

KMI 주간해운시장 포커스

발간일 2021년 8월 23일

자료문의 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

감수 김태일

발행인 장영태

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선 시장

22

주요 해운지표

27

건화물선

케이프선 전주대비 19.8% 상승한 44,575달러/일 기록, 브라질 철광석 출하량 증가 및 철강 원재료에 대한 중국 수요 감소 전망

컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 58.65 상승한 4,340.18을 기록, 북미 서부항만의 정체 가중

탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 0.1p 하락한 31.4 기록, 대부분의 항로가 보험세 나타냄

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

포스트 코로나를 준비해야하는 선사

- ▶ 유례없이 높은 운임으로 인해 선사들의 현금 보유량이 크게 상승하여 이를 어떻게 사용할지가 중요함
 - 드루리는 올해 해운기업의 영업이익을 800-1,000억 달러로 전망했으나 현재까지의 실적을 볼 때 이를 상회할 것으로 예상됨
 - 올해 상반기 순이익이 머스크 65억 달러, ONE 44억 달러, 하팍로이드 27억 달러를 기록함
- ▶ 선대확장보다는 친환경, 사이버 보안에 대한 투자가 필요함
 - 과거와 같이 무조건적인 선대 확장은 발생하지 않을 것으로 예상됨. 이미 지난해부터 500만 TEU의 선박이 발주되었지만 친환경규제로 인한 해체로 선대 증가세는 예상보다 높지 않을 수 있음
 - 선사 간 인수합병도 가능하지만 과거에 비해 선사수가 줄어 수평적 결합보다는 머스크와 같은 수직적 결합을 위한 시도가 발생할 것으로 예상됨. 머스크는 올해 2개 기업을 인수하면서 10억 달러를 지출하였으며 내년까지 40억 달러를 투입할 예정임
 - 수익의 일부는 주주배당, 차입금 상환 등이 이뤄지겠지만 장기적으로 코로나 이후의 상황을 준비하는데 사용되어야 함

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137959/Billion-dollar-box-lines-have-cash-to-burn>

최건우 전문연구원

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

짐 라인, 인수를 통한 기업 성장 도모

- ▶ 이스라엘 선사 짐 라인(Zim Line)은 핵심 성장 지역인 인트라-아시아 시장을 기반으로 하고 있는 소형 선사를 대상으로 네트워크 확장을 위한 인수 검토를 하고 있음
 - 짐 라인은 대형 선사와의 합병은 고려하지 않고 소규모 선사를 인수하는 옵션을 찾고 있으며, 독단적으로 직접 진입하기 힘든 지역에 인수를 통해 영업 허가를 받는 것이 목적이라고 언급함
 - 이는 아시아 내 무역, 특히 빠르게 성장하고 있는 국가 베트남과 태국이 주요 대상이 될 수 있으며 이 외에는 남미 시장도 주목하고 있음
- ▶ 짐 라인은 불과 5년 전 매각될 것이라는 소문이 있었으나, 인수합병을 통해 성장을 도모한다는 소식은 최근 기록적인 경영실적이 바탕이 됨
 - 짐 라인의 2분기 순이익은 8억 8,800만 달러로 2020년 전체 실적을 초과했으며, 순부채는 7억 8,300만 달러로 떨어졌음
 - 짐 라인은 다른 선사들과 마찬가지로 높은 수요 및 공급망 혼잡으로 인한 운임 상승의 수혜를 받고 있음

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137946/Zim-looks-to-first-acquisitions-to-secure-growth>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

벌크선을 활용한 컨테이너 운송은 안전이 담보되어야

- ▶ 컨테이너 공급망 혼란으로 지난해부터 벌크선을 활용한 ‘컨’박스 운송이 발생
 - 주로 핸디급 벌크선박이 활용되며 수백 개의 컨테이너화물을 화물창이나 갑판에 적재하여 운송함
 - 국제해사기구의 화물적재 규정에 어긋나지는 않으나 벌크선은 본래 벌크화물을 싣기 위해 설계되었기 때문에 안전상에 문제가 발생할 수 있음(사전에 보험사 승인은 필요)
- ▶ 컨테이너의 벌크선 운송을 위해서는 충분한 사전검토 후 실시해야 함
 - 벌크선 화물창에 컨테이너를 싣는 경우 일부 팔레트를 처리하는 선박을 제외한 대부분의 벌크선에서 화물 고정기 어려울 뿐만 아니라 선원도 라싱(lashing)에 대한 기술이 부족함
 - 벌크선은 화물창 전체를 채우고 운항할 수 있도록 설계되어 있어 일부공간에 컨테이너만 싣는 경우 적절한 흘수를 확보하기 어려울 수 있으며 이는 특히 기상상황이 안 좋을 때 사고로 이어질 수 있음
 - 이에 벌크선 운영자는 컨테이너 운송시 충분한 사전검토와 안전절차 수행이 필요함

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137931/Boxes-on-bulkers-Yes-with-reservations-say-safety-experts>
 최건우 전문연구원
 051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr

중국, 호주 철강 수출 50% 감소

- ▶ 최근 중국은 호주로 수출하는 철강 물동량을 50% 이상 감소시켰다고 밝힘
 - 글로벌 타임즈(Global Times)에 따르면 중국의 이번 호주 철강 수출 감소는 호주의 인프라 건설 및 경제에 큰 부담을 줄 것이라고 예측함
 - 베이징 랑거 철강정보연구센터(Beijing Lange Steel Information Research Center)에 따르면 “호주를 비롯한 중국 철강 수입에 크게 의존하는 여러 국가 경제에 부담이 될 것이다.”고 언급함
- ▶ 중국의 철강 공급 조절은 호주의 철광석 수출에도 영향을 줄 것으로 예측됨
 - 중국은 철광석 수입의 60%를 호주로부터 수입하고 있으며(호주 철광석 생산량의 약 70%), 이번 철강 생산 감소는 호주산 철광석 수입량 감소로 이어져 호주 경제에 타격을 줄 수 있을 것으로 전망됨
 - 한편 중국은 철광석 수입 다변화를 위해 브라질 광산에 생산량을 늘리도록 압력을 가하고 있으며, 서아프리카 기니의 시만두(Simandou) 광산에도 투자하고 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-slashes-steel-exports-to-australia-by-50-per-cent-to-wean-itself-off-nations-iron-ore-industry/>

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



1. 주간뉴스

유조선 선주들, 지속적인 유조선 시황 부진으로 운임 회복 속도 더딜 것으로 전망

- ▶ 유조선 선주들은 시황 부진과 COVID-19 재유행 속에 유조선 운임 회복 시기가 늦어질 수 있을 것으로 전망함
 - DHT(DHT Holdings)의 CEO는 2분기 실적 발표에서 "석유 재고 감소와 OPEC+의 증산에도 불구하고 COVID-19 재유행의 영향으로 물동량이 감소하면서 유조선 시장은 아직 선복과잉 상태"라고 언급함
 - 그는 전반적으로 향후 이동 제한으로 침체 되어 있던 석유의 수요 회복과 더불어 유가가 상승할 것으로 예상했으며, 여전히 유조선 전망은 긍정적이라고 평가함
- ▶ 전문가들은 2021년 하반기를 기점으로 유조선 시장이 점진적으로 회복세를 보일 것으로 예상했지만, 전염성이 강한 COVID-19 델타 변이 바이러스로 인해 회복 속도는 국가별로 차이가 클 것으로 전망함
 - 벨기에 유로나브(Euronav)의 CEO는 석유 수요 회복 시기가 도래하기 전에 전 세계 유조선의 "급격한" 감축이 필요한 실정이며, 석유 수요는 계절적 요인으로 인해 곧 개선될 것이라고 언급함
 - 미국 INSW(International Seaways)의 CEO는 "세계 경기 회복으로 OPEC+ 증산 및 석유 수요 급증이 예상되며, 항공여행의 회복과 전 세계적인 백신 접종 확산 등은 향후 유조선 운임 상승을 유도하는 신호가 될 것"으로 낙관함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/tanker-owners-look-to-rate-recovery-further-down-the-line-as-earnings-disappoint/2-1-1053428>

류희영 연구원

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

미국, 이란 원유 수송 유조선 1척과 관련 오만 원유 무역상에 제재

- ▶ 미국은 8월 13일 이란산 원유를 수출한 혐의로 오만 원유 무역상과 라이베리아 국적 유조선 오만 프라이드호(Oman Pride)에 제재 조치를 취했다고 발표함
 - 미 재무부는 오만 국적의 원유 무역상이 이란의 원유 및 해운 부문에 대한 미국의 제재를 피하기 위해 선박자동식별시스템(AIS) 조작, 선적 서류 위조, 뇌물 공여 등을 했다고 밝히며, 수송에 투입된 유조선과 함께 제재 조치를 취함
 - 원자재 데이터 전문기관 Kpler의 데이터에 따르면 오만 프라이드호는 2020년 7월, 8월, 10월 등 세 차례에 걸쳐 이란에서 원유를 선적하여 수송한 것으로 파악됨
- ▶ S&P Global Platts는 내년 8월까지 일일 150만 배럴까지 늘어날 것으로 예상되는 이란 원유 증산 계획이 미국과 이란의 핵 협상 불확실성으로 인해 유조선 시장에 큰 영향을 미치지 못할 것으로 전망함
 - S&P Global Platts의 OPEC 조사에 따르면 이란은 올해 7월에 252만 배럴을 생산하며 2019년 4월 이후 최고치를 기록한 것으로 파악됨
 - 서구 강대국들은 오만만 인근 유조선 파격 사건에 대해 이란을 비난했지만 이란은 개입을 부인하고 있으며, 미 국무부는 7월 중순 이란과 핵협정을 부활시키고 원유 무역 및 기타 제재를 해제하기 위한 회담을 재개할 용의가 있다고 밝힘

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/us-sanctions-ylcc-omani-oil-broker-in-latest-sign-of-trouble-for-iran-nuclear-talks/>

류희영 연구원

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



2. 건화물선

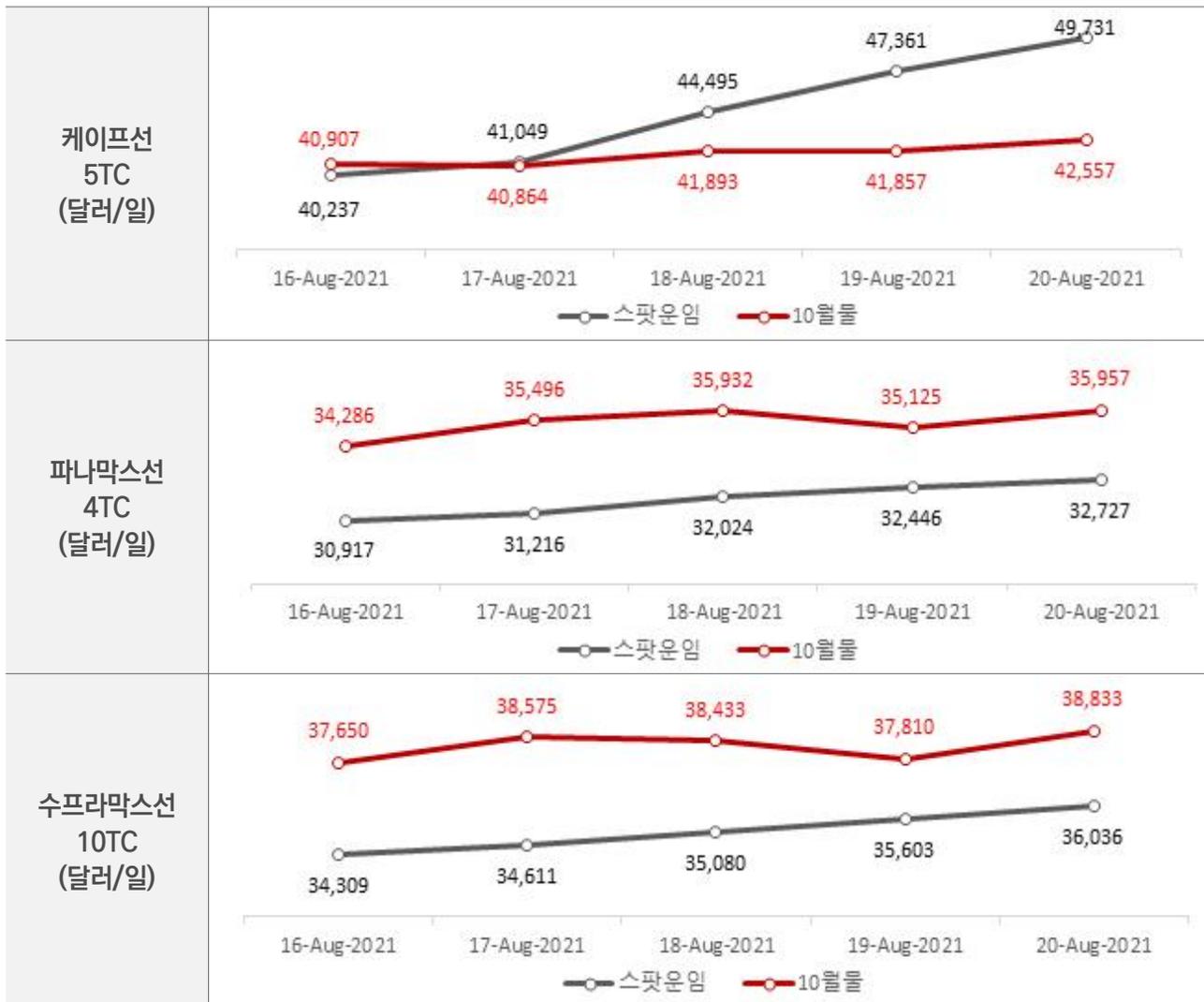
황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1 주간평균운임전망

구분	8월 4주(전망)		8월 3주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 10월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▲	44,575	▲ 7,374	19.8 %	41,616	▲ 2,160	5.5 %
파나마선 4TC (달러/일)	▼	▲	31,866	▲ 1,584	5.2 %	35,359	▲ 2,422	7.4 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	▼	▲	35,128	▲ 1,510	4.5 %	38,260	▲ 2,730	7.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		8월 3주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)¹⁾									
운임지수	BDI	3,833	388	1,303	4,092	2,503	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	44,575	7,374	10,304	49,731	26,442	1,992	34,896	13,073
	파나마스(4TC)	31,866	1,584	10,936	37,086	23,438	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	35,128	1,510	11,242	36,036	23,706	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	33,435	1,266	11,695	33,798	22,162	2,142	10,239	6,037
1년 용선료	케이프	32,250	1,750	15,875	32,250	24,629	10,125	19,750	14,808
	파나마스	28,250	1,750	11,200	28,375	20,098	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	28,000	1,250	10,563	28,000	18,811	8,250	10,625	9,834
	핸디	24,500	1,000	9,063	24,500	15,831	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 10월물		2021년 4분기물		2021년물		2022년물	
		8월 3주	전주대비	8월 3주	전주대비	8월 3주	전주대비	8월 3주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	41,616	2,160	37,388	1,328	31,363	943	24,583	971
	파나마스(4TC)	35,359	2,422	32,452	2,316	25,060	244	20,742	1,685
	수프라막스(10TC)	38,260	2,730	34,362	2,656	24,921	772	21,103	2,096
	핸디(7TC)	33,988	2,980	30,494	2,185	34,598	1,787	19,060	1,717

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

달러/톤

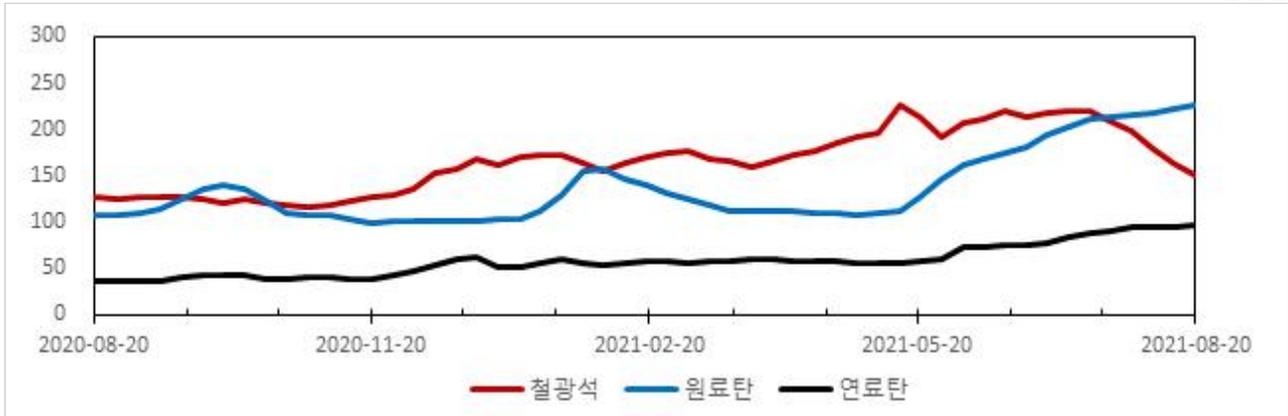
구분	2021년					2020년			
	8월 3주	8월 2주	전주대비차이			8월 3주	연평균	최저	최고
철광석	150.2	163.2	▼ -13.1	-8.0	%	122.5	122.5	82.4	167.3
원료탄	225.2	221.4	▲ 3.8	1.7	%	106.1	106.1	97.9	163.2
연료탄	96.4	94.6	▲ 1.8	1.9	%	37.0	37.0	36.1	61.2
대두	491.9	495.0	▼ -3.1	-0.6	%	324.4	324.4	306.5	461.3
옥수수	219.3	220.9	▼ -1.6	-0.7	%	124.9	124.9	122.5	175.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

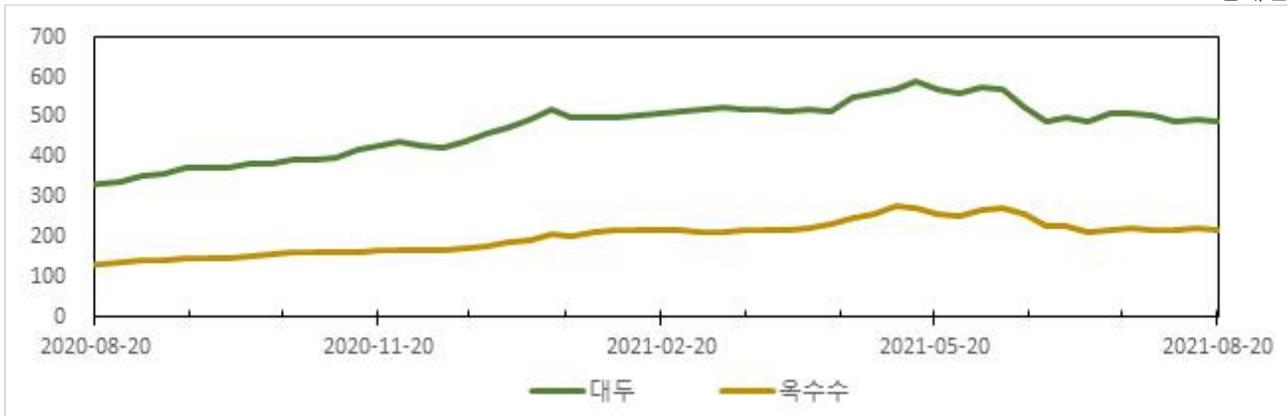
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

케이프선 : 지난 주 대비 19.8% 상승한 44,575달러/일 기록

(운임) 케이프선 일일 운임 40,000달러대 상향 돌파

- 케이프선 일일 운임이 강한 상승세를 보이고 있음

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 브라질 철광석 출하량 증가, 철강 원재료에 대한 중국 수요 감소 전망

- 코로나19로 인한 악영향에서 점차 벗어나면서 브라질의 하반기 철광석 수출량이 증가할 것으로 전망됨. 코로나19 확산세가 감소하면서 지방 정부들이 봉쇄를 대폭 완화해 작업이 중지되었던 제철소 가동이 정상화되었기 때문임
- 블룸버그에 따르면 중국 정부는 2022년 2월 베이징 동계올림픽 개최를 앞두고 대기질 개선을 위한 캠페인 “올림픽 블루(Olympic Blue)”을 벌이고 있으며, 허베이성도 철강 생산량 감축을 통해 이번 캠페인에 참여할 예정임
- 허베이성은 12월 말까지로 계획했던 생산 억제 정책을 내년 3월 13일까지 연장하고 올해 감축량을 2,170만 톤으로 목표한 것으로 파악됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분	8월 3주	8월 2주	전주대비차이	
BCI	5,375	4,486	▲ 889	19.8%
스팟운임(5TC)	44,575	37,200	▲ 7,374	19.8%
용선료	6개월	44,000	▲ 1,500	3.5%
	1년	32,250	▲ 1,750	5.7%
	5년	20,625	20,250	▲ 375
FFA	10월물	41,616	▲ 2,160	5.5%
	4분기	37,388	▲ 1,328	3.7%
	21년	31,363	30,420	▲ 943

자료: Clarkson, Baltic Exchange

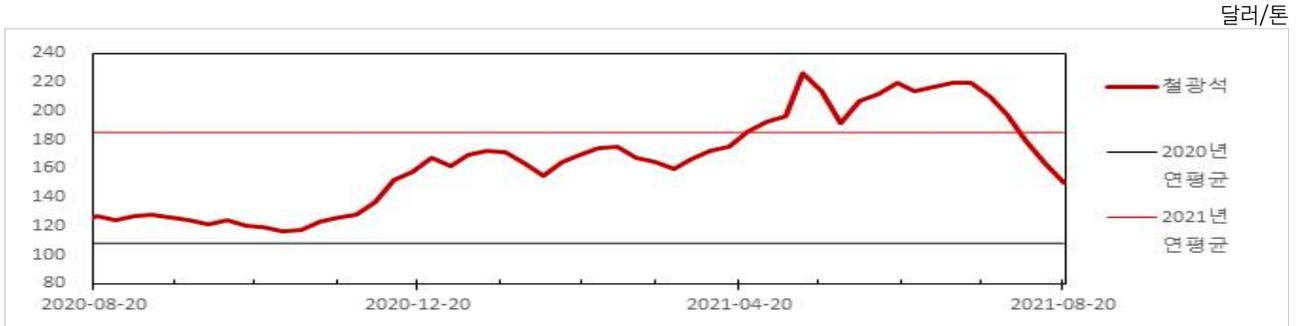
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 지난 주 대비 8.0% 하락한 150.2달러/톤

철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



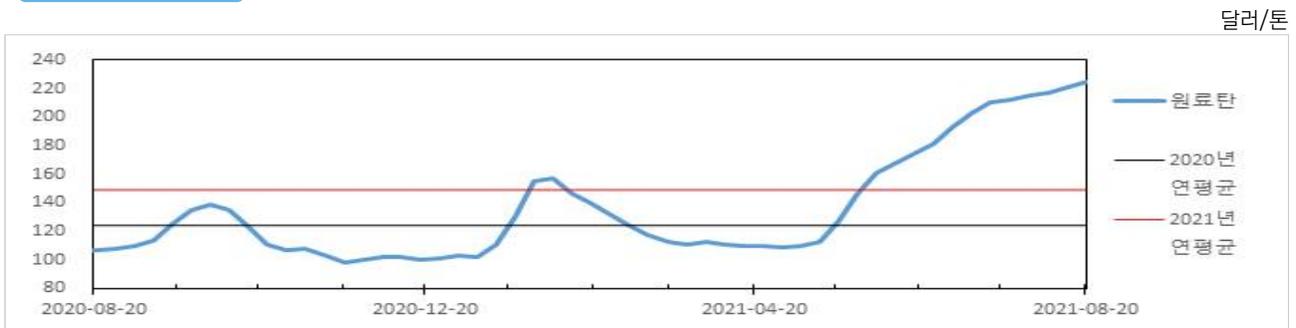
구분	철광석 가격	전주대비차이		
7월 5주	197.1	▼ -12.8	-6.1	%
8월 1주	179.4	▼ -17.8	-9.0	%
8월 2주	163.2	▼ -16.1	-9.0	%
8월 3주	150.2	▼ -13.1	-8.0	%

달러/톤

자료: 한국광물자원공사

원료탄 가격 : 지난 주 대비 1.7% 상승한 225.2달러/톤

원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



구분	원료탄 가격	전주대비차이		
7월 5주	215.1	▲ 2.6	1.2	%
8월 1주	217.6	▲ 2.5	1.2	%
8월 2주	221.4	▲ 3.8	1.7	%
8월 3주	225.2	▲ 3.8	1.7	%

달러/톤

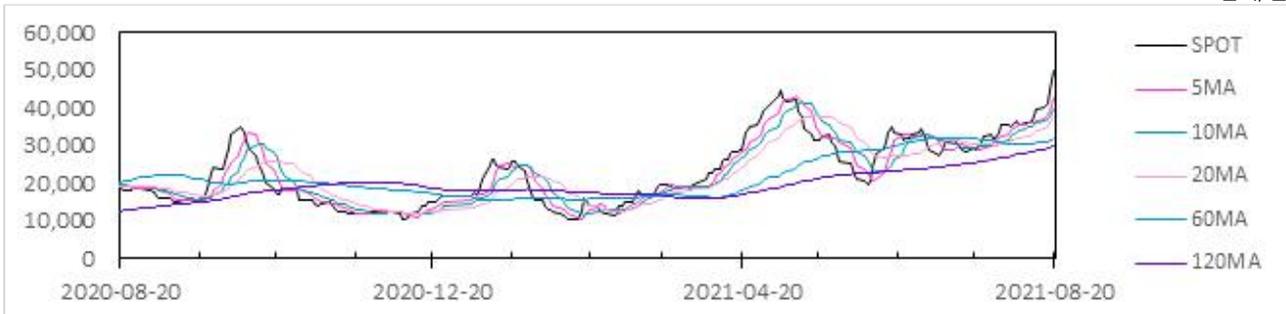
자료: 한국광물자원공사



3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



3 케이프선-운임전망

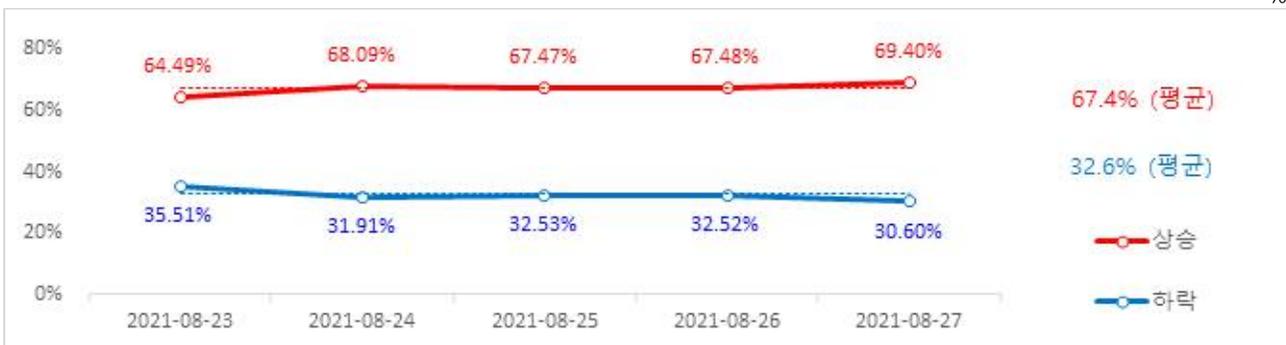
| 8월 4주('21.8.23~'21.8.27)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▲

I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

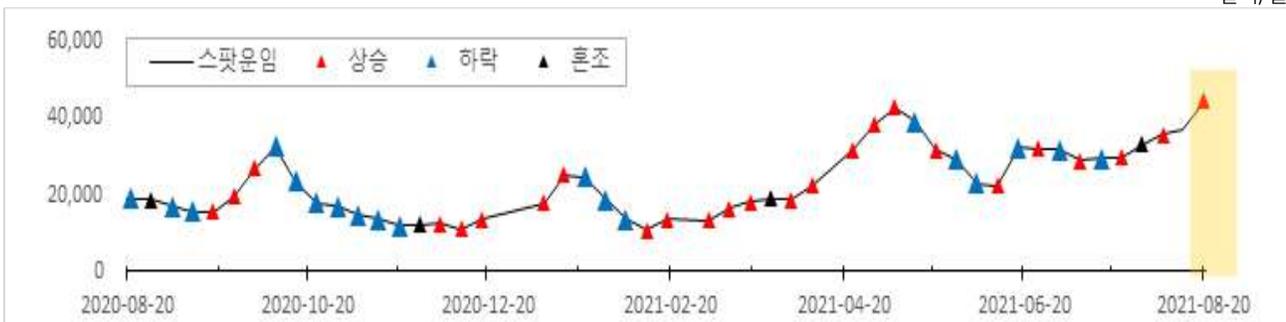
%



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 파나마스선-동향분석

▶ 파나마스선 : 지난 주 대비 5.2% 상승한 31,866달러/일 기록

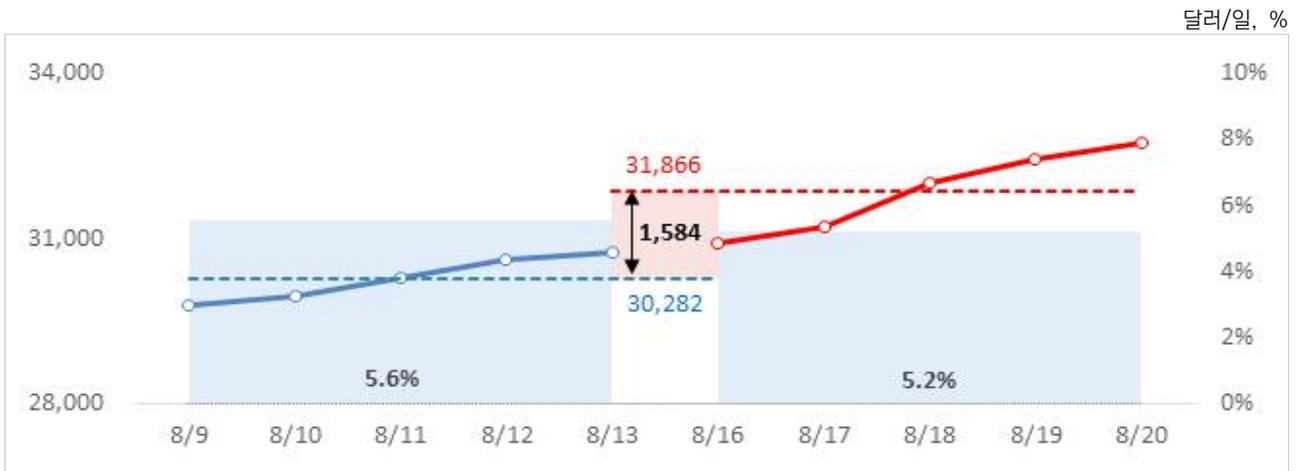
(운임) 소형선박의 주간평균 운임보다 낮은 수준 기록 중

○ 브라질의 옥수수 수출 시즌은 예년보다 늦어져 11월까지 이어질 것으로 전망됨

(동향) 운임 상승·하락요인 혼재, 중국 전력난으로 연료탄 수요 증가, 아르헨티나 곡물 수출항 가뭄 내년까지

- 중국이 이상기후로 인해 수력과 태양광 발전량이 급감하면서 전력난을 겪고 있으며 이를 해결하기 위해 미국산, 남아프리카산, 콜롬비아산 연료탄 수요가 꾸준히 증가하고 있는 것으로 파악됨. 이는 톤마일 수요 증가로 이어짐
- 아르헨티나의 곡물수출항인 로사리오항의 수위가 100년 만에 최저 수준을 기록 중이며, 내년에도 올해와 비슷한 수준을 기록할 것으로 전망됨. 현재 로사리오항은 가뭄으로 인해 수위가 낮아져 선박 선적량이 평소의 18~25%까지 감소했음. 이에 대한 대안으로 부에노스아이레스 남부의 바이아블랑카항(Bahia Blanca)과 네코체아항(Necochea)으로 화물을 이동시켜 물류비가 증가하고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나마스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	8월 3주	8월 2주	전주대비차이	
BPI	3,687	3,513	▲ 174	5.0 %
스팟운임(4TC)	31,866	30,282	▲ 1,584	5.2 %
용선료	6개월	32,500	▲ 750	2.4 %
	1년	28,250	▲ 1,750	6.6 %
	5년	14,375	14,250	▲ 125
FFA	10월물	35,359	▲ 2,422	7.4 %
	4분기	32,452	▲ 2,316	7.7 %
	21년	25,060	24,816	▲ 244

자료: Clarkson, Baltic Exchange

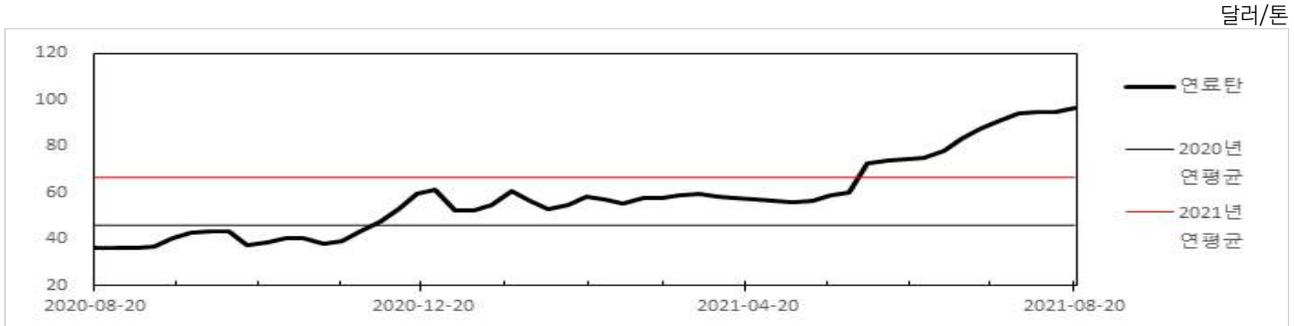
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 1.9% 상승한 96.4달러/톤

연료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사

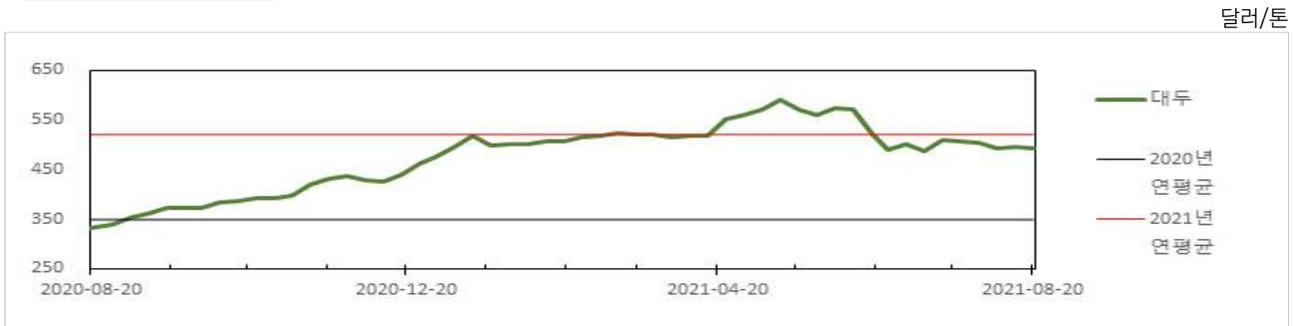


자료: 한국광물자원공사

구분	연료탄가격	전주대비차이		
7월 5주	94.0	▲	2.8	3.1 %
8월 1주	94.6	▲	0.5	0.6 %
8월 2주	94.6	▲	0.0	0.0 %
8월 3주	96.4	▲	1.8	1.9 %

대두 가격 : 지난 주 대비 0.6% 하락한 491.9달러/톤

대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

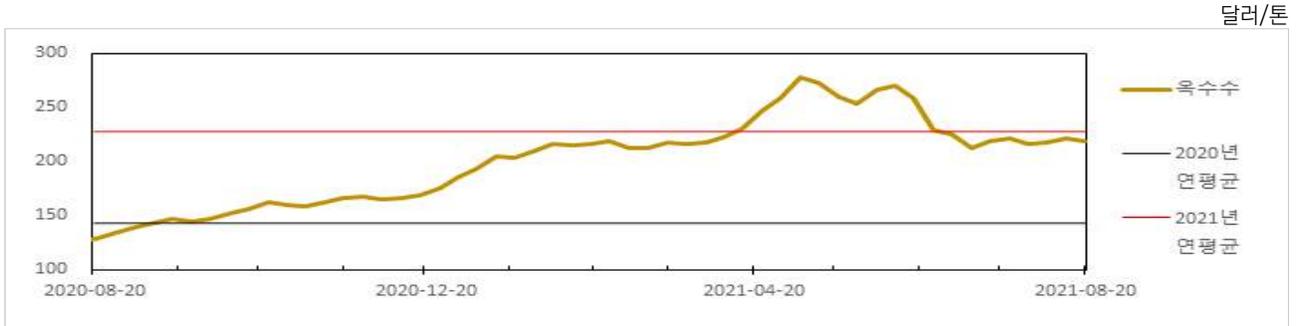
구분	대두 가격	전주대비차이		
7월 5주	502.7	▼	-4.7	-0.9 %
8월 1주	491.8	▼	-10.9	-2.2 %
8월 2주	495.0	▲	3.2	0.7 %
8월 3주	491.9	▼	-3.1	-0.6 %



3 파나마스선-동향분석

옥수수 가격 : 지난 주 대비 0.7% 하락한 218.3달러/톤

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

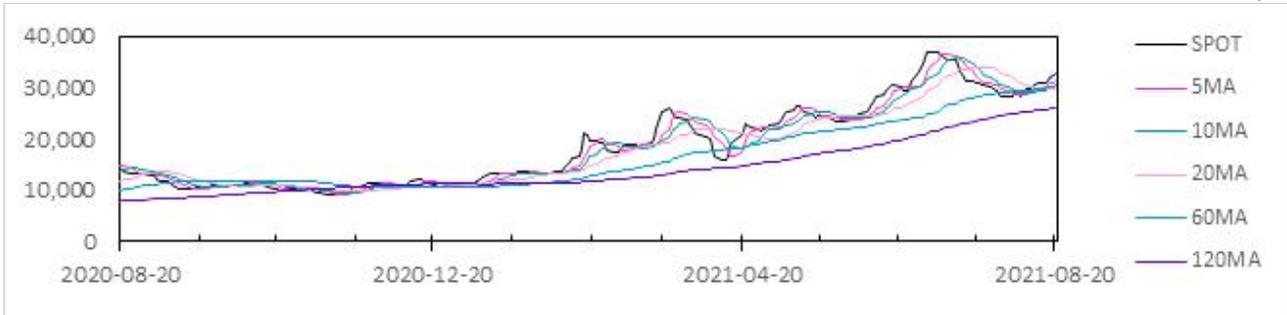
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
7월 5주	216.7	▼ -4.6	-2.1	%
8월 1주	217.8	▲ 1.0	0.5	%
8월 2주	220.9	▲ 3.1	1.4	%
8월 3주	219.3	▼ -1.6	-0.7	%



3 파나막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 파나막스선-운임전망

| 8월 4주('21.8.23~'21.8.27)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▲

I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

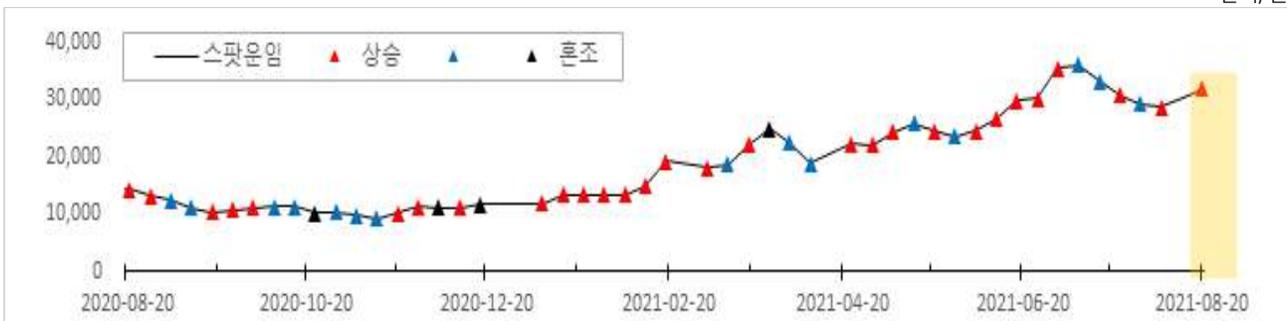
%



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 4.5% 상승한 35,128달러/일 기록

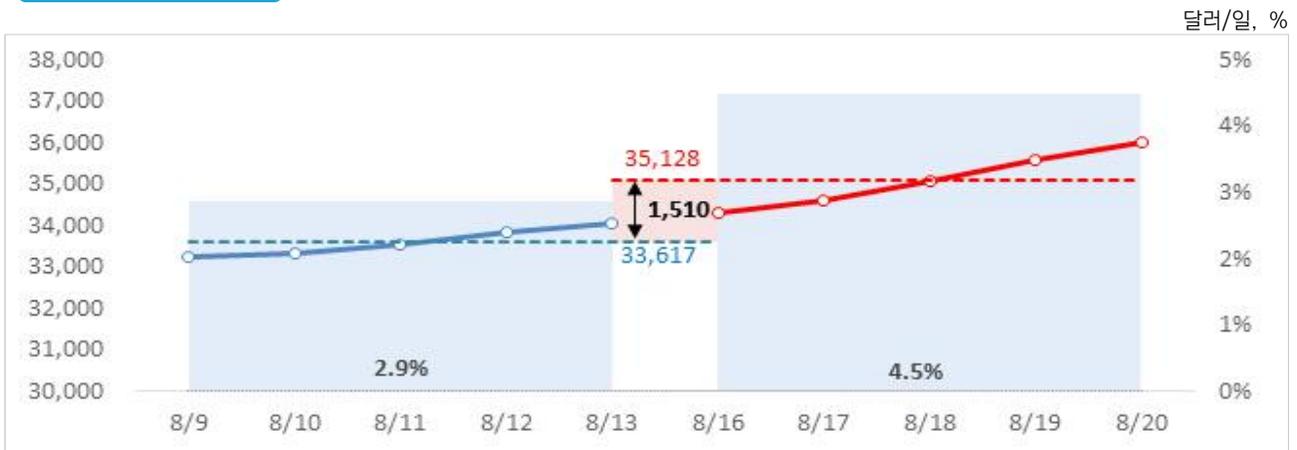
(운임) 운임 강세 지속

- 클락슨에 따르면 수프라막스선에 대한 수송수요 증가 대비 공급이 부족한 것으로 파악됨

(동향) 운임 상승요인 우세, 미국산 석탄 수출 증가, 컨테이너 대체 수요 증가, 중국 체선현상 발생

- 트레이드윈즈에 따르면 중국이 호주산을 대신해 미국산 석탄 수입을 늘리고 있는 것으로 파악됨
- 로이즈리스트에 따르면 컨테이너선 운임 상승과 슬롯(Slot) 부족으로 수송수요 일부가 중소형 건화물선으로 대체됨
- 클락슨에 따르면 중국 항만에 체선현상이 발생해 시장에 공급되는 선박 증가를 일시적으로 제한함

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	8월 3주	8월 2주	전주대비차이	
BSI	3,193	3,056	▲ 137	4.5 %
스팟운임(10TC)	35,128	33,617	▲ 1,510	4.5 %
용선료	6개월	37,250	▲ 1,500	4.2 %
	1년	28,000	▲ 1,250	4.7 %
	5년	11,000	11,000	-
FFA	10월물	38,260	▲ 2,730	7.7 %
	4분기	34,362	▲ 2,656	8.4 %
	21년	24,921	▲ 772	3.2 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

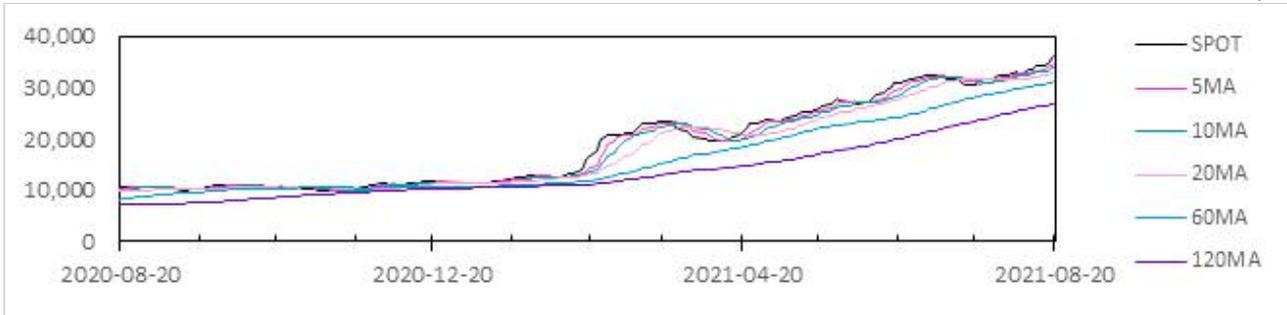
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



3 수프라막스선-운임전망

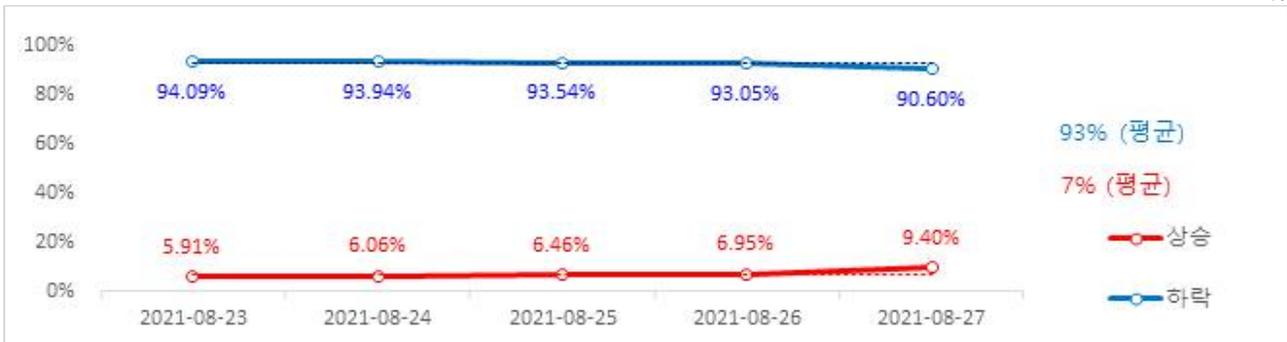
| 8월 4주('21.8.23~'21.8.27)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▲

I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

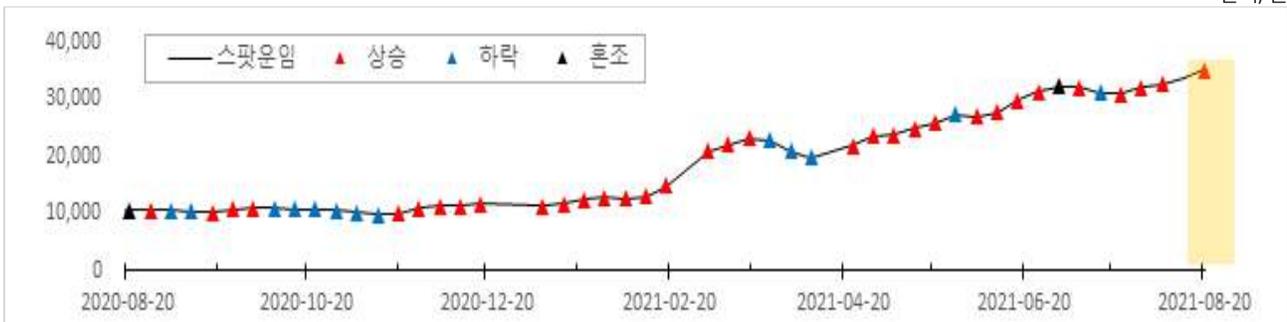
%



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 | 051-797-4638

1 동향분석

컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 58.65 상승한 4,340.18을 기록

(운임) 북미항로를 중심으로 원양항로 강세 지속

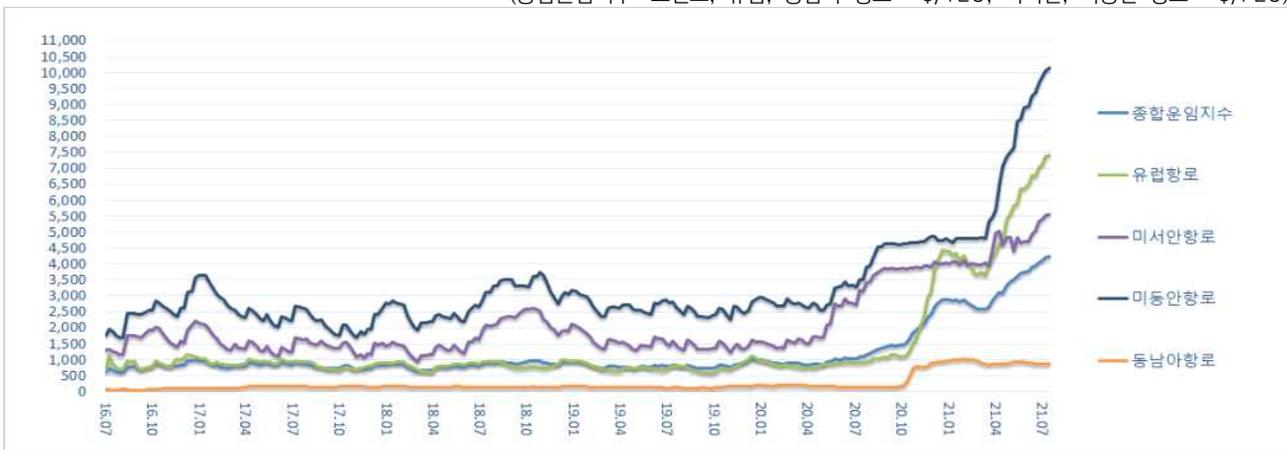
- 유럽 운임은 2주연속 보합세이나 북미 동부를 중심으로 운임 상승세가 가파르게 나타남. 닝보항 사태를 비롯하여 컨테이너 공급망 혼란이 가중되고 있어 운임 상승은 지속될 것으로 예상됨

(현황) 북미 서부항만 정체 심화

- 북미 서부 항만의 항만 정체뿐만 아니라 내륙물류에서의 정체현상도 심화됨. 트럭 및 철도 용량 부족이 심화되었으며 대기선박도 지난달 40척에서 58척으로 크게 증가함(8월 둘째 주 기준)
- 지난주 닝보항 메이산 터미널 부분폐쇄 8일 만에 일부 선박을 처리했지만 정상화까지는 시간이 필요함. 동항에 대한 서비스 일부는 취소되거나 상하이, 홍콩, 부산항에서 처리되는 상황임

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)

		8월 3주	전주대비	2021년			2020년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임	종합운임지수	SCFI	4,340	58.7	2,570	4,340	3,281	818	2,641	1,234
		유럽항로	7,398	-9.0	3,651	7,418	5,230	725	3,797	1,146
		미서안항로	5,927	183.0	3,931	5,927	4,580	1,361	4,080	2,719
		미동안항로	10,876	424.0	4,679	10,876	6,881	2,542	4,876	3,587
		한국항로	184	-5.0	184	323	263	116	206	133
		일본항로	278	4.0	251	311	273	230	255	241
		동남아항로	860	-6.0	840	1,017	915	130	910	264

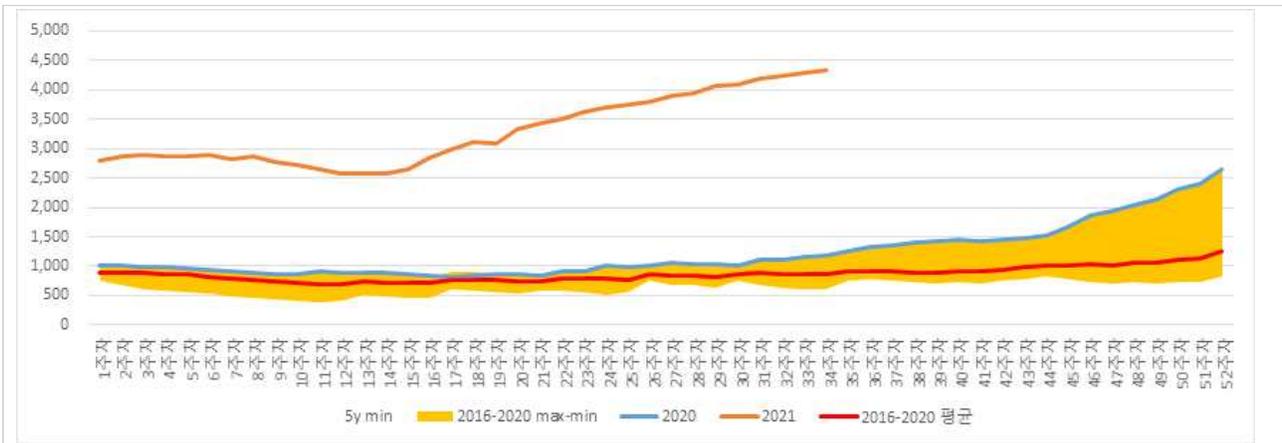
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



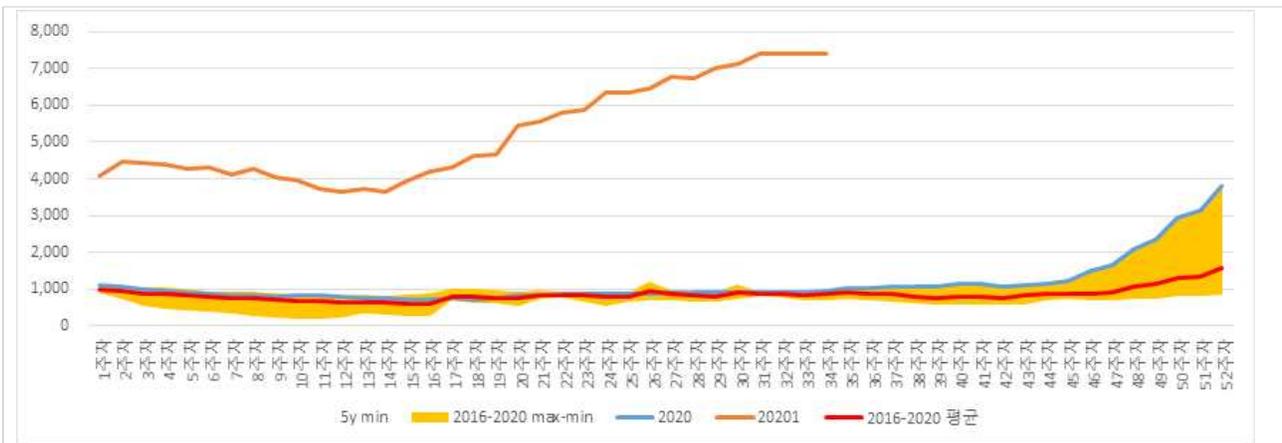
2 운임전망

| 8월 4주('21.8.23~'21.8.27)

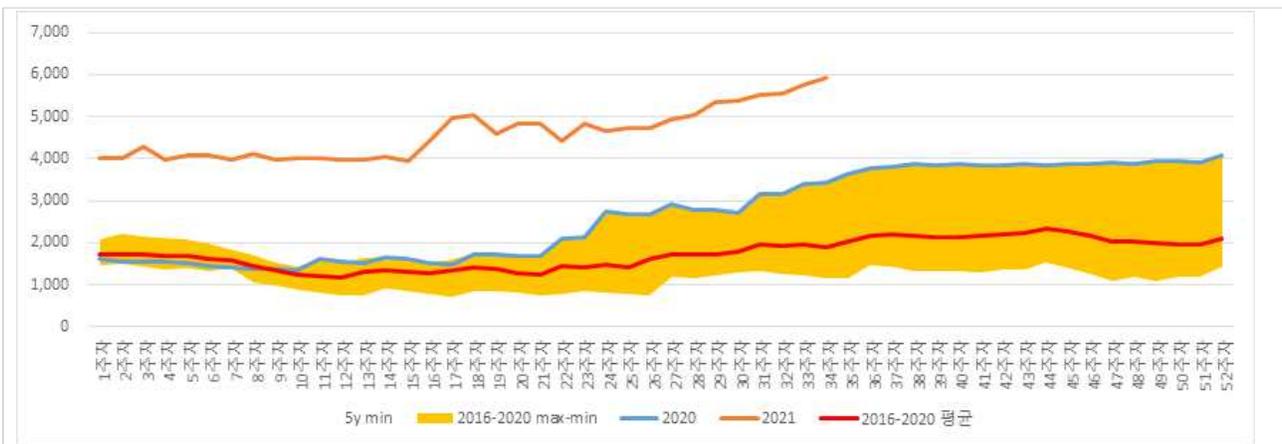
SCFI 지수는 수급 불균형으로 고운임 지속 전망



아시아-유럽운임은 공급망 충격으로 고운임 지속 전망



아시아-북미운임(미 서부)은 공급망 혼잡가중으로 운임 상승 전망





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주 대비 0.5p 상승한 31.3 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 보험세를 보임

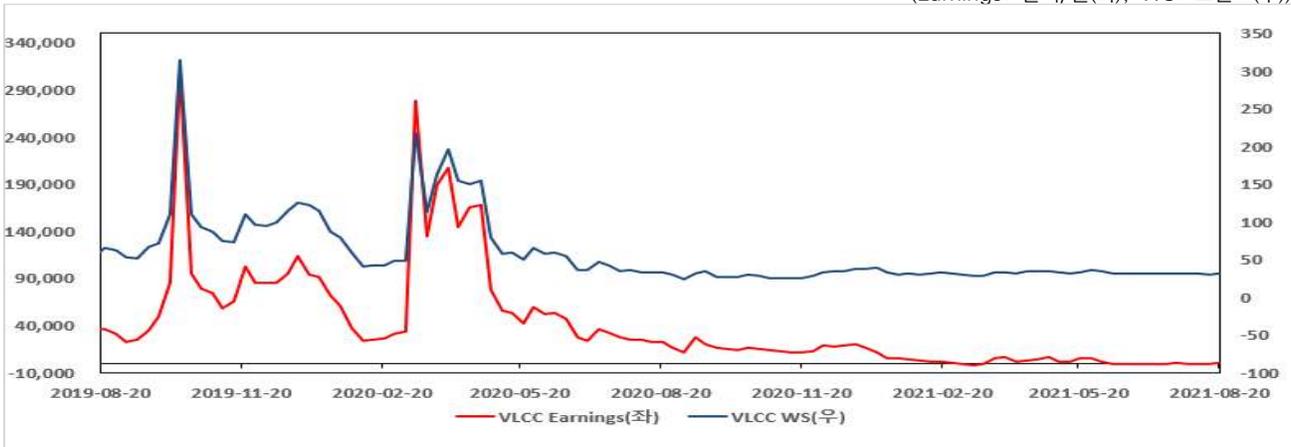
구분	WS	전주대비차이		
		WS	점수	변화율
8월 3주	31.3	▲ 0.5	1.6 %	
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	18.0	▲ 0.5	2.9 %	
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	31.5	▲ 0.5	1.6 %	
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	33.0	-	- %	

(동향) COVID-19 델타 변이 바이러스의 확산세로 인한 원유 수요 감소와 선박 과잉으로 인한 약세 지속

- 국제에너지기구(IEA)는 최근 발표한 석유시장보고서(Oil Market Report)에서 올해 세계 석유 수요 평균 증가 폭을 하루 10만 배럴 낮춘 530만 배럴로 조정한 바 있으며, 이는 변이 바이러스 확산 영향 등의 변수로 수요 정상화까지 예상보다 시간이 걸릴 것이라는 전망이 반영된 수치임
- 전 세계적으로 백신 접종률이 증가하면서 본격적인 석유 소비 증가를 기대하였으나, 변이 바이러스 확산 등으로 글로벌 경기 회복과 국경 이동이 제한되고 있어 타 원자재 대비 원유가 더디게 소비되면서 유조선 시장의 약세가 지속되고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

유조선 시장(현물)	8월 3주	전주대비	2021년			2020년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
중동-중국								
운임지수	31.4	0.5	28.4	40.0	32.5	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)								
평균 수익	-3,290	1,134	-6,779	14,966	-1,294	5,603	250,354	49,069
VLCC								
1년 용선료	19,000	-	19,000	24,125	21,795	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

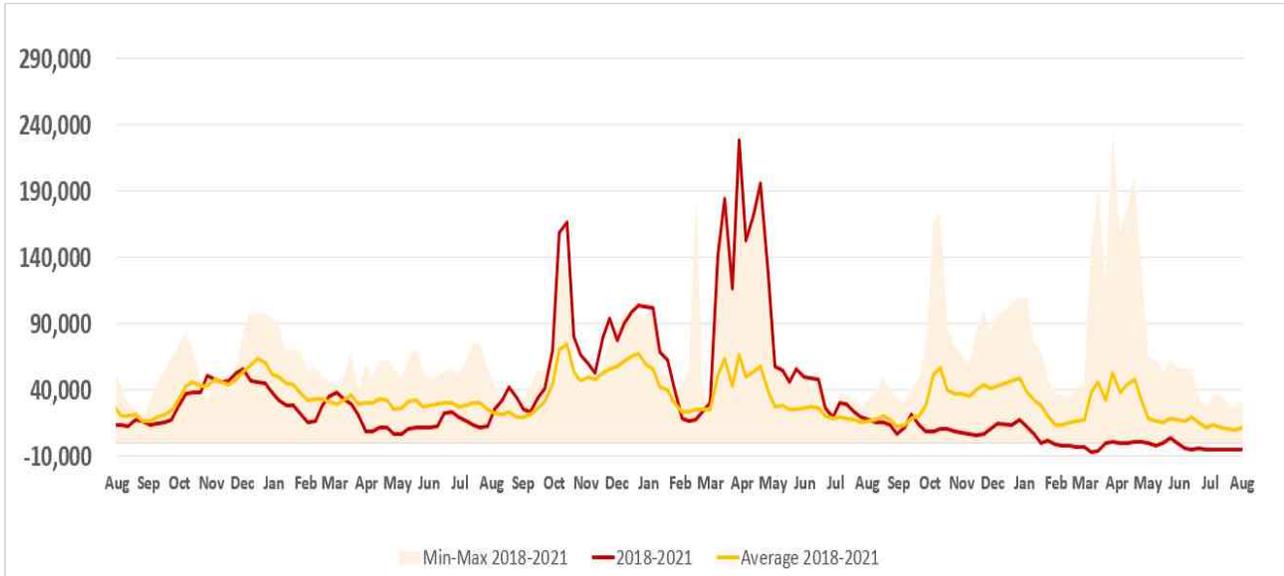


1 유조선-기술분석

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

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

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 근접해 있으며 지속적으로 마이너스를 기록하고 있음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

■ 석유제품선 WS(MR World Scale) : 지난 주 대비 1.4p 상승한 139.4 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 약세를 보임

(달러/톤)

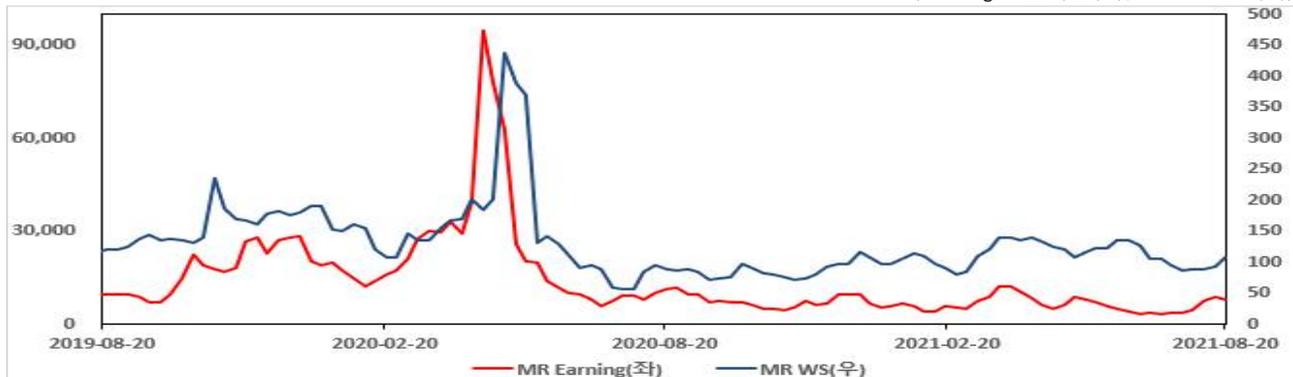
구분	WS	전주대비차이	
8월 3주	139.4	▲ 1.4	14.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	92.5	▼ 7.5	7.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	135.0	▼ 5.0	3.6 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	135.0	▼ 5.0	3.6 %

(동향) COVID-19 백신 접종의 확대에 의해 미국을 중심으로 휘발유 수요가 증가하면서 운임 상승세 지속

- 16일 증시정보 제공 사이트 인베스팅닷컴에 따르면 7월 평균 미국 휘발유 선물 가격은 갤런당 2.37달러로 지난 2014년 9월 이후 최고치를 기록했으며, 이는 휘발유 소비가 급증하는 성수기 진입과 백신 확대에 의한 이동 수요 회복에 대한 기대감이 반영된 것으로 분석됨
- COVID-19의 백신 보급 효과가 본격화되는 하반기부터 이동 제한으로 인해 침체되어있던 항공유 소비 회복 또한 이루어질 것으로 예상되면서 석유제품선 시장의 수익성 개선이 기대됨

석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

	8월 3주	전주대비	2021년			2020년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	139.4	1.4	80.6	139.7	113.0	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	14,969	2,203	-96	15,192	6,869	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	11,750	-	11,625	13,000	12,419	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

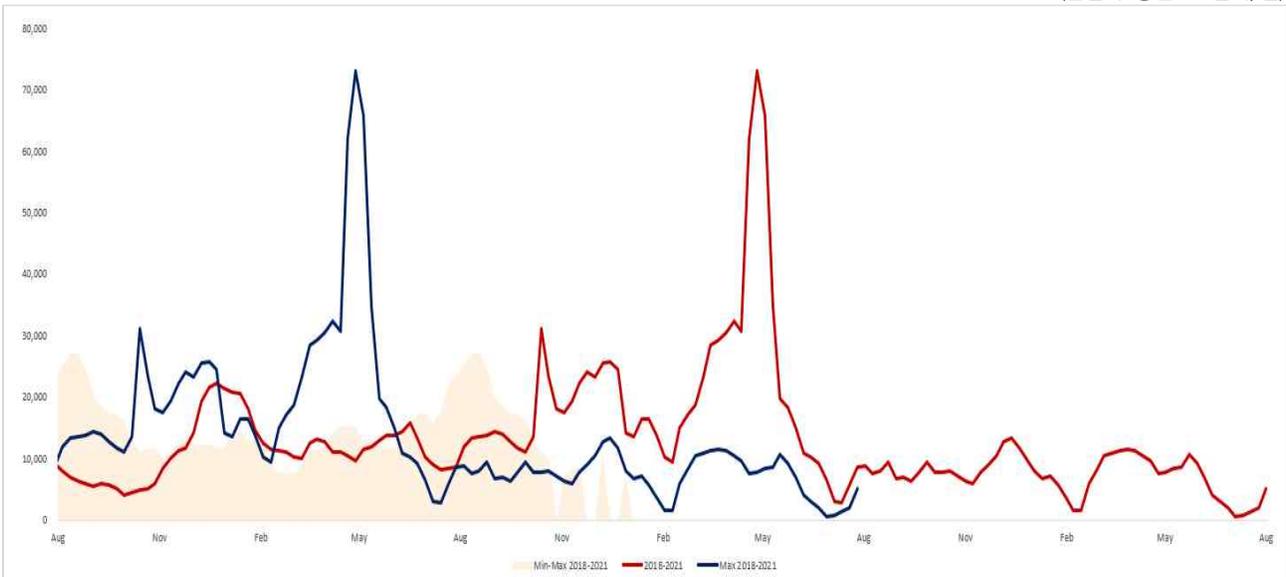


2 석유제품선-기술분석

8월 이후 큰 폭의 상승 추이를 나타내고 있으며, 올해 들어 가장 높은 수준의 운임에 근접함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(운임과 용선료: 달러/일)

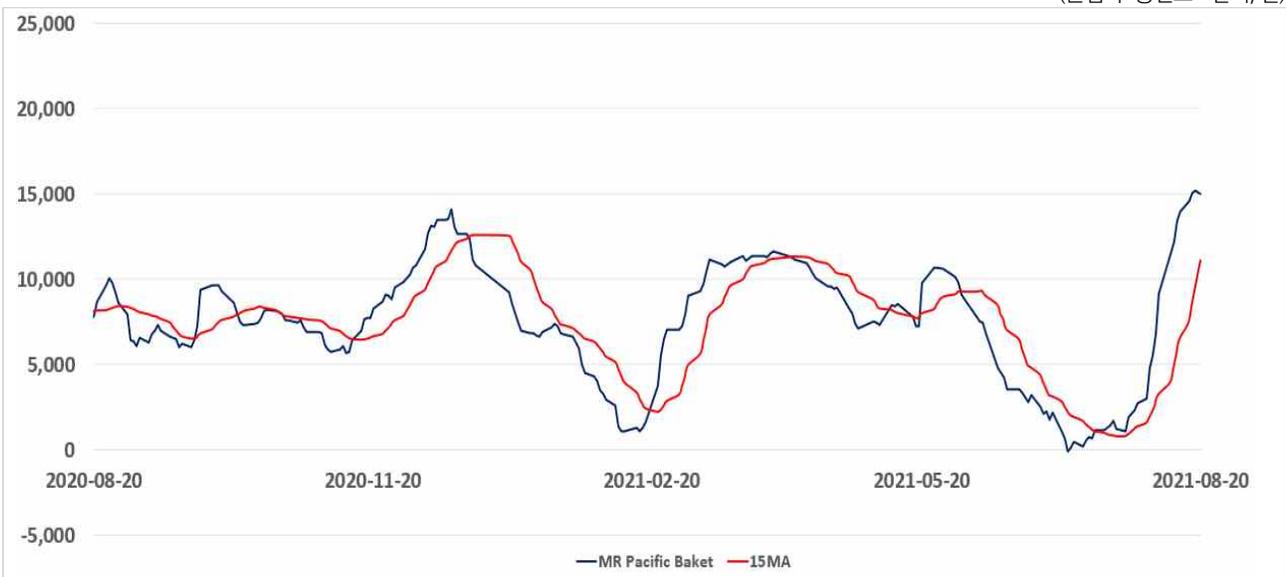


자료: Clarkson

수익 추세선은 8월 초 이후 지속적으로 강한 상승세를 보이고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선 시장

1 동향분석

건화물선 중고선 지수는 25.25로 전주 대비 변화없음

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선 지수는 89.25으로 전월 85.06 대비 4.19 상승함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson



2 거래실적

| 8월 3주('21.8.1~'21.8.20)

건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 37건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
TankChem	Bochem Antwerp	2011	19,805	DWT	2021-08-20	15.60	Asuka Kisen	Vietnamese interests
Offshore	RRS James Clark Ross	1991	99	LOA	2021-08-20		BAS	Clients of NASC of Ukraine
Bulk	Rich Land 58	2006	16,397	DWT	2021-08-18		Chenglu Intl	Chinese interests
Bulk	Glorious Saiki	2012	37,154	DWT	2021-08-17	17.00	Sumitomo Corp	Clients of Taylor Maritime
Bulk	Nereus Island	2014	37,920	DWT	2021-08-17	21.00	Yahata Kisen Company	Clients of Pacific Basin Shpg
Bulk	Asia Ruby II*	2014	62,996	DWT	2021-08-17	24.00	Asia Pacific Shpg	Clients of Common Progress
Bulk	Asia Ruby IV*	2014	62,982	DWT	2021-08-17	24.50	Asia Pacific Shpg	Clients of Common Progress
Gas C'rier	Bow Guardian*	2008	9,104	cu.m.	2021-08-16		Odfjell ASA	Clients of BW Epic Kosan
Gas C'rier	Bow Gallant*	2008	9,104	cu.m.	2021-08-16		Odfjell ASA	Clients of BW Epic Kosan
Bulk	Cape United	2007	203,137	DWT	2021-08-13	22.00	Mizuho Sangyo	Greek interests
Bulk	Santa Barbara	2013	61,381	DWT	2021-08-13	24.00	Konlink Shipping Pte	Vietnamese interests
Bulk	Lemessos Queen	2008	76,565	DWT	2021-08-12	18.00	Safety Management	Middle Eastern interests
Bulk	Nord Peak	2011	61,649	DWT	2021-08-12	22.50	Norden A/S	Hong Kong interests
Offshore	Hermit Fighter*	2012	4,200	DWT	2021-08-12		Pearl Bidco AS	Clients of ESVAGT
Offshore	Hermit Prosper*	2012	4,242	DWT	2021-08-12		Pearl Bidco AS	Clients of ESVAGT
Container	Heung-A Jakarta*	1997	653	TEU	2021-08-12	5.50	Heung-A Line	Clients of Straits Orient Lines
Container	Heung-A Manila*	1997	650	TEU	2021-08-12	5.50	Heung-A Line	Clients of Straits Orient Lines
Bulk	Aditya	2008	55,496	DWT	2021-08-10	16.50	Aditya Birla	Norwegian interests
Container	Gerrit Braren	2006	1,706	TEU	2021-08-10	25.00	Rord Braren	Clients of Sea Consortium
Container	Jett	2007	1,304	TEU	2021-08-10	19.25	Unknown	Undisclosed interests
Bulk	Maratha Promise	2012	37,187	DWT	2021-08-10	16.50	Chowgule Steamship	Undisclosed interests
Tanker	Maya VN	2003	318,778	DWT	2021-08-10	27.00	Ovtrans Petrol	Chinese interests



선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Orient Glory	2013	32,419	DWT	2021-08-10	15.50	Bokwang Shipping Co.	Undisclosed interests
Tanker	Cabo Kamui*	2016	74,214	DWT	2021-08-10	31.50	Nisshin Shipping	Clients of Ultratank
Tanker	Cabo Misaki*	2017	74,241	DWT	2021-08-10	31.50	Nisshin Shipping	Clients of Ultratank
Bulk	Harvest Sky	2013	95,717	DWT	2021-08-09	23.00	Diamond Camellia SA	Greek interests
Bulk	Four Emerald	2013	34,400	DWT	2021-08-07	15.20	Four Handy Ltd.	Clients of Deval Shipping
Bulk	Pacific Bulker	2015	36,309	DWT	2021-08-07	21.00	Masumoto Shpg Co	Undisclosed interests
Bulk	Aqua Splendor	2012	175,589	DWT	2021-08-06	20.00	Noble Group	Undisclosed interests
Bulk	Lowlands Beacon	2011	61,438	DWT	2021-08-06	21.00	Hisamoto Kisen	Undisclosed interests
Bulk	Sider Faioch	2015	40,799	DWT	2021-08-06	21.00	Nova Marine Carriers	European interests
Bulk	Bulk Phoenix	2013	56,088	DWT	2021-08-05		Sanzo Enterprise Co.	Clients of Meghna Marine
Bulk	YM Tradition	2010	55,457	DWT	2021-08-05	16.30	Yamamaru Kisen	Singapore interests
Offshore	Normand Progress	1999	95	LOA	2021-08-04		Solstad Offshore	Undisclosed interests
Bulk	Sakura Kobe	2011	33,735	DWT	2021-08-04	16.20	Nitta Kisen KK	Undisclosed interests
Offshore	Teras Darius	2013	5,220	HP	2021-08-04	1.70	Teras Offshore	Chinese interests
Offshore	Teras Eden	2013	5,220	HP	2021-08-04	1.70	Hai Sheng	Undisclosed interests
Dry Genl	Yue De Qing Gong 3013	2007	1,233	DWT	2021-08-04		Deqing Shipping	Chinese interests
Dry Genl	Yue De Qing Gong 3016	2007		DWT	2021-08-04		Deqing Shipping	Chinese interests
Bulk	Stella Laura*	2015	179,549	DWT	2021-08-04	75.00	Cara Shipping	Greek interests
Bulk	Stella Lucy*	2015	179,667	DWT	2021-08-04		Cara Shipping	Greek interests
Bulk	Dory	2010	55,705	DWT	2021-08-03	17.50	Nomikos Transworld	Greek interests
Bulk	Helena	2002	50,206	DWT	2021-08-03	9.00	Sea Star Ships	Undisclosed interests
Bulk	Ocean Phoenix Tree	2017	62,623	DWT	2021-08-03	30.50	Far East Leasing	Undisclosed interests



선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Sexta	2000	18,367	DWT	2021-08-03	3.90	Medlink	Greek interests
Tanker	Tsuruga	2009	309,960	DWT	2021-08-03	39.00	Nippon Yusen Kaisha	Greek interests
Dry Genl	Yue De Qing Huo 3813	2004		DWT	2021-08-03		Deqing Shipping	Chinese interests
Dry Genl	Yue Zhao Qing Huo 2233	2001		DWT	2021-08-03		Deqing Shipping	Chinese interests
Gas C'rier	Yuricosmos	2010	78,907	cu.m.	2021-08-03		Doun Kisen	Clients of BW LPG Limited
TankChem	Grand Ace 2	2006	46,176	DWT	2021-08-01	9.50	Pan Ocean	Greek interests
TankChem	Maersk Erik	2008	40,083	DWT	2021-08-01	12.00	Maersk Tankers	European interests
Bulk	Yunnan	2015	34,398	DWT	2021-08-01	16.00	Far East Leasing	Undisclosed interests



선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Container	FSL Kolkata*	2020	1,528	TEU	2021-06-02		Cosmoship Management	Clients of CNAN Med Spa
Container	FSL Colombo*	2020	1,528	TEU	2021-06-02		Cosmoship Management	Clients of CNAN Med Spa
Bulk	Clipper Kalavryta*	2015	63,325	DWT	2021-06-02	140.45	Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Kythira*	2015	63,273	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Brunello*	2012	58,443	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Barolo*	2011	58,923	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Apollonia*	2010	32,755	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Aegina*	2010	32,691	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Alexandria*	2010	32,500	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Tarpon*	2010	30,427	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Talent*	2009	30,475	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Triumph*	2009	30,442	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Bulk	Clipper Lis*	2009	28,321	DWT	2021-06-02		Clipper Group	Clients of CDB Leasing
Container	City of Hongkong*	2009	2,564	TEU	2021-06-01	58.00	Songa Container AS	Clients of MSC
Container	Songa Haydn*	2010	3,534	TEU	2021-06-01		Songa Container AS	Clients of MSC



6. 주요 해운지표

(2021.8.23기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	8월 평균	2021년			2020년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선가 (\$ Million)										
건화물선(5년) Panamax	18.0	-	18.0	18.0	18.0	18.0	17.5	19.0	18.0	
유조선(5년) VLCC	71.0	-1.0	71.7	63.0	72.0	68.6	63.0	77.0	70.5	
컨테이너선(10년) Sub-Panamax	44.0	-	44.0	14.0	44.0	26.8	8.0	13.0	9.0	

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)										
건화물선 Panamax	33.0	-	33.0	25.5	33.0	29.1	25.5	27.0	26.0	
유조선 VLCC	102.5	-	102.3	85.0	102.5	93.5	85.0	92.0	88.6	
컨테이너선 Sub-Panamax	36.5	-	36.5	30.0	36.5	34.0	30.0	31.5	30.4	

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	379.5	-17.3	393.3	311.3	417.5	376.3	124.8	303.8	246.3
	Singapore	400.3	-14.3	410.3	324.8	427.8	390.5	157.8	388.0	269.7
	Korea	426.0	-2.0	429.2	361.8	448.5	412.5	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	410.3	-15.5	421.9	325.8	443.3	399.9	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	488.8	-21.3	503.9	387.8	532.3	479.6	179.0	585.3	328.0
	Singapore	514.5	-17.0	526.3	413.0	550.0	502.8	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	510.5	-20.5	525.7	404.5	591.0	504.1	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	105.35	-55.4	151.7	105.4	233.7	181.3	71.7	176.1	106.4
	중국産	198.1	-9.2	215.5	174.3	264.6	217.6	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	134.1	-0.5	127.1	100.5	134.6	113.8	-	111.8	71.5
	중국産	181.9	-2.2	184.5	110.6	187.1	155.3	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	288.3	4.6	281.2	132.8	288.3	196.8	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	357.6	29.6	336.5	234.7	359.1	271.0	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,293.8	-79.31	1,367.7	1,293.8	1,642.5	1,433.7	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	714.3	-48.0	730.5	601.8	773.5	670.2	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2021년 합계	2020년 합계	2019년 합계	2018년 합계		
ASEAN	수출	8,674	8,839	9,625	58,800	89,017	95,086	100,114		
	수입	5,242	5,397	5,822	38,121	54,830	56,186	59,628		
NAFTA	수출	8,850	10,289	10,421	65,584	87,821	89,839	89,921		
	수입	7,595	7,694	7,531	50,597	68,263	73,797	69,712		
EU	수출	4,904	5,211	5,331	36,759	47,870	52,758	57,676		
	수입	5,559	5,566	6,295	38,241	55,517	55,795	62,296		
BRICs	수출	15,351	15,605	16,010	106,657	155,346	163,882	189,936		
	수입	13,244	14,064	14,192	92,561	128,653	131,656	133,785		

자료: 한국무역협회



주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시켜 나갈 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함