www. kmi.re.kr

VOL.504

KMI 주간해운시장포커스

▌**발간년월** 2021년 1월 3주 ▌**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 ····· 20

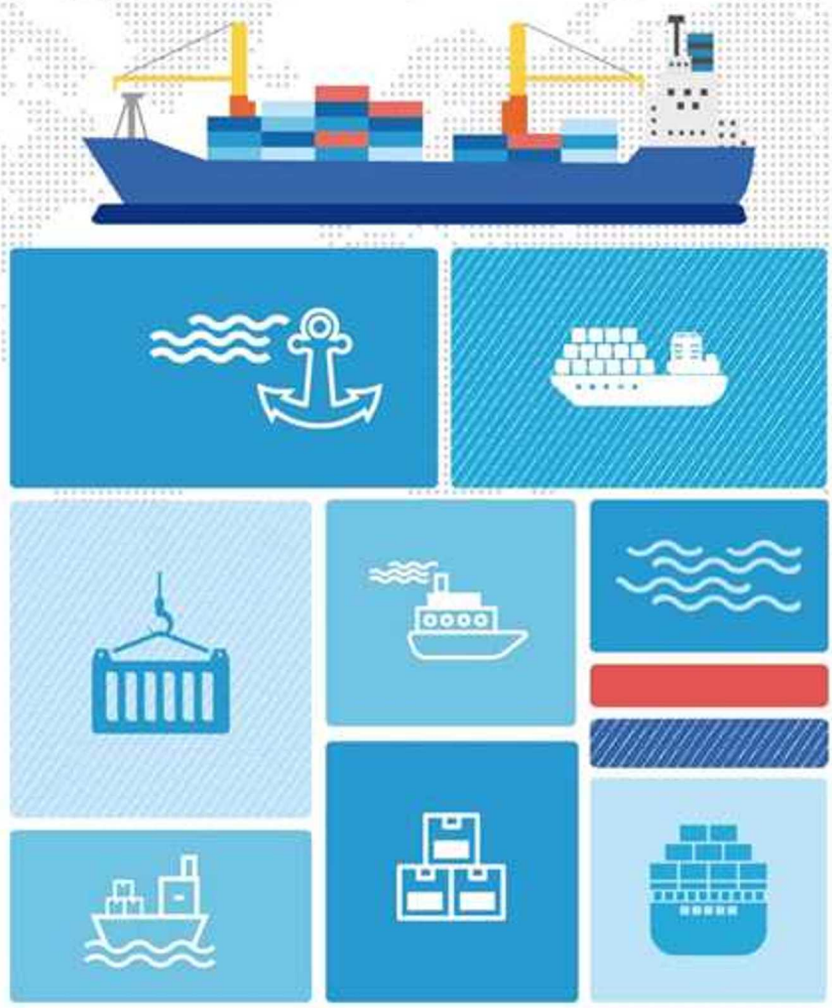
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

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

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

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



KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

1. 주간 뉴스

2020년 컨테이너 시장 회고

◦ '20년 컨테이너시장은 코로나19로 과거에 비해 불확실성과 변동성이 확대됨

- (공급) 컨테이너 선대는 전년대비 2.9% 증가한 2,391만TEU를 기록함. 선대 증가율은 약 84만TEU에 불과한 인도량에 기인해 2016년 이후 가장 낮은 수치를 기록함
- (수요) 컨테이너 물동량은 코로나19 직후 예상한 전년대비 10%p 감소보다는 양호한 2% 내외의 감소를 기록한 것으로 잠정 추정됨. 하지만 3분기 이후 화물이 집중되어 '20년 7월부터 11월까지 컨테이너 수요는 전년대비 4.3% 증가함
- (운임) 컨테이너 평균 운임(SCFI 기준)은 30% 이상 증가하였으며, 12월 기준으로 볼 경우 2배 이상 증가함('19 : 898.5 → '20 : 2,455.5)
- 아울러 연료유가도 30% 이상 하락하여 선사들의 경영실적에 긍정적인 영향을 미침

◦ '21년 운임시장은 '상고하저'로 전망되며 코로나19에 따른 수요변동과 선사들 간 공급조절이 시장에 주요 요인으로 작용할 가능성이 큼

- 2020년 4분기에만 2만TEU급 이상 선박이 25척(COSCO, 하팍로이드, ONE, MSC) 발주되어 '21년 신조 발주는 '초대형선'보다는 '친환경', '고효율'에 대한 수요가 더 클 것으로 전망됨

자료: https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135323/Container-market-recovery-extends-through-November, Alphaliner Weekly 1호, KMI 작성,

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

ONE 초대형 컨테이너선 도입

◦ 일본 컨테이너 선사인 ONE(OCEAN Network Express)은 비용감소와 탄소배출량 저감을 위해 24,000TEU급 선박 6척을 도입함

- ONE은 일본 조선소들(imabari Marugame, Saijo, JMU Kure)로부터 초대형 컨테이너선(24,000TEU급) 6척을 '23~'24년에 인도받을 예정이며 용선 계약 기간은 15년임
- 신규로 도입되는 컨테이너선은 화물 수송을 최대화하고 연료 소비를 최소화하는 것을 목표로 하는 최첨단 선체 설계를 통해 규모의 경제를 가져오고 탄소 배출량을 현저히 낮추는 데 도움이 될 것으로 예상됨

자료:https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135234/ONE-signs-long-term-charter-for-new-ultra-large-boxships

최건우/이상혁 전문연구원
051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr/sanghyeoke@kmi.re.kr

머스크, 탈탄소화 전담부서 설치

◦ 머스크는 2018년 선언한 2050년 탄소 배출량 제로화를 위해 전담부서를 설치·운영할 예정임

- 머스크는 '20년 기후 시나리오에 대한 대응을 위해 전담조직을 신설했으며, 새로운 조직은 탈탄소화가 기업 및 운영 전반에 미치는 영향을 분석할 것으로 예상함
- 새로운 팀은 45명 규모로 올해 3월에 출범하며, 현재 전략 책임자인 'Morten Bo Christiansen'이 이끌 예정임

자료:https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135326/Maersk-to-launch-new-team-to-pursue-decarbonisation-goals

최건우/이상혁 전문연구원
051-797-4638, ak8102@kmi.re.kr/sanghyeoke@kmi.re.kr

중국, 2020년 해상 석탄 수입량 전년 대비 15% 감소

◦ 물류 서비스 제공업체인 Elane Inc. 보고서에 따르면 지난해 중국의 해상 석탄 수입량은 전년 대비 15% 감소한 2억 4,000만 톤을 기록함

- 이는 중국 정부가 지난해 5월 무역 규제를 강화하면서 5~10월 기간동안 석탄 수입량이 크게 감소한 영향이 큰 것으로 파악됨
- 특히 중국의 최대 석탄 수입국인 인도네시아 및 호주 석탄 수입량이 2019년 대비 각각 3,000만 톤, 6,850만 톤 감소하였음
- 반면 러시아산 석탄 수입량은 1,970만 톤으로서 전년 대비 17% 증가한 것으로 파악됨

자료: https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-seaborne-coal-imports-fell-15-in-2020/

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

NYK, 2021 유조선 시황 전망

◦ 2020년 유조선 시장은 코로나19로 인한 원유 소비 감소와 3~4월의 사우디아라비아 증산에서 비롯된 유가 급락으로 하반기 이후 저시황이 이어졌음

- 상반기의 고시황은 원유가격 급락에 의한 스토리지(storage) 특수, 즉 선대 수요급증에 기인한 것임

◦ NYK는 2021년 유조선 시황을 고가 WS 75, 저가 WS 40, 평균 WS 55으로 전망함(중동-중국 항로 27만 톤급 가정)

- 2021년 인도 예정 유조선은 20~30척 규모로 비교적 적으며, 최근 2년간 유조선 스크랩(scrap)이 거의 진행되지 않았는데 2021년 다수의 스크랩이 진행될 수 있음
- 2022~2023년은 되어야 세계 원유 수요가 코로나19 이전 수준으로 회복할 것으로 전망하고 있으며, 항공기용 제트 연료유의 수요 부진으로 정유소 가동률이 낮은 점 등을 고려할 때 2021년 중에는 본격적인 수요 회복이 어려울 것으로 전망

자료 https://secure.marinavi.com/news/(로그인필요)

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

MOL, 2021 유조선 시황 전망

◦ 코로나19로 인한 원유 수요 급감은 2020년 유조선 시황에 영향을 크게 미쳤음

- 상반기에는 유가 급락으로 인한 투기적 움직임이 가속화되면서 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier)의 경우 일일 20만 달러를 넘는 운임을 기록하였음
- 하반기에는 원유 수요 침체로 6월 이후 유조선 운임이 계속적으로 하락했으며, 2020년 12월 이후에도 저운임 수준을 기록하고 있음

◦ MOL은 2021년 시황을 고가 WS 120(일일 약 10만 달러), 저가 WS 30(일일 약 1만 달러), 평균 WS 50(일일 약 3만 달러)으로 전망함(중동-중국 항로 27만 톤급 가정)

- 산유국들의 감산 완화에 따른 원유 수송 수요 증가와 미·중 무역마찰 완화에 따른 미국의 대중국 원유 수송량 확대 등이 2021년 시황에 긍정적 요인임
- 반면 제2, 제3 코로나 여파의 도래로 인한 석유 수요 회복의 지연은 유조선 시장에 부정적인 영향을 줄 가능성이 있음
- 또한 미국의 바이든 대통령 부임에 따른 에너지 정책 변화로 탈탄소화 정책이 강화되면 미국 셰일 오일(shale oil) 수출이 감소할 수 있음

자료 https://secure.marinavi.com/news/(로그인필요)

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

K-Line, 2021 유조선 시황 전망

◦ 2020년 유조선 시황은 전반기와 하반기에 전혀 다른 양상이 전개되었음

- 에너지 거래업체들의 콘탱고 플레이(contango play) 영향으로 전반기에는 운임이 급등했지만, 하반기 원유 소비 감소 등으로 시황 침체가 이어짐

◦ K-Line은 2021년 운임을 고가 일일 5만 달러, 저가 일일 2만 달러, 평균 일일 3만 5천 달러로 전망함(중동-중국 항로 27만 톤급 가정)

- 경제활동 재개에 의한 원유 수요 증가, 스크랩(scrap) 재개 등이 2021년 시황에 긍정적 요인임
- 반면 경기침체 지속, 고철 가격 부진 등은 2021년 시황에 부정적 영향을 주는 요인임
- 2021년 유조선 시황 전망 시 미국 신정부의 움직임(환경, 재정 및 대외정책), 스토리지선(storage vessel) 동향 등을 주목할 필요가 있음

자료 https://secure.marinavi.com/news/(로그인필요)

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

2. 건화물선 – 주간 동향

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

1) 금주 예측 ('21.1.11~'21.1.15)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	혼조세	하락유력
시계열 모형	상승기대	상승유력	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 ('21.1.4~'21.1.8)

▌중국 한파, 아르헨티나 파업 등으로 선적/양하 작업 지연

지난주 케이프선 주간평균 운임은 18,021달러/일을 기록함. 12월 4째 주와 비교해 13.3% 상승한 수준임. 중국의 기록적인 강추위로 인해 ① 항만의 선적과 양하 일정이 지연되면서 일시적으로 시장 내에 공급되는 선박수가 줄어들었으며, ② 난방기 등의 사용량 증가가 연료탄에 대한 수요 증가로 이어지면서 운임이 상승함. 최근 중국 정부가 전력부족 현상을 해결하기 위해 전력소비를 감축하기 위한 정부 지침까지 발표하고 있음

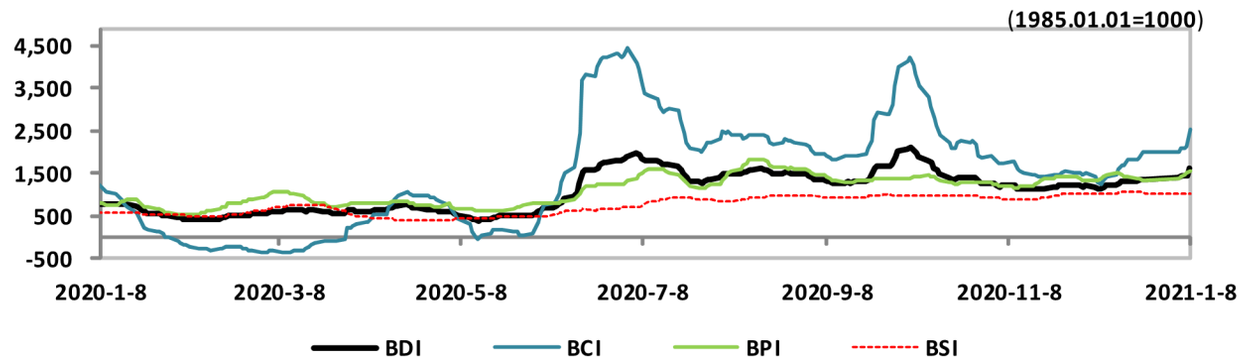
또한 지난 11월 초부터 중국 정부가 호주산 석탄 수입을 금지한 영향으로 호주산 석탄을 싣고 중국에 도착한 선박이 양하 작업에 착수하지 못하고 대기 중에 있어 이 또한 시장에 선박 공급을 제한한 요인으로 작용함. 한편, 시장에서는 2021년 중국의 석탄 수입 쿼터 갱신으로 호주산 석탄을 실은 선박의 양하 작업이 시작될 것으로 기대 했으나, 중국은 전력 부족 현상이 있음에도 불구하고 호주산 석탄 수입 금지에 대한 추가적인 입장을 내놓지 않고 있음

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 11,825달러/일을 기록함. 12월 4째 주 대비 9.6% 상승함. ① 12월 말부터 미국산 밀에 대한 중국의 수요 급등, ② 중국의 인도네시아산 석탄 수입량 증가, ③ 아르헨티나 주요 곡물 수출항의 항만근로자 파업으로 인한 항만 내 선박 체선 발생이 운임에 긍정적 요인으로 작용함. 아르헨티나 항만노조(URGARA·Union of Grain Receivers Argentina) 파업은 11월 말부터 다양한 형태로 진행되었으며, 지난 1월 7일에 종료되었음

지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 11,274달러/일을 기록함. 12월 4째 주 대비 2.1% 하락함. 수프라막스선 운임은 지난 주 내내 약보합세를 보였으며, 중국의 석탄 수요에 대한 증가로 인도네시아, 캐나다 출발 중국 도착 항로에 대한 성약활동이 발생했으나, 운임 상승으로 이어지지는 못함

2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

		금주	(전주비)	2020년[3] 최저[4]	2020년[3] 최고[5]	2020년[3] 평균	2019년 최저	2019년 최고	2019년 평균
건화물선 시장(현물)		(1.8)							
운임지수[1]	BDI	1,454	(109)	393	2,097	1,063	595	2,518	1,354
선형별 운임지표[2] (달러/일)	케이프(5TC)[8]	18,021	(2,122)	1,992	3,345	4,208	3,460	38,012	18,025
	파나막스(4TC)	11,825	(1,038)	3,345	15,079	11,631	4,435	18,116	11,112
	수프라막스(10TC)	11,274	(-243)	4,208	11,631	8,189	4,837	15,233	9,948
	핸디(6TC)	9,963	(-265)	2,142	10,239	6,037	4,198	10,067	7,189
1년 용선료[6] (달러/일)	케이프	18,875	(2,375)	10,125	19,750	14,808	11,500	23,000	17,358
	파나막스	12,300	(1,100)	8,425	12,750	10,530	9,875	14,750	11,877
	수프라막스	11,250	(688)	8,250	10,625	9,8344	9,500	12,500	10,862
	핸디	9,375	(313)	7,313	9,063	8,285	8,250	9,500	8,886

건화물선 시장(FFA)		(1.8)							
		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)	14,175	(4,706)	15,582	(4,705)	16,307	(1,892)	14,675	(803)
	파나막스(4TC)	10,909	(2,803)	11,732	(2,794)	11,610	(1,328)	10,581	(900)
	수프라막스(10TC)	10,100	(1,757)	10,652	(1,423)	10,584	(787)	10,182	(671)
	핸디(6TC)	7,094	(569)	7,583	(572)	7,626	(367)	6,981	(162)

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

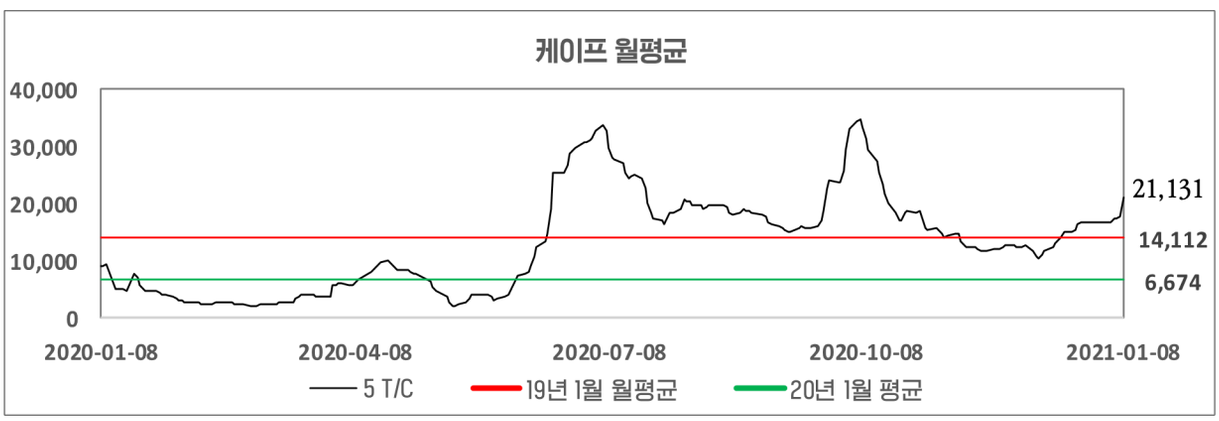
자료: Clarkson, Baltic

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

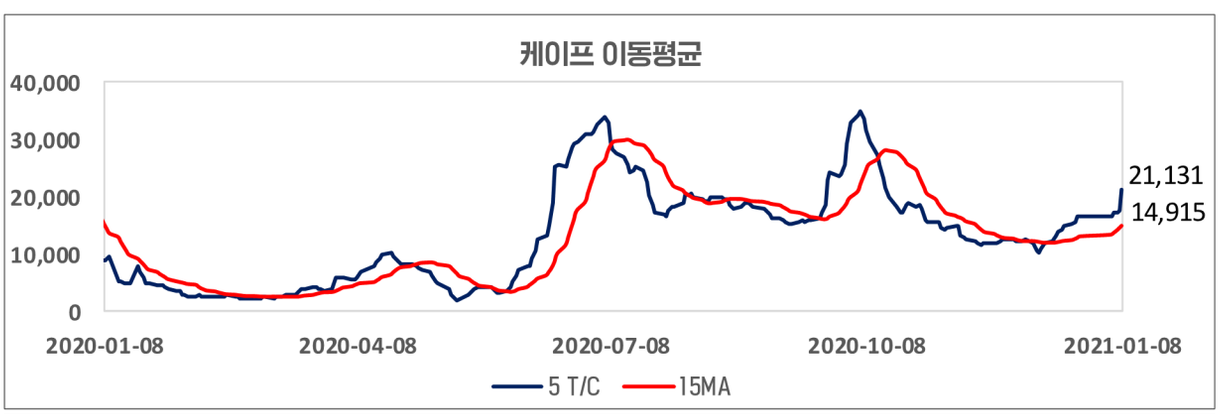
◦ (케이프 이동평균) 지난주 스팟운임의 급등으로 이동평균선이 가파른 상승세를 보였으나, 상승세가 계속 이어질지 주목해야함

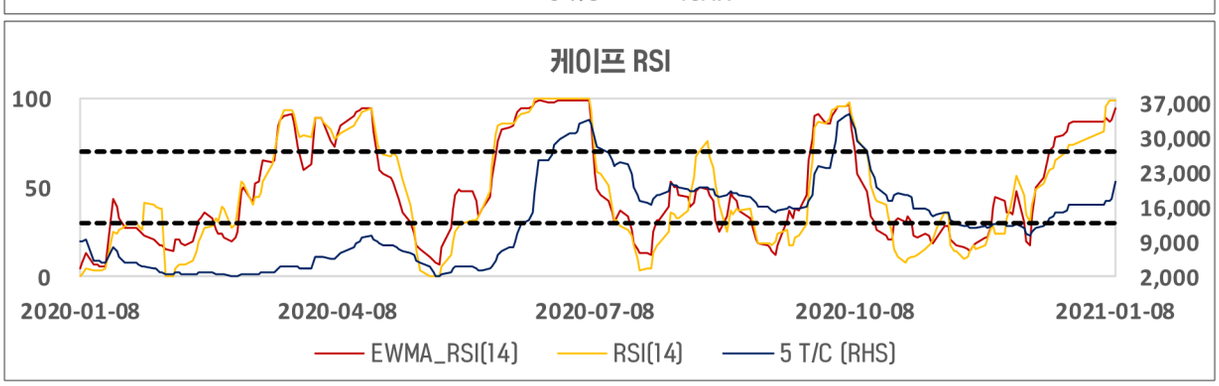
◦ (케이프 RSI) RSI는 70선을 넘어서 100선에 근접해 초과매수 상태임

◦ 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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





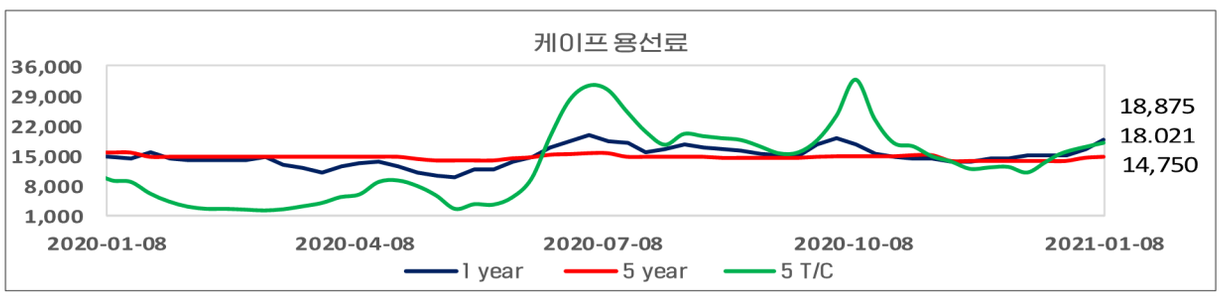
* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

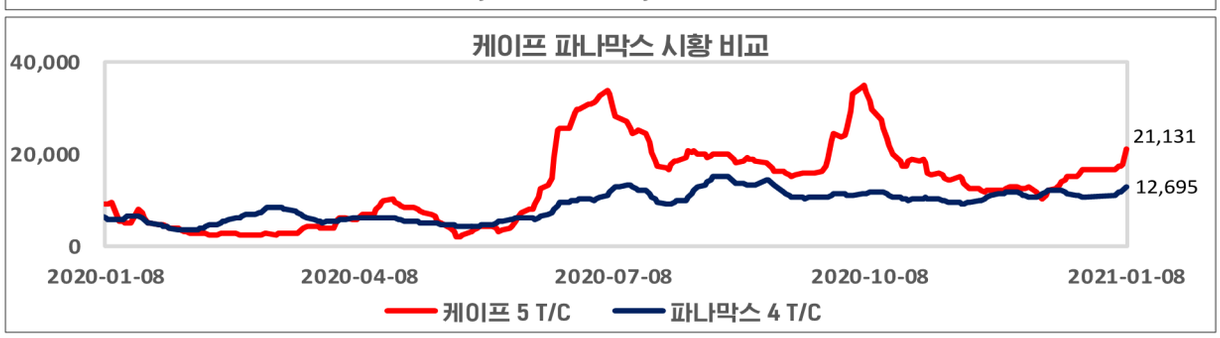
2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

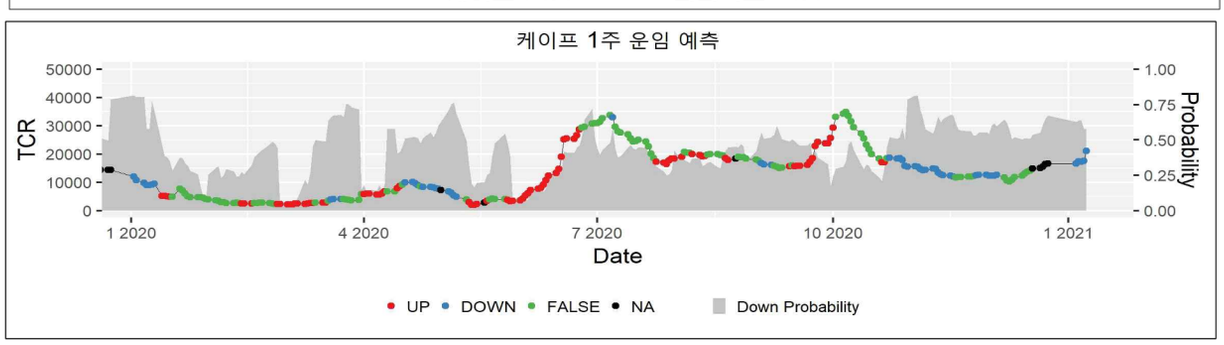
◦ (케이프 용선료) 장기용선료는 일정 수준 이상으로 큰 변화를 보이지 않고 있음

◦ (케이프, 파나막스 시황 비교) 두 선형간 운임 비율은 일정 수준을 유지 중임

◦ (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨







* 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

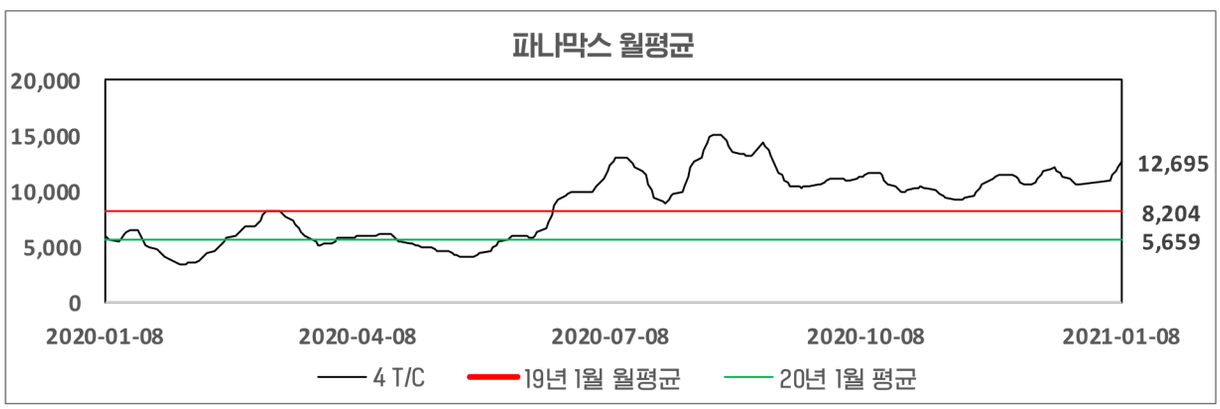
	예측기준일	예측일	예측확률(%) 상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	1.4	1.11	37.11	62.89
	1.5	1.12	36.14	63.86
	1.6	1.13	35.78	64.22
	1.7	1.14	42.37	57.63
	1.8	1.15	42.37	57.63
	1월 1주	1월 2주	38.76	61.24

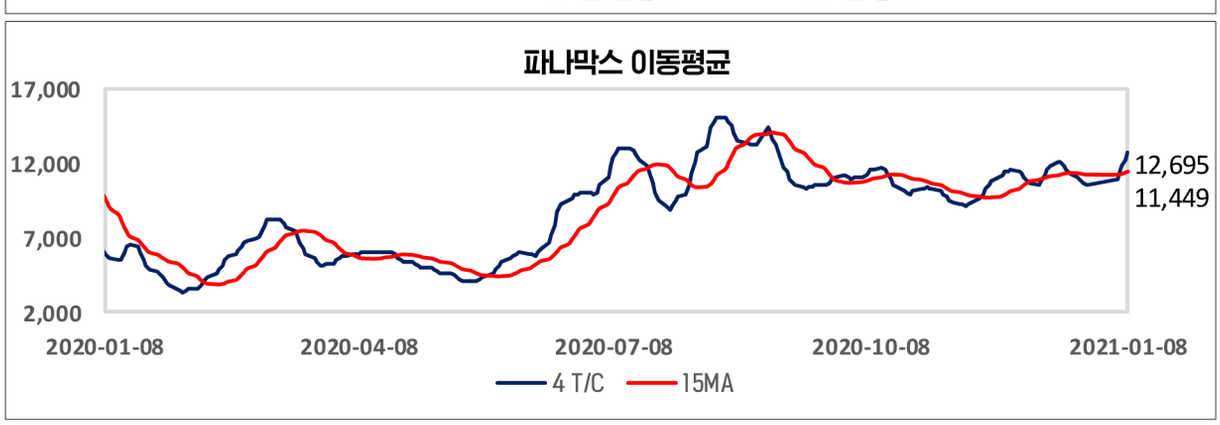
2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

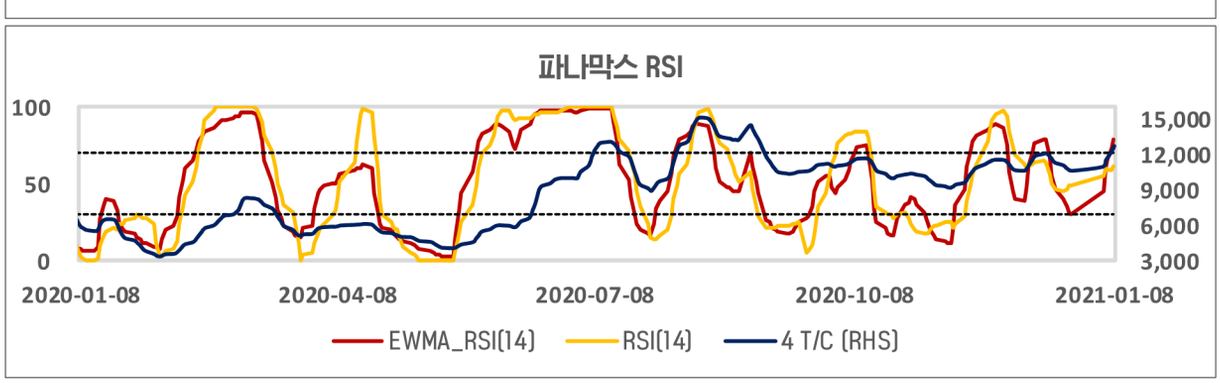
◦ (파나막스 이동평균) 이동평균선은 강보합세를 기록함

◦ (파나막스 RSI) RSI가 70선 상향 돌파해, 초과매수 국면에 진입함

◦ 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상함







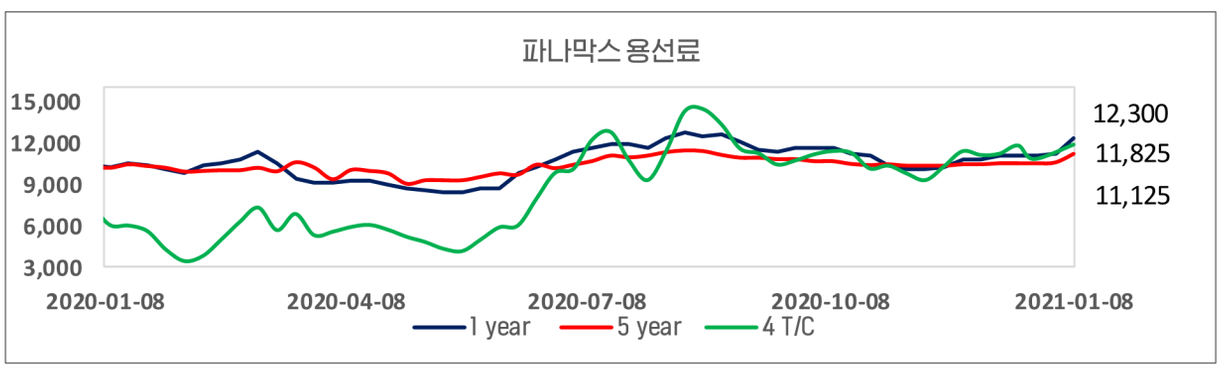
* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.

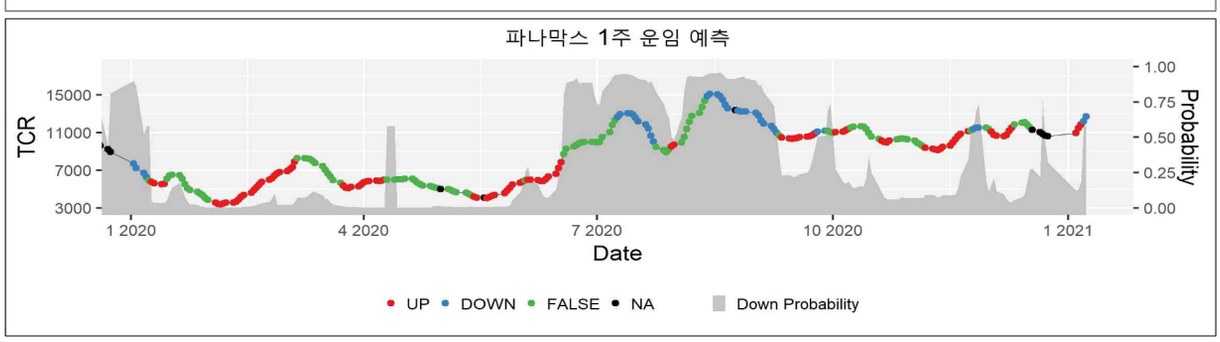
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

◦ (파나막스 용선료) 장단기 용선료와 스팟운임이 소폭 상승함

◦ (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨





* 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

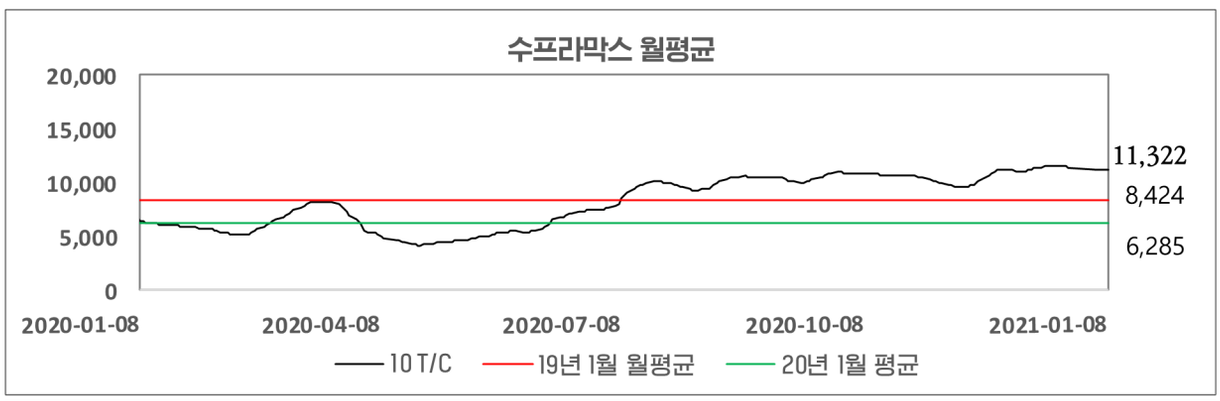
	예측기준일	예측일	예측확률(%) 상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	1.4	1.11	87.75	12.25
	1.5	1.12	86.61	13.39
	1.6	1.13	81.32	18.68
	1.7	1.14	42.32	57.68
	1.8	1.15	42.32	57.68
	1월 1주	1월 2주	68.06	31.94

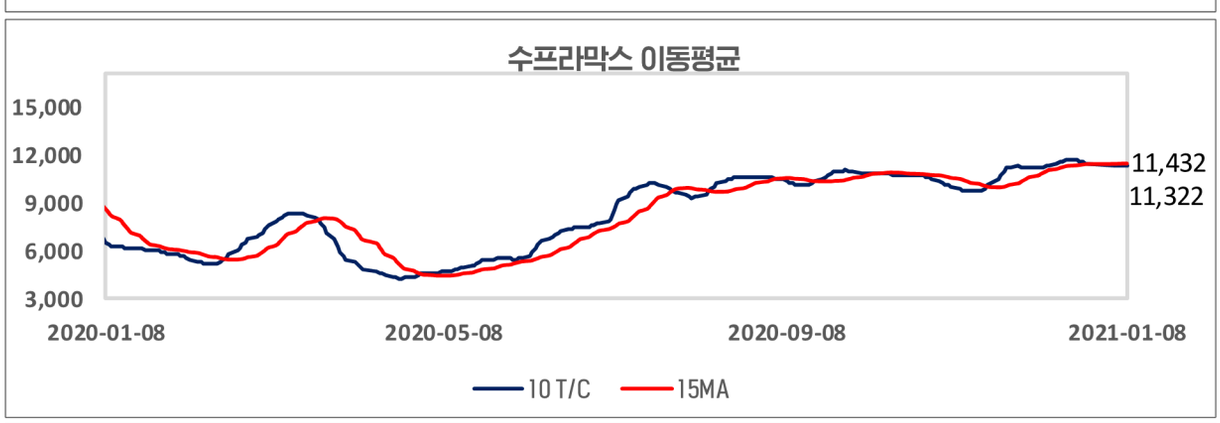
2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

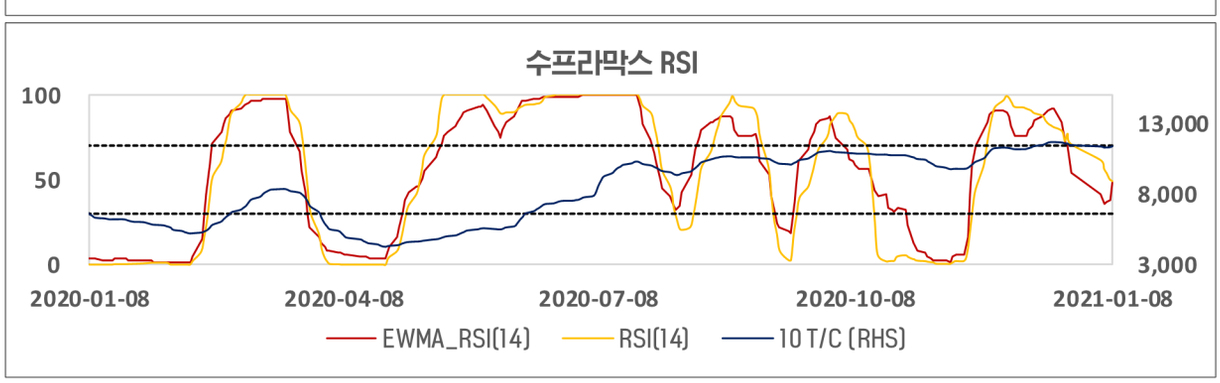
◦ (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 강보합세를 기록함

◦ (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 하향 돌파한 후, 50선에 근접해 하락세를 멈춤

◦ 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상함







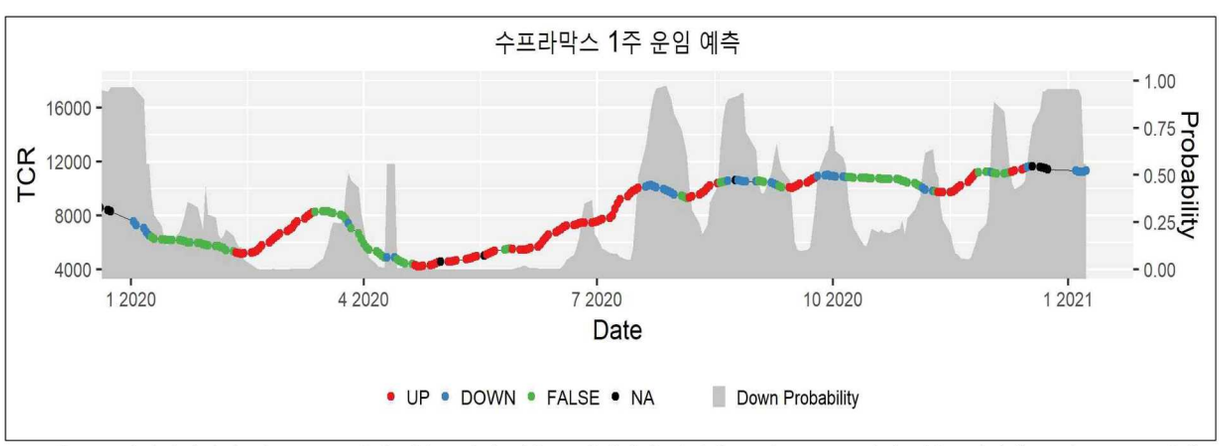
* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

◦ (수프라막스 용선료) 장기용선료는 일정 수준을 유지 중임. 단기용선료가 상승했으나, 스팟운임과 유사한 수준을 기록함

◦ (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨





* 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	1.4	1.11	4.47	95.53
	1.5	1.12	4.89	95.11
	1.6	1.13	8.02	91.98
	1.7	1.14	44.09	55.91
	1.8	1.15	44.09	55.91
	1월 1주	1월 2주	21.11	78.89

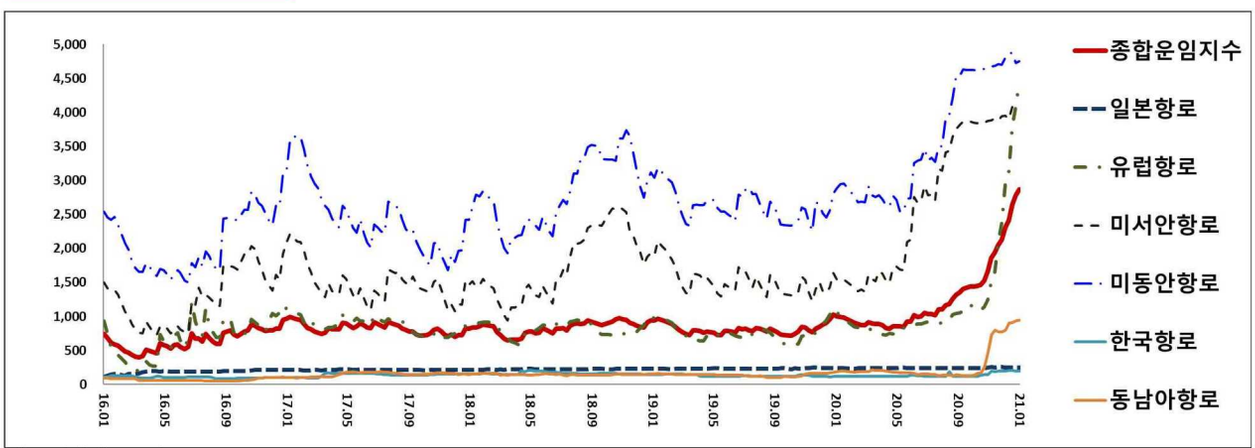
3. 컨테이너 – 주간 동향

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

▌컨테이너 운임지수(SCFI)는 87.31 상승한 2,870.34를 기록함

컨테이너 운임지수는 전년동시점 대비 2.8배 이상을 기록함(2020년 2주차 운임지수 1,002.58). 한국, 일본 항로를 제외한 대부분의 항로에서 전년대비 2~3배 이상의 기록적인 운임 상승을 기록함. 이러한 높은 운임 수준은 중국 춘절 이후 조정될 가능성이 높으나 하락폭은 크지 않을 수 있음. 선사들은 현재까지 춘절 전후에 아시아-북미항로 5회, 아시아-유럽항로 7회의 임시결항을 예고하였으나 이는 2020년 88회, 2019년 67회에 비해 낮은 수준임. 다시 말해 컨테이너 수요가 춘절 전후에도 일정 수준 이상을 유지할 것으로 예상되어 운임 조정폭은 크지 않을 수 있음. 다만, 춘절 이후 컨테이너 용기에 대한 공급이 현재보다 안정될 경우 현재 화주들이 부담하고 있는 추가 운임 부담 수준이 경감될 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

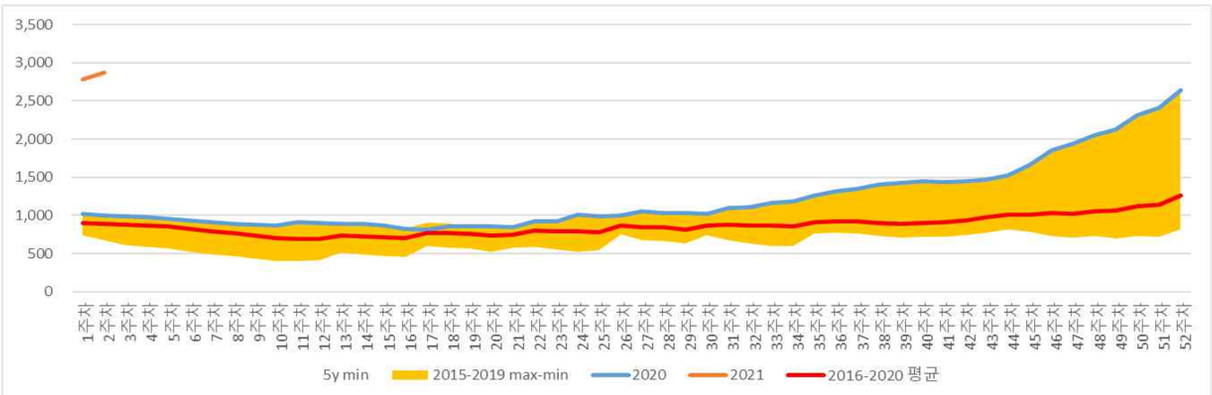


자료:상해항운교역소

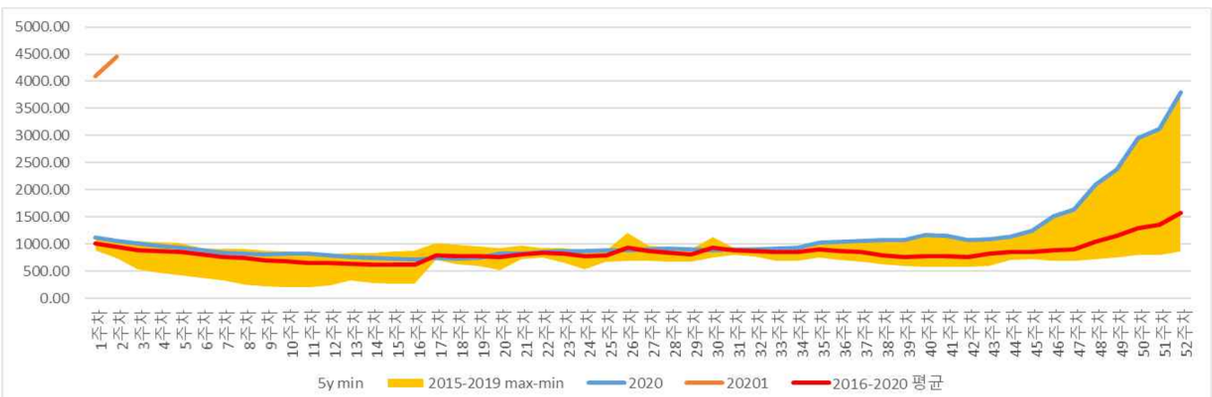
		금주	(전주비)	2021년 최저	2021년 최고	2021년 평균	2020년 최저	2020년 최고	2020년 평균
컨테이너선 시장		(01.08)							
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	2,870.34	87.31	2,870.34	2,870.34	2.870.34	818.16	2,783.03	1,180.55
	유럽항로($/TEU)	4,452	360	4,452.00	4,452.00	4,452.00	725.0	4,091	1,049.92
	미서안항로($/FEU)	4,019	1	4,019.00	4,019.00	4,019.00	1,361	4,018	2,666.38
	미동안항로($/FEU)	4,750	21	4,750.00	4,750.00	4,750.00	2,542	4,804	3,534.19
	한국항로($/TEU)	196	0	196.00	196.00	196.00	116.0	197.0	130.46
	일본항로($/TEU)	251	0	251.00	251.00	251.00	230.0	255.0	240.85
	동남아항로($/TEU)	943	9	943.00	943.00	943.00	130.0	802.0	238.04
용선지수(HRCI)		1,205.0	8.0	1205	1205	1205	497.0	1,133.0	713.0

3. 컨테이너 기술적 분석

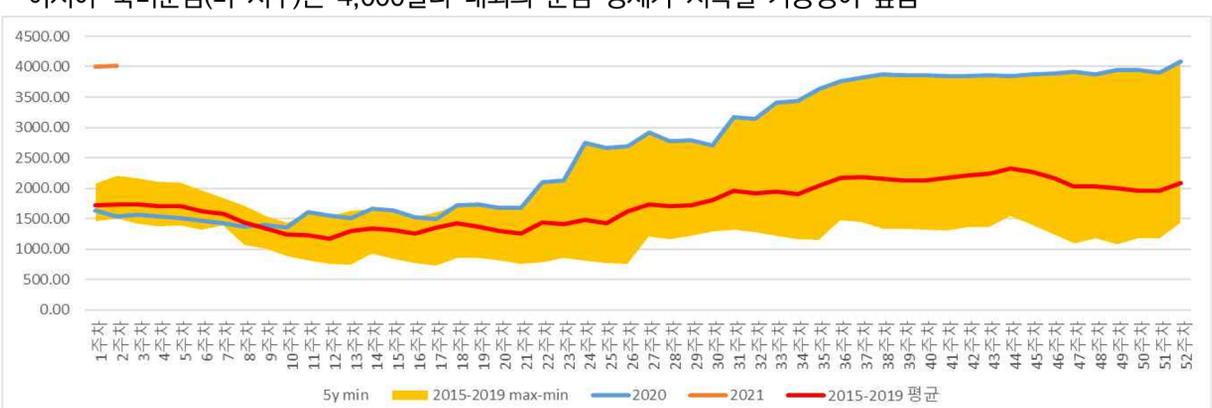
◦ SCFI 지수는 1월 말까지 상승세 지속 전망



◦ 아시아-유럽운임은 높은 운임 수준이 유지될 것으로 전망



◦ 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 둘째 주 유조선 시황, 상승 및 WS 40대 안착

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 40.5로 전주(37.3) 대비 3.2p(8.5%) 상승했으며, WS이 25주 만에 40대를 기록함. 가장 최근에 WS이 40대를 기록한 것은 2020년 7월 17일의 42.3임

지난주 VLCC 스팟운임은 상승세가 이어짐. 볼틱거래소에 따르면 중동출발 희망봉 경유 미 걸프만도착은 WS 20.5 근처에서 등락하였음. 지난주 중동출발 중국도착은 WS 37.0~41.0 사이에서 등락했으며, 1월 8일에는 WS 41.0의 성약도 보고되었음. WS 40.0은 용선료 환산 시 일일 2만 달러에 달함

지난주 대서양 경유 서아프리카출발 중국도착 항로는 WS 37.5 근처에서 등락하였음

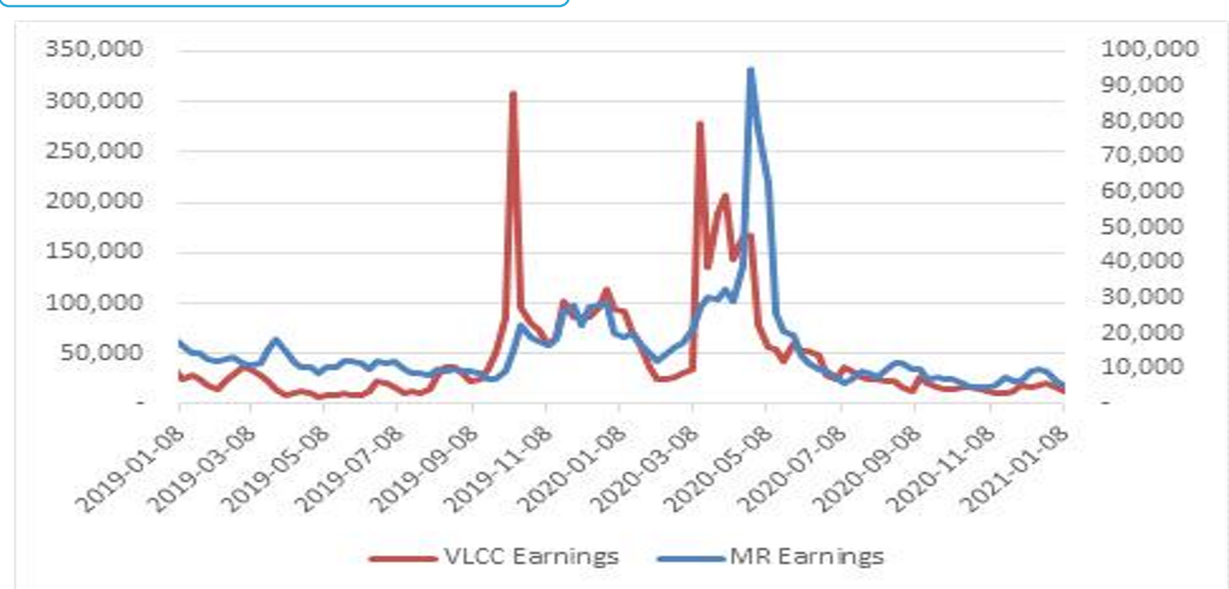
▌1월 둘째 주 석유제품선 시황, 상승

지난주 MR(Medium Range) WS은 107.0으로 전주(96.3) 대비 10.7p(11.1%) 증가했으며, MR WS은 3주 만에 상승세를 기록한 것임

지난주 중동-일본 LR 2형은 아시아 수입 수요 증가 영향으로 WS 80대를 기록함. 동 항로에서 1월 8일 LR 1형은 107.5를 기록하였는데, 이는 1월 1일 대비 약 20포인트 증가한 것임

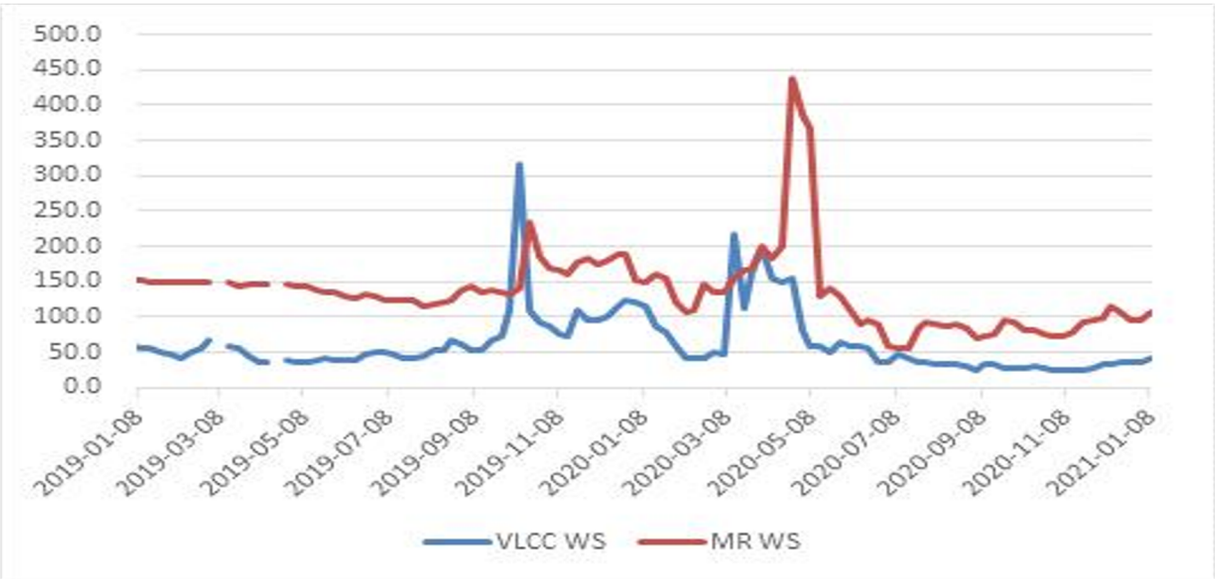
중동-동아프리카 MR형은 1월 1일 WS 148.4에서 소폭 하락하면서 1월 8일 WS 140.0을 기록하였음. 유럽-미국 동안 MR형은 1월 8일 전주 대비 약 10% 증가한 WS 80.5를 기록했지만, 역수송 항로(back haul)인 미국 걸프만-유럽 MR형은 전주 대비 약 10% 감소하면서 WS 60.5를 기록함. 미국 걸프만-브라질 MR형은 1월 8일 WS 80.0으로 전주 대비 소폭 상승함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



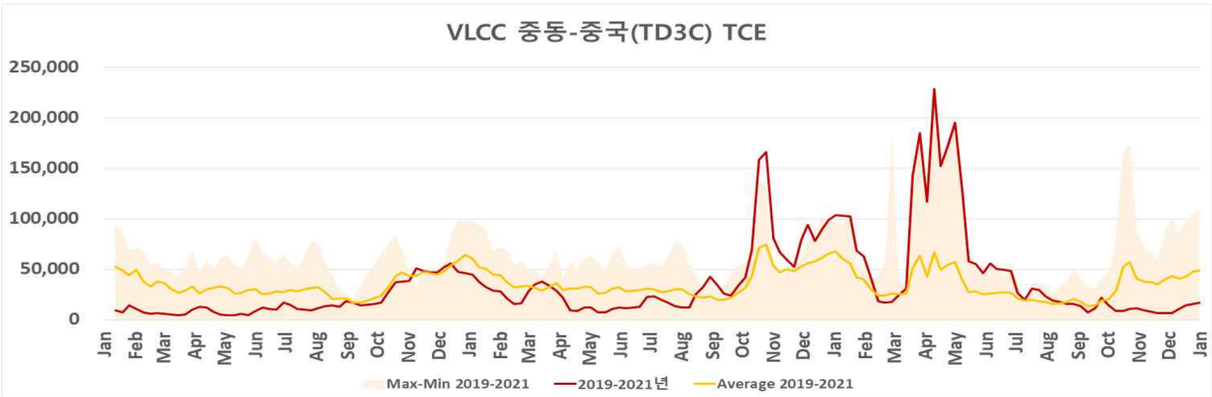
자료:Charles R. Weber

		금주	(전주비)	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.08)							
Average Earnings	TD3C	12,729	(-5,254)	10,667	14,966	12,729	5,603	250,354	49,069
($/day)	Pacific Basket	8,300	(-3,441)	7,432	9,221	8,300	2,664	79,699	15,830
용선료	VLCC	24,125	(-1,000)	24,125	25,125	24,625	22,875	80,000	39,788
(1년,$/day)	MR	12,375	(750)	11,625	12,375	12,000	11,625	20,000	14,440
운임지수(WS)	VLCC	40.5	(3.2)	37.3	40.5	38.9	24.8	217.5	61.2
	MR	107.0	(10.7)	96.3	107.0	101.7	55.5	437.2	126.8

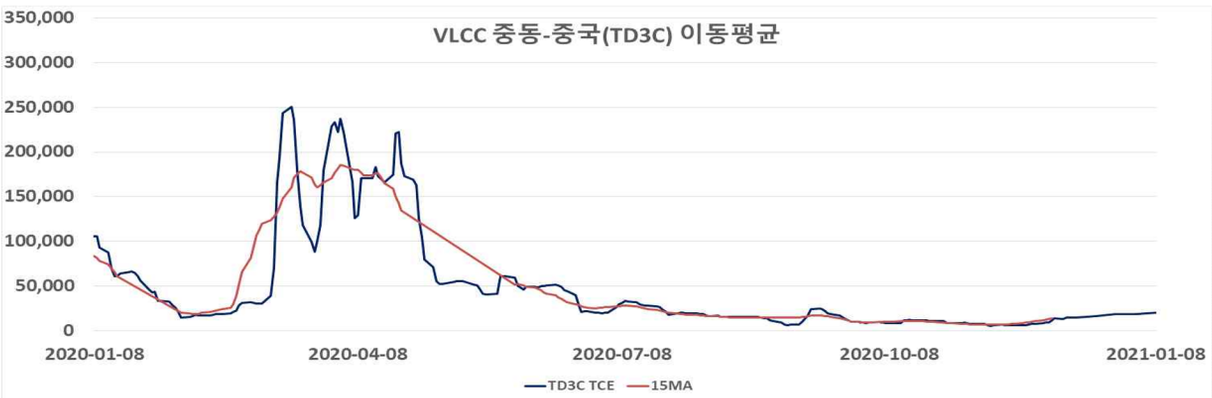
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

4. 탱커 기술적 분석

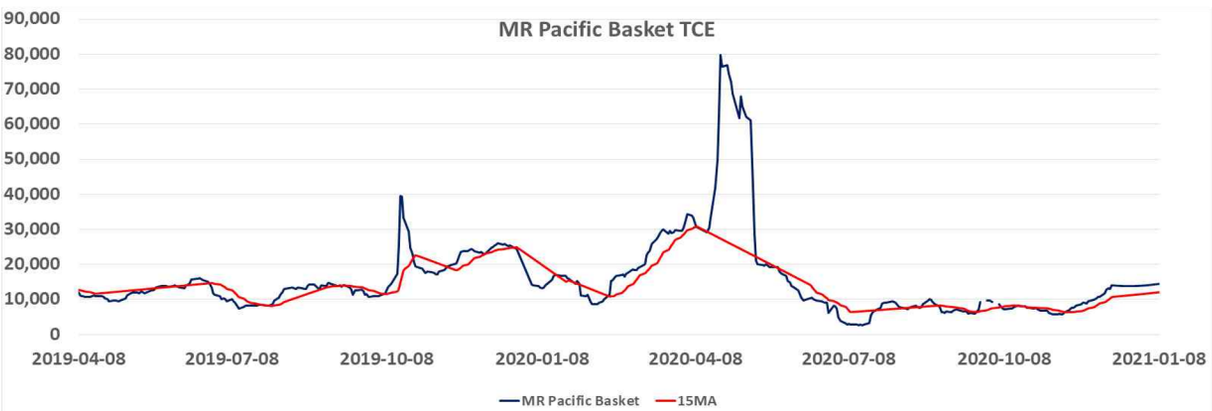
◦ 추세선(붉은색)은 상승세를 이어가고 있지만, 아직 3년 평균선과 상당한 수준의 간격을 보이고 있음



◦ 수익 추세선(파란색)은 소폭 상승하였으며, 15일 이동평균선과 거의 일치하는 모습임



◦ 석유제품선 추세선(파란색)은 소폭 상승하였으며, 15일 이동평균선(붉은색)과의 간격이 줄어들고 있음



5. 중고선 시장

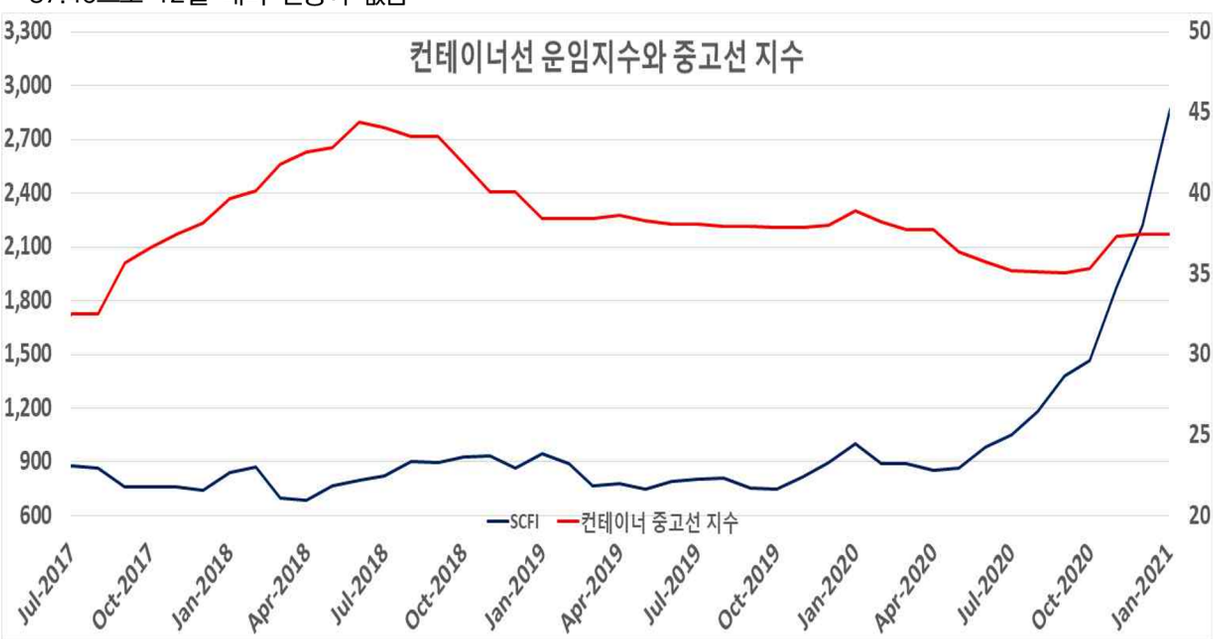
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

◦ 1월 8일 BDI는 1,606으로 1월 4일(1,374) 대비 232p(16.9%) 증가. 1월 8일 건화물 중고선 지수는 20.65로 11주 연속 변동이 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

◦ 1월 8일 SCFI는 2,870.34를 기록하면서 역대 최고 기록을 다시 경신하였음. 1월 컨테이너 중고선 지수는 37.46으로 12월 대비 변동이 없음



5. 중고선 시장

2021년 1월(1월 1일~8일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 1월 컨테이너선, 건화물선 등의 선종에서 중고선 매매가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Tanker	Amalfi	2003	105,483	DWT	2021-01-08		Cavalli Marine S.A.	Undisclosed interests
Bulk	CYL	2017	81,212	DWT	2021-01-08	20.60	Interunity Mgmt DE	Clients of Transocean Marine
Bulk	King Ore	2010	176,944	DWT	2021-01-08	20.00	Nikko Kisen KK	Greek interests
Tanker	Lavails	2000	299,325	DWT	2021-01-08	21.75	Seven Islands Shpg	Chinese interests
Container	Noro	2007	3,388	TEU	2021-01-08	11.30	NSC Schiffahrt	Norwegian interests
Bulk	Sakura Ocean	2011	38,239	DWT	2021-01-08	11.00	Shunzan Kaiun	Undisclosed interests
Bulk	SBI Lynx	2018	82,012	DWT	2021-01-07	22.25	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Tanker	Tsurumi	2003	300,609	DWT	2021-01-07	24.60	Nippon Yusen Kaisha	Chinese interests
Bulk	Belfort	2008	50,300	DWT	2021-01-06	6.20	Belships	Undisclosed interests
Bulk	Cape Istanbul	2011	175,609	DWT	2021-01-06	19.10	Eregli Denizcilik	Greek interests
Tanker	Guang Hui 328	2016	4,211	DWT	2021-01-06		Shenzhen Brightoil	Clients of Shandong Port Shipping
Container	MOL Pace	2006	6,350	TEU	2021-01-06	27.00	Mitsui OSK Lines	Taiwanese interests
Gas C'rier	Oriental Queen	2004	82,524	cu.m.	2021-01-06	37.50	Unique Shpg (H.K.)	Clients of Marshal Shipping
Container	Ital Melodia	2007	4,363	TEU	2021-01-05	15.50	Wisdom Marine Group	Clients of TS Lines
Container	Max King	2008	1,702	TEU	2021-01-05	7.00	Vroon BV	SE Asian interests
Container	Max Kudo	2008	1,702	TEU	2021-01-05	7.00	Vroon BV	SE Asian interests
Tanker	Pantariste	2002	309,288	DWT	2021-01-05	23.00	Minerva Marine	Undisclosed interests
Bulk	Seacon Ningbo	1998	45,713	DWT	2021-01-05	3.40	Seacon Ships	Chinese interests
Offshore	Zircon	2004	5,000	HP	2021-01-05		CH Offshore	Chinese interests
Offshore	Beryl	2005	4,895	HP	2021-01-05		CH Offshore	Chinese interests

6. 주요 해운지표 (2021.01.08)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2021년 최저	2021년 최고	2021년 평균	2020년 최저	2020년 최고	2020년 평균
중고선 시장 ($ Million)		(01.08)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	18.0	18.0	17.5	19.0	18.0
유조선(5년)	VLCC	65.0	(2)	64.0	63.0	65.0	64.0	63.0	77.0	70.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	(-)	13.0	13.0	13.0	13.0	8.0	10.0	8.8
자료:Clarkson										
신조선 시장 ($ Million)		(01.08)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	25.5	25.5	25.5	27.0	26.0
유조선	VLCC	86.0	(1)	86.0	85.0	86.0	85.5	85.0	92.0	88.8
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0	31.5	30.4
자료:Clarkson										
연료유 ($/Tonne)		(01.08)								
380 CST	Rotterdam	317.3	6.0	314.3	311.3	317.3	314.3	124.8	303.8	244.2
	Singapore	340.3	15.5	332.5	324.8	340.3	332.5	157.8	388.0	267.6
	Korea	374.75	13.0	368.3	361.8	374.8	368.3	196.3	426.5	312.9
	Hong Kong	341.3	15.5	333.5	325.8	341.3	333.5	181.8	436.8	289.1
VLSFO	Rotterdam	396.8	9.0	392.3	387.8	396.8	392.3	179.0	585.3	325.9
	Singapore	426.3	13.3	419.6	413.0	426.3	419.6	219.8	726.3	370.0
	Hong kong	416.0	11.5	410.3	404.5	416.0	410.3	214.8	722.3	369.9
자료:Clarkson										
주요 원자재가 ($)		(01.08)								
철광석	국제價	170.95	12.0	168.2	164.4	171.0	168.2	71.7	160.0	104.1
	중국産	177.5	4.8	175.6	174.3	177.5	175.6	108.3	163.7	127.3
연료탄	국제價	103.7	0.8	103.8	103.7	104.0	103.8	63.5	82.1	71.6
	중국産	147.0	8.9	143.3	141.1	147.0	143.3	84.7	117.1	91.5
원료탄	호주산	132.8	0.6	132.8	132.8	132.8	132.8	133.4	204.2	152.8
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	112.7	141.1	120.7
	중국産	244.5	22.0	244.8	244.4	245.2	244.8	190.0	222.4	201.4
곡물	대두(국제)	1374.8	59.50	1353.4	1316.5	1374.8	1353.4	821.8	1,770.5	938.8
	밀(국제)	638.8	-1.75	644.9	638.8	654.0	644.9	474.0	632.8	545.8
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