

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2021년 2월 1주 **발행인** 장영태 **감수** 김태일
자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간뉴스	02
II. 건화물선	04
III. 컨테이너	12
IV. 탱커	14
V. 중고선 시장	17
VI. 주요 해운지표	21

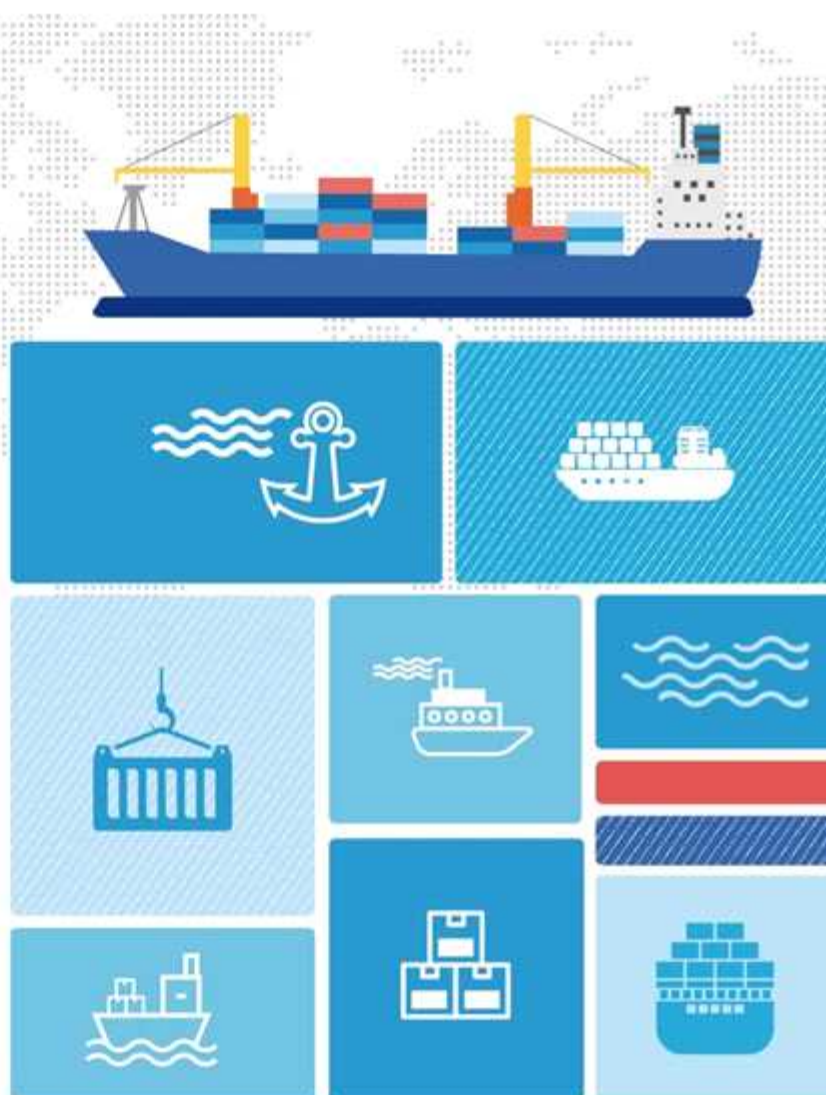
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

안영균 전문연구원
 ahnyg@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

I 글로벌 선사들, 신조발주보다는 재무구조 개선에 집중

- 2020년 컨테이너 시장의 호황으로 글로벌 선사들은 목표를 상회하는 실적을 기록함
 - ONE의 2020년 순이익은 24억 달러로 연 초 목표치의 2배를 상회했으며, 하판로이드도 작년 3분기까지 순이익을 전년대비 80% 증가시킨 것으로 나타남
 - 이외에 머스크, CMA CGM, 에버그린 등 글로벌 선사들의 실적이 크게 증가하거나 개선됨
- 선사들은 개선된 현금흐름을 기반으로 재무구조를 개선함
 - 하판로이드는 선순위 채권 1.5억 유로를 조기 상환하기로 결정하였으며 CMA CGM도 2020년 3분기까지 부채를 195억 유로에서 185억 유로로 줄인 것으로 나타남
 - 머스크도 자회사 매각과 실적 개선을 바탕으로 부채 축소를 추진한 것으로 추정됨. 이자발생부채(interest-bearing debt)가 2020년 초 117억 달러에서 9월 말 109억 달러로 감소함
 - 또한, 머스크의 인수 및 매각을 제외한 2020년 자본비(CAPEX)는 150억 달러이었으나 2021년부터는 45~55억 달러로 크게 감소할 것으로 예상됨

자료: Alphaliner weekly 4호

최건우 전문연구원

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

I COVID-19가 세계무역패턴에 미치는 영향은 제한적

- COVID-19로 인해 일부 제조시설이 니어쇼어링(nearshoring) 하였으나 그 영향은 크지 않은 것으로 추정됨
 - COVID-19, 미-중 무역전쟁 등으로 제조시설의 탈 중국화가 진행 중이지만 리쇼어링 또는 니어쇼어링이 아닌 인도와 베트남과 같은 국가로 이동하여 여전히 컨테이너 운송에서 동-서 무역패턴은 가장 큰 비중을 차지함
 - 다만 팬데믹으로 인해 물류 마비를 경험했던 화주들이 재고량을 증가시킬 가능성은 존재함
- 한때 3D 프린팅 기술이 세계 교역에 영향을 미칠 것으로 전망하였으나 실제 미치는 영향은 미미할 것으로 예상됨

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135608/Pandemic-will-not-change-global-trade-patterns>

최건우 전문연구원

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

I 2020년 12월 호주 석탄 수출액, 전달 대비 26% 증가

- 2020년 12월 호주의 석탄 수출액은 중국과의 지속적인 무역 분쟁에도 불구하고 전달 대비 26% 증가함

- 겨울이라는 계절적 특성으로 인한 북반구 지역의 발전용 연료탄 수요 증가가 석탄 수출액 증가의 주요 요인으로 파악됨
- 호주 통계청(ABS) 자료에 따르면 특히 지난해 12월 강점결탄 수출액이 5억 1백만 달러(38%) 증가했는데, 중국행 수출물량 감소에도 불구하고 인도, 일본, 한국 등으로의 수출물량 증가가 영향을 미친 것으로 파악됨
- 호주의 석탄 수출액 증가는 COVID-19로 인해 침체되었던 경제가 회복됨에 따라 많은 국가들이 산업 생산을 재개하려는 고무적인 신호로 보임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/australian-coal-trade-up-despite-chinese-woes/>

김병주 연구원

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

I Argus Media, 유조선 수요 제한적인 회복세 전망

- 영국 에너지 가격조사 기관인 아거스 미디어가 개최한 패널토론에서 올해 유조선 무역이 제한적인 회복세를 보일 것으로 전망됨
 - 전문가들은 토론회에서 공통적으로 유조선 운임이 향후 6개월간은 침체상태에 머물 것으로 예측하였으며, 특별한 이슈가 없는 경우 유조선 무역 거래는 제한적인 수준에서 개선될 것으로 전망함
 - 석유 수요는 COVID-19 백신의 빠른 보급과 정제공장 이용률 증가에 따라 곧 회복세를 보일 것으로 예측되었으나, 백신 접종이 효과가 없으면 석유 소비 붐괴를 촉발할 가능성도 있음
- 지난 3월 석유수출국기구(OPEC)와 러시아간 유가 전쟁으로 인해 부유식 저장소의 수요가 크게 발생하면서 수익이 사상 최고 수준으로 상승한 바 있음
 - 하지만 이후 OPEC+의 휴전 선언과 생산량 감소 이후 원유시장이 역진 현상을 보이면서 7월 이후 재고량이 급격히 감소함
 - 이와 같이 최근의 유가 회복세와 OPEC+의 감산 노력으로 인해 부유식 저장소에 대한 유인이 사라지면서 부유식 저장소의 증가는 더 이상 없을 것으로 예측함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/opec-and-vaccine-emerge-as-wildcards-in-slow-tanker-markets/2-1-953521>

류희영 연구원

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

2. 건화물선 - 주간 동향

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

1) 금주 예측 ('21.2.2~'21.2.5)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	상승기대	하락유력	하락유력
시계열 모형	하락기대	상승기대	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 ('21.1.25~'21.1.29)

I 중국, 철광석, 석탄에 대한 수요 감소

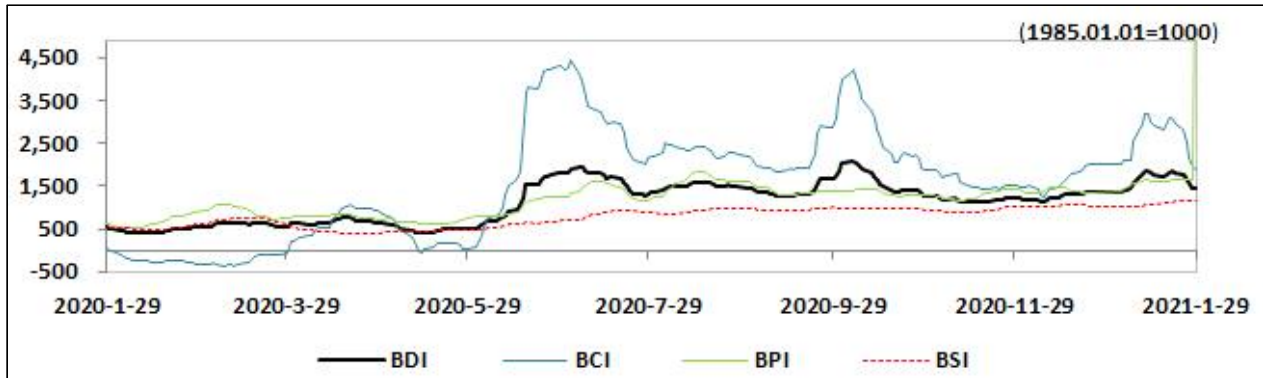
지난주 케이프선 주간평균 운임은 18,735달러/일로 전주 대비 24.1% 급락했으나, 작년과 비교해서 여전히 높은 수준임. 브라질과 호주에서 시장으로 유입되던 스팟성 철광석 화물이 줄어들면서 운임에 부정적 영향을 미침. 특히 브라질 항만에서 화물을 싣기 위해서 기다리는 대기선박이 늘어나고 있는 것으로 전해짐. 또한, 한파로 인해 중국 등 아시아를 중심으로 폭발적으로 증가했던 발전용 석탄 수요가 줄어든 것도 운임 하락의 원인임

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 13,487달러/일로 이 전주 대비 1.2% 상승해 강보합세를 기록함. 곡물과 광물(mineral) 화물에 대한 수송수요증가로 운임이 강세를 보임. 미국 걸프만의 곡물 및 석탄에 대한 수요가 증가하고 있는 반면, 시장에 선박공급이 원활하게 이루어지지 않아 운임에 부정적 영향을 미침. 한편, 호주산 석탄을 선적한 채 중국 항만에서 대기했던 선박들의 양하작업이 개시되었다는 소식이 들려옴. 중국 항만 내 체선현상이 완화될 것으로 기대되나, 한편으로 시장에 선박공급이 일시적으로 증가해 운임 하락에 영향을 미칠 수 있다는 우려가 제기됨

지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 전주 대비 3.8% 상승한 12,772달러/일을 기록함. 지중해지역에서 스크랩, 남미 동부지역에서 설탕에 대한 수송수요 증가로 운임 강세가 이어짐

2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
		금주	(전주비)	최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(1.29)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,577	(-219)	393	2,097	1,063	595	2,518	1,354
	케이프(5TC) ⁸⁾	18,735	(-5,944)	1,992	34,896	13,073	3,460	38,012	18,025
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	13,487	(163)	3,345	15,079	8,587	4,435	18,116	11,112
	수프라막스(10TC)	12,772	(464)	4,208	11,631	8,189	4,837	15,233	9,948
	핸디(6TC)	10,444	(511)	2,142	10,239	6,037	4,198	10,067	7,189
	케이프	16,875	(-1,125)	10,125	19,750	14,808	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	13,300	(-125)	8,425	12,750	10,530	9,875	14,750	11,877
	수프라막스	12,125	(-)	8,250	10,625	9,8344	9,500	12,500	10,862
	핸디	9,938	(250)	7,313	9,063	8,285	8,250	9,500	8,886
건화물선 시장(FFA)		(1.29)							
		2021년 3월물		2021년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비) ⁹⁾	금주	(전주비) ⁹⁾	금주	(전주비) ⁹⁾	금주	(전주비) ⁹⁾
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	11,406	(-2,994)	12,915	(-217)	15,701	(-145)	14,347	122()
	파나막스(4TC)	12,328	(162)	12,705	(228)	12,551	(278)	10,822	(244)
	수프라막스(10TC)	11,507	(-161)	11,046	(-617)	11,087	(-9)	10,375	(-54)
	핸디(6TC)	8,331	(-194)	8,188	(-623)	8,336	(-239)	7,263	(525)

주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공식된 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

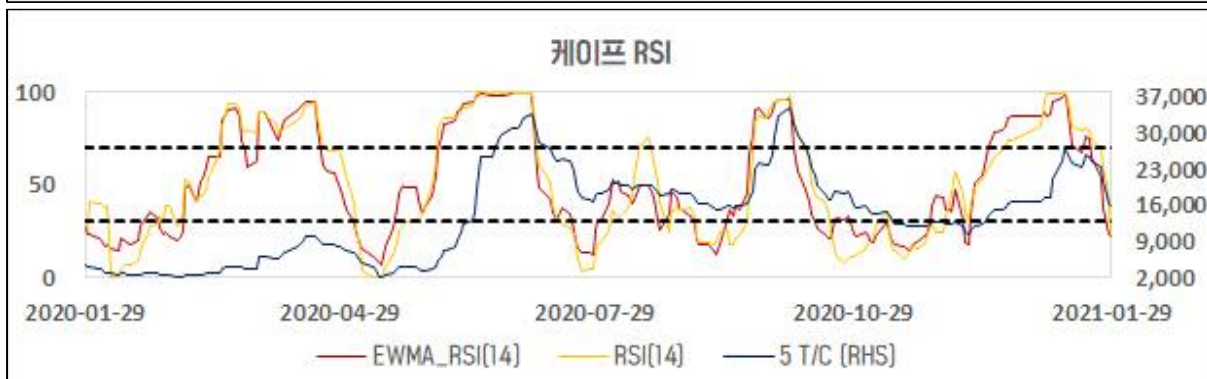
자료: Clarkson, Baltic

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 이동평균) 지난 2주간 운임의 급등으로 인해 지난주 운임의 하락세를 보임에도 불구하고 이동평균선의 상승세가 완만한 형태로 이어짐
- (케이프 RSI) RSI가 빠르게 30선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번 주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상함



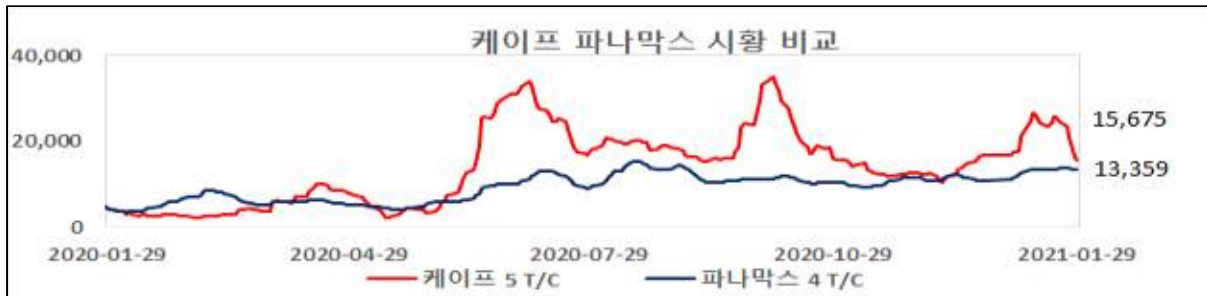
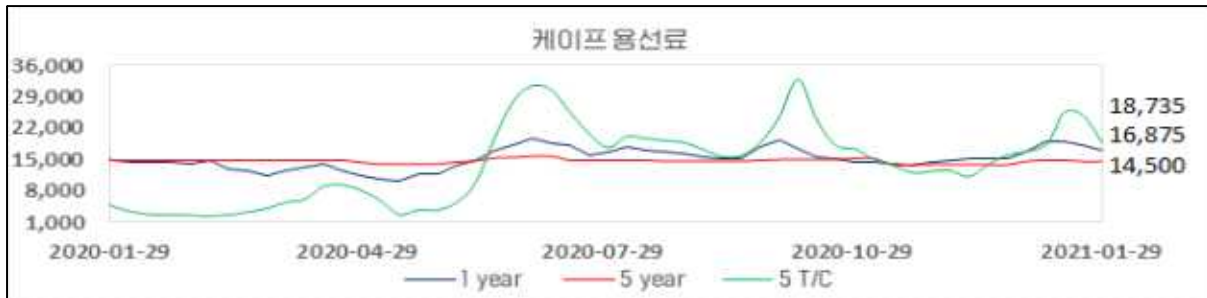
* 2019년 1월에는 브라질 댐붕괴사고가, 2020년 1월에는 코로나19로 인해 1월 월평균 운임이 낮은 수준을 기록했었음



- * 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) 단기용선료가 하락했으나, 여전히 정배열(스팟운임-단기용선료-장기용선료)형태를 보임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임 차이가 큰 폭으로 줄어들음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상함

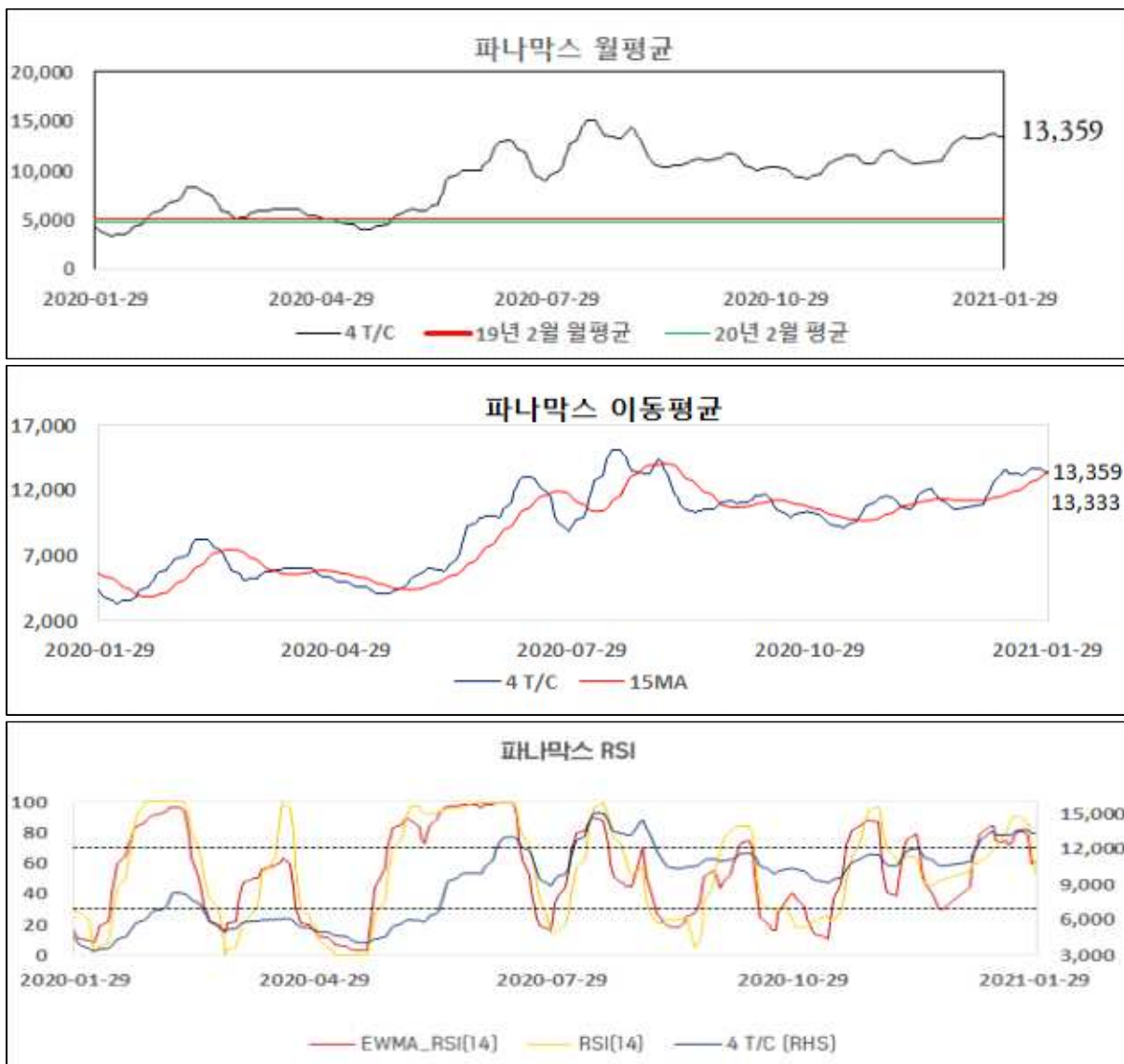


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	1.25	2.1	37.99	62.01
	1.26	2.2	55.46	44.54
	1.27	2.3	71.41	28.59
	1.28	2.4	79.80	20.20
	1.29	2.5	37.38	62.62
	1월 4주	2월 1주	56.41	43.59

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

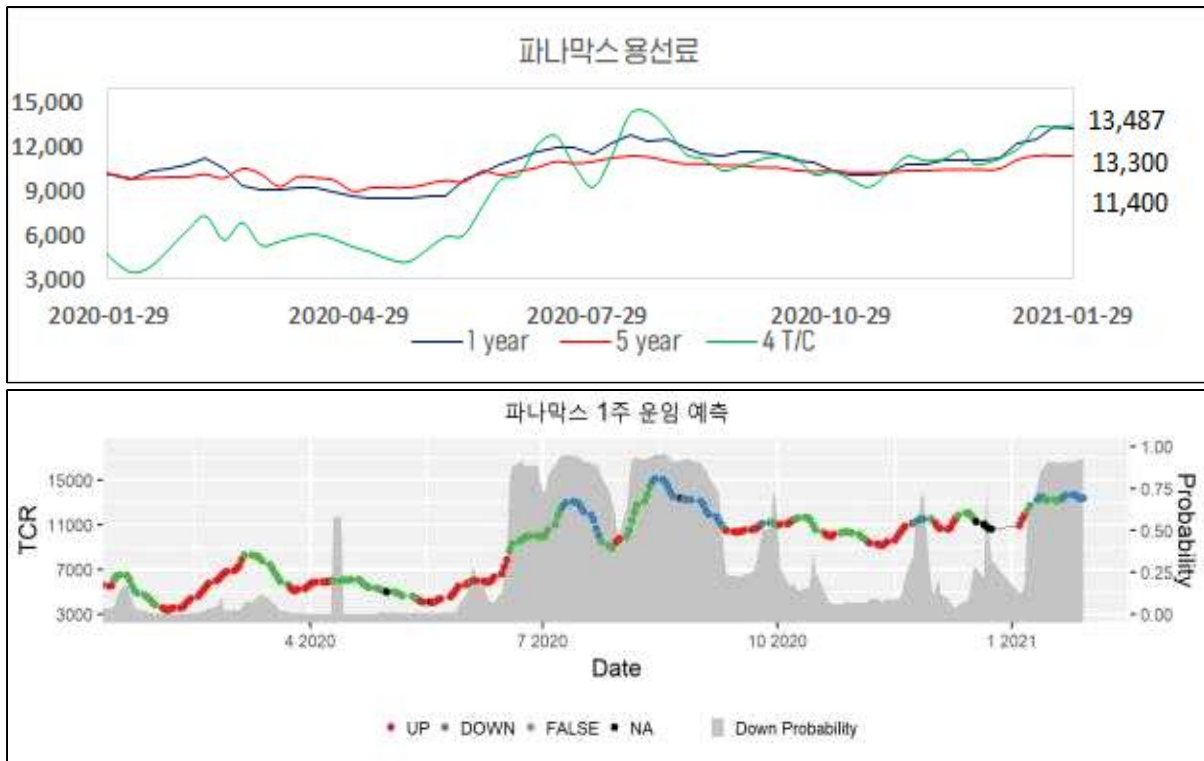
- (파나막스 이동평균) 이번주에도 이동평균선의 상승세가 이어지고 있으나, 그 상승폭이 크지 않음
- (파나막스 RSI) 전주에 이어 RS가 70 이상을 기록 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



- * 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) 여전히 단기용선료가 스팟운임과 비슷한 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함

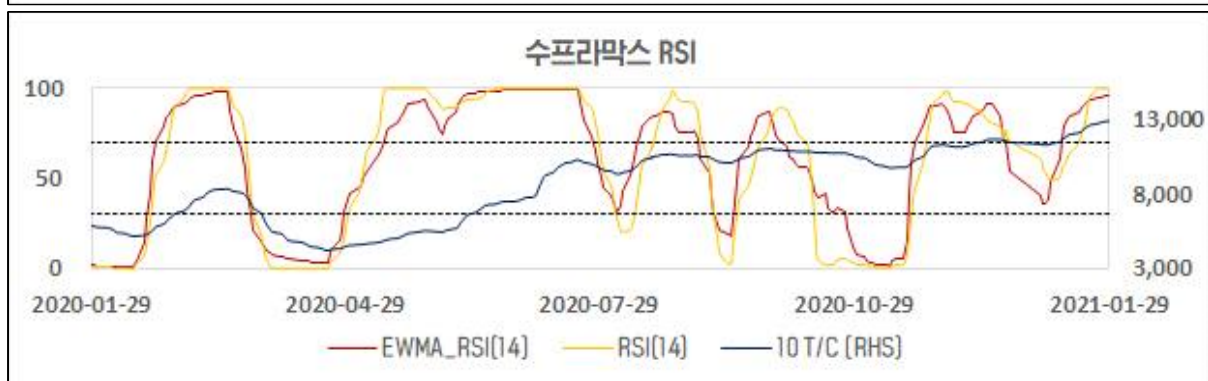
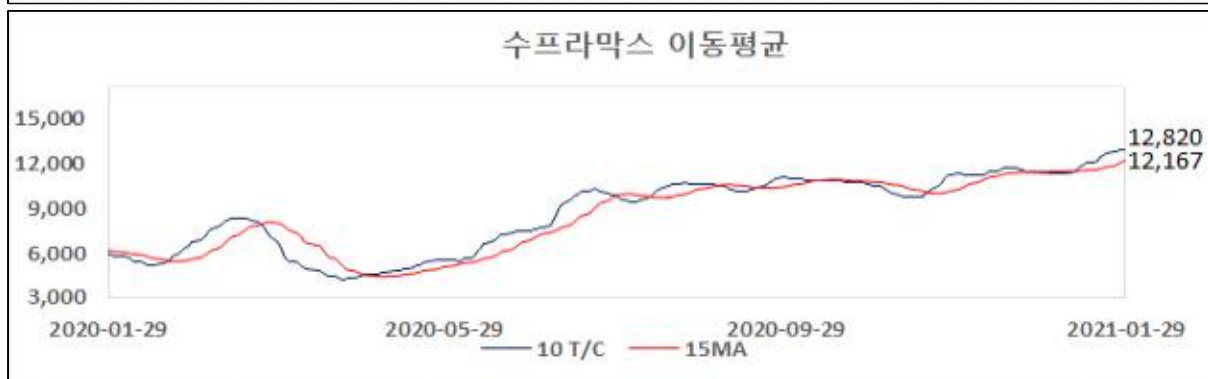


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	1.25	2.1	8.86	91.14
	1.26	2.2	8.70	91.30
	1.27	2.3	8.65	91.35
	1.28	2.4	7.42	92.58
	1.29	2.5	7.09	92.91
	1월 4주	2월 1주	8.14	91.86

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

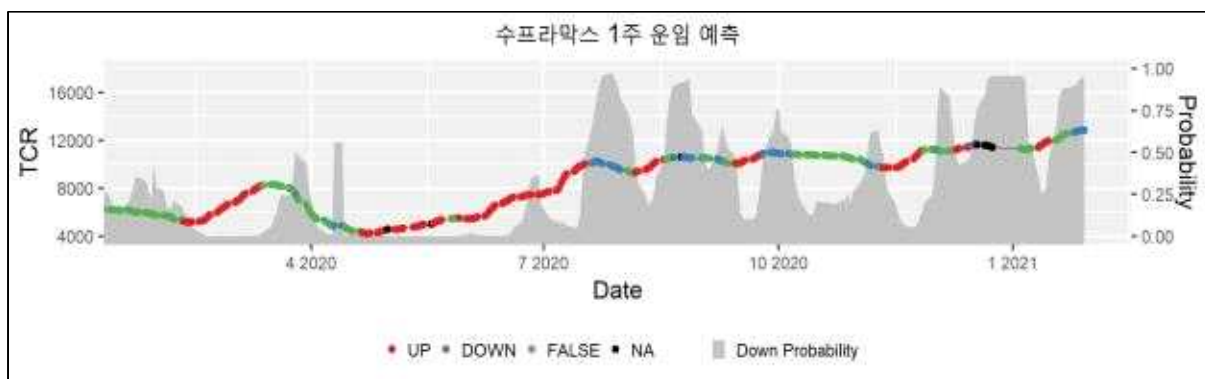
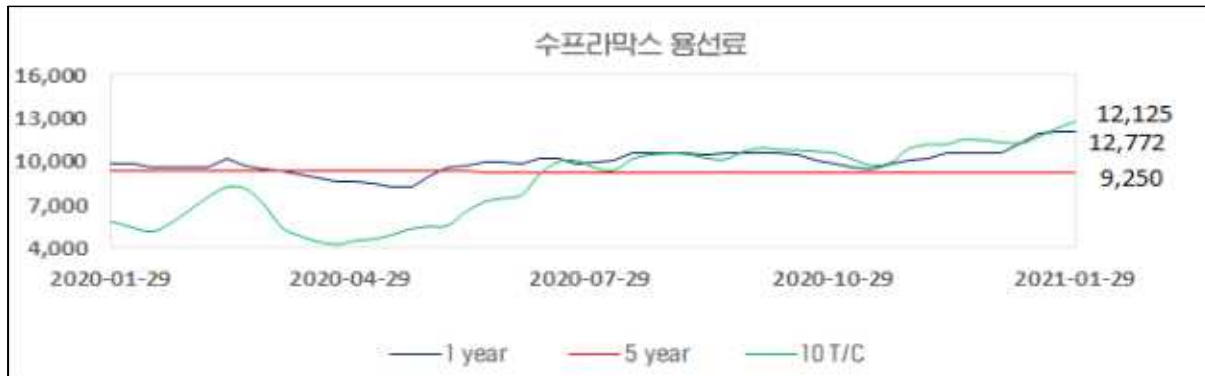
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임의 상승폭이 크지 않아, 이동평균선이 소폭 상승에 그침
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파한 후 그 상승세가 이어짐
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료와 스팟운임이 비슷한 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



* 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	1.25	2.1	10.57	89.43
	1.26	2.2	8.62	91.38
	1.27	2.3	6.82	93.18
	1.28	2.4	5.42	94.58
	1.29	2.5	3.73	96.27
	1월 4주	2월 1주	7.03	92.97

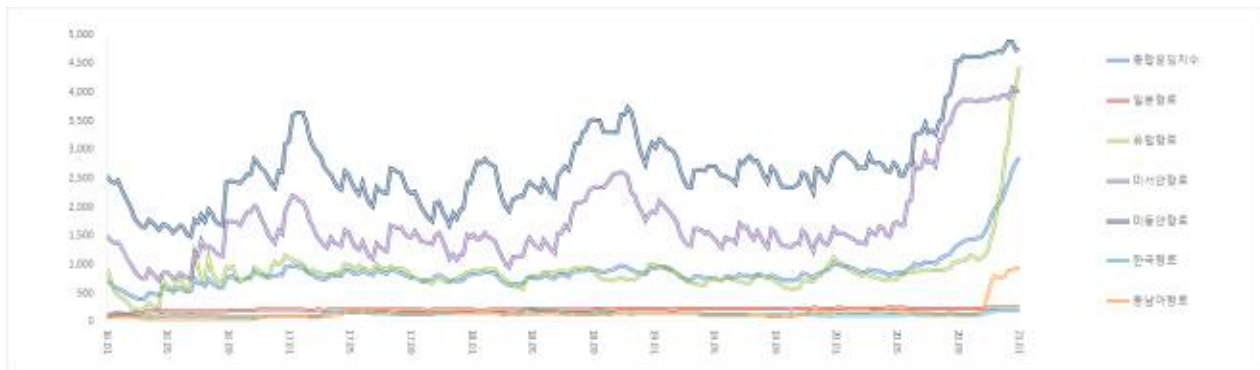
3. 컨테이너 - 주간 동향

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

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 7.26 하락한 2,861.69를 기록함

컨테이너 운임지수는 지난주에 이어 2주 연속 하락함. 유럽 및 남미 운임이 하락을 주도했지만 과거에 비해 여전히 높은 운임 수준이며 북미와 싱가포르 운임은 견고한 추이를 기록중. 특히 싱가포르 운임은 지난해 10월까지 150달러 내외에 머물렀지만 지금은 1,000달러에 육박하여 최대 상승폭을 기록함. 현재의 높은 운임 수준은 단순히 컨테이너 운송에 대한 수요와 공급만의 문제가 아닌 이를 처리할 수 있는 인프라시설 부족까지 엮인 복합적인 현상임. 2020년 12월 허브항만인 싱가포르, 부산항에서도 1/3 이상의 컨테이너 화물이 롤 오버(roll over: 선적 지연)되고 있으며 전체 항만의 75%에서 선적 지연 현상이 나타난 것으로 조사됨(Lloyd's List). 중국 춘절기간은 현재 문제되고 있는 컨테이너 박스 회전, 항만 체선 문제를 완화시킬 수 있는 시간을 확보한다는 측면에서는 긍정적이나 운임 안정화까지는 최소 3~6주 이상의 시간이 추가적으로 필요할 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

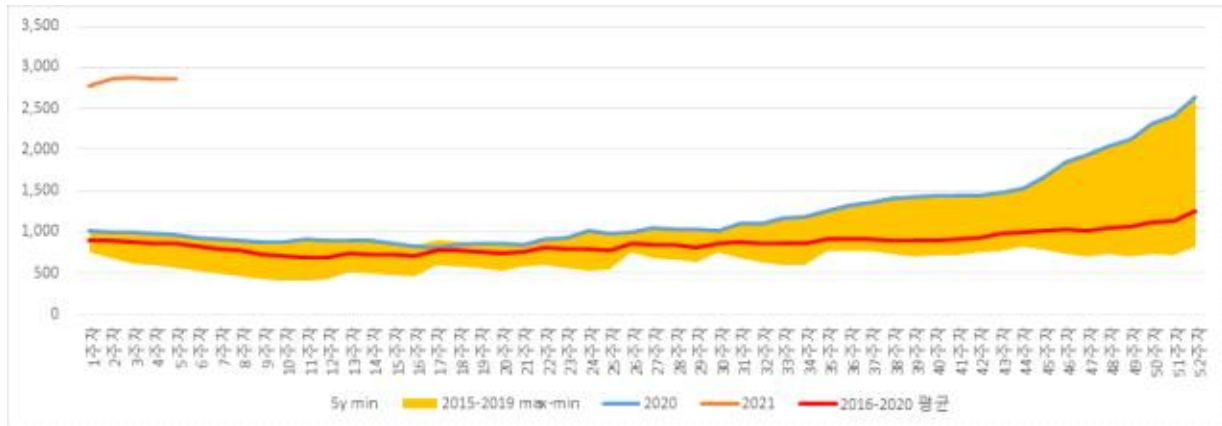


자료:상해항운교역소

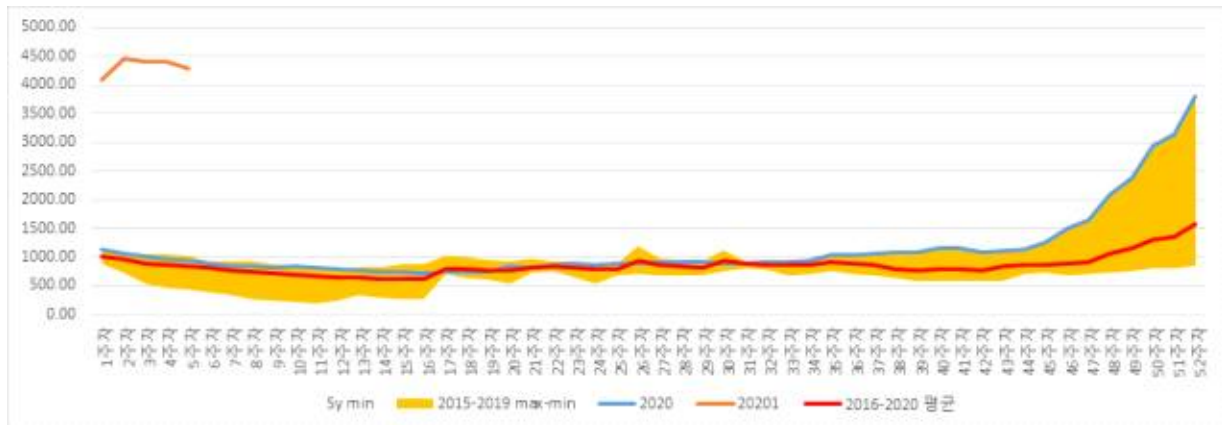
	금주 (01.29)	(전주비)	2021년			2020년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(01.29)							
종합(SCFI)	2861.69	-7.3	2,783.03	2,885.00	2,853.80	818.16	2,641.87	1,234.40
유럽항로(\$/TEU)	4,276	-118.0	4,091.00	4,452.00	4,325.20	725.0	3,797.00	1,146.34
미서안항로(\$/FEU)	4,088	93.0	3,995.00	4,088.00	4,034.80	1,361.00	4,080.00	2,719.32
미동안항로(\$/FEU)	4,679	-71.0	4,679.00	4,800.00	4,741.60	2,542.00	4,876.00	3,587.82
한국항로(\$/TEU)	203	-	196.00	203.00	200.20	116.00	206.00	133.48
일본항로(\$/TEU)	264	11.0	251.00	264.00	254.00	230.00	255.00	241.24
동남아항로(\$/TEU)	990	16.0	933.00	999.00	959.60	130.00	910.00	264.70
용선지수(HRCI)			1,205.00	1,639.00	1,359.00	497.0	1,197.0	742.0

3. 컨테이너 기술적 분석

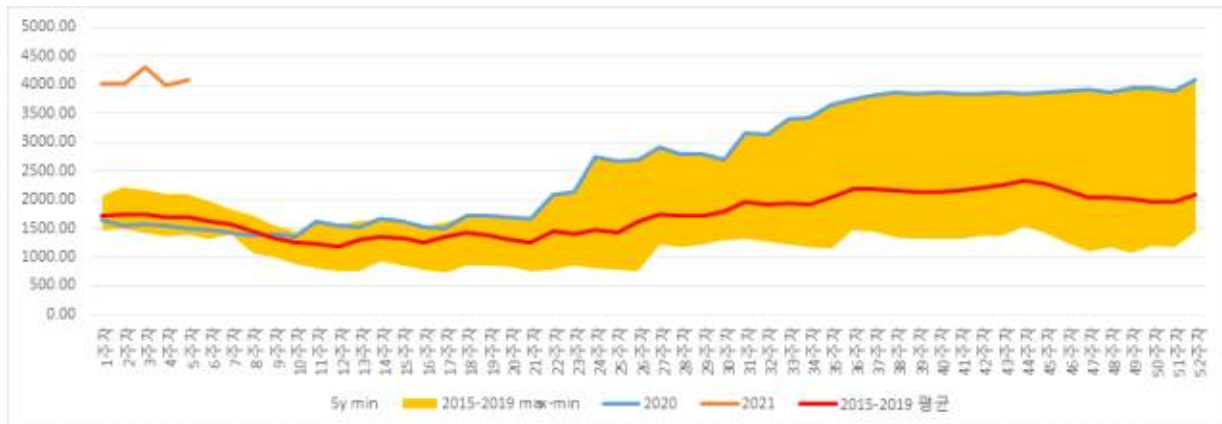
- SCFI 지수는 전주 대비 하락 전망



- 아시아-유럽운임은 중국 춘절의 영향으로 하락 가능성이 높음



- 아시아-북미운임(미 서부)은 중국 춘절의 영향으로 소폭 조정될 것으로 전망됨



4. 탱커 - 주간 동향

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

12월 첫째 주 유조선 시장, 소폭 상승

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 31.8로 전주 (29.8) 대비 2.0p(6.7%) 상승했음

희망봉 경유 중동(Ras Tanura)출발 미 걸프만(Louisiana Loop)도착 VLCC(28만 톤 급) 스팟운임은 1월 29일 WS 18.0으로 1월 22일 18.0 대비 변동이 없으며, 중동출발 중국(Ningbo)도착 VLCC(27만 톤 급) WS은 35.0 으로 1월 22일 35.0 대비 변동이 없음. 대서양 경유 서아프리카(Bonny Off)출발 중국도착 VLCC(26만 톤 급) 스팟운임은 1월 29일 WS 31.0으로 1월 22일 31.5 대비 0.5포인트, 1.6% 하락하였음. 지난주 나머지 항로들의 스팟운임은 전주 대비 대부분 상승을 기록함

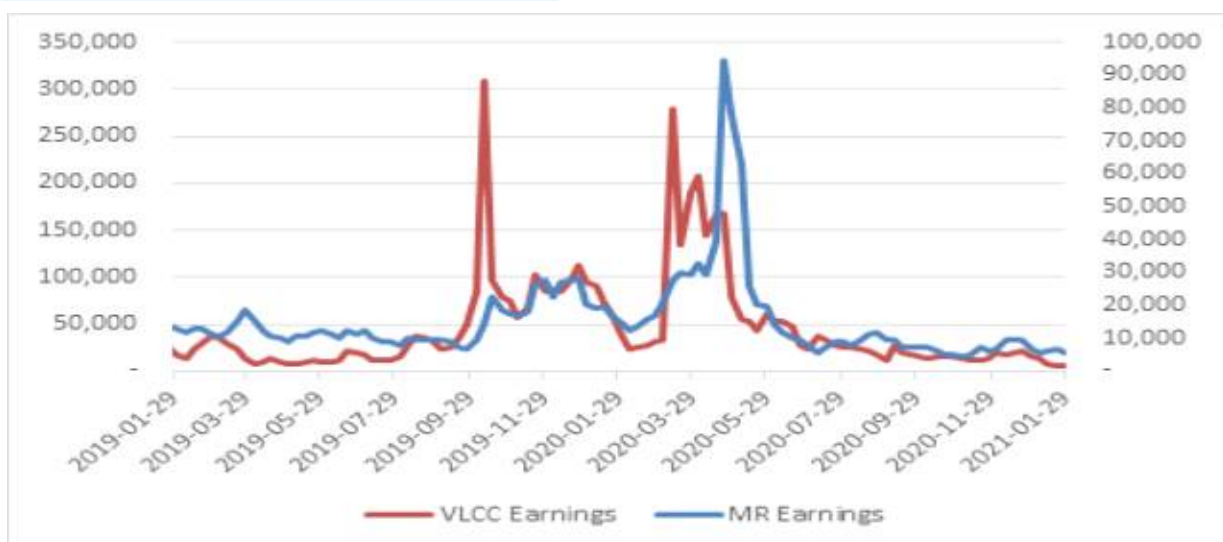
중국 등 아시아출발 주요 항로의 환산 수익이 0을 조금 상회하는 수준으로 시황이 부진함. 중동-중국 항로의 WS 35는 수익으로 환산 시 일일 약 300~500달러 수준에 불과함. 반면 연초 선박 연료유 가격의 상승으로 선주 사들의 어려움이 더욱 가중되고 있음. 선박 연료유 가격은 저유황유(0.5% Sulphur) 기준 2020년 12월 25일 톤 당 395.0 달러에서 2021년 1월 29일 톤 당 451.8 달러로 56.8달러, 14.4% 상승하였음

12월 첫째 주 석유제품선 시장, 하락세 지속

지난주 MR(Medium Range) WS은 96.9로 전주(109.7) 대비 12.8p(11.7%) 하락했으며, MR WS은 2주 연속 하락함

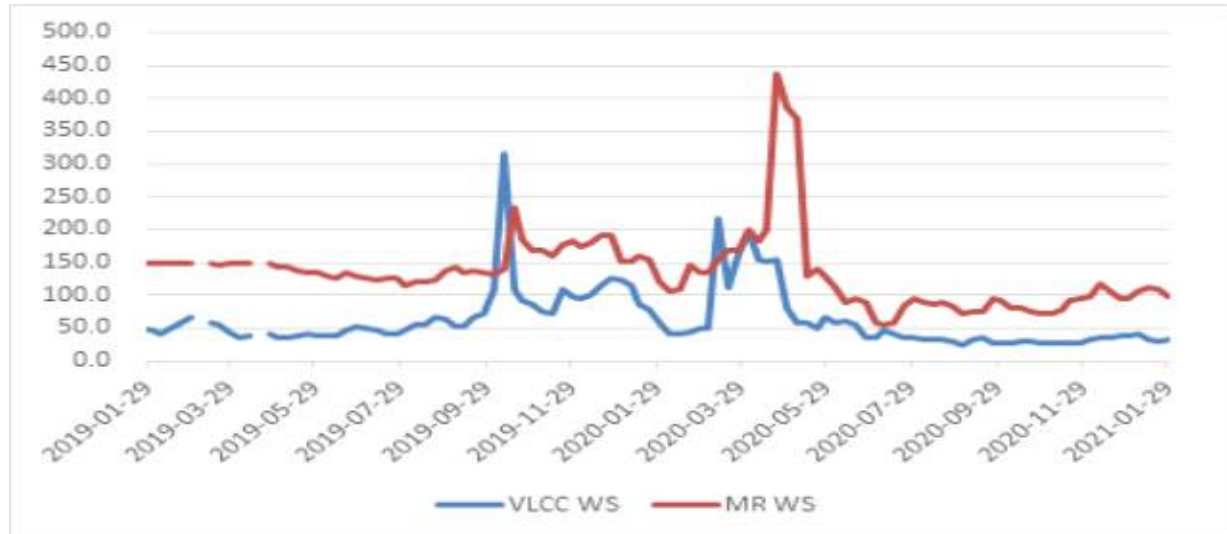
중동-일본(Chiba) 항로 LR 2형(7만 5천 톤) 스팟운임은 1월 29일 WS 67.5로 1월 22일 70.0 대비 2.5포인트, 3.6% 하락하면서 3주 연속 하락함. 동 항로 LR 1형(5만 5천 톤) 스팟운임은 1월 29일 WS 75.0으로 1월 22일 75.0 대비 변동이 없음. 동 항로 MR형(3만 5천 톤) 스팟운임은 1월 29일 WS 95.0으로 1월 22일 107.5 대비 12.5포인트, 11.6% 하락하였음

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		(01.29)							
Average Earnings	TD3C	1,677	1,905	-1,190	14,966	5,258	5,603	250,354	49,069
(\$/day)	Pacific Basket	5,938	-1,137	4,962	9,221	7,003	2,664	79,699	15,830
용선료	VLCC	24,125	0	24,125	25,125	24,325	22,875	80,000	39,788
(1년,\$/day)	MR	12,375	0	11,625	12,375	12,225	11,625	20,000	14,440
운임지수(WS)	VLCC	31.8	2.0	29.8	40.0	34.5	24.8	217.5	61.2
	MR	96.9	-12.8	96.3	112.7	104.2	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

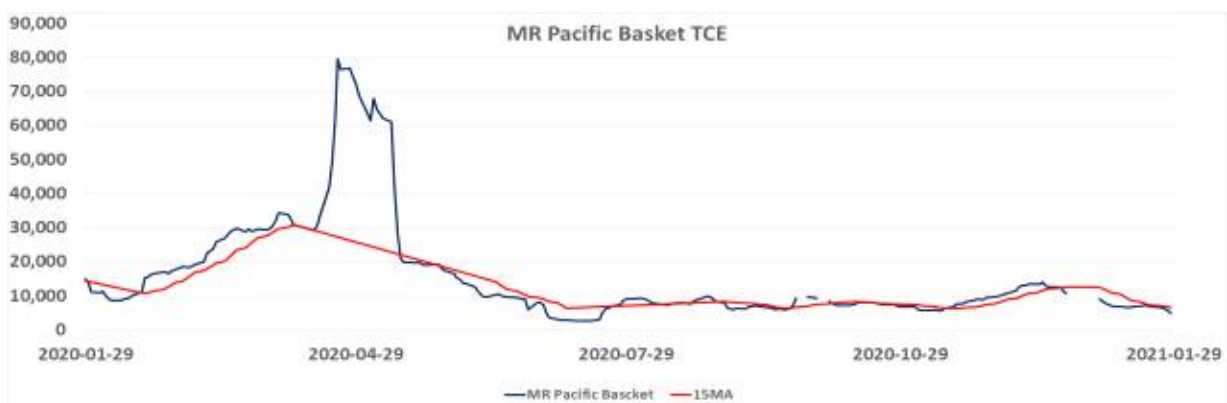
- 추세선(붉은색)은 3년 평균선과 큰 격차를 보이며 하락세가 이어지고 있는데, 현 운임은 3년 중 최저점과 거의 일치할 정도로 매우 낮은 수준임



- 수익 추세선(파란색)은 하락세가 이어지면서 15일 이동평균선과의 간격이 커지고 있는데, 이는 하방압력이 있음을 시사함



- 석유제품선 추세선(파란색)이 하락을 이어가고 있으며 15일 이동평균선(붉은색)과의 간격이 더 커졌는데, 이는 하방압력이 있음을 시사함



5. 중고선 시장

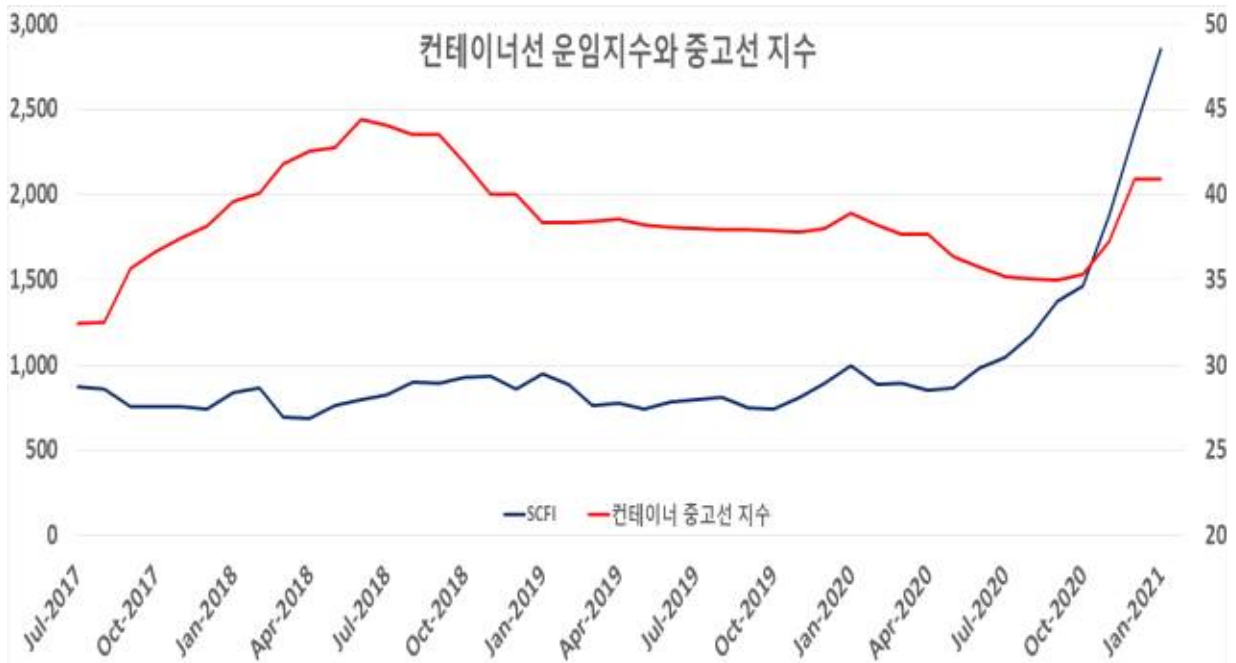
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 1월 29일 BDI는 1,452로 1월 22일(1,810) 대비 358p(19.8%) 감소. 1월 29일 건화물 중고선 지수는 21.05로 1월 22일 대비 변동 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 2021년 1월 SCFI 평균은 2,853.80으로 전년 12월 평균 2,373.67 대비 480.1p(20.2%) 높음. 1월 컨테이너 중고선 지수는 40.92로 12월 대비 변동이 없음



5. 중고선 시장

12021년 1월(1월 1일~31일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 1월 컨테이너선, 건화물선, 유조선, 가스 운반선 등 다양한 선종에서 중고선 매매가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Container	APL Norway	2007	6,350	TEU	2021-01-29	USD	31.20	Shoei Kisen Kaisha
Bulk	Fortune Miracle	2009	82,338	DWT	2021-01-29	USD	14.00	Cido Shipping
Bulk	Fortune Sunny	2008	82,338	DWT	2021-01-29	USD	13.70	Cido Shipping
Container	Harrier Hunter	2009	4,255	TEU	2021-01-29	USD	21.00	Delphis
Container	Lydia	2009	2,702	TEU	2021-01-29	USD	13.00	Peter Dohle
Container	Seattle Express*	2008	5,085	TEU	2021-01-29	USD	40.50	Capital Ship Mgmt
Container	Long Beach Express*	2008	5,085	TEU	2021-01-29			Capital Ship Mgmt
Container	FOS Express*	2008	5,085	TEU	2021-01-29			Capital Ship Mgmt
Container	Boundary	1996	1,122	TEU	2021-01-28			Jebsen Shipping
Container	Miro	1998	1,728	TEU	2021-01-28			Atlantica Shipping
Container	Spero	2002	1,730	TEU	2021-01-28			Conbulk Shipping
Container	Westermoor	2001	2,764	TEU	2021-01-28			Hans Peterson
Bulk	Coral Amethyst	2012	78,092	DWT	2021-01-27	USD	16.35	KN Maritime
Bulk	Key Evolution	2010	83,416	DWT	2021-01-27	USD	15.25	Tokei Kaiun
Bulk	AP Jadran*	2012	79,222	DWT	2021-01-27			Atlantska Plovidba
Bulk	AP Argosy*	2012	79,223	DWT	2021-01-27			Atlantska Plovidba
Bulk	AP Slano*	2012	57,239	DWT	2021-01-27			Atlantska Plovidba
Bulk	AP Astarea*	2012	57,239	DWT	2021-01-27			Atlantska Plovidba
Bulk	AP Dubrava*	2015	38,703	DWT	2021-01-27			Atlantska Plovidba
Tanker	N/B Daehan Shipbuilding 5057*	2022	158,000	DWT	2021-01-27	USD	57.00	Yasa Shipping
Tanker	N/B Daehan Shipbuilding 5058*	2022	158,000	DWT	2021-01-27	USD	57.00	Yasa Shipping
Bulk	Xing Xi Hai*	2017	60,498	DWT	2021-01-27	USD	41.00	Fortune Ocean Shpg
Bulk	Xing Shou Hai*	2016	60,492	DWT	2021-01-27			Fortune Ocean Shpg
Offshore	Atlantic Hawk	2000	14,400	HP	2021-01-26			Atlantic Towing
Container	Hansa Cloppenburg	2007	1,740	TEU	2021-01-26	USD	8.00	Leonhardt & Blumberg
Container	Hansa Drakenburg	2007	1,740	TEU	2021-01-26	USD	8.00	Leonhardt & Blumberg
Gas C'rier	LNG Pioneer	2005	138,000	cu.m.	2021-01-25	USD	37.00	Mitsui OSK Lines
Offshore	Bourbon Emerald	2004	91	LOA	2021-01-22			Bourbon Norway
Bulk	Ocean Trader 1	2006	76,596	DWT	2021-01-22	USD	8.00	Grace Ocean
Bulk	Pantera Rosa	2009	78,844	DWT	2021-01-22	USD	13.20	Chiba Shipping
Bulk	Rodina	2009	37,852	DWT	2021-01-22	USD	8.00	Navibulgar
Container	TCI Vijay	2006	1,118	TEU	2021-01-22	USD	5.00	TCI Seaways Ltd
Bulk	Asia Zircon I*	2011	53,661	DWT	2021-01-22	USD	14.00	HBC Asia Pte. Ltd.

Bulk	Asia Zircon II*	2009	53,414	DWT	2021-01-22			HBC Asia Pte. Ltd.
Tanker	Eco Future*	2016	299,999	DWT	2021-01-22	USD	68.00	Awilco AS
Tanker	Eco Queen*	2016	299,985	DWT	2021-01-22	USD	68.00	Awilco AS
Bulk	Han Fu Star	2012	175,062	DWT	2021-01-21	USD	18.40	Jiuzhou Shipping
Cruise	Pacific Princess	1999	670	Berths	2021-01-21			Princess Cruises Inc
Container	Triumph*	2007	907	TEU	2021-01-21	USD	6.50	Kotoku Kaiun KK
Container	Trinity*	2007	907	TEU	2021-01-21	USD	6.50	Kotoku Kaiun KK
Container	Easline Ningbo	2003	1,550	TEU	2021-01-20	USD	3.50	EAS International
Tanker	Esteem Brilliance	2006	110,802	DWT	2021-01-20	USD	13.00	Meiji Shipping
Bulk	Ever Loading	2001	52,261	DWT	2021-01-20	USD	4.00	Obis Ship Mgmt
Bulk	Iron Lady V	2011	57,295	DWT	2021-01-20	USD	8.13	Rigel Shipmanagement
Bulk	Michel Selmer	2010	33,694	DWT	2021-01-20	USD	6.00	Oskar Wehr
Bulk	Asia Ruby I	2014	62,985	DWT	2021-01-19	USD	15.40	Asia Pacific Shpg
Dry Genl	Bo Yun 282	2003		DWT	2021-01-19			Boluo Water Trans
Bulk	Cape Mars	2003	175,882	DWT	2021-01-19	USD	10.00	U-Ming Marine
Tanker	Hai Zhi Xing 998	2013	11,025	DWT	2021-01-19			Xiamen Ocean Star
Bulk	SBI Leo*	2015	61,614	DWT	2021-01-19	USD	35.00	Scorpio Bulkers
Bulk	SBI Lyra*	2015	61,559	DWT	2021-01-19			Scorpio Bulkers
Container	MSC Roma	2006	9,178	TEU	2021-01-18			Tufton Oceanic
Bulk	Cape Providence	2010	169,233	DWT	2021-01-15	USD	18.10	Active Shipping
Tanker	FSL Osaka	2007	45,998	DWT	2021-01-15	USD	11.00	First Ship Lease
Bulk	Furness Portland	2014	37,045	DWT	2021-01-15	USD	13.25	Grace Ocean
Bulk	Jabal Nafusa	2011	169,097	DWT	2021-01-15	USD	15.00	GNMTC
Offshore	Pacific Parrot	2011	5,220	HP	2021-01-15			Swire Pac Offshore
Bulk	Tiger Jiangsu	2010	180,096	DWT	2021-01-15	USD	15.25	Greathorse Shipping
Tanker	Zhou Ran You 8	2011	753	DWT	2021-01-15			Chimbusco Zhoushan
Bulk	Harm*	2011	93,183	DWT	2021-01-15	USD	11.00	Transeste Schiffahrt
Bulk	Piet*	2011	93,200	DWT	2021-01-15	USD	11.00	Transeste Schiffahrt
Bulk	Darya Mahesh	2008	56,056	DWT	2021-01-14	USD	9.00	Chellaram Shpg.
Offshore	MMA Almighty	2010	5,220	HP	2021-01-14			MMA Offshore Asia
Bulk	Ocean Compass	2006	180,200	DWT	2021-01-14	USD	17.50	Imabari Senpaku
Bulk	Alerce N	2001	29,756	DWT	2021-01-13	USD	3.85	NACHIPA
Tanker	Crimson	1998	146,645	DWT	2021-01-13	USD	11.00	Seven Islands Shpg
Tanker	Stavanger Eagle	2009	105,355	DWT	2021-01-13	USD	17.75	DSD Shipping AS
Bulk	SBI Libra	2017	63,679	DWT	2021-01-12	USD	18.65	Ocean Yield
Bulk	Yue Guang Hai Huo 9897	2005		DWT	2021-01-12			Taishan Port & Ship
Bulk	Nordic Harbin*	2011	56,754	DWT	2021-01-12	USD	8.80	Guoyu Nordic Shpg
Bulk	Nordic Tianjin*	2012	56,812	DWT	2021-01-12	USD	9.75	Guoyu Nordic Shpg

Container	Halifax Express	2000	4,890	TEU	2021-01-11			Costamare Shipping
Bulk	Horizon Ruby	2013	76,001	DWT	2021-01-11	USD	14.00	Seacon Ships
Container	Angol*	2010	2,872	TEU	2021-01-11	USD	20.00	NSC Schiffahrt
Container	Angeles*	2010	2,872	TEU	2021-01-11			NSC Schiffahrt
Tanker	Amalfi	2003	105,483	DWT	2021-01-08			Cavalli Marine S.A.
Bulk	CYL	2017	81,212	DWT	2021-01-08	USD	20.60	Interunity Mgmt DE
Bulk	King Ore	2010	176,944	DWT	2021-01-08	USD	20.00	Nikko Kisen KK
Tanker	Lavails	2000	299,325	DWT	2021-01-08	USD	21.75	Seven Islands Shpg
Container	Noro	2007	3,388	TEU	2021-01-08	USD	11.30	NSC Schiffahrt
Bulk	Sakura Ocean	2011	38,239	DWT	2021-01-08	USD	11.00	Shunzan Kaiun
Bulk	SBI Lynx	2018	82,012	DWT	2021-01-07	USD	22.25	Scorpio Bulkers
Tanker	Tsurumi	2003	300,609	DWT	2021-01-07	USD	24.60	Nippon Yusen Kaisha
Dry Genl	Yue Guang Hai Huo 9895	2005	1,426	DWT	2021-01-07			Taishan Zhenhang
Bulk	Belfort	2008	50,300	DWT	2021-01-06	USD	6.20	Belships
Bulk	Cape Istanbul	2011	175,609	DWT	2021-01-06	USD	19.10	Eregli Denizcilik
Tanker	Guang Hui 328	2016	4,211	DWT	2021-01-06			Shenzhen Brightoil
Bulk	Marina R	2010	37,785	DWT	2021-01-06	USD	7.25	Valerie Ship
Container	MOL Pace	2006	6,350	TEU	2021-01-06	USD	26.60	Mitsui OSK Lines
Gas C'rier	Gas Pasha	1995	3,300	cu.m.	2021-01-05			StealthGas
Container	Ital Melodia	2007	4,363	TEU	2021-01-05	USD	15.50	Wisdom Marine Group
Container	Max King	2008	1,702	TEU	2021-01-05	USD	7.00	Vroon BV
Container	Max Kudo	2008	1,702	TEU	2021-01-05	USD	7.00	Vroon BV
Tanker	Pantariste	2002	309,288	DWT	2021-01-05	USD	23.00	Minerva Marine
Bulk	Seacon Ningbo	1998	45,713	DWT	2021-01-05	USD	3.40	Seacon Ships
Offshore	Zircon	2004	5,000	HP	2021-01-05			CH Offshore
Offshore	Beryl	2005	4,895	HP	2021-01-05			CH Offshore
Bulk	Ero L	2003	50,457	DWT	2021-01-04	USD	5.25	Vrontados
Bulk	YM Effort	2008	81,702	DWT	2021-01-02	USD	11.00	Yamamaru Kisen
Dry Genl	Liao Dan 22	2006		DWT	2021-01-01			Dandong Waterway Gvt

6. 주요 해운지표 (2021.01.29)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2021년			2020년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.29)								
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	65.0	63.0	65.0	64.6	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	0	14.0	14.0	14.0	14.0	8.0	13.0	9.0

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(01.29)								
건화물선	Panamax	26.3	0.5	25.7	25.5	26.3	25.7	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	88.0	1	87.0	85.0	88.0	86.5	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)		(01.29)								
380 CST	Rotterdam	325.5	-0.5	323.6	311.3	338.0	323.6	124.8	303.8	246.3
	Singapore	343.3	-0.3	340.3	324.8	349.5	340.3	157.8	388.0	269.7
	Korea	380.0	-5.8	378.8	361.8	391.8	378.8	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	349.0	-2.8	344.4	325.8	354.0	344.4	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	418.5	4.0	407.3	387.8	418.8	407.3	179.0	585.3	328.0
	Singapore	451.8	2.3	438.4	413.0	451.8	438.4	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	436.0	-1.0	426.4	404.5	438.3	426.4	214.8	722.3	371.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.29)								
철광석	국제價	157.80	-11.2	167.8	156.1	172.6	167.8	71.7	176.1	106.4
	중국産	199.5	8.6	186.5	174.3	199.5	186.5	-	178.5	126.5
연료탄	국제價	113.8	-0.6	108.8	103.6	114.7	108.8	-	111.8	71.5
	중국産	176.1	-4.0	166.1	141.1	181.3	166.1	-	138.1	91.2
원료탄	호주산	201.3	31.9	156.4	132.8	201.3	156.4	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	254.1	2.1	247.8	243.8	254.1	247.8	-	222.7	202.6
곡물	대두(국제)	1370.0	58.25	1371.6	1311.8	1430.5	1371.6	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	663.0	28.50	655.1	634.5	675.5	655.1	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