

KMI 주간해운시장 포커스

발간년월 2021년 3월 1주

자료문의 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

감 수 김태일

발행인 장영태

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26



주간뉴스 02 건화물선 05 컨테이너선 17

탱커선 19 중고선 시장 23 주요 해운지표 25

건화물선

자란주 케이프선 운임 4.5% 소폭 상승
케이프선 운임 여전히 낮아 이번주 운임 상승 전망

컨테이너선

자란주 '컨' 운임지수(SCFI)는 53.3p 하락한 2,722 기록
이번주 채선, 코로나 등 수급 불안으로 불확실성 확대 전망

탱커선

자란주 유조선 운임지수(WSI)는 1.5p 하락한 30.1 기록
지난 4분기 이후 대부분의 항로에서 하락세가 지속

이호춘 해운빅데이터연구 센터장 / leehochoon@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

선-화주 간 구속력 있는 계약 증가 전망

- ▶ Covid-19로 인해 화주에 대한 선사들의 협상력이 상승하면서 선-화주 간 구속력 있는 계약 도입 요구가 증가할 것으로 전망됨
 - 선사는 수요 감소, 체선 등을 이유로 임시결항을 실시할 경우 화물은 다음 항차에 싣게 되는 롤 오버(roll over)가 발생함
 - 화주는 선사와 운송계약을 체결하면서 생산 또는 내륙물류 공급 문제 등을 이유로 다수의 선사들과 계약을 체결해 낮은 가격을 제공하는 선사를 이용하면서 노쇼(no show)를 만들기도 함
 - 현재 대부분의 선-화주 간 계약은 미 이행에 따른 구속력이 부족하여 이를 보완할 수 있는 제도적 보완 마련 요구가 증가함
- ▶ 머스크의 해양·물류 CEO는 5년 내에 컨테이너 운송에 관한 거의 모든 계약이 상호간의 합의를 기반으로 이루어질 것으로 예상함
 - 하판로이즈, ONE의 CEO도 상호간의 합의를 통한 계약요구가 증가할 것으로 예상했으며, 선-화주 간 구속력 있는 계약 비중이 증가할수록 수요예측 가능성이 높아질 것으로 전망함
 - 이미 컨테이너 디지털 거래 플랫폼인 'NYSHEX'은 계약 미 이행에 따른 페널티를 부과하고 있으며 2020년 거래량은 전년대비 3배 증가함

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135983/Liner-shipping-leaders-look-to-mutual-commitments-in-contracts>, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136033/A-binding-commitment>

최건우 전문연구원

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

싱가포르 컨테이너 터미널, 선박 급증으로 인한 체선 증가

- ▶ 미국 S&P Global Platts에 따르면 18,000TEU급 컨테이너 선박이 최대 5~7일의 체선 문제에 직면하고 있다고 밝힘
 - 1월 싱가포르 항만에 2일 이상 체류하는 선박의 수는 평균 46척이었으며 이는 전년 동월 평균 29척 대비 59% 증가한 수치임
 - PSA 동남아시아 화물 책임자인 Seow Hwee에 따르면 “코로나-19 대유행으로 인해 전 세계 산업 혼란이 발생하여 싱가포르 항만의 혼잡이 증가하고 있다”고 언급함
 - 싱가포르 PSA(Port of Singapore Authority)는 항만에 급증한 선박을 원활하게 처리하기 위해 추가 자원을 배치하는 등 운영 역량을 강화하고 있다고 밝힘
 - IHS Markit에 따르면 2020년 하반기부터 전 세계 주요 항만들의 선박 체선 문제가 심해져 하역당 6천개 이상의 컨테이너를 처리하는 선박들은 평균 83시간 이상을 체류했으며 이는 전년 대비 20% 이상 증가한 수치라고 밝힘

자료: <https://www.tradewindnews.com/ports/singapore-box-terminals-hit-by-congestion-amid-surge-in-vessel-calls/2-1-974827>

김병주 연구원

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



1. 주간뉴스

중국, 올해 1~2월 철광석 수입량 2.8% 증가

- ▶ 2021년 1~2월 중국의 철광석 수입량은 전년 동기 대비 2.8% 증가함
 - 중국 세관총국에 따르면 금년 1~2월 철광석 수입량은 1억 8,150만 톤으로 전년 동기 1억 7,660만 톤 대비 약 500만 톤 증가함
 - 미국 리서치 기관인 Refinitiv 선박 추적 데이터에 따르면 중국의 철광석 수입 1~2위를 기록하고 있는 호주 및 브라질 국가로부터의 철광석 수입량이 11% 증가한 1억 6,400만 톤을 기록함
 - 중국 철강 협회는 올해 철강 수요가 소폭 증가할 것으로 전망하고 있으나, 산업정보기술부(MIIT)는 2060년까지 시진핑 주석의 탄소 중립 목표에 따라 금년 올해 중국의 조강 생산량을 줄이도록 기업에게 반복적으로 촉구하고 있어 대립되는 전망을 보이고 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-jan-feb-iron-ore-imports-up-2-8-on-healthy-demand/>

김병주 연구원

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

벌크선 업계, 친환경 연료를 사용하는 선박 도입에 소극적

- ▶ 클락슨 자료에 따르면 벌크선대에서 친환경 연료를 사용하는 벌크선 비중은 0.1% 미만으로 벌크선 업계가 전반적으로 친환경 기술 도입에 소극적인 자세를 취하고 있음
 - 벌크선은 전체 선박에서 총 톤수(G/T) 기준 전체의 35%, 재화중량톤수(DWT) 기준 43%를 차지할 정도로 비중이 높으나 12,344척의 벌크선 가운데 친환경 연료를 사용하는 벌크선은 7척(LNG 5척 포함)에 불과함
 - 클락슨에 따르면 벌크선은 대규모 선단 조직과 다양한 거래 패턴 등으로 인해 다른 선종들보다 새로운 친환경 기술을 채택하는데 다소 어려움이 있음
- ▶ 벌크선은 규모의 경제를 통해서 이산화탄소 배출을 대규모로 감소시킬 가능성이 높음
 - 벌크선 선단은 톤·마일 기준 작년에 전 세계 해상무역의 약 50%를 수송했으나 컨테이너선보다 더 적은 온실 가스를 배출했음
 - 벌크선의 경우 대량화물을 수송함으로써 연료사용에 있어서도 규모의 경제 달성이 가능해, 선박대형화를 통해 이산화탄소 배출을 줄일 수 있음을 시사함

자료: tradewindsnews.com/bulkers/bulkers-slow-on-green-technology-uptake-says-clarksons/2-1-971413

이상혁 전문연구원

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



1. 주간뉴스

시도상선(Cido Shipping), 캄사르막스선 3척 매각

- ▶ 시도상선이 자사가 보유 중이던 캄사르막스선(Kamsarmaxes) 3척을 모두 매각함으로써 중형 벌크선 시장에서 사업을 철수함
 - 이번에 매각한 선박은 82,300dwt급의 포춘 아이리스(Fortune Iris, 1,470만 달러), 포춘 써니(Fortune Sunny, 1,370만 달러), 포춘 레인보우(Fortune Rainbow, 1,380만 달러) 등 총 3척임
- ▶ 최근 몇 년간 시도상선은 자사의 벌크선들을 매각하기 위한 최적의 시기를 계속해서 저울질하고 있었음
 - 올해 2월 초에 이미 포춘 데이지(Fortune Daisy, 2011년 건조, 75,000dwt)를 1,400만 달러, 포춘 미라클(Fortune Miracle, 2009년 건조, 82,300dwt)을 1,450만 달러에 매각한 바 있음
 - 베슬밸류(VesselsValue)에 따르면 올해 전 세계에서 46척의 파나막스선과 캄사르막스선이 매각되었는데, 노르웨이의 '시탱커스'(Seatankers Management)과 '골든오션 그룹'(Golden Ocean Group), 일본의 '닛센 해운'(Nissen Kaiun), 모나코의 '에너티'(Eneti), 미국의 '세이프 벌커스'(Safe Bulk) 등이 매각 선사에 이름을 올리고 있음

자료: tradewindsnews.com/bulkers/cido-cashes-in-on-strong-market-to-clear-out-midsize-bulkers/2-1-969115

이상혁 전문연구원

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

유조선 선사, OPEC+의 산유량 동결 계획으로 인한 타격 우려

- ▶ 지난 4일, OPEC+는 온라인으로 진행된 석유장관 회의에서 현재 회원국들의 감산 수준을 4월말까지 유지하기로 합의함
 - 최근 원유 가격이 13개월 만에 최고치에 근접하면서 시장 관계자들은 OPEC+가 4월부터 생산량을 최소 50만 배럴까지 올릴 것으로 예상함
 - 그러나 OPEC+는 금번 회의에서 러시아, 카자흐스탄만 매달 하루 15만 배럴 수준의 증산을 허용하고 나머지 회원국들은 현재의 감산 기조를 유지하기로 함
- ▶ 업계는 이번 OPEC+의 결정이 단기적으로 선적 수요 약화와 원유 가격 인상을 유발해 벙커 비용을 초래할 것으로 분석함
 - 유조선 시장은 최근 몇 달 동안 심각한 공급 과잉으로 어려움을 겪고 있으며, OPEC+는 COVID-19의 대유행 기간 동안 수요 약세에 따라 지속적으로 공급량을 낮게 유지하고 있는 실정임
 - 전문가들은 OPEC의 유가 상승 의지가 확고하며, 이러한 유가 상승은 더 빠른 원유 재고의 소진으로 이어져 하반기 유조선 시장 회복에는 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/surprise-surprise-tanker-owners-take-another-punch-from-opec-/2-1-974783>

류희영 연구원

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



1. 주간뉴스

정유공장 폐쇄와 백신 보급 확대, 유조선보다 석유제품선 시장 회복을 빠르게 촉진할 것으로 전망

- ▶ 지난 3일, 캐피털 링크의 국제 해운 포럼 토론 참석자들은 COVID-19 백신 공급과 접종 개시로 글로벌 경기 회복 기대감이 확산되면서 유조선 시장과 석유제품선 시장 모두 빠른 회복세를 보일 것이라고 발표함
 - 두 선종을 모두 소유하고 있는 Diamond S Shipping의 Kevin Kilcullen은 중기적 관점에서 유조선 시장, 석유제품선 시장은 밀접한 상관관계가 있으며 석유제품선 시장이 보다 빠르게 회복할 것으로 예상함
 - 전문가들은 백신 보급 확대 외에도 주요국의 정유공장 폐쇄로 인한 석유제품 수입의 증가가 석유제품선 시장을 빠르게 개선하는 요인이 될 것으로 전망함
- ▶ 휘발유, 제트 연료(jet fuel) 등 석유제품에 대한 수요가 점진적으로 회복세를 보이고 있으며, 일본, 미국 등 선진국들의 정유공장 폐쇄로 인해 석유제품 수입 물동량이 증가하고 있음
 - 덴마크 해운선사 Torm의 CEO Jacob Meldgaard는 호주와 뉴질랜드에서는 정유공장 폐쇄 이후 수요 충족을 위해 수십 척의 석유제품선이 필요할 전망이며, 곧 미국 동·서안도 공장이 폐쇄될 것이라고 언급함
 - 글로벌 1등 석유제품선사인 Scorpio Tankers의 CEO Robert Bugbee는 설 연휴 이후 아시아 지역의 운임 및 수요 개선, 백신 접종 확산에 따른 여행수요 증가 등을 근거로 빠른 회복세가 기대된다고 밝힘

자료: [https://www.tradewindsnews.com/tankers/refinery-closures-and-vaccines-push-product-tanker-recovery-ahead-of-crude/2-1-974038](https://www.tradewindsnews.com/tankers/refinery-closures-and-vaccines-push-product-tanker-recovery-ahead-of-crude/)

류희영 연구원

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



2. 건화물선

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

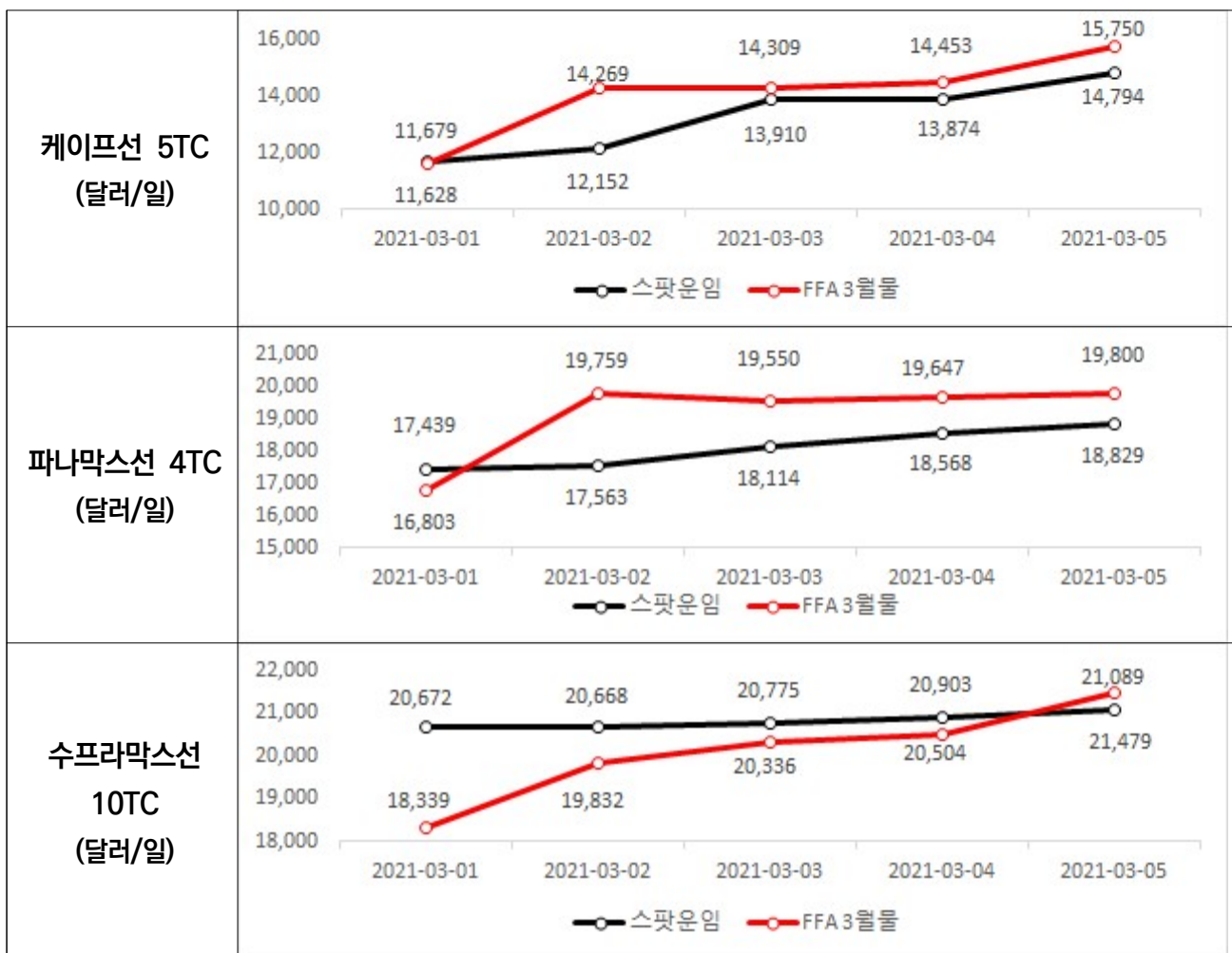
1 주간평균운임 전망

| 3월 2주('21.3.8~'21.3.12)

구분	3월 2주(전망)		3월 1주					
	인공지능	시계열	주간평균운임	전주대비차이		FFA 3월물 주간평균가격	전주대비차이	
케이프선 5TC (달러/일)	▲	▲	13,282	▲ 574	4.5%	14,082	▲ 2,609	22.7 %
파나막스선 4TC (달러/일)	▼	▲	18,103	▼ -813	-4.3%	19,112	▲ 1,175	6.6 %
수프라막스선 10TC (달러/일)	▼	▲	20,821	▲ 1,221	6.2%	20,098	▲ 1,082	5.7 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange, KMI

▲상승 ▼하락 -혼조

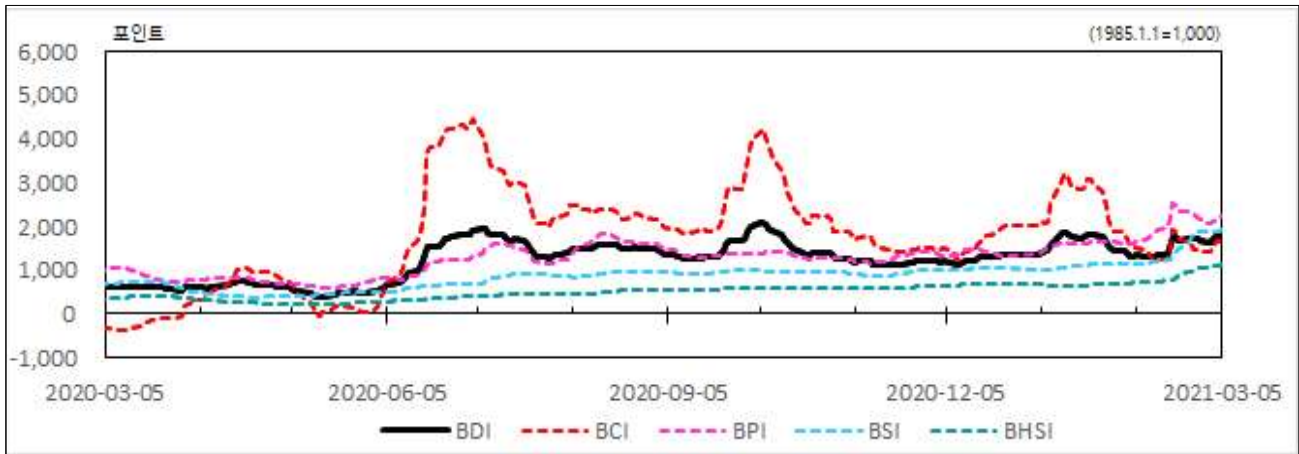


자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

건화물선 운임지수



자료: Clarkson

건화물선 운임

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

		3월 1주	전주대비	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) ¹⁾									
운임지수	BDI	1,739	35	1,303	1,856	1,596	393	2,097	1,596
선형별 운임	케이프(5TC)	13,282	574	10,304	26,489	16,770	1,992	34,896	13,073
	파나막스(4TC)	18,103	-813	10,936	21,323	15,180	3,345	15,079	8,587
	수프라막스(10TC)	20,821	1,221	11,242	21,089	14,335	4,208	11,631	8,189
	핸디(6TC)	17,791	1,539	9,729	18,391	12,111	2,142	10,239	6,037
1년 용선료	케이프	20,500	2,500	15,875	20,500	17,950	10,125	19,750	14,808
	파나막스	16,750	1,250	11,200	16,750	13,743	8,425	12,750	10,530
	수프라막스	16,875	1,125	10,563	16,875	13,131	8,250	10,625	9,834
	핸디	13,500	750	9,063	13,500	10,631	7,313	9,063	8,285

건화물선 시장(FFA)²⁾

		2021년 4월물		2021년 2분기물		2021년물		2022년물	
		3월 1주	전주대비	3월 1주	전주대비	3월 1주	전주대비	3월 1주	전주대비
선형별 운임 평가치	케이프(5TC)	18,653	4,437	19,489	3,541	20,051	2,176	16,038	425
	파나막스(4TC)	21,044	4,278	19,337	3,256	16,683	1,973	12,075	603
	수프라막스(10TC)	20,861	4,029	18,986	3,235	16,114	1,785	11,464	368
	핸디(6TC)	17,200	2,275	15,646	1,750	14,176	876	10,775	121

주: 1) 운임지수, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값

2) FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

자료: Clarkson, Baltic Exchange



2 시장동향

원자재 가격

(철광석, 원료탄, 연료탄: 달러/톤, 대두, 옥수수: 센트/부셸)

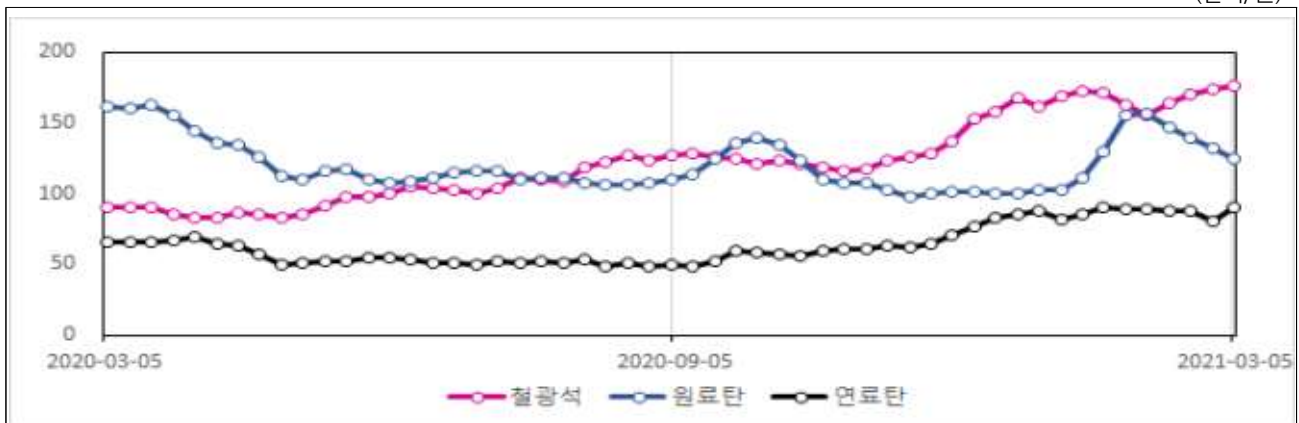
구분	2021년					2020년			
	3월 1주	2월 4주	전주대비차이			3월 1주	연평균	최저	최고
철광석	175.72	174.35	▲ 1.37	0.8	%	90.25	108.0	82.4	167.3
원료탄	124.15	132.00	▼ -7.85	-5.9	%	161.5	124.2	97.9	163.2
연료탄	89.8	81.02	▲ 8.78	10.8	%	66.2	60.5	48.4	87.8
대두	1,410.35	1,405.45	▲ 4.90	0.3	%	900.0	956.2	835.5	1,291.2
옥수수	539.3	551.55	▼ -12.25	-2.2	%	379.9	364.0	315.7	470.3

자료: Clarkson, 시카고상품거래소(CBOT)

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조

철광석 및 석탄 가격 추세(주간)

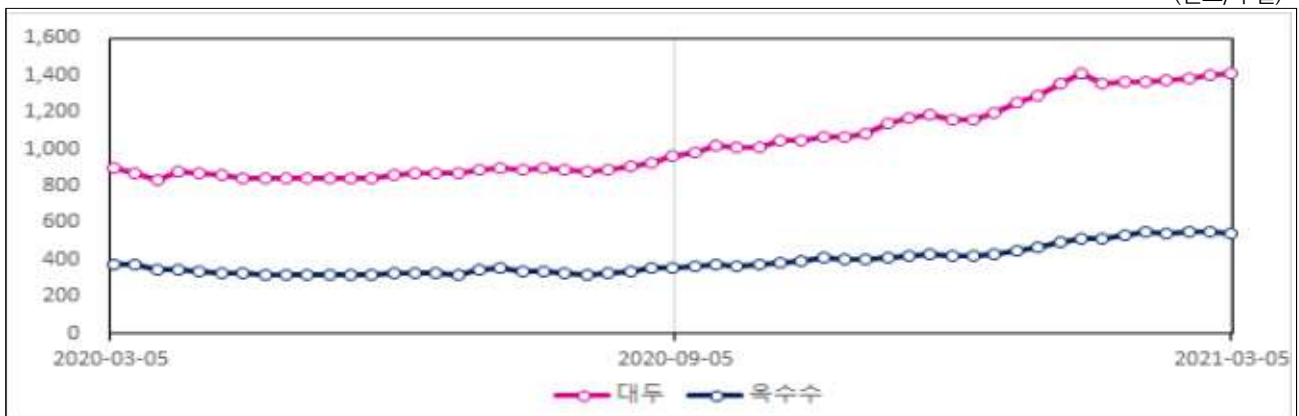
(달러/톤)



자료: Clarkson

곡물가격 추세(주간)

(센트/부셸)



자료: 시카고상품거래소(CBOT)



3 케이프선-동향분석

| 케이프선 : 지난 주 대비 4.5% 상승한 13,282달러/일 기록

(운임) 계절적 약세 시현

- 케이프선 운임이 중소형선박보다 낮은 수준의 운임을 기록 중임
- 프레이트웨이브(FreightWaves)의 수석편집자 그레그 밀러(Greg Miller)는 이를 두고 이례적인 현상이기는 하나, 케이프선 운임만을 놓고 본다면 계절적 약세를 보이고 있는 것이라고 설명함
- 케이프선이 주로 수송하는 철광석과 원료탄의 경우 3월말에서 4월 초부터 계절적 수요 증가로 운임이 상승할 것으로 전망

(수요) 증가요인 우세, 케이프선에 대한 수송수요 증가

- 중소형선박 운임이 케이프선 운임을 상회하면서, 중소형선박의 수송수요를 케이프선으로 대체하려는 움직임이 나타남

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

케이프선 운임

(BCI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		3월 1주 차	2월 4주 차	전주대비차이	
BCI		1,601.4	1,532.4	▲ 69.0	4.5 %
스팟운임(5TC)		13,282	12,708	▲ 574	4.5 %
용선료	6개월	22,250	19,000	▲ 3,250	17.1 %
	1년	20,500	18,000	▲ 2,500	13.9 %
	5년	16,000	15,250	▲ 750	4.9 %
FFA	4월물	18,653	14,216	▲ 4,437	31.2 %
	2분기	19,489	15,948	▲ 3,541	22.2 %
	21년	20,051	17,875	▲ 2,176	12.2 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

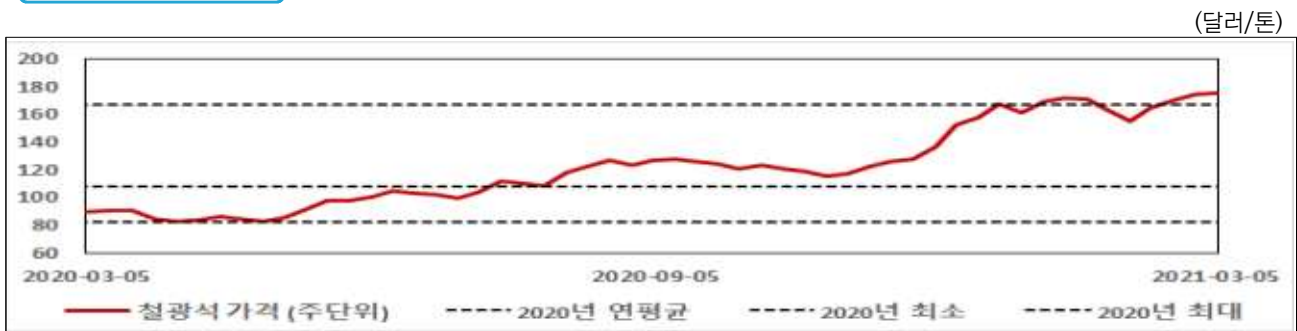
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



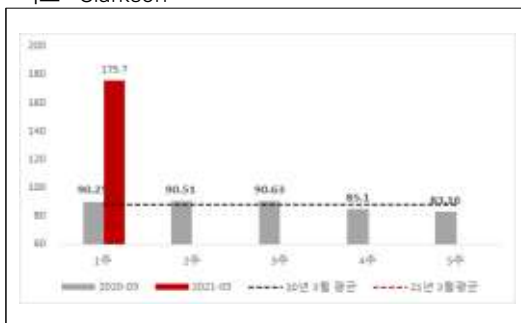
3 케이프선-동향분석

철광석 가격 : 지난 주 대비 0.8% 상승한 175.72달러/톤

철광석 가격 추이



자료: Clarkson



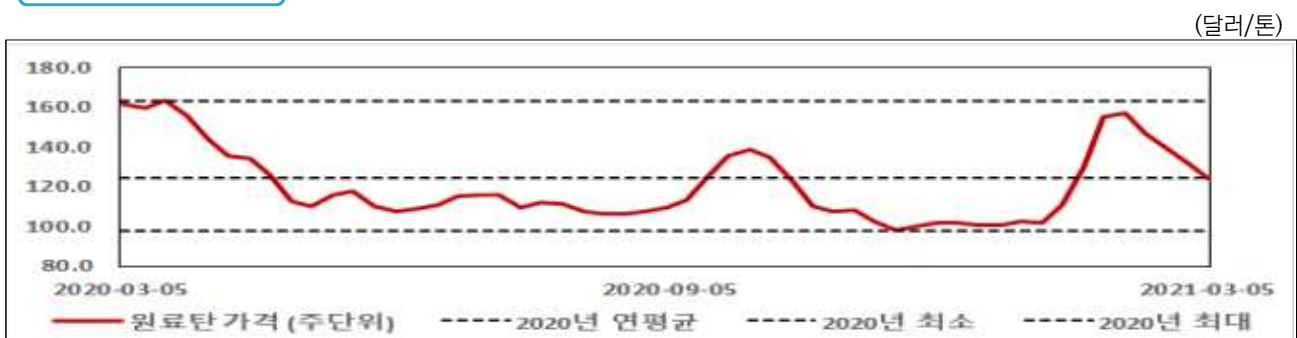
(달러/톤)

구분	철광석 가격	전주대비차이		
2월 2주	164.60	▲	9.69	6.3 %
2월 3주	169.85	▲	5.25	3.2 %
2월 4주	174.35	▲	4.50	2.6 %
3월 1주	175.72	▲	1.37	0.8 %

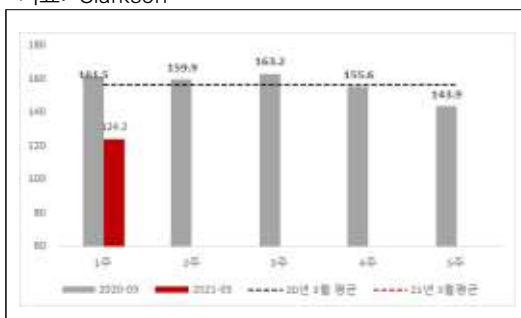
자료: Clarkson

원료탄 가격 : 지난 주 대비 5.9% 하락한 124.15달러/톤

원료탄 가격 추이



자료: Clarkson



(달러/톤)

구분	원료탄 가격	전주대비차이		
2월 2주	146.88	▼	- 10.32	-6.6 %
2월 3주	139.35	▼	- 7.53	-5.1 %
2월 4주	132.00	▼	- 7.35	-5.3 %
3월 1주	124.15	▼	- 7.85	-5.9 %

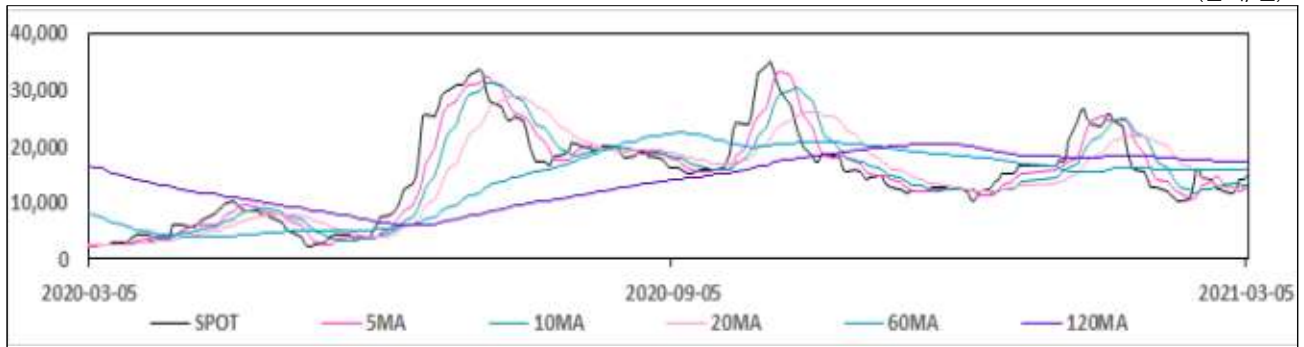
자료: Clarkson



3 케이프선-기술분석

이동평균

(달러/일)



3 케이프선-운임전망

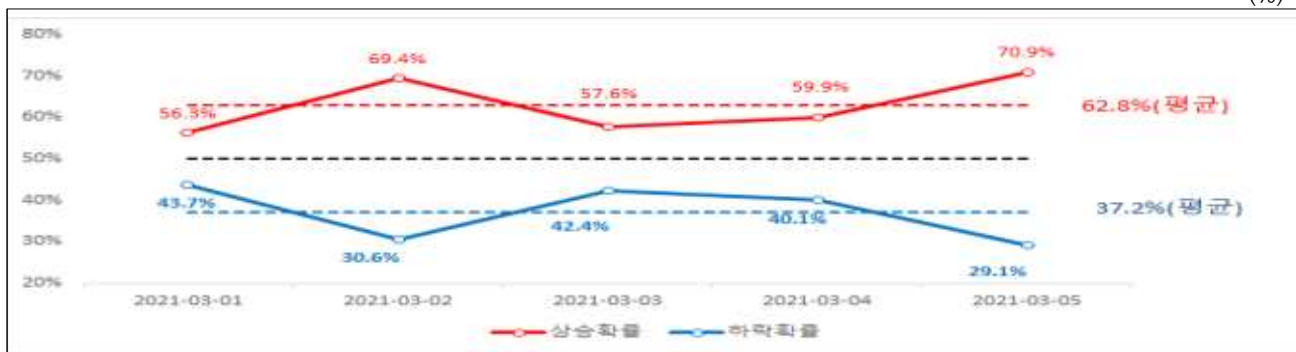
| 3월 2주('21.3.8~'21.3.12)

구분	인공지능	시계열
케이프선(5TC)	▲	▲

| (인공지능) 케이프선 운임 상승 전망

인공지능 모형 전망

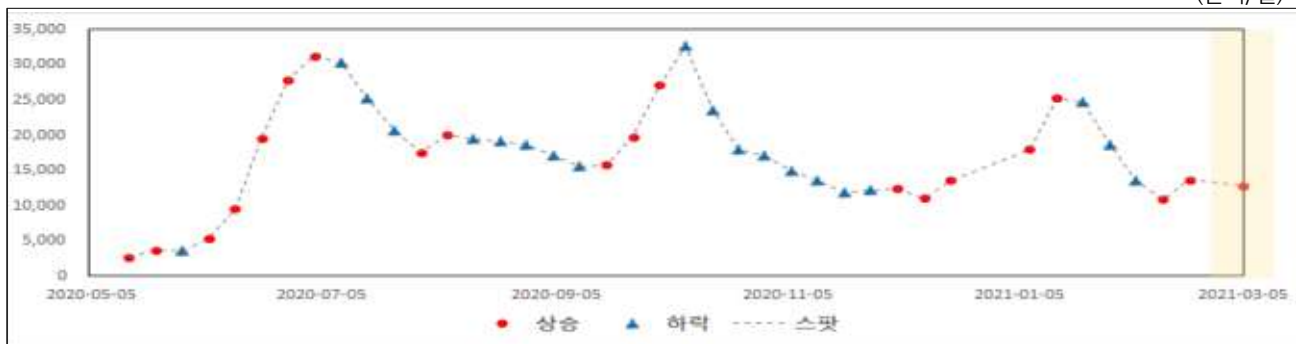
(%)



| (시계열) 케이프선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망

(달러/일)



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



3 파나막스선-동향분석

| 파나막스선 : 지난 주 대비 4.3% 하락한 18,103달러/일 기록

(운임) 주간평균운임은 하락했으나 여전히 높은 수준

- 3월 1주 일일운임은 하락 출발하였으나, 한 주 내내 상승추세를 보임

(수요) 감소요인 우세, 주요곡물 수출국의 기상 악화로 일시적 공급차질 우려 확산

- 브라질 대두가 본격적으로 수확/수출되는 3월에 계속되는 폭우로 인해 대두 최고 생산지인 마토 그로소 (Mato Grosso)지역의 곡물 수확/수출 시기가 지연되고 있음
- 2020/21년 아르헨티나의 대두와 옥수수 수확량이 가뭄으로 인해 줄어든 수 있다고 부에노스아이레스 곡물 거래소가 발표함(아르헨티나의 대두 수확은 4월부터 시작됨)

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

파나막스선 운임

(BPI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		3월 1주 차	2월 4주 차	전주대비차이	
BPI		2,160.0	2,250.2	▼ -90.20	-4.0 %
스팟운임(4TC)		18,103	18,915	▼ -813	-4.3 %
용선료	6개월	19,250	19,250	▲ 850	4.6 %
	1년	16,750	16,750	▲ 1,250	8.1 %
	5년	11,625	11,625	-	- %
FFA	4월물	21,044	16,766	▲ 4,278	25.5 %
	2분기	19,337	16,081	▲ 3,256	20.2 %
	21년	16,683	14,710	▲ 1,973	13.4 %

자료: Clarkson, Baltic Exchange

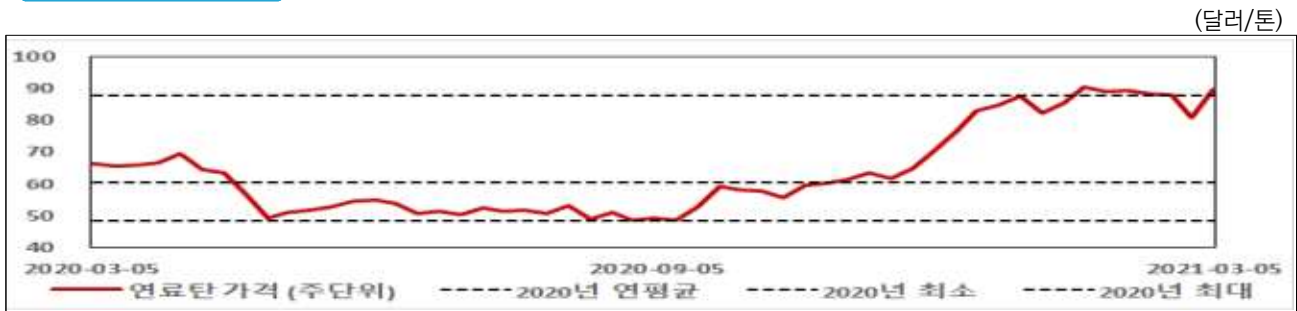
▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



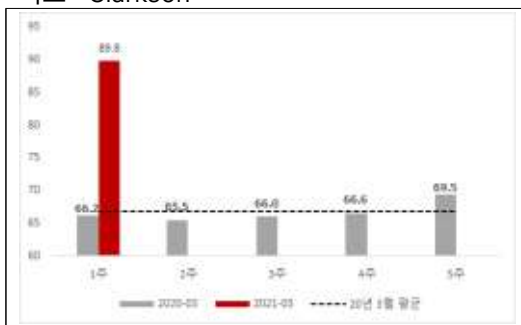
3 파나막스선-동향분석

| 연료탄 가격 : 지난 주 대비 10.8% 상승한 89.8달러/톤

연료탄 가격 추이



자료: Clarkson



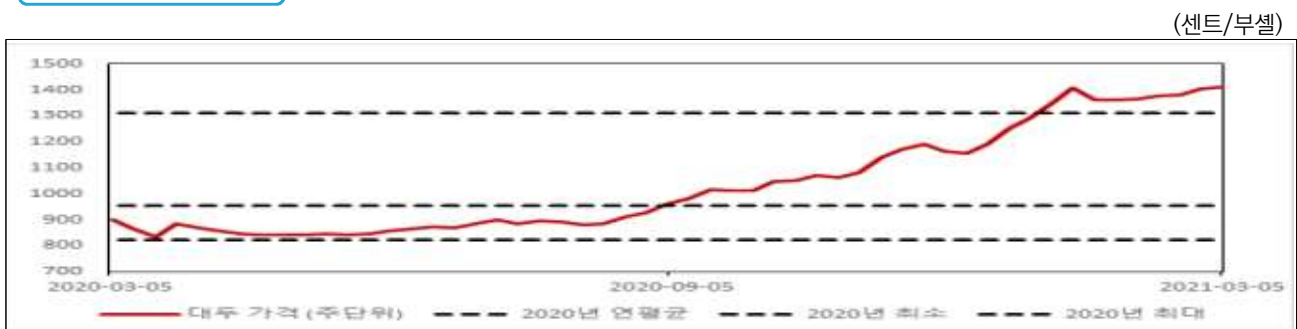
(달러/톤)

구분	연료탄가격	전주대비차이
2월 2주	88.4	▼ - 1.17 -1.3 %
2월 3주	88.0	▼ - 0.39 -0.4 %
2월 4주	81.0	▼ - 9.98 -7.9 %
3월 1주	89.8	▲ 8.78 10.8 %

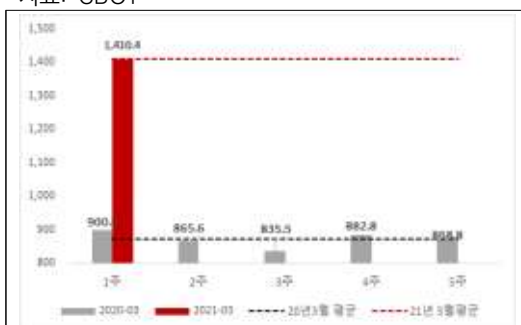
자료: Clarkson

| 대두 가격 : 지난 주 대비 0.3% 상승한 1,410.35센트/부셀

대두 가격 추이



자료: CBOT



(센트/부셀)

구분	대두 가격	전주대비차이
2월 2주	1,376.60	▲ 10.5 0.8 %
2월 3주	1,380.19	▲ 3.6 0.3 %
2월 4주	1,405.45	▲ 25.3 1.8 %
3월 1주	1,410.35	▲ 4.9 0.3 %

자료: CBOT

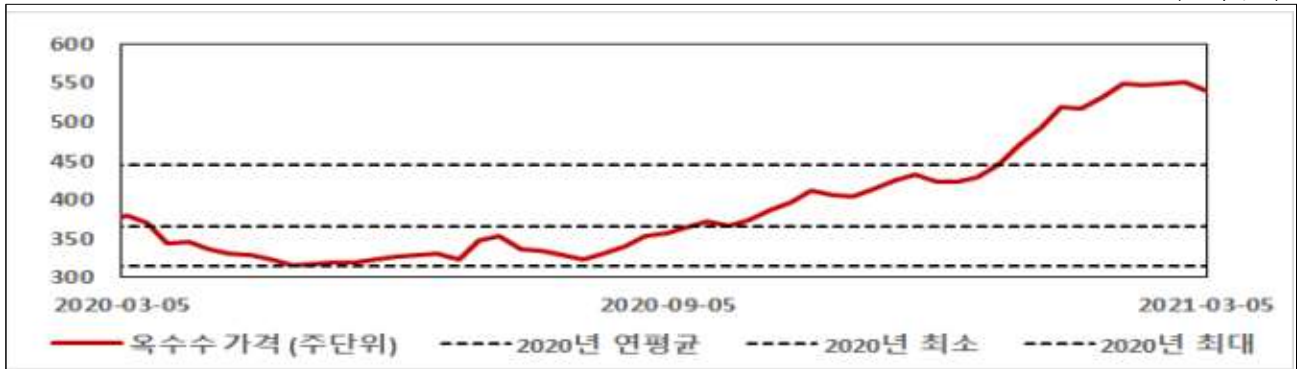


3 파나막스선-동향분석

| 옥수수 가격 : 지난 주 대비 2.2% 하락한 539.3센트/부셀

옥수수 가격 추이

(센트/부셀)



자료: CBOT



(센트/부셀)

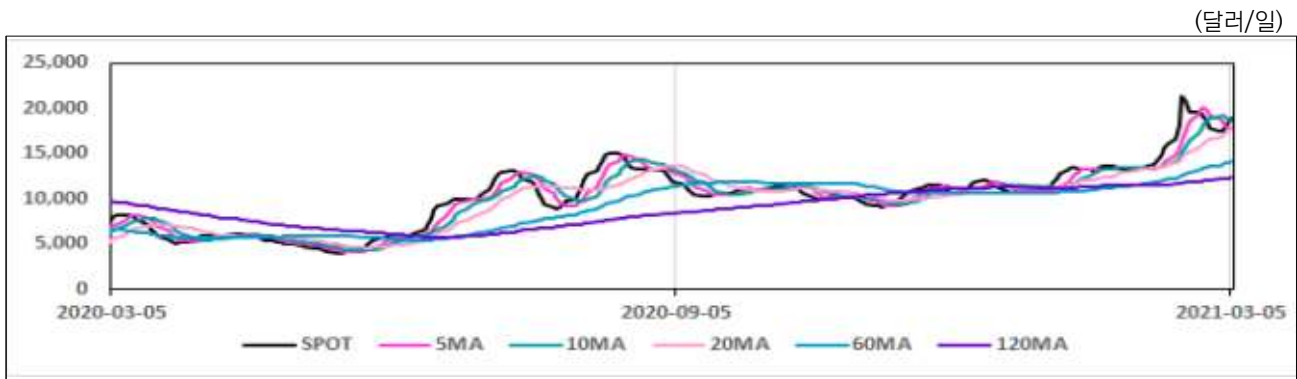
구분	옥수수 가격	전주대비차이		
2월 2주	546.8	▼ -	1.7	-0.3 %
2월 3주	549.5	▲	2.71	0.5 %
2월 4주	551.5	▲	1.99	0.4 %
3월 1주	539.3	▼ -	12.25	-2.2 %

자료: CBOT



3 파나막스선-기술분석

이동평균



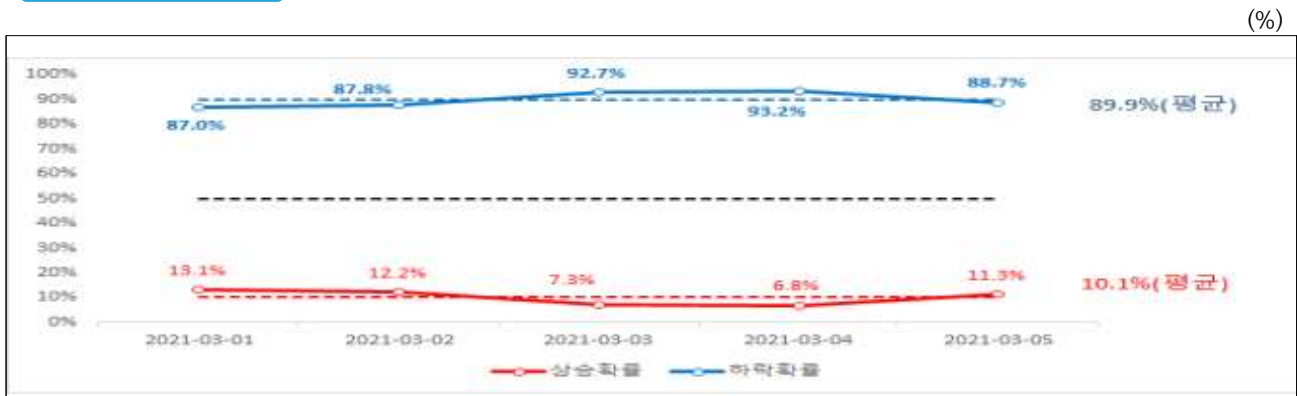
3 파나막스선-운임전망

| 3월 2주('21.3.8~'21.3.12)

구분	인공지능	시계열
파나막스선(4TC)	▼	▲

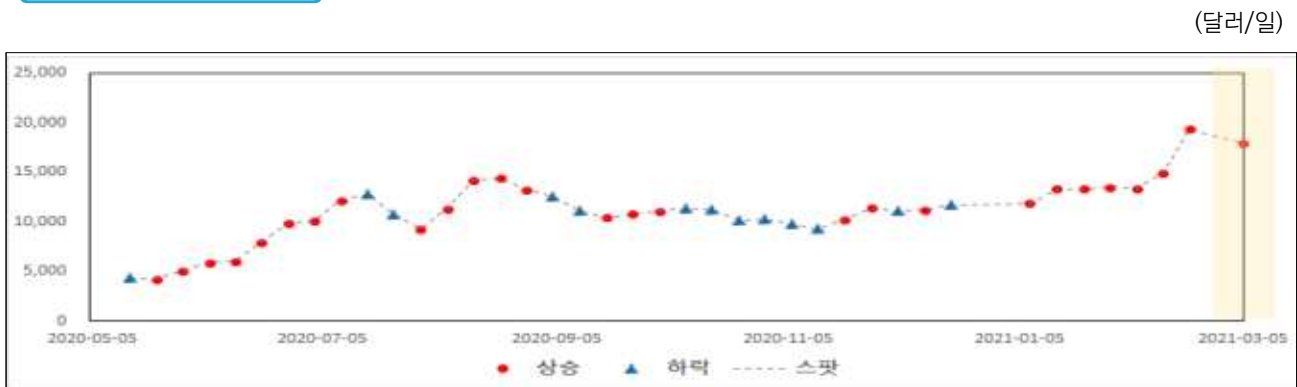
| (인공지능) 파나막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망



| (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 6.2% 상승한 20,821달러/일 기록

(수요) 증가요인 우세, 중국의 인도산 철광석 수입 증가

- 중국이 중소형선박을 이용해 인도산 철광석을 수입하고 있는 것으로 나타남
- 작년부턴 중국이 인도산 철광석을 본격적으로 수입하고 있는 것으로 나타나며, 올해에도 이 흐름이 지속되고 있는 것으로 분석됨
- 2020년 중국이 인도로부터 수입한 철광석은 총 4,480만 톤이며, 이는 2019년(2,380만 톤)과 비교하면 약 1.8배 증가한 수준임
- 곡물 및 스크랩과 석회암(limestone) 등에 대한 중국의 수송수요도 꾸준히 나타나고 있음

최근 평균운임 차이 비교



자료: Clarkson

수프라막스선 운임

(BSI: 포인트, 스팟운임, 용선료, FFA: 달러/일)

구분		3월 1주 차	2월 4주 차	전주대비차이	
BSI		1,892.8	1,781.6	▲ 111.2	6.2 %
스팟운임(10TC)		20,821	19,600	▲ 1,221	6.2 %
용선료	6개월	21.125	20.000	▲ 1,125	5.6 %
	1년	16.875	15.750	▲ 1,125	7.1 %
	5년	10.375	10.250	▲ 125	1.2 %
FFA	4월물	20,861	16,832	▲ 4,029	23.9 %
	2분기	18,986	15,751	▲ 3,235	20.5 %
	21년	16,114	14,329	▲ 1,785	12.5 %

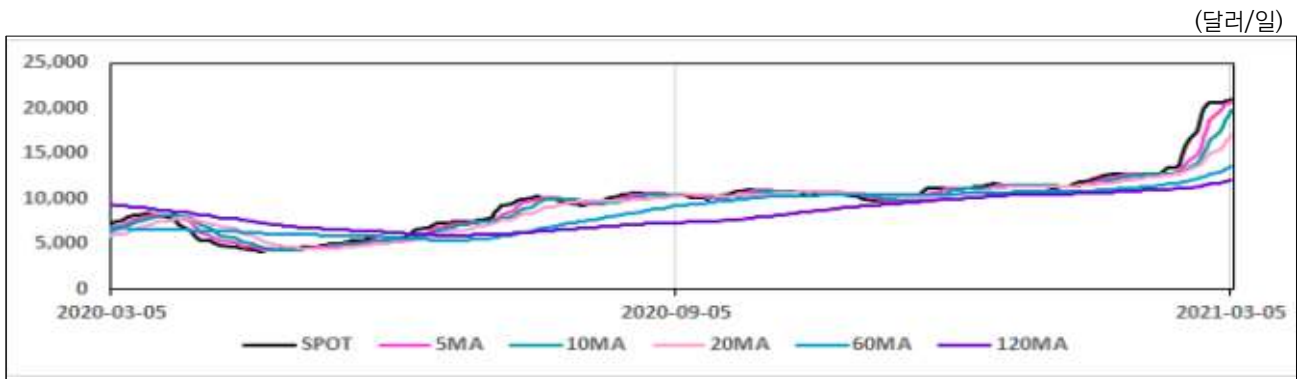
자료: Clarkson, Baltic Exchange

▲ 상승 ▼ 하락 - 혼조



3 수프라막스선-기술분석

이동평균



3 수프라막스선-운임전망

| 3월 2주('21.3.8~'21.3.12)

구분	인공지능	시계열
수프라막스선(10TC)	▼	▲

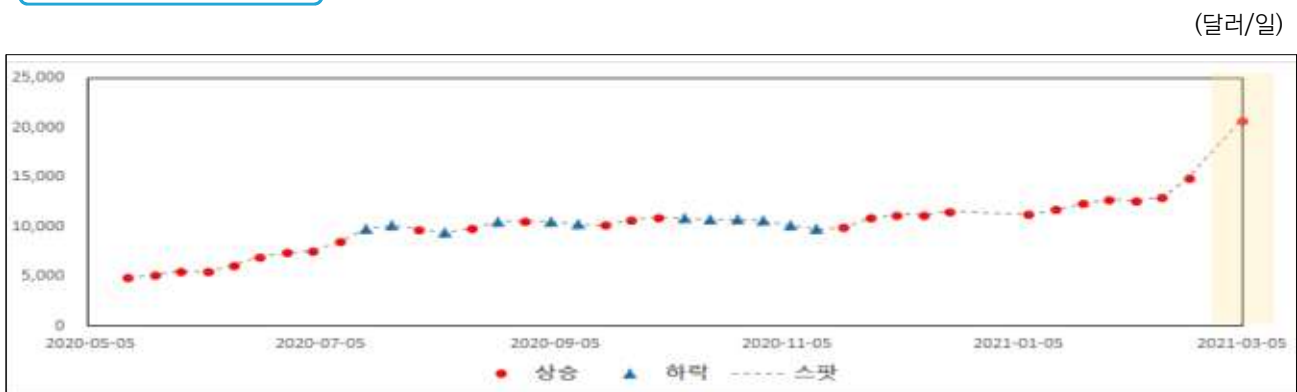
| (인공지능) 수프라막스선 운임 하락 전망

인공지능 모형 전망



| (시계열) 수프라막스선 운임 상승 전망

스팟운임과 시계열 모형전망



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



3. 컨테이너

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

1 동향분석

| 컨테이너 운임지수(SCFI) : 지난 주 대비 53.34 하락한 2,721.94 기록

(운임) 북미 서부를 제외한 모든 항로의 운임 하락

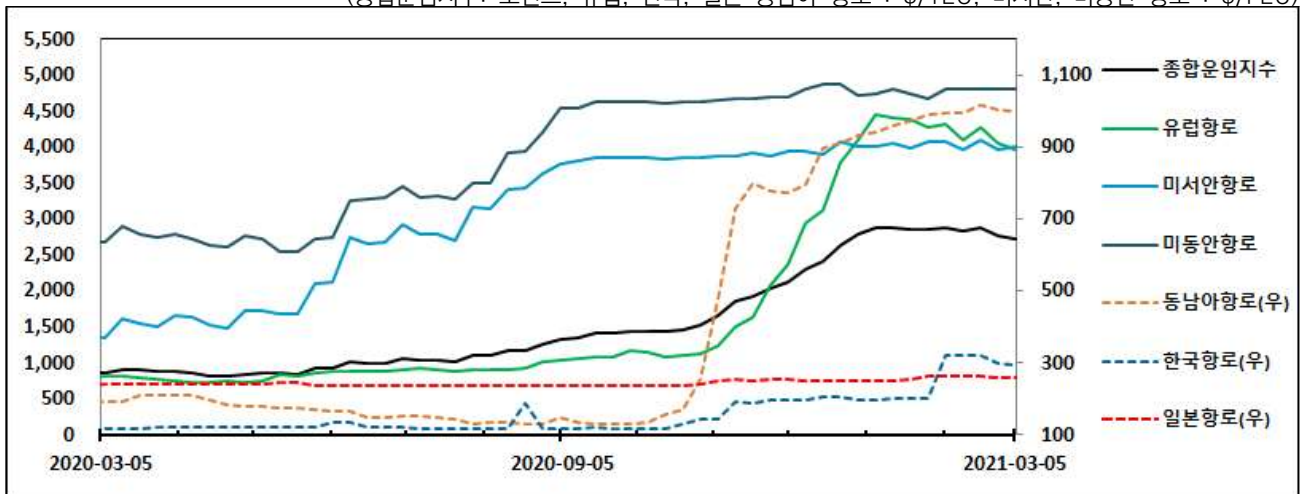
- 2주 연속 운임은 하락하고 있으나 수요 강세와 주요 항만들의 체선으로 인해 공급이 제한적으로 증가했기 때문에 여전히 높은 운임 수준임

(동향) DHL, 화주에게 조기 용량(capacity) 확보 제안

- DHL은 과거와 같은 낮은 효율은 향후 기대하기 어렵기 때문에 화주는 운송 용량 확보가 우선시되어야 한다고 강조함
- 씨인텔리전스(SeaIntelligence)도 최근 항만에서 발생하는 병목현상은 최소 수개월이 걸리거나 더 악화될 수 있다고 경고하고 있으며, 선사들이 공급관리를 통해 운임하락을 최소화 할 것으로 예상함

컨테이너 운임지수

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)



자료: 상하이해운거래소, Clarkson

컨테이너 운임

(종합운임지수: 포인트, 유럽, 한국, 일본 동남아 항로 : \$/TEU, 미서안, 미동안 항로 : \$/FEU)

		3월 1주	전주대비	2021년 ¹⁾			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합운임지수	SCFI	2,721.94	-53.3	2,721.9	2,885.0	2,835.3	818.2	2,641.9	1,234.4
운임	유럽항로	3,966	-81.0	3,966.0	4,452.0	4,235.3	725.0	3,797.0	1,146.3
	미서안항로	4,008	40.0	3,968.0	4,106.0	4,030.1	1,361.0	4,080.0	2,719.3
	미동안항로	4,808	-6.0	4,679.0	4,814.0	4,773.0	2,542.0	4,876.0	3,587.8
	한국항로	297	-4.0	196.0	323.0	256.8	116.0	206.0	133.5
	일본항로	258	-2.0	251.0	265.0	258.3	230.0	255.0	241.2
	동남아항로	998	-6.0	933.0	1,017.0	980.9	130.0	910.0	264.7

주: 1) 공시된 자료의 최저, 최고, 평균값

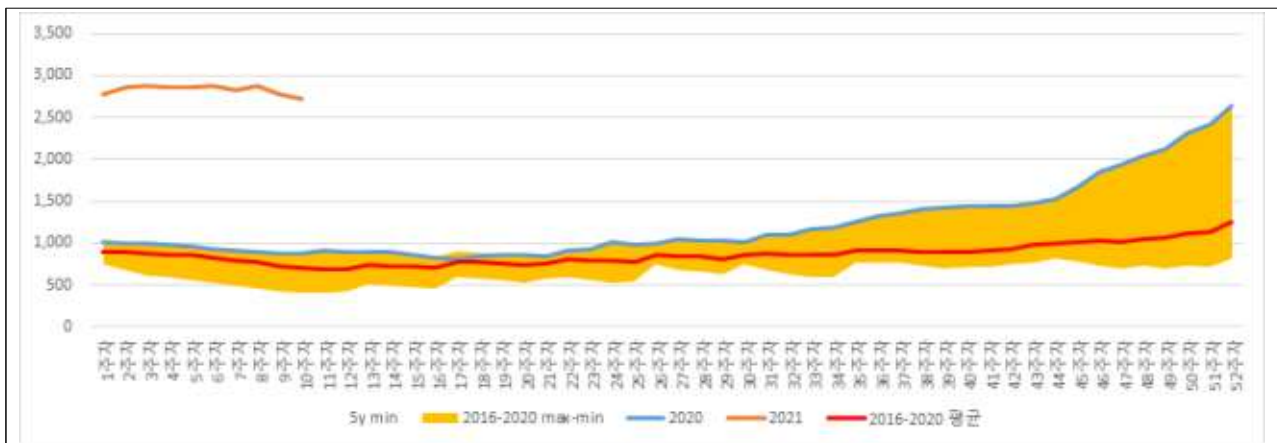
자료: 상하이해운거래소, Clarkson



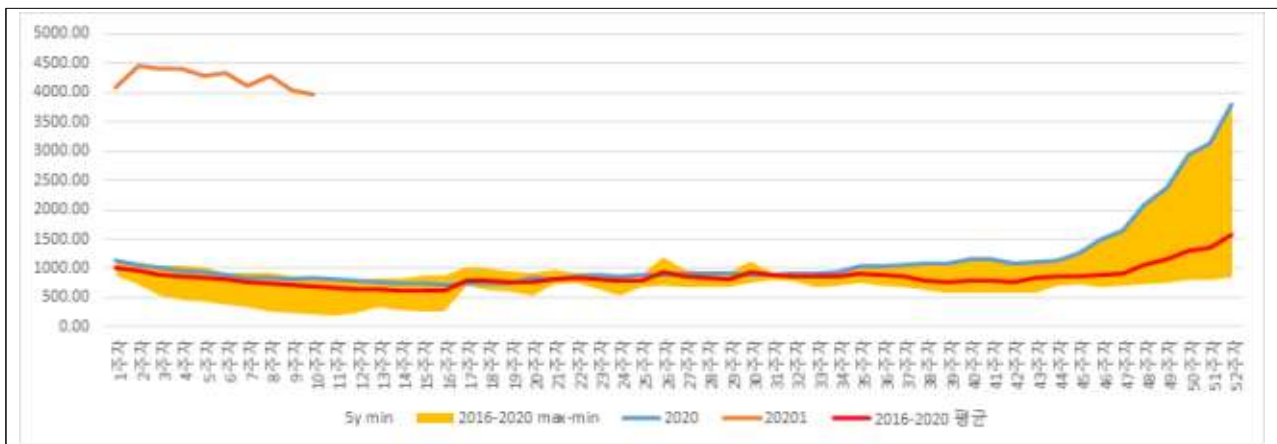
2 운임전망

| 3월 2주('21.3.8~'21.3.12)

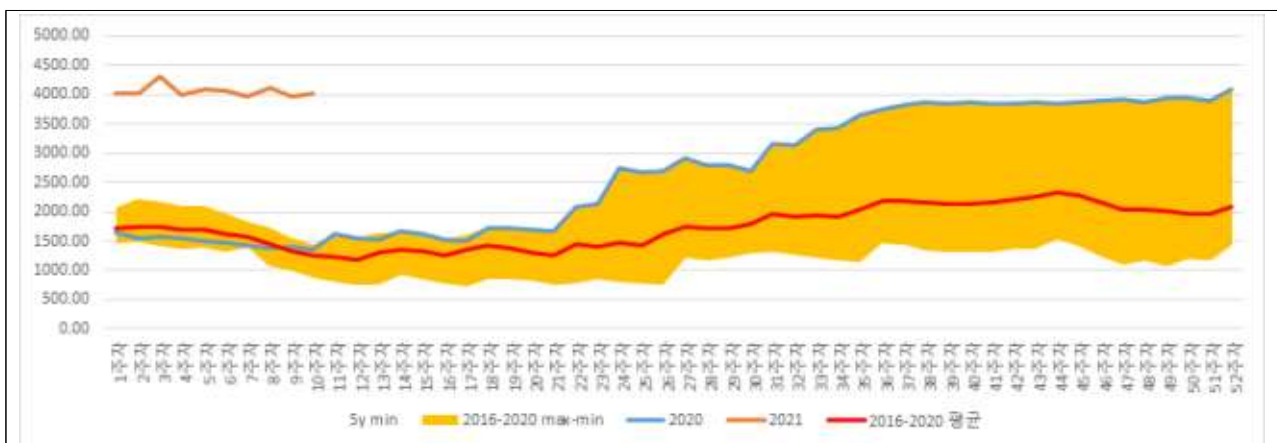
| SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망



| 아시아-유럽운임은 수요 진정에 따른 영향으로 약보합세 유지 전망



| 아시아-북미운임(미 서부)은 계절적 하락구간이나 공급 차질로 인해 불확실성 증가





4. 탱커선

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

1 유조선-동향분석

| 유조선 WS (VLCC World Scale) : 지난 주 대비 1.5p 하락한 30.1 기록

(운임) 중동 출발 아시아 도착 항로 운임 하락

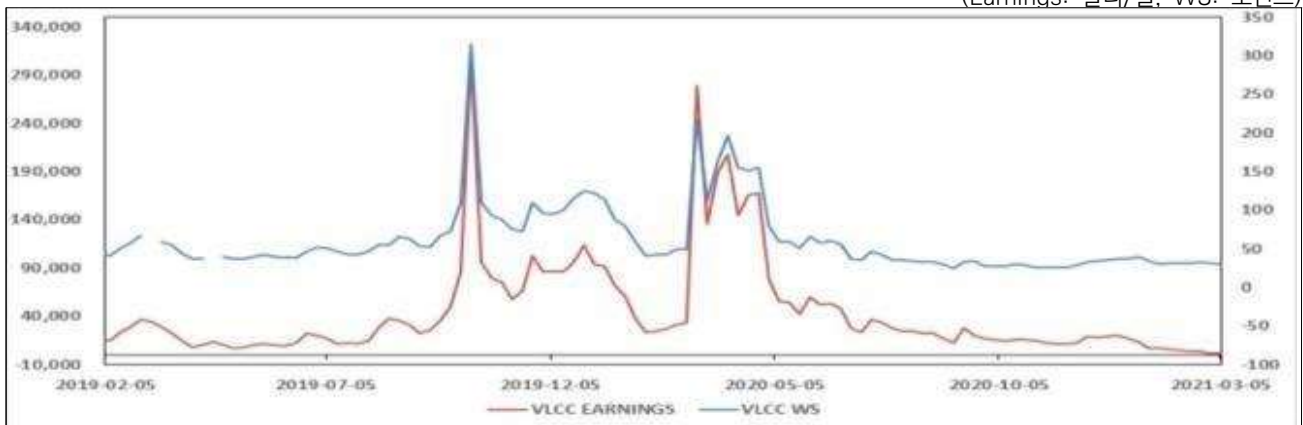
- 지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 30.1로 전주(31.6) 대비 1.5p(4.7%) 하락하였음
- 희망봉 경유하는 중동(Ras Tanura)출발 미 걸프만(Louisiana Loop)도착 VLCC(28만 톤 급) 스팟운임은 3월 5일 WS 18.0으로 2월 26일 18.0 대비 변동이 없음
- 중동출발 중국(Ningbo)도착 VLCC(27만 톤 급) WS은 30로 2월 26일 31.5 대비 1.5p(4.7%) 하락하였음
- 대서양 경유하는 서아프리카(Bonny Off)출발 중국도착 VLCC(26만 톤 급) 스팟운임은 3월 5일 WS 33.5로 2월 26일 34.5 대비 1.0p(2.9%) 상승하였음

(동향) 대형 유조선의 시황 하락세가 지속

- 중동-일본항로 VLCC의 용선료가 일일 4백 달러까지 하락함. 이는 손익분기점인 3만 달러에 크게 못 미치는 금액으로 향후 연료유 가격이 상승하면 용선료는 마이너스까지 떨어질 것으로 예상됨
- 용선료가 낮은 중동-중국항로의 경우 연료유 가격이 상승하면서 이미 마이너스 용선료가 발생하기 시작했으며 VLCC 시황은 지난해 4분기 이후 WS 30 안팎을 지속하며 고전을 면치 못하고 있는 실정임

VLCC 중동-중국(TD3C) 운임 및 지수

(Earnings: 달러/일, WS: 포인트)



자료: Clarkson

유조선 운임

(운임지수: WS, 운임과 용선료: 달러/일)

		3월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장(현물)									
중동-중국 항로(TD3C)	운임지수	30.1	-1.6	29.8	40.0	32.9	24.8	217.5	61.2
	평균 수익	-3,038	-723	-3,843	14,966	1,309	5,603	250,354	49,069
VLCC	1년 용선료	23,500	-	23,125	25,125	23,838	22,875	80,000	39,788

자료: Clarkson

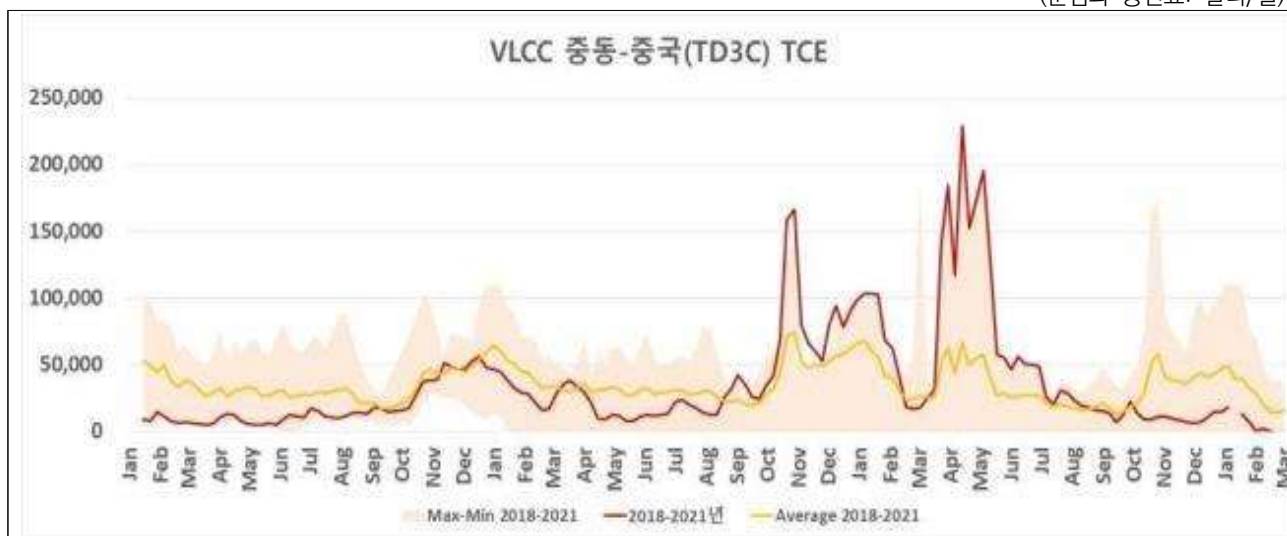


1 유조선-기술분석

| 추세선(붉은색)은 최근 3년 최저치와 근접한 수준까지 하락

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

(운임과 용선료: 달러/일)

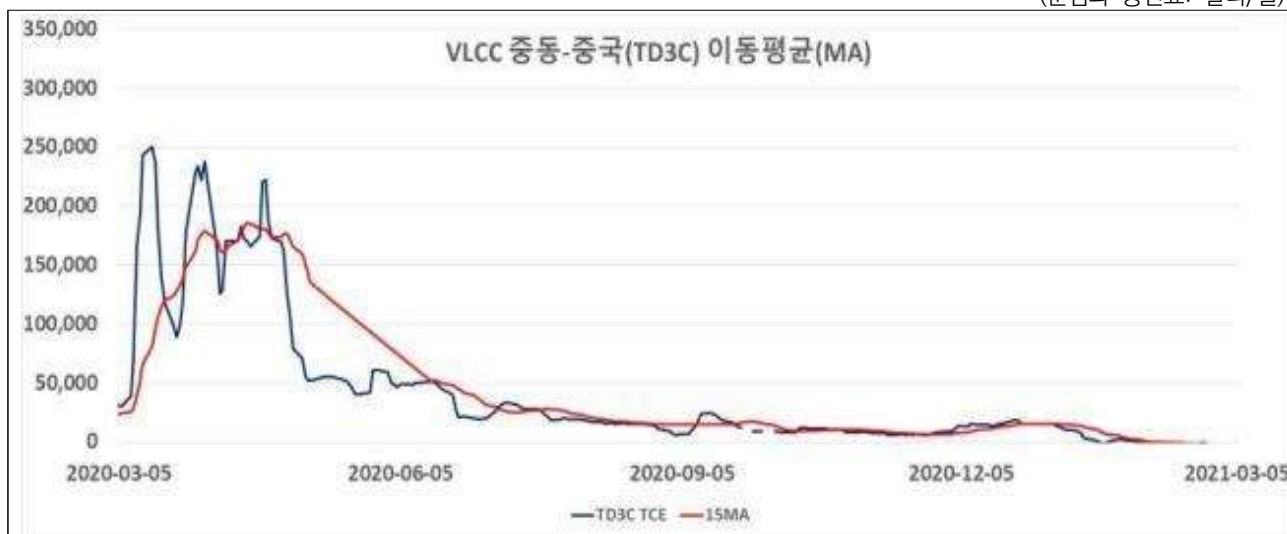


자료: Clarkson

| 수익 추세선(파란색)은 낮은 수준으로 15일 이동평균선과 근접

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균(MA)

(운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



2 석유제품선-동향분석

| 석유제품선 WS (Medium Range World Scale) : 지난 주 대비 9.1p 상승한 119.3 기록

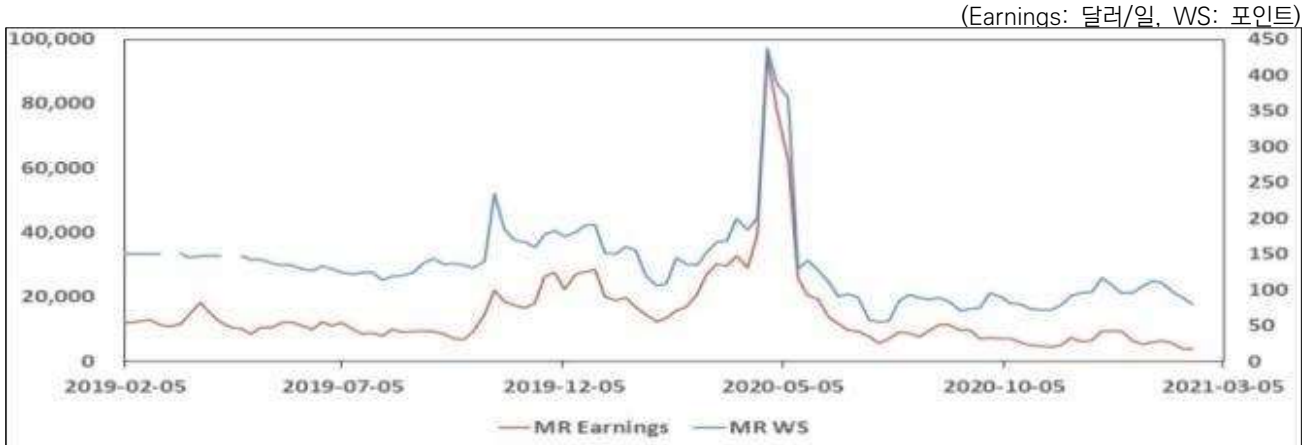
(운임) 전주 대비 소폭 상승

- 지난주 MR(Medium Range) WS은 119.3로 전주(110.2) 대비 9.1p(8.3%) 상승하였음
- 중동-일본(Chiba) 항로 LR 2형(7만 5천 톤) 스팟운임은 3월 5일 WS 72.5으로 전주인 2월 26일 67.5 대비 5.0p(7.4%) 하락하였음
- 동 항로 LR 1형(5만 5천 톤) 스팟운임은 3월 5일 WS 95.0으로 2월 26일 95.0 대비 변화가 없음
- 동 항로 MR형(3만 5천 톤) 스팟운임은 3월 5일 WS 130.0으로 2월 26일 110.0 대비 20.0p(18.2%) 상승하였음

(동향) 정유업계의 회복세로 인한 석유제품선 시장 상승 기대

- 최근 정유업계는 미국 정유공장 폐쇄로 인한 석유제품 수급 불균형 현상과 COVID-19 백신 접종 확대 등의 이슈로 인해 점진적인 회복세를 보이고 있어 석유제품선 시장의 상승세가 기대됨
- 글로벌 경기 회복과 석유 수요 증가로 원유 가격이 상승할 경우 정유사들의 정제마진이 올라가 수익성이 개선되는 효과가 있으나 석유의 수급 상황에 따라 석유제품선 시장의 회복세도 둔화될 수 있어 향후 정유업계의 방향성이 주목됨

석유제품선 운임 및 지수



자료: Clarkson

석유제품선 운임

(운임지수: WS, 운임과 용선료: 달러/일)

		3월 1주	전주대비	2021년			2020년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
제품선 시장(현물)									
인도-극동 항로	운임지수	119.3	9.1	80.6	119.3	100.5	55.5	437.2	126.8
	평균 수익 ¹⁾	7,791	1,911	1,034	9,221	5,333	2,664	79,699	15,830
MR	1년 용선료	12,375	0	11,625	12,375	12,300	11,625	20,000	14,440

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

자료: Clarkson

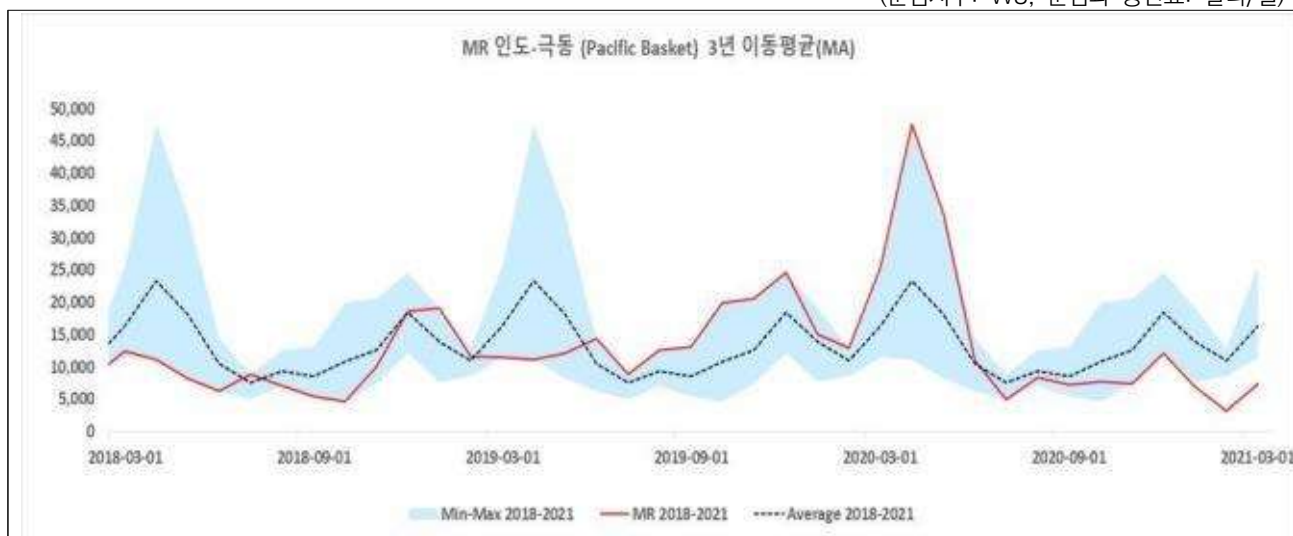


2 석유제품선-기술분석

| 추세선이 3년 평균선과 일정한 수준의 간격 유지

MR 인도-극동(Pacific Basket) 3년 이동평균(MA)

(운임지수: WS, 운임과 용선료: 달러/일)

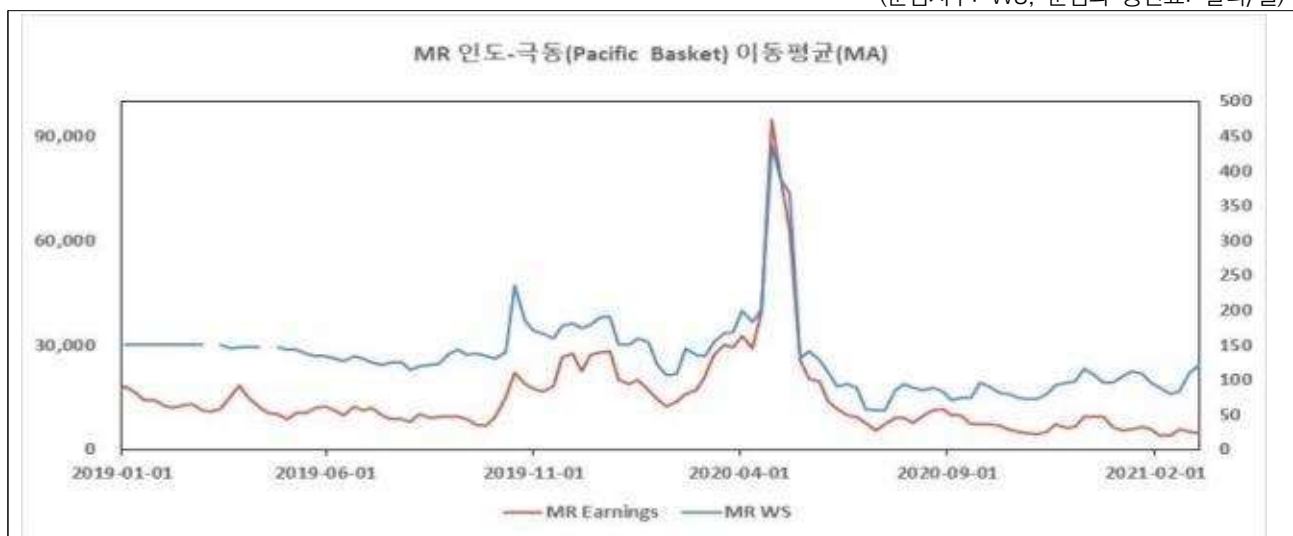


자료: Clarkson

| 추세선의 상승세가 지속됨

MR 인도-극동(Pacific Basket) 이동평균(MA)

(운임지수: WS, 운임과 용선료: 달러/일)



자료: Clarkson



5. 중고선

1 동향분석

| 건화물 중고선 지수는 28.00로 5주 연속 변동 없음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균

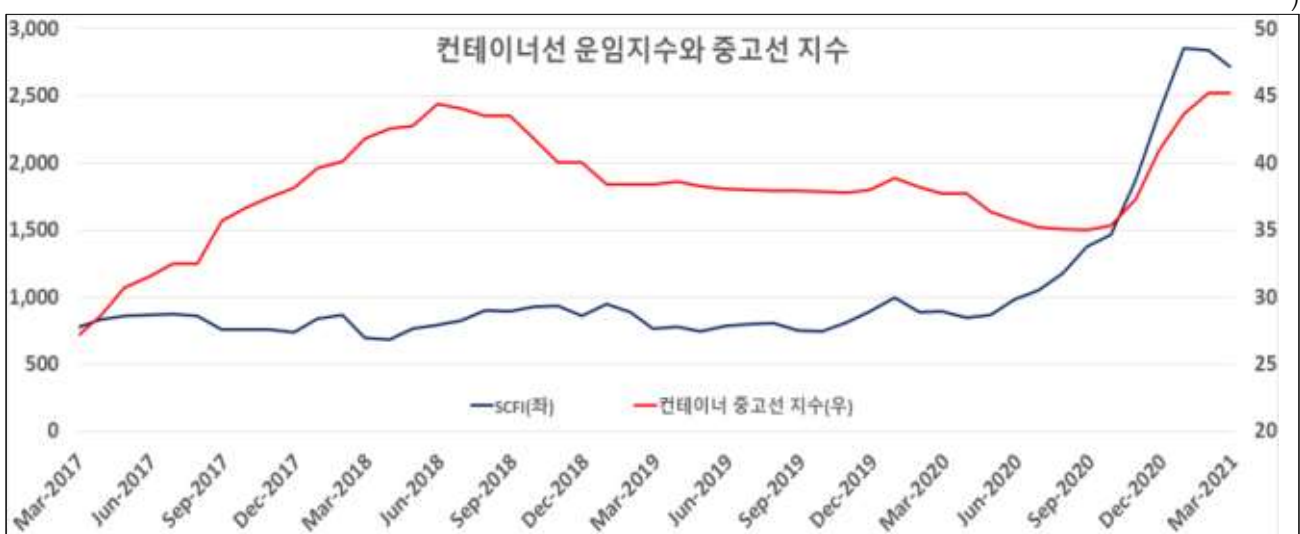


주: 건화물선 중고선지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

자료: Clarkson

| 컨테이너 중고선 지수는 45.25로 전월 45.25 대비 변동 없음

VLCC 중동-중국(TD3C) 이동평균



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

자료: Clarkson



2 거래실적

| 건화물선, 탱커선, 컨테이너선 등 중고선 거래 약 20건 발생

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만달러)	매도자	매수자
Bulk	Lord Byron	2005	76,838	DWT	2021-03-05	12.00	Primerose Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Mykali	2011	56,132	DWT	2021-03-05	13.50	Samos Steamship	Greek interests
Tanker	Nord Bell	2007	38,431	DWT	2021-03-05	8.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Container	OOCL Antwerp	2006	5,888	TEU	2021-03-05	33.50	Shoei Kisen Kaisha	Clients of RCL
Bulk	Winning Angel	2012	58,799	DWT	2021-03-05	14.00	Winning Intl	Undisclosed interests
Bulk	Winning Bright	2012	58,756	DWT	2021-03-05	14.00	Winning Intl	Undisclosed interests
Bulk	Fortune Bird	2010	55,640	DWT	2021-03-04	12.60	Cido Shipping	Far Eastern interests
Offshore	Josh CB	2008	95	LOA	2021-03-04		Nassau Marine 1	Undisclosed interests
Container	Nordic Wismar	2011	3,405	TEU	2021-03-04		Nordic Hamburg	Undisclosed interests
Container	Hobby Hunter	2009	4,255	TEU	2021-03-03	23.50	Delphis	Clients of Hapag-Lloyd
Offshore	Mermaid Siam	1991	86	LOA	2021-03-03		Mermaid Offshore	Undisclosed interests
Bulk	Mighty Ocean	2007	56,083	DWT	2021-03-03	8.00	Keishin Kaiun K.K.	Chinese interests
Offshore	Skandi Texel	2006	2,600	DWT	2021-03-03		DOF Management	Undisclosed interests
Tanker	SKS Segura	2007	158,784	DWT	2021-03-03	23.75	K. G. Jebsen (KGJS)	Undisclosed interests
Container	Hedda Schulte	2013	3,405	TEU	2021-03-01		Thomas Schulte	Clients of Asian Spirit SS
Tanker	Newton	2009	307,284	DWT	2021-03-01	36.00	Euronav NV	Clients of TPSH Leasing
TankChem	Team Amorina*	2012	46,184	DWT	2021-03-01		Team Tankers	Clients of TORM A/S
TankChem	Team Allegro*	2012	46,184	DWT	2021-03-01		Team Tankers	Clients of TORM A/S
TankChem	Team Corrido*	2011	44,999	DWT	2021-03-01		Team Tankers	Clients of TORM A/S
TankChem	Team Cavatina*	2010	44,999	DWT	2021-03-01		Team Tankers	Clients of TORM A/S



6. 주요 해운지표

(2021.03.05.기준)

주요 해운지표 추이	금주	전주 대비	12월 평균	2020년			2019년			
				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	67.0	-	67.0	63.0	67.0	65.2	63.0	77.0	70.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	15.0	-	15.0	14.0	15.0	14.7	8.0	13.0	9.0

자료: Clarkson

신조선가 (\$ Million)									
건화물선 Panamax	27.3	0.5	27.3	25.5	27.3	26.2	25.5	27.0	26.0
유조선 VLCC	89.5	0	90	85.0	89.5	87.8	85.0	92.0	88.6
컨테이너선 Sub-Panamax	31.25	0.75	31.25	30.0	31.3	30.3	30.0	31.5	30.4

자료: Clarkson

연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	388.8	9.5	388.8	311.3	388.8	345.2	124.8	303.8	246.3
	Singapore	401.8	7.8	401.8	324.8	401.8	362.2	157.8	388.0	269.7
	Korea	413	6.0	413	361.8	413.0	390.2	196.3	426.5	314.7
	Hong Kong	408.8	1.8	408.8	325.8	408.8	367.0	181.8	436.8	290.5
VLSFO	Rotterdam	494.5	3.0	494.5	387.8	494.5	439.6	179.0	585.3	328.0
	Singapore	517.5	-1.8	517.5	413.0	519.3	471.2	219.8	726.3	371.1
	Hong kong	513.5	-3.5	513.5	404.5	517.0	461.0	214.8	722.3	371.1

자료: Clarkson

주요 원자재가 (\$)										
철광석 (\$/Tonne)	국제價	174.20	-2.1	175.8	149.6	177.9	167.4	71.7	176.1	106.4
	중국産	210.5	4.1	210.3	174.3	211.5	194.8	-	178.5	126.5
연료탄 (\$/Tonne)	국제價	101.0	0.5	100.9	100.5	114.7	107.8	-	111.8	71.5
	중국産	111.8	1.2	111.3	110.6	181.3	149.8	-	138.1	91.2
원료탄 (\$/Tonne)	호주산	163.6	-4.6	165.4	132.8	202.4	170.1	-	204.2	149.0
	내륙(몽골)	-	-	-	-	-	-	-	141.1	113.9
	중국産	262.2	-8.5	263.1	243.8	272.5	257.6	-	222.7	202.6
곡물 (센트/부셸)	대두(국제)	1,434.3	29.0	1413.4	1,311.8	1,434.3	1,381.1	821.8	1,770.5	954.4
	밀(국제)	654.0	-1.0	652.6	633.5	680.3	653.4	474.0	640.8	549.4

자료: mysteel, CBOT

세계 경제권역별 교역액 (\$ 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 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