

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2021년 1월 3주

발행인 장영태

감수 김태일

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간뉴스	02
II. 건화물선	05
III. 컨테이너	13
IV. 탱커	15
V. 중고선 시장	18
VI. 주요 해운지표	21

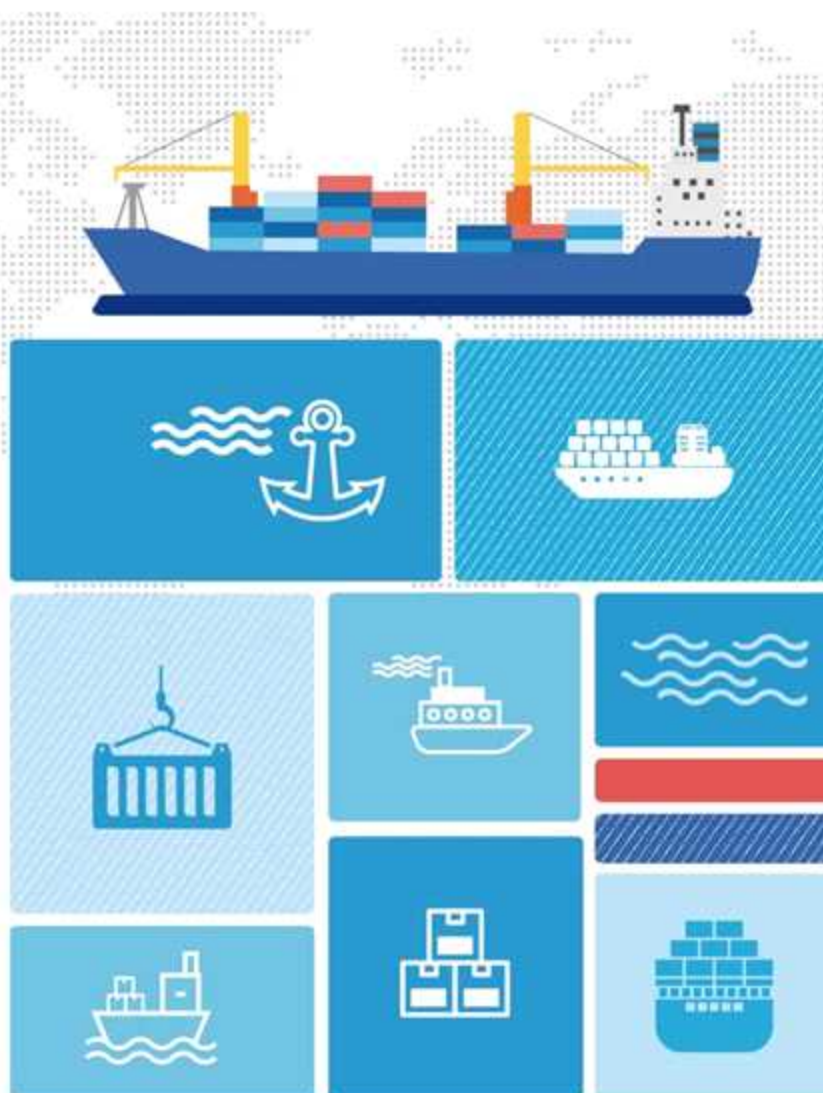
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

안영균 전문연구원
ahnng@kmi.re.kr | 051-797-4643

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

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

김병주 연구원
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간 뉴스

■ 연료유가 상승에 따른 스크러버 장착 증가 전망

- 최근 연료유가 상승에 따라 저/고유황유 간 스프레드가 확대됨에 따라 스크러버 장착 수요가 증가할 것으로 예상됨
 - 클락슨 자료에 따르면 2019년 말~2020년 초 월별 스크러버 장착 입고척수는 월 평균 100척 내 외였으나 2021년 1월 기준 3척에 불과함
 - 2020년 평균 고유황유는 싱가포르항 기준 약 270달러/톤이었으나 2021년 약 350달러로 상승함. 연료유가 상승에 따라 저/고유황유 간 스프레드는 100달러 내외로 상승되어 스크러버 장착 이점이 증가함
 - 저/고유황유 간 스프레드가 50달러/톤일 때 스크러버 장착에 따른 회수기간이 5~6년 임을 고려하면 최근 스프레드 차이는 선사입장에서는 매력적임
- 유가 선물시장을 기반으로 저/고유황유 간 스프레드는 100달러 초중반을 유지할 것으로 전망됨
 - COSCO, MSC 등 신조선박 발주 증가로 스크러버 장착 대수도 동반상승할 것으로 예상됨

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135395/Scrubber-economics-improve-for-newbuilds>

최건우 전문연구원

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

■ 알리바바(Alibaba) 물류 계열사 차이냐오, 컨테이너 예약 서비스 출시

- 동 사는 기존 컨테이너 현물운임보다 30~40% 낮은 요율을 제공하는 예약서비스를 출시함
 - 알리바바가 제공하는 컨테이너 예약 서비스는 50개 국가, 200개 이상의 항구에 예약 서비스 제공이 가능하며 컨테이너 예약 확인(confirm)은 2일 이내에 가능함(업계 평균 1주~1개월 소요)
 - 알리바바 그룹의 물류 계열사인 'Cainiao Smart Logistics Network'에서 관리하며 통합물류관리도 제공 가능함
 - 차이냐오 글로벌 공급망(Cainiao global supply chain) 총괄 매니저인 제임스 자오(James Zhao)는 최근 컨테이너 부족과 운송운임 급등으로 인해 화주의 어려움이 커지고 있는 상황에서 항만 간 원스톱 운송 솔루션과 국가 간 거래운송 안정성을 제공하겠다고 밝힘.

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135399/Alibaba-logistics-arm-launches-container-booking-service>

최건우, 이상혁 전문연구원

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

■ 중국 석탄 수입량 급등, 2020년 12월 석탄 수입량 전월 대비 3.3배 증가

- 중국의 작년 12월 석탄 수입량은 3,980만 톤으로 전월(1,176만 톤) 대비 약 3.3배 증가한 것으로 파악됨

- 제조업 분야의 생산 활동 재개와 혹독한 겨울 날씨로 인해 난방을 위한 전력 수요가 급증하면서 수요를 충족시키기 위해 석탄 품목에 대한 수입 제한을 완화시킴
- 중국 언론보도에 따르면 지난해 12월 중국은 무역 분쟁이 있는 호주를 제외한 모든 국가에서 통관 제한 없이 석탄을 수입 할 수 있도록 중국 발전소에 승인을 한 것으로 밝혀짐
- 중국의 석탄 부족 현상은 중국-호주 간 무역 분쟁으로 인한 호주산 석탄의 수입 금지 여파와 난방 수요가 높은 겨울철이라는 계절적 요인에 기인한 것으로 파악됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-dec-coal-imports-triple-on-month-as-customs-restrictions-ease/>

김병주 연구원

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

I 알파탱커(Alphatanker), 유조선 운임 2021년 연말쯤 상승 전망

- 알파탱커는 유조선 운임이 2021년 말쯤에 상승하기 시작할 것으로 전망함
 - 알파탱커는 상반기에 집중적으로 발생할 가능성이 있는 부유식 저장소의 감소 등을 감안해 장래 유조선 운임을 전망함
 - 2021년에는 부유식 저장소에 저장된 재고 물량이 원유 수요에 가장 먼저 대응할 것이며, 이후 부유식 저장소로 사용된 유조선들이 용선시장에 투입될 가능성이 높음
- 2021년에도 유조선 시황은 전반적으로 부진할 것으로 예상되며, 코로나19 이전 수준으로 회복되기 위해서는 긴 시간이 소요될 수 있음
 - 최근 알파탱커가 발표한 2020년 4분기 원유 수요 잠정치가 2020년 6월 발표한 전망치 대비 일일 250만 배럴 감소하는 등 2020년 원유 수요는 큰 폭으로 감소하였음
 - 2021년 원유 수요는 일일 평균 9,680만 배럴로 전망되는데, 이는 2020년보다는 일일 550만 배럴 더 많지만 코로나19 이전 수준과 비교해서는 일일 2백만 배럴 낮은 규모임
- 다행인 점은 2021년 원유 공급이 점진적으로 증가하면서 연말쯤에는 유조선 수요가 증가할 것으로 전망함

자료: <https://secure.marinavi.com/news/>(로그인필요)

안영균 전문연구원

051-797-4643, ahnyg@kmi.re.kr

I 일본 정부, 긴급사태 속에서도 외국인 선원 입국 허용 유지하기로 결정

- 일본 정부는 외국인 선원을 '특별한 사정이 있는 외국인'으로 인정하고, 외국인 선원의 입국을 허용하기로 했던 방침을 유지하기로 결정함
 - 지난해 외국인 선원에 대해 입국을 허용했었던 일본 정부는 코로나19 확산으로 1월 7일 긴급사태 선포를 했지만 외국인 선원 입국에 대해서 종전 방침을 유지할 계획임
- 외국인 선원 입국 허용과 관련하여 찬반양론 논의가 심화되고 있음
 - 출입국관리청 관계자는 "전 세계로부터의 입국을 불허해 달라고 요구하는 분위기도 있지만, 선원들의 입국 허용 방침은 현시점에서 바뀐 것이 없다"고 언급함

- 국토교통성은 "무역의 90% 이상을 담당하는 해상 수송을 멈춰서는 안 된다. 이를 위해서 원활한 선원 교체가 필요하다"라고 외국인 선원의 입국 당위성을 설명함
- 선박관리업체 관계자는 "입국 불허 시 선원 교대는 일본 이외의 나라에서 할 수 있지만, 신조선 인도 시에는 해당 조선소에서 승선해야 하므로 선원 교대에 어려움이 발생하고 인도가 지연될 수 있다"고 언급함

자료 <https://secure.marinavi.com/news/>(로그인 필요)

안영균 전문연구원

051-797-4643, ahnyg@kmi.re.kr

2. 건화물선 - 주간 동향

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

1) 금주 예측 ('21.1.18~'21.1.22)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	상승기대	하락유력	혼조세
시계열 모형	상승기대	상승유력	상승기대

주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%-90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외
 2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

2) 지난주 동향 ('21.1.11~'21.1.15)

Ⅰ 중국의 연료탄, 곡물, 석회암 등에 대한 수요 증가로 운임 상승

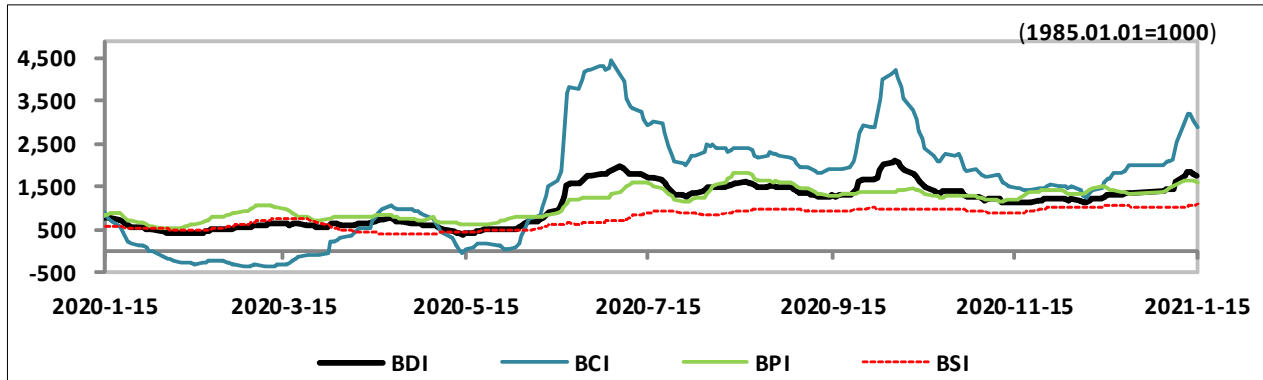
지난주 케이프선 주간평균 운임은 이 전주 대비 40.3% 상승한 25,277달러/일을 기록함. 이 전주에 이어 북반구 지역에 한파가 연일 계속되면서 난방을 위한 연료탄 수요가 증가하고 있음. 특히 중국의 수요가 강하게 나타나고 있으며, 중국 항만이 결빙해 하역작업이 지연되는데다 중국 항만 내에 호주산 석탄을 선적한 선박의 입항 대기가 길어지면서 선박 공급이 일시적으로 줄어 단기적으로 운임에 긍정적 영향을 미침

또한 지난 14일에 브라질의 주요 철광석 수출 항만인 폰타 다 마데이라(Ponta da Maderira)에서 발생한 선박의 화재로 터미널 운영 중단 가능성이 언급되면서 철광석 공급차질에 대한 우려가 확산됨. 이는 운임에 긍정적 영향을 미쳤음. 현재 선박 화재는 진압되어 터미널은 정상 운영되고 있음. 앞서 11월 말에 동일 항만의 다른 터미널에서 선박 충돌 사고가 발생해 터미널 운영이 중단된 상황이 있었음. 이로 인해 이번 화재 사고가 터미널의 운영 중단으로 이어지지 않았음에도 시장 심리에 부정적 영향을 미침

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 이 전주 대비 12.7% 상승한 13,323달러/일을 기록함. 중국의 대두, 옥수수 수요가 증가하면서 운임에 긍정적 영향을 미침. 지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 이 전주 대비 4.0% 상승한 11,721달러/일을 기록함. 연료탄에 대한 수요 증가로 인도네시아 출발 중국 도착 항로의 선박 수요 증가와 함께 중국의 스크랩과 시멘트의 원료인 석회암(limestone)에 대한 수요 증가가 운임 상승에 기여함

2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

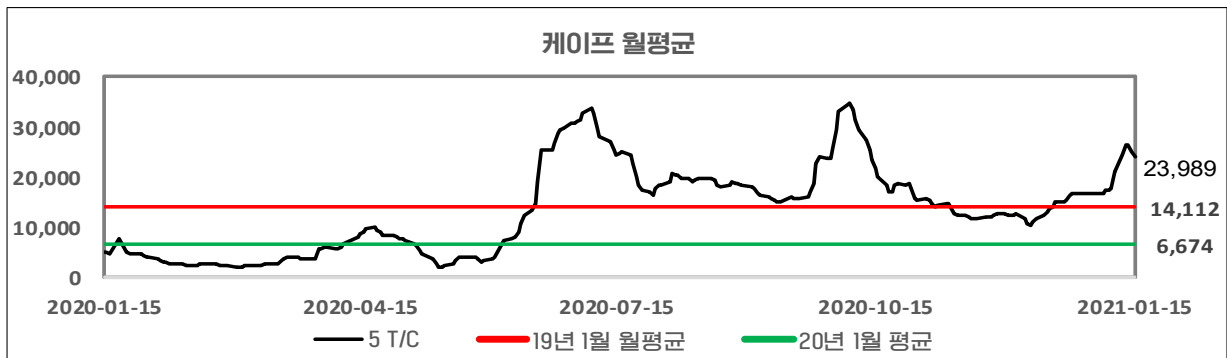
		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(1.15)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,802	(348)	393	2,097	1,063	595	2,518	1,354
	케이프(5TC) ⁸⁾	25,277	(7,256)	1,992	3,345	4,208	3,460	38,012	18,025
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	13,323	(1,498)	3,345	15,079	11,631	4,435	18,116	11,112
	수프라막스(10TC)	11,721	(446)	4,208	11,631	8,189	4,837	15,233	9,948
	핸디(6TC)	9,756	(-207)	2,142	10,239	6,037	4,198	10,067	7,189
	케이프	19,000	(125)	10,125	19,750	14,808	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	15,525	(225)	8,425	12,750	10,530	9,875	14,750	11,877
	수프라막스	11,938	(688)	8,250	10,625	9,8344	9,500	12,500	10,862
	핸디	9,625	(250)	7,313	9,063	8,285	8,250	9,500	8,886
건화물선 시장(FFA)		(1.15)							
		2021년 2월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비) ⁹⁾	금주	(전주비) ⁹⁾	금주	(전주비) ⁹⁾	금주	(전주비) ⁹⁾
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	15,338	(1,163)	16,679	(1,097)	16,290	(-17)	14,550	(-125)
	파나막스(4TC)	11,966	(1,057)	12,329	(597)	12,254	(644)	10,847	(266)
	수프라막스(10TC)	11,093	(993)	11,336	(684)	10,939	(355)	10,557	(375)
	핸디(6TC)	9,516	(2,422)	9,895	(2,312)	7,589	(-37)	9,054	(2,073)

주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공시된 자료의 최저, 최고, 평균값
 4), 5) : 일간 최저, 최고값으로 변경 7) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값 8) : 2018년부터 5 T/C값
 9) 스팟운임의 마지막 공표일인 12월 24일을 기준으로 차이를 계산하였음

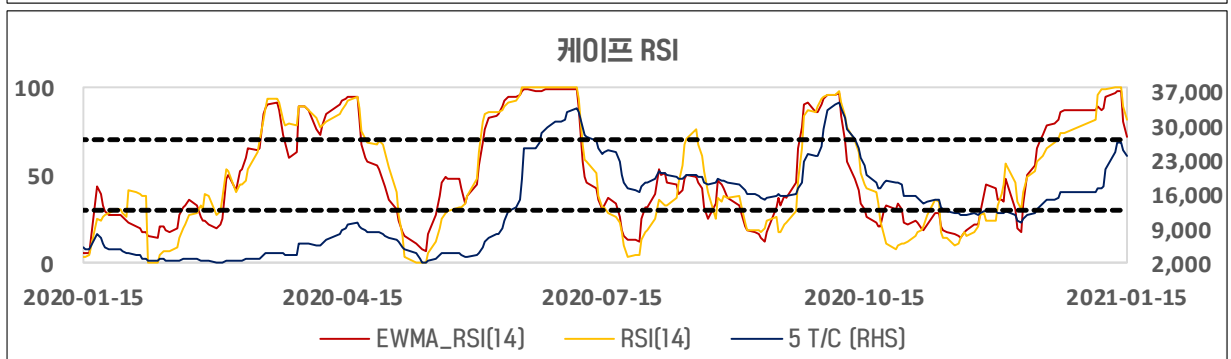
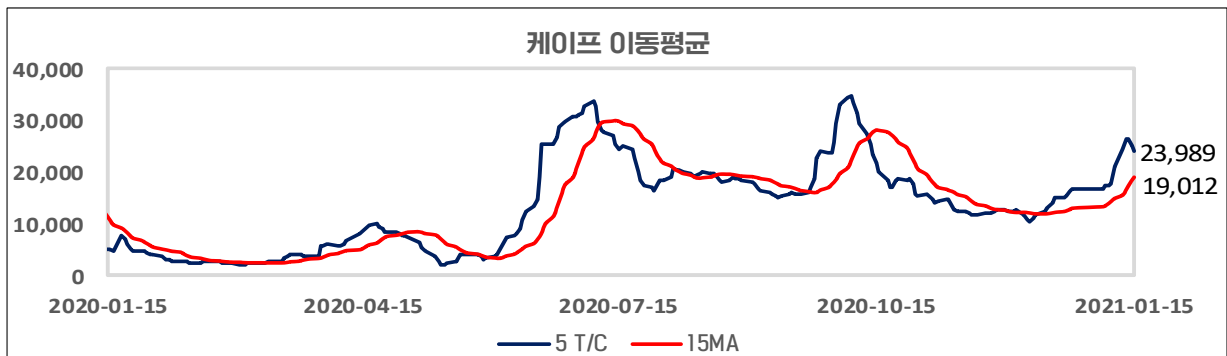
자료: Clarkson, Baltic

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 이동평균) 이동평균선이 가파른 상승세를 보임. 주중반 이후 스팟운임의 하락세에도 불구하고 주초반 운임의 상승폭이 커 낙폭을 상쇄함
- (케이프 RSI) RSI가 100선에 근접한 후 꺾였음에도 불구하고 여전히 70선 이상을 기록함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



* 2019년 1월에는 브라질 댐붕괴사고가, 2020년 1월에는 코로나19로 인해 1월 월평균 운임이 낮은 수준을 기록했었음

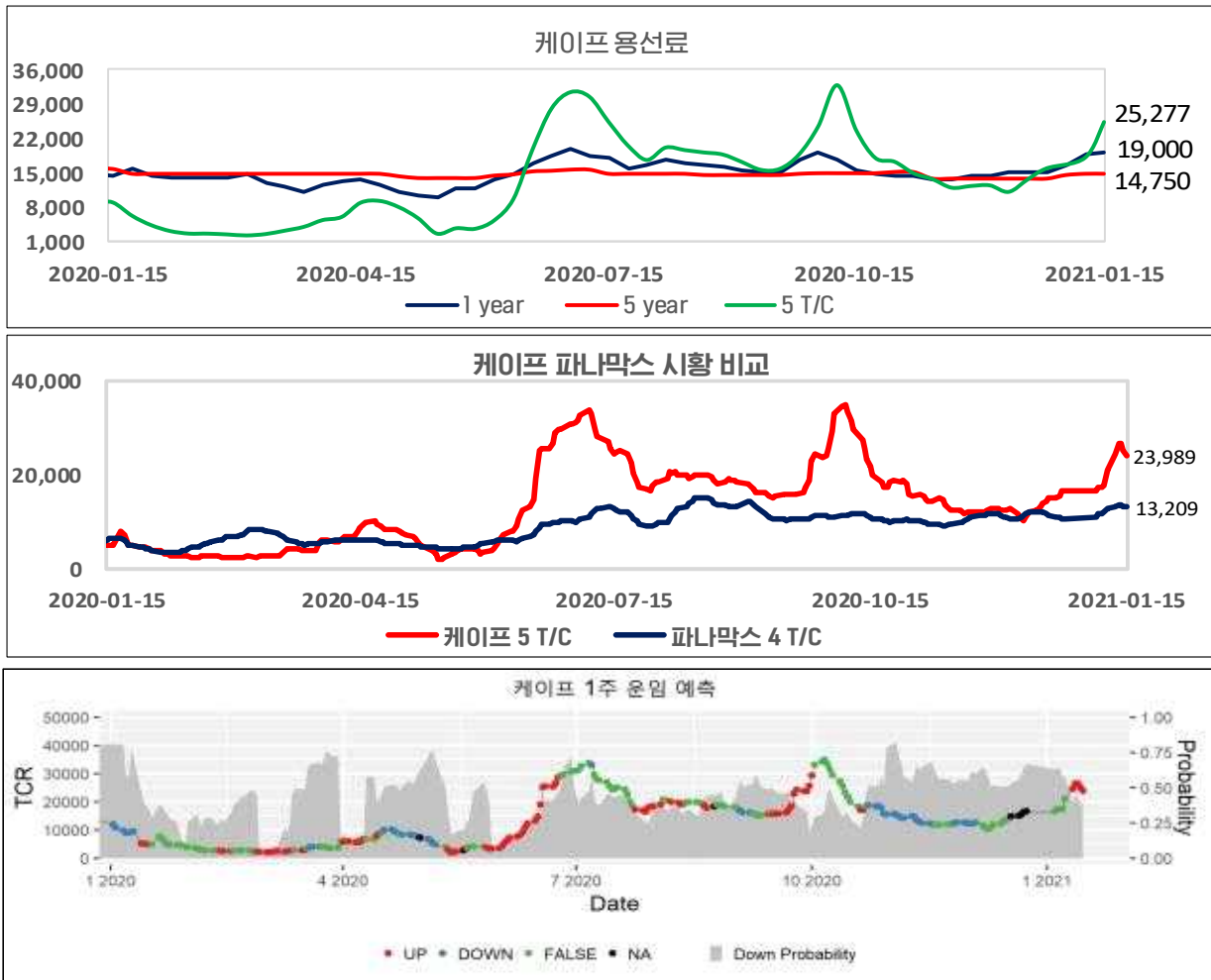


* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.

* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 장기용선료는 일정 수준 이상으로 큰 변화를 보이지 않고 있음
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임 차이가 소폭 줄어들
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

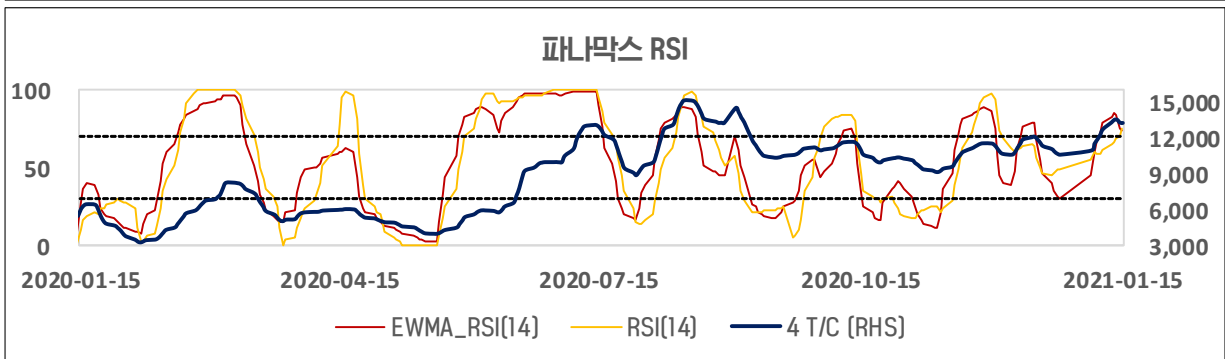
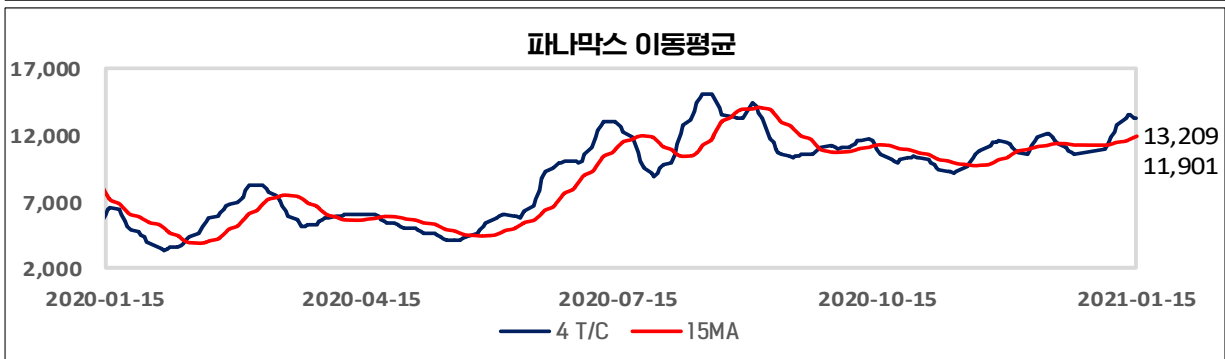
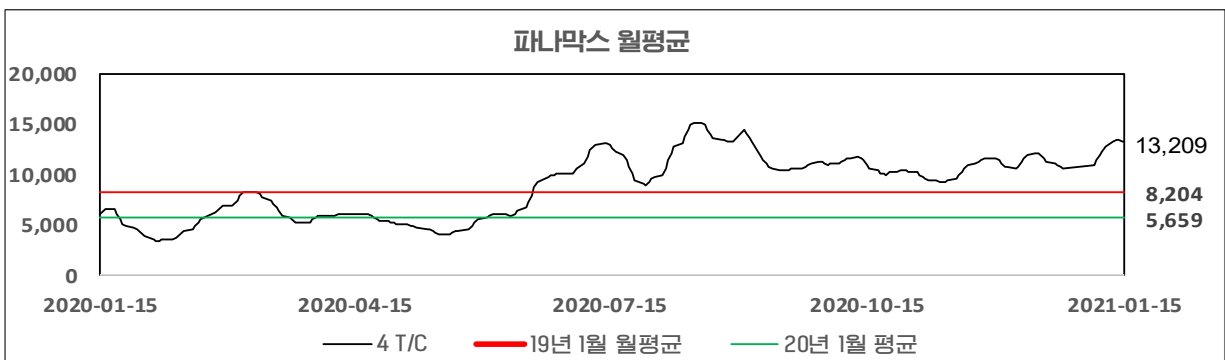


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	1.11	1.18	60.70	39.30
	1.12	1.19	54.39	45.61
	1.13	1.20	57.25	42.75
	1.14	1.21	62.22	37.78
	1.15	1.22	59.44	40.56
	1월 2주	1월 3주	58.8	41.2

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

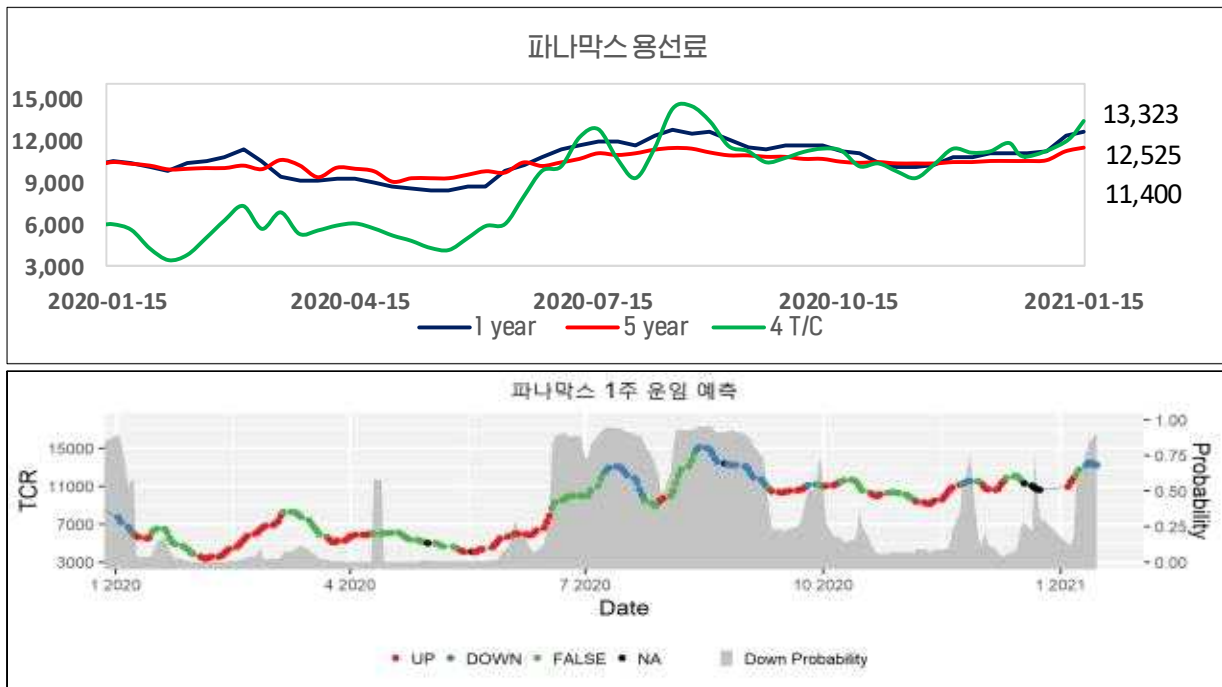
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 기록함. 스팟운임이 상승출발 했으나, 주중반 이후부터 하락세가 이어짐. 또한, 주간평균 운임은 이 전주 대비 상승했으나, 지난 주 운임의 상승폭이 낙폭을 상쇄시키지 못함
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파하였으나, 스팟운임의 상승을 견인하기에는 매수세의 흐름이 약함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장단기용선료 모두 강보합세를 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



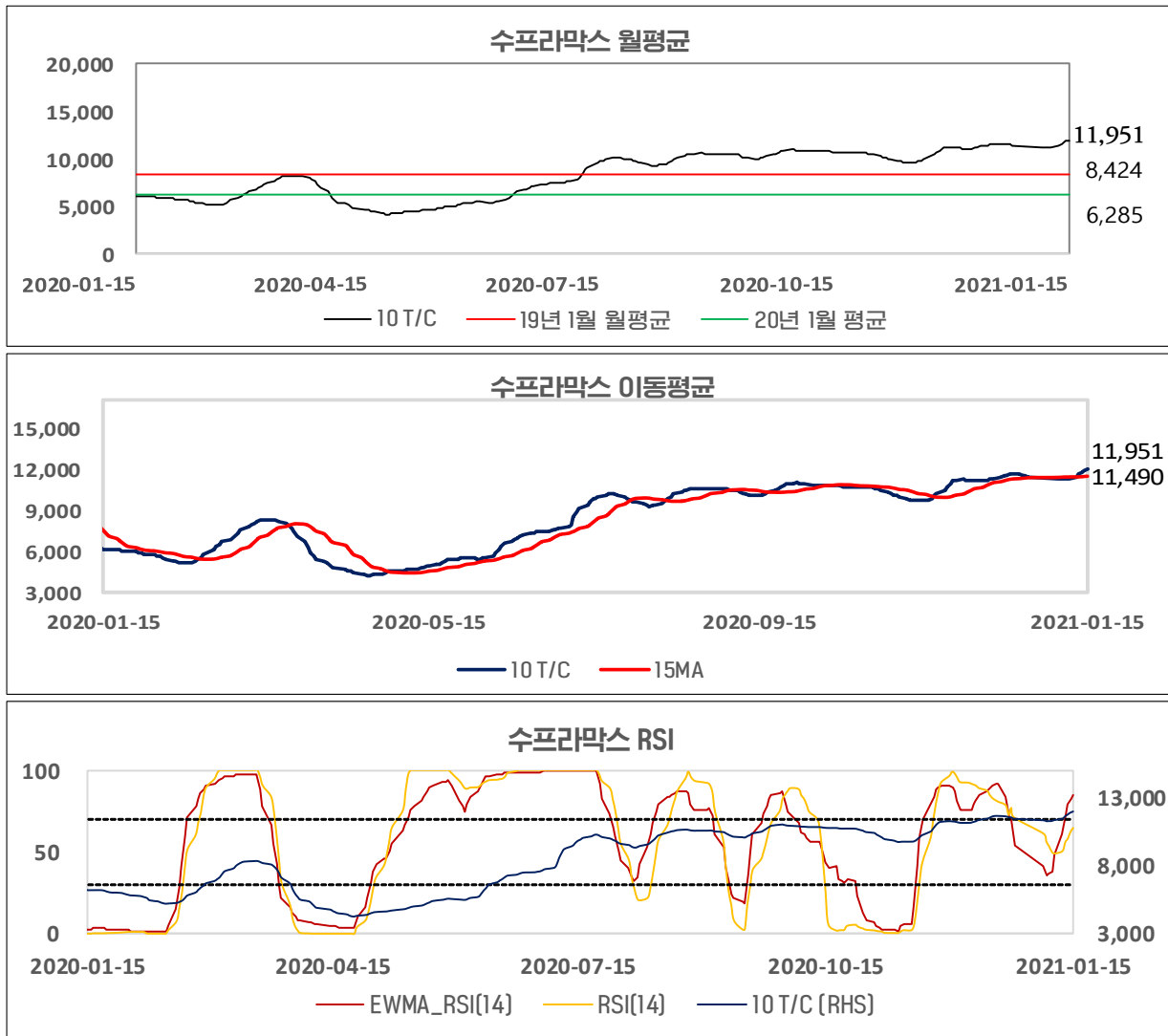
* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	1.11	1.18	22.19	77.81
	1.12	1.19	14.47	85.53
	1.13	1.20	13.22	86.78
	1.14	1.21	11.06	88.94
	1.15	1.22	9.18	90.82
	1월 2주	1월 3주	14.02	85.98

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

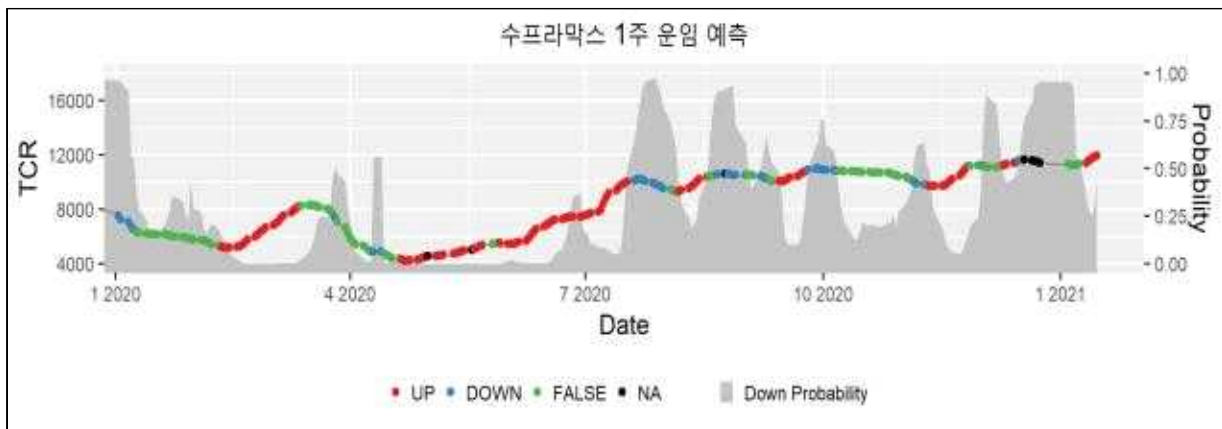
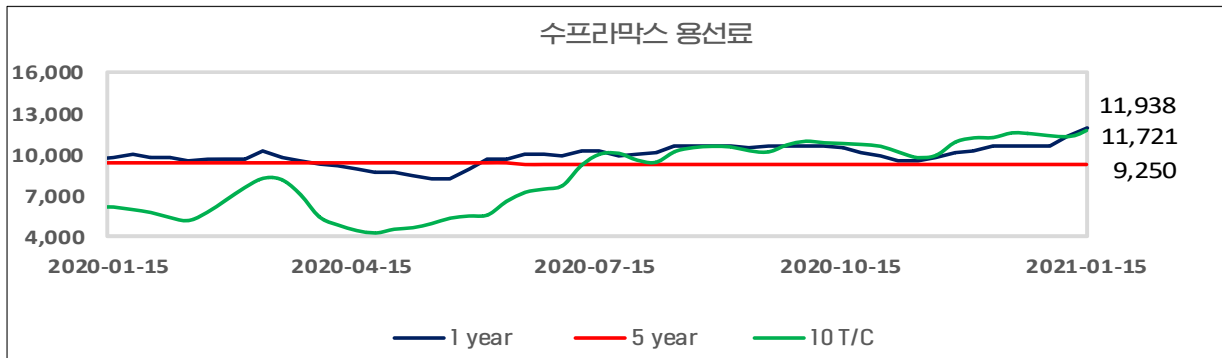
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 강보합을 기록했으며, 스팟운임은 이동평균선을 중심으로 화귀와 이탈을 반복 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30과 70선 사이에서 움직임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상함



- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 장기용선료는 보험세를 단기용선료는 강보험세를 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨



* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	1.11	1.18	64.86	35.14
	1.12	1.19	72.98	27.02
	1.13	1.20	74.45	25.55
	1.14	1.21	70.26	29.74
	1.15	1.22	53.04	46.96
	1월 2주	1월 3주	67.12	32.88

3. 컨테이너 - 주간 동향

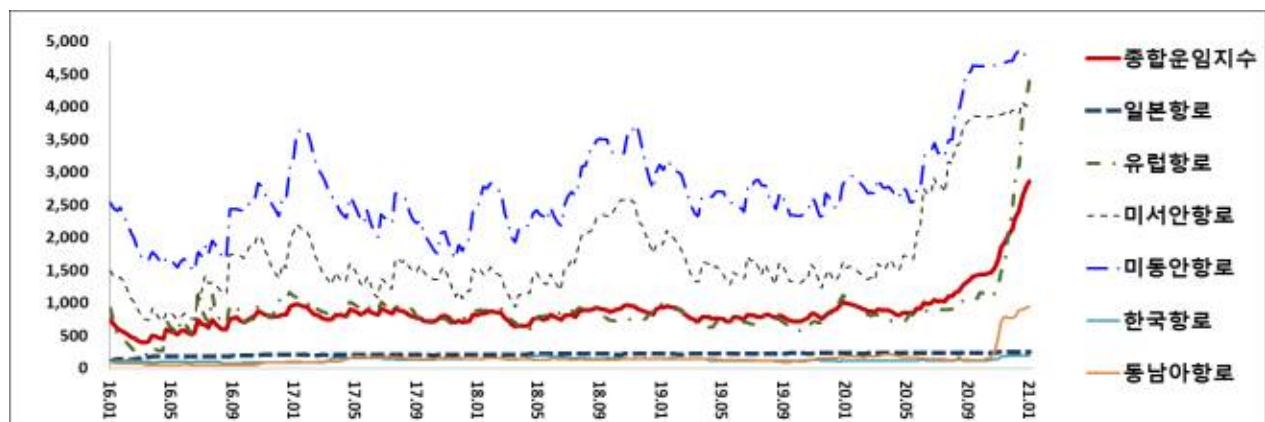
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 14.66 상승한 2,885를 기록함

컨테이너 운임지수는 아프리카, 남미의 운임 급등으로 전주 대비 상승했지만 유럽항로를 비롯한 북미, 지중해 등 원양항로의 운임 급등세는 진정됨. 하지만 여전히 전년동시점 대비 약 3배에 달하는 운임지수를 기록 중(2020년 3주차 운임지수 990.68). JOC에 따르면 북미 수입업자들은 선사들과 일반적으로 4~5월에 체결하는 장기운송계약을 1월부터 체결하며, 최소약정수량(MQCs : minimum quantity commitments)을 통해 선복에 대한 선점으로 안정적인 화물 수송 기반을 마련하려 함. 이들이 체결하는 장기계약운임은 FEU 당 2,700~3,000달러(미 서부 기준)로 전년도 계약운임의 2배에 달하는 것으로 알려짐.

최근 Alibaba는 컨테이너 예약서비스를 출시함. 또한, 동 기업의 서비스는 항공 및 해상 컨테이너 현물운임의 시장 평균에 비해 30~40% 낮으며 end-to-end 서비스 제공이 가능한 것으로 알려짐. 이와 같은 화주의 운송시장 참여는 컨테이너 운송시장에서 과거와 같은 화주의 영향력을 기대할 수 없기 때문으로 풀이됨. 화주들의 직접적인 운송시장의 참여는 선사들과 새로운 경쟁을 일으킬 수 있으며 디지털 전환을 통한 물류 통합화가 향후 경쟁 요소로 작용 될 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

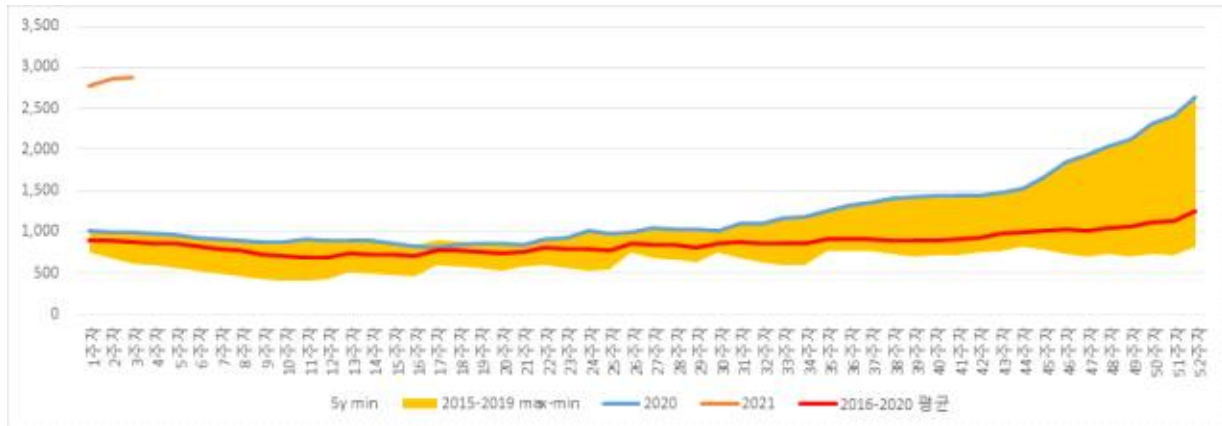


자료:상해항운교역소

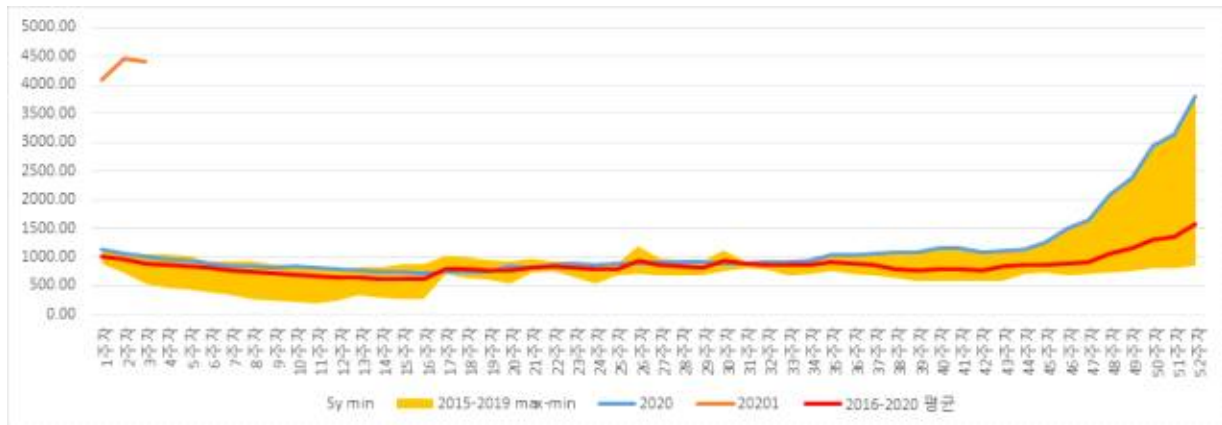
	금주 (전주비)	2021년			2020년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (01.15)							
종합(SCFI)	2,885.00 14.7	2,783.03	2,885.00	2,846.12	818.16	2,641.87	1,234.40
유럽항로(\$/TEU)	4,413 -39.0	4,091.00	4,452.00	4,318.67	725.0	3,797.00	1,146.34
미서안항로(\$/FEU)	4,054 35.0	4,018.00	4,054.00	4,030.33	1,361.00	4,080.00	2,719.32
미동안항로(\$/FEU)	4,800 50.0	4,729.00	4,800.00	4,759.67	2,542.00	4,876.00	3,587.82
한국항로(\$/TEU)	203 7.0	196.00	203.00	198.33	116.00	206.00	133.48
일본항로(\$/TEU)	251 0	251.00	251.00	251.00	230.00	255.00	241.24
동남아항로(\$/TEU)	958 15.0	933.00	958.00	944.67	130.00	910.00	264.70
용선지수(HRCI)	1233.0 28.0	1205	1233	1219	497.0	1,197.0	742.0

3. 컨테이너 기술적 분석

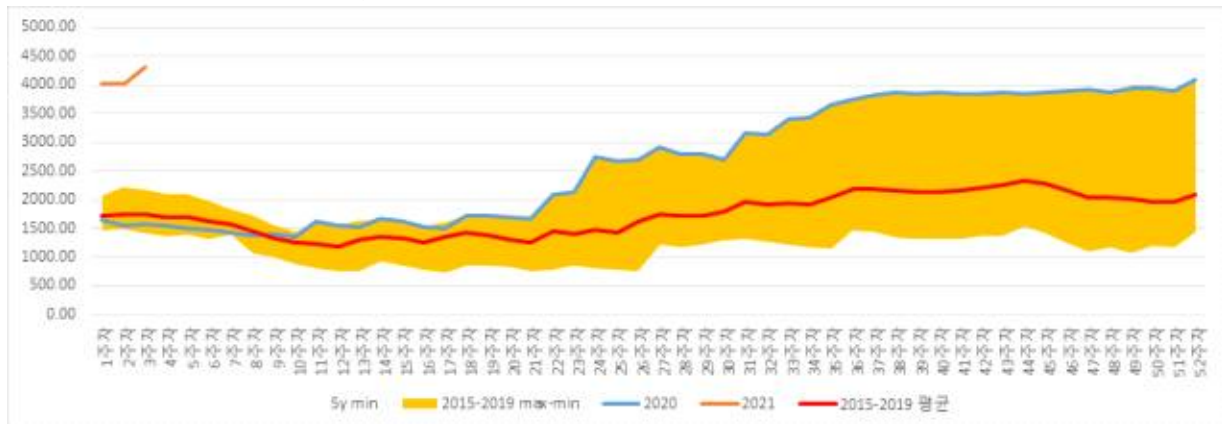
- SCFI 지수는 1월 말까지 상승세 지속 전망



- 아시아-유럽운임은 소폭 하락할 것으로 전망



- 아시아-북미운임(미 서부)은 4,000달러 내외의 운임 강세가 지속될 가능성이 높음



4. 탱커 - 주간 동향

안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

1월 셋째 주 유조선 상황, 하락 전환

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 34.6으로 전주(40.0) 대비 5.4p(13.3%) 하락했으며, WS이 1주 만에 다시 30대로 회귀함

1월 1일 WS 기준운임(flat rate)이 전년보다 약 17% 낮게 발표됐는데, 이는 작년과 동일한 운임을 수취하기 위해서는 WS이 상승해야 함을 의미함. WS 기준운임이 낮아진 것을 상쇄하기 위해 연초 WS이 일시적으로 상승한 측면이 있으며, 시간이 경과하면서 운임이 하락할 가능성이 있음

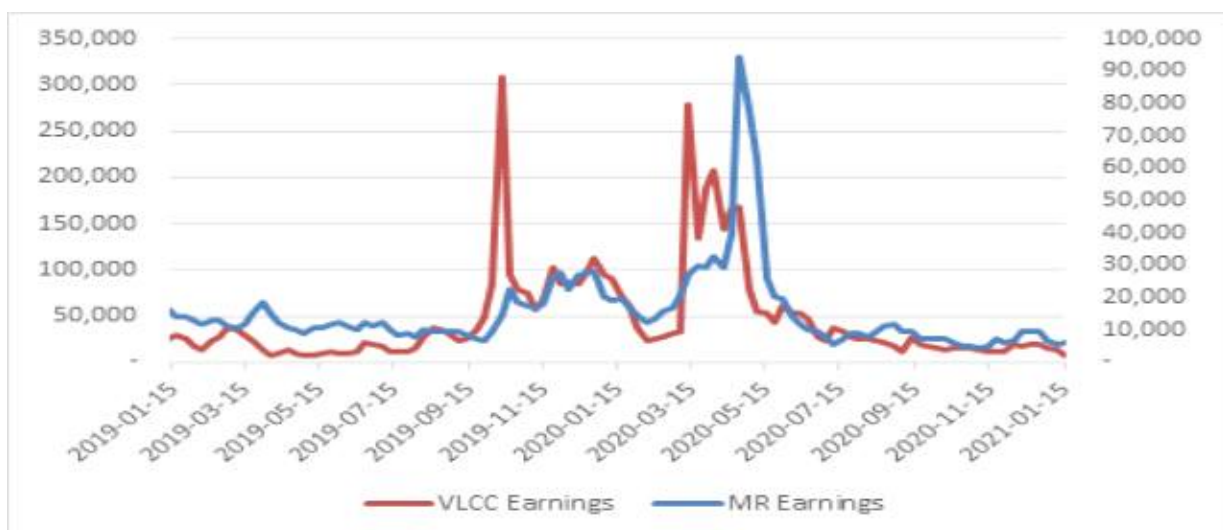
희망봉 경유 중동(Ras Tanura)출발 미 걸프만(Louisiana Loop)도착 VLCC(28만 톤 급) 스팟운임은 1월 15일 WS 19.0으로 1월 8일 20.5대비 1.5포인트, 7.9% 하락했으며, 중동출발 중국(Ningbo)도착 VLCC(27만 톤 급) WS은 32.5로 1월 8일 39.0 대비 6.5포인트, 16.7% 하락하였음. 대서양 경유 서아프리카(Bonny Off)출발 중국도착 VLCC(26만 톤 급) 스팟운임은 1월 15일 WS 33.0으로 1월 8일 37.5 대비 4.5포인트, 12.0% 하락하였음

1월 셋째 주 석유제품선 상황, 상승세 지속

지난주 MR(Medium Range) WS은 111.4로 전주(105.6) 대비 5.9p(5.6%) 증가했으며, MR WS은 2주 연속 상승함

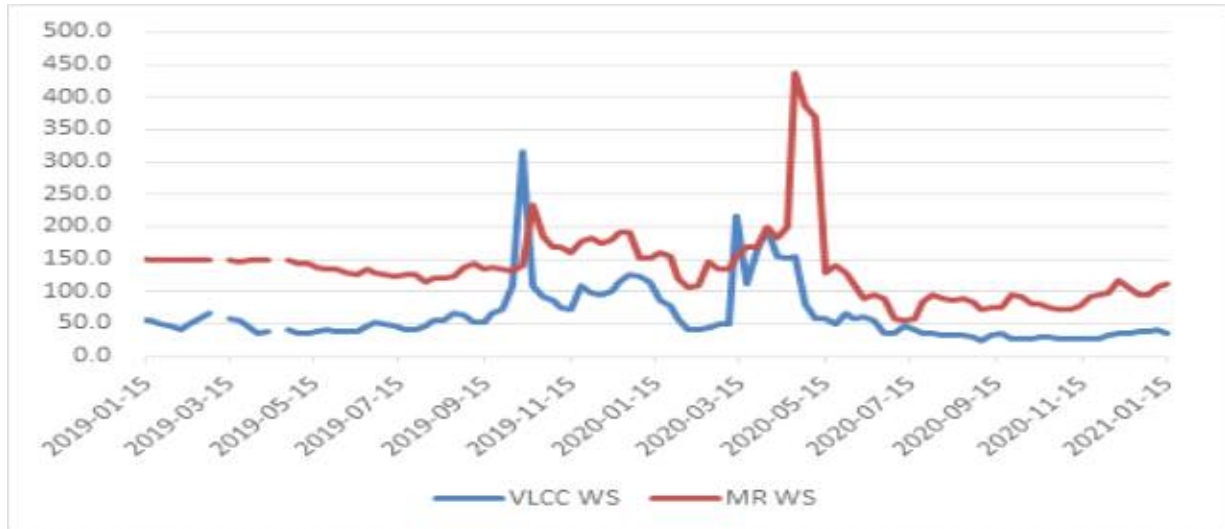
중동-일본(Chiba) 항로 LR 2형(7만 5천 톤) 스팟운임은 1월 15일 WS 75.0으로 1월 8일 77.5 대비 2.5포인트, 3.2% 하락하는 등 하락압력이 관찰됨. 동 항로 LR 1형(5만 5천 톤) 스팟운임도 1월 15일 WS 82.5로 1월 8일 85.0 대비 2.5포인트, 2.9% 하락하였음. 반면 동 항로 MR형(3만 5천 톤) 스팟운임은 1월 15일 WS 110.0으로 1월 8일 107.5 대비 2.5포인트, 2.3% 상승하였음. MR형 스팟운임의 경우 지난주 전 항로에 걸쳐서 대부분 전주 대비 상승을 기록함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.15)							
Average Earnings	TD3C	6,852	-5,878	3,163	14,966	9,791	5,603	250,354	49,069
(\$/day)	Pacific Basket	6,718	1,316	6,592	9,221	7,449	2,664	79,699	15,830
용선료	VLCC	24,125	0	24,125	25,125	24,458	22,875	80,000	39,788
(1년,\$/day)	MR	12,375	0	11,625	12,375	12,125	11,625	20,000	14,363
운임지수(WS)	VLCC	34.6	-5.3	34.6	40.0	37.3	24.8	217.5	61.2
	MR	111.4	5.9	96.3	111.4	104.4	55.5	437.2	126.8

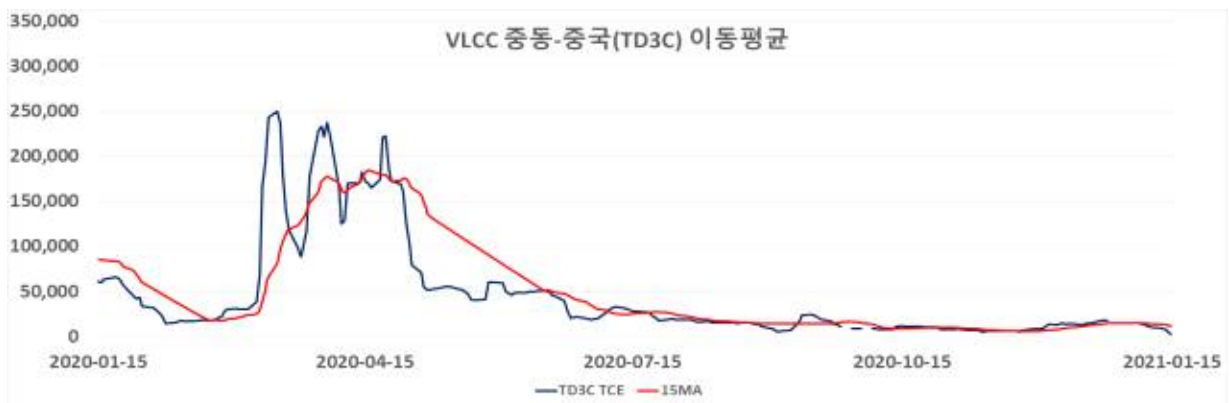
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

4. 탱커 기술적 분석

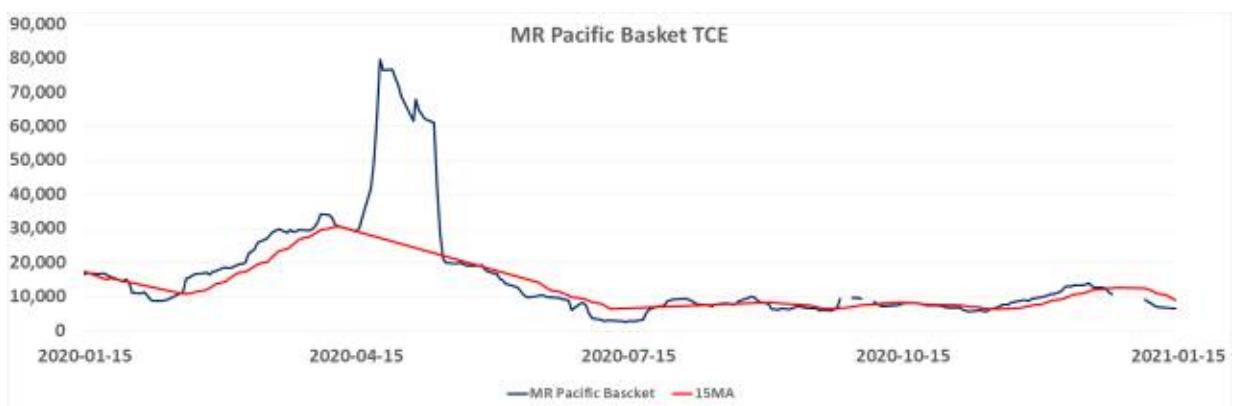
- 추세선(붉은색)은 보합세를 보이고 있으며, 3년 평균선과의 간격이 줄어들었음



- 수익 추세선(파란색)은 하락 전환하면서 15일 이동평균선을 하향 돌파하였음



- 석유제품선 추세선(파란색)은 소폭이지만 상승세가 이어지고 있으며, 15일 이동평균선(붉은색)과의 간격이 줄어들고 있음



5. 중고선 시장

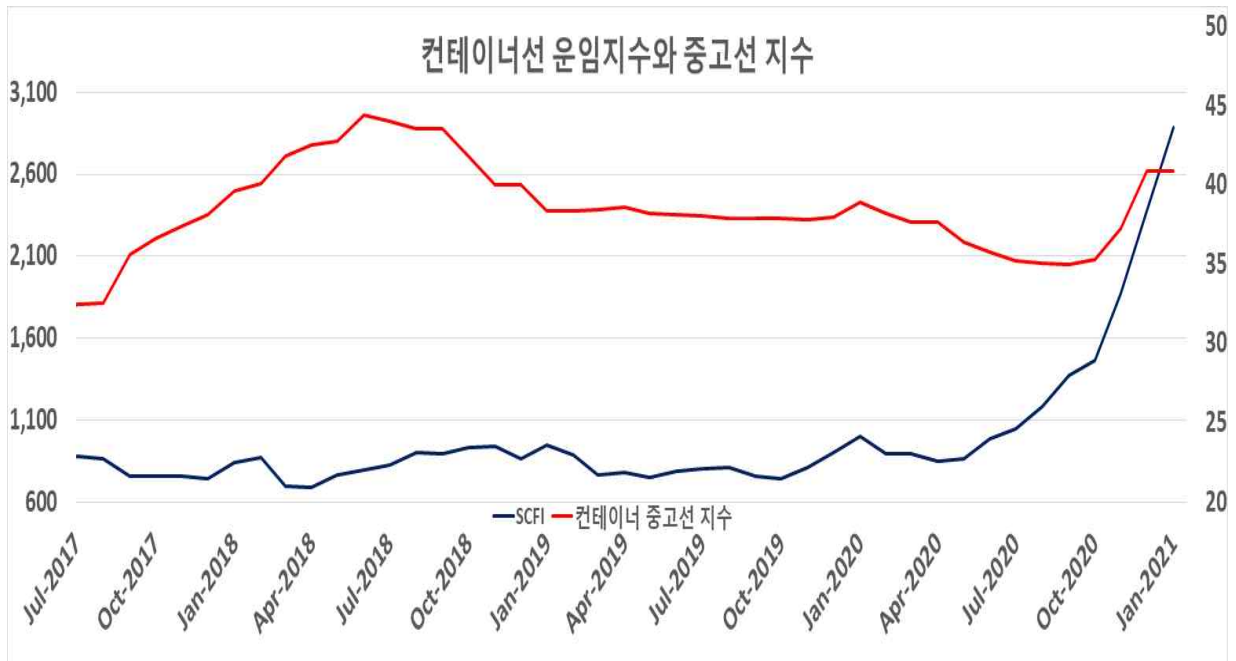
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 1월 15일 BDI는 1,754로 1월 8일(1,606) 대비 148p(9.2%) 증가. 1월 15일 건화물선 중고선 지수는 20.65로 12주 연속 변동이 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 1월 15일 SCFI는 2,885.00을 기록하면서 1월 8일 2,870.34 대비 14.66p(0.5%) 하락. 1월 컨테이너선 중고선 지수는 40.92로 12월 대비 변동이 없음



5. 중고선 시장

■ 2021년 1월(1월 1일~15일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 1월 셋째주 건화물선, 유조선 등의 선종에서 중고선 매매가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Bulk	Cape Providence	2010	169,233	DWT	2021-01-15	18.10	Actice Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Darya Mahesh	2008	56,056	DWT	2021-01-15	9.00	Chellaram Shpg.	Greek interests
Tanker	Crimson	1998	146,645	DWT	2021-01-13		Seven Isalnds Shpg	Chinese interests
Tanker	Amalfi	2003	105,483	DWT	2021-01-08	11.00	Cavalli Marine S.A.	Undisclosed interests
Bulk	CYL	2017	81,212	DWT	2021-01-08	20.60	Interunity Mgmt DE	Clients of Transocean Marine
Bulk	King Ore	2010	176,944	DWT	2021-01-08	20.00	Nikko Kisen KK	Greek interests
Tanker	Lavails	2000	299,325	DWT	2021-01-08	21.75	Seven Islands Shpg	Chinese interests
Container	Noro	2007	3,388	TEU	2021-01-08	11.30	NSC Schiffahrt	Norwegian interests
Bulk	Sakura Ocean	2011	38,239	DWT	2021-01-08	11.00	Shunzan Kaiun	Undisclosed interests
Bulk	SBI Lynx	2018	82,012	DWT	2021-01-07	22.25	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Tanker	Tsurumi	2003	300,609	DWT	2021-01-07	24.60	Nippon Yusen Kaisha	Chinese interests
Bulk	Belfort	2008	50,300	DWT	2021-01-06	6.20	Belships	Undisclosed interests
Bulk	Cape Istanbul	2011	175,609	DWT	2021-01-06	19.10	Eregli Denizcilik	Greek interests
Tanker	Guang Hui 328	2016	4,211	DWT	2021-01-06		Shenzhen Brightoil	Clients of Shandong Port Shipping

Container	MOL Pace	2006	6,350	TEU	2021-01-06	27.00	Mitsui OSK Lines	Taiwanese interests
Gas Crier	Oriental Queen	2004	82,524	cu.m.	2021-01-06	37.50	Unique Shpg (H.K.)	Clients of Marshal Shipping
Container	Ital Melodia	2007	4,363	TEU	2021-01-05	15.50	Wisdom Marine Group	Clients of TS Lines
Container	Max King	2008	1,702	TEU	2021-01-05	7.00	Vroon BV	SE Asian interests
Container	Max Kudo	2008	1,702	TEU	2021-01-05	7.00	Vroon BV	SE Asian interests
Tanker	Pantariste	2002	309,288	DWT	2021-01-05	23.00	Minerva Marine	Undisclosed interests
Bulk	Seacon Ningbo	1998	45,713	DWT	2021-01-05	3.40	Seacon Ships	Chinese interests
Offshore	Zircon	2004	5,000	HP	2021-01-05		CH Offshore	Chinese interests
Offshore	Beryl	2005	4,895	HP	2021-01-05		CH Offshore	Chinese interests

6. 주요 해운지표 (2021.01.15)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2021년			2020년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.15)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	0	18.0	18.0	18.0	18.0	17.5	19.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	65.0	0	64.0	63.0	65.0	64.3	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	0	13.0	13.0	13.0	13.0	8.0	13.0	9.0

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(01.15)								
건화물선	Panamax	25.5	0	25.5	25.5	25.5	25.5	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	86.5	1	86.0	85.0	86.5	85.8	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	0	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0	31.5	30.4

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(01.15)								
380 CST	Rotterdam	338.0	20.8	322.2	311.3	338.0	322.2	124.8	303.8	246.3
	Singapore	349.5	9.3	338.2	324.8	349.5	338.2	157.8	388.0	269.7
	Korea	391.75	17.0	376.1	361.8	391.8	376.1	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	354.0	12.8	340.3	325.8	354.0	340.3	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	418.8	22.0	401.1	387.8	418.8	401.1	179.0	585.3	328.0
	Singapore	451.3	25.0	430.2	413.0	451.3	430.2	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	438.3	22.3	419.6	404.5	438.3	419.6	214.8	722.3	371.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.15)								
철광석	국제價	171.90	1.0	169.3	164.4	171.9	169.3	71.7	176.1	106.4
	중국産	184.0	6.5	179.2	174.3	184.5	179.2	-	178.5	126.5
연료탄	국제價	108.2	4.6	104.7	103.6	108.2	104.7	-	111.8	71.5
	중국産	171.6	24.6	153.5	141.1	171.6	153.5	-	138.1	91.2
원료탄	호주산	149.6	16.8	136.2	132.8	149.6	136.2	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	244.3	-0.2	244.7	244.3	245.2	244.7	-	222.7	202.6
곡물	대두(국제)	1416.8	42.00	1381.1	1316.5	1430.5	1381.1	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	675.5	36.75	653.0	634.8	675.5	653.0	474.0	640.8	549.4

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		9월	10월	11월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	8,253	7,534	7,962	71,983	95,248	100,114	87,449
	수입	4,738	4,612	4,307	45,566	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	8,330	7,973	7,991	71,361	84,260	89,921	82,296
	수입	5,683	5,239	5,121	57,168	60,199	69,712	66,889
EU	수출	5,018	5,071	4,908	41,741	53,140	57,676	48,445
	수입	4,898	5,037	5,658	47,826	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	14,861	14,755	14,207	125,969	169,587	189,936	149,584
	수입	10,705	11,206	11,973	104,093	118,550	133,785	120,398

자료:한국무역협회

주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 시범적으로 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시킬 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