

# KMI 주간해운시장 포커스

발간일 2021년 11월 15일

발행인 김종덕 원장 직무대행

감수 김태일 해운물류연구본부장

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선

23

주요 해운지표

25

**건화물선**

케이프선 운임 30,902달러/일 기록, 중국 북부지역 폭설로 인한 교통 마비, 불투명한 중국 하반기 부동산 경기 전망

**컨테이너선**

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 18.12 상승한 4,554.04를 기록, 북미항로 운임 강세로 지수 반등

**탱커선**

지난주 유조선 운임지수(WS)는 전주 대비 1.5p 하락한 43.4 기록

이호춘 해운빅데이터연구센터장 / 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

### 바이든, 미국 항만에 170억 달러 투자

- ▶ 바이든 정부는 지난해부터 문제시된 항만 인프라 개선을 위해 관련 시설에 약 170억 달러의 투자계획을 발표함
  - 선박 대형화에 따라 일시적으로 처리되는 화물량이 크게 증가하였으나 관련 인프라가 따라가지 못해 글로벌 공급망을 위협에 빠뜨렸다고 투자 배경을 설명함
  - 이에 대형 선박을 처리할 수 있는 항만의 처리능력 향상과 함께 관련 시설(항로 준설, 교량)에 대한 투자도 이루어 질 것으로 예상됨
- ▶ 이번 장단기 인프라 개선조치로 공급망 회복에 긍정적인 영향
  - 단기적으로 조지아와 노스캐롤라이나 5곳에 컨테이너 장치장을 마련하고 45일 이내에 2.4억 달러를 투입해 항만과 고속도로를 현대화하는 공사를 진행할 예정임
  - 또한 60일 안에 항만과 내륙 수로에 대한 시설 개선을 위해 육군 공병대를 투입하며 90일 안에 주요 시설의 개선에 대한 우선순위를 정하여 발표할 예정임

자료: <https://www.tradewindsnews.com/ports/biden-to-invest-17bn-in-us-ports-as-part-of-infrastructure-deal/2-1-1096884>  
 최건우 전문연구원  
 051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr

### CMA CGM 대체 연료 개발 위해 협력

- ▶ CMA CGM은 자사의 모든 LNG 연료 선박에 대해 탄소중립연료(e-fuel) 중 하나인 E-Methane을 사용할 준비를 하고 있다고 밝힘
  - CMA CGM은 해운 부문의 탈탄소화를 촉진할 미래 에너지원을 찾기 위해 프랑스 공영 에너지 기업 엔지(Engie)와 협력함
  - 또한 "이번 협력은 해운 부문에 친환경 연료로 사용될 수 있는 합성 메탄 생산과 유통 산업의 발전을 지원하기 위한 것"이라고 언급함
- ▶ CMA CGM은 LNG선에 지속적인 투자를 해왔으며 2024년까지 44척의 LNG 연료선을 보유할 예정임
  - 기존 LNG 연료는 CO<sub>2</sub>를 줄일 뿐만 아니라 SO<sub>x</sub>과 NO<sub>x</sub> 배출을 90%이상 줄일 수 있기 때문에 탈탄소화를 위한 최선의 옵션이라 주목받았으며, LNG선 도입으로 2021년 4%, 2020년 6%의 탄소배출량이 감소함
  - 그러나 최근에는 바이오 및 합성 LNG 등이 훨씬 더 우수한 옵션으로 간주되며 합성 메탄 연료는 대부분의 온실 가스 배출을 억제할 수 있음

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138785/CMA-CGM-launches-alternative-fuels-co-operation>  
 김병주 연구원  
 051-797-4628, bjkim17@kmi.re.kr



## 1. 주간뉴스

### 러시아-인도 원료탄 수출 협정, 파나마스선 시황 영향은 적을 것으로 예상

- ▶ 러시아와 인도는 최근 매년 4,000만 톤의 원료탄을 인도로 수출하는 협정을 체결했다고 발표함
  - 인도 정부는 철강 생산을 증대할 계획이며, 현재 원료탄 수입량의 80%를 차지하는 호주 외에도 러시아 등 다른 수입원을 확보하여 수입 포트폴리오를 다양하게 하려고 함
  - 한편 러시아는 2020년 약 4억 톤의 석탄 생산을 2035년 6억 6,800만 톤으로 증대하고, 이 가운데 수출을 2020년 2억 1,100만 톤에서 2035년 3억 9,000만 톤으로 늘릴 계획임
  - 이 계획에 따르면, 연간 러시아의 석탄 수출량은 매년 1,200만 톤이 증가할 것으로 예상됨
- ▶ 인도의 기존 석탄 수입항로는 호주-인도항로이며, 이 항로는 파나마스급 선박이 주로 투입되어 운송하였는데, 러시아의 주요 선적항이 어디인지에 따라 시황에 미치는 영향이 달라질 것으로 보임
  - Drewry에 따르면, 러시아의 석탄 수출량은 매년 1,200만 톤에 불과하여 인도와의 원료탄 수출 협정은 실현되기 어려우며 실현되어도 전체 벌크선 수요에 큰 충격을 주지 못할 것으로 전망됨
  - 더욱이 러시아의 전체 석탄 수출량에서 원료탄이 차지하는 비중이 12~14%로 매년 원료탄 수출은 1~2백만 톤의 증가가 예상되기에 계약된 4,000만 톤의 원료탄을 거래하기 쉽지 않음
  - 이에 따라 러시아 원료탄의 주 선적항은 바니노(Vanino)항으로 예상되는데, 기존 호주-인도 간 항로에서 바니노항-인도 간 항로로 이전되는 파나마스급 선박의 수요는 미미할 것으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/russia-india-coking-coal-deal-unlikely-to-impact-panamax-shipping/>

이상혁 전문연구원

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

### 철광석 가격, 중국 수요 우려로 5주 연속 하락

- ▶ 컨설팅 기관 스틸홈(SteelHome) 자료에 따르면 지난주 중국 철광석 62% 현물(SH-CCN-IRNOR62) 가격은 약 5% 하락한 톤당 90달러로 18개월 이래 최저치를 기록함
  - 가장 거래가 많은 중국 다렌 상품거래소의 1월 인도분 철광석 거래 가격은 톤당 1.6% 하락한 546.50위안(85.48달러)에 거래를 마침
  - 또한 싱가포르 거래소 12월분 철광석의 가격은 톤당 88.65달러로 전주 대비 3.1% 하락함
- ▶ 전문가들은 철광석 가격 하락 주요 요인으로 철강 최대 생산국인 중국의 원자재 수요 약세에 대한 우려가 부동산 금융 규제 완화에 대한 기대감보다 커졌기 때문이라고 분석함
  - 중국이 합리적인 주택 구매자들의 수요를 충족시키기 위해 자금조달 계획을 수정하고 있음에도 불구하고 부동산 개발업자들의 과다차입을 억제하는 정책이 지속될 것이라고 은행가와 분석가들은 전망함
  - 한편 다국적 철강 회사 아르셀로미탈(ArcelorMittal)은 중국 부동산 금융 규제 완화 부문을 인용해 철강 및 철광석 수요에 대해 낙관적인 전망을 함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/iron-ore-heads-for-fifth-weekly-fall-on-china-demand-worries/>

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 캐나다 지역 원유 수출 증가로 아프리카막스 수요 확대 기대

- ▶ 미국 선박중개기관 포텐앤파트너스(Poten & Partners)는 캐나다의 원유 수출 증가로 인해 아프리카막스의 수요가 증가할 것으로 분석함
  - 포텐앤파트너스는 최근 몇 년 동안 캐나다에서 소량의 원유가 생산되고 있으며, 현재는 매달 1-2회 수송에 불과하지만 2022년 또는 2023년 트랜스마운틴 파이프라인의 확장으로 수송량이 더 늘어날 것으로 예상함
  - 파이프라인 확장으로 인해 하루에 60만 배럴 이상의 원유를 수송할 수 있을 것으로 예상되며, 이에 따라 아프리카막스의 수송은 월 30회 이상으로 늘어날 전망이다
- ▶ 포텐앤파트너스는 지난 5년간 태평양지역의 전반적인 원유 수출량에 큰 변화는 없었다고 언급함
  - 그러나 말레이시아에서 출발하는 아프리카막스의 항해 횟수는 2020년 초부터 현저히 증가한 것으로 보이며, 이는 코로나 19 이후 말레이시아 해상의 부유식 저장 활동 증가와 아시아로의 은밀한 원유 이동 증가의 결과로 분석됨
  - 이는 이란, 베네수엘라산 원유를 불법으로 선적한 VLCC가 말레이시아에 기항 후 최종 목적지까지 운항하는 경우가 많기 때문이며, 이 같은 움직임은 중국에서도 매달 평균 27회 수준으로 자주 발생하는 것으로 관측됨

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/poten-expects-afamax-boost-as-canadian-exports-tipped-to-hit-30-cargoes-a-month/2-1-1095018>  
 류희영 연구원

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

### 중국 친저우항, 원유 터미널 개장

- ▶ 중국 남서부 친저우(Qinzhou) 항만이 11월부터 VLCC 접안이 가능한 원유 터미널의 운영을 시작함
  - 11월 5일 'New Wealth'호는 신규 터미널의 VLCC 부두에서 첫 번째 원유 화물을 하역했으며, 이 터미널의 VLCC 선석의 처리능력은 연간 990만 톤임
  - 이 터미널은 현재 남중국해 서부의 베이부 만(Beibu Gulf) 지역에 건설된 가장 큰 터미널로 주로 광시(Guangxi)성에 있는 페트로차이나의 친저우 정유공장에 서비스를 제공할 예정임
- ▶ 영국 해운조사기관 깁슨(Gibson)은 중국의 탄소 배출 저감 노력에도 불구하고 정제능력 확대로 인해 원유의 수입 증대가 지속될 것이며, 이는 유조선 시장에서 장기적으로 필수적인 역할을 할 것으로 전망함
  - 중국 룡성석유화학(Rongsheng Petrochemical's)은 최근 정제능력 확대를 통해 총 80만 배럴의 용량을 확보하며 원유시장의 주요 강자로 부상했으며, 성흥석유화학(Shenghong Petrochemical) 또한 32만 배럴의 원유를 공급받기 시작함
  - 페트로차이나는 현재 정유공장에 공급할 3,270만 배럴의 상업용 원유 저장 시설을 짓고 있으며, 내년에는 40만 배럴 규모의 제양(Jieyang) 공장을 가동할 계획으로 이를 위해 200만 배럴의 원유를 하역할 수 있는 원유 터미널을 건설하고 있음

자료: <https://www.argusmedia.com/en/news/2272727-chinas-qinzhou-port-launches-crude-terminal>, <https://www.tradewindsnews.com/tankers/gibsons-says-china-will-top-crude-import-table-for-decades/2-1-1095190>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

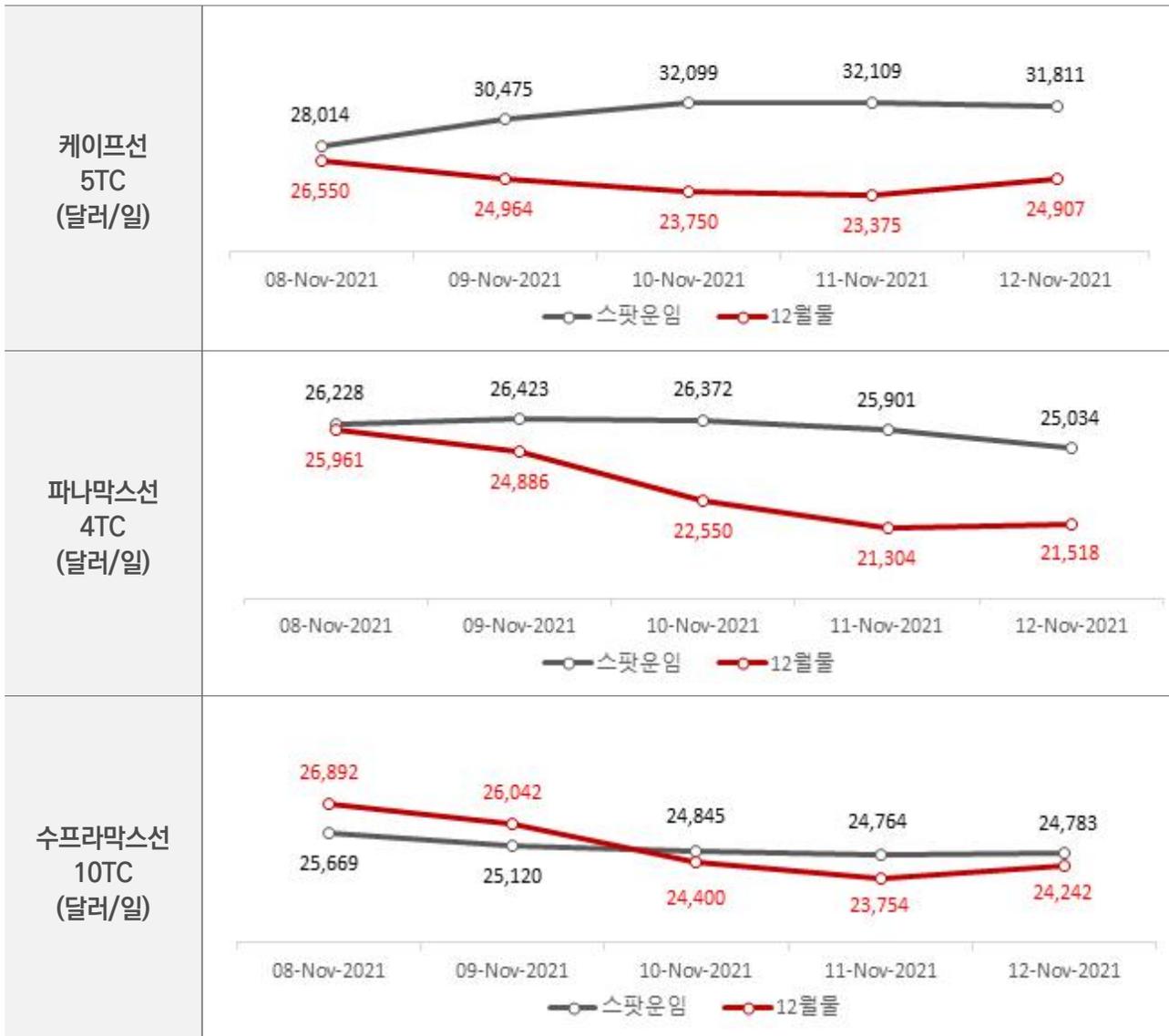
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임전망

구분	11월 3주(전망)		11월 2주						
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 12월물 주간평균가격	전주대비차이		
케이프선 5TC (달러/일)	▼	-	30,902	▲ 1,521	5.2 %	24,709	▼ -341	-1.4 %	
파나마선 4TC (달러/일)	▼	▼	25,992	▼ -3,631	-12.3 %	23,244	▼ -1,645	-6.6 %	
수프라막선 10TC (달러/일)	▲	▼	25,036	▼ -5,034	-16.7 %	25,066	▼ -425	-1.7 %	

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

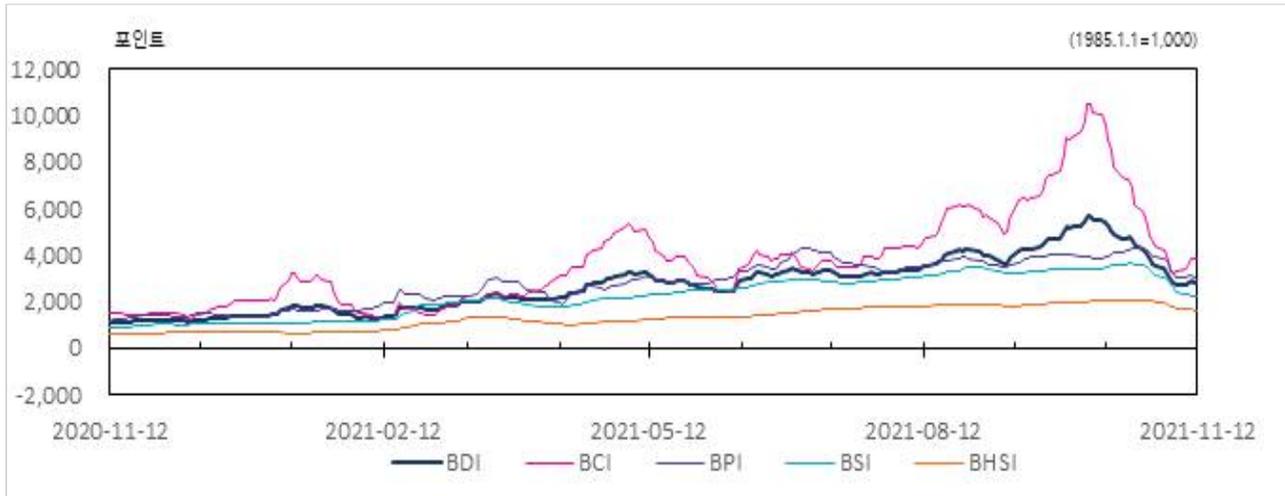


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		11월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장(현물)<sup>1)</sup></b>									
운임지수	BDI	2,807	-191	1,303	5,650	2,967	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	30,902	1,521	10,304	86,953	33,622	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	25,992	-3,631	10,936	37,616	25,921	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	25,036	-5,034	11,242	39,860	26,835	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	29,663	-3,269	11,695	37,109	25,401	4,108	12,205	8,003
1년 용선료	케이프	23,375	-375	15,875	40,625	26,620	10,125	19,750	14,808
	파나막스	20,250	-1,250	11,200	30,400	22,083	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	20,750	125	10,563	31,250	21,058	8,250	10,625	9,834
	핸디	20,250	-	9,063	27,250	18,130	7,313	9,063	8,285
<b>건화물선 시장(FFA)</b>									
		2021년 12월물		2022년 1분기물		2022년물		2023년물	
		11월 2주	전주대비	11월 2주	전주대비	11월 2주	전주대비	11월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	24,709	-341	16,129	-164	21,434	165	16,536	-27
	파나막스(4TC)	23,244	-1,645	20,498	459	19,662	493	19,662	493
	수프라막스(10TC)	25,066	-425	20,615	1,648	22,926	869	13,311	423
	핸디(7TC)	25,825	580	19,836	1,516	23,848	302	12,914	311

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

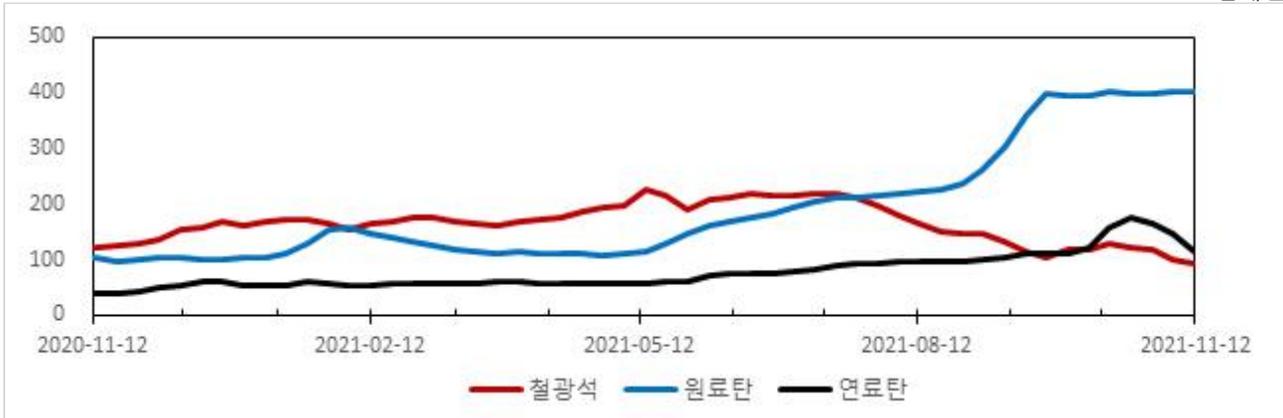
구분	2021년				2020년			
	11월 2주	11월 1주	전주대비차이		11월 2주	연평균	최저	최고
철광석	91.5	98.1	▼ -6.7	-6.8 %	117.4	108.0	82.4	167.3
원료탄	400.5	403.0	▼ -2.5	-0.6 %	108.1	124.2	97.9	163.2
연료탄	114.5	146.2	▼ -31.7	-21.7 %	40.2	45.9	36.1	61.2
대두	447.0	452.2	▼ -5.2	-1.1 %	397.4	348.7	306.5	461.3
옥수수	222.2	222.7	▼ -0.5	-0.2 %	159.0	142.9	122.5	175.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

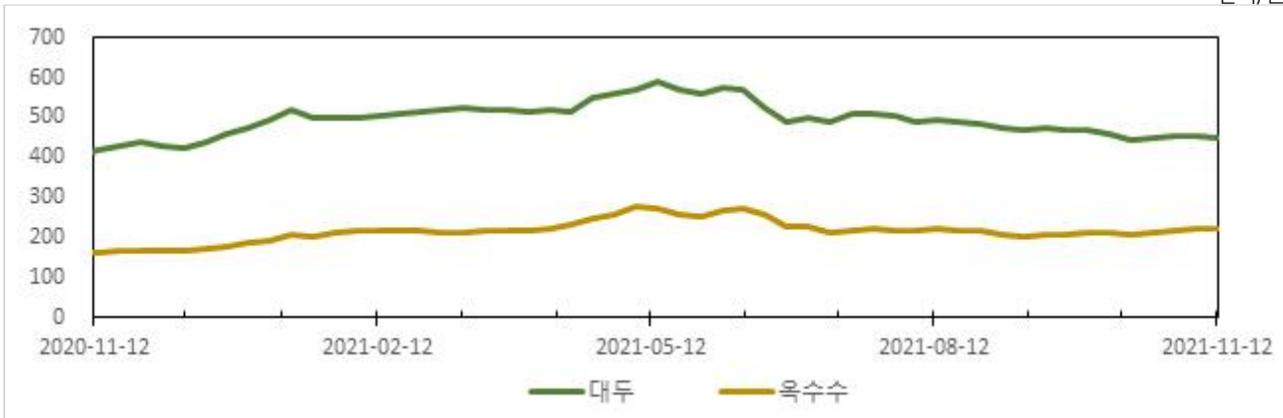
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

케이프선 : 지난 주(11월 1주) 대비 5.2% 상승한 30,902달러/일 기록

(운임) 케이프선 운임, 소폭 반등

10월 첫째부터 지난주까지 4주 연속 하락했던 케이프선 운임이 11월 둘째 주에 소폭 반등함

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 중국 북부지역 폭설로 인한 교통 마비, 불투명한 중국 하반기 부동산 경기 전망

- 지난 11일 신화 통신에 의하면 중국의 제철소가 위치한 북동부 지역에 일요일부터 폭설이 내려 교통 마비 및 건설 작업과 철강 원자재 공급 중단 등의 현상이 빚어져 철강 수요가 감소했으며, 이로 인해 철광석 가격이 하락함. 웨스트팩(Westpac)의 저스틴 스머크(Justin Smirk) 선임경제연구원은 중국의 철강 가격 조정에 주목하고 있으며, 폭설로 인한 철광석 가격의 추가 하락을 경고함
- 중국 제철소가 정부의 조강생산 감산 조치 이행과 에너지 위기에 대응해 조강 생산량을 극대화하기 위해 저품질광 대신에 중품질광(Fe 60% 이상) 이상의 수입 비중을 늘리고 있으며, 전문가들은 이러한 현상에 미루어 내년 1분기까지 추가적인 철광석 수요 증가의 가능성은 제한적이라는 전망임
- 중국 정부가 철강 수요의 30%를 담당하는 부동산 건설 시장에서 가격 상승 억제를 위한 정책 기조를 유지하면서 유동성 위기에 의한 부동산 업체들의 연쇄적 파산 우려로 인해 시장이 위축됨.
- 중국 정부가 부동산 가격 규제를 시행하면서도 시장 침체를 막기 위해 국영은행들에게 대출을 확대하도록 주문하고 있다는 소식도 전해져 부동산 업황 개선에 대한 기대감도 제기됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	11월 2주	11월 1주	전주대비차이	
BCI	3,726	3,543	▲ 183	5.2% %
스팟운임(5TC)	30,902	29,381	▲ 1,521	5.2% %
용선료	6개월	24,875	▼ -250	-1.0% %
	1년	23,375	▼ -375	-1.6% %
	5년	17,000	▼ -375	-2.2% %
FFA	12월물	24,709	▼ -341	-1.4% %
	22년 1분기	16,129	▼ -164	-1.0% %
	22년	21,434	▲ 165	0.8% %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

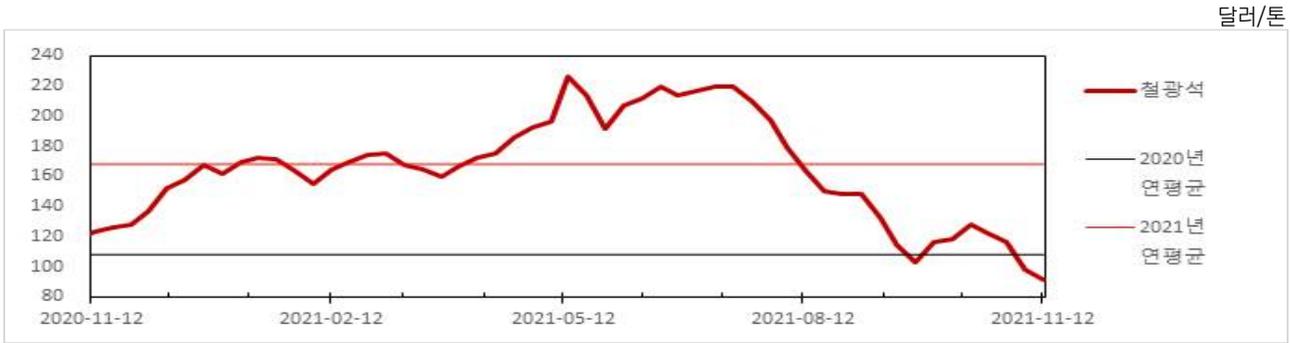
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 지난 주 대비 6.8% 하락한 91.5달러/톤 기록

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사

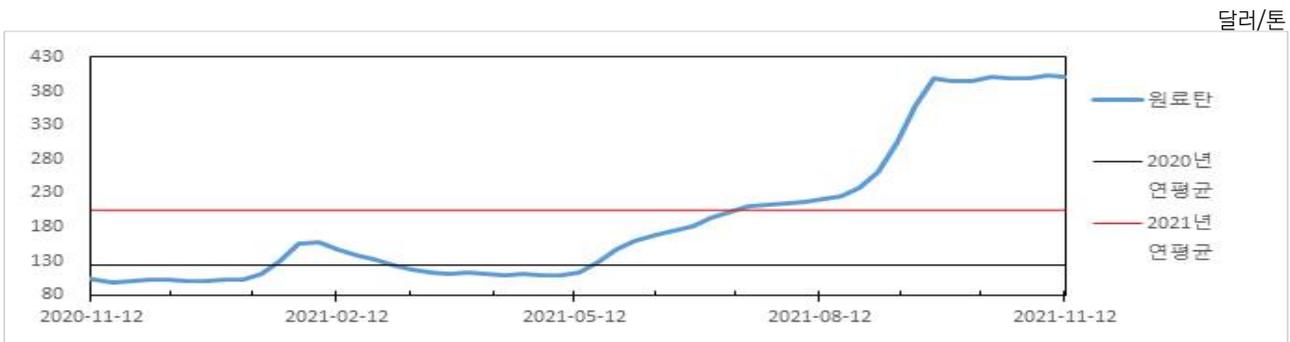


자료: 한국광물자원공사

구분	철광석 가격	전주대비차이		
10월 3주	121.8	▼ -6.1	-4.8	%
10월 4주	116.2	▼ -5.6	-4.6	%
11월 1주	98.1	▼ -18.1	-15.6	%
11월 2주	91.5	▼ -6.7	-6.8	%

원료탄 가격 : 지난 주 대비 0.6% 하락한 400.5달러/톤 기록

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



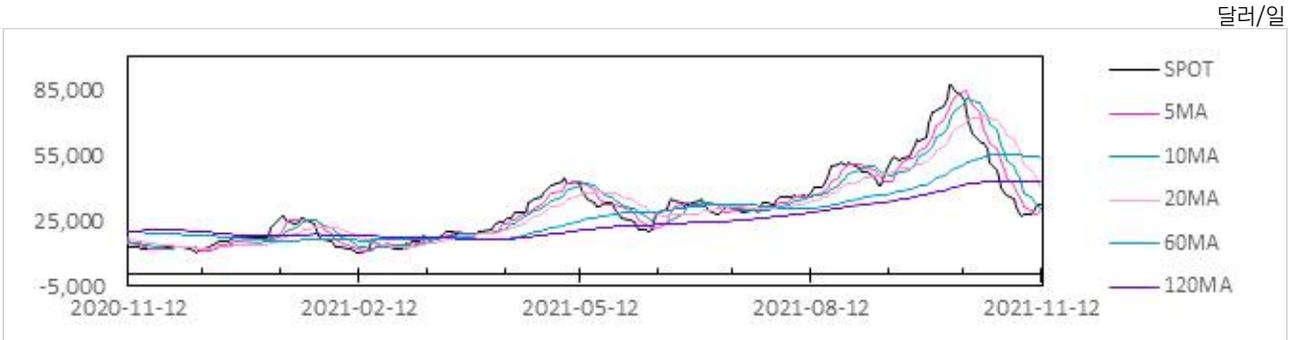
자료: 한국광물자원공사

구분	원료탄 가격	전주대비차이		
10월 3주	398.8	▼ -1.8	-0.5	%
10월 4주	399.6	▲ 0.8	0.2	%
11월 1주	403.0	▲ 3.4	0.9	%
11월 2주	400.5	▼ -2.5	-0.6	%



3 케이프선-기술분석

이동평균



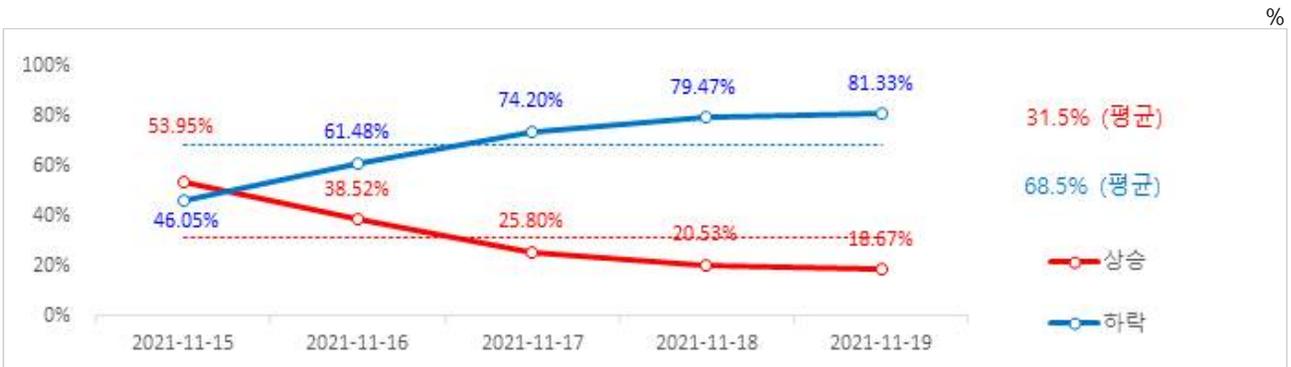
3 케이프선-운임전망

| 11월 3주('21.11.15~'21.11.19)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▼	-

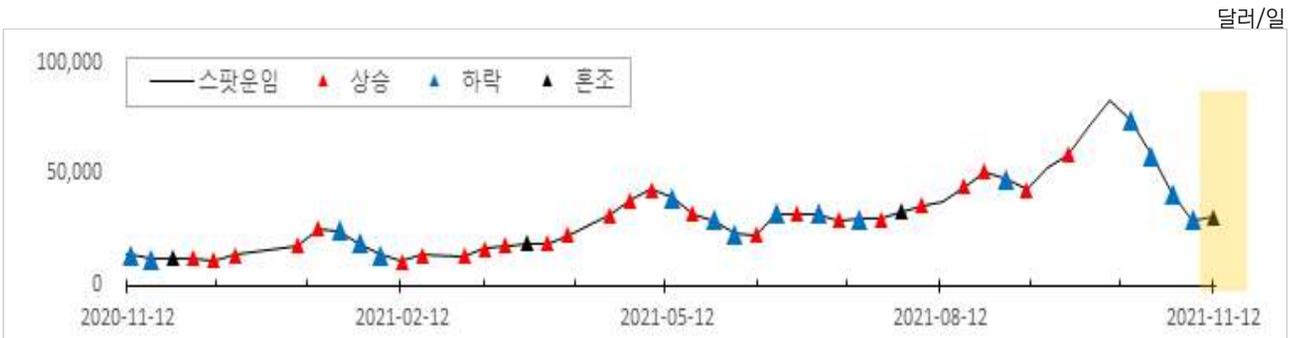
I (인공지능) 케이프선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망



I (시계열) 케이프선 운임 혼조 전망

스팟운임과 시계열 모형전망



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



3 파나막스선-동향분석

파나막스선 : 지난 주(11월 1주) 대비 11.5% 하락한 25,992달러/일 기록

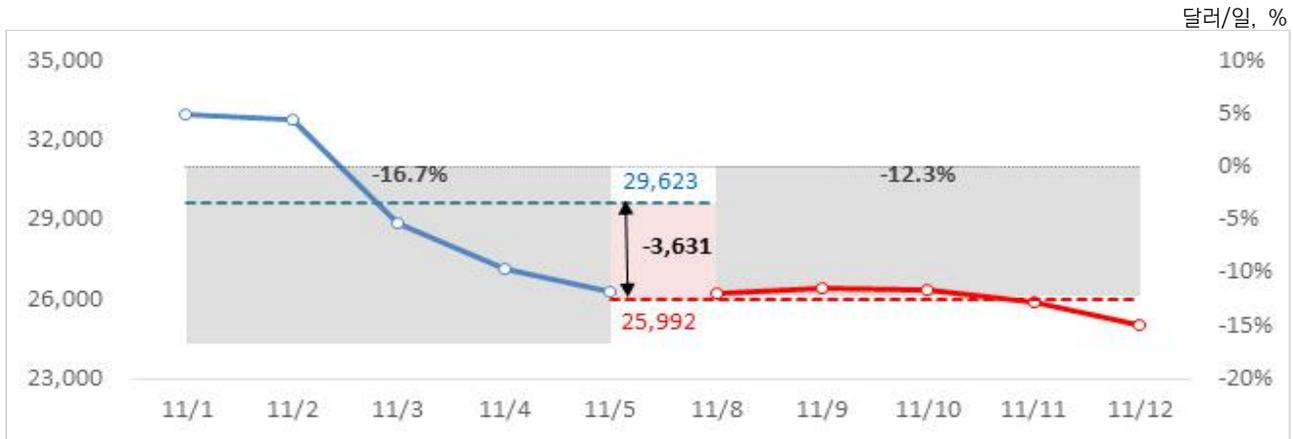
(운임) 가파르게 하락 후 지지부진한 흐름 지속

- 드류리에 의하면 겨울철 난방 수요를 대비해 연료탄 비축 시기가 도래할 것으로 예상되며 주요 수입국에서 연료탄 수입 강세가 나타날 전망이다

(동향) 운임 하락요인 우세, 중국 라오닝항 폭설로 곡물 수출 일정 차질, 겨울철 난방 수요 증가 전망

- 쉹다 선물거래소(Shengda Futures)의 멩 진후이(Meng Jinhui) 선임분석가에 의하면 중국 옥수수 재배지인 라오닝성과 헤이룽장성이 위치한 북동부 지역에 비와 눈이 내리면서 곡물 수출을 담당하는 라오닝항(Liaoning port)의 곡물 출항 일정에 차질이 빚어짐
- 중국의 옥수수 판매업자들이 높은 연료 가격과 운송 비용으로 인해 옥수수 가격의 추가적인 상승을 기다리며 재고 비축을 늘리고 있으며, 이로 인해 옥수수 수요자들은 옥수수를 밀로 대체했으나 밀 가격마저 상승한데다 이번 비로 인해 겨울 밀 작물의 파종이 지연되면서 공급에 대한 우려가 제기됨
- 드류리는 겨울철 한파가 예고됨에 따라 난방 수요를 대비해 전세계 주요 연료탄 수입국의 수요 강세가 나타나는 시즌이 도래했다고 언급함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	11월 2주	11월 1주	전주대비차이	
BPI	3,036	3,410	▼ -374	-11.0 %
스팟운임(4TC)	25,992	29,356	▼ -3,364	-11.5 %
용선료	6개월	27,000	▼ -500	-1.8 %
	1년	20,250	▼ -1,250	-5.8 %
	5년	13,350	13,350	- 0
FFA	12월물	23,244	▼ -1,645	-6.6 %
	22년 1분기	20,498	▲ 459	2.3 %
	22년	19,662	▲ 493	2.6 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

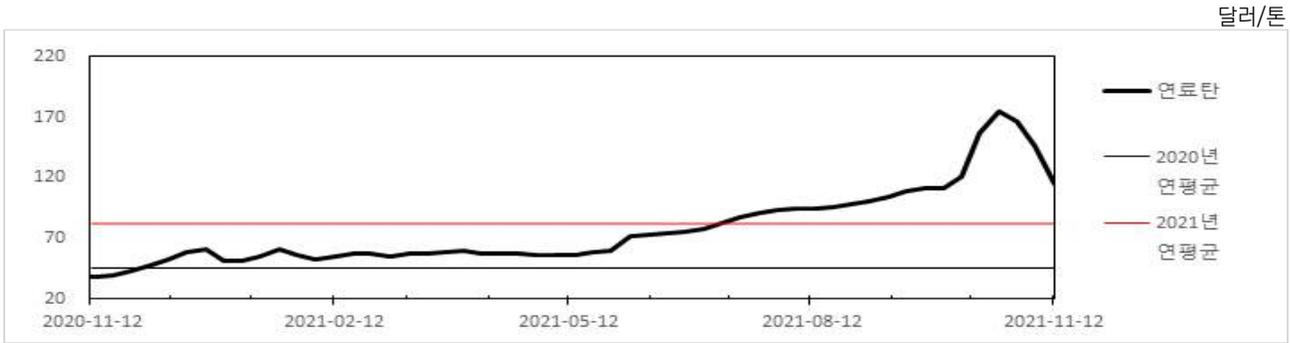
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나막스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 21.7% 하락한 114.5달러/톤 기록

연료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사

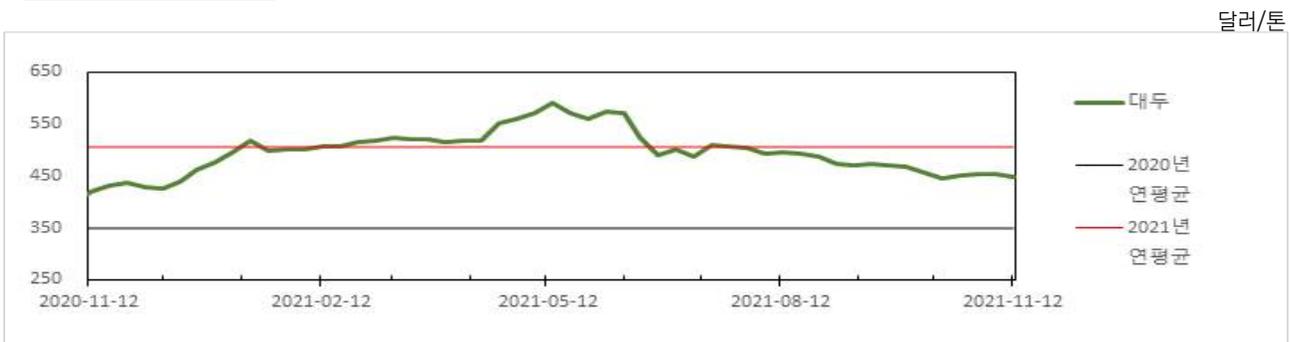


구분	연료탄가격	전주대비차이		
10월 3주	175.4	▲ 18.7	11.9	%
10월 4주	166.4	▼ -9.0	-5.1	%
11월 1주	146.2	▼ -20.1	-12.1	%
11월 2주	114.5	▼ -31.7	-21.7	%

자료: 한국광물자원공사

대두 가격 : 지난 주 대비 1.1% 하락한 447.0달러/톤 기록

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



구분	대두 가격	전주대비차이		
10월 3주	451.2	▲ 6.9	1.6	%
10월 4주	454.4	▲ 3.3	0.7	%
11월 1주	452.2	▼ -2.3	-0.5	%
11월 2주	447.0	▼ -5.2	-1.1	%

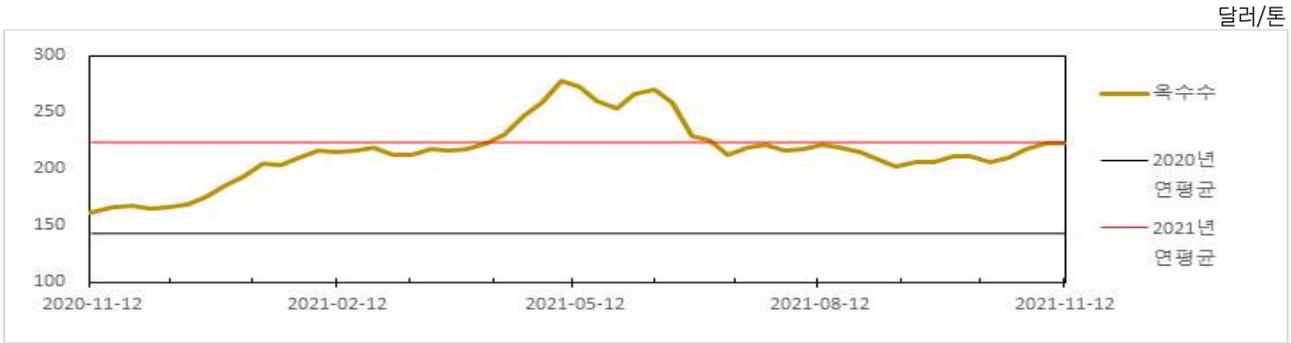
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



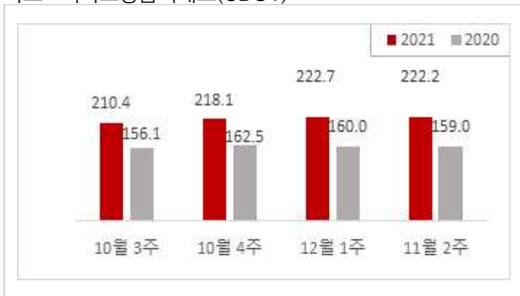
3 파나마스선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 0.2% 하락한 222.2달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



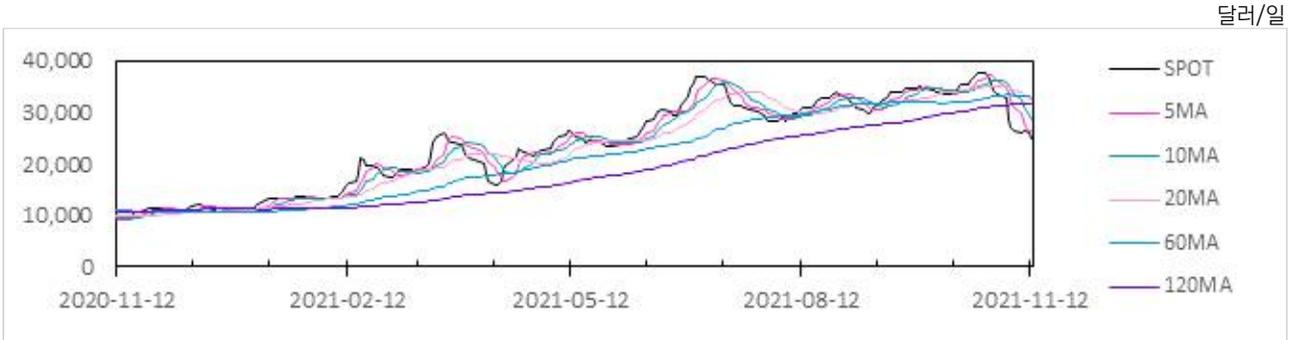
자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
		▲	▼	%
10월 3주	210.4	4.9	2.4	%
10월 4주	218.1	7.7	3.6	%
11월 1주	222.7	4.6	2.1	%
11월 2주	222.2	-0.5	-0.2	%



3 파나막스선-기술분석

이동평균



3 파나막스선-운임전망

| 11월 3주('21.11.15~'21.11.19)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▼

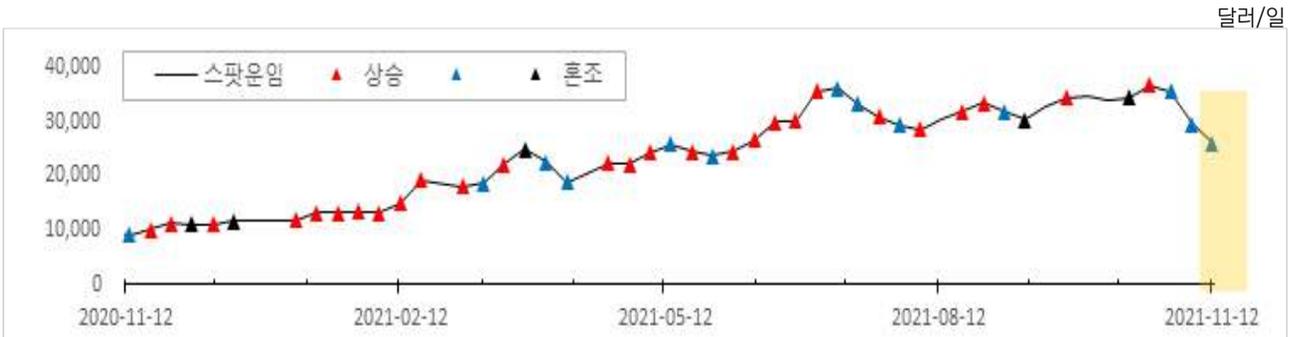
I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망



I (시계열) 파나막스선 운임 하락 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(11월 1주) 대비 16.7% 하락한 25,036달러/일 기록

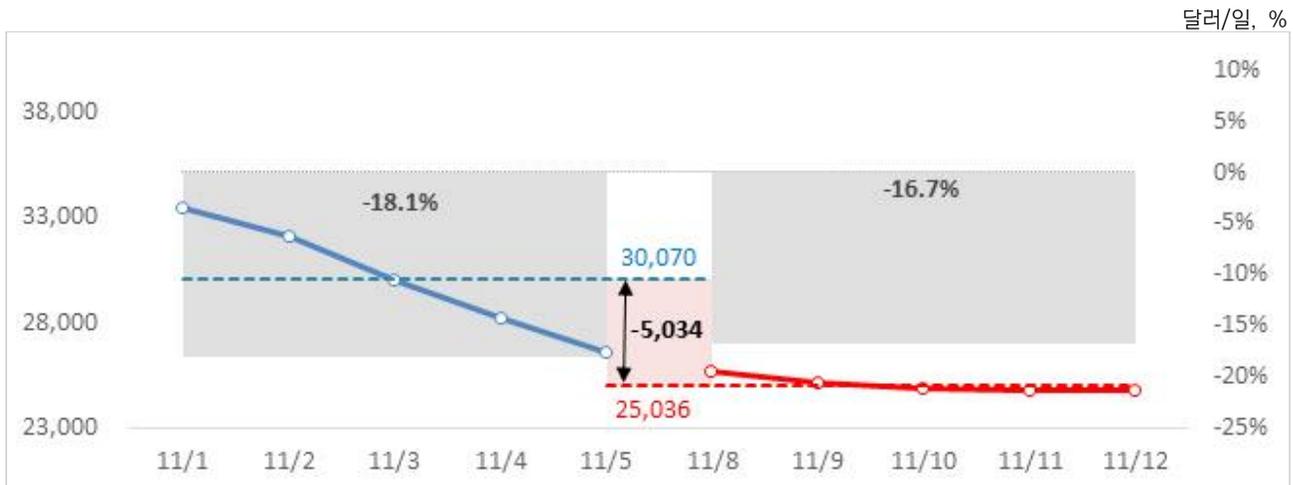
(운임) 한주 내내 횡보 중

- 11월 첫째 주 내내 횡보하던 운임이 향후 상승할 것인지 하락할 것인지에 관심이 주목됨

(동향) 운임 상승·하락 요인 존재, 중국 겨울철 난방 수요 증가, 중국 석탄 자체 생산량 증산 성공으로 수입 감소

- 중국의 북동부 지역에 폭설이 내리는 등 겨울철 난방 수요 증가 시즌이 도래함. 현재 중국의 석탄 수입을 줄이기 위해 국영 생산업체를 통해 석탄 증산에 성공했으나 국내 수요를 충분히 충당 가능할지는 여전히 불확실한 상황임
- 중국이 호주와의 정치적 관계 악화로 인도, 캐나다, 몽골 등에서 호주산을 대체해 연료탄을 수입하고 있으나, 주요 수입국 중 하나인 인도 역시 자국의 석탄 기업에 석탄 생산량을 최대로 늘리도록 지시하는 등의 국내 수요를 충당하지 못하고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	11월 2주	11월 1주	전주대비차이		
BSI	2,276	2,734	▼	-457	-16.7 %
스팟운임(10TC)	25,036	30,070	▼	-5,034	-16.7 %
용선료	6개월	27,000	▲	625	2.4 %
	1년	20,750	▲	125	0.6 %
	5년	11,000	-	-	- %
FFA	12월물	25,066	▼	-425	-1.7 %
	22년 1분기	20,615	▲	1,648	8.7 %
	22년	22,926	▲	869	3.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

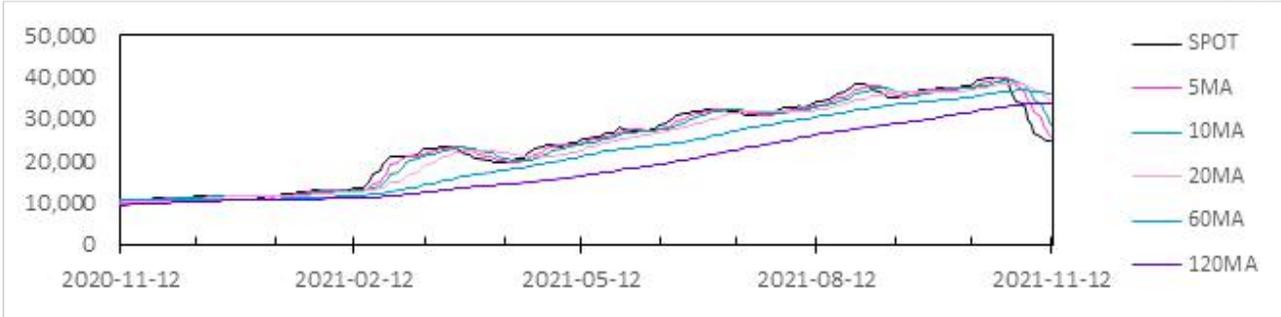
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

| 11월 3주('21.11.15~'21.11.19)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▲	▼

I (인공지능) 수프라막스선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

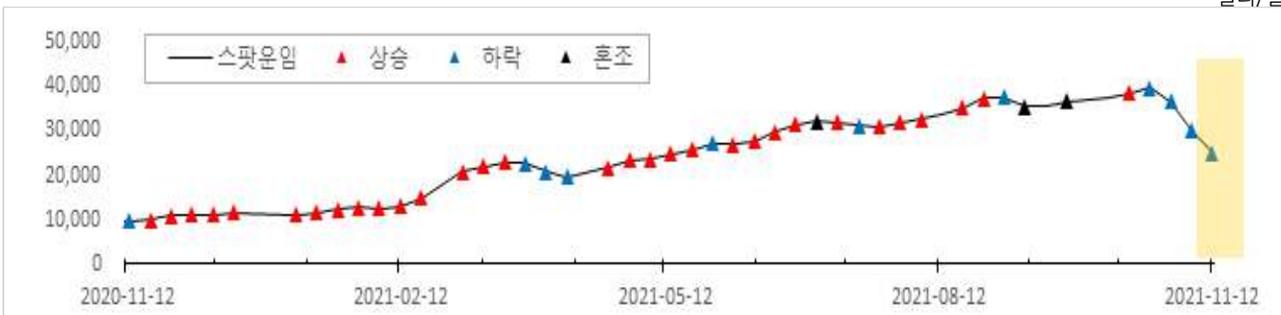
%



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 | 051-797-4638

#### 1 동향분석

컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 18.12 상승한 4,554.04를 기록

#### (운임) 운임은 하락세로 약보합세 지속 전망

- 항만정체가 심한 북미를 중심으로 운임이 크게 상승함. 항로별 수급 상황이 다르나 전체적으로 운임지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망됨

#### (현황) 북미 주요항만의 정체 지속

- 여전히 북미 항만의 정체는 지속되고 있어 얼라이언스를 중심으로 기항지를 변경 또는 축소함. 디 얼라이언스는 시애틀의 항만 혼잡으로 오클랜드항으로 변경했으며 MSC도 서비스를 조정함
- 지난주 LA/LB항의 대기척수는 70척에 이르는 것으로 나타났으나 16일부터 새로운 선박 대기 프로그램을 통해 처리 속도를 향상시킬 것으로 기대됨. 남부 캘리포니아 해양거래소는 LA/LB항의 체선 정상화까지는 4~6주가 소요될 것으로 예상함

#### 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)

		11월 2주	전주대비	2021년			2020년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
<b>컨테이너선 시장</b>										
운임	종합운임지수	SCFI	4,554	18.1	2,570	4,647	3,617	818	2,641	1,234
		유럽항로	7,560	-77	3,651	7,714	5,847	725	3,797	1,146
		미서안항로	6,730	269	3,931	6,730	5,038	1,361	4,080	2,719
		미동안항로	10,589	161	4,679	11,976	7,984	2,542	4,876	3,587
		한국항로	340	-4	184	351	279	116	206	133
		일본항로	308	11	251	340	285	230	255	241
		동남아항로	978	13	840	1,017	922	130	910	264

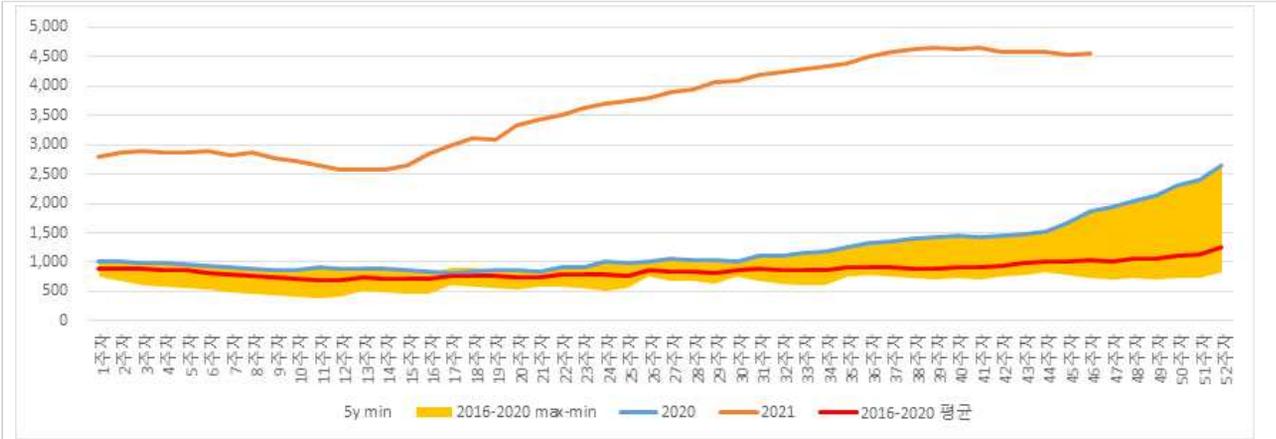
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



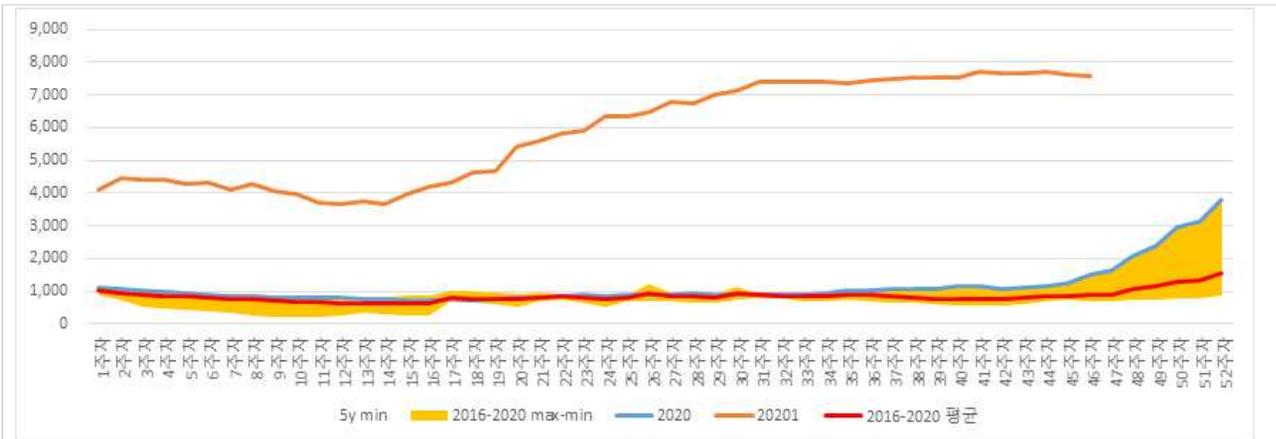
2 운임전망

| 11월 1주('21.11.15~'21.11.19)

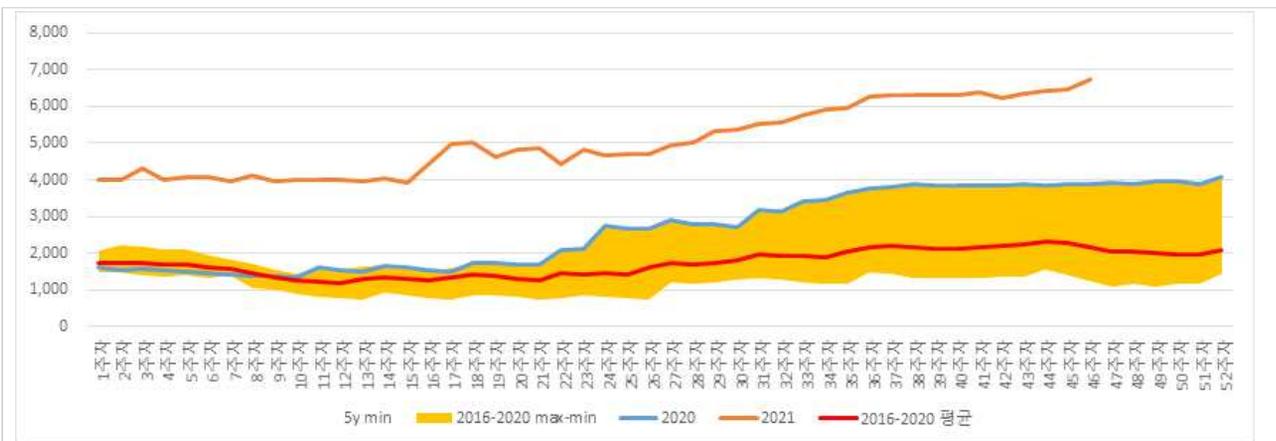
SCFI 지수는 약보합세를 유지할 것으로 전망



아시아-유럽운임은 약보합세 지속 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 체선 지속적으로 고운임 유지 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

유조선 WS(VLCC World Scale) : 전주(11월 1주) 대비 1.5p 하락한 43.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 하락함

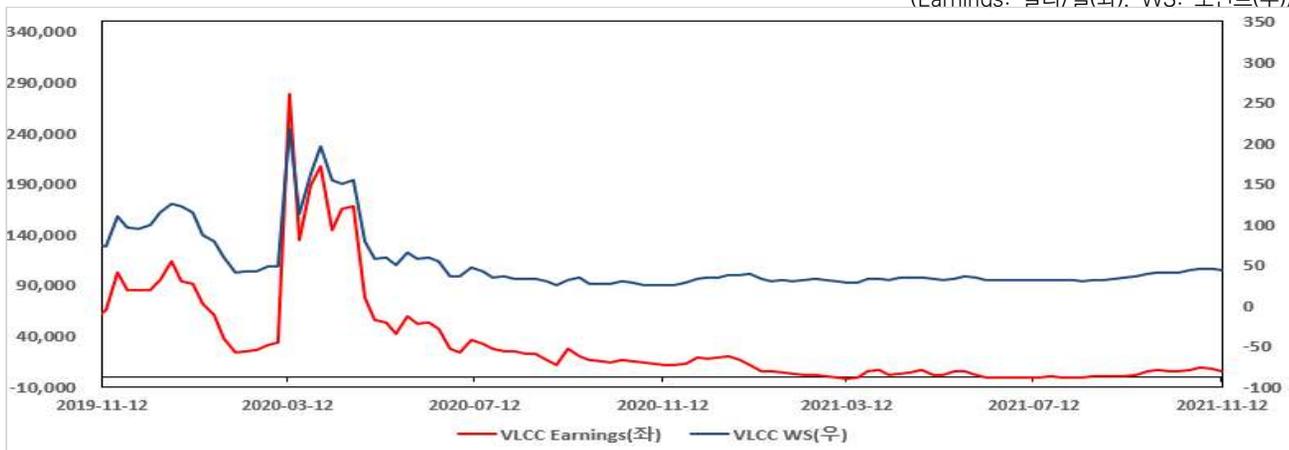
구분	11월 2주(WS)	전주 대비 차이		
		WS	점수	변동률
중동-중국 항로(TD3C)	43.4	▼	1.5	3.3 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	22.0	▼	0.5	2.2 %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	45.0	▼	2.0	4.4 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	45.0	▼	1.0	2.2 %

(동향) OPEC의 4분기 원유 수요 하향 조정과 코로나 19 재확산으로 인해 4분기 진입에도 불구하고 시황 하락세

- OPEC은 11일 월간보고서를 통해 4분기 세계 원유 수요량을 지난 달 보고서의 예상치보다 33만 b/d 감소한 9,949만 b/d로 발표하며, 국제유가 상승으로 인한 경기 회복 속도의 지연을 하향 조정 근거로 제시함
- 주요 원유 수입국인 중국의 10월 원유수입량은 2018년 7월 이후 39개월 만에 최저치를 기록했으며, 이는 중국의 코로나19 확산세로 인한 봉쇄조치 강화, 공장 가동 감소 등이 요인이며 성수기인 동절기 진입에도 불구하고 지속적으로 시황에 악영향을 미침

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(항로)	11월 2주	전주대비	2021년			2020년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중동-중국	운임지수	43.4	-1.5	28.4	46.3	34.4	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	2,521	-1,749	-6,779	14,966	-722	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	20,500	500	18,500	24,125	21,150	22,875	80,000	39,788

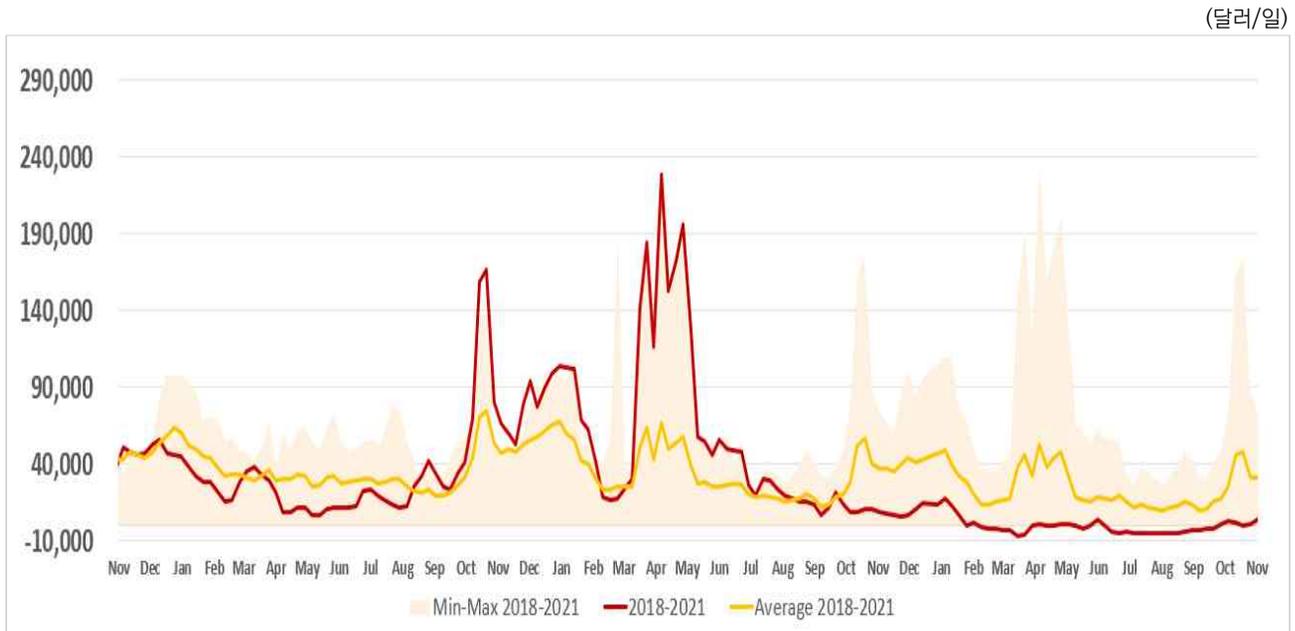
자료: Clarkson



1 유조선-기술분석

수익 추세선(붉은색)은 전주 대비 41% 수준으로 큰 폭으로 하락함

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



자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 11월 이후 하락 추세를 보이고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

▣ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 전주(11월 1주) 대비 3.4p 하락한 125.0 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로 운임지수(WS)가 보험세를 보임

(달러/톤)

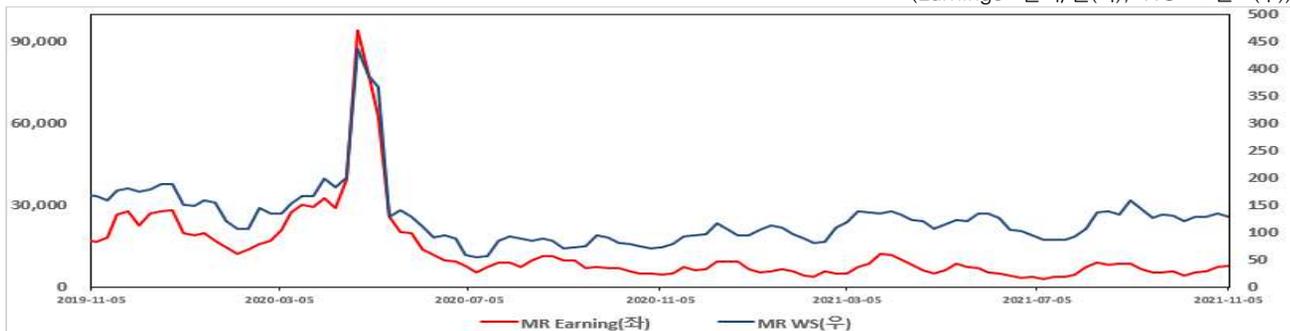
구분	11월 2주(WS)	전주 대비 차이		
인도-극동 항로	125.0	▼	3.4	2.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	115.0	▲	5.0	4.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	120.0	-	0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	120.0	-	0	0 %

(동향) 4분기 이후 글로벌 경기 회복과 석유정제품 생산 확대로 석유제품선 시황이 반등할 것으로 전망

- 클락슨 플라토증권(Clarksons Platou Securities)은 석유제품선의 낮은 선대 증가율과 정유공장 가동 활성화로 올해 4분기 이후인 내년부터 코로나 백신 접종 증가, 경기 회복과 더불어 석유제품선 시황의 본격적인 회복세가 기대된다고 전망함
- 또한 코로나19 확진자 급증에 따른 유럽 주요국의 봉쇄 재개로 인한 연료유 소비 감소와 중국의 전략비축유 방출 계획으로 인한 중국 내수시장에서의 휘발유, 경유 등 석유제품 공급 증가 역시 석유제품선 시황 약세의 요인이 되고 있음

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

	11월 2주	전주대비	2021년			2020년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
<b>제품선 시장(현물)</b>									
인도-극동 항로	운임지수	125.0	-3.4	80.6	160.0	118.3	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	6,275	-1,242	-96	15,345	7,447	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,750	0	11,625	13,000	12,359	11,625	20,000	14,440

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

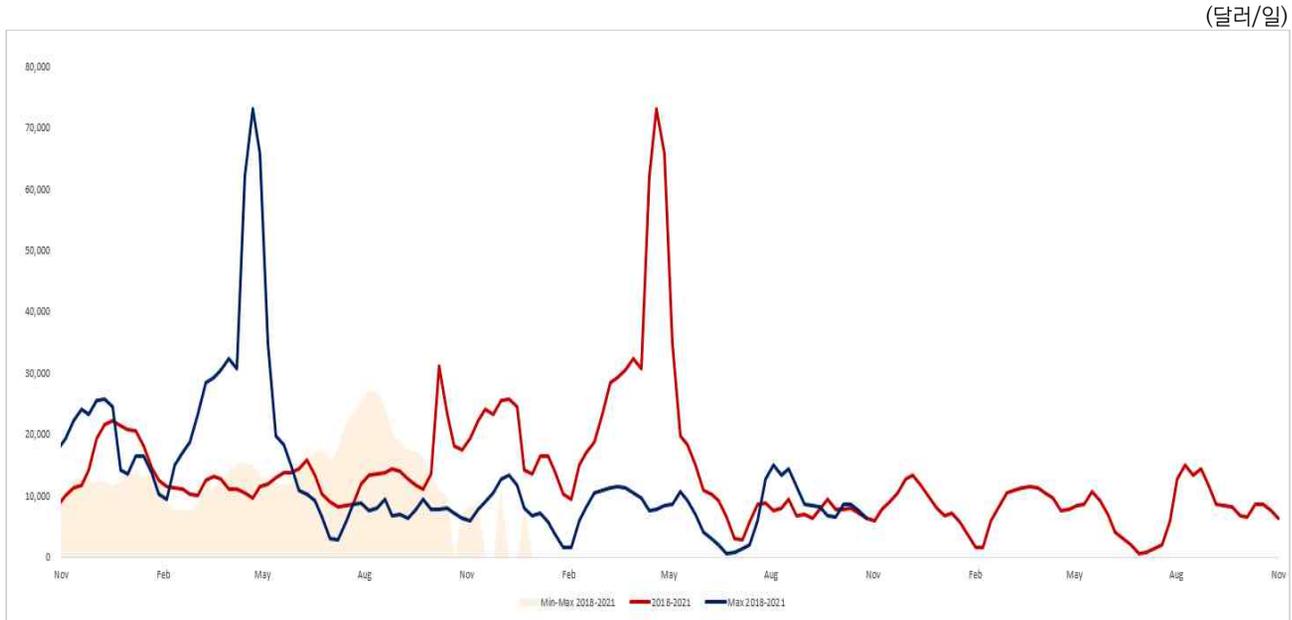
자료: Clarkson



2 석유제품선-기술분석

수익 추세선은 지속적으로 낮은 수준을 보이고 있으며 전주 대비 16.5% 하락함

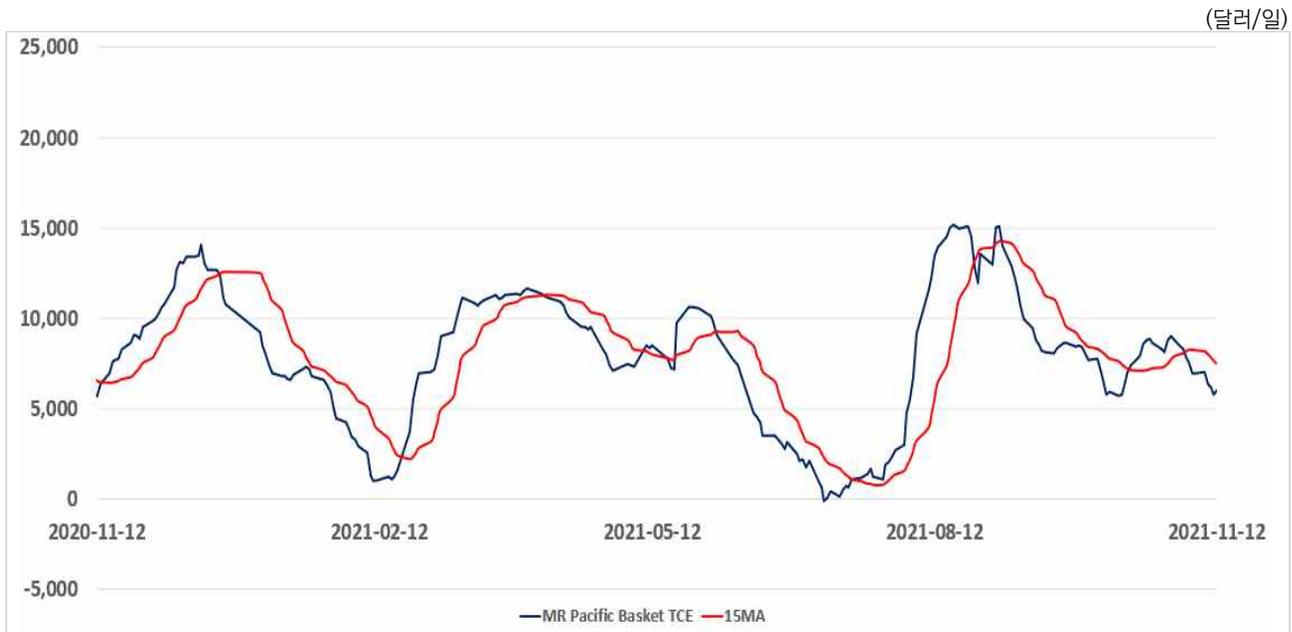
MR 인도-극동(Pacific Basket)



자료: Clarkson

수익 추세선은 11월 들어서 지속적으로 하락 추세를 보이고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)



자료: Clarkson



## 5. 중고선 시장

### 1 동향분석

건화물 중고선가 지수는 27.45로 전주와 동일함

건화물선 운임지수와 중고선가 지수



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

컨테이너 중고선가 지수는 106.16으로 전월 대비 0.11 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선가 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 11월 2주('21.11.1~'21.11.2)

건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 33건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Offshore	Cobalt Explorer	2022	10,000	Water Depth	2021-11-12		Daewoo (DSME)	Clients of TPAO
Offshore	FS Bergen	2006	3,544	DWT	2021-11-12		Northern Supply	Undisclosed interests
Offshore	Normand Provider	2007	3,200	DWT	2021-11-12		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Ocean Spey	2000	5,400	HP	2021-11-12		Irish Mainport	Clients of Open Arms
Bulk	Yutai Ambitions	2008	77,283	DWT	2021-11-12	18.00	Taiship Development	Greek interests
Bulk	Soho Trader*	2015	63,473	DWT	2021-11-12	25.00	Raven Capital Mgmt	Greek interests
Bulk	Soho Merchant*	2015	63,800	DWT	2021-11-12	25.00	Raven Capital Mgmt	Greek interests
Bulk	Star Damon	2012	63,301	DWT	2021-11-11	22.50	Grieg Star	Undisclosed interests
Bulk	Zhong Xing Da 98	2013	37,411	DWT	2021-11-11		Zhejiang Zhongyi	Undisclosed interests
Bulk	Ikan Senyur	2010	61,494	DWT	2021-11-10	22.50	Ehime Kaiun	Undisclosed interests
Bulk	Blueways	1998	46,658	DWT	2021-11-09	8.00	Sea Plain Shipping	Undisclosed interests
Offshore	Geosund	2001	99	LOA	2021-11-09		DOF Management	Undisclosed interests
Dry Genl	Jin Long 7	2006	3,102	DWT	2021-11-09		Dongguan Jinlong	Chinese interests
Bulk	Ocean Rosemary	2013	82,265	DWT	2021-11-09	23.00	Far East Leasing	Undisclosed interests
Offshore	SK Technik	2018	7,373	HP	2021-11-09		Nam Cheong Marine	Undisclosed interests
Container	Glacier Bay*	2009	2,564	TEU	2021-11-09	40.00	Eastern Pacific Shpg	Undisclosed interests
Container	Coronado Bay*	2008	2,578	TEU	2021-11-09	40.00	Eastern Pacific Shpg	Undisclosed interests
Offshore	Far Saga	2001	89	LOA	2021-11-08	6.20	Solstad Offshore	Undisclosed interests
Tanker	Xin Tong Yu 8	2005	3,732	DWT	2021-11-08		Zhejiang Tongyu	Chinese interests
Tanker	Iris Victoria	2010	74,905	DWT	2021-11-05	17.75	Mitsui OSK Lines	Undisclosed interests
TankChem	Bow Dalian*	2012	9,000	DWT	2021-11-04		Odfjell ASA	Clients of E&S Tankers
TankChem	Bow Nangang*	2013	9,124	DWT	2021-11-04		Odfjell ASA	Clients of E&S Tankers



선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
TankChem	Bow Fuling*	2012	9,150	DWT	2021-11-04		Odfjell ASA	Clients of E&S Tankers
Tanker	Angel 61	2006	48,635	DWT	2021-11-03	9.80	Winson Tanker	Greek interests
Offshore	Caledonian Victory	2006	4,380	DWT	2021-11-03		BP Shipping Offshore	Clients of GSP Drilling
Tanker	Xin Tong Yu 18	2006	2,641	DWT	2021-11-03		Zhejiang Tongyu	Chinese interests
Bulk	Berna	1995	21,964	DWT	2021-11-02	6.00	Tolunay Ship Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	Lilian	1999	24,838	DWT	2021-11-02	6.80	Lemar Shipping	Undisclosed interests
Bulk	N/B Yangzi-Mitsui SB YZJ2015-2686	2022	82,300	DWT	2021-11-02	38.50	Fuyo Kaiun	Greek interests
Offshore	Ocean Duke	2013	3,750	DWT	2021-11-02		Vestland Mngmnt	Undisclosed interests
Bulk	Ortolan Beta Strait	2010	29,975	DWT	2021-11-02	11.80	Carsten Rehder	Undisclosed interests
Bulk	Sophia N	2009	56,868	DWT	2021-11-02	17.50	Nomikos Transworld	Chinese interests
Bulk	Sunleaf Grace	2011	61,683	DWT	2021-11-02	22.00	Toko Kisen Y.K.	Undisclosed interests



## 6. 주요 해운지표

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	11월 평균	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선가 (\$ Million)</b>									
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	72.0	69.0	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년) Sub-Panamax	44.0	-	44.0	14.0	44.0	31.5	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

<b>신조선가 (\$ Million)</b>									
건화물선 Panamax	34.0	-	34.0	25.5	34.0	30.4	25.5	27.0	26.0
유조선 VLCC	108.0	-	108.0	85.0	108.0	97.0	85.0	92.0	88.6
컨테이너선 Sub-Panamax	39.5	0.5	39.3	30.0	39.5	35.2	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

<b>연료유 (\$/Tonne)</b>										
380 CST	Rotterdam	441.5	3.5	439.8	311.3	488.0	392.5	124.8	303.8	246.3
	Singapore	469.0	8.0	465.0	324.8	523.5	413.1	157.8	388.0	269.7
	Korea	520.0	-0.8	520.4	361.8	574.5	438.5	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	489.8	-10.8	495.1	325.8	529.0	423.8	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	578.8	6.5	575.5	387.8	605.8	499.2	179.0	585.3	328.0
	Singapore	632.3	26.0	619.3	413.0	623.3	523.3	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	610.5	7.5	606.8	404.5	619.0	522.5	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

<b>주요 원자재가 (\$)</b>										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	105.4	233.7	180.6	71.7	176.1	106.4
	중국産	151.6	-5.0	157.0	-	264.6	201.1	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	172.8	0.5	179.4	-	243.3	126.7	-	111.8	71.5
	중국産	235.6	-14.9	249.9	-	420.7	177.2	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	486.6	-5.2	492.1	-	501.1	248.8	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	541.1	-35.1	573.0	-	577.7	325.9	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,244.3	52.01	1,219.7	1,188.5	1,642.5	1,386.4	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	817.0	50.5	788.9	601.8	817.0	687.9	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

<b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b>									
		7월	8월	9월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계	
ASEAN	수출	9,638	8,920	9,614	77,284	89,016	95,086	100,114	
	수입	5,822	5,658	5,758	49,547	54,830	56,186	59,628	
NAFTA	수출	10,430	9,161	9,495	84,257	87,822	89,839	89,921	
	수입	7,530	7,430	7,098	65,162	68,263	73,797	69,712	
EU	수출	5,327	5,040	5,430	47,219	47,870	52,758	57,676	
	수입	6,298	5,209	5,309	48,788	55,517	55,795	62,296	
BRICs	수출	16,020	16,168	17,252	140,088	155,346	163,882	189,936	
	수입	14,190	14,437	14,153	121,168	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