

# KMI 주간해운시장 포커스

발 간 일 2021년 9월 6일

자료문의 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

감 수 김태일

발 행 인 김종덕

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스

01

건화물선

04

컨테이너선

16

탱커선

18

중고선 시장

22

주요 해운지표

24

## 건화물선

케이프선 전주 대비 21.3% 하락한 39,998달러/일 기록, 중국 항만 체선 완화와 철강 생산 제한 여전

## 컨테이너선

지난주 '컨' 운임지수(SCFI)는 117.03 상승한 4,502.65를 기록, 항만 정체가 완화될 여지가 낮은 상황으로 고운임 지속

## 탱커선

지난주 유조선 운임지수(WS)는 대비 1.3p 상승한 32.9 기록, 대부분의 항로가 소폭 상승함

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

### 동-서 항로에서 얼라이언스의 비중은 여전히 절대적

- ▶ 연 초 대비 8월 기준 아시아-북미 항로의 선대 공급은 13.9% 증가함
  - BAL, CU line과 같은 신규 선사들이 등장했지만 기존 선사들의 선대 증가로 인한 영향이 더 큰 것으로 나타남
  - 올해 8월 기준 아시아-북미 항로에서 신규 선사들의 점유율은 0.6%를 기록했으나 기존 선사는 연 초 대비 완하이(143.3%), SM line(33.6%), Zim(27.6%)의 선대를 증가시킨 것으로 조사됨
  - 특히 완하이는 아시아-북미 서부 서비스를 2개에서 4개로 증가시켜 동 시장 점유율을 1.6%에서 3.5%로 증가시킴
- ▶ 신규 선사 및 중소형 선사의 약진에도 불구하고 동-서 항로에서 얼라이언스의 시장 지배력은 절대적임
  - CU line은 올 초 선대 순위에서 전체 선사 중 82위(8,225TEU)를 기록하였으나 최근에는 28위(54,786TEU)로 상승함
  - 현재 3대 얼라이언스 외에 아시아-유럽 서비스를 운영하는 선사는 CU line이 유일하며 시장 점유율은 0.5% 미만으로 점유비중은 매우 낮은 수준임
  - 지난해부터 지속된 고운임으로 선사들의 경영실적이 크게 개선되었으며 이중 일부는 신조 발주로 이어지는 상황임. 기존 선사들의 시장 지배력은 더욱 공고해 질 가능성이 높음

자료: Alphaliner Weekly 35호

최건우 전문연구원

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

### 미국 항만 혼잡 해결 위한 특사 임명

- ▶ 미국 조 바이든(Joe Biden) 대통령은 미국의 항만 혼잡 문제를 해결하기 위해 존 포카리(John Porcari) 전 교통부차관을 항만 특사(port envoy)로 임명함
  - 백악관은 “글로벌 해운의 혼란과 급격한 수요의 변화로 중국-미 서안 간 컨테이너 운송 비용이 2019년 대비 90% 이상 증가했다”고 언급함
  - 이번에 임명된 존 포카리 항만 특사는 미국 전역 항만, 복합운송, 해양정책 및 관련 보조금 프로그램을 감독하는데 직접 관련한 경력이 있음
- ▶ 미 서안 항만 혼잡은 최근 다시 증가하고 있음
  - 특히 미 서안 중 가장 많은 화물을 처리하는 LA/LB항에서 극심한 문제를 겪고 있으며 올해 2분기 소폭의 혼잡 완화 이후 최근 성수기 수요로 인해 LA/LB항에 체선이 다시 증가하고 있음
  - 남부캘리포니아 해양거래소(Marine Exchange of Southern California)는 8월 30일 기준 46척의 컨테이너선이 인근 해안에 대기하고 있다고 밝힘

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138031/Biden-appoints-envoy-to-tackle-US-port-congestion>

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### 미국, 허리케인으로 곡물 수출에 부정적

- ▶ 지난주 미국을 강타한 허리케인 '아이다(Ida)'로 인해 걸프만 및 미시시피강 하구의 곡물 터미널이 피해를 입음
  - 정전으로 인해 동 지역의 터미널뿐만 아니라 바지선과 배후 철도 시설도 현재 운영이 중단된 것으로 알려짐
- ▶ 곡물 터미널의 운영 중단으로 수출에 부정적일 것으로 예상됨
  - 동 지역은 세계 곡물 수출량의 22.0%, 미국내에서는 2/3를 차지하고 있어 곡물 수출이 중단될 경우 영향은 클 수 있음
  - 터미널 운영이 몇 주 동안 중단될 경우 미국 곡물 수출 성수기인 4분기 실적에도 영향을 미칠 것으로 예상됨
  - 미국 곡물을 대체하기 위해 남미산 공급이 증가할 경우 톤 마일 증가로 벌크선 시황에 긍정적인 영향을 미칠 수도 있음

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138076/Impact-of-hurricane-on-US-grain-terminals-shakes-up-bulk-trades>

최건우 전문연구원

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

### 인도 6월 석탄 수입량 전년대비 약 50% 상승

- ▶ 2021년 6월 인도의 석탄 수입량은 전년 동월(1,251만 톤)대비 약 50% 증가한 1,877만 톤을 기록함
  - 2021년 4-6월 총 석탄 수입량은 6,097만 톤으로 전년 동기(4,614만 톤) 대비 약 32% 증가함
  - 올해 6월 총 수입량 중 비점결탄(non-coking coal)은 1,305만 톤으로 전년 동월(828만 톤)대비 약 57% 증가했으며, 원료탄(coking coal) 수입량은 406만 톤으로 전년 동월(246만 톤)대비 약 65% 증가함
- ▶ 올해 6월 석탄 수입량은 전월대비 소폭 감소했으며, 몬순 기간 동안 해상 운송 가격이 다년간 높은 수준을 기록하고 있기 때문에 이러한 추세는 당분간 지속될 것으로 전망됨
  - Tata Steel과 SAIL의 합작 회사인 B2B 전자상거래 회사 mjunction에 따르면 6월 석탄 수입량은 5월 대비 약 5% 소폭 감소함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/indias-coal-import-rises-50-to-19-million-tonnes-in-june/>

김병주 연구원

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



## 1. 주간뉴스

### OPEC+, 10월에도 기존 하루 40만 배럴 증산 방침 유지

- ▶ OPEC+는 지난 9월 1일 20차 회의를 통해 기존 19차 회의에서 결정된 매달 40만 b/d씩 증산하기로 한 계획을 10월에도 유지하는 것으로 합의함
  - 회원국들은 펜데믹의 영향으로 인한 불확실성이 존재함에도 불구하고 시장의 펀더멘탈이 강화되고 있고 경기 회복이 가속화되면서 OECD 회원국의 재고 감소도 확인되었다고 밝히며 기존 증산 정책을 유지하기로 확정함
  - 직전 19차 회의에서 회원국들은 21년 8월부터 매월 40만 b/d씩 증산하기로 결정한 바 있으며, 차기 21차 OPEC+회의는 10월 4일 개최 예정으로 해당 회의에서 11월에 대한 생산 계획을 확정할 예정임
- ▶ 델타 변이 바이러스로 인한 수요 감소에도 불구하고 OPEC+가 기존 증산 계획을 유지함에 따라 국제유가는 안정세를 보임
  - 본 회의에 앞서 개최된 기술위원회에서 OPEC+는 2022년 원유 수요 증가폭을 420만 b/d로 전망하였으며, 이는 이전 전망치인 328만 b/d 대비 상향 조정된 것으로 원유 수요 회복세를 반영한 수치임
  - 미국 등 주요 소비국들의 추가 생산 요구와 수요 회복 전망이 OPEC+의 이번 결정에 영향을 미친 것으로 분석됨

자료: <https://www.spglobal.com/platts/ko/market-insights/latest-news/oil/090121-opec-affirms-plans-to-hike-october-crude-oil-production-by-400000-bd>

류희영 연구원

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

### OPEC의 신규 수요 예측 전망, 유조선 시장에 호재로 작용할 것으로 예상

- ▶ 전문가들은 원유 수요가 기존 전망치 대비 빠르게 증가할 것으로 예상된다는 OPEC+의 보고서가 유조선 시장에 큰 호재가 될 것으로 분석함
  - OPEC+는 당초 328만 b/d로 예상된 내년 세계 원유 수요 전망치를 2022년 420만 b/d로 상향 조정되었으며, 국제에너지기구(International Energy Agency)의 최근 추정치는 316만 b/d로 나타남
  - 노르웨이 글로벌 선박 브로커 펀리 시큐리티즈(Fearnley Securities)에 따르면 20차 OPEC+ 회의는 최근 델타 변이 바이러스의 확산으로 인한 아시아 지역 수요 감소 우려에도 불구하고 기존 증산 규모를 유지하는 것으로 확정됨
- ▶ Clarkson's Platou Securities의 애널리스트 Frode Morkedal과 Omar Nokta는 이번 예측이 "이번 원유 수요 예측치는 델타 변이 바이러스의 확산에도 불구하고 상향 조정되어 전망된 수치라는 점이 의미있다."라고 언급함
  - 전문가들은 이러한 수요 증가 전망이 향후 OPEC+ 증산 속도를 높일 수 있는 근거가 될 것으로 예측하며 이 같은 생산량 증가는 유조선 시장에 호재로 연결될 것으로 전망함
  - Energy Aspects 싱크탱크의 공동 설립자인 Amrita Sen 또한 "2021년 상반기 저조했던 원유 수요 대비 2022년 하반기 원유 수요는 2019년 수준으로 다시 증가할 것으로 예상된다."며 향후 원유 수요 전망을 낙관적으로 제시함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/opecs-demand-forecast-hike-very-good-news-for-tanker-owners/2-1-1060848>

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	9월 2주(전망)		9월 1주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 11월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▼	47,533	▼	-3,278	-6.5 %	35,923	▼ -1,981 -5.2 %
파나막스선 4TC (달러/일)	▼	▼	31,832	▼	-1,619	-4.8 %	33,161	▼ -1,325 -3.8 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	▼	▼	37,544	▲	278	0.7 %	35,492	▼ -1,454 -3.9 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



자료: Clarkson, Baltic Exchange

1) 지난 월요일(8/30)은 영국의 공휴일(Bank Holidays)로 볼티는 건화물선의 주요 운임 및 지수를 미공표했으며, 9월 1주 주간평균은 8월 31일부터 9월 3일까지 4일간의 평균을 의미함





## 2 시장동향

## 건화물선 운임지수



자료: Clarkson

## 건화물선 운임

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

		9월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) <sup>1)</sup>									
운임지수	BDI	4,023	-172	1,303	4,235	2,589	393	2,097	1,066
선형별 운임	케이프(5TC)	47,533	-3,278	10,304	51,472	27,637	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	31,832	-1,619	10,936	37,086	23,920	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	37,544	278	11,242	38,246	24,435	4,208	11,631	8,189
	핸디(7TC)	33,362	-716	11,695	34,242	22,776	4,108	12,205	8,003
1년 용선료	케이프	31,125	-1,625	15,875	32,750	25,035	10,125	19,750	14,808
	파나막스	28,250	-1,375	11,200	29,625	20,589	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	27,750	-1,750	10,563	29,500	19,356	8,250	10,625	9,834
	핸디	25,000	-	9,063	25,000	16,340	7,313	9,063	8,285
건화물선 시장(FFA)									
		2021년 11월물		2021년 4분기물		2021년물		2022년물	
		9월 1주	전주대비	9월 1주	전주대비	9월 1주	전주대비	9월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	35,923	-1,981	35,392	-2,047	30,593	-904	23,900	-988
	파나막스(4TC)	33,161	-1,325	31,988	-1,608	24,702	-426	20,518	-831
	수프라막스(10TC)	35,492	-1,454	34,853	-1,791	24,770	-536	20,875	-1,150
	핸디(7TC)	31,778	-211	31,852	-335	34,542	-1,407	19,803	-262

주: 운임지수, 선형별 운임, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



## 2 시장동향

## 원자재 가격

달러/톤

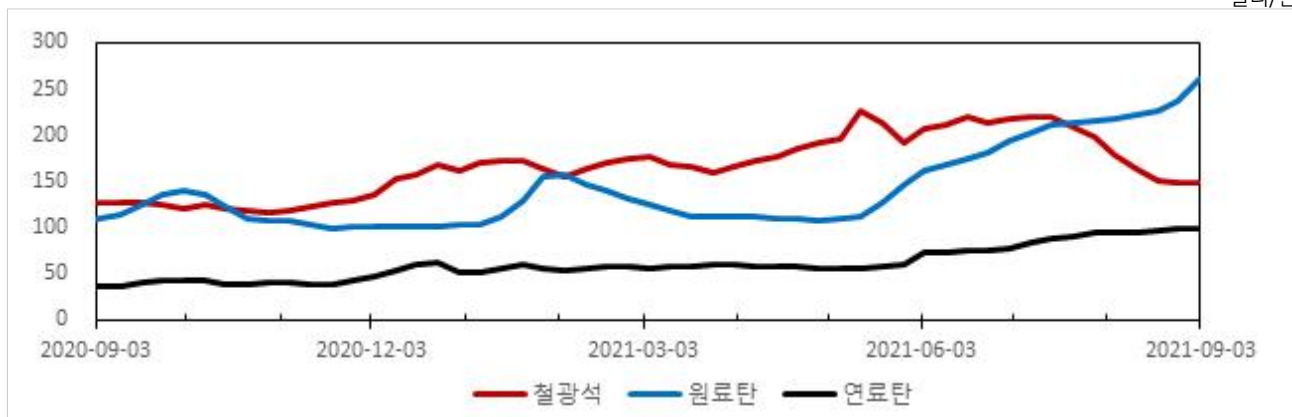
구분	2021년					2020년			
	9월 1주	8월 4주	전주대비차이			9월 1주	연평균	최저	최고
철광석	148.1	148.4	▼ -0.3	-0.2	%	122.5	122.5	82.4	167.3
원료탄	259.9	237.4	▲ 22.5	9.5	%	106.1	106.1	97.9	163.2
연료탄	97.9 <sup>2)</sup>	97.9	0.0	0.0	%	37.0	37.0	36.1	61.2
대두	473.9	485.5	▼ -11.6	-2.4	%	324.4	324.4	306.5	461.3
옥수수	208.6	215.5	▼ -6.9	-3.2	%	124.9	124.9	122.5	175.4

자료: 한국광물자원공사, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 혼조

## 철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

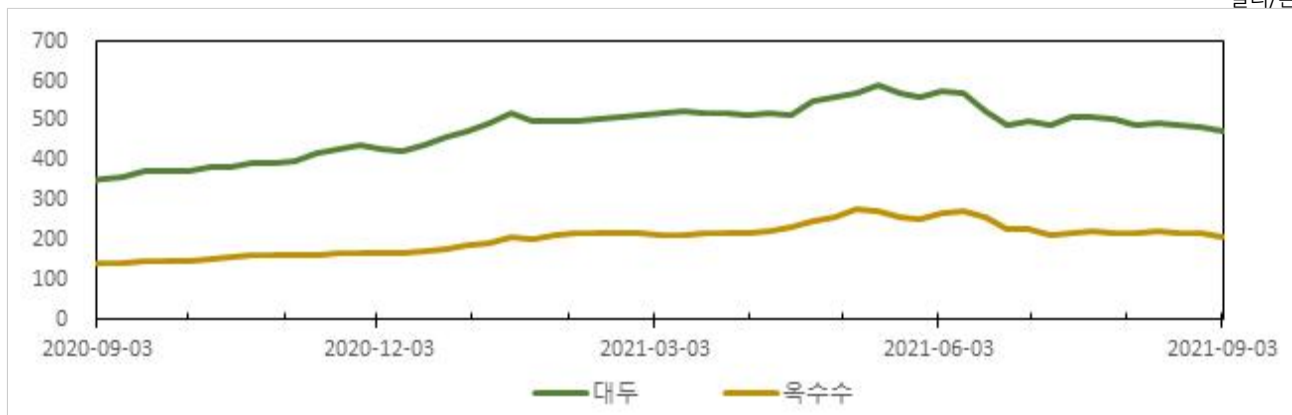
달러/톤



자료: 한국광물자원공사

## 곡물가격 추세(주간)

달러/톤



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

2) 9월 1주차 가격이 제공되지 않아 8월 4주 자료로 대체함



## 3 케이프선-동향분석

■ 케이프선 : 지난 주 대비 6.5% 하락한 47,533달러/일 기록

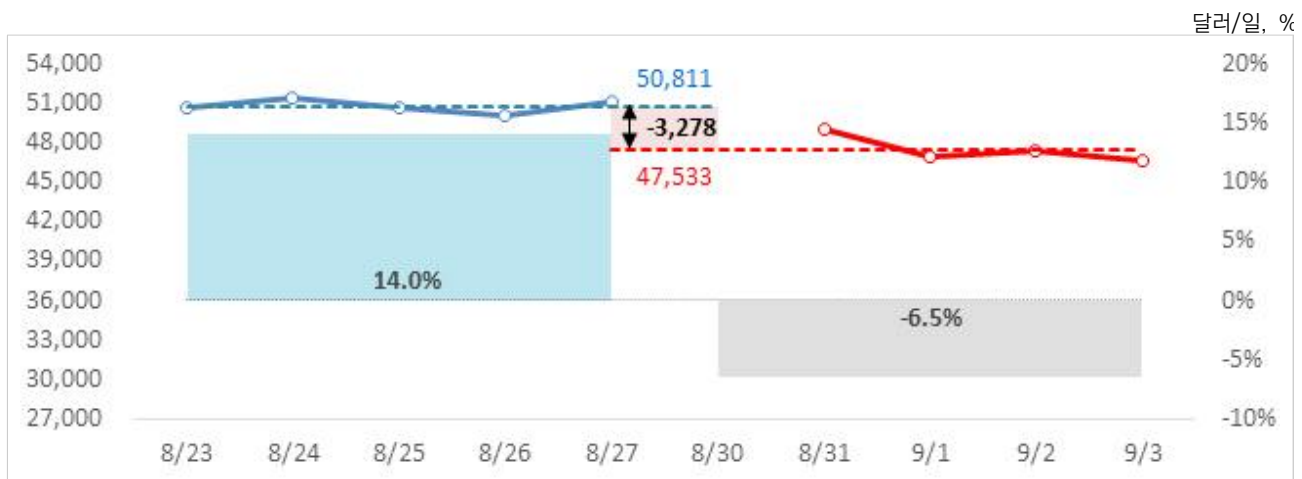
## (운임) 케이프선 주간평균운임 하락

- 올해 7월 초부터 8주 연속 이어지던 케이프선 운임의 상승세가 꺾이고 한 주 내내 혼조세를 나타냄

## (동향) 운임 하락요인 우세, 중국 항만 체선 완화와 철강 생산 제한 여전

- 중국의 항만 체선이 해결되면서 시장에 공급되는 케이프선 수가 일시적으로 증가해 운임이 하락한 것으로 분석됨. 중국 정부는 델타 변이바이러스 확산 방지를 위해 여전히 검역을 강화 중이며, 마지막 기항 이후 14-21일 이후에 입항 가능함
- 중국의 철강 생산량 제한 조치가 내년 1분기까지 지속될 것으로 예상되는 가운데 실제 항만의 철광석 재고량까지 증가하고 있어 중국의 철강 원재료에 대한 수요가 당분간 증가하지 않을 것으로 예상됨

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

## 케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		9월 1주	8월 4주	전주대비차이	
BCI		5,732	6,127	▼ -395	-6.5%
스팟운임(5TC)		47,533	50,811	▼ -3,278	-6.5%
용선료	6개월	42,375	44,875	▼ -2,500	-5.6%
	1년	31,125	32,750	▼ -1,625	-5.0%
	5년	19,875	20,500	▼ -625	-3.0%
FFA	11월물	35,923	37,904	▼ -1,981	-5.2%
	4분기	35,392	37,439	▼ -2,047	-5.5%
	21년	30,593	31,497	▼ -904	-2.9%

자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

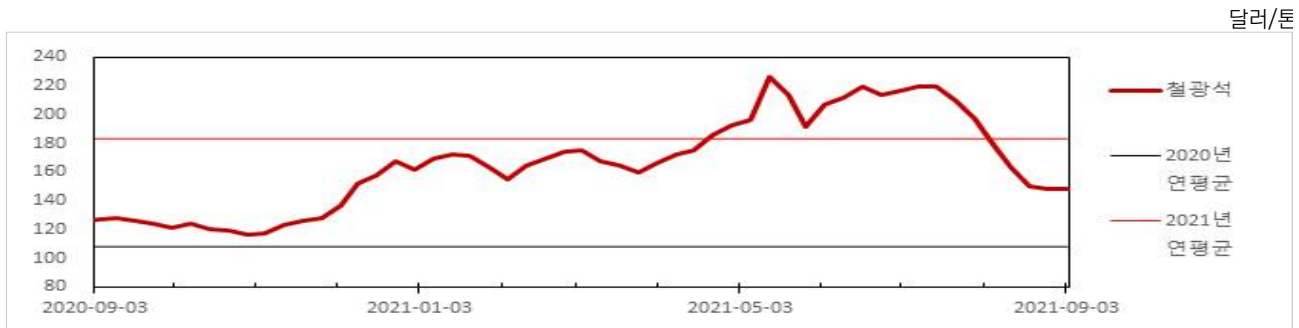




### 3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 지난 주 대비 1.2% 하락한 148.4달러/톤

#### 철광석 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



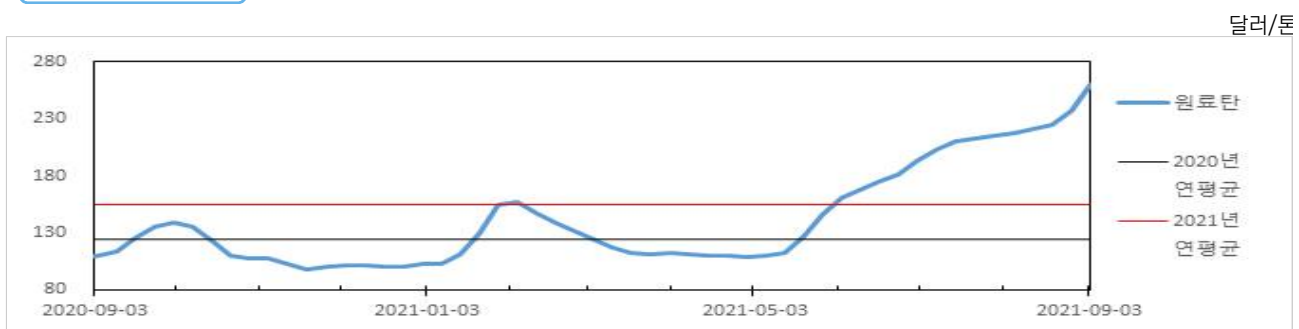
자료: 한국광물자원공사

달러/톤

구분	철광석 가격	전주대비차이		
8월 2주	163.2	▼ -16.1	-9.0	%
8월 3주	150.2	▼ -13.1	-8.0	%
8월 4주	148.4	▼ -1.8	-1.2	%
9월 1주	148.1	▼ -0.3	-0.2	%

원료탄 가격 : 지난 주 대비 5.4% 상승한 237.4달러/톤

#### 원료탄 가격 추이



자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

달러/톤

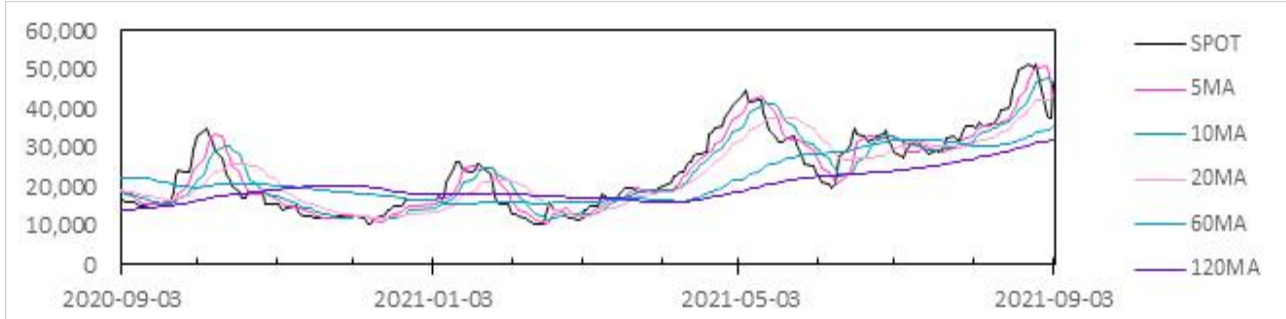
구분	원료탄 가격	전주대비차이		
8월 2주	221.4	▲ 3.8	1.7	%
8월 3주	225.2	▲ 3.8	1.7	%
8월 4주	237.4	▲ 12.2	5.4	%
9월 1주	259.9	▲ 22.5	9.5	%



### 3 케이프선-기술분석

이동평균

달러/일



### 3 케이프선-운임전망

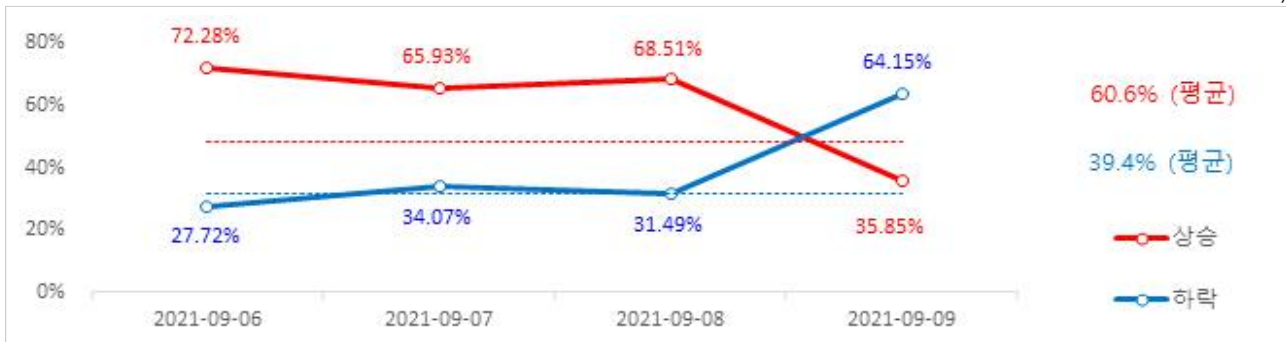
| 9월 2주('21.9.6~'21.9.10)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▼

#### I (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

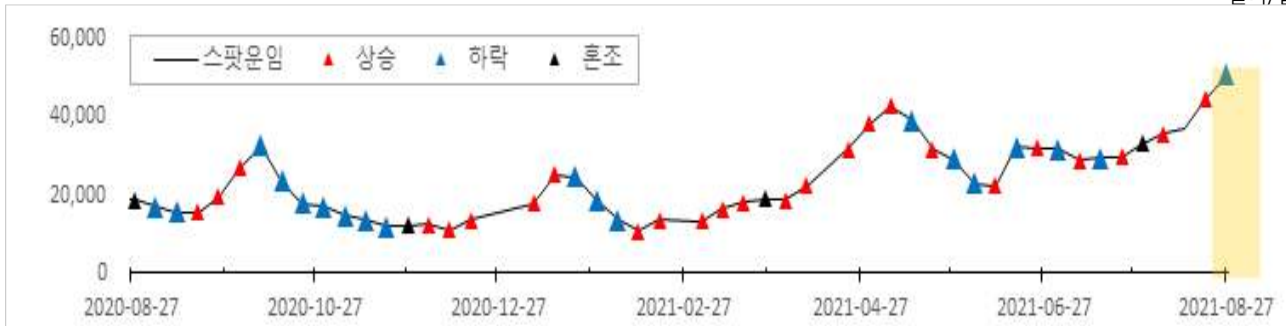
%



#### 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

## I 파나막스선 : 지난 주 대비 4.8% 하락한 31,832달러/일 기록

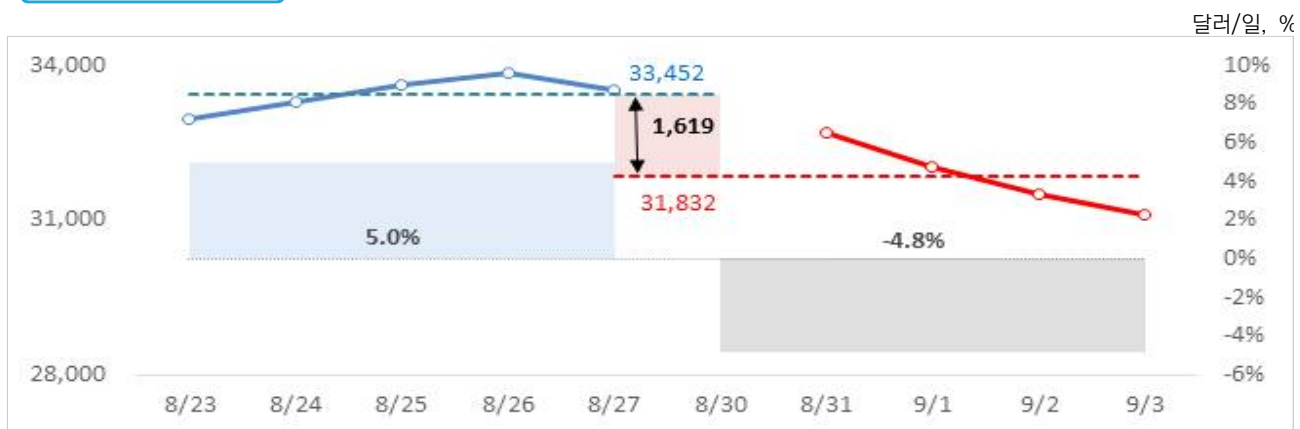
## (운임) 일일 운임은 한 주 내내 가파른 하락세 기록

- 편리와 클락슨은 시장에 신규 화물의 유입이 둔화하고 있는 것으로 평가했으며, 편리는 시장에 선박 공급까지 증가해 운임의 강세가 약해졌다고 봄

## (동향) 운임 하락요인 우세, 허리케인 아이다로 미국의 곡물 터미널 운영 중단

- 지난 30일 미국 루이지애나주에 상륙한 4등급 초대형 허리케인 아이다(IDA)로 인해 미국 곡물 수출 일정이 차질을 빚고 있음. 미국 곡물의 60%는 걸프만을 통해 수출되는데 이번 허리케인으로 인해 곡물 터미널의 전력 공급이 중단되면서 금요일에 항만 운영이 폐쇄되었으며 터미널의 전력 복구 작업은 2주에서 4주 정도 걸릴 것으로 예상됨
- 로이터에 따르면 이번 허리케인으로 미시시피강 근처에는 약 50척 이상의 선박이 옥수수, 대두 등을 선적하기 위해 대기 중인 것으로 파악됨
- 전문가들은 미국산 곡물에 대한 중국의 수요가 최근 증가하고 있으나 이번 허리케인 아이다로 인해 미국산을 브라질산으로 대체하려는 움직임을 보이며 이는 톤-마일이 증가하는 효과를 얻을 수 있다는 평가임. 한편 미국의 곡물 수출량은 수확 시즌이 본격적으로 시작하면서 10월 중순에는 현재보다 5배 이상 늘어날 것으로 예상됨

## 최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

## 파나막스선 운임

BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	9월 1주	8월 4주	전주대비차이		
BPI	3,685	3,865	▼	-113	-2.9 %
스팟운임(4TC)	31,832	33,452	▼	-1,619	-4.8 %
용선료	6개월	33,500	▼	-750	-2.2 %
	1년	28,250	▼	-1,375	-4.6 %
	5년	14,250	▼	-375	-2.6 %
FFA	11월물	33,161	▼	-1,325	-3.8 %
	4분기	31,988	▼	-1,608	-4.8 %
	21년	24,702	▼	-426	-1.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

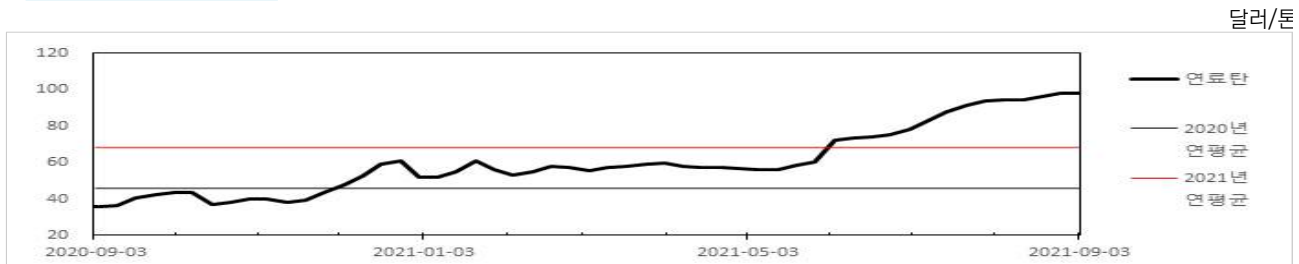
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



### 3 파나마스선-동향분석

연료탄 가격 : 지난 주 대비 1.6% 상승한 97.9달러/톤

#### 연료탄 가격 추이



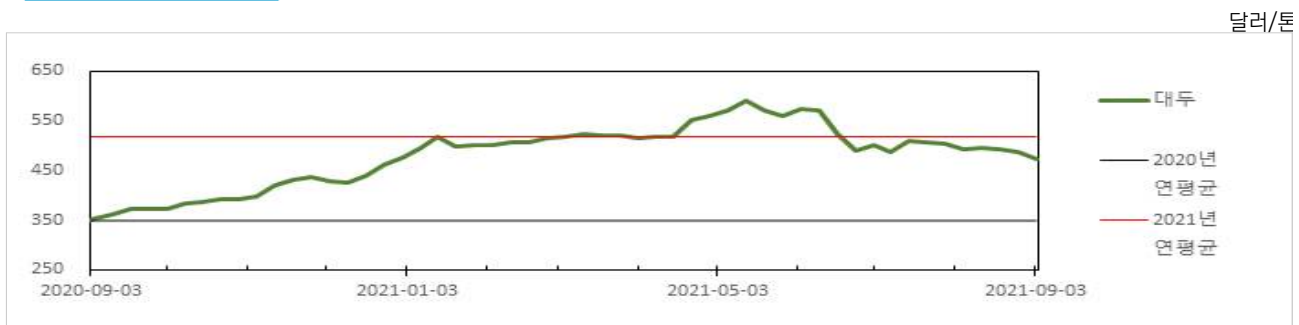
자료: 한국광물자원공사



자료: 한국광물자원공사

대두 가격 : 지난 주 대비 1.3% 하락한 485.5달러/톤

#### 대두 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

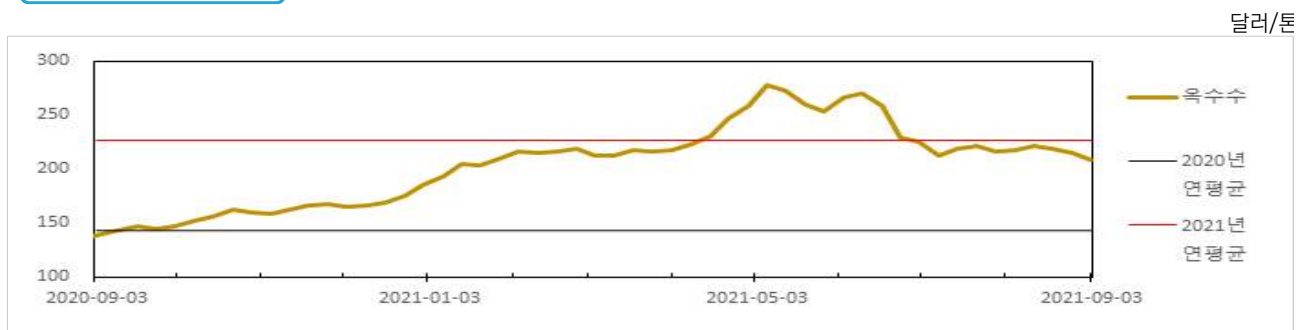
3) 9월 1주차 가격이 제공되지 않아 8월 4주 자료로 대체함



## 3 파나마스선-동향분석

■ 옥수수 가격 : 지난 주 대비 1.7% 하락한 215.5달러/톤

옥수수 가격 추이



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)

달러/톤

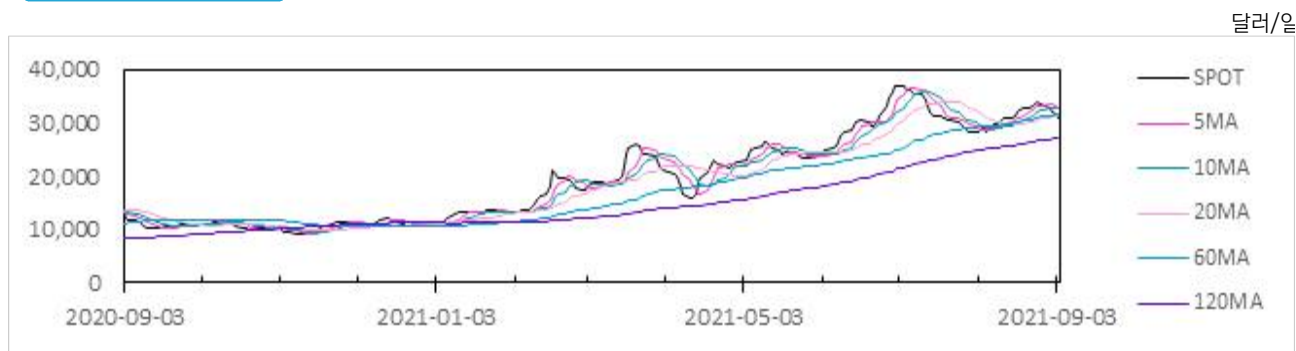
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
8월 2주	220.9	▲ 3.1	1.4	%
8월 3주	219.3	▼ -1.6	-0.7	%
8월 4주	215.5	▼ -3.8	-1.7	%
9월 1주	208.6	▼ -6.9	-3.2	%





## 3 파나막스선-기술분석

이동평균



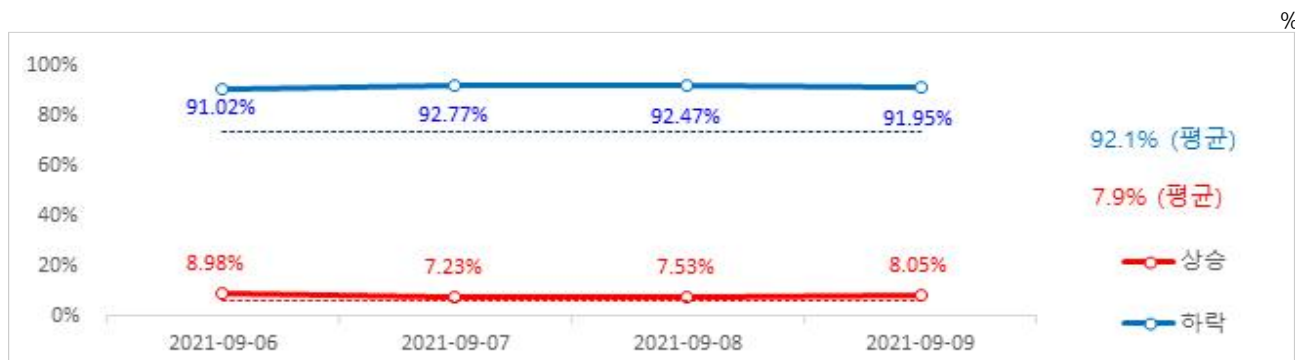
## 3 파나막스선-운임전망

| 9월 2주('21.9.6~'21.9.10)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▼

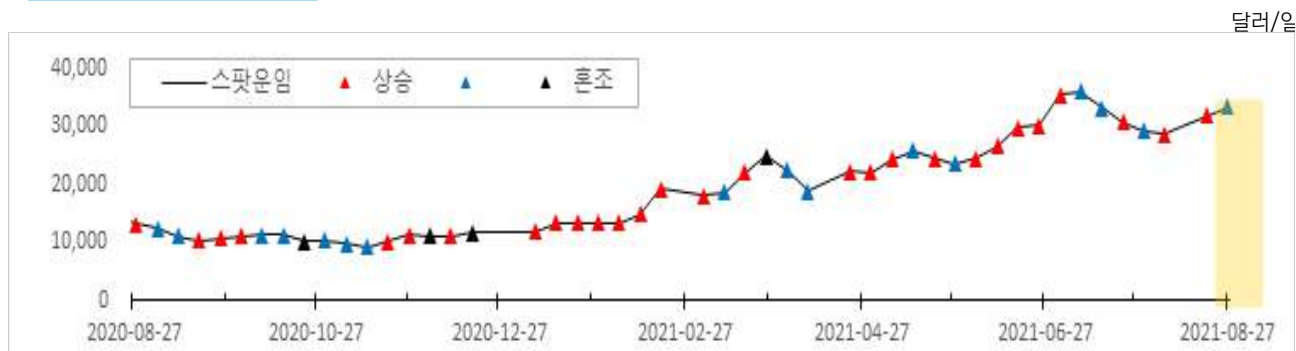
## I (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망



## I (시계열) 파나막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망



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



## 3 수프라막스선-동향분석

■ 수프라막스선 : 지난 주 대비 0.7% 상승한 37,544달러/일 기록

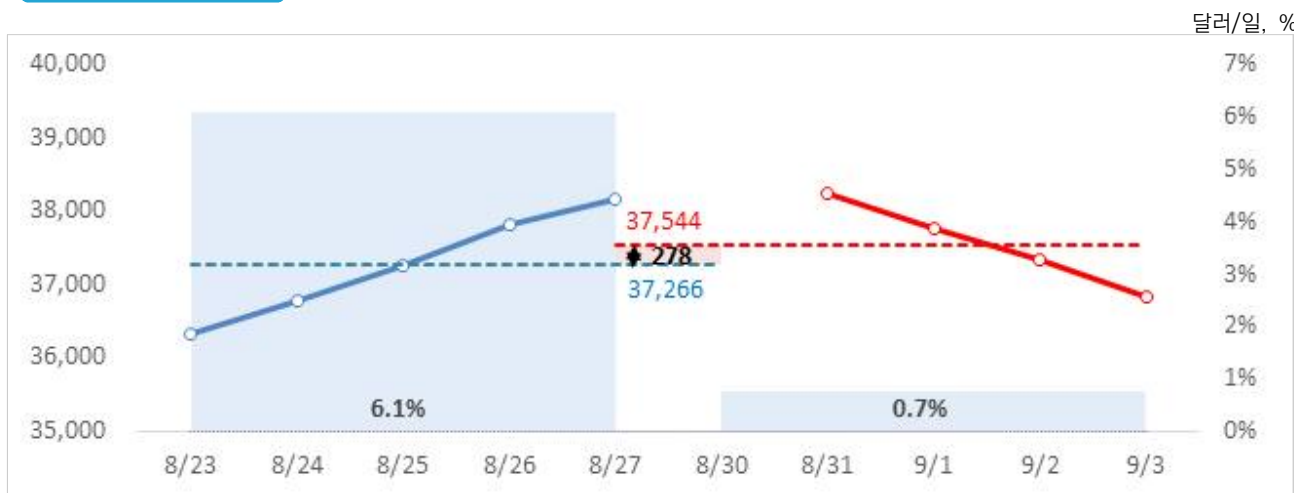
## (운임) 수프라막스선의 운임 상승폭 축소

- 편리는 FFA 가격이 현물시장에 부정적 영향을 미쳤으며, ECSA(East Coast South America)와 USG에서 발생하는 수송수요의 감소로 수프라막스선 운임의 강한 상승세가 약해진 것으로 평가함

## (동향) 운임 상승·하락 요인 혼재, 인도 전력 수요 급증 전망, 미국 초대형 허리케인 영향

- 인도 중앙전력청(Central Electrical Authority)에 따르면 135개 석탄 화력발전소의 절반 이상에서 석탄재고량이 일주일 미만으로 나타나 향후 인도의 연료탄 수입량이 증가할 것으로 전망됨. 지난 8월에도 인도 정부가 코로나19로 인한 통제 조치를 완화한 이후 전력 사용량이 급증해 연료탄 수요가 급증한 바 있음
- 미국에 발생한 허리케인 아이다의 영향으로 미국 걸프만 지역의 수송수요가 눈에 띄게 줄어들면서 운임에 악영향을 미침

## 최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

## 수프라막스선 운임

BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일

구분	9월 1주	8월 4주	전주대비차이		
BSI	3,413	3,388	▲	25	0.7 %
스팟운임(10TC)	37,544	37,266	▲	278	0.7 %
용선료	6개월	37,000	▼	-2,000	-5.1 %
	1년	27,750	▼	-1,750	-5.9 %
	5년	11,000	-	0	0.0 %
FFA	11월물	35,492	▼	-1,454	-3.9 %
	4분기	34,853	▼	-1,791	-4.9 %
	21년	24,770	▼	-536	-2.1 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

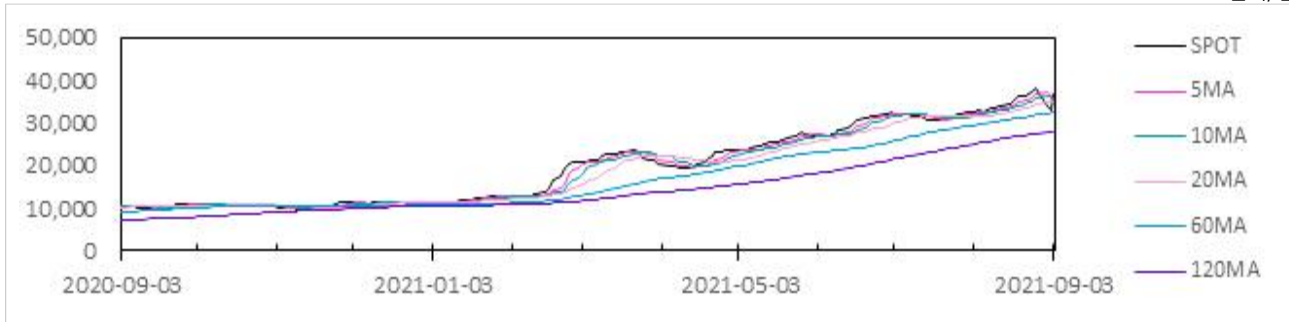
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



## 3 수프라막스선-기술분석

이동평균

달러/일



## 3 수프라막스선-운임전망

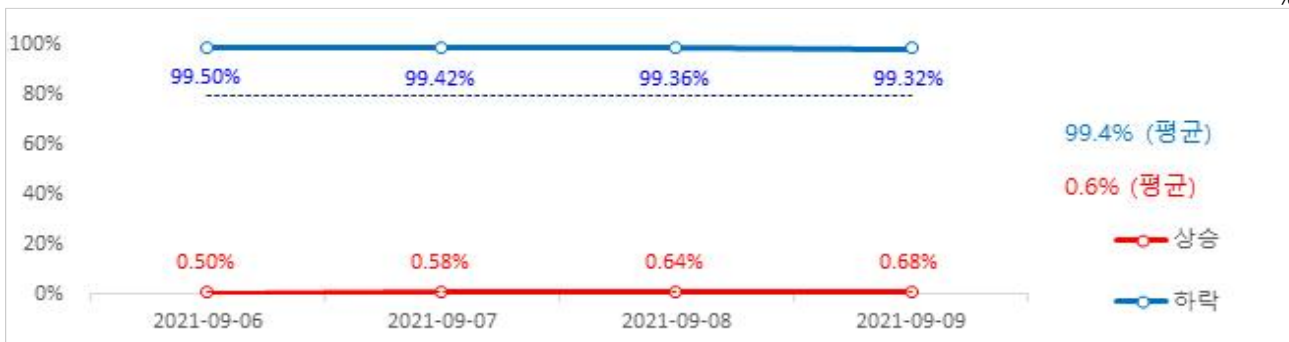
| 9월 2주('21.9.6~'21.9.10)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▼

## I (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망

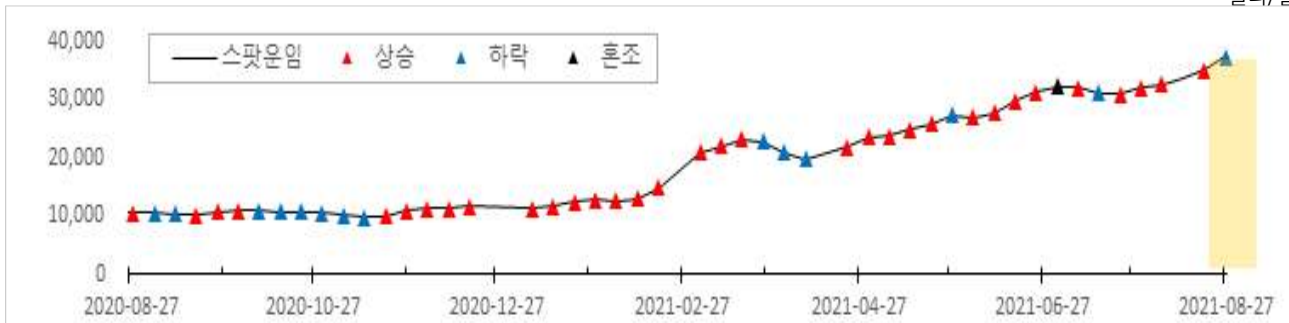
%



## I (시계열) 수프라막스선 운임 하락 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 117.03 상승한 4,502.65를 기록

## (운임) 북미항로를 중심으로 원양항로 강세 지속

- 아프리카를 제외한 모든 서비스의 운임이 상승함. 북미 항만의 체선은 심화되고 있으며 운임 하락을 이끌 수 있는 이슈가 없어 상승기조는 지속될 가능성이 큼

## (현황) '컨'박스 회전을 하락, 화주의 직접운송 증가

- 하파로이드에 따르면 컨테이너 회전주기가 50일에서 60일로 증가해 '컨'박스와 이를 운송할 선박이 부족한 상황임. 미국 정부는 항만 혼잡을 해결하기 위해 노력하고 있으나 단기간에 해결되기는 힘들
- 홍디포, 월마트에 이어 이케아도 컨테이너선을 직접 운영하여 상품을 운송함. 최근 컨테이너선 부족으로 대형 화주들은 벌크선을 이용한 직접 수송이 빈번해지고 있음

## 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)

		9월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	4,503	117	2,570	4,503	3,346	818	2,641	1,234
운임	유럽항로	7,443	78	3,651	7,443	5,359	725	3,797	1,146
	미서안항로	6,266	317	3,931	6,266	4,665	1,361	4,080	2,719
	미동안항로	11,648	510	4,679	11,648	7,132	2,542	4,876	3,587
	한국항로	271	35	184	323	262	116	206	133
	일본항로	282	1	251	311	274	230	255	241
	동남아항로	883	22	840	1,017	913	130	910	264

자료: 상하이해운거래소, Clarkson

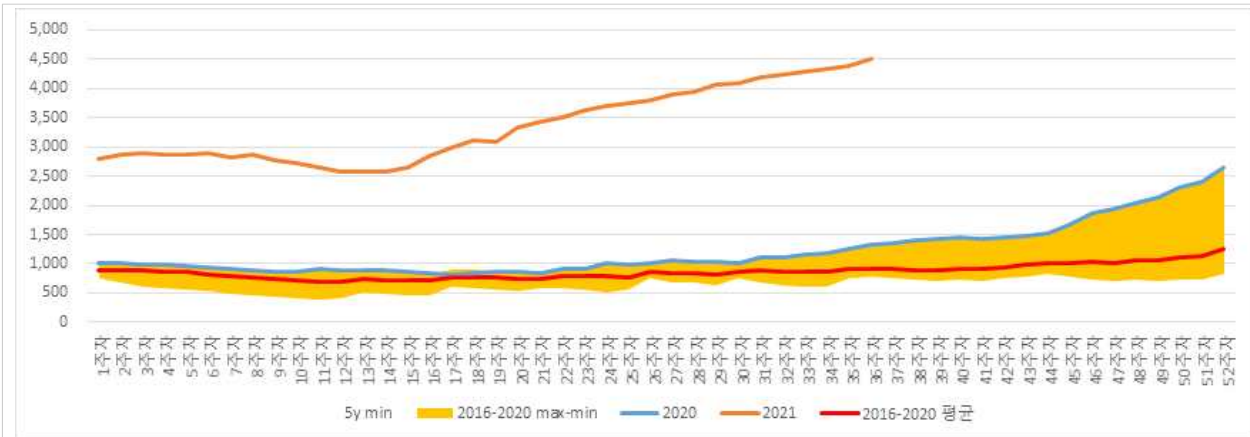




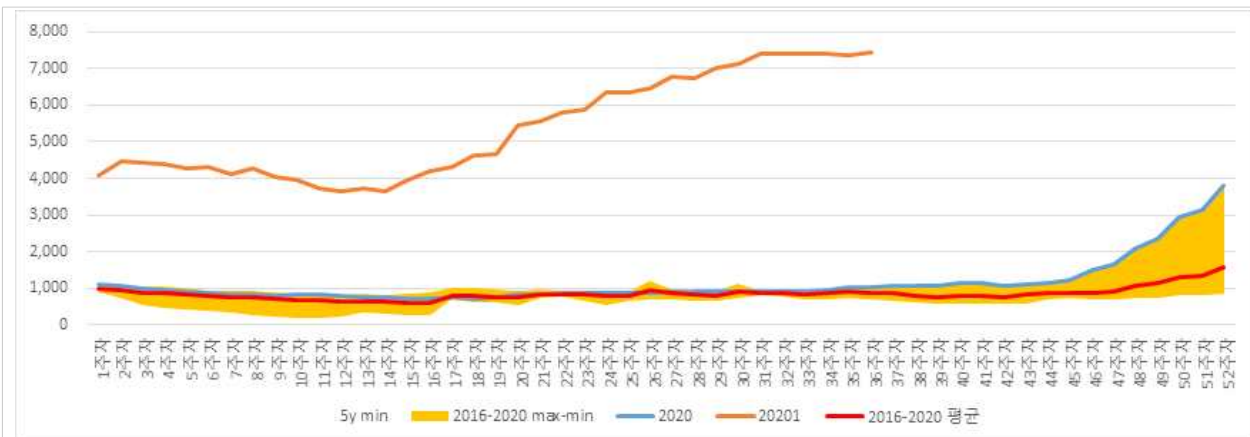
2 운임전망

| 9월 2주('21.9.6~'21.9.10)

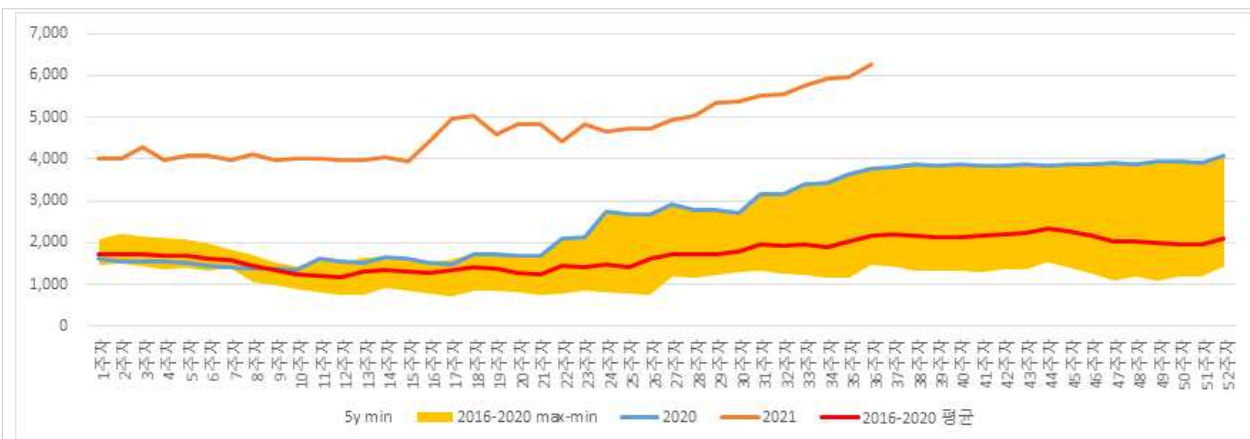
SCFI 지수는 글로벌 컨테이너 공급망에 대한 충격으로 운임 상승 전망



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

I 유조선 WS(VLCC World Scale) : 지난 주 대비 1.3p 상승한 32.9 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 소폭 상승세를 보임

(달러/톤)

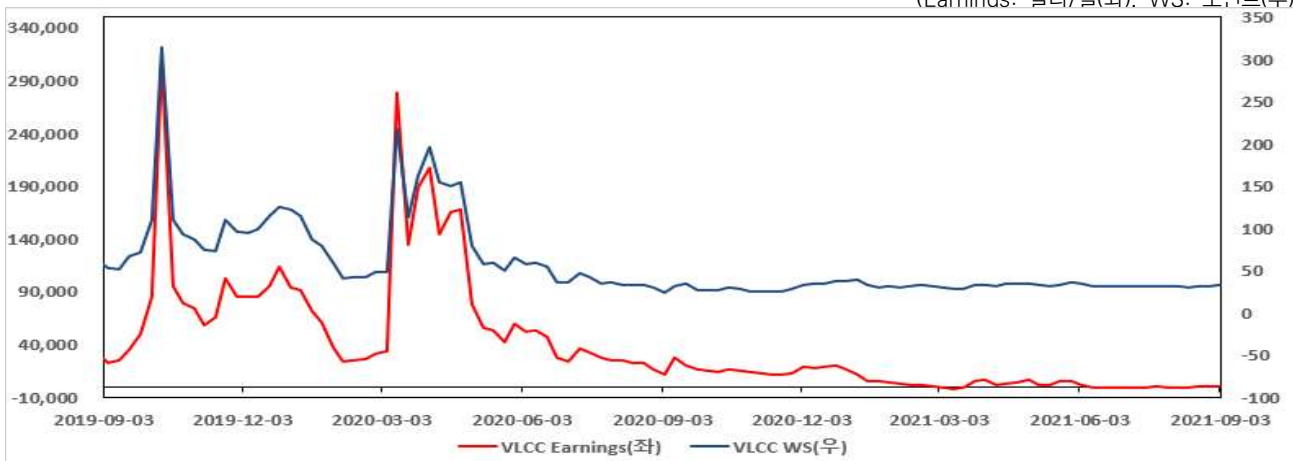
구분	WS	전주대비차이		
9월 1주	32.9	▲	1.3	4.1 %
Ras Tanura(중동) - Loop(미 걸프만) VLCC 280K	18.0	-	-	- %
Ras Tanura(중동) - Ningbo(중국) VLCC 270K	34.0	▲	2.0	6.3 %
Bonny Off(서아프리카) - Ningbo(중국) VLCC 260K	34.0	▲	1.0	3.0 %

(동향) OPEC+의 증산 유지 계획에도 불구하고 선박 해체 실적 감소로 인한 유조선 시장 공급 과잉 지속

- VLCC 가격이 사상 최고치를 경신했음에도 불구하고 올해 VLCC 해체 실적 5척에 머무는 등 유조선 수급 불균형의 근본적인 원인으로 지목되며 노후선 해체 증가로 인한 선박 공급 축소 효과를 기대하기가 어려운 실정임
- 영국 해운조사기관 김슨은 VLCC의 부진이 지속되고 있는 이유로 이번 회의에서 OPEC+가 매달 40만 b/d의 증산을 시행하였으나, 이는 VLCC 수요로 환산 시 월간 4척 정도에 불과하기 때문에 선박 해체시장이 회복하지 않는 한 유조선 시장도 부진을 벗어나기 힘들 것으로 분석함

## VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 유조선 운임

(운임지수: WS 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국	운임지수	32.9	1.3	28.4	40.0	32.5	24.8	217.5	61.2
항로(TD3C)	평균 수익	-2,599	281	-6,779	14,966	-1,342	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	19,000	-	19,000	24,125	21,636	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

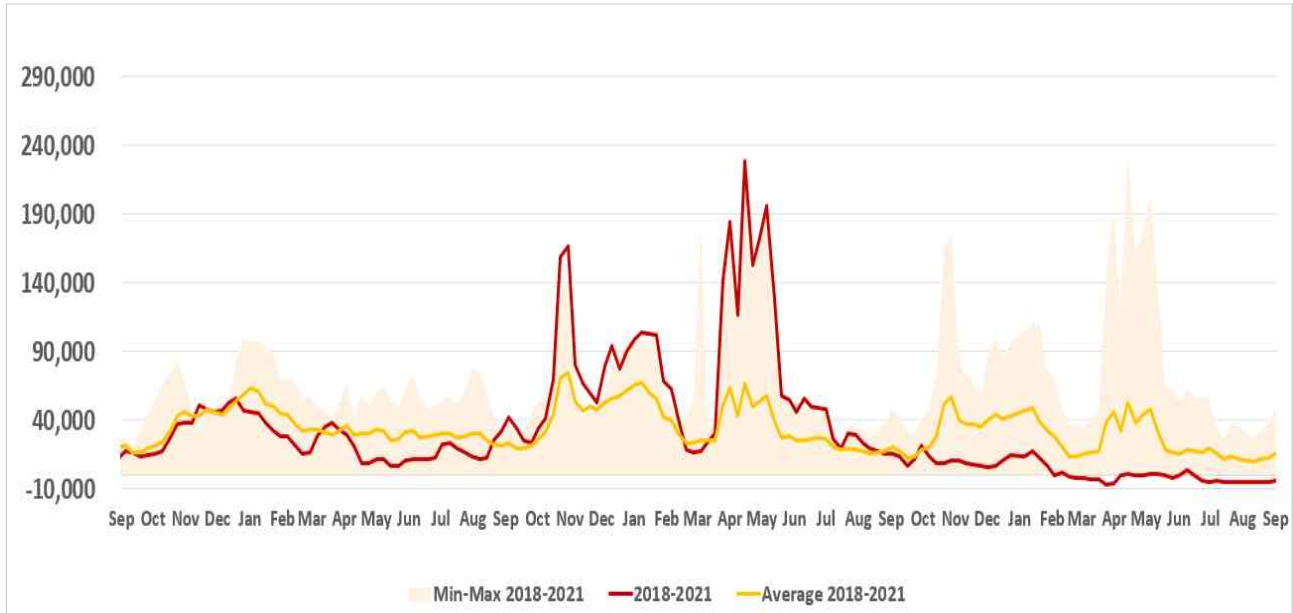


## 1 유조선-기술분석

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

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

(운임과 용선료: 달러/일)

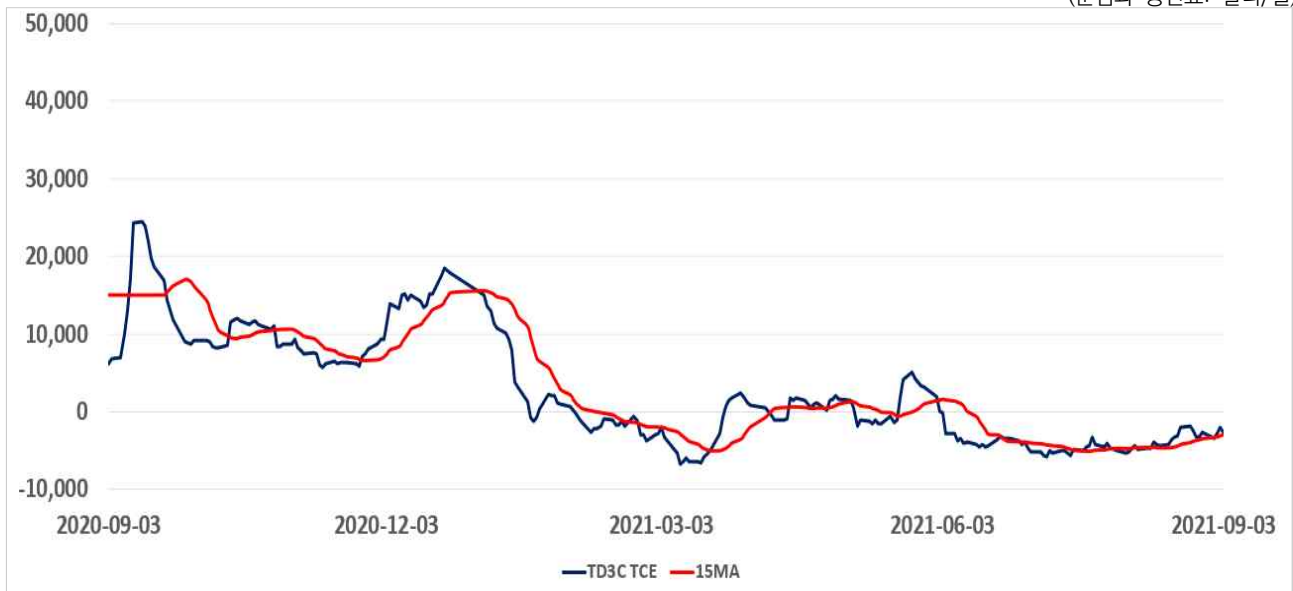


자료: Clarkson

수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 근접해 있으며 소폭 상승 추세를 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 21.1p 상승한 154.0 기록

(운임) 전주 대비 대부분의 항로가 상승세를 보임

(달러/톤)

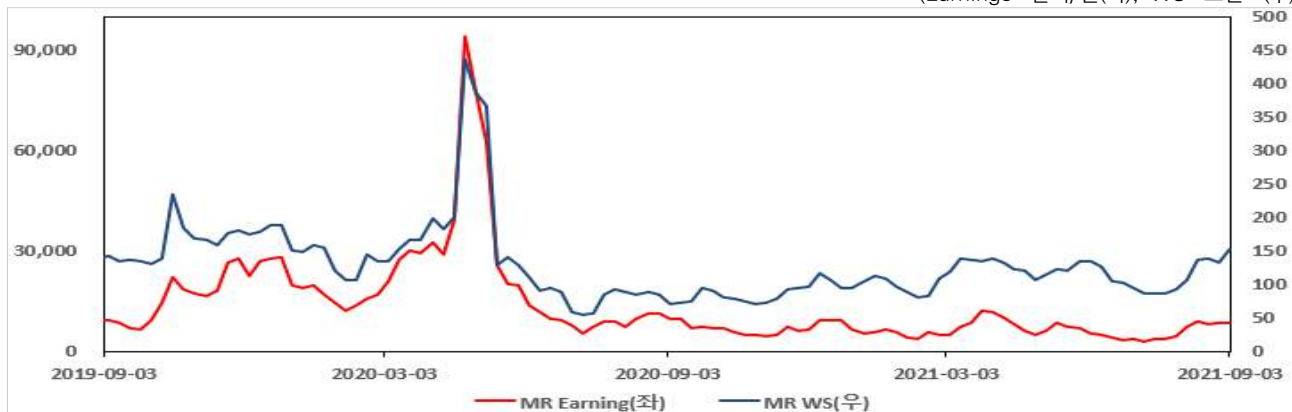
구분	WS	전주대비차이		
9월 1주	154.0	▲	21.1	15.9 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 75K(LR2형)	105.0	▲	10.0	9.5 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 55K(LR1형)	135.0	▼	10.0	7.4 %
Ras Tanura(중동) - Chiba(일본) 35K(MR1형)	105.0	▲	35.0	25.9 %

(동향) 허리케인 아이다(IDA)의 상륙으로 인한 정유시설 가동 중단과 석유 재고 감소로 석유제품선 시황 반등

- 허리케인 아이다로 인해 미국의 총 정제설비 약 13%에 달하는 규모가 생산 및 중단된 상태이며, 정전과 침수 등으로 인한 가동이 정상화되기까지는 수주가 소요될 것으로 전망되며 지난 주 정제마진 또한 4달러로 작년 2월 이후 최고치를 기록함
- 미국 안전환경국(BSEE)에 따르면 멕시코만에서 하루 170만 배럴에 달하는 석유 정제품과 석유의 생산이 중단되고 있으며, 이로 인해 루이지애나 정유공장에서 석유정제품을 운반할 예정인 유조선 24척 이상이 운항 지역을 겪고 있는 것으로 알려짐

## 석유제품선 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일(좌), WS: 포인트(우))



자료: Clarkson

## 석유제품선 운임

(운임지수: WS, 수익과 용선료: 달러/일)

		9월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	124.7	-14.7	80.6	154.0	114.7	55.5	437.2	126.8
	평균 수익	14,365	781	-96	15,345	7,254	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	11,750	-	11,625	13,000	12,382	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

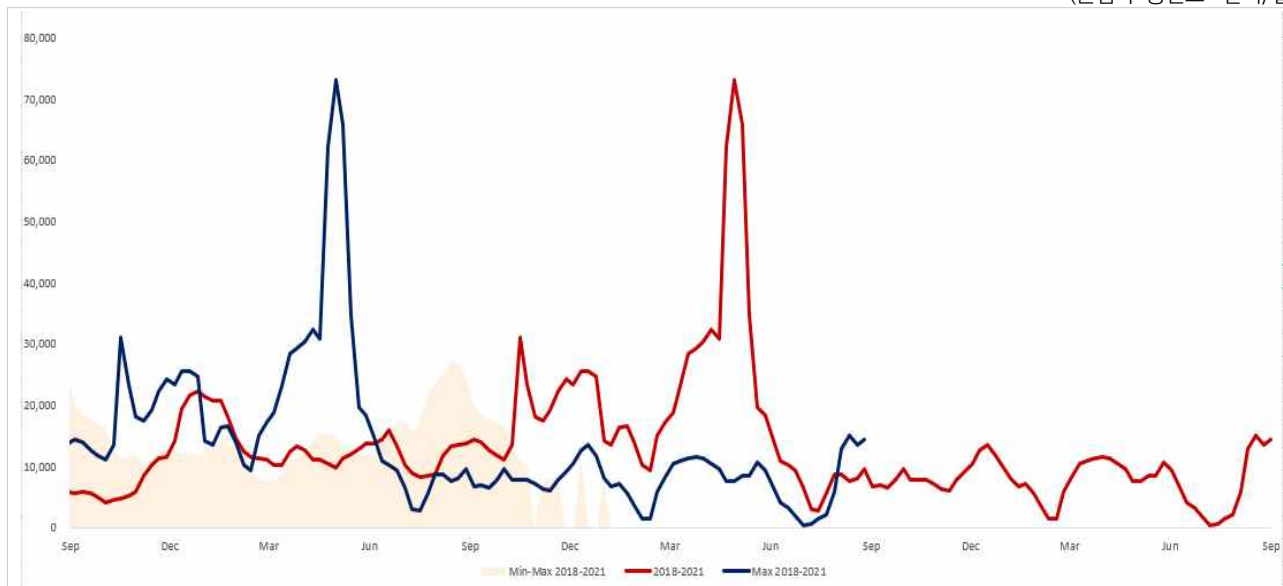


## 2 석유제품선-기술분석

8월 이후 큰 폭의 상승 추이를 나타내고 있으며, 전주 대비 상승함

MR 인도-극동(Pacific Basket)

(운임과 용선료: 달러/일)

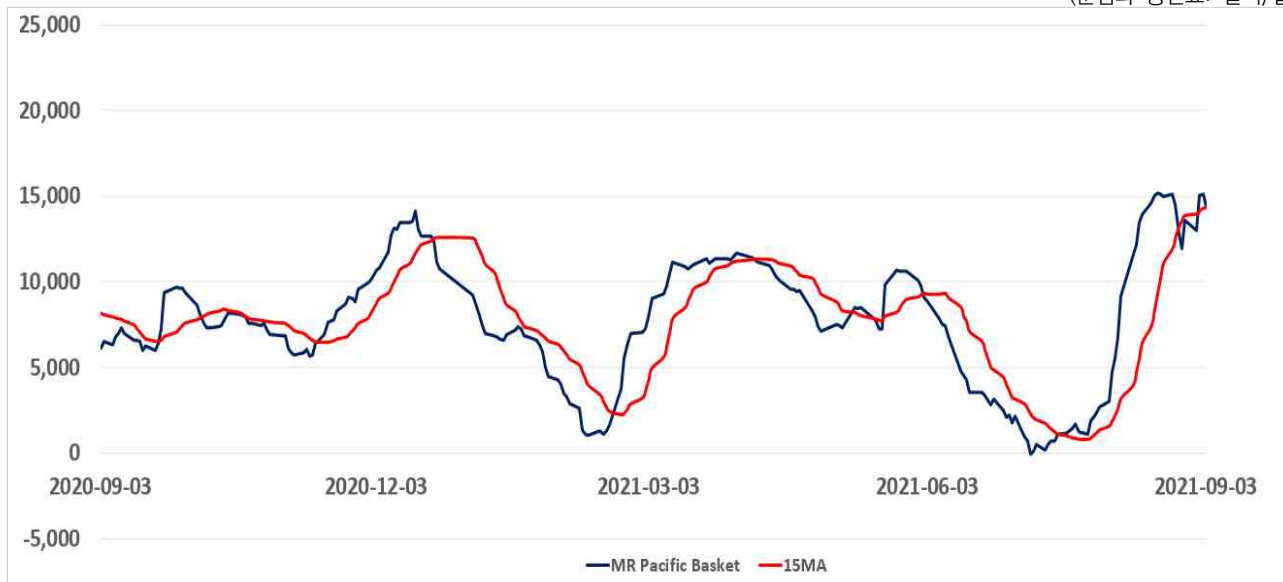


자료: Clarkson

수익 추세선은 8월 중순 이후 지속적으로 상승 추이를 나타내고 있음

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



## 5. 중고선 시장

## 1 동향분석

건화물선 중고선 지수는 26.45로 전주 대비 동일함

건화물선 운임지수와 중고선 지수



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

컨테이너선 중고선 지수는 90.85으로 전월 대비 동일함

컨테이너선 운임지수와 중고선 지수



자료: Clarkson





## 2 거래실적

| 9월 1주('21.9.1~'21.9.3)

## I 건화물선, 컨테이너선, 탱커선 등 37건의 중고선 거래 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Cruise	Celestyal Experience	1993	1,578	Berths	2021-Sep-03		Celestyal Cruise	Undisclosed interests
Container	Feeder 1	2021	1,762	TEU	2021-Sep-03	39.00	Pelayaran Meratus	Undisclosed interests
Bulk	Ranger	2012	82,172	DWT	2021-Sep-03	24.00	Orion Reederei	Undisclosed interests
Bulk	Stella Nora*	2016	180,000	DWT	2021-Sep-03	44.00	Cara Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Stella Naomi*	2016	181,031	DWT	2021-Sep-03	44.00	Cara Shipping	Undisclosed interests
Bulk	SDTR Irene	2022	84,972	DWT	2021-Sep-02	36.03	AVIC Leasing	Chinese interests
Bulk	Antoine	2009	55,498	DWT	2021-Sep-01	19.50	Archangel Pacific	Undisclosed interests
Container	E.R. Denmark	2002	5,590	TEU	2021-Sep-01	43.50	Zeaborn Ship Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	Hua Rong 1	2012	56,381	DWT	2021-Sep-01		Huarong Financial	Chinese interests
Container	MP The Edelman*	2005	5,060	TEU	2021-Sep-01	242.00	MPF DE	Clients of MSC
Container	MP The Gronk*	2005	5,060	TEU	2021-Sep-01		MPF DE	Clients of MSC
Container	MP The Brady*	2005	5,060	TEU	2021-Sep-01		MPF DE	Clients of MSC
Container	MP The Belichick*	2006	5,044	TEU	2021-Sep-01		MPF DE	Clients of MSC



## 주요 해운지표

## 6. 주요 해운지표

(2021.9.03기준)

주요 해운지표 추이		금주	전주 대비	9월 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	70.0	-	70.0	63.0	72.0	68.7	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	44.0	-	44.0	14.0	44.0	28.7	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

<b>신조선가 (\$ Million)</b>										
건화물선	Panamax	33.3	-	33.3	25.5	33.3	29.4	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	104.0	0.5	104.0	85.0	104.0	94.1	85.0	92.0	88.6
컨테이너선	Sub-Panamax	37.5	0.5	37.5	30.0	37.5	34.2	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

<b>연료유 (\$/Tonne)</b>										
380 CST	Rotterdam	401.5	4.3	401.5	311.3	417.5	376.9	124.8	303.8	246.3
	Singapore	438.8	8.8	438.8	324.8	438.8	392.9	157.8	388.0	269.7
	Korea	451.8	16.0	451.8	361.8	451.8	414.3	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	450.5	4.3	450.5	325.8	450.5	402.6	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	514.5	7.5	514.5	387.8	532.3	481.3	179.0	585.3	328.0
	Singapore	540.0	8.5	540.0	413.0	550.0	504.6	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	533.0	6.8	533.0	404.5	591.0	505.5	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

<b>주요 원자재가 (\$)</b>										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	-	-	-	105.4	233.7	180.6	71.7	176.1	106.4
	중국産	203.3	2.0	203.3	174.3	264.6	216.0	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	150.6	15.9	145.4	100.5	150.6	115.2	-	111.8	71.5
	중국産	197.1	11.3	193.5	110.6	197.1	157.2	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	330.0	32.2	326.9	132.8	330.0	203.4	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	478.0	72.4	440.7	234.7	478.0	279.6	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,283.0	-76.3	1,280.0	1,277.8	1,642.5	1,426.7	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	714.5	-4.0	706.5	601.8	773.5	672.7	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

<b>세계 경제권역별 교역액 (\$ Million)</b>										
		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