

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 5월 10일

자료문의 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

감 수 김태일

발 행 인 장영태

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선 시장

22

주요 해운지표

24

## 건화물선

케이프선 주간평균운임은 40,000달러대 돌파, 중국 제철소 롤마진 증가로 철광석에 대한 수요 지속 증가 기대

## 컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 53.66 하락한 2,583.87을 기록, 주요 항만의 체선 완화로 수급상황 개선

## 탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 2.6p 하락한 32.7 기록, 대부분의 VLCC 항로 운임 소폭 하락

이호춘 해운빅데이터연구 센터장 / leechoon@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

### 바이든 취임 100일, 해운산업에 긍정적 영향

- ▶ 올해 3월의 경기부양책 통과(1.9조 달러)로 인한 소비 촉진은 컨테이너 수요에 긍정적인 영향을 미침
  - 미국 상무부 통계에 따르면 올해 3월 가계소득은 동월에 집행된 긴급구호지원금(성인 1인당 1,400 달러)의 영향으로 전월대비 21.1% 증가하여 1959년 이후 최대 증가폭을 기록함
  - 가계소득 증가는 지출로 이어져 동월 개인소비지출은 전월대비 4.2% 증가하여 지난해 6월 이후 최대 증가율을 기록함
  - 전미소매협회(National Retail Federation)는 올해 미국 경제성장률이 과거 30년 이래 가장 높을 것으로 예상했으며 Matson의 CEO는 컨테이너 시장에서 전자상거래의 활성화로 2분기 이후에도 컨테이너 수요는 지속될 것으로 예상함
- ▶ 바이든 정부는 경제성장을 통한 해운산업의 수요를 증가시켰으나 해운을 포함한 구체적인 해양 정책 의제를 발표하지는 않음
  - 해운 정책을 수립하는 미국해사청(MARAD: Maritime Administration)의 수장이 현재까지 임명되고 있지 않아 구체적인 정책의 개발은 더딘 상황임

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136659/Bidens-recovery-plan-in-first-100-days-will-benefit-shipping>

최건우 전문연구원

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

### 머스크 통합 전략으로 올해 1분기 경영실적 초과 달성

- ▶ 머스크는 종합물류기업으로 도약하기 위해 지속적인 인수·합병을 시도해 왔으며 이러한 통합 전략의 성과가 나타나기 시작함
  - 머스크 최고경영자 소렌 스코우(Søren Skou)는 “머스크의 올해 1분기 해운 부문 매출 점유율은 44%로 작년 1분기 37% 대비 7% 증가했으며, 이러한 지표는 종합물류전략의 성과에 대한 확고한 증거이다.”라고 언급함
- ▶ 머스크는 물류, 해운 및 터미널 등 물류 관련 산업을 함께 육성하는 통합 전략을 통한 시너지 효과로 인해 높은 성과를 기록함
  - 정체된 글로벌 무역 성장, 미-중 무역분쟁, IMO 2020 시행 및 COVID-19 등 기업 성과를 저해하는 여러 사건들이 발생했음에도 불구하고 이러한 높은 성장을 달성한 것은 단순 기록적인 운임 상승의 효과가 아니라는 것을 증명한다고 언급함
  - 머스크 해운사업부는 현재 공급망 문제로 인해 상승추세인 컨테이너 운임이 2021년 4분기까지 지속될 것으로 전망하고 있음

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136678/Maersks-integration-strategy-begins-to-pay-off>

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 중국의 14차 5개년 계획, 대형 벌크선 수요를 억제할 것인가?

- ▶ 민간분야 상거래(서비스업), 친환경, 자급자족(농업)에 중점을 두고 있는 중국의 14차 5개년 경제 계획으로 인해 케이프선 수요가 영향을 받을 가능성이 높음
  - BDI가 11년 만에 최고치를 기록하고 있으나 중국의 14차 5개년 계획으로 제동이 걸릴 가능성이 높음
  - BIMCO의 수석 해운 애널리스트인 피터 샌드(Peter Sand)에 따르면 올해 시작한 중국의 5개년 계획은 농업 분야 개혁과 중산층 확대에 중점을 두고 있으며 이로 인한 중공업 산업에서 서비스 산업으로의 산업 구조 재편은 건화물선 수요를 감소시킬 가능성이 높음
  - 친환경적인 철강 생산으로 옮겨 가면서 고로에서 전기로의 교체가 활발해지고 이로 인해 철스크랩의 사용량이 증가하면서 철광석 수요가 감소할 것으로 전망됨

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136568/Will-Chinas-new-fiveyear-plan-squash-bulker-demand-in-the-long-run>

이상혁 전문연구원

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

### 중국-호주 긴장 관계 지속으로 케이프선 운임 일시적 하락

- ▶ 중국-호주의 관계 개선에 대한 기대감 상실로 인해 케이프선 선물가격이 일시적으로 하락했으며 현물 운임시장에도 영향을 미침
  - 5월 6일 중국개발개혁위원회(NDRC)는 중국-호주 전략 경제 대화에서 중국에 대항한 호주의 “이념적 차별(ideological discrimination)” 로 모든 무역활동 무기한 정지할 것이라 공표함
  - GFI 선박중개인에 따르면 케이프선 FFA 5월물은 5월 6일 39,750달러로 전일보다 6,250달러 급락했으며 6월 물의 경우 38,750달러로 전일보다 4,650달러 하락함
  - 케이프선 현물운임(5TC)은 5월 7일 41,514달러/일로 전일보다 3.1% 하락했으며 5월 5일 최고가인 44,817달러보다 7.4% 감소함
- ▶ 중국-호주의 관계 악화가 철광석과 석탄 시장에 미치는 영향은 미미할 것으로 예상됨
  - 중국은 남아프리카에서 철광석을 일부 수입하고 있지만 호주 철광석에 대한 의존도가 높기 때문에 호주 철광석에 대한 중국의 수입 규제는 실행하기가 힘들 것으로 예상됨
  - 석탄 교역의 경우 호주와 중국의 교역은 지난해 말부터 중단되었고 호주는 중국 시장을 대신해 유럽, 인도 및 기타 아시아 국가들에게 석탄을 수출하고 있음

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136698/Capesizes-retreat-on-fears-of-souring-China-Australia-relations>

이상혁 전문연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 유조선 시장, 최악의 상황 끝났다

- ▶ 유조선 시장은 미국 등 주요 경제국의 추가 경기부양 지출 확대와 백신 보급 확산 등으로 인해 향후 몇 달 내 수요가 증가할 것으로 예상됨
  - 영국선박중개업체 깁슨(Gibson Shipbrokers)은 최근 주간 보고서에서 IMF가 세계경제전망(WEO·World Economic Outlook)에서 올 하반기 대규모 경기부양책 효과와 빠른 백신 보급을 근거로 2021년 세계경제 성장전망을 6.0%로, 2022년은 4.4%로 전망했으며, 이는 직전 전망치 대비 각각 0.6%p, 0.2%p 상향조정된 수치라고 밝힘
  - IMF의 전망에 따라 국제에너지기구(IEA)도 올해 세계 석유 수요 증가 예상치를 기존 23만b/d에서 570만b/d로 상향 조정했음
- ▶ 백신 생산과 보급의 가속화는 인적 이동성 확대를 유도하여 석유제품의 수요를 급격히 증가시킬 것으로 예상되며, 이는 유조선 시장에 호재로 작용할 것으로 판단됨
  - 선진국을 중심으로 백신이 신속하게 보급되고 있으며, IEA의 전망에 따라 OPEC+의 원유 생산량 추가 또한 유조선의 수요를 크게 증가시킬 것으로 예상됨
  - 그러나 최근 COVID-19 확진자가 폭증하고 있는 인도의 발병률이 타 국가에 영향을 미칠 수 있는 가능성이 변수로 작용할 수 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/is-the-worst-over-for-the-tanker-market/>

류희영 연구원

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

### 유조선 시장, 여전히 시황개선이 어려운 상황

- ▶ 유조선 시장은 여전히 부진한 수준이지만 수요 회복세에 따른 기대감으로 향후 긍정적인 모멘텀을 창출할 수 있을 것으로 예상됨
  - 이탈리아 운송컨설팅업체 뱅체로 코스타(Banchero Costa)는 최근 보고서에서 “2020년은 원유 무역에 전반적으로 매우 부정적인 해였으며, 부유식 저장소의 수요 증가가 긍정적 요인으로 작용한 면이 일부 있다”고 밝힘
  - 글로벌 금융정보회사 레피니티브(Refinitive)의 데이터에 따르면 2020년 유조선의 총 적재량은 전년 동기 대비 5.6% 감소한 2억 2,700만톤으로 분석됨
- ▶ 사우디아라비아, 러시아 등의 원유 수출량은 전년 대비 각각 3.2%, 13.9% 감소했으며, 반면 노르웨이, 영국 등 일부 서유럽 지역은 전년 대비 증가세를 보임
  - 노르웨이와 영국발 원유 수출량은 2020년 1억 3,210만 톤으로 전년 대비 11.1% 증가했으며, 노르웨이와 영국의 총 원유 수출량을 합산하면 2020년 세계 해상 원유 수출의 6.5%를 차지하는 수치를 나타냄
  - 노르웨이, 영국산 원유의 주요 수출지역은 유럽 대륙으로 2020년 기준 총 6,290만 톤, 즉 전체의 47.7%가 네덜란드, 스웨덴, 독일 등 유럽연합(27개)으로 운송 되었으며, 아시아 지역으로는 총 선적량의 15.1%인 1,990만 톤이 중국, 총 선적량의 2.9%인 3,900만 톤이 한국으로 수출된 것으로 분석됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-trade-still-underwhelming/>

류희영 연구원

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

2. 건화물선<sup>1)</sup>

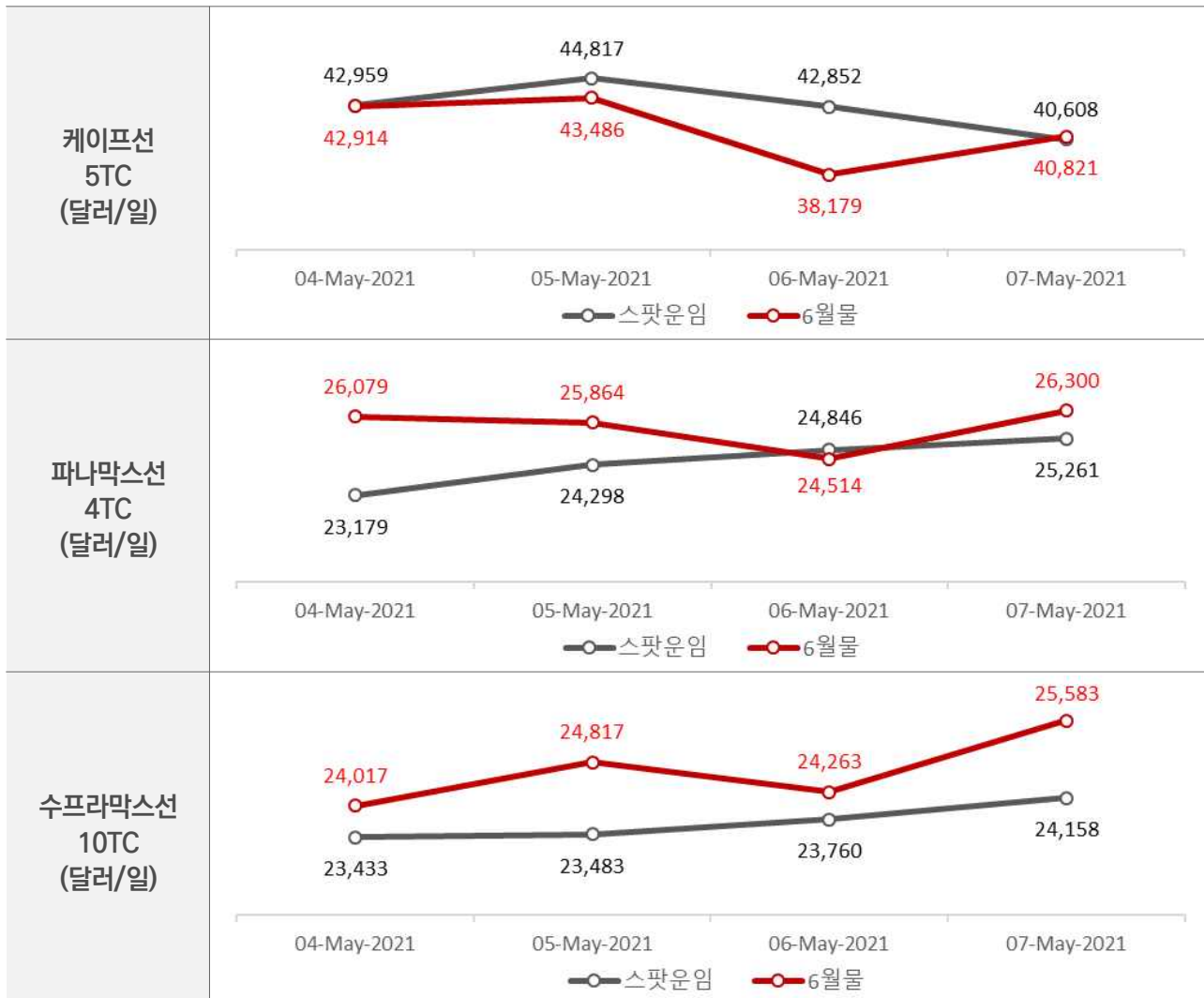
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

## 1 주간평균운임전망

구분	5월 2주(전망)		5월 1주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 6월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▲	42,809	▲ 4,446	11.6%	41,350	▲ 5,556	15.5%
파나마선 4TC (달러/일)	▼	▲	24,396	▲ 2,270	10.3%	25,689	▲ 2,355	10.1%
수프라막스선 10TC (달러/일)	▼	▲	23,709	▲ 230	1.0%	24,670	▲ 2,039	9.0%

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



자료: Clarkson, Baltic Exchange

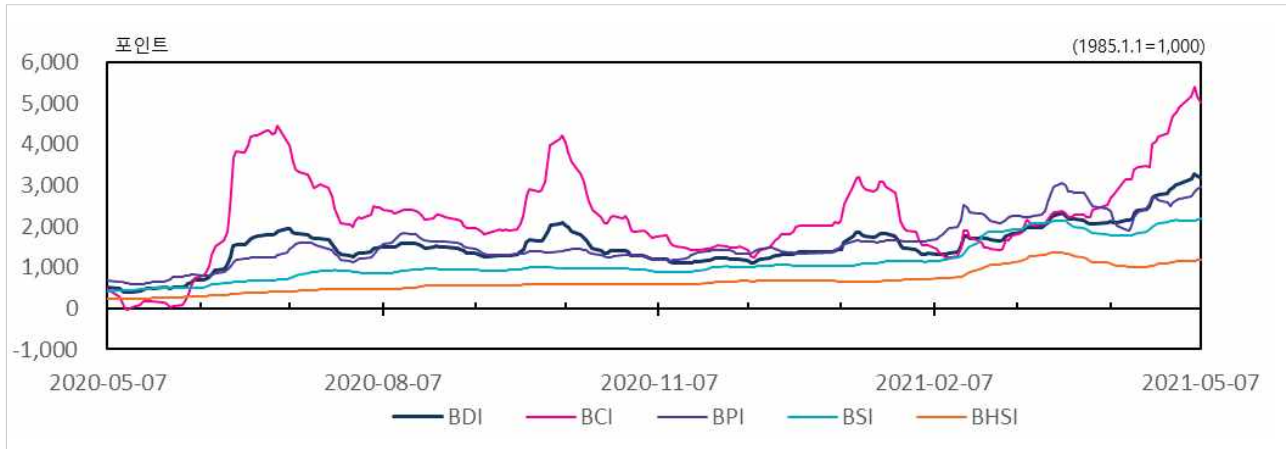
1) 5월 1주 운임평균은 볼틱에서 5월 3일자료 미공시로 인하여 5월 4일부터 7일까지 4일 평균임





## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

		5월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	3,205	262	1,303	3,266	1,975	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	42,809	4,446	10,304	44,817	21,220	10,304	40,608	20,137
	파나막스(4TC)	24,396	2,270	10,936	26,184	18,194	10,590	26,184	17,808
	수프라막스(10TC)	23,709	230	11,242	24,158	18,012	11,242	23,661	17,662
	핸디(6TC)	19,132	862	9,729	22,518	15,455	9,729	22,518	15,217
1년 용선료	케이프	30,375	625	15,875	30,375	21,099	10,125	19,750	14,808
	파나막스	22,125	500	11,200	22,125	16,022	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	18,375	-500	10,563	18,875	15,138	8,250	10,625	9,834
	핸디	15,625	625	9,063	16,125	12,760	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 6월물		2021년 3분기물		2021년물		2022년물	
		5월 1주	전주대비	5월 1주	전주대비	5월 1주	전주대비	5월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	41,350	5,556	33,452	3,725	29,065	2,226	21,100	1,294
	파나막스(4TC)	25,689	2,355	23,067	2,696	21,349	1,342	15,819	1,301
	수프라막스(10TC)	24,670	2,039	21,355	2,222	20,097	980	14,306	860
	핸디(6TC)	20,378	1,566	17,505	1,327	19,835	2,087	11,119	407

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



## 2 시장동향

## 원자재 가격

달러/톤

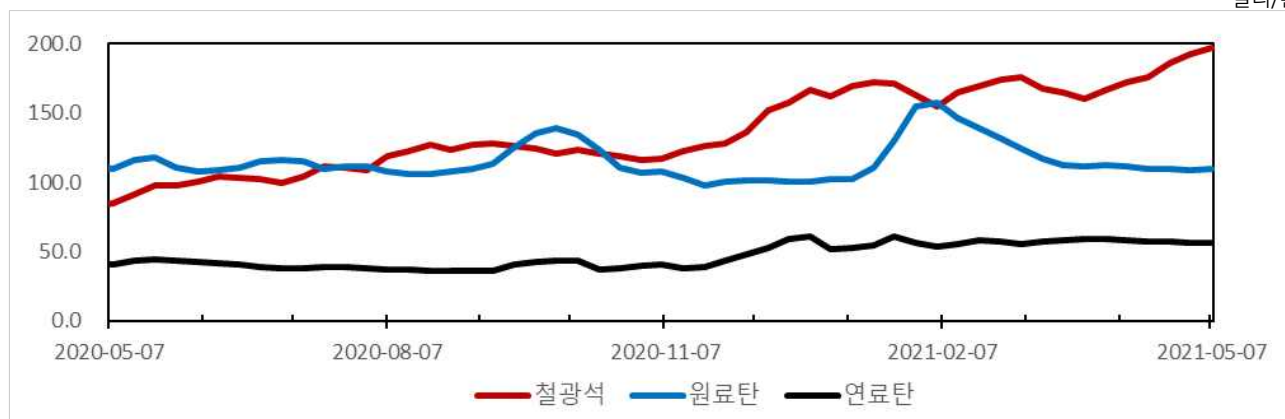
구분	2021년						2020년			
	5월 1주	4월 5주	전주대비차이				5월 1주	연평균	최저	최고
철광석	196.9	192.4	▲	4.5	2.3	%	83.1	108.0	82.4	167.3
원료탄	109.4	108.4	▲	1.0	1.0	%	112.5	124.2	97.9	163.2
연료탄	56.1	56.6	▼	-0.4	-0.8	%	42.3	45.9	36.1	61.2
대두	570.5	559.2	▲	11.4	2.0	%	309.4	348.7	306.5	461.3
옥수수	278.4	258.1	▲	20.3	7.9	%	124.3	142.9	122.5	175.4

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

## 철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

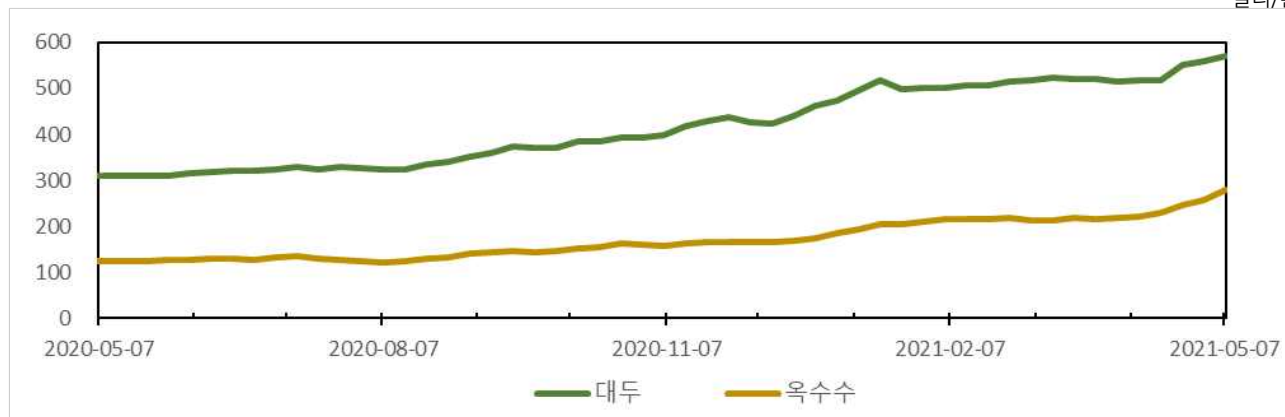
달러/톤



자료: Clarkson

## 곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주 대비 11.6% 상승한 42,809달러/일 기록

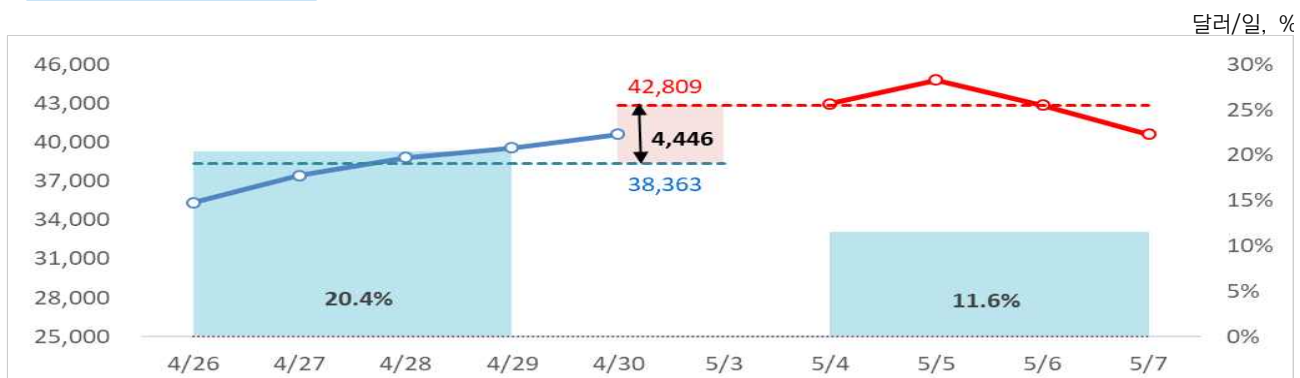
(운임) 케이프선 주간평균운임, 40,000달러대 돌파

● 6월물 FFA가격이 스팟운임보다 저평가 상태임

(동향) 운임 상승 요인 우세, 중국 제철소의 롤마진 증가로 철광석에 대한 수요 지속 증가 기대

- 중국 노동절 연휴(5/1~5/5)기간 동안 잠시 주춤했던 철광석 거래가 재개되면서 주간평균운임이 상승함
- 수요 증가로 중국 칭다오항 도착 기준 철광석 수입가격(CFR)이 톤당 200달러를 상회함
- 중국 정부가 탄소 배출 저감을 위해 철강재 감산 정책을 추진하고 있으나, 중국 제철소들은 롤마진(Roll Margin, 철강 판매가에 원재료 가격을 뺀 값) 증가로 인해 오히려 고품위 철광석에 대한 수요가 증가함
- 지난 5월 6일에 중국 국가발전개혁위원회(NDRC, National Development and Reform Commission)가 호주와의 전략경제대화(SED, Strategic Economic Dialogue)를 무기한 중단한다고 발표하면서 철광석 가격이 일부 상승했으나, 이후 양국간 긴장이 철광석 교역에 큰 영향을 미치지 않을 것이라는 전망이 우세함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	5월 1주	4월 5주	전주대비차이	
BCI	5,189	4,626	▲ 564	12.2%
스팟운임(5TC)	42,809	38,363	▲ 4,446	11.6%
용선료	6개월	42,000	▲ 1,000	2.4%
	1년	30,375	▲ 625	2.1%
	5년	19,625	▲ 250	1.3%
FFA	6월물	41,350	▲ 5,556	15.5%
	3분기	33,452	▲ 3,725	12.5%
	21년	29,065	▲ 2,226	8.3%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

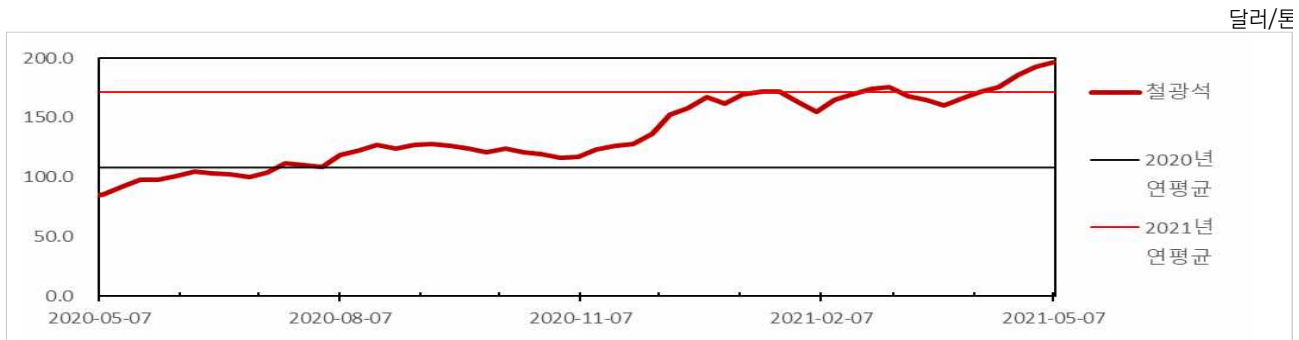




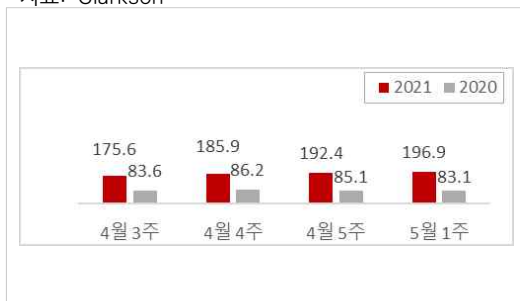
## 3 케이프선-동향분석

■ 철광석 가격 : 지난 주 대비 2.3% 상승한 196.9달러/톤

## 철광석 가격 추이



자료: Clarkson

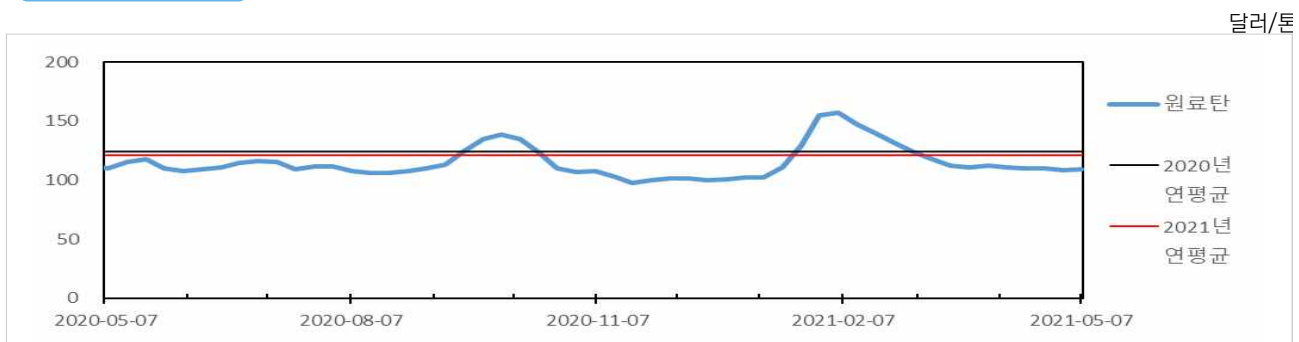


자료: Clarkson

구분	철광석 가격	전주대비차이		
4월 3주	175.6	▲	3.7	2.2 %
4월 4주	185.9	▲	10.3	5.8 %
4월 5주	192.4	▲	6.5	3.5 %
5월 1주	196.9	▲	4.5	2.3 %

■ 원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.3% 상승한 109.4달러/톤

## 원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



자료: Clarkson

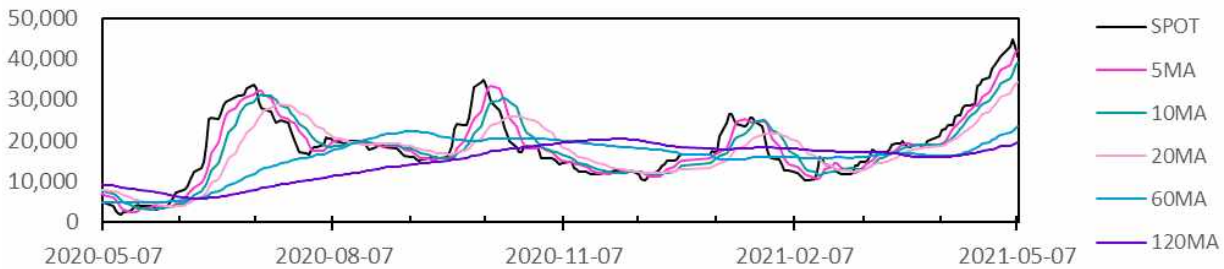
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
4월 3주	110.1	▼	-1.0	-0.9 %
4월 4주	110.2	▼	0.1	0.0 %
4월 5주	108.4	▼	0.9	0.9 %
5월 1주	109.4	▼	1.4	1.3 %



## 3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



## 3 케이프선-운임전망

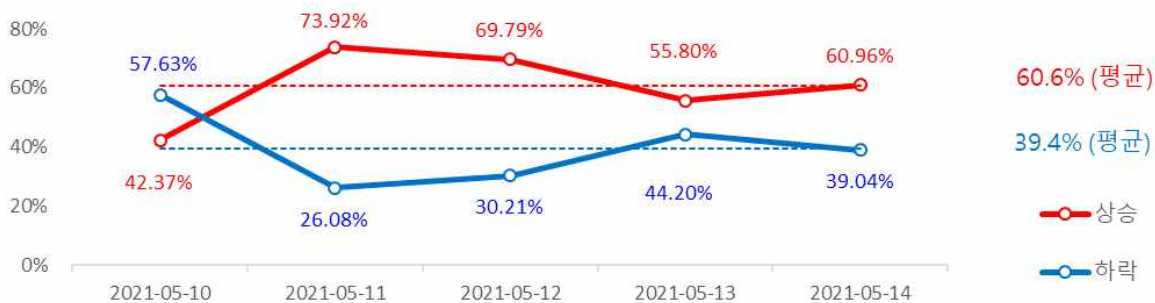
| 5월 2주('21.5.10~'21.5.14)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▲

## I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

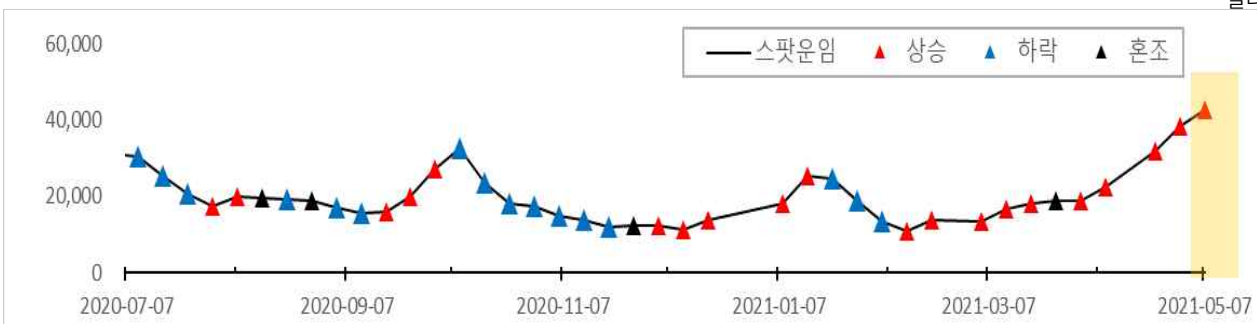
%



## I (시계열) 케이프선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



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



## 3 파나막스선-동향분석

■ 파나막스선 : 지난 주 대비 10.3% 상승한 24,396달러/일 기록

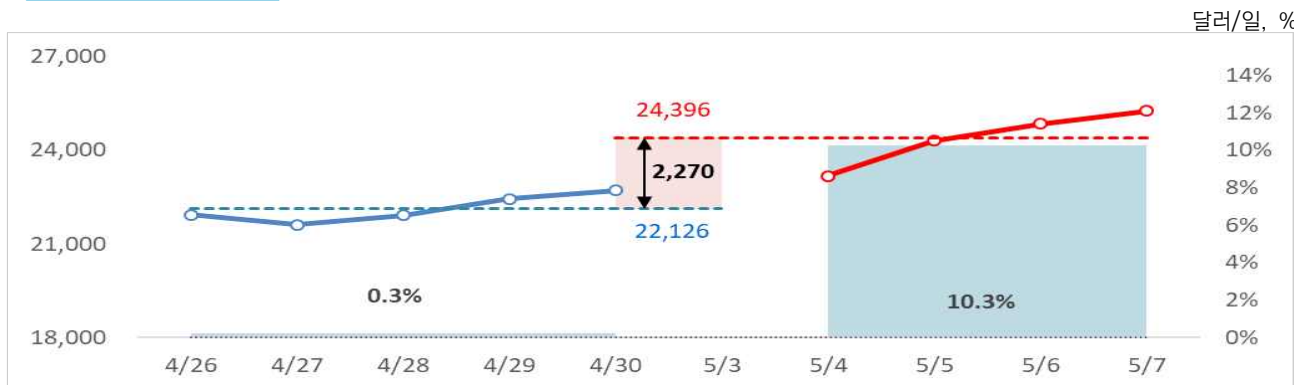
(운임) 운임의 완만한 상승세 지속

- 3분기 FFA가격이 주간평균운임보다 저평가됨

(동향) 운임 상승요인 우세, 여전한 브라질 곡물 수출항의 체선현상과 대두에 대한 중국의 강력한 수요

- SSY는 브라질의 대두 수확이 본격화되면서 곡물 수출항에서 발생한 체선현상이 해소되기 시작했으나, 여전히 76척(40-99,999 DWT급, 5월 3일 기준)의 선박이 3개월 전부터 입항 대기 중이며, 브라질산 대두에 대한 시장 수요가 증가하고 있는 상황에서 옥수수과 설탕 수출 시즌까지 겹치면서 체선현상이 3분기까지 지속될 전망
- 브라질 곡물항의 체선현상은 폭우로 인해 대두 수확이 지연되면서 발생했으며, 지난 3월 16일에 입항 대기 중인 선박은 146척에 달했던 것으로 파악됨
- 중국이 4월 한 달 동안 브라질로부터 수입한 대두량은 전년대비 11% 증가한 745만 톤으로 집계되며, 5월까지 브라질산 대두에 대한 중국의 수요가 이어질 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	5월 1주	4월 5주	전주대비차이	
BPI	2,859	2,597	▲ 262	10.1 %
스팟운임(4TC)	24,396	22,126	▲ 2,270	10.3 %
용선료	6개월	23,875	▲ 625	2.7 %
	1년	22,125	▲ 500	2.3 %
	5년	13,125	▲ 125	1.0 %
FFA	6월물	25,689	▲ 2,355	10.1 %
	3분기	23,067	▲ 2,696	13.2 %
	21년	21,349	▲ 1,342	6.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

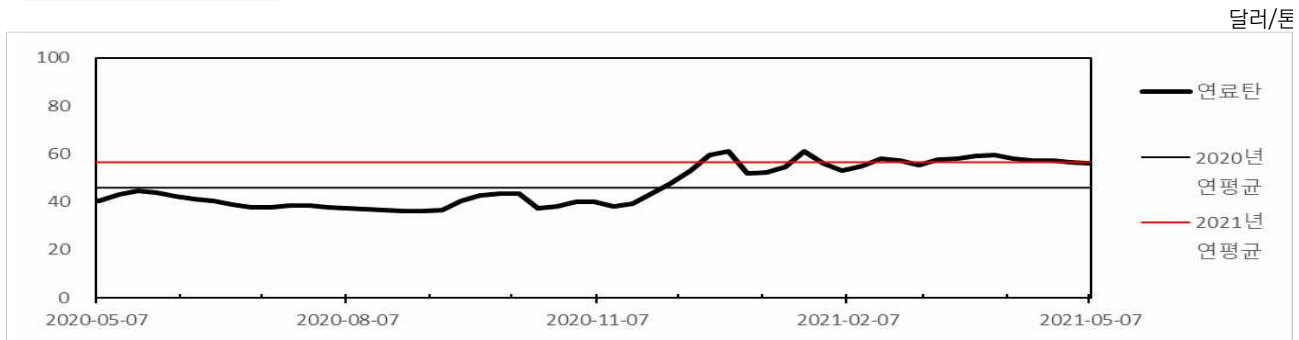
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



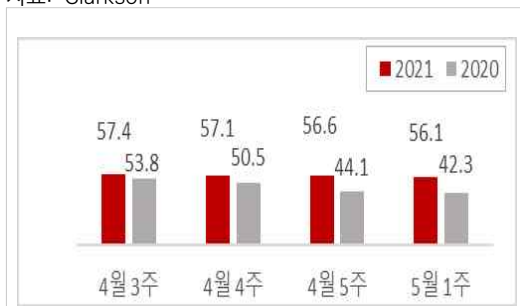
### 3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 0.8% 하락한 56.1달러/톤

#### 연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



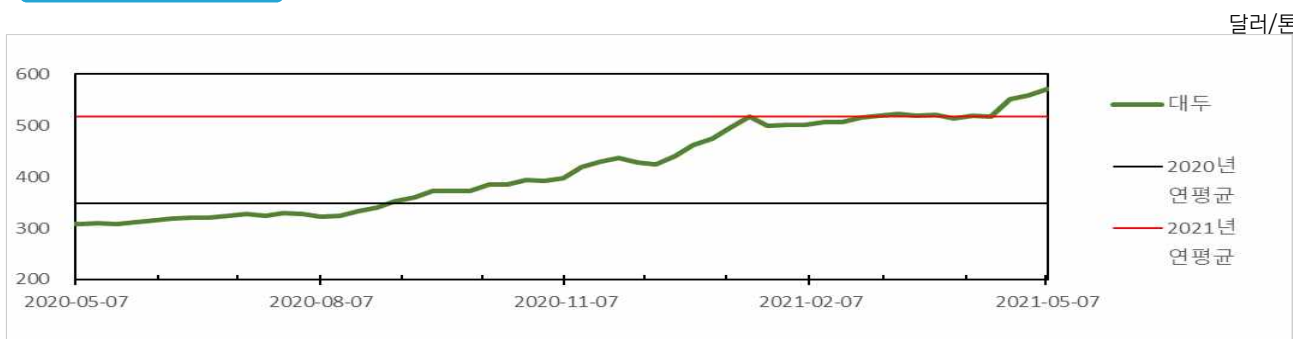
달러/톤

구분	연료탄가격	전주대비차이		
4월 3주	57.4	▼ -0.7	-1.2	%
4월 4주	57.1	▼ -0.3	-0.5	%
4월 5주	56.6	▼ -0.5	-0.9	%
5월 1주	56.1	▼ -0.4	-0.8	%

자료: Clarkson

대두 가격 : 지난 주 대비 2.0% 상승한 570.5달러/톤

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



달러/톤

구분	대두 가격	전주대비차이		
4월 3주	516.8	▼ -1.9	-0.4	%
4월 4주	550.6	▲ 33.7	6.5	%
4월 5주	559.2	▲ 8.6	1.6	%
5월 1주	570.5	▲ 11.4	2.0	%

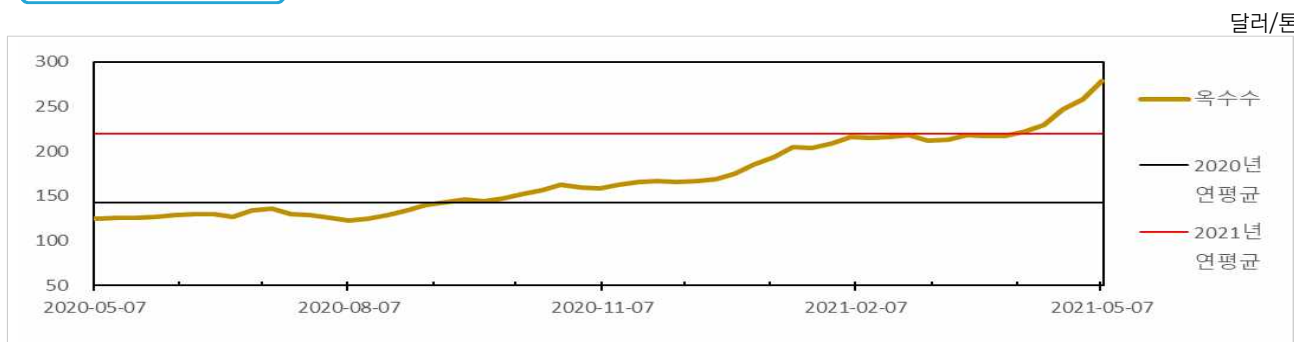
자료: 시카고상품거래소(CBOT)



## 3 파나막스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 7.9% 상승한 278.4달러/톤

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

구분	옥수수 가격	전주대비차이		
4월 3주	229.8	▲ 7.4	3.3	%
4월 4주	246.4	▲ 16.7	7.2	%
4월 5주	258.1	▲ 11.6	4.7	%
5월 1주	278.4	▲ 20.3	7.9	%

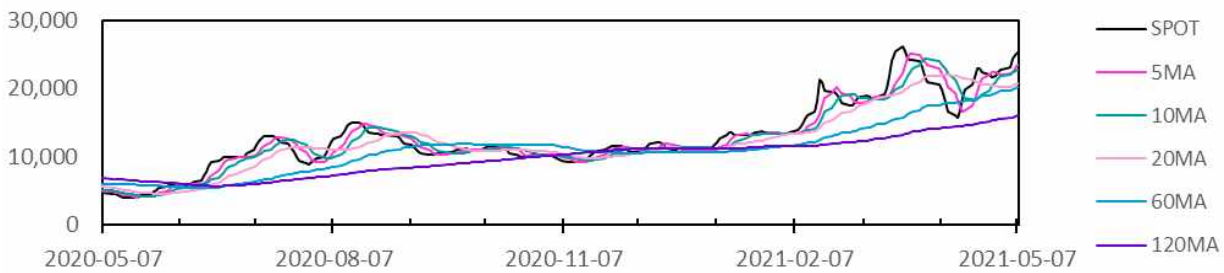




### 3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



### 3 파나막스선-운임전망

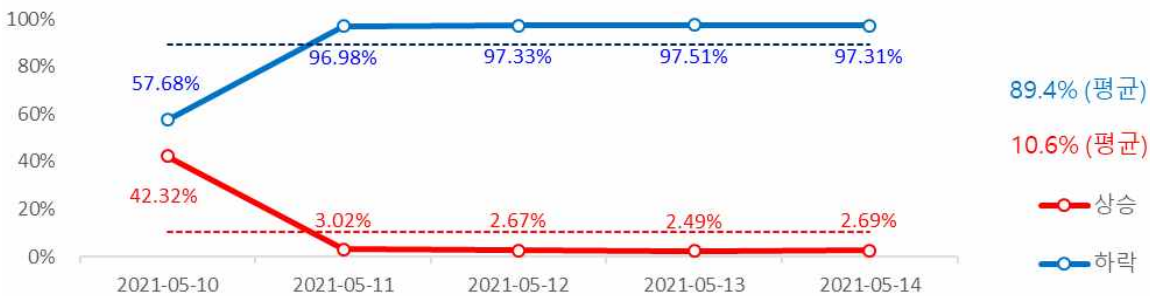
| 5월 2주('21.5.10~'21.5.14)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▲

#### I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

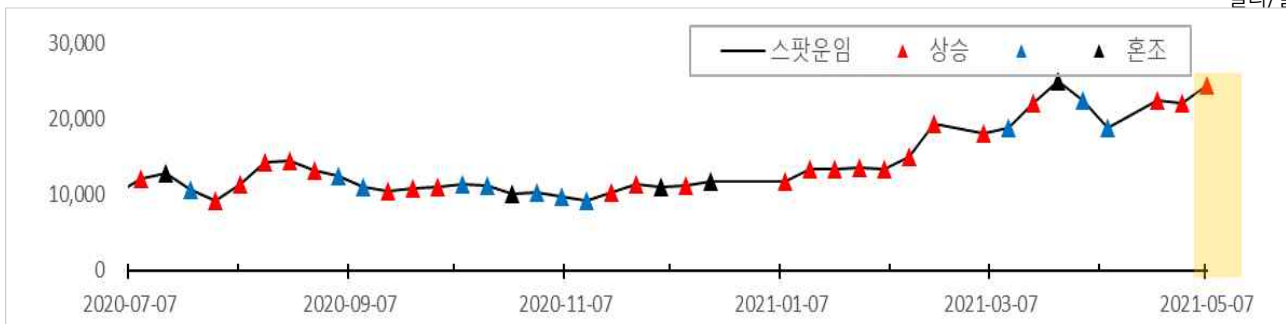
%



#### I (시계열) 파나막스선 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 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 1.0% 상승한 23,709달러/일 기록

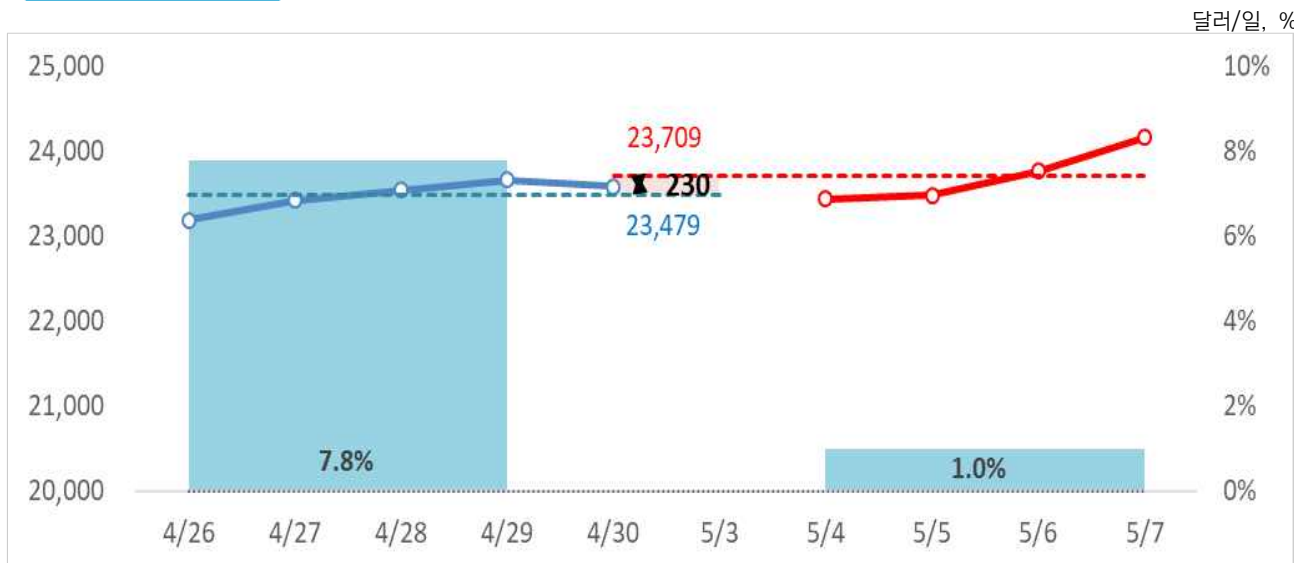
(운임) 수프라막스선 운임, 23,000달러대 기록

- 상승폭은 축소되었으나, 완만한 상승추세를 보임

(동향) 운임 상승요인 우세, 인도를 경유한 선박의 입항 대기 또는 금지 조치

- 코로나19 확산 방지를 위해 중국, 아랍에미리트, 싱가포르 등에서 인도를 경유하거나 입항 기록이 있는 선박의 자국내 입항을 금지한다는 소식이 전해짐

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분		5월 1주	4월 5주	전주대비차이		
BSI		2,155	2,134	▲ 21	1.0	%
스팟운임(10TC)		23,709	23,479	▲ 230	1.0	%
용선료	6개월	25,875	26,500	▼ -625	-2.4	%
	1년	18,375	18,875	▼ -500	-2.6	%
	5년	10,500	10,375	▲ 125	1.2	%
FFA	6월물	24,670	22,631	▲ 2,039	9.0	%
	3분기	21,355	19,133	▲ 2,222	11.6	%
	21년	20,097	19,118	▲ 980	5.1	%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

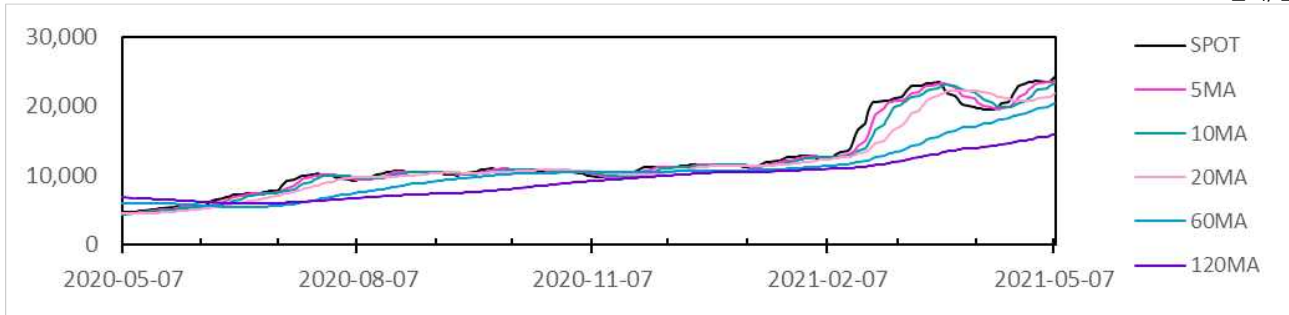
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



## 3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



## 3 수프라막스선-운임전망

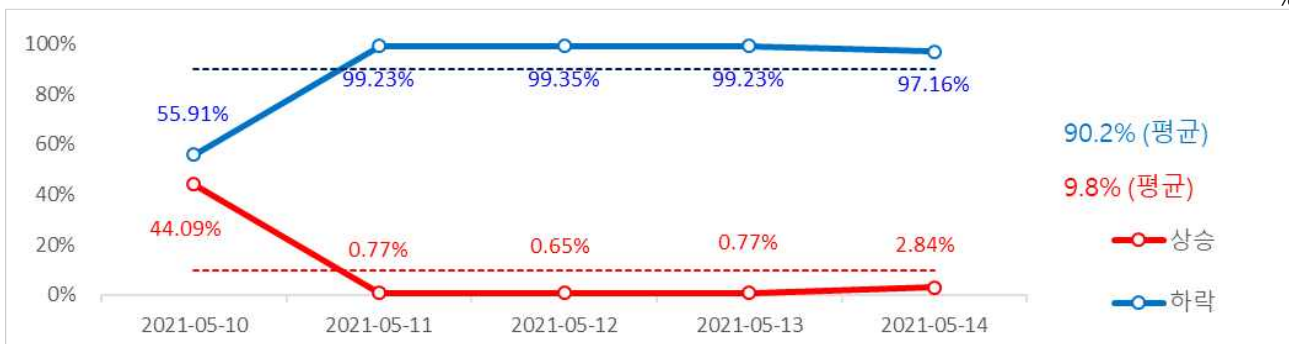
| 5월 2주('21.5.10~'21.5.14)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▲

## I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

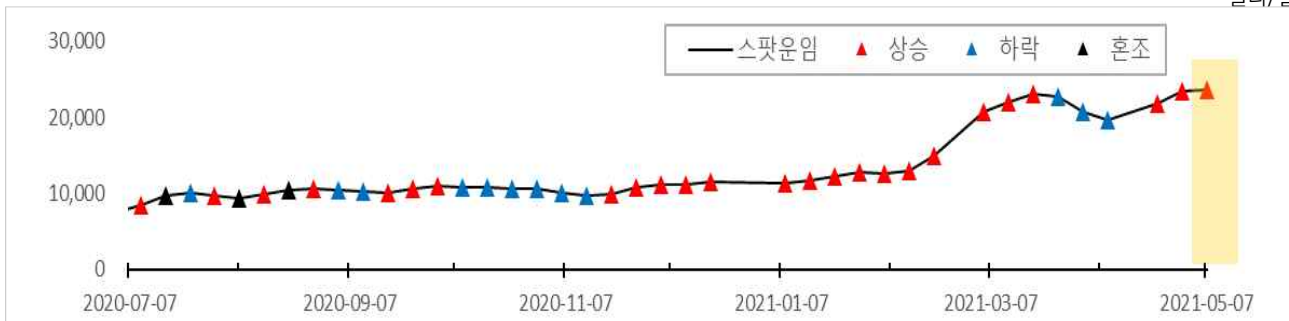
%



## I (시계열) 수프라막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

달러/일



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



## 3. 컨테이너선

최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4636

## 1 동향분석

I 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 5.58 하락한 3,095.16을 기록

## (운임) 원양항로의 운임 강세 지속

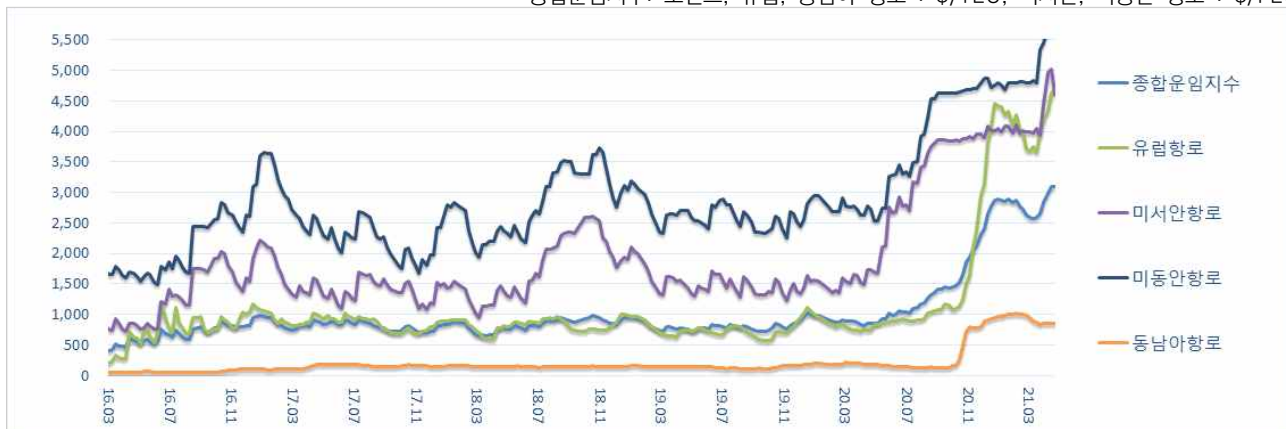
- 북미 서부항로, 인트라 항로 운임이 하락했지만 유럽, 북미 동안운임은 최고치를 경신함. 항만 생산성이 단기적으로 개선되기 힘들 것으로 예상되어 컨테이너 선박 및 박스 수급에 부정적임

## (현황) 화주, 공급부족으로 적재 공간 확보에 안간힘

- 원양항로의 수급불안으로 컨테이너 슬롯 예약률은 이미 100%를 넘어섬. 화주는 적재 공간 확보를 위해 컨테이너 당 1,500~2,500달러의 추가요금을 지불하는 상황으로 최근 아시아-유럽항로의 긴급선적에 대해서는 약 18,000달러/FEU의 요금이 부과됨
- 화주는 선복확보를 위해 장기계약 비중을 늘림. 머스크는 올해 원양항로 장기계약 비중이 50% 이상인 것으로 알려짐

## 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

		5월 1주	전주대비	2021년			2020년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	3,095	-5.6	2,571	3,100	2,810	818	2,641	1,234
		유럽항로	4,678	48	3,651	4,678	4,153	725	3,797	1,146
		미서안항로	4,608	-415	3,931	5,023	4,172	1,361	4,080	2,719
		미동안항로	7,036	617	4,679	7,036	5,098	2,542	4,876	3,587
		한국항로	306	-6	196	323	280.3	116	206	133
		일본항로	257	-2	251	265	258	230	255	241
		동남아항로	840	-3	840	1,017	934.5	130	910	264

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

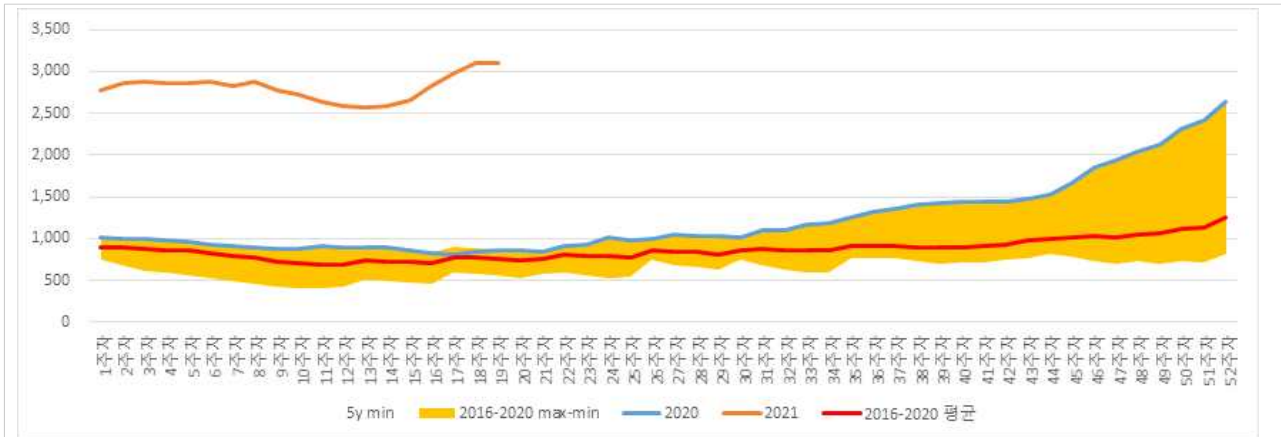




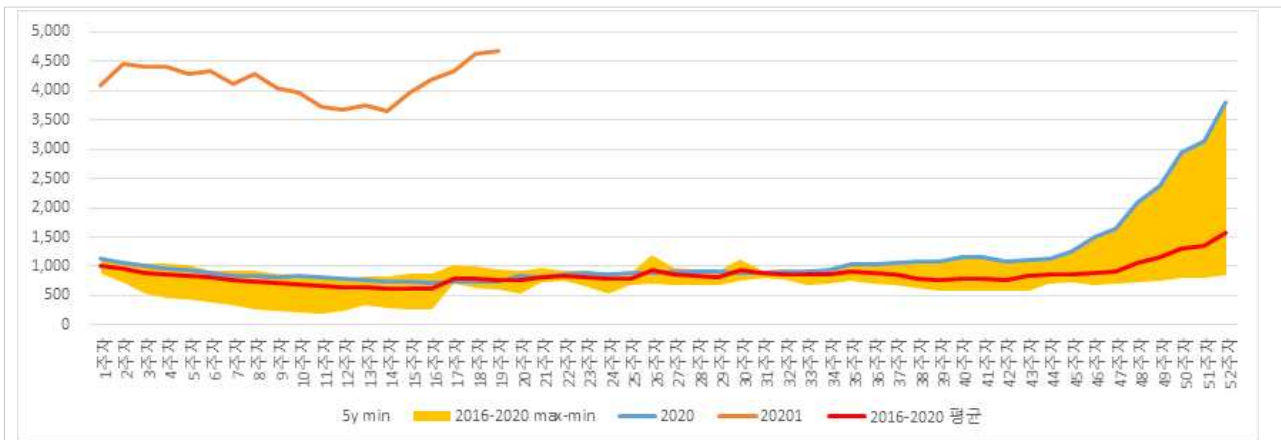
2 운임전망

| 5월 2주('21.5.10~'21.5.14)

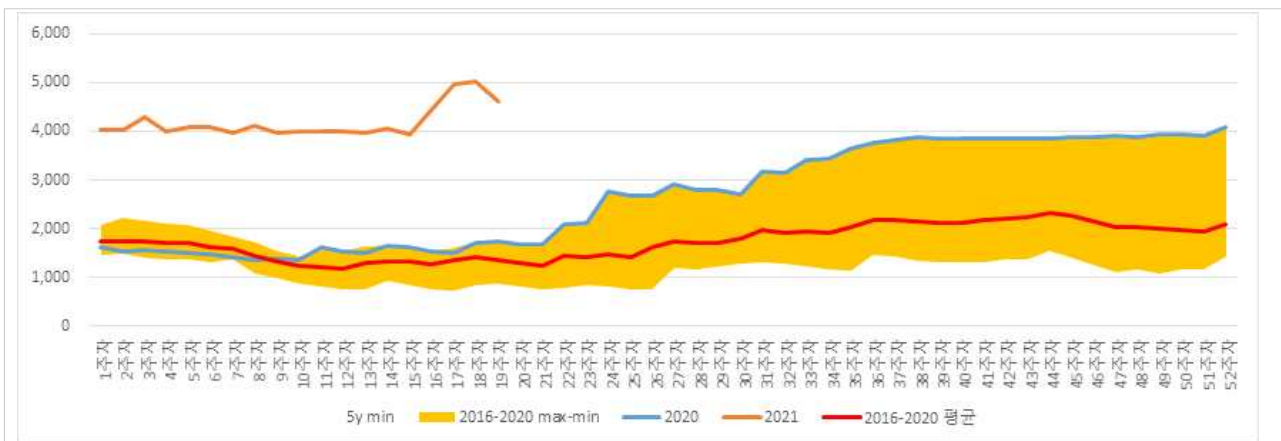
SCFI 지수는 수급불안에 따라 높은 운임 수준 지속 전망



아시아-유럽운임은 수급불안 지속으로 높은 운임 수준 유지되지만 전주대비 소폭 하락 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 수급불안 지속으로 4,000달러/FEU 이상의 높은 운임 유지 전망







## 4. 탱커선

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

## 1 유조선-동향분석

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주 대비 2.6p 하락한 32.7 기록

(운임) 전주 대비 유조선 항로는 대부분의 항로에서 하락추이를 나타냄

(달러/톤)

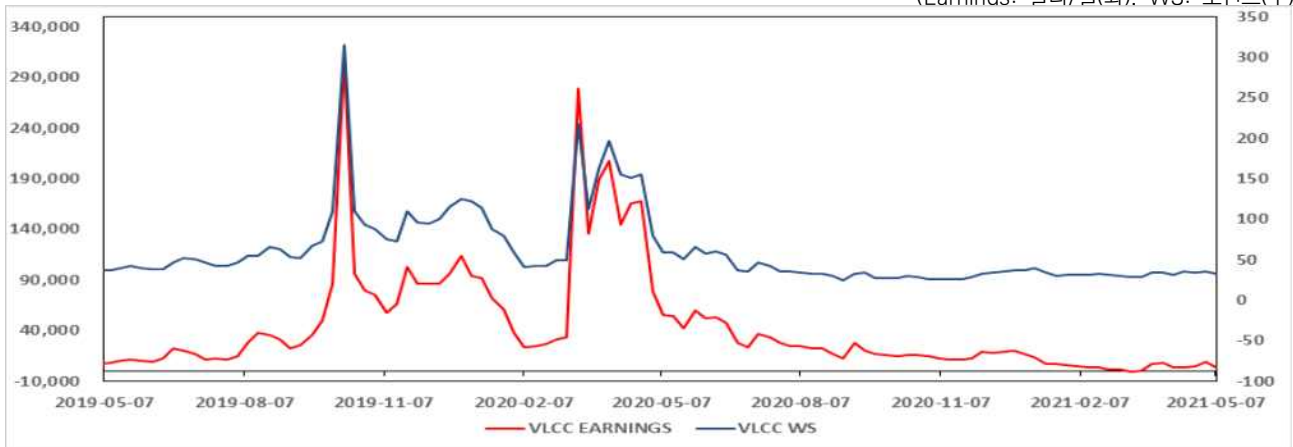
구분	WS	전주대비차이		
5월 1주	32.7	▼ 2.6	7.4	%
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	19.0	▼ 1.0	5.0	%
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	32.0	▼ 4.0	11.1	%
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	35.0	▼ 7.0	16.7	%

(동향) 인도의 COVID-19 급증에 따른 물동량 감소와 동아시아 지역의 5월 연휴로 인한 성약 감소로 하락세를 보임

- 인도의 COVID-19 재유행에 따른 확산세로 인해 원유 수송량 둔화현상이 나타나고 있으며, 중국, 일본 등 동아시아 지역의 5월 연휴로 인해 성약 체결이 감소하면서 대부분의 유조선 항로가 하락세를 보임
- 향후 COVID-19 백신 보급 확산과 OPEC+의 5월 증산계획으로 인한 석유 수요 회복세 등이 유조선 시장에 긍정적 요인으로 작용할 것으로 기대됨

## VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 유조선 운임

(운임지수: WS 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	32.7	-2.6	28.4	40.0	32.7	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	-286	-1,659	-6,779	14,966	194	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	22,500	-	22,500	25,125	23,204	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

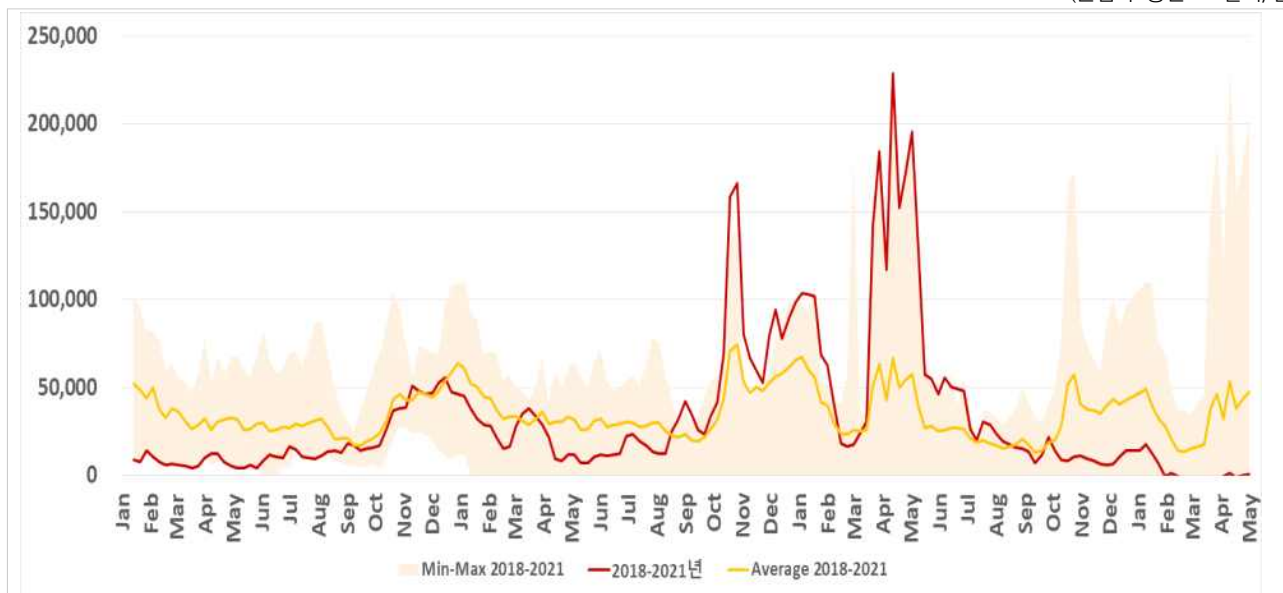


## 1 유조선-기술분석

추세선(붉은색)은 최저치에 근접한 수준에 머물러오다 4월 소폭 반등 후 다시 하락 추이를 보임

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

(운임과 용선료: 달러/일)

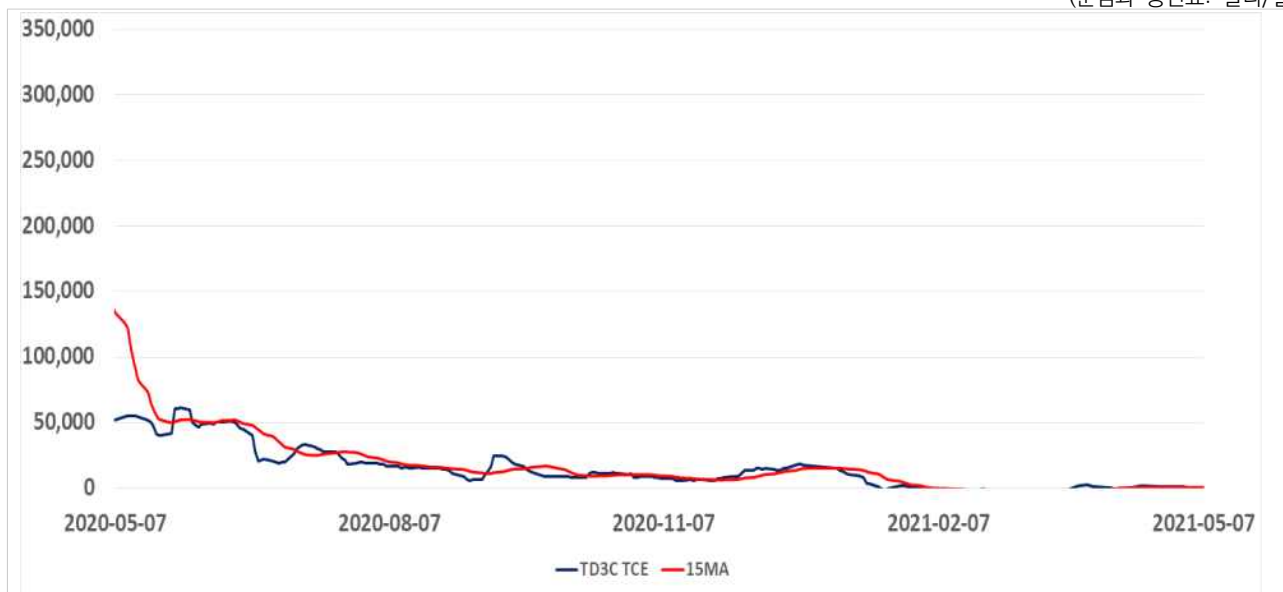


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 근접해 있으며 전주 대비 하락 추이를 보임

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



## 2 석유제품선-동향분석

I 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주 대비 9.0p 상승한 116.3 기록

(운임) 수급 불균형 현상으로 인한 보험세가 지속되고 있으며 일부 항로는 상승 추이를 보임

(달러/톤)

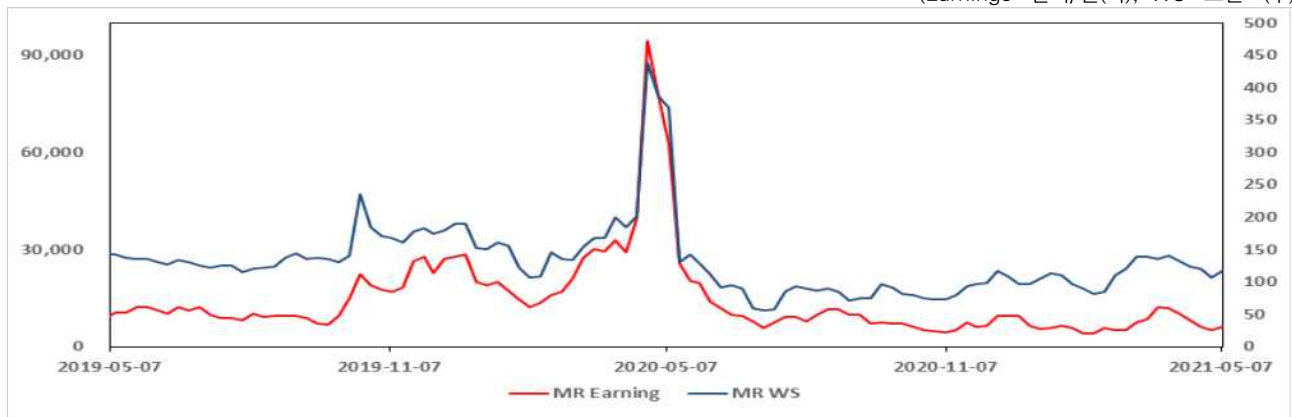
구분	WS	전주대비차이		
5월 1주	116.3	▲	9.0	8.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	70.0	-	0.0	0 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	92.5	▼	12.5	11.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	120.0	▲	15.0	14.3 %

(동향) 사이버 공격으로 인한 미 최대 송유관 마비 사태, 석유제품선 시황에 단기적인 호재로 작용할 것으로 전망됨

- 미국 최대 송유관 운영사인 '콜로니얼 파이프라인'이 랜섬웨어 공격으로 인해 사흘째 가동이 중단되는 비상사태가 발생하면서 유가가 급등할 것으로 우려됨
- 글로벌 금융회사 제프리스(Jefferies)의 해운 분석가들은 이같은 유가 급등 현상으로 인해 MR 탱커 운임 또한 상당 수준 인상될 것이며, 특히 유럽-미주 항로가 수혜를 입을 것으로 예상함

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		5월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	116.3	9.0	80.6	139.7	113.6	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	7,417	-77	1,034	11,650	7,656	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,750	-	11,625	13,000	12,421	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

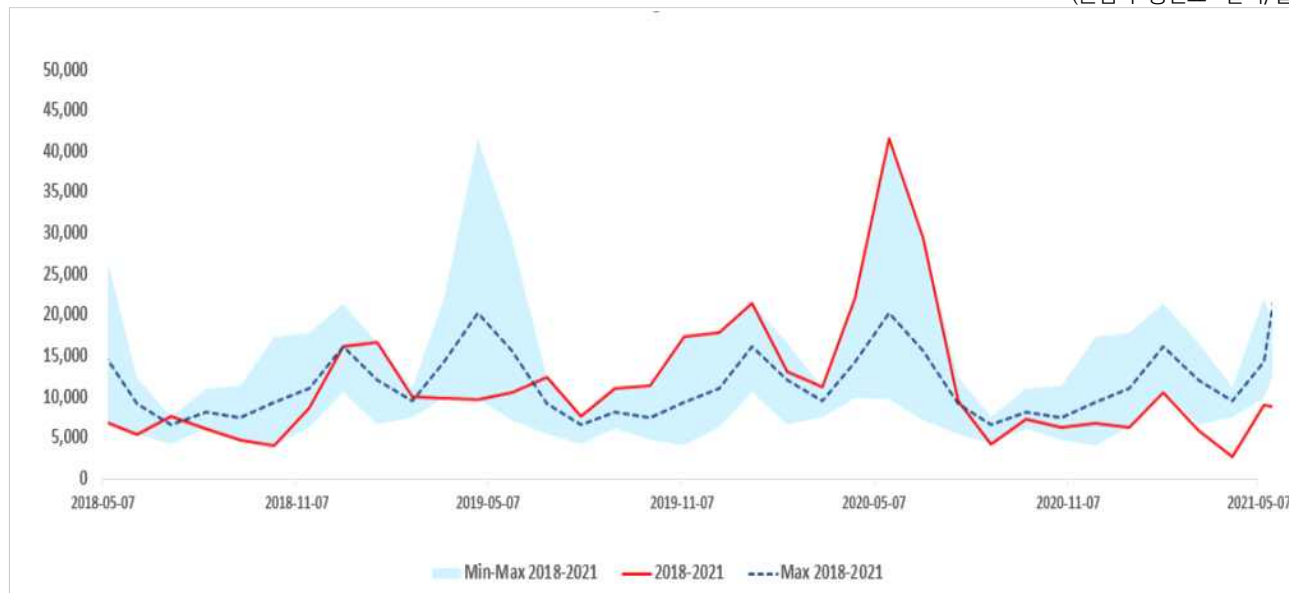


## 2 석유제품선-기술분석

추세선이 3년 평균선과 일정한 수준의 간격을 유지하고 있으며 3월 이후 하락 추이가 지속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket) 3년 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)

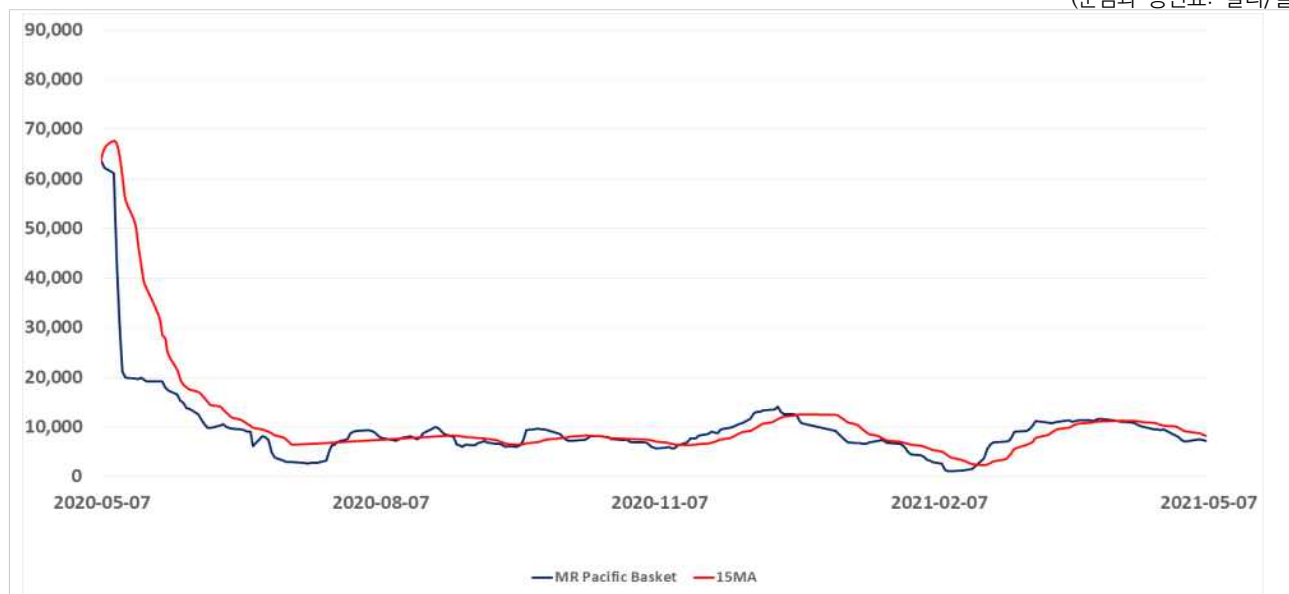


자료: Clarkson

추세선은 4월 이후 소폭 상승 후 약보합세를 보임

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선 시장

### 1 동향분석

■ 건화물선 중고선 지수는 24.45로 전주 24.45 대비 변화 없음

건화물선 운임지수와 중고선 지수

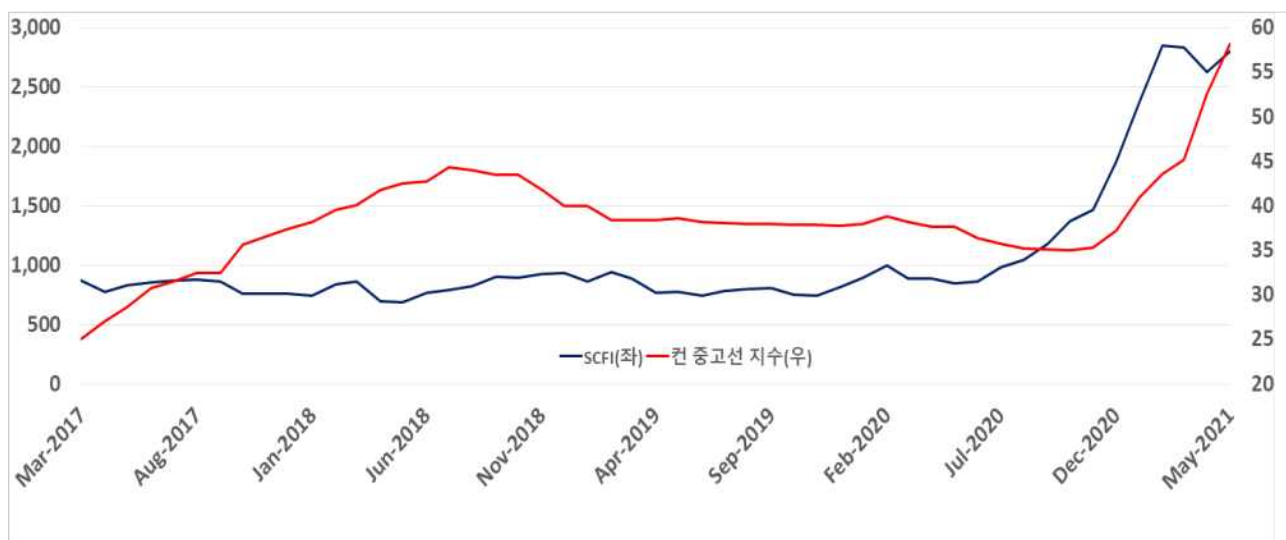


주: 건화물선 중고선지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

자료: Clarkson

■ 컨테이너선 중고선 지수는 58.24로 전주 58.24 대비 변화 없음

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson





## 2 거래실적

| 5월 1주('21.5.3~'21.5.7)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 13건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Jaigarh	2010	82,166	DWT	2021-05-07	19.00	Doun Kisen	Undisclosed interests
Bulk	Fortune Bay	2011	29,092	DWT	2021-05-06	9.50	Meiho Kaiun	Undisclosed interests
Container	Lantau Ace	2001	1,216	TEU	2021-05-06	6.00	Lantau Shipping Co	Undisclosed interests
Container	Lantau Arrow	2001	1,216	TEU	2021-05-06	6.00	Lantau Shipping Co	Undisclosed interests
Container	Arguello	2009	4,228	TEU	2021-05-05	37.50	Borealis Maritime	Clients of SM Line
Bulk	Emerald Star	2014	81,944	DWT	2021-05-05	25.00	Kyowa Kisen	Greek interests
Container	Navios Dedication	2008	4,253	TEU	2021-05-05	34.50	Navios Containers	Oman Shipping Co
Bulk	Neo Beachwood	2011	61,418	DWT	2021-05-05	16.70	Keishin Kaiun K.K.	Undisclosed interests
Bulk	New Emperor	2006	76,585	DWT	2021-05-05	12.00	Shanghai Guohang	Chinese interests
Tanker	SKS Spey	2007	158,843	DWT	2021-05-05	24.00	K. G. Jebsen (KGJS)	Clients of FGAS Petrol Co Ltd
Container	ST Green	2011	2,535	TEU	2021-05-05	22.50	Santoku Shipping	Clients of Sinokor Merchant
Tanker	STI Jermyn	2016	109,999	DWT	2021-05-05	57.40	Scorpio Tankers	Clients of CSSC Shpg Leasing
Tanker	STI Grace	2016	109,999	DWT	2021-05-05		Scorpio Tankers	Clients of CSSC Shpg Leasing



## 6. 주요 해운지표

(2021.5.7.기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	5월 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	69.0	-	69.0	63.0	69.0	66.8	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	22.5	2.5	22.5	14.0	22.5	18.3	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

<b>신조선가 (\$ Million)</b>										
건화물선	Panamax	29.3	0.5	29.3	25.5	29.3	27.3	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	93	1	93	85.0	93	89.6	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	35.5	-	35.5	30.0	35.5	32.1	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

<b>연료유 (\$/Tonne)</b>										
380 CST	Rotterdam	391.8	12.5	391.8	311.3	391.8	359.9	124.8	303.8	246.3
	Singapore	400.5	9	400.5	324.8	410.8	375.8	157.8	388.0	269.7
	Korea	419.5	12.8	419.5	361.8	427.0	399.2	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	406.3	3.5	406.3	325.8	418.0	383.4	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	493.3	12	493.3	387.8	497.3	456.5	179.0	585.3	328.0
	Singapore	513.0	13.3	513.0	413.0	519.8	483.8	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	505.8	9.3	505.8	404.5	591.0	482.2	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

<b>주요 원자재가 (\$)</b>										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	211.9	2.0	195.5	149.6	193.7	169.7	71.7	176.1	106.4
	중국産	232.1	7.6	231.5	174.3	232.1	196.8	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	117.6	5.4	117.6	100.5	114.7	106.2	-	111.8	71.5
	중국産	152.6	5.6	136.1	110.6	181.3	139.3	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주産	152.5	-	152.5	132.8	202.4	162.1	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	246.9	9.3	242.4	234.7	272.5	252.6	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셀)	대두(국제)	1621.0	50	1589.2	1,311.8	1,621.0	1,420.0	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	773.5	31.0	751.2	601.8	773.5	658.2	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

<b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b>										
		1월	2월	3월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계		
ASEAN	수출	7,968	7,247	8,377	23,592	89,017	95,086	100,114		
	수입	5,289	4,816	5,734	15,839	54,830	56,186	59,628		
NAFTA	수출	9,737	7,751	9,512	27,000	87,821	89,839	89,921		
	수입	5,976	6,684	7,444	20,104	68,263	73,797	69,712		
EU	수출	4,785	5,035	6,336	16,156	47,870	52,758	57,676		
	수입	4,823	4,283	6,058	15,165	55,517	55,795	62,296		
BRICs	수출	14,167	13,538	15,991	43,696	155,346	163,882	189,936		
	수입	12,796	10,894	13,107	36,797	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