

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2021년 1월 4주 ■ 발 행 인 장영태

■ 감 수 김태일

■ 자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 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	22

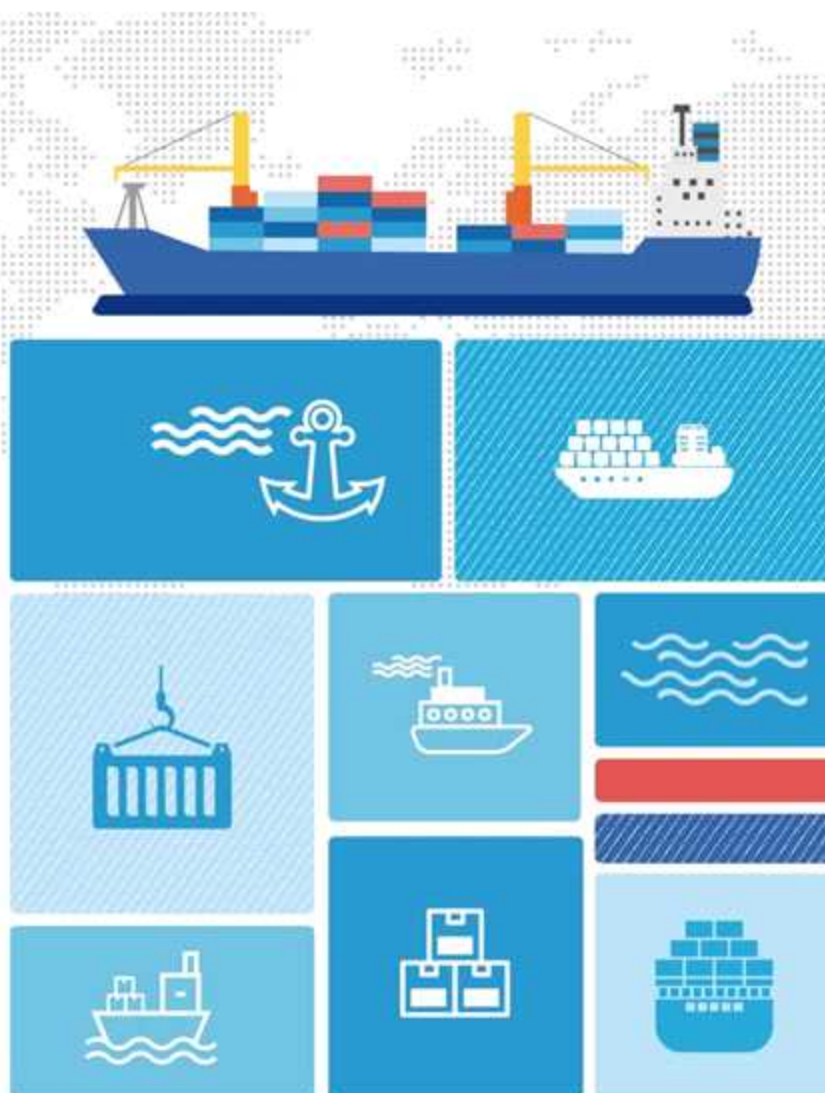
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

■ EIU 설문 조사, 응답자의 70%가 예상보다 빠른 세계 무역 회복 전망

- DP World가 의뢰하고 EIU(Economist Intelligence Unit)에서 진행한 설문조사 결과에 따르면 코로나19로 인한 세계 무역의 둔화가 예상보다 빠르게 회복할 것으로 전망됨
 - 이 설문조사에서 응답자의 70%가 2008년 금융위기보다 세계 무역의 회복 속도가 빠를 것이라고 응답함
 - 2020년 4월 세계무역기구(WTO)는 연말까지 최대 32%의 무역이 감소할 수 있다고 발표하였으나 2020년 12월 현재 9.2%로 감소에 그칠 것으로 예상됨
 - 또한 해외 비즈니스 매출의 영향에 대해 응답자의 42%는 2020년 상반기에는 영향이 없었으며, 20%는 전년과 비교해도 매출 영향이 없다고 응답함
- 응답자의 83%는 코로나19가 제조시설, 물류 공급망의 변화 등 기업 비즈니스를 수행하는 방식에 영향을 미쳤다고 응답함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135450/Global-trade-recovery-faster-than-expected>

최건우 전문연구원

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

■ 머스크, 3년 이내에 친환경 선박 발주

- 세계 최대의 컨테이너 선사인 머스크는 3년 이내에 암모니아 또는 알코올로 운행할 수 있는 최초의 친환경 선박을 발주할 계획이라고 발표함
 - 발주 예정인 친환경 선박은 특정지역만을 운항하는 소형 컨테이너 선박이 될 것이며 친환경 연료(암모니아, 메탄올)에 대한 공급망도 확보할 예정임
 - 머스크는 2030년까지 IMO의 규정에 맞춰 친환경 선대의 구성을 목표로 하고 있으며 최근 탈탄소화 전담부서를 설치함
- 머스크는 CMA CGM이 추진하는 LNG 연료기반의 컨테이너선이 아닌 친환경 연료로 바로 이동하려는 움직임을 보이고 있어 향후 선사들의 신조발주에도 영향을 미칠 것으로 예상됨

자료: <https://www.tradewindsnews.com/containerships/maersk-looking-to-order-first-green-fuel-baby-boxships-within-three-years/2-1-948083>

최건우 전문연구원

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

■ 연료유 인상과 톤마일 증가로 인해 건화물선 운임 당분간 강세 전망

- 스타벌크캐리어(Star Bulk Carrier) 해미쉬(Hamish Norton) 회장은 최근 개최된 웨비나 행사에서 선박연료유 가격 상승이 건화물선 운임에 긍정적으로 작용하고 있으며 당분간 지속될 것으로 전망함
 - 선사들이 선박연료유 가격 상승으로 인한 비용 부담을 선박의 저속운항을 통해 줄이고자 할 것이며, 이는 시장에 투입되는 선박수의 감소로 이어져 결국 운임이 상승할 것으로 예상함
- 또한 해미쉬 회장은 중국과 호주와의 관계 악화가 지속 될 경우 그 여파로 톤마일이 증가해 운임에 긍정적 영향을 줄 것으로 예상함

- 중국과 호주의 무역마찰로 인해 최근 호주산 석탄 가격이 약세를 보임에 따라 인도, 방글라데시아 뿐만 아니라 유럽에서도 호주산 석탄 수입량을 늘리기 때문에 톤마일이 증가
- 중국이 호주산 석탄에 이어 철광석까지 수입을 중단한다면, 중국의 철광석 수요를 브라질, 아프리카 등에서 충족할 것으로 예상되기 때문에 톤마일이 증가

자료: <https://www.tradewindnews.com/bulkers/bulker-owners-expect-a-chinese-new-year-like-no-other-will-keep-rates-firm/2-1-947332>

최건우 전문연구원

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

I 2020년 중국 철광석 수입량 전년 대비 6.5% 증가

- 코로나19의 글로벌 경제 영향에도 불구하고 2020년 중국의 철광석 수입량은 11억 4백만 톤을 기록하며 전년 대비(10억 3,600만 톤) 6.5% 증가한 것으로 파악됨
 - 중국은 세계 철광석 해상 무역의 약 73%를 차지하는 철광석 최대 수입국임
 - 중국의 2020년 철광석 수입량을 분기별로 살펴보면 1분기 2억 5,710만 톤(전년 대비 -2%), 2분기 2억 6,810만 톤(전년 대비 +18.2%), 3분기 2억 9,460만 톤(전년 대비 +9.4%), 4분기 2억 8,380만 톤(전년 대비 +2%)을 기록함
 - 2020년 중국의 철광석 최대 수입 국가는 호주가 차지했으며, 코로나19로 인한 무역 분쟁에도 불구하고 전년 대비 5.9% 증가한 7억 3,170만 톤(중국 전체 철광석 수입량의 66%)을 수입했음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-iron-ore-imports-up-6-5-during-2020/>

김병주 연구원

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

I 영국 CEBR, 코로나19의 영향으로 중국 GDP 2028년 미국 추월 전망 발표

- 영국 경제경영연구소(CEBR: Center for Economics and Business Research)는 지난 연말에 발표한 '세계경제리그테이블 2021'에서 코비드-19로 인한 전 세계 GDP 감소 규모를 약 6조 달러로 추정함
 - 동 자료에 따르면 GDP 성장을 측면에서 아시아 지역이 유럽과 미국보다 부정적 영향을 상대적으로 적게 받아 대륙 간 경제 모멘텀이 재분배된 것으로 분석됨
 - 이러한 경제 모멘텀의 재분배로 인해 기존 전망치보다 5년 빠른 2028년부터 중국이 미국을 제치고 국가별 GDP 규모 1위로 도약할 것으로 전망됨(현재 미국 1위, 중국 2위)
- CEBR은 주요국 경제 성장이 코비드-19 이전 수준으로 회복되는 것을 가정할 경우 중국이 GDP 성장률 8%를 초과해 전 세계 국가들 가운데 1위를 기록할 것으로 전망함
 - 중국의 높은 경제 성장률은 해외로부터 중국으로의 원자재 수입량을 증가시켜 건화물 시장에 긍정적 영향을 미칠 가능성이 높음
 - 미국 선박중개 및 컨설팅사인 포텐앤파트너스(Poten & Partners)에 따르면 2020년 VLCC 원유 화물의 1/5 이상이 중국 관련 화물임
 - 2020년 세계 해상 물동량은 전년 대비 -3%대로 추정되며, 2021년에는 전년 대비 5% 증가, 2022~2024년에는 연평균 3%대 성장률을 기록할 것으로 전망되었음

자료: lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135360/Economic-Outlook-Vaccine-rollout-key-to-rebound-inglobal-economy(로그인 필요)

안영균 전문연구원 / 류희영 연구원

051-797-4643, ahnyg@kmi.re.kr / 051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr

IHS Markit, 수요 회복으로 2021년 부유식 저장소 감소 전망

- IHS Markit에 따르면 올해는 원유 및 석유제품을 해상에 저장할 유인이 거의 없는 관계로 유조선이나 제품선을 부유식 저장소(floating storage)로 사용하는 사례가 줄어들 것으로 전망함
 - 최근 미국과 유럽에서 코로나 재확산으로 인한 락다운(lock-down) 실시로 인해 수요가 감소했음에도 불구하고 석유 공급량을 제한하는 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries)와 러시아의 공급 제한 노력으로 유가는 안정적인 추세를 나타내고 있음
 - 최근의 유가 회복세와 OPEC+의 감산 노력으로 인해 부유식 저장소에 대한 유인이 사라진 상태임
- IHS Markit에 따르면 2021년 1월 8일 기준 부유식 저장소에 저장된 원유는 5천만 배럴 미만으로 2020년 2분기의 2억 2천 2백만 배럴 대비 약 1/4 이상 감소한 상태임
 - 석유제품의 경우도 1월 8일 기준 부유식 저장소에 저장된 석유제품 규모는 약 2천만 배럴로, 이는 2020년 5월 13일의 8,400만 배럴 대비 약 1/4 이상 감소한 것임
- 지역적 불균형으로 인한 부유식 저장소 수요는 때때로 발생 할 수 있음
 - 최근 락다운으로 인해 유럽 지역의 부유식 저장소 수요는 일부 증가한 상태임

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/2021-will-see-end-of-floating-storage-with-oil-recovery-analyst-says/2-1-944288>(로그인 필요)

안영균 전문연구원 / 류희영 연구원

051-797-4643, ahnyg@kmi.re.kr / 051-797-4634, hyryu@kmi.re.kr

2. 건화물선 - 주간 동향

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

1) 금주 예측 ('21.1.25~'21.1.29)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	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 ('21.1.18~'21.1.22)

Ⅰ 호주 주요 철광석 수출 터미널에 사이클론 발생, 철광석 공급 차질 우려 확산

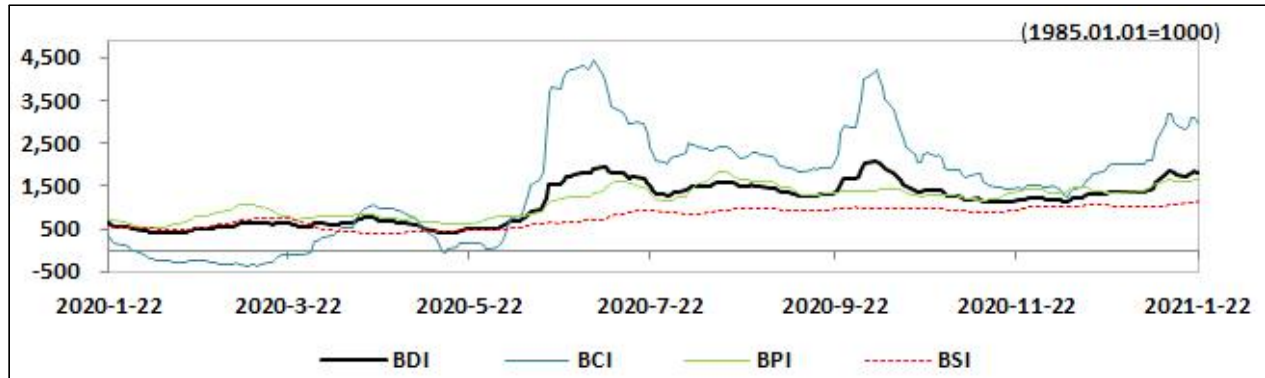
지난주 케이프선 주간평균 운임은 24,678달러/일로 이 전주 대비 2.4% 하락했으나, 여전히 높은 수준임. 지난 1월 20일에 호주의 주요 철광석 수출 터미널인 포트 헤드랜드(Port Headland)에 사이클론이 발생해 정박지에 있던 선박에게 피항을 명령했다는 소식이 전해짐. 이로 인해 호주산 철광석 공급에 대한 우려가 확산되면서 서호주 출발 중국 도착 항로의 운임에 부정적 영향을 초래함. 반면 브라질 출발 중국 도착 항로 운임은 중국의 철광석, 석탄 수요 강세로 상승했으며, 이는 전반적인 케이프선 운임의 낙폭을 줄이는데 기여함

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 13,324달러/일로 보험세를 기록함. 중국이 돼지 사료로 활용하고 있는 미국산 대두 수입량이 증가하고 있음. 이는 올해 상반기에 아프리카 돼지 열병의 발병으로 줄어들었던 돼지 개체수가 다시 늘어날 것으로 예상하기 때문임.

지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 이 전주 대비 5.0% 상승한 12,308달러/일을 기록함. 중국의 인도네시아 석탄 수요가 증가하고 있으며, ECSA와 USG 곡물 물동량이 시장에 유입되고 있기 때문임. 이러한 화물 수송 수요를 바탕으로 시장에 공급되는 선박수도 줄고 있음

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)		(1.22)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,796	(-6)	393	2,097	1,063	595	2,518	1,354
	케이프(5TC) ⁸⁾	24,678	(-599)	1,992	3,345	4,208	3,460	38,012	18,025
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	13,324	(1)	3,345	15,079	11,631	4,435	18,116	11,112
	수프라막스(10TC)	12,308	(587)	4,208	11,631	8,189	4,837	15,233	9,948
	핸디(6TC)	9,933	(177)	2,142	10,239	6,037	4,198	10,067	7,189
	케이프	18,000	(-1,000)	10,125	19,750	14,808	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	13,425	(900)	8,425	12,750	10,530	9,875	14,750	11,877
	수프라막스	12,125	(188)	8,250	10,625	9,8344	9,500	12,500	10,862
	핸디	9,688	(63)	7,313	9,063	8,285	8,250	9,500	8,886
건화물선 시장(FFA)		(1.22)							
		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)	14,400	(-938)	13,132	(-3,547)	15,846	(-444)	14,225	(-325)
	파나막스(4TC)	12,166	(200)	12,477	(148)	12,273	(19)	10,578	(-269)
	수프라막스(10TC)	11,668	(575)	11,663	(327)	11,096	(157)	10,429	(-128)
	핸디(6TC)	8,525	(-991)	8,811	(-1,084)	8,575	(986)	6,738	(-2,316)

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

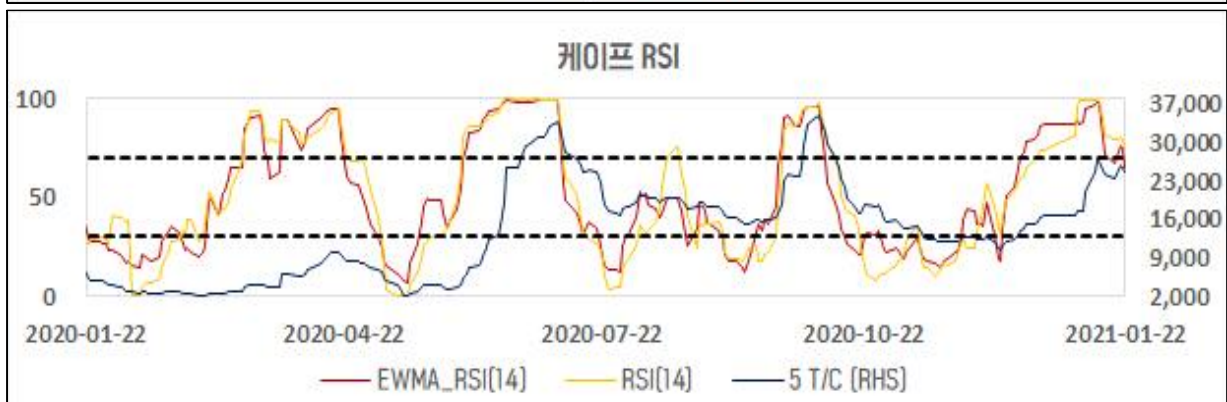
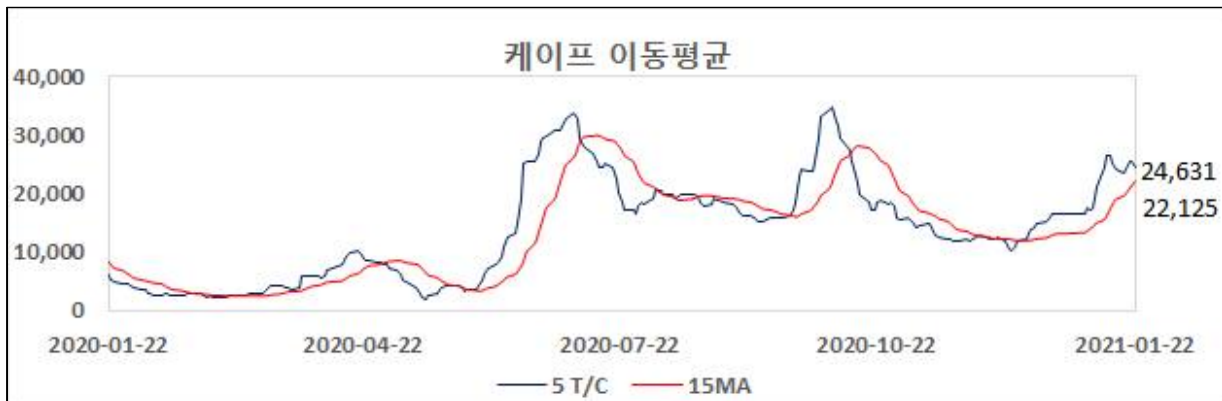
자료: Clarkson, Baltic

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 이동평균) 이동평균선의 상승세가 이 전주 대비 완만해짐
- (케이프 RSI) RSI가 80선에서 횡보 중으로 여전히 매수세가 강함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번 주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상함



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

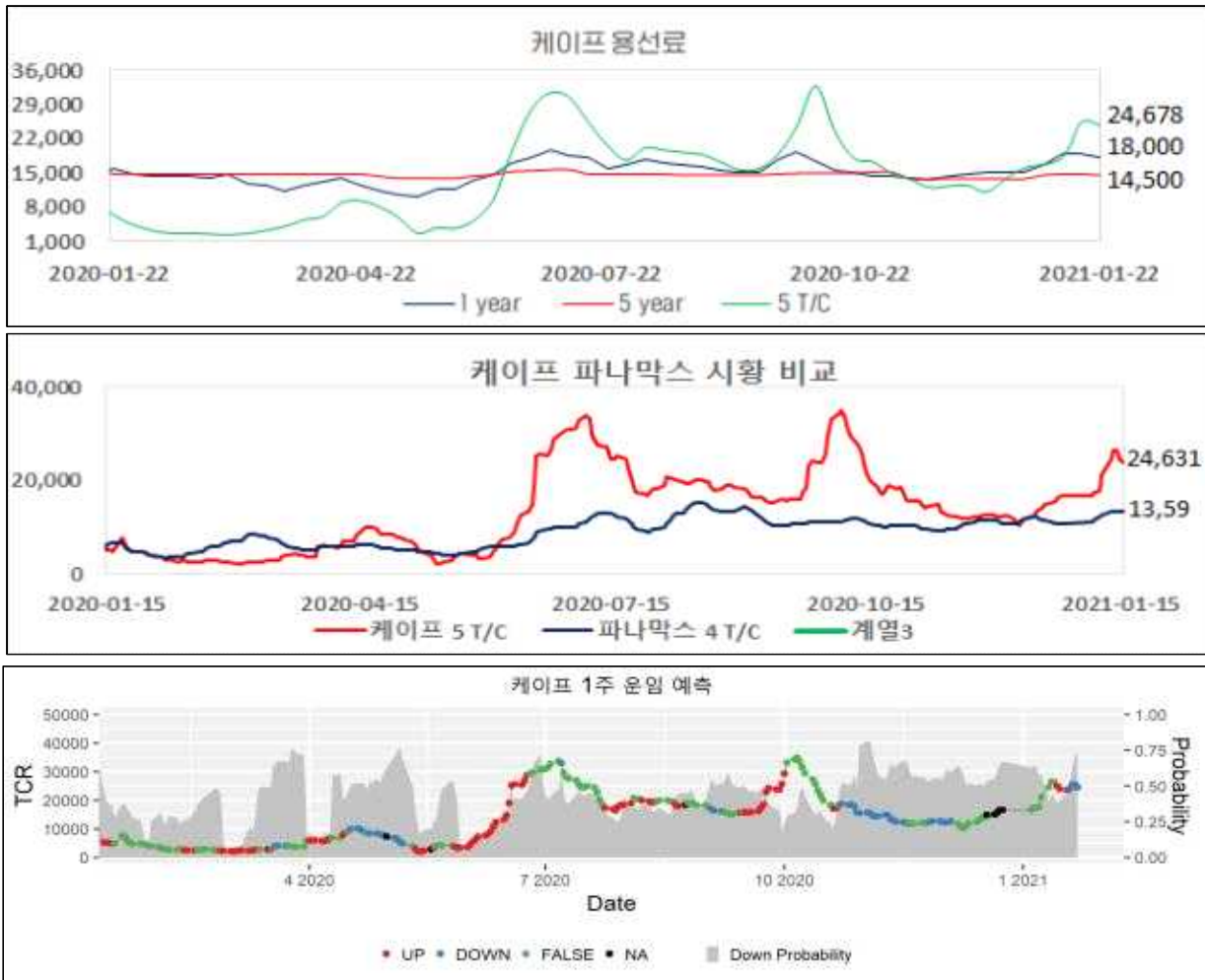


* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.

* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 장기용선료는 일정 수준을 유지 중이며, 단기용선료는 소폭 하락함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임 차이가 소폭 줄어들
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상함

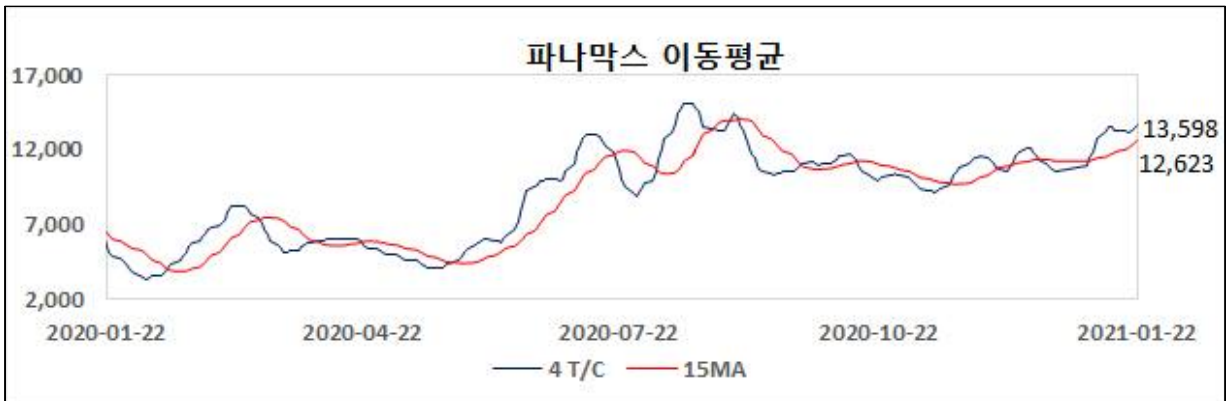
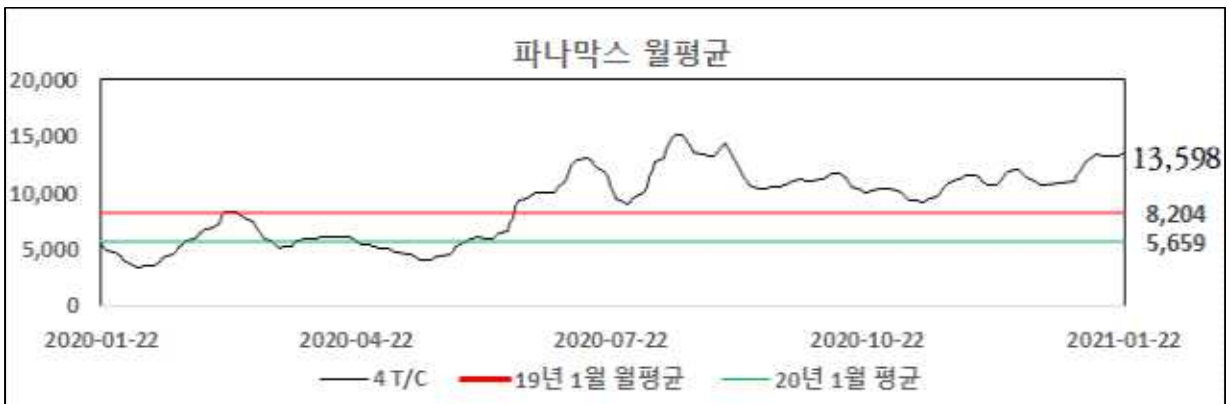


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	1.18	1.25	55.18	44.82
	1.19	1.26	47.73	52.27
	1.20	1.27	35.13	64.87
	1.21	1.28	27.69	72.31
	1.22	1.29	27.78	72.22
	1월 3주	1월 4주	38.70	61.30

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

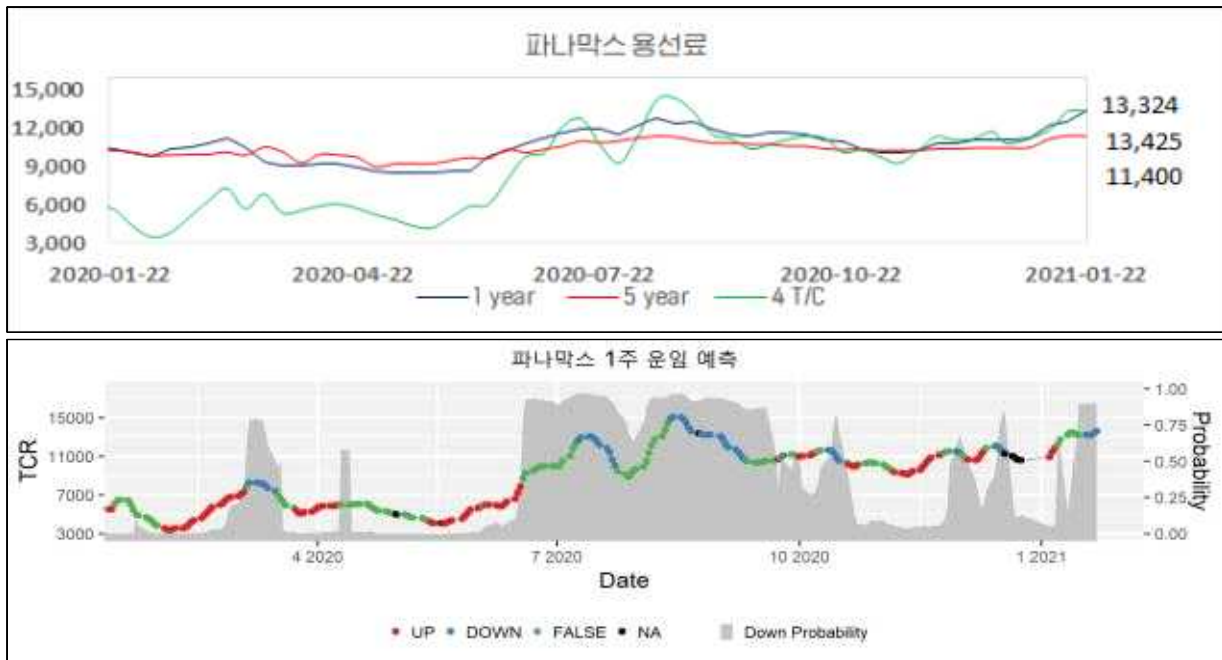
- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 상승세가 완만함. 이는 지난 주 초반부터 중반까지 형성된 스팟운임의 저항선 (13,200달러대)이 나타났기 때문임. 목요일에 붕괴된 저항선의 상승세가 이번 주에도 이어질지 지켜볼 필요가 있음
- (파나막스 RSI) 이 전주에 이어 RS가 70 이상을 기록 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



- * 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) 스팟운임이 단기용선료와 비슷한 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상함



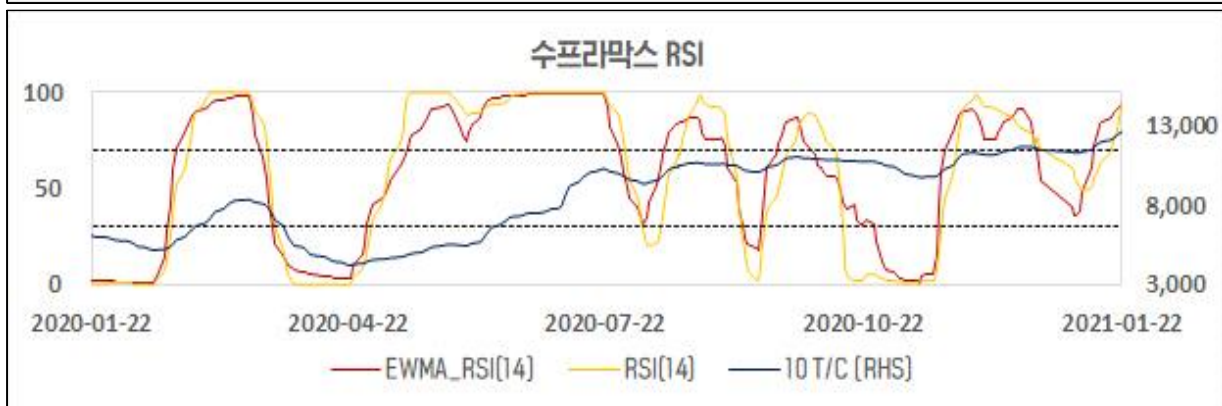
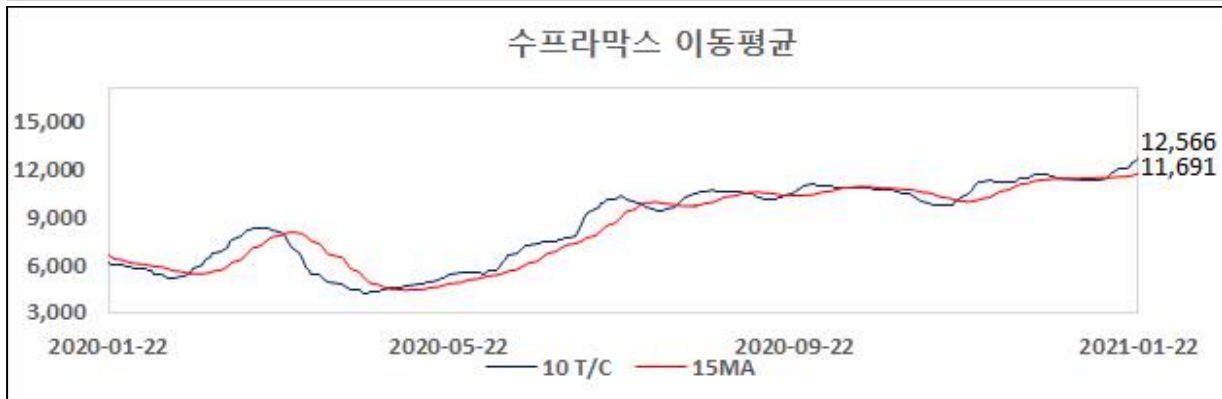
* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	1.18	1.25	10.62	89.38
	1.19	1.26	10.55	89.45
	1.20	1.27	10.42	89.58
	1.21	1.28	9.29	90.71
	1.22	1.29	11.25	88.75
	1월 3주	1월 4주	10.43	89.57

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 강보합세를 기록 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파한 후 그 상승세가 이어짐. 현재 시장은 과매수 상태임
- 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	1.18	1.25	33.99	66.01
	1.19	1.26	17.38	82.62
	1.20	1.27	12.92	87.08
	1.21	1.28	11.41	88.59
	1.22	1.29	11.42	88.58
	1월 3주	1월 4주	17.42	82.58

3. 컨테이너 - 주간 동향

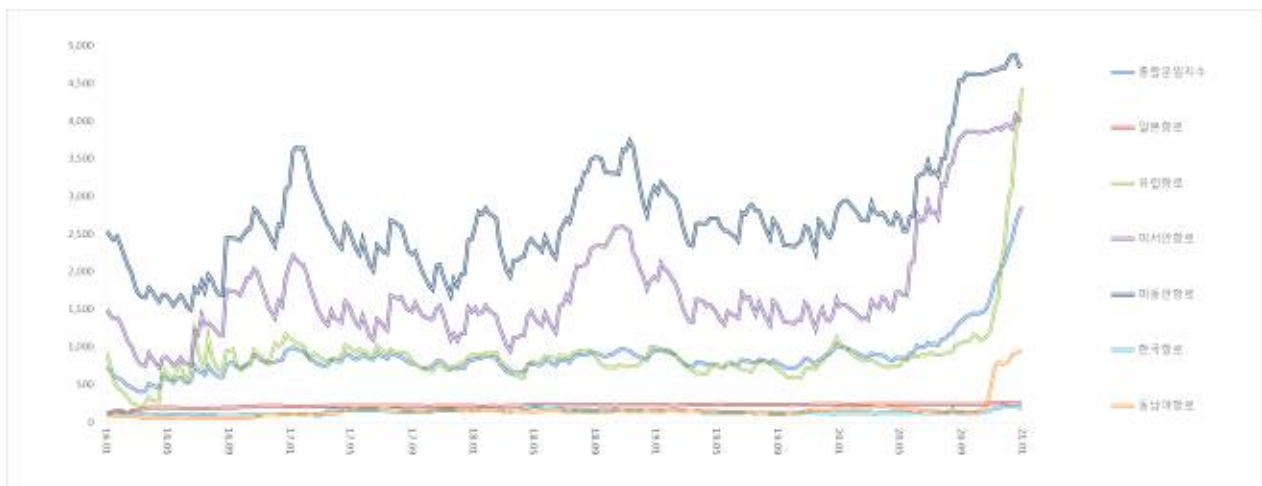
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 16.05 하락한 2,868.95를 기록함

컨테이너 운임지수는 전년 10월 이후 4개월만에 하락함. 하지만 전년동시점 대비 약 3배에 달하는 높은 운임을 유지중이며 춘절로 인한 조정폭도 예상보다 크지 않을 수 있음. 선사들이 올해 예고한 임시결항은 수요부족 보다 항만 체선 또는 선박 부족으로 인한 스케줄 조정 성격이 더 큰 것으로 조사됨. 다만 춘절 기간 동안 선사들은 적/공컨테이너 불균형 문제, 항만에서는 적체된 물량을 일정 부분 해소할 수 있는 시간을 확보할 수 있어 향후 운임 안정화에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

뉴욕해운거래소(New York Shipping Exchange) CEO는 최근 컨테이너 운송시장의 혼란을 해결하기 위한 방안으로 화주와 선사 간의 신뢰 회복을 강조함. 선사는 노쇼(no-show), 화주는 롤오버(roll over)에 대해 상대를 비난하며, 최소약정물량(MQC: Minimum Quantity Commitment)에 대한 선-화주 간 해석도 상이하기 때문에 상호간에 신뢰가 무너졌다고 언급함. 장기적으로 선-화주 간 신뢰를 회복 할 수 있는 장치 마련이 필요함

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

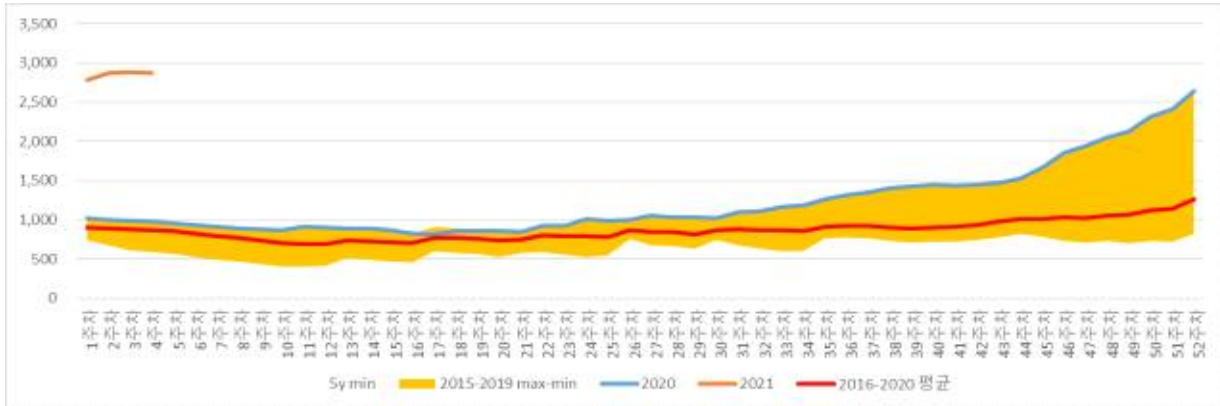


자료:상해항운교역소

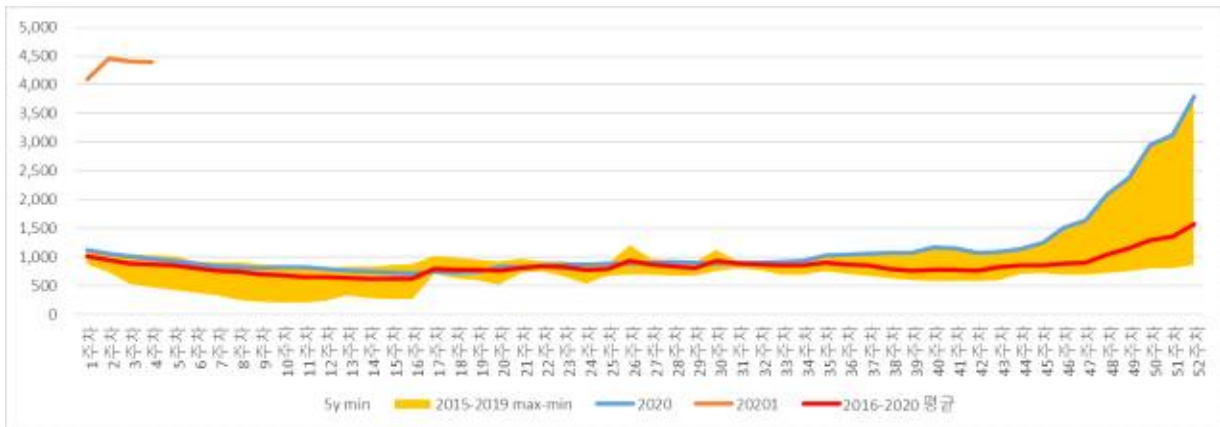
	금주 (전주비)	2021년			2020년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장	(01.22)								
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	총합(SCFI)	2868.95	-16.1	2,783.03	2,885.00	2,851.83	818.16	2,641.87	1,234.40
	유럽항로(\$/TEU)	4,394	-19.0	4,091.00	4,452.00	4,337.50	725.0	3,797.00	1,146.34
	미서안항로(\$/FEU)	3,995	-59.0	3,995.00	4,054.00	4,021.50	1,361.00	4,080.00	2,719.32
	미동안항로(\$/FEU)	4,750	-50.0	4,729.00	4,800.00	4,757.25	2,542.00	4,876.00	3,587.82
	한국항로(\$/TEU)	203	-	196.00	203.00	199.50	116.00	206.00	133.48
	일본항로(\$/TEU)	253	2.0	251.00	253.00	251.50	230.00	255.00	241.24
	동남아항로(\$/TEU)	974	16.0	933.00	974.00	952.00	130.00	910.00	264.70
용선지수(HRCI)	1639.0	406.0	1,205.00	1,639.00	1,359.00	497.0	1,197.0	742.0	

3. 컨테이너 기술적 분석

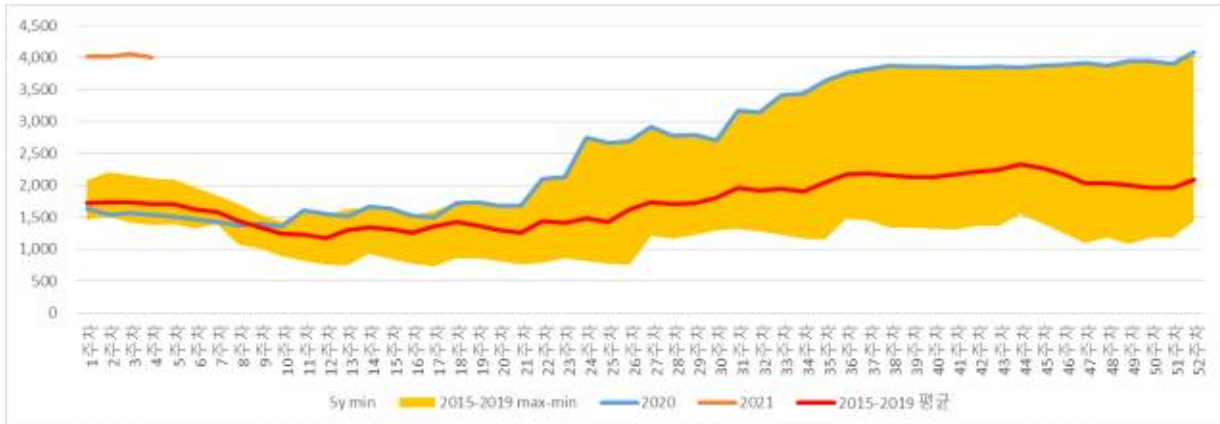
- SCFI 지수는 전주 대비 하락 전망



- 아시아-유럽운임은 중국 춘절의 영향으로 하락 가능성이 높음



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



4. 탱커 - 주간 동향

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

1월 넷째 주 유조선 상황, 하락세 지속

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 29.8로 전주(33.5) 대비 3.8p(11.2%) 하락했으며, WS이 7주 만에 20대로 회귀함

불틱거래소에 따르면 1월분 VLCC 중동출발 성약수는 70건 전후에 그칠 것으로 전망됨. 코로나 이전 월평균 성약 수는 130여 건, 코로나 영향이 본격화된 2020년 5월 이후에는 90여 건으로 이들보다 낮은 규모임. 주요 산유국의 공조 감산으로 출하가 적은 데다 부유식 저장소에 저장된 비축물량을 우선하여 출하하려는 움직임이 늘면서 중동출발 선박 수당이 감소함

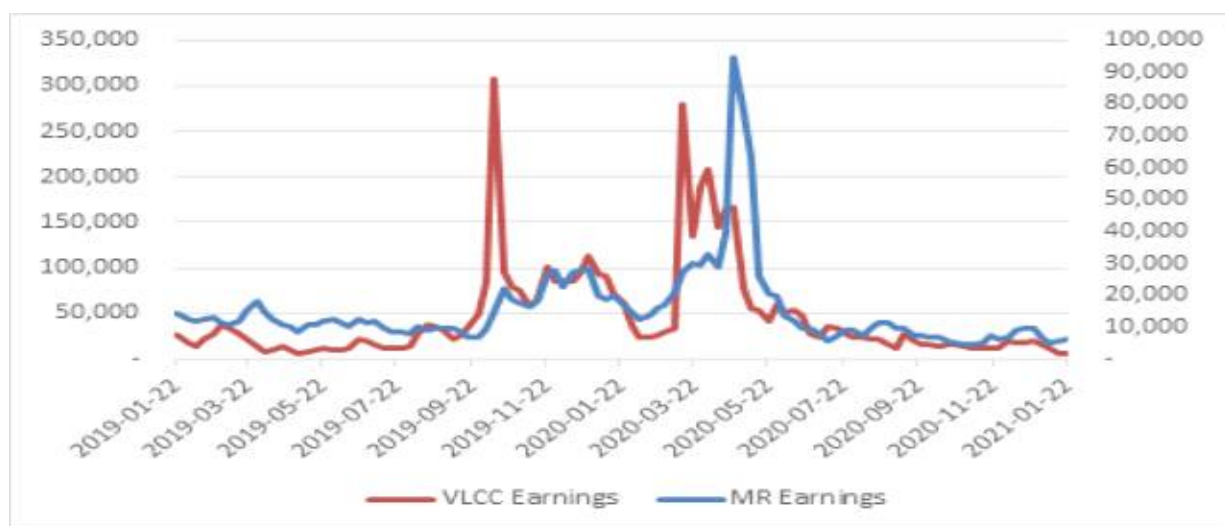
희망봉 경유 중동(Ras Tanura)출발 미 걸프만(Louisiana Loop)도착 VLCC(28만 톤 급) 스팟운임은 1월 22일 WS 18.0으로 1월 15일 19.0 대비 1.0포인트, 5.3% 하락했으며, 중동출발 중국(Ningbo)도착 VLCC(27만 톤 급) WS은 31.5로 1월 15일 32.5 대비 1.0포인트, 3.1% 하락하였음. 대서양 경유 서아프리카(Bonny Off)출발 중국도착 VLCC(26만 톤 급) 스팟운임은 1월 22일 WS 35.0으로 1월 15일 33.0 대비 2.0포인트, 6.1% 하락하였음

1월 넷째 주 석유제품선 상황, 소폭 하락

지난주 MR(Medium Range) WS은 109.7로 전주(112.7) 대비 3.0p(2.7%) 하락했으며, MR WS은 1주 만에 하락 반전함

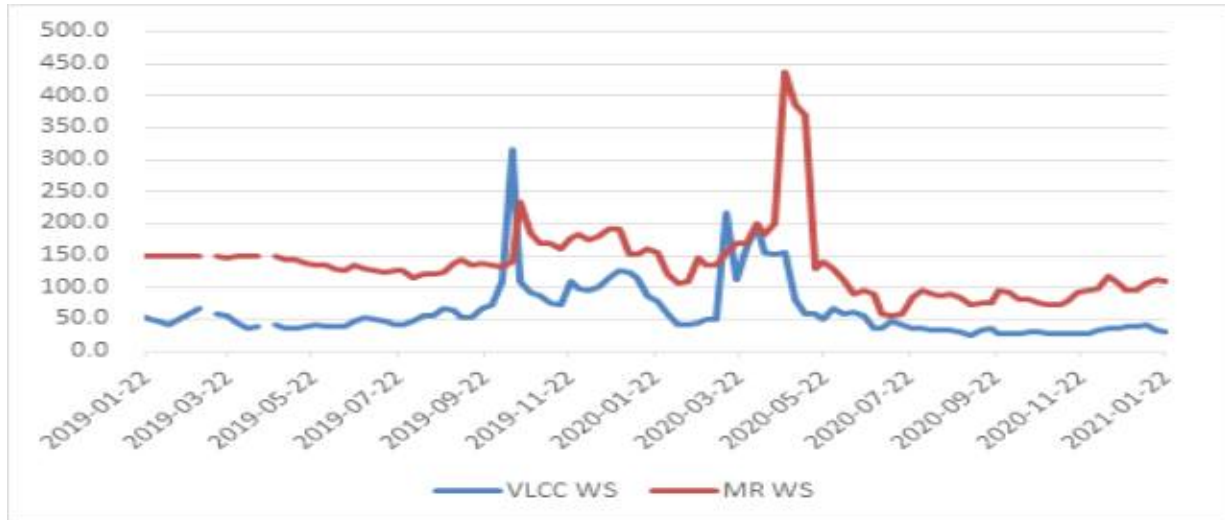
중동-일본(Chiba) 항로 LR 2형(7만 5천 톤) 스팟운임은 1월 22일 WS 70.0으로 1월 15일 75.0 대비 5.0포인트, 7.1% 하락하면서 2주 연속 하락함. 동 항로 LR 1형(5만 5천 톤) 스팟운임도 1월 22일 WS 75.0으로 1월 15일 82.5 대비 7.5포인트, 9.0% 하락하였음. 동 항로 MR형(3만 5천 톤) 스팟운임도 1월 22일 WS 107.5로 1월 15일 110.0 대비 2.5포인트, 2.3% 하락하였음. 석유제품선은 지난주 전 섹터에 걸쳐서 대부분 전주 대비 하락을 기록함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



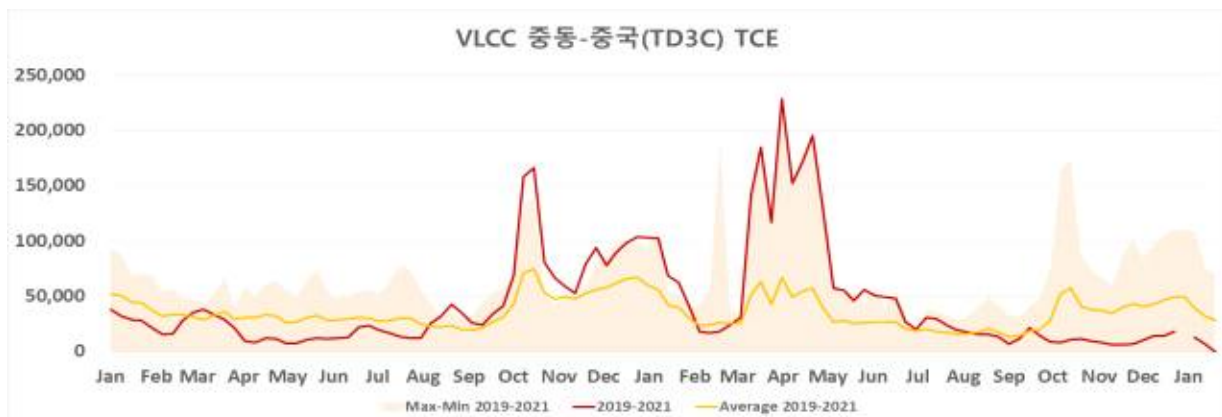
자료: Charles R. Weber

		금주	(전주비)	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.22)							
Average Earnings	TD3C	-228	-7,079	-1,190	14,966	6,451	5,603	250,354	49,069
(\$/day)	Pacific Basket	7,150	396	6,592	9,221	7,324	2,664	79,699	15,830
용선료	VLCC	24,125	0	24,125	25,125	24,375	22,875	80,000	39,788
(1년,\$/day)	MR	12,375	0	11,625	12,375	12,188	11,625	20,000	14,440
운임지수(WS)	VLCC	29.8	-3.8	29.8	40.0	35.1	24.8	217.5	61.2
	MR	109.7	-3.0	96.3	112.7	106.1	55.5	437.2	126.8

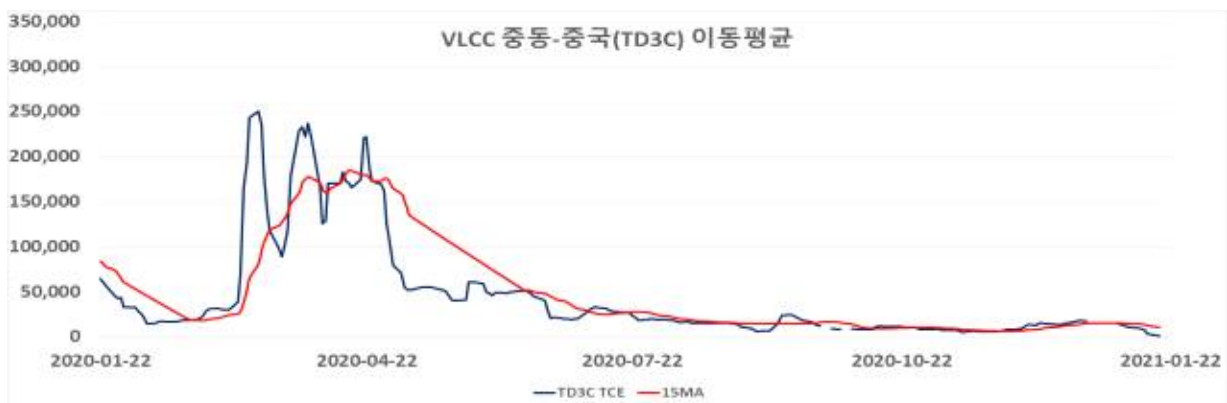
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

4. 탱커 기술적 분석

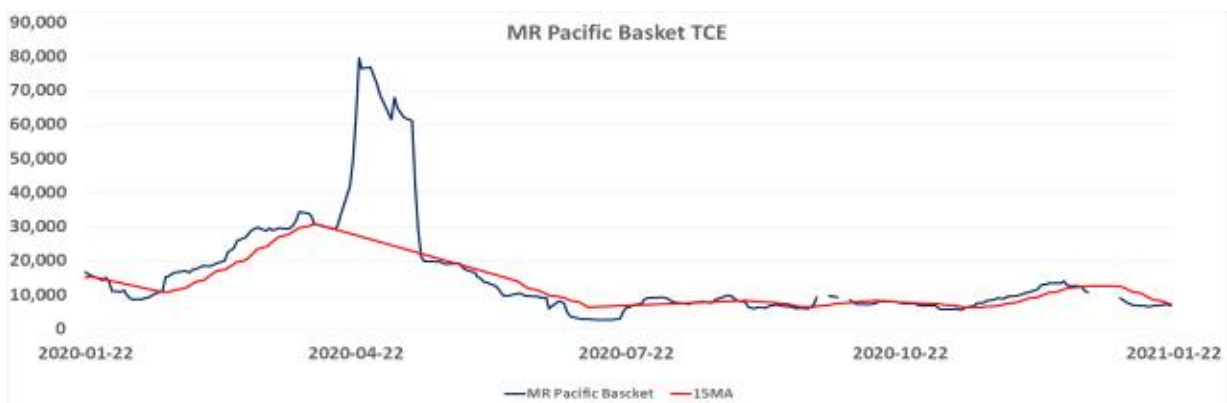
- 추세선(붉은색)은 하락세가 이어지고 있으며, 3년 평균선도 우하향하면서 추세선과 일정한 간격이 유지되고 있음



- 수익 추세선(파란색)은 하락세가 이어지면서 15일 이동평균선과의 간격이 커졌음



- 석유제품선 추세선(파란색)이 소폭 하락하였으며, 15일 이동평균선(붉은색)은 추세선을 돌파하였는데 이는 운임에 하방압력이 있음을 시사하는 것임



5. 중고선 시장

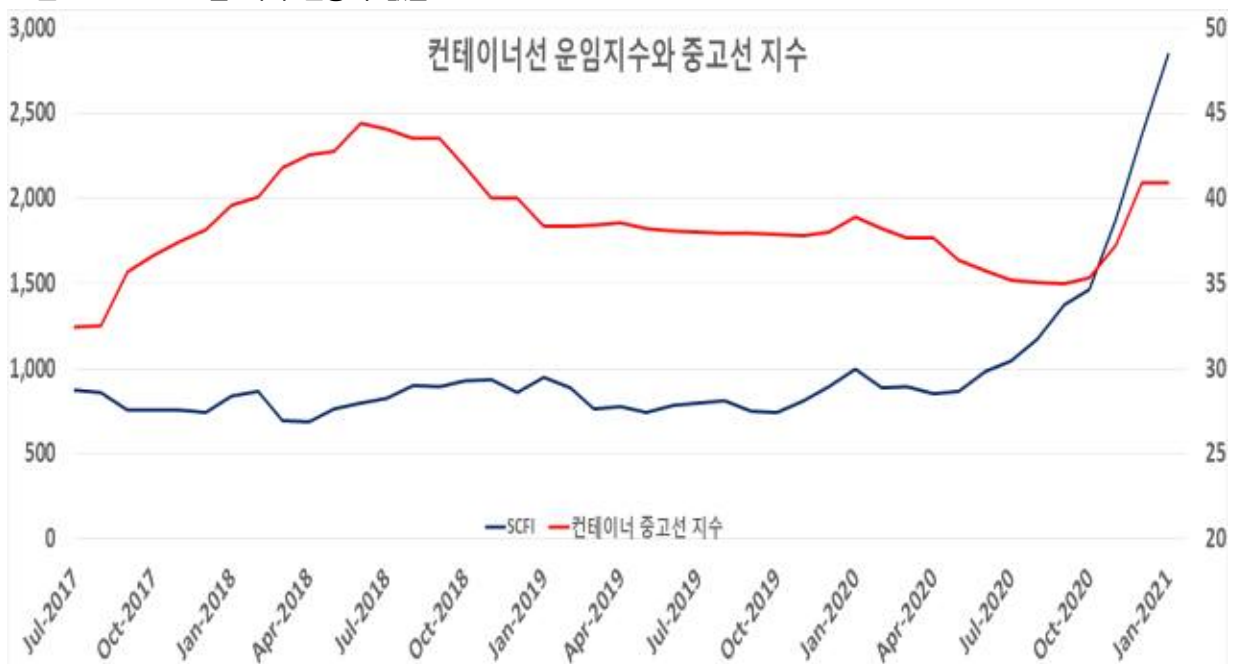
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 1월 22일 BDI는 1,810으로 1월 15일(1,754) 대비 56p(3.2%) 증가. 1월 22일 건화물 중고선 지수는 21.05로 1월 15일(20.65) 대비 0.4p(1.9%) 증가하였음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 1월 SCFI 평균은 2,846.12로 12월 평균 2,373.67 대비 472.5p(19.9%) 높음. 1월 컨테이너 중고선 지수는 40.92로 12월 대비 변동이 없음



5. 중고선 시장

■ 2021년 1월(1월 1일~22일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 1월 건화물선, 유조선, 컨테이너선 등 전 선종에 걸쳐서 중고선 매매가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
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	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
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
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
Container	Halifax Express	2000	4,890	TEU	2021-01-11			Costamare Shipping
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 Bulkera
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
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 (2021.01.22)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2021년			2020년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.22)								
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	64.5	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)		(01.22)								
건화물선	Panamax	25.8	0.3	25.6	25.5	25.8	25.6	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	87.0	1	86.0	85.0	87.0	86.1	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)		(01.22)								
380 CST	Rotterdam	326.0	-12.0	323.1	311.3	338.0	323.1	124.8	303.8	246.3
	Singapore	343.5	-6.0	339.5	324.8	349.5	339.5	157.8	388.0	269.7
	Korea	385.75	-6.0	378.5	361.8	391.8	378.5	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	351.8	-2.3	343.2	325.8	354.0	343.2	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	414.5	-4.3	404.4	387.8	418.8	404.4	179.0	585.3	328.0
	Singapore	449.5	-1.8	435.0	413.0	451.3	435.0	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	437.0	-1.3	423.9	404.5	438.3	423.9	214.8	722.3	371.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.22)								
철광석	국제價	168.95	-3.0	169.5	164.4	172.6	169.5	71.7	176.1	106.4
	중국産	190.9	6.9	182.4	174.3	191.5	182.4	-	178.5	126.5
연료탄	국제價	114.4	6.2	107.2	103.6	114.7	107.2	-	111.8	71.5
	중국産	180.1	8.5	162.3	141.1	181.3	162.3	-	138.1	91.2
원료탄	호주산	169.4	19.7	145.2	132.8	169.4	145.2	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	252.0	7.7	246.1	243.8	252.7	246.1	-	222.7	202.6
곡물	대두(국제)	1311.8	-105.00	1374.9	1311.8	1430.5	1374.9	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	634.5	-41.00	654.7	634.5	675.5	654.7	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