

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 9월 13일

자료문의 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

감 수 김태일

발 행 인 김종덕

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선 시장

22

주요 해운지표

24

## 건화물선

지난 주 대비 9.7% 하락한 42,905달러/일,기니에 쿠데타 발생으로 중국 보크사이트 수입지 대체 가능성, 중국 철광석 수요 약세 지속

## 컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 65.51 상승한 4,568.16을 기록, 선사들의 운임인상 중단 선언으로 상승세는 둔화 가능

## 탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 0.5p 상승한 34. 기록, 중국 원유 수요 회복세로 대부분의 항로가 소폭 상승함

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

### CMA CGM, 2022년 초까지 현물 운임 인상 중단

- ▶ CMA CGM은 지난해부터 지속된 운임 인상으로 인한 화주의 피로감을 고려하여 내년 초까지 현물 운임 인상을 중단하기로 선언함
  - 최소 연말까지 컨테이너 운임 상승이 예상되지만 가격인상보다는 화주와의 장기적인 관계를 우선시하여 이와 같은 결정을 내림
  - 동 조치는 CMA CGM 외에 자회사인 CNC, ANL, APL, Mercosul에도 동일하게 적용될 예정임
  - CMA CGM은 지난 15개월 동안 선대를 78만 TEU 증가시켰으며 아부다비 칼리파 터미널에 투자하는 등 외연을 확장하는데 집중함
- ▶ 동 조치는 화주와 정부 모두 불만을 잠재울 수 있는 조치로 평가됨
  - SCFI 지수 기준 운임은 전년 동기 대비 3~4배 상승하여 화주들은 물류비용 부담과 함께 정시성도 하락하여 불만이 증가함. 또한 미국을 비롯한 각국 정부들의 컨테이너 시장에 대한 감시가 강화되어 향후 규제로 이어질 수 있음
  - CMA CGM의 현물운임 인상 중단 조치에 하판로이드도 동참하기로 선언했으며 다른 선사들의 참여가 이어질 경우 컨테이너 운임 상승폭은 둔화되거나 약세로 전환될 수 있음

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138149/CMA-CGM-halts-further-spot-rate-rises-to-early-2022>

최건우 전문연구원

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

### 머스크, 화석 연료 선박 금지 주장

- ▶ 머스크 CEO 소렌 스키투(Søren Skou)는 IMO의 에너지효율설계지수(EEDI: Energy Efficiency Design Index) 규정이 화석 연료 선박에 대한 금지를 이행하는데 적용될 수 있다고 주장함
  - 소렌 스키투는 관련 업계에 새로운 화석 연료 선박에 대한 금지와 배출량 부과에 대한 분명한 메시지를 보낼 것이라고 언급함
  - 머스크는 2050년까지 넷제로 에미션(net-zero emission)을 달성하기 위해 노력할 것이며 2023년부터 발주하는 모든 선박이 탄소배출 제로 연료로 운항할 수 있는 능력을 갖추겠다고 언급함
- ▶ 소렌 스키투는 IMO에 기존 연료유와 대체 연료유 사이의 가격 격차를 줄이기 위해 기존 연료유 1톤당 450달러의 탄소 배출 부담금을 시행할 것을 요청한바 있음
  - 가격 격차가 좁혀짐에 따라 IMO의 에너지효율설계지수는 화석 연료 선박의 종료를 전 세계적으로 현실화하는 도구가 될 수 있다고 주장함
  - 신조 선박에 대한 효율성 요구 사항을 의무화 하는 것을 뜻하는 IMO의 EEDI는 이미 세 번째 단계를 채택했고 네 번째 단계를 시행하기 위한 검토를 진행하고 있음

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138163/Maersk-chief-says-IMO-should-ban-ships-using-fossil-fuels>

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 미국, 곡물 수출 재개

- ▶ 8월 말 미국을 강타한 허리케인 '아이다(Ida)'로 인해 걸프만 및 미시시피강 하구의 곡물 터미널이 피해를 입었으나 최근 일부 터미널 운영이 재개됨
  - 정전으로 인해 2주 동안 동지역의 항만 운영이 중단되었으나 최소 2개 이상의 대형 터미널이 운영을 재개한 것으로 알려짐
  - 현재 동 지역에 50척 이상의 선박이 대기하고 있으며 안전을 위해 이동 가능한 선박 수를 제한하고 있음
- ▶ 미국 곡물 수출 성수기인 4분기 영향은 최소화 될 것으로 예상됨
  - 루이지애나주 농업국에 따르면 피해를 입은 12개 터미널 중 최소 3곳은 여전히 정전상태임
  - 하지만 9월 23일까지 미시시피강 하류의 장애물이 제거되고 준설작업이 이루어질 것으로 예상되어 이후에는 선적에 속도가 붙을 것으로 예상됨
  - 아시아 곡물 바이어들은 최소 한달 간 배송 지연을 준비하고 있으나 점차적으로 정상화가 이루어 질 것으로 기대함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/u-s-gulf-coast-grain-exports-slowly-resuming-after-ida-as-more-power-restored/>

최건우 전문연구원

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

### 중국 철광석 수요 회복 단기적 일 것으로 전망

- ▶ 중국 관세청 자료에 따르면 중국의 8월 철광석 수입량은 전월대비 10.1% 증가한 9,749만 톤을 기록한 것으로 파악됨
  - 중국의 철광석 수입량은 정부의 탄소 배출량 목표 달성 및 부동산 경기 침체로 인한 원자재 수요 위축으로 인해 지난 7월까지 4개월 연속 하락을 기록함
  - 그러나 중국의 올해 8월 철광석 수입량은 호주와의 냉랭한 관계에도 불구하고 호주산 철광석 수요가 증가하여 예상보다 높은 수입량을 기록함
- ▶ 올해 8월 중국의 철광석 수입량은 5개월 만에 증가했지만 분석가들은 중국의 철광석 수요 회복이 단기적일 것이라고 전망함
  - 스위스 투자은행 UBS가 2021년 신규 착공에 대한 성장률 전망을 전년 대비 9% 하향 조정하면서 철광석 수요의 큰 부분을 차지하는 건설부문의 부정적인 전망이 철광석 수요 하락에 영향을 미칠 것으로 파악됨
  - 또한 분석가들은 시진핑 주석의 탄소 배출량 목표 달성을 위한 철강 생산 조절 정책도 철광석 수요 하락에 영향을 미치기 시작했다고 언급함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/recovery-in-chinas-iron-ore-demand-may-be-short-lived/>

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 기상 이변으로 인한 유조선 운임 변동성 점점 더 커질 것으로 전망

- ▶ 영국 선박중개업체 김슨 쉽브로커스(Gibson Shipbrokers)는 극단적인 기상 이변 현상의 증가로 인해 향후 유조선 운임 변동성이 더욱 커질 것이라고 예측함
  - 최근 허리케인 4등급으로 격상된 태풍 아이다(Ida)로 인해 미국 루이지애나의 17개 정유시설이 파괴되었으며, 정상 가동 시까지는 3주 정도 소요될 것으로 예상됨
  - 김슨은 만약 아이다의 피해가 장기간 수출에 대한 압력으로 작용하면 유조선 운임은 낮아질 것이며, 정유사들이 장기간 시설 가동을 중지하는 경우에는 유럽에서의 수입 증가로 국내 공급 감소를 상쇄시킬 것으로 전망함
- ▶ 유조선 시장은 단기적으로 터키 보스포루스 해협, 발트해, 아시아 지역 등에서 발생하는 태풍의 영향을 받고 있는데 이는 대부분 5월부터 10월 사이에 발생하며 항만운영 중단을 발생시킬 수 있음
  - 김슨은 유조선의 가장 큰 호재는 COVID-19 이후의 수요 회복이지만 기상 현상은 역시 단기적으로 중요한 요소이며 일시적일지라도 기상 이변이 야기하는 화물 변동성은 무시할 수 없다고 언급함
  - 김슨은 또한 세계적인 기후 변화 패턴의 발생을 주목하여 시장에 어떠한 영향을 미치는지 관찰해야 하며, 기상 이변에 취약한 유조선 시장 특성상 향후 단기적으로 더 영향을 미칠 것으로 확실하다고 언급함

자료: <https://www.tradewindnews.com/tankers/extreme-weather-events-to-increase-spikes-in-tanker-freight-rates-gibson-says/2-1-1062990>

류희영 연구원

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

### 변이 바이러스의 대유행으로 유조선 시황 여전히 부진한 상태

- ▶ COVID-19 델타 변이 바이러스 확대로 인해 일부 국가들이 다시 국경을 폐쇄하는 등 인적·물적 이동에 제한이 발생하면서 세계 석유 수요 회복을 지연시키고 있음
  - 9월 3일 하루 평균 VLCC 수익은 8,138달러였으며, BIMCO의 추정에 따르면 매일 약 25,000달러가 되어야 수익을 실현할 수 있으나 VLCC의 평균 수익이 이 수준을 상회한 마지막 시기는 작년 2020년 12월 말임
  - 6월 이후 모든 유조선들의 하루 평균 수익은 1만 달러 이하로 감소했으며, 8월 평균 최고 수익과 최저 수익의 차이는 1,183달러에 불과하는 등 수익이 지속적으로 낮은 실정임
- ▶ 유조선 선주들은 더 나은 시기를 기대하면서 작년에 달성한 수익을 기반으로 사업을 유지하고 있으나, 변이 바이러스의 확대는 시황 회복 시기를 지속적으로 지연시키고 있음
  - 특히 지난 10년 동안 유조선 운송 수요의 실질적인 물동량 증가가 현재 백신 접종률이 낮은 국가들에 의해 주도되었기 때문에 문제가 되고 있음
  - 계절적 성수기인 동절기가 도래하였으나 수익을 증대시키기 위한 근본적인 수요가 없다면 올 한해는 수익성을 실현할 수 있는 운임을 달성하기 어려울 것으로 전망되며, 2022년 하반기부터 본격적인 운임 회복이 될 것으로 예상됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-shipping-profitability-still-a-way-off-for-loss-making-tankers-as-pandemic-drags-on/>

류희영 연구원

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

2. 건화물선<sup>1)</sup>

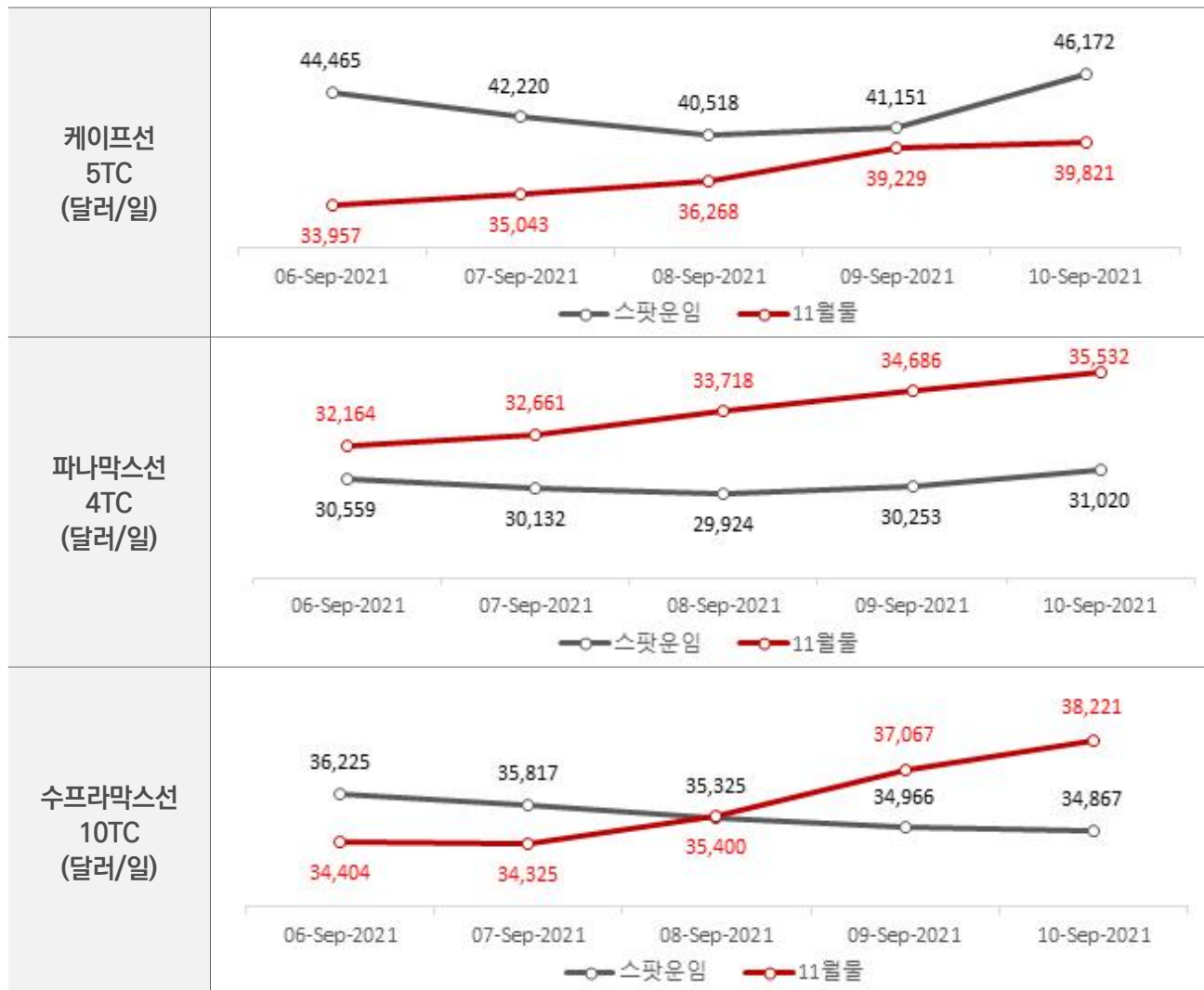
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

## 1 주간평균운임전망

구분	9월 3주(전망)		9월 2주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 11월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▼	▲	42,905	▼ -4,627	-9.7 %	36,864	▲ 940	2.6 %
파나막스선 4TC (달러/일)	▼	-	30,378	▼ -1,455	-4.6 %	33,752	▲ 591	1.8 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	▼	-	35,440	▼ -2,104	-5.6 %	35,883	▲ 392	1.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



자료: Clarkson, Baltic Exchange

1) 8월 30일(월요일)은 영국의 공휴일(Bank Holidays)로 불턱은 건화물선의 주요 운임 및 지수를 미공표했으며, 9월 1주 주간평균은 8월 31일부터 9월 3일까지 4일간의 평균을 의미함





## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

		9월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	3,731	-292	1,303	4,235	2,621	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	42,905	-4,627	10,304	51,472	28,071	10,304	51,472	27,396
	파나막스(4TC)	30,378	-1,455	10,936	37,086	24,104	10,590	37,086	23,842
	수프라막스(10TC)	35,440	-2,104	11,242	38,246	24,738	11,242	38,169	24,283
	핸디(7TC)	32,680	-682	11,695	34,242	23,059	11,695	49,089	22,966
1년 용선료	케이프	32,125	1,000	15,875	32,750	25,226	10,125	19,750	14,808
	파나막스	28,000	-250	11,200	29,625	20,789	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	27,000	-750	10,563	29,500	19,563	8,250	10,625	9,834
	핸디	25,000	-	9,063	25,000	16,574	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 11월물		2021년 4분기물		2021년물		2022년물	
		9월 2주	전주대비	9월 2주	전주대비	9월 2주	전주대비	9월 2주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	36,864	940	35,789	397	30,666	75	24,195	295
	파나막스(4TC)	33,752	591	32,623	635	24,622	-80	21,282	764
	수프라막스(10TC)	35,883	392	35,065	212	24,971	212	21,152	277
	핸디(7TC)	32,763	984	32,208	355	34,529	-13	19,865	62

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



## 2 시장동향

## 원자재 가격

달러/톤

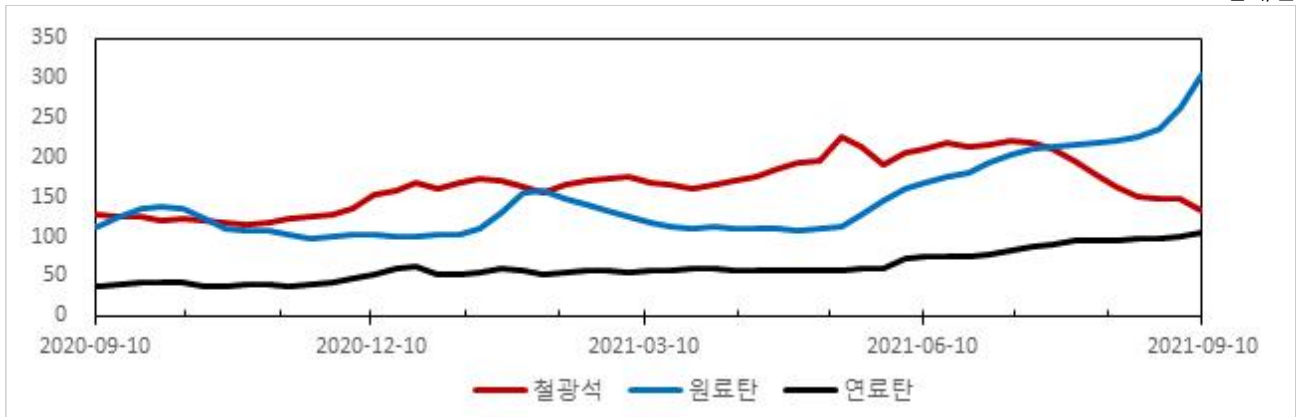
구분	2021년					2020년			
	9월 2주	9월 1주	전주대비차이			9월 2주	연평균	최저	최고
철광석	132.5	148.1	▼	-15.6	-10.5 %	127.0	122.5	82.4	167.3
원료탄	303.2	262.5	▲	40.7	15.5 %	109.7	106.1	97.9	163.2
연료탄	104.4	100.1	▲	4.3	4.3 %	36.1	37.0	36.1	61.2
대두	469.7	473.9	▼	-4.2	-0.9 %	352.9	324.4	306.5	461.3
옥수수	201.6	208.6	▼	-7.0	-3.3 %	139.9	124.9	122.5	175.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

## 철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

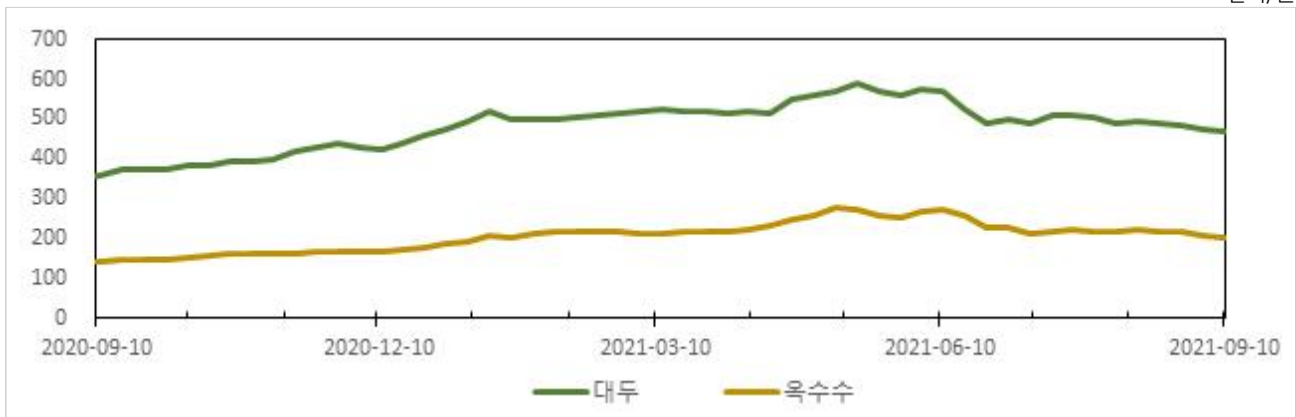
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

## 곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주 대비 9.7% 하락한 42,905달러/일 기록

(운임) 케이프선 주간평균운임 2주 연속 하락

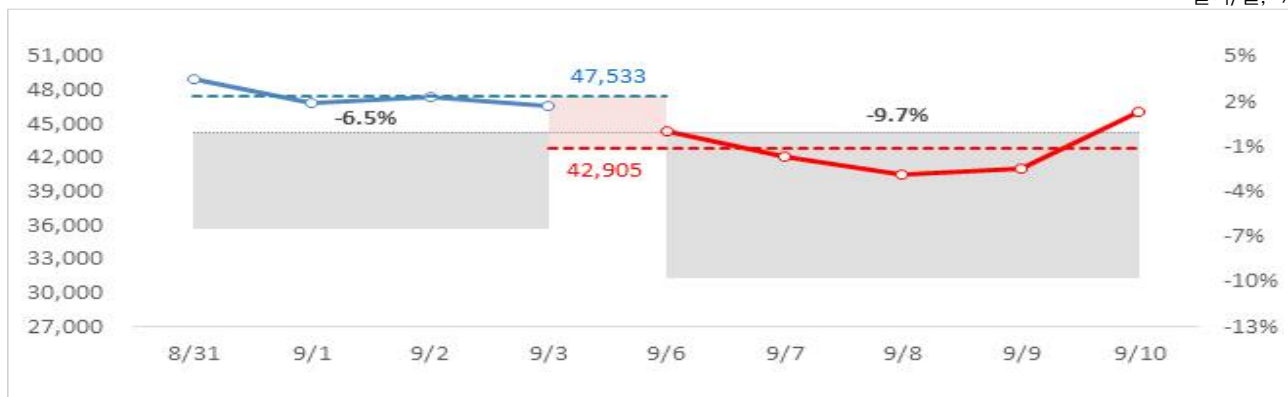
○ FFA 11월물 가격이 운임 보다 저평가된 상태가 지속됨

(동향) 운임 상승 하락요인 혼재, 기니에 쿠데타 발생으로 중국 보크사이트 수입지 대체 가능성, 중국 철강석 수요 억제 지속

- 지난 9월 5일 주요 보크사이트 수출국인 서아프리카 기니에서 발생한 쿠데타로 인해 국경 폐쇄 및 전국 통행 금지명령이 내려졌으며 이로 인해 보크사이트 공급에 대한 차질 가능성이 제기되었음. 이에 대해 전문가들은 기니의 쿠데타 세력이 허가한 시간 동안 광산 작업을 허용하였으며, 주요 허브인 코나크리항(Conakry)의 작업이 재개된 것처럼 보크사이트의 선적 작업도 큰 피해 없이 재개될 것이라고 예상함
- 기니산 보크사이트의 최대 수입국인 중국이 호주와의 정치적 관계에도 불구하고 수입 대체지를 호주로 정할 것이라는 전망이 우세함. 선박 중개업체인 애로우(Ship broker)에 따르면 2021년 상반기 기니의 보크사이트 수출량(약 4,470만 톤) 중 70%를 중국이 수입했으며, 이 중 80%를 수송하는 데에 케이프선을 이용한 것으로 파악됨
- 중국의 철강 생산 감산 조치로 인해 수요 약세가 지속되고 있어 운임에 악영향을 미치고 있음

최근 평균운임 차이 비교

달러/일, %



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		9월 2주	9월 1주	전주대비차이	
BCI		5,174	5,732	▼ -558	-9.7%
스팟운임(5TC)		42,905	47,533	▼ -4,627	-9.7%
용선료	6개월	43,250	42,375	▲ 875	2.1%
	1년	32,125	31,125	▲ 1,000	3.2%
	5년	20,375	19,875	▲ 500	2.5%
FFA	11월물	36,864	35,923	▲ 940	2.6%
	4분기	35,789	35,392	▲ 397	1.1%
	21년	30,666	30,591	▲ 75	0.2%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

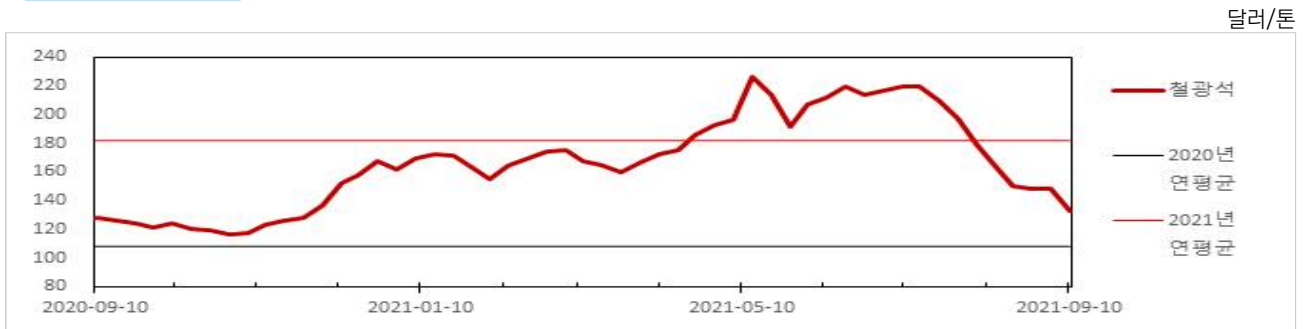




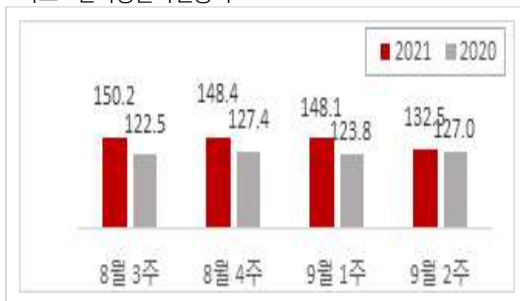
### 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 10.5% 하락한 132.5달러/톤 기록

#### 철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



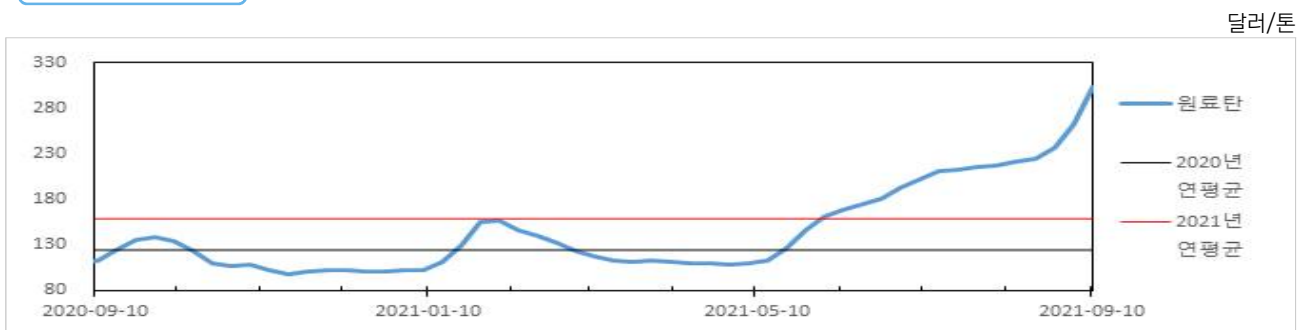
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
8월 3주	150.2	▼ -13.1	-8.0	%
8월 4주	148.4	▼ -1.8	-1.2	%
9월 1주	148.1	▼ -0.3	-0.2	%
9월 2주	132.5	▼ -15.6	-10.5	%

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 15.5% 하락한 303.2달러/톤 기록

#### 원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

달러/톤

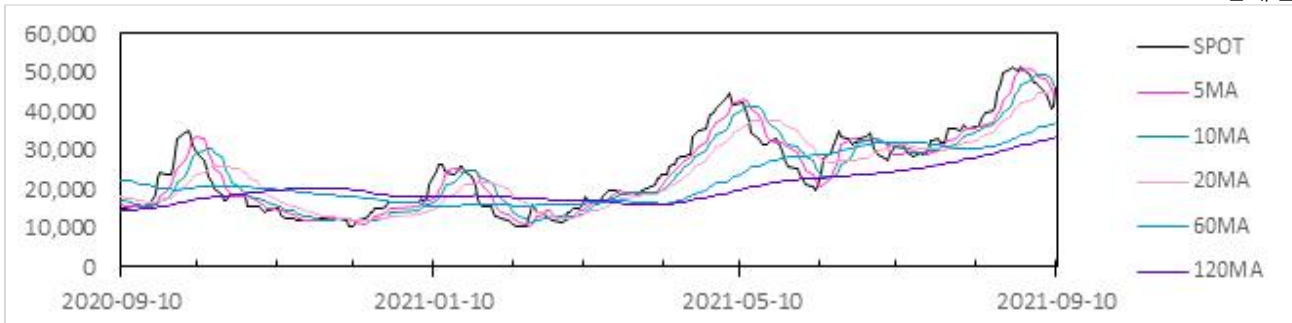
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
8월 3주	225.2	▲ 3.8	1.7	%
8월 4주	237.4	▲ 12.2	5.4	%
9월 1주	262.5	▲ 25.1	10.6	%
9월 2주	303.2	▲ 40.7	15.5	%



### 3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



### 3 케이프선-운임전망

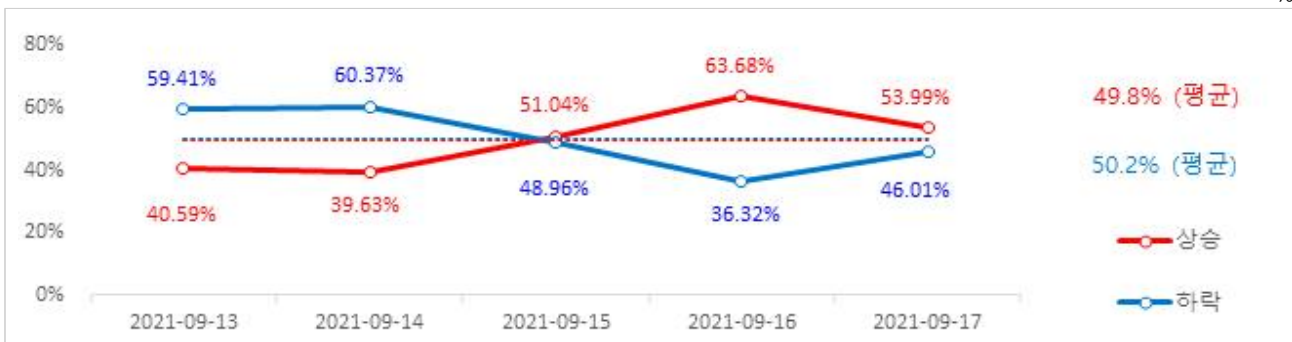
| 9월 3주('21.9.13~'21.9.17)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▼	▲

#### I (인공지능) 케이프선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

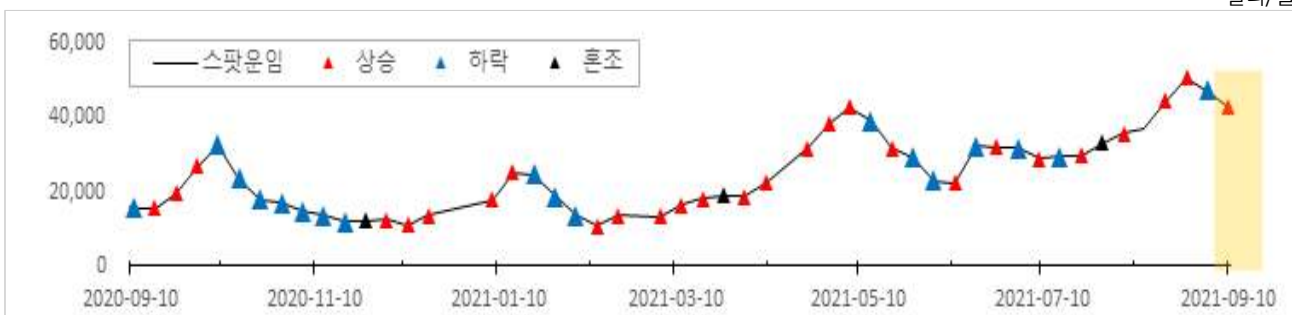
%



#### 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 파나마선-동향분석

■ 파나마선 : 지난 주 대비 4.4% 하락한 30,378달러/일 기록

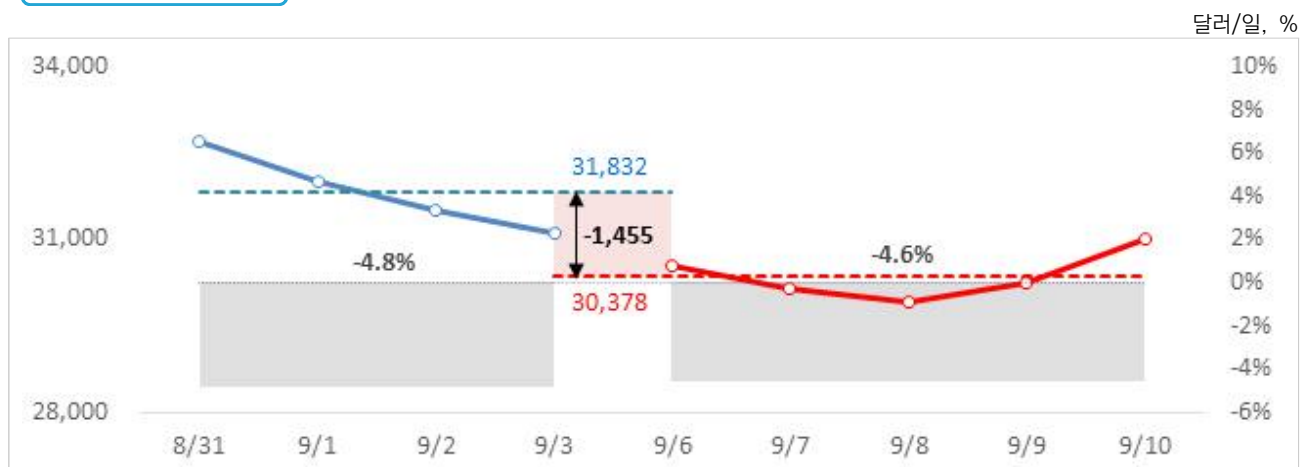
## (운임) 수프라막스선 운임보다 저평가

- 시장에 공급되는 선박수는 증가하고 있으나 수송수요는 감소 중임

## (동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 미국 곡물 터미널 일부 운영 재개

- 지난 30일에 발생한 초대형 허리케인 아이다(IDA)로 인해 2주 동안 운영이 중단되었던 미국 걸프만과 미시시피강 하류의 곡물 터미널 운영이 일부 재개되었으며, 9월 23일까지 미시시피강 하류의 준설작업이 완료될 예정임. 선박 약 50척이 대두와 옥수수 등을 선적하기 위해 정박지에서 대기 중이며 안전을 위해 이동이 제한되는 것으로 파악됨
- 미국 곡물 터미널의 운영 재개 소식에도 불구하고 시장에는 곡물 공급 일정의 차질 발생에 대한 불안감은 여전한 것으로 파악됨. 대두와 밀에 대한 배송 일정을 9월에서 10월로 한 달 연기해달라는 요청이 발생하고 있으며 미국산을 대신해 브라질을 대체 수입지로 고려하는 움직임이 있음

## 최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

## 파나마선 운임

BPI: 포인트, 스왓운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	9월 2주	9월 1주	전주대비차이		
BPI	3,524	3,685	▼ -162	-4.4	%
스왓운임(4TC)	30,378	31,832	▼ -1,455	-4.6	%
용선료	6개월	33,125	▼ -375	-1.1	%
	1년	28,000	▼ -250	-0.9	%
	5년	14,500	▲ 250	1.8	%
FFA	11월물	33,752	▲ 591	1.8	%
	4분기	32,623	▲ 635	2.0	%
	21년	24,622	▼ -80	-0.3	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

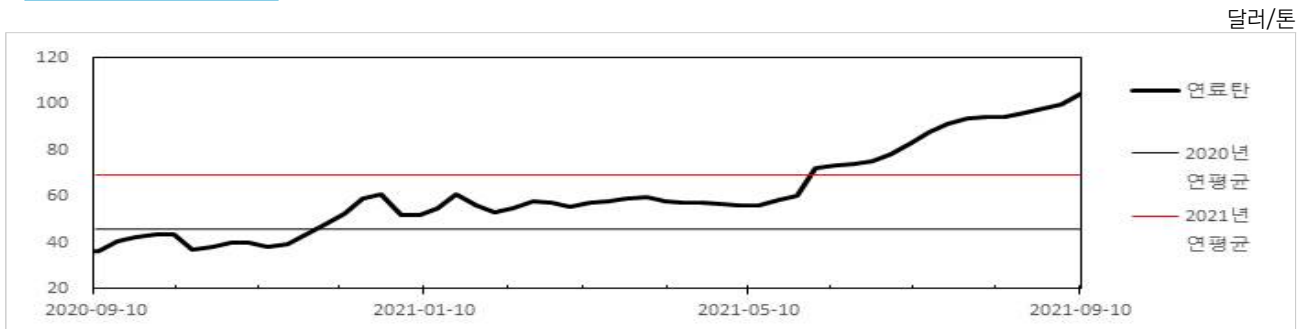
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 4.3% 상승한 104.4달러/톤 기록

#### 연료탄 가격 추이



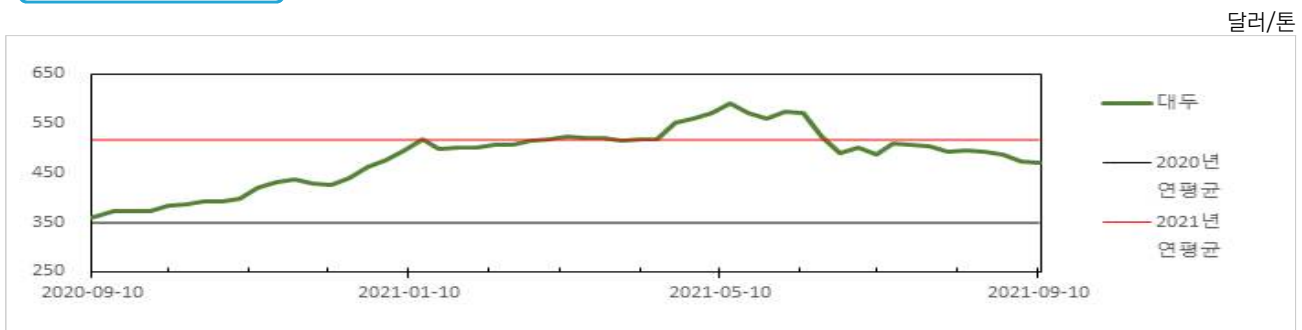
자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

대두 가격 : 지난 주 대비 0.9% 하락한 469.7달러/톤 기록

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



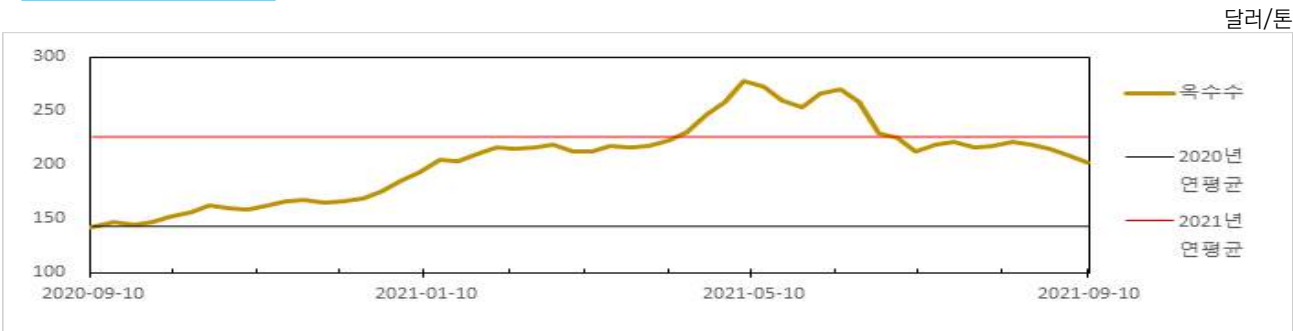
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



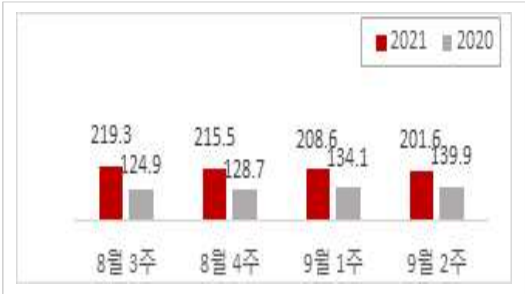
3 파나막스선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 3.3% 하락한 201.6달러/톤 기록

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
8월 3주	219.3	▼ -1.6	-0.7	%
8월 4주	215.5	▼ -3.8	-1.7	%
9월 1주	208.6	▼ -6.9	-3.2	%
9월 2주	201.6	▼ -7.0	-3.3	%

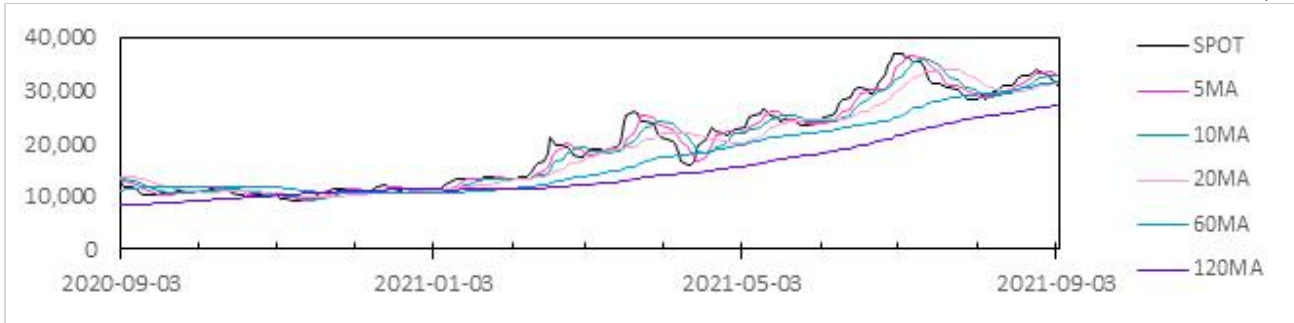




### 3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



### 3 파나막스선-운임전망

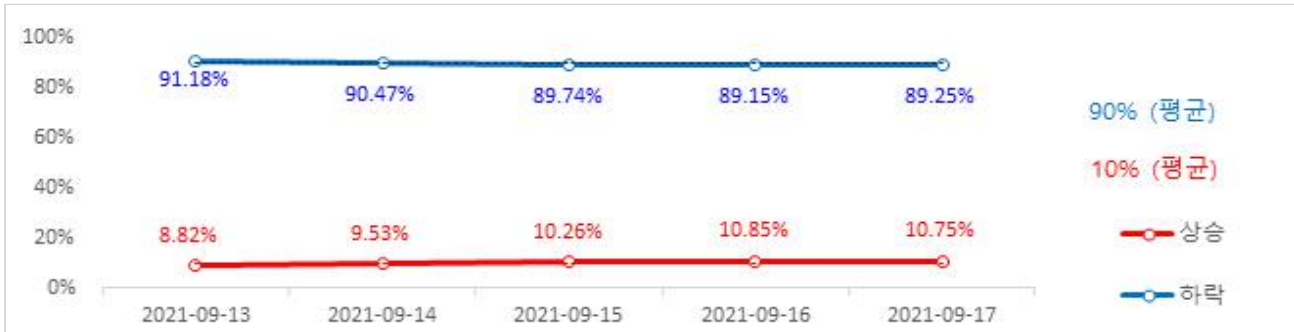
| 9월 3주('21.9.13~'21.9.17)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	-

#### I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

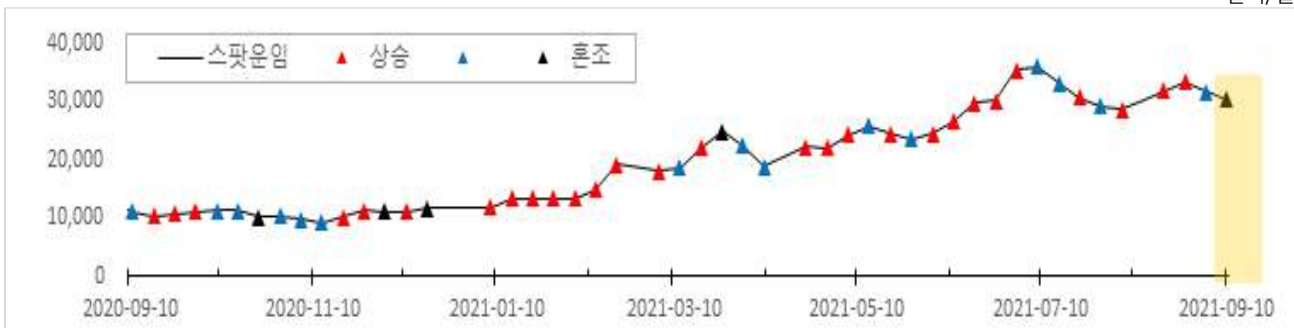
%



#### I (시계열) 파나막스선 운임 혼조세 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 8.0% 하락한 34,298달러/일 기록

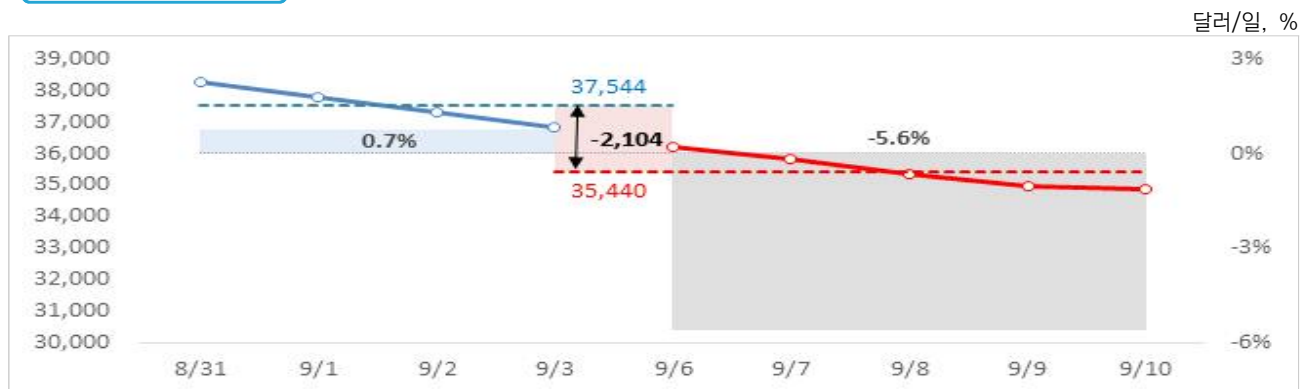
## (운임) 수프라막스선의 운임 상승세 약화

- 미국 걸프만 지역에 발생한 허리케인 아이다(IDA)로 인해 시장에 신규 화물의 유입은 제한되고 있으나 공급되는 선박수는 증가하고 있음

## (동향) 운임 상승·하락 요인 혼재, 인도네시아 폭우로 인한 광산 작업 중지, 인도와 중국의 연료탄 수요 증가

- 인도네시아의 주요 석탄 생산지역인 칼리만탄에 내린 폭우로 홍수가 일어나 광산 작업이 중단되었으며 시장에는 공급 부족에 대한 불안감이 확산하고 있는 가운데 추가적인 가격 인상에 대한 우려가 가중됨. 화주들은 연료탄의 선적 일정을 조정하거나 불가항력을 선언하고 있는 것으로 파악됨
- 인도네시아산 연료탄을 주로 수입하는 인도는 전력 사용량이 급증하고 있음에도 불구하고 화력발전소의 연료탄 재고가 부족한 상황이며, 중국은 겨울철 난방 대비 연료탄 재고를 확보하기 위한 움직임이 서서히 나타나고 있으며, 현재 중국 자국의 연료탄 생산만으로는 자체 수요를 맞출 수 없어 연료탄 수입은 불가피한 상황임

## 최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

## 수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		9월 2주	9월 1주	전주대비차이		
BSI		3,222	3,413	▼ -191	-5.6	%
스팟운임(10TC)		35,440	37,544	▼ -2,104	-5.6	%
용선료	6개월	37,250	37,000	▲ 250	0.7	%
	1년	27,000	27,750	▼ -750	-2.7	%
	5년	11,000	11,000	- 0	0.0	%
FFA	11월물	35,883	35,492	▲ 392	1.1	%
	4분기	35,065	34,853	▲ 212	0.6	%
	21년	24,971	24,760	▲ 212	0.9	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

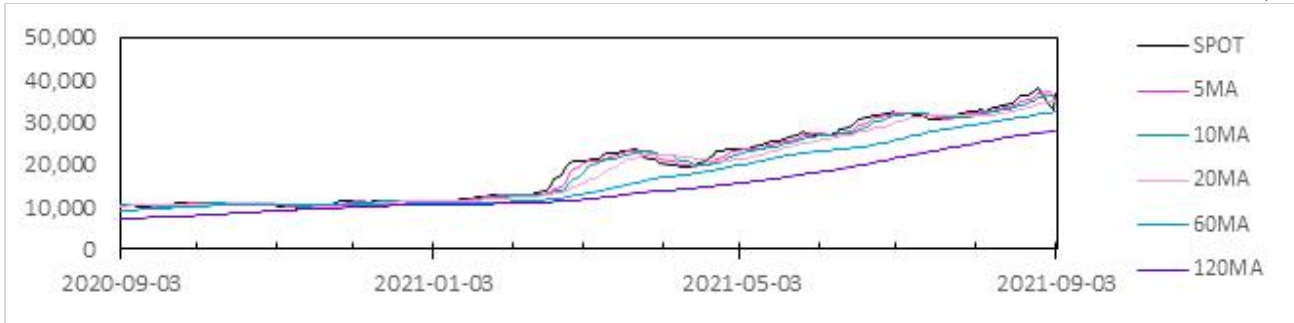
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



### 3 수프라막스선-운임전망

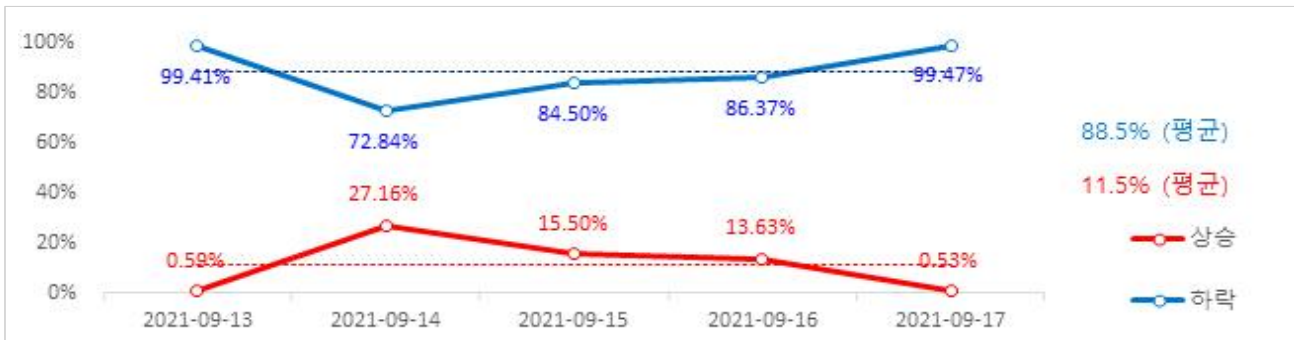
| 9월 3주('21.9.13~'21.9.17)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	-

#### I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

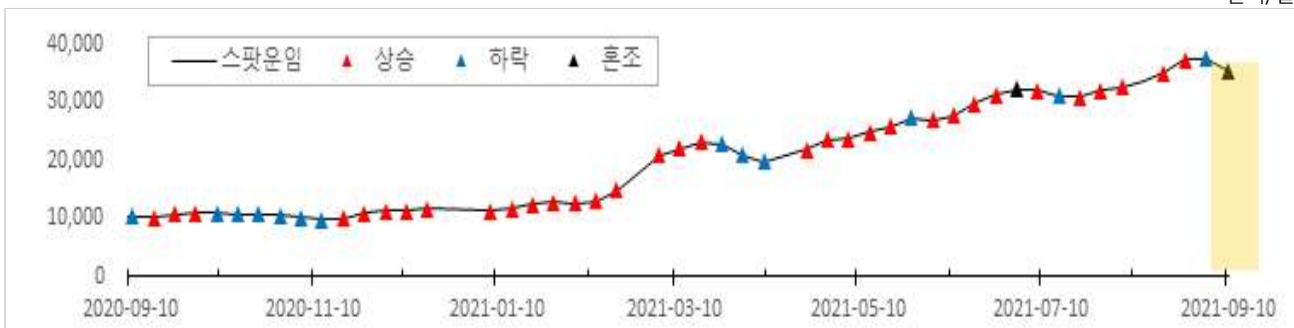
%



#### I (시계열) 수프라막스선 운임 혼조세 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 65.51 상승한 4,568.16을 기록

## (운임) 모든 항로 운임이 상승했으나 상승폭은 전주 대비 둔화

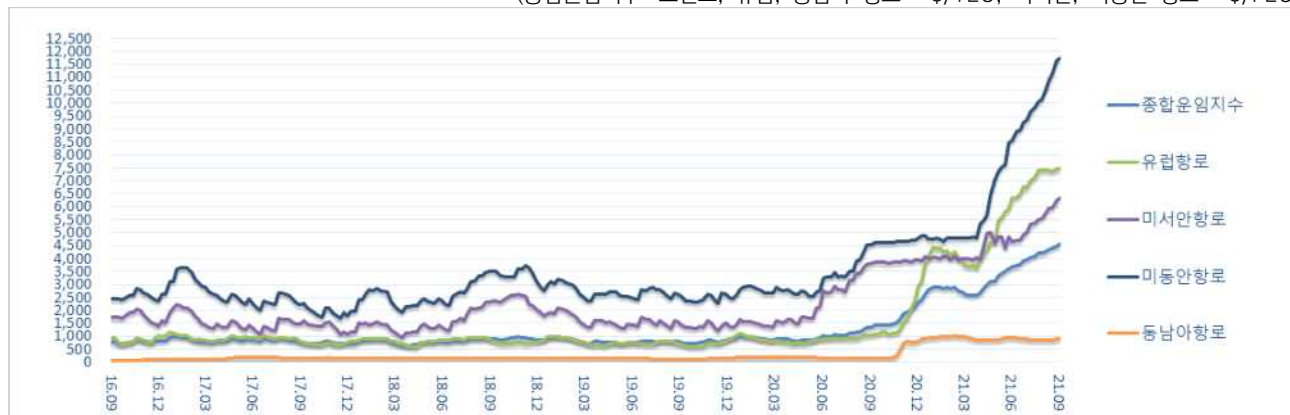
- 국경절 이전 밀어내기 물량 증가로 수요가 공급을 초과하는 상황임. 4분기에도 공급망 충격은 지속될 것으로 예상되나 선사들의 운임 인상 자제 움직임이 시장에 어떻게 영향을 미칠지 모니터링 필요

## (현황) 선사들의 운임 동결 움직임이 새로운 이슈로 부각

- 지난주 LA/LB항 컨테이너 대기척수는 49척으로 여전히 정체화 지속됨. 미국 내 수요 강세가 지속되고 있어 7월 219만 TEU, 8월 227만 TEU를 처리한 것으로 잠정 추산되며 올해 수입 '컨'물량은 전년대비 16.0% 증가가 예상됨
- CMA CGM에서 시작된 현물 운임 동결 움직임에 하판로이드 등이 가세함. 동참하는 선사가 증가할수록 현물운임 상승폭은 둔화될 가능성이 높음

## 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)

		9월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,568	65	2,570	4,568	3,378	818	2,641	1,234
운임	유럽항로	7,491	48	3,651	7,491	5,416	725	3,797	1,146
	미서안항로	6,322	56	3,931	6,322	4,709	1,361	4,080	2,719
	미동안항로	11,731	83	4,679	11,731	7,256	2,542	4,876	3,587
	한국항로	273	2	184	323	262	116	206	133
	일본항로	305	23	251	311	274	230	255	241
	동남아항로	921	38	840	1,017	912	130	910	264

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

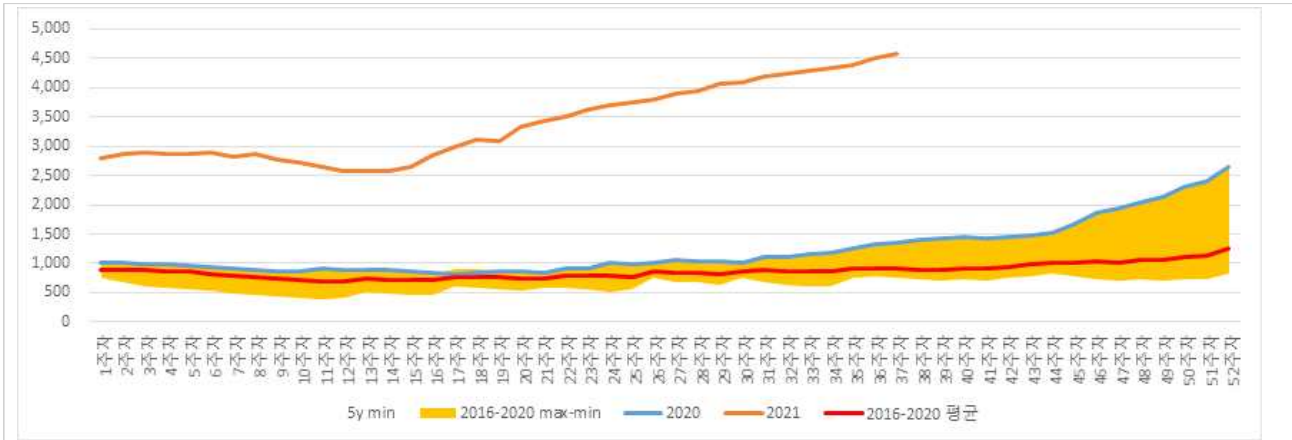




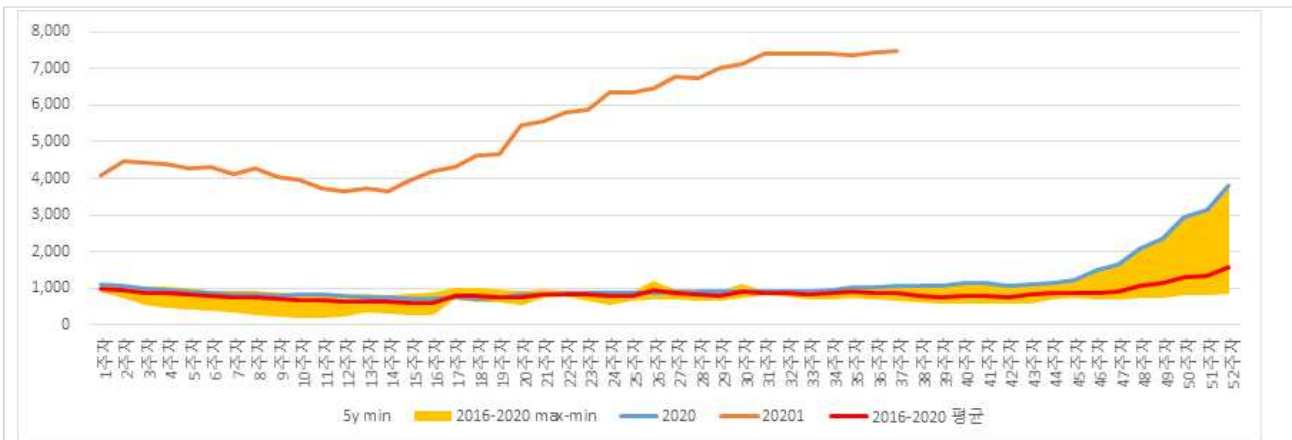
2 운임전망

| 9월 2주('21.9.6~'21.9.10)

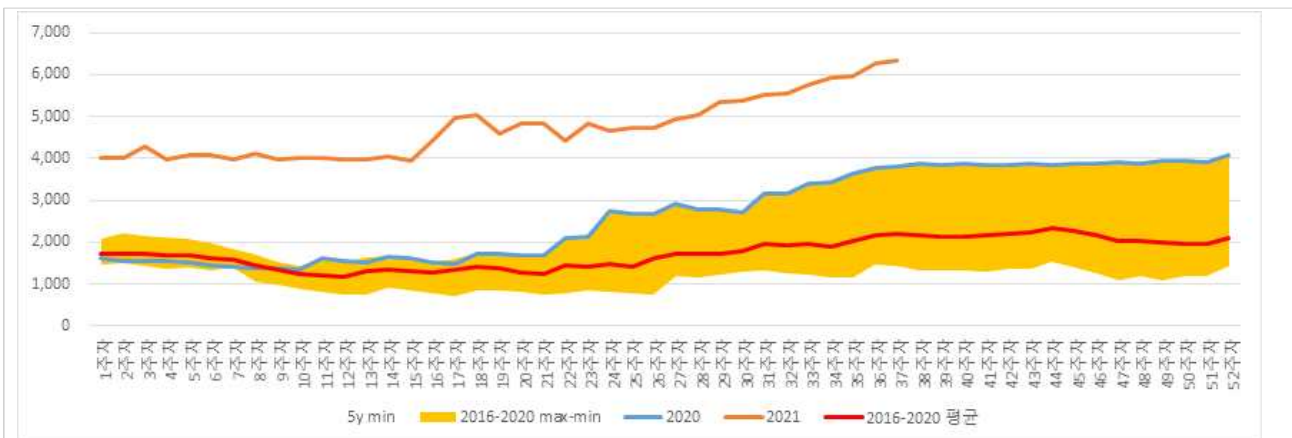
SCFI 지수는 일부 선사의 운임인상 중단 선언으로 상승폭은 둔화될 것으로 전망



아시아-유럽운임은 공급망 충격으로 고운임 지속 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 공급망 혼잡 가중으로 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 0.5p 상승한 34.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 소폭 상승세를 보임

(달러/톤)

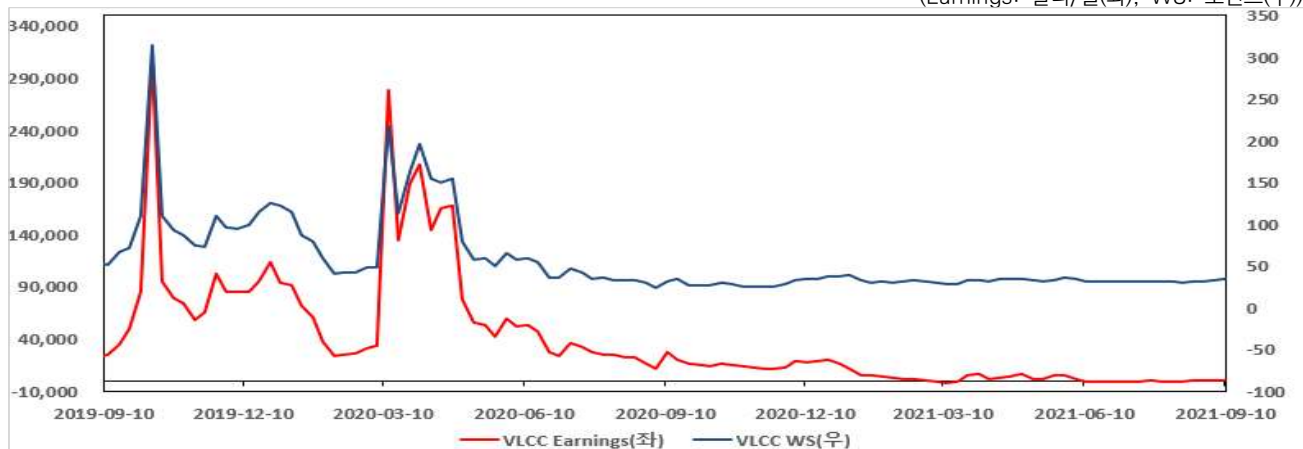
구분	WS	전주대비차이		
9월 2주	34.3	▲	0.5	1.5 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	18.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	34.5	▲	0.5	1.5 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	36.0	▲	2.0	5.9 %

(동향) 중국의 원유 수입 증가로 인해 시황이 반등했으나 중국의 자국 전략비축유 시장 공급 발표가 상승폭 제한

- 세계 최대 원유 수입국인 중국의 8월 원유 수입량이 전월 대비 8% 증가하면서 뚜렷한 회복세를 보이며 VLCC 시황을 견인함
- 그러나 지난 9일 중국이 자국 정유사의 높은 공급원가의 부담을 절감하기 위해 자국의 전략 비축유를 단계적으로 시장에 공급할 것이라고 발표하면서 브렌트유는 장중 전일 대비 최대 1.9%까지 하락하였으며, 이는 VLCC 시황에도 부담으로 작용하여 상승폭을 제한할 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)

		9월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	34.3	0.5	28.4	40.0	32.6	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	-2,238	360	-6,779	14,966	-1,396	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	19,000	-	19,000	24,125	21,563	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

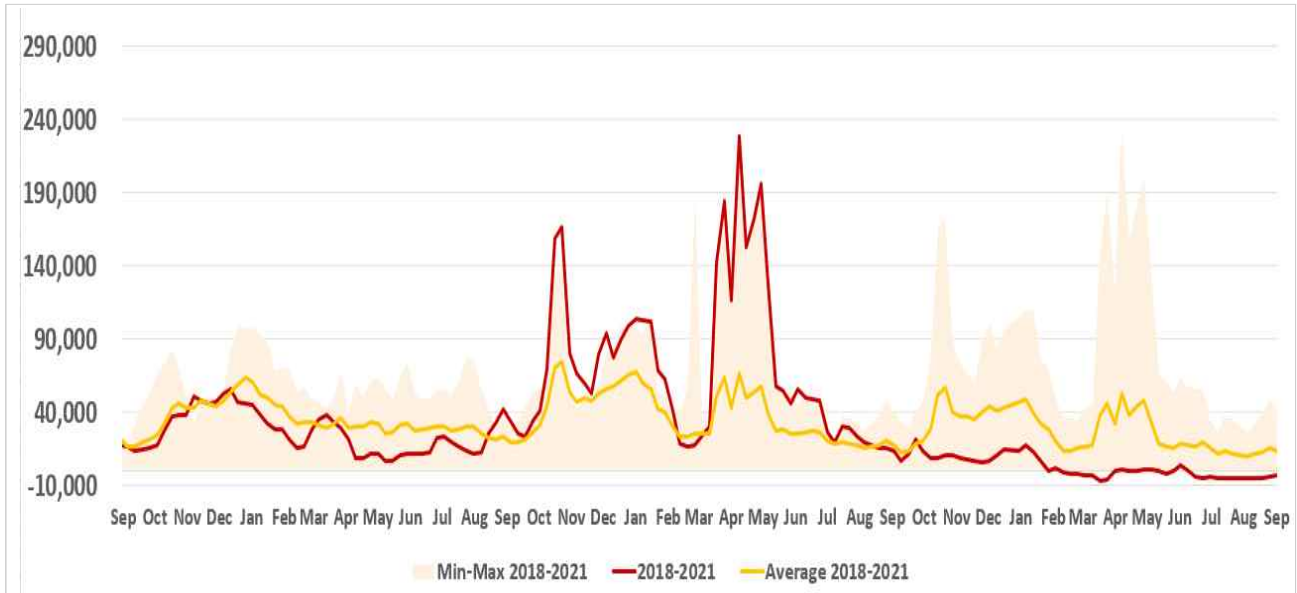


## 1 유조선-기술분석

추세선(붉은색)은 최저치 수준에서 보합세를 보이고 있으며 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 전주 대비 소폭 하락함

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주 대비 7.7p 하락한 146.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 하락세를 보임

구분	WS	전주대비차이		
9월 2주	146.3	▼	7.7	5.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	110.0	▼	5.0	4.3 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	115.0	▼	10.0	8.0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	155.0	▼	15.0	8.8 %

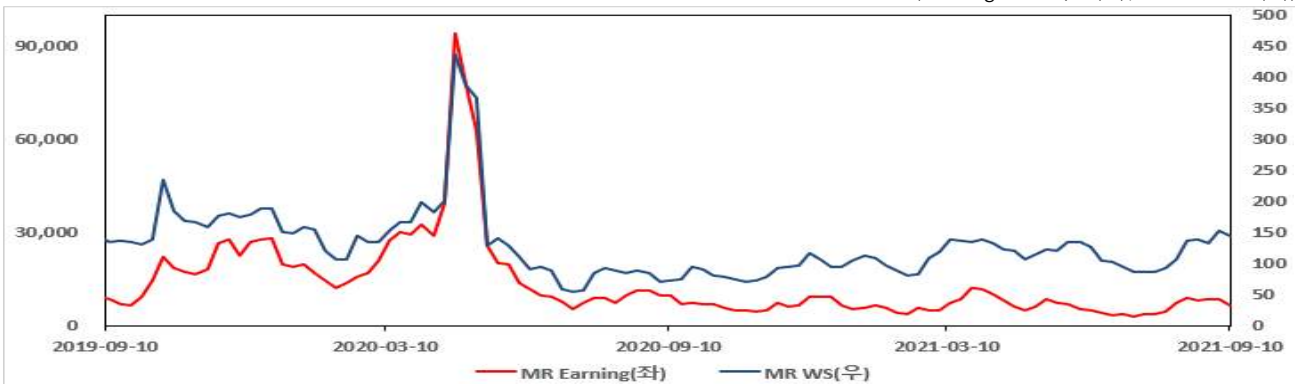
(달러/톤)

(동향) 나이지리아에서 건설 중인 정유소 가동 시 원유 수출과 석유제품 수입 감소로 시황에 악영향 미칠 것으로 예상

- 나이지리아 단고테그룹은 라고스 레키프리존에 2017년부터 65만 b/d의 생산능력을 가진 정유소를 건설 중으로 운영시기는 내년으로 예상되며 나이지리아국영석유공사(NNPC)는 이미 해당 정유소와 30만 b/d의 원유 공급 계약을 체결함
- 미국 해운중개업체 포트 앤 파트너스는 해당 정유소 가동 시, 휘발유 약 33만 b/d, 가스오일 약 24만 b/d, 제트연료 6만 b/d 등이 생산될 것으로 예상되며 이로 인해 원유 수출, 석유 수입이 감소되면서 대서양항로의 석유제품선 시황이 타격을 받을 것으로 예상함

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 2주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	146.3	-7.7	80.6	154.0	115.6	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	11,891	2,387	-96	15,345	7,387	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	11,750	-	11,625	13,000	12,365	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

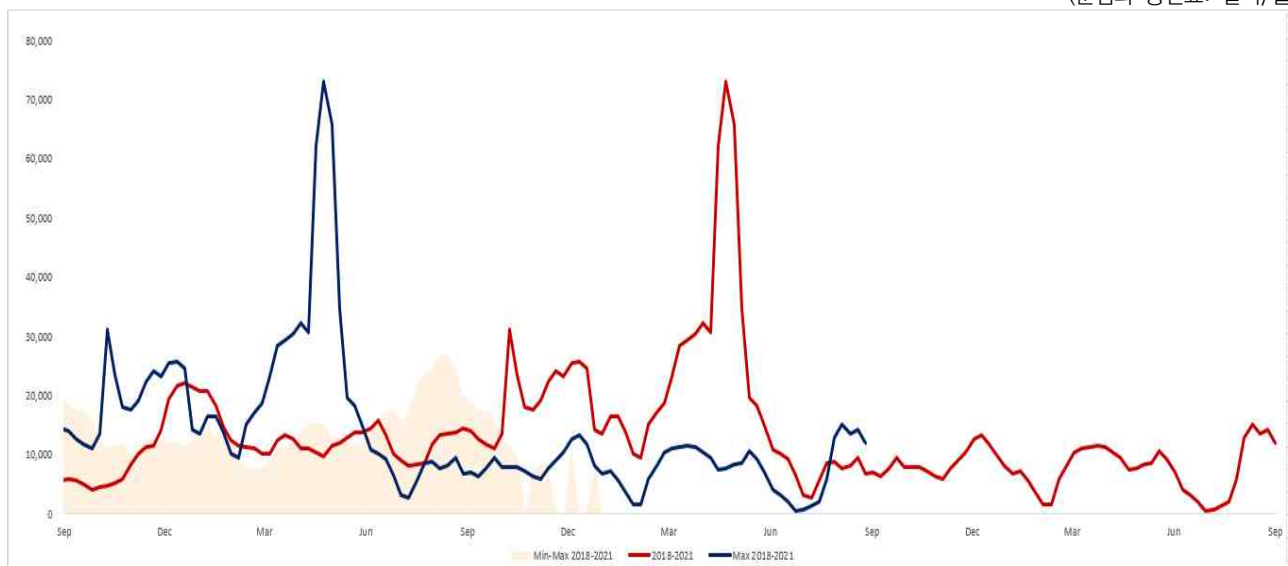


## 2 석유제품선-기술분석

8월 이후 큰 폭의 상승 추이를 나타내고 있으며, 전주 대비 하락함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(운임과 용선료: 달러/일)

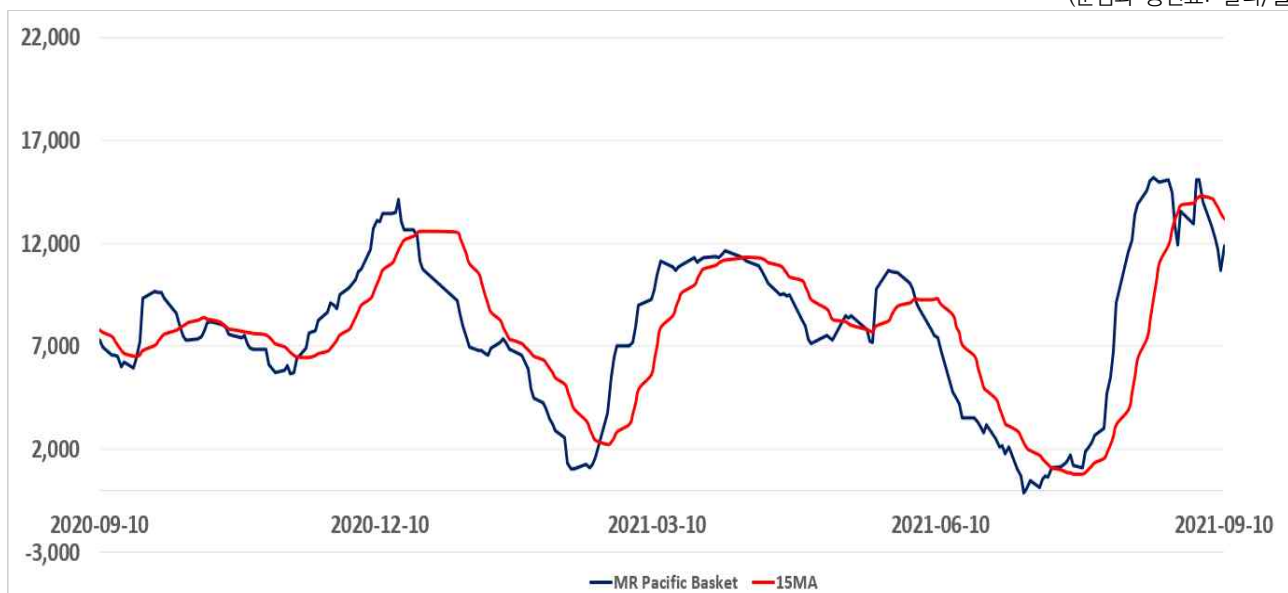


자료: Clarkson

수익 추세선은 8월 중순 이후 지속적으로 상승 추이를 보이다 9월 이후 소폭 감소함

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선 시장

## 1 동향분석

■ 건화물선 중고선 지수는 26.45로 전주 대비 동일함

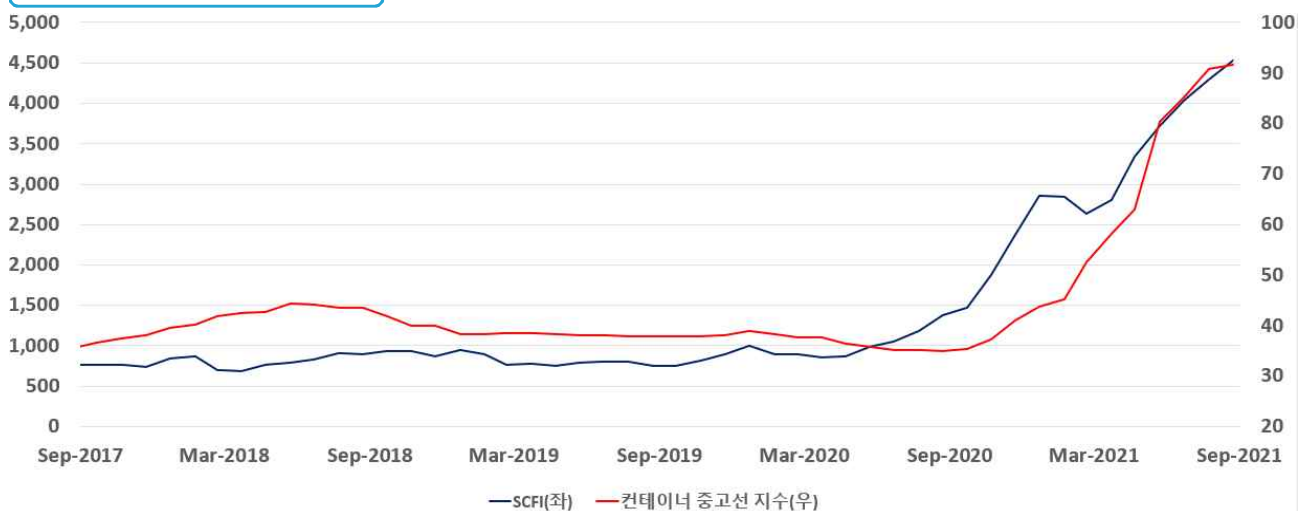
건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

■ 컨테이너선 중고선 지수는 91.74로 전월 대비 0.89 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson





## 2 거래실적

| 9월 1주('21.9.1~'21.9.4)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 37건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Dry Genl	Jiang Hai Yang	2005		DWT	2021-Sep-04		Unknown Chinese	Chinese interests
Cruise	Celestyal Experience	1993	1,578	Berths	2021-Sep-03		Celestyal Cruise	Undisclosed interests
Container	Feeder 1	2021	1,762	TEU	2021-Sep-03	39.00	Pelayaran Meratus	Undisclosed interests
Dry Genl	Fu Yun 228	2005	4,442	DWT	2021-Sep-03		Old Captain	Chinese interests
Bulk	Ranger	2012	82,172	DWT	2021-Sep-03	24.00	Orion Reederei	Undisclosed interests
Bulk	Stella Nora*	2016	180,000	DWT	2021-Sep-03	44.00	Cara Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Stella Naomi*	2016	181,031	DWT	2021-Sep-03	44.00	Cara Shipping	Undisclosed interests
Bulk	SDTR Irene	2022	84,972	DWT	2021-Sep-02	36.03	AVIC Leasing	Chinese interests
Bulk	Antoine	2009	55,498	DWT	2021-Sep-01	19.50	Archangel Pacific	Undisclosed interests
Container	E.R. Denmark	2002	5,590	TEU	2021-Sep-01	43.50	Zeaborn Ship Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	Hua Rong 1	2012	56,381	DWT	2021-Sep-01		Huarong Financial	Chinese interests
Container	MP The Edelman*	2005	5,060	TEU	2021-Sep-01	242.00	MPF DE	Clients of MSC
Container	MP The Gronk*	2005	5,060	TEU	2021-Sep-01		MPF DE	Clients of MSC
Container	MP The Brady*	2005	5,060	TEU	2021-Sep-01		MPF DE	Clients of MSC
Container	MP The Belichick*	2006	5,044	TEU	2021-Sep-01		MPF DE	Clients of MSC



## 6. 주요 해운지표

(2021.9.10기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	9월 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	72.0	68.8	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	44.0	-	44.0	14.0	44.0	28.7	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

<b>신조선가 (\$ Million)</b>									
건화물선 Panamax	33.5	0.3	33.5	25.5	33.5	29.5	25.5	27.0	26.0
유조선 VLCC	105.0	1.0	104.5	85.0	105.0	94.4	85.0	92.0	88.6
컨테이너선 Sub-Panamax	38	0.5	37.75	30.0	38.0	34.3	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)											
380 CST	Rotterdam	407.5	6.0	404.5	311.3	417.5	378.4	124.8	303.8	246.3	
	Singapore	457.8	19.0	448.3	324.8	457.8	394.6	157.8	388.0	269.7	
	Korea	463.5	11.8	457.6	361.8	463.5	415.6	196.3	426.5	314.7	
	Hong Kong	456.8	6.3	453.6	325.8	456.8	404.0	181.8	436.8	290.5	
VLSFO	Rotterdam	516.5	2.0	515.5	387.8	532.3	482.3	179.0	585.3	328.0	
	Singapore	546.8	6.8	543.4	413.0	550.0	505.8	219.8	726.3	371.1	
	Hong kong	538.5	5.5	535.8	404.5	591.0	506.4	214.8	722.3	371.1	

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	105.4	233.7	180.6	71.7	176.1	106.4
	중국産	206.8	2.0	203.3	174.3	264.6	216.0	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	153.9	15.9	145.4	100.5	150.6	115.2	-	111.8	71.5
	중국産	202.1	11.3	193.5	110.6	197.1	157.2	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	375.3	32.2	326.9	132.8	330.0	203.4	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	525.5	72.4	440.7	234.7	478.0	279.6	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1286.5	3.5	1279.1	1277.8	1642.5	1426.7	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	688.5	-26.0	704.2	601.8	773.5	672.7	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

<b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b>									
		5월	6월	7월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계	
ASEAN	수출	8,674	8,839	9,625	58,800	89,017	95,086	100,114	
	수입	5,242	5,397	5,822	38,121	54,830	56,186	59,628	
NAFTA	수출	8,850	10,289	10,421	65,584	87,821	89,839	89,921	
	수입	7,595	7,694	7,531	50,597	68,263	73,797	69,712	
EU	수출	4,904	5,211	5,331	36,759	47,870	52,758	57,676	
	수입	5,559	5,566	6,295	38,241	55,517	55,795	62,296	
BRICs	수출	15,351	15,605	16,010	106,657	155,346	163,882	189,936	
	수입	13,244	14,064	14,192	92,561	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