

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 6월 4주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	08
IV. 컨테이너	16
V. 탱커	18
VI. 중고선 시장	22
VII. 주요 해운지표	25

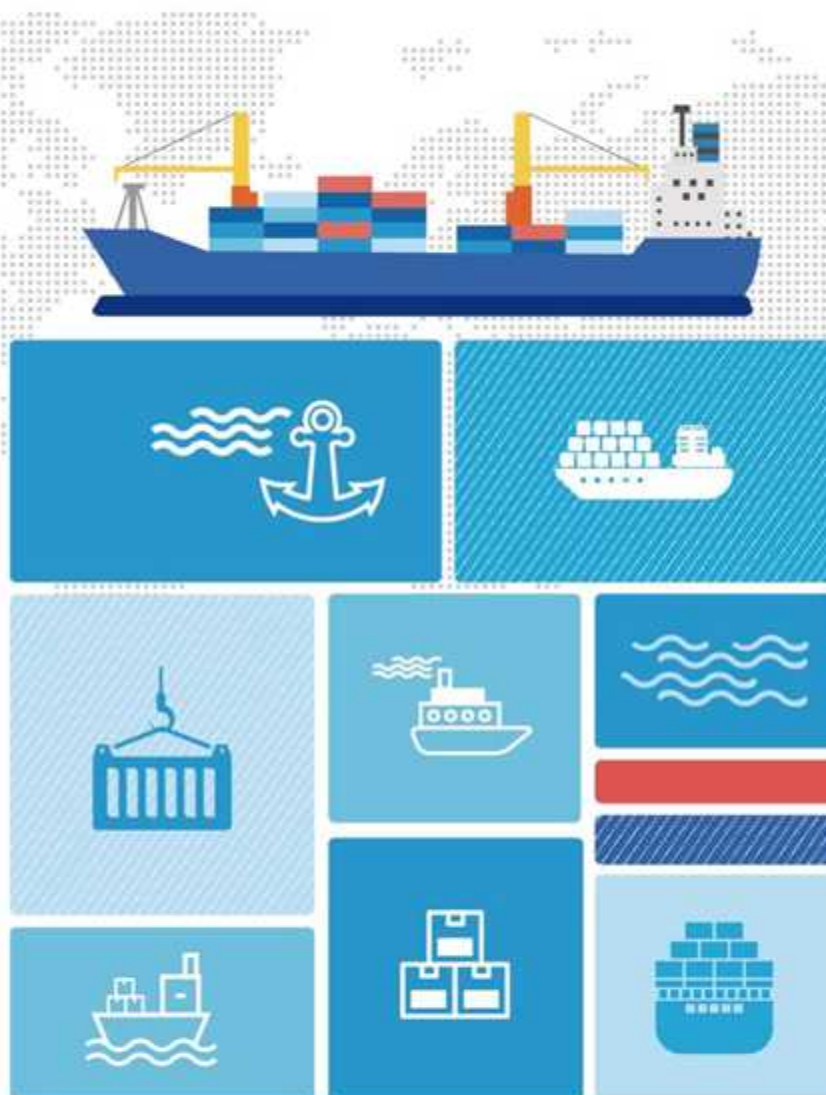
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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

최건우 전문연구원
ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

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

김병주 연구원
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4609



1. 주간 이슈

고병욱 해운빅데이터연구 센터장 | valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

해운시장 공정경쟁 감독정책의 동향

지난 KMI 주간해운시장 포커스 478호에서 코로나-19 확산에 따른 해운기업의 어려움으로 주요 국가가 재정지원에 나서고 있다고 소개한 바 있음. 여기서는 이의 연장선상에서 EU, 미국 등의 주요 해운시장에서 공정경쟁 감독정책을 맡고 있는 기관들의 움직임에 대해 외신에서 소개하는 내용을 중심으로 살펴보고자 함

I 해운기업에 대한 국가 자원과 컨테이너선 컨소시움 규제에 대한 EU 경쟁당국의 입장

최근에 JOC는 코로나-19 확산에 따른 각 국가의 해운기업 지원이 경쟁을 왜곡하는 국가 보조금으로 단순히 해석되기는 어렵다는 기사를 발표함. 특히 JOC는 정부의 보조금을 받은 해운기업들이 시장을 왜곡하는 운임덤핑 등의 약탈적 행태를 보이지 않고, 수익 개선을 위해 타 선사들과 함께 공급조절 등의 노력을 기울이고 있다는 점에 주목함. 이는 Maersk의 CEO인 Soren Skou가 한국과 대만의 해운지원정책을 불공정한 국가 보조금 정책이라고 강하게 비판하는 입장과 비교되어 더욱 주목됨. 한편, 유럽집행위원회(European Commission)는 최근에 유럽 단일 시장 정책에 왜곡된 영향을 미치는 해외 보조금 정책 사례를 조사하는 공론화 과정(public consultation)을 9월까지 시행한다고 밝히고 있어, 향후 EC 차원에서 코로나-19에 대응한 주요국 해운기업 지원을 어떻게 해석하고 대응할지 주목이 됨

한편, Lloyd's List는 EU가 2024년까지 연장한 컨테이너선 시장의 컨소시움에 대한 독점금지법 일괄 적용면제 정책(Consortia Block Exemption Regulation)의 개선방향을 다루는 기사를 발표함. 기사에 따르면, EU의 컨소시움 허용정책은 얼라이언스의 시장 점유율이 30% 이내로 한정되는 것을 전제로 하고 있지만, 2M 또는 OCEAN 얼라이언스는 사실상 이 같은 상한 규제를 넘어서고 있어, 이 제도의 유효성에 의문이 제기됨. 그리고 얼라이언스(또는 컨소시움)를 통해 선사들이 규모의 경제를 활용할 수 있게 되어, 결과적으로 화주들이 효율적인 운송서비스를 저렴한 비용으로 사용할 수 있다는 평가를 덧붙임. 나아가, 이 같은 해운시장 경쟁정책의 시행에 연결성, 신뢰성, 탄소배출, 수급 균형, 비용, 수익성 등의 다양한 평가지표를 활용할 것을 제안함

I 미국 FMC 등의 최근 동향

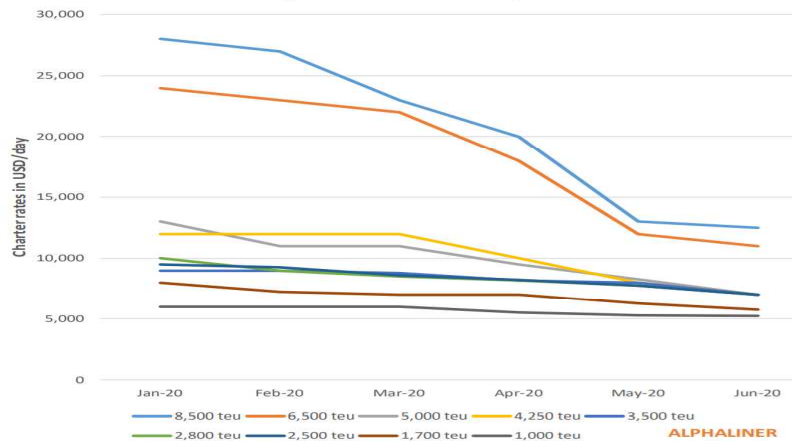
Lloyd's List는 미국 연방해사위원회(Federal Maritime Commission, FMC)가 코로나-19 사태에 대응하면서 유연한 대응력을 보여 주었다고 높이 평가함. 즉 (KMI 주간해운시장 포커스 472호에서 소개한 바와 같이) 미국 FMC는 동 위원회 권한 밖의 영역인 운송부문 전체에 걸쳐 미국 내외의 글로벌 공급망에 대한 문제점 발견과 해결을 위해 특별 팀을 운영하고 있는 사실을 좋은 정책 사례로 언급한 것임. 또한 Lloyd's List는 아시아의 경쟁당국도 해운기업들의 공동행위 등의 승인요청 건에 대해 기존의 업무 프로세스보다 신속하게 대응함으로써 코로나-19 사태에 대한 대응력을 제고하고 있다고 평가함

한편, OECD의 국제운송포럼(International Transport Forum)은 톤세제(tonnage tax)와 같은 해운기업에 대한 지원이 다른 물류기업과의 공정한 경쟁여건을 훼손한다는 문제를 제기함. 주요 해운선진국은 해운기업이 터미널운영이나 국제물류사업을 병행하더라도 일괄적으로 톤세제를 적용하고 있는데, 이 같은 세제상의 혜택이 톤세제 적용을 받지 못하는 터미널기업 또는 국제물류기업에게는 오히려 경쟁왜곡에 따른 피해를 야기한다는 것임. 특히 최근에 컨테이너 선사들이 물류흐름상의 수직통합을 통해 경쟁우위 확보 목적의 투자를 확대하고 있어 이 같은 우려가 더욱 커짐

I 시사점

코로나-19 확산에 따른 위기대응 차원에서 글로벌 사회는 각 국가의 재정지원 등의 대책에 대해 긍정적으로 평가하는 것으로 판단됨. 다만, 정부의 지원정책은 지원을 받지 못하는 부문에서의 경쟁시장의 왜곡이라는 비판을 가져옴. 그러나 어려움에 처한 기업에 대한 지원과 그에 따른 경쟁질서의 왜곡이라는 하나의 잣대로만 해운시장의 원활한 운영과 발전 정책을 평가할 수는 없음. Lloyd's List의 최근 기사에서 제시된 것과 같이, 해운산업의 연결성, 신뢰성, 비용, 수익성 등의 다양한 지표에 기초해 정책을 평가하여 해운시장이 글로벌 경제에 기여하는 바를 종합적으로 모니터링할 필요가 있음. 해운시장이 탈탄소화를 통한 기후변화 대응, 4차 산업혁명기술의 활용 등 미래 변화에 효과적으로 대응하기 위해 기업과 정부가 다양한 방식으로 협력해 나가야 함. 단순히 정부 지원의 유무(有無)만으로 경쟁왜곡으로 비판하기는 어려울 것임. 다양한 해운 산업정책의 수단을 마련하고 이를 평가할 지표를 개발하여 해운산업이 시장의 경쟁 질서를 왜곡하지 않으면서 글로벌 경제의 발전에 기여할 수 있는 정책 거버넌스의 구축이 필요함

2. 주간 뉴스



코로나19로 컨테이너 용선시장 약세, 해체척수 증가

- 알파라이너 자료에 따르면 컨테이너선 용선료가 최대 50% 하락한 것으로 나타남
 - 원양항로의 임시결항이 증가하면서 대형선박의 용선료가 크게 하락함. 6,000TEU급 이상 선박의 용선료는 전년동기대비 45~50% 하락한 것으로 나타남
 - 그 외 파나막스급 선박은 35~40%, 3,500TEU급 이하의 선박은 15~20% 하락함
 - 해체 척수도 증가했는데 코로나19 확산 시기에 12척의 컨테이너 선박이 해체되었으며 이중 3척은 6,000TEU급 이상임. 알파라이너는 올해 컨테이너 해체량이 30만TEU에 이를 것으로 전망함

Alphaliner weekly 24

최건우 전문연구원

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

Maersk, 2020년 2분기 실적 상황

- 세계 최대 선사인 Maersk는 올해 2분기 컨테이너 처리량이 20~25% 감소할 것으로 예상했으나 최근 15~18% 감소로 조정함
 - 시장 상황이 예상보다 호의적으로 진행됨에 따라 처리 실적 또한 개선될 것으로 예상됨. 또한, 영업이익도 전년동기대비 증가할 것으로 예상함
 - 동 사는 IMO2020에 따라 연료비용 상승과 코로나로 인한 수요가 감소하였으나 2분기에만 약 140건의 항해를 중단하는 등 공급을 축소하여 비용을 낮췄으며 컨테이너 시장 운임도 높은 수준을 유지하고 있어 실적이 상향될 것으로 예상함
 - 이번 코로나19로 인한 영향이 과거 2009년과는 다르게 진행됨. 2009년에는 물동량이 10% 감소하였으며 시장운임도 25% 하락하여 선사들은 큰 피해를 입었으나 최근에는 얼라이언스별 조절을 통해 시장점유율의 상승이 아닌 영업이익률을 높이는 방향으로 진행되어 과도한 경쟁을 지양함

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/maersk-forecasts-better-second-quarter-than-feared/2-1-828013>
(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

2. 주간 뉴스

I 케이프선 운임의 급등은 중국의 철광석 수요 증가, 대서양 수역의 선박 부족, 철광석 수출 무역 패턴 변화와 발레사의 철광석 광산 운영 재개 소식 때문임

- 중국의 철광석 재고 축적을 위한 수요 증가가 시장에 큰 활력을 불어넣고 있으며, 5월에 운임 하락을 가속화시켰던 주된 이유인 브라질의 공급차질 문제가 해결되면서 케이프선 운임이 급등한 것으로 분석함
 - 브라질 발레사의 철광석 물동량이 다시 시장에 유입되고 있는 상황임. 여기에 7월 초부터 캐나다의 Voisey's Bay 광산 운영이 재개할 것이라는 소식이 전해지면서 케이프선 운임에 긍정적 영향을 미침
 - 지난 5월 말에 브라질 발레사는 코로나19의 여파로 지난 6월 5일부터 이타비라(Itabira)광산의 운영을 중단할 것이라고 밝혔으나, 6월 초에 다시 단계적으로 재개할 예정이라고 밝힘
 - 브라질 발레사가 이타비라 광산의 운영 중단을 발표하자, 시장의 심리가 악화되면서 선주들이 대서양 수역보다는 태평양 수역의 화물을 선호함
- 또한, 호주에서 중국으로 수출되는 철광석량이 예년에 비해 늘어나고 있으며, 캐나다산 철광석 수입지가 유럽에서 중국으로 대체되고 있는 것이 운임에 긍정적으로 작용하고 있다고 분석함
 - 서호주 지역의 Port Headland에서 중국으로 향하는 철광석 수출량은 5월에만 4,320만 톤으로 전년 동기 대비 14% 증가함. 또한 올해 1월부터 5월까지의 총 수출량은 1억 9,000만 톤으로, 작년 같은 기간에 1억 7,200만 톤을 수출한 것과 비교하면 10.4% 증가한 것으로 조사됨
 - 캐나다산 철광석의 수입지가 유럽에서 동아시아로 변화하고 있음. 이는 장거리 운송 비용을 늘려 결국 운임에 긍정적 영향을 미친 것으로 분석함
- 케이프선 스팟운임이 급등하고 있으나, 시장의 펀더멘탈이 크게 변화한 것은 아니라고 분석함. 또한 주요 철강 생산국가인 일본 등의 철광석 수요 감소가 운임에 어떤 영향을 미칠지는 지켜보아야한다는 입장임

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/call-it-a-comeback-capesize-rates-make-record-breaking-leaps/2-1-827850>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/capesize-earnings-in-record-increase-for-second-day-as-dry-bulk-rates-spike/2-1-828578>(로그인 필요)

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132721/Capesize-market-boosted-by-potential-shortterm-drive>(로그인 필요)

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132734/Vale-to-reopen-Itabira-mines>(로그인 필요)

황수진 전문연구원

051-797-4635, zin@kmi.re.kr

I 케이프 6개월만에 2.5만 달러 회복. 7월물 FFA도 3만 달러 이상으로 전망치가 높음

- 철강 원료 수송을 담당하는 18만 중량톤급 케이프 사이즈 건화물선 시황의 회복 기초가 선명함
 - 시황수준은 2019년 12월초 이후 약 반년 만에 2만 5,000달러대로 상승함
 - 운임선물거래(FFA: Forward Freight Agreement)도 7월물이 3만 달러를 넘어서는 등 전망치가 높는데, 이는 중국의 경제활동 재개에 의해 수송 수요가 높아진 것에 기인함

2. 주간 뉴스

- 볼틱거래소에 따르면 6월 18일 동 선형의 주요 5개 항로 스팟운임 평균치는 전일 대비 6,244달러 상승한 일일 2만 5,280달러로 16영업일 연속 상승함
 - 2영업일 연속 급등 했는데 6월 16일~18일 간의 상승폭만 1만 달러가 넘음
 - 케이프 손익분기점 2만 달러를 돌파한 것이며, 7,000~8,000달러인 선박관리비용을 커버하고도 이윤을 남기는 수준임
 - 항로별로는 6월 18일 기준 태평양이 일일 2만 8,550달러, 대서양 2만 835달러로 태평양 항로가 시장을 견인하고 있음
- EU 건화물 선사 관계자는 “중국의 경제활동 재개에 의한 활발한 조강 생산으로 코로나 바이러스로 인해 쌓였던 재고 감소가 계속 되고 있다”고 언급함
 - 동 관계자는 철광석 출하 상황에 대해 “호주산은 올 상반기에는 기상악화의 영향으로 부진했는데, 5월 중순부터 물량이 나오기 시작했다”고 언급함
 - 또한 “브라질산은 코로나 바이러스의 영향으로 일시 정체되고 있었지만, 6월 들어 회복하고 있다. 캐나다산도 물량이 나오기 시작했다”고 덧붙였다
- 케이프사이즈 시장은 코로나 바이러스의 확산에 수반한 수요 감소로, 4월 20일 스팟운임이 1만 달러가 붕괴된 이후 1만 달러 이하를 기록하면서 부진한 양상이었음
 - 5월 중순 2,000달러 아래로 떨어졌지만 이후 반등하면서 상승세를 보이고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/index> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 코로나 바이러스로 컨테이너 터미널의 수익성 악화 및 확장 계획이 보류

- 컨테이너 터미널은 코로나 바이러스로 인한 물동량 침체로 ‘컨’ 선사와 유사한 어려움을 겪고 있지만, ‘컨’ 선사와는 달리 어려움을 극복 할 수 있는 물리적 수단이 적음
 - Drewry는 ‘컨’ 선사는 운임을 유지하기 위해 서비스 중단으로 선복량을 줄이는 등 급격한 운임 하락을 방지하기 위해 과감한 조치를 취하고 있다고 설명함
 - 하지만 항만 부문은 물동량 감소를 막을 방법이 없으며, 결국 컨테이너 터미널은 올해 수익 쇼크를 겪을 가능성이 있음
- Drewry에 따르면 2020년 1분기 전 세계 컨테이너 항만 처리량은 2019년 1분기에 비해 약 4% 감소했음
 - 이러한 수치는 지난 2월부터 시작된 중국 생산 중단에 따른 충격의 일부만이 반영된 것이며, 북유럽 항만의 물동량 감소가 시작된 3월 이후의 영향은 반영되지 않은 것임
 - Drewry는 ‘컨’ 터미널의 악화된 실적은 2분기 수치에서 볼 수 있을 것이라고 예상했으며, 중국 물동량 감소뿐만 아니라 구미에서 발생한 봉쇄조치의 영향이 2분기 실적부터 분명해질 것이라고 덧붙였다

2. 주간 뉴스

- Drewry는 주요 소비국의 봉쇄 조치에 따른 거대한 수요 충격으로, 남은 기간(2~4분기) 전 세계 항만 물동량이 9% 가량 감소할 것으로 전망함
 - 운임 방어를 위한 '컨' 선사의 인위적인 투입선복량 감축은 일부 컨테이너 항만의 실적악화로 이어지고 있음
 - 예를 들어 상해항은 올해 1분기 동안 주간 서비스 10편을 잃었음
- Drewry는 코로나 바이러스가 오래 계속될수록 아시아 항만 등 전 세계 항만 확장 계획이 보류될 수 있다고 전망함
 - 레버리지가 높은 어떤 개발 안건일지라도 코로나 바이러스가 확산될 경우 수익 하락에 직면할 가능성이 있음

[lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132703/Box-terminal-expansion-plans-put-on-hold](https://www.loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132703/Box-terminal-expansion-plans-put-on-hold) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

코로나 바이러스로 인한 원격 선박 검사의 확산

- 코로나 바이러스 확산 이후 선박 검사 작업은 대다수가 선박에 접근하지 못한 채 이루어지고 있으며, 원격 검사의 수가 크게 증가하고 있음
 - Capital Link는 선박 원격 검사의 확산이 이루어지고 있는데, 다만 원격 검사 시에 검사결과에 신뢰성을 담보할 수 있는 조치가 수반되어야 한다고 언급함
 - Lloyd's Register에 따르면 6월 기준 5건 중 1건은 현재 선박에 인력이 탑승하지 않은 채 선박 검사가 이루어지고 있음
- 원격 선박 검사에 대한 의구심을 제기하는 의견이 있음
 - 원격으로 선박의 성능이나 상태에 대해 검사하고 등급을 정해주는 것을 신뢰하기 어렵다는 것임
 - EU 선급 관계자는 "선박에 탑승한 첫 5분이 중요하다. 눈과 귀를 사용하고, 물건을 만지고, 사람들과 대화한다. 선장 선실에 도착하기도 전에 선박이 어떻게 운영되는지 인상을 얻는다. 원격조사로는 인간적인 요소를 파악하기 어렵다"고 설명하였음
 - 선박관리업체인 RightShip은 "원격으로 선원의 사기나 선박 안전성을 평가하기는 매우 어렵다. 원격 검사 시 어떤 기준에 따라 검사를 할지도 고민해야 한다"고 지적함
- 코로나 바이러스 이후에도 선박 검사가 지속적으로 이루어져야 하기 때문에 원격 검사가 필요하다는 의견이 있음
 - 영국 해양 및 해안경비대(UK's Maritime and Coastguard Agency)는 코로나 바이러스가 언제 종식될지 모르기 때문에 원격 검사를 실시해야 한다고 언급하였음
 - Lloyd's Register는 바이러스 대유행 이후에도 해상 운송이 지속가능 하기 위해서는 선박검사가 필수적이며, 원격 검사를 보다 적극적으로 수행할 필요가 있다고 언급함

[lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132713/Remote-surveying-is-here-to-stay-industryexperts-agree](https://www.loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132713/Remote-surveying-is-here-to-stay-industryexperts-agree) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

2. 주간 뉴스

I 미 정부, 50척 규모의 원유선을 제재 대상으로 지정하는 방안을 검토 중

- 미국 재무부는 6월 18일 베네수엘라산 원유 수송에 배선된 것으로 밝혀진 원유선 2척을 제재 대상으로 지정한다고 발표했음
 - 제재 대상은 파나마 선적의 아프라막스급 원유선인 'DELOS VOYAGER'와 라이베리아 선적의 아프라막스급 원유선 'EURO FORCE'임
 - 선가감정업체인 Vessels Value에 따르면 DELOS VOYAGER는 그리스 선주 Columbia Shipmanagement, EUROFORCE는 그리스 선주 Euro Tankers가 보유하고 있음
 - 각각 1~3월에 걸쳐 베네수엘라 원유의 수송 또는 다른 선박으로의 환적에 사용된 혐의를 받고 있음
- 미국 재무부 발표에 따르면 미국 정부는 유조선 50척 규모의 블랙리스트 작성을 검토하고 있음
 - 블랙리스트에 오른 원유선은 선사의 용선 기피로 운송이 중단될 것으로 보임
 - EU 원유선 선사에 따르면 50척 규모의 선대가 제재될 경우 용선시장의 선복 수급이 타이트해지면서 상황이 상승할 가능성이 있음

<https://secure.marinavi.com/news/> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

3. 건화물선 - 주간 동향

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

1) 금주 예측

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나마스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	상승 기대	상승 기대	상승 유력
시계열 모형	상승 기대	상승 유력	상승 기대

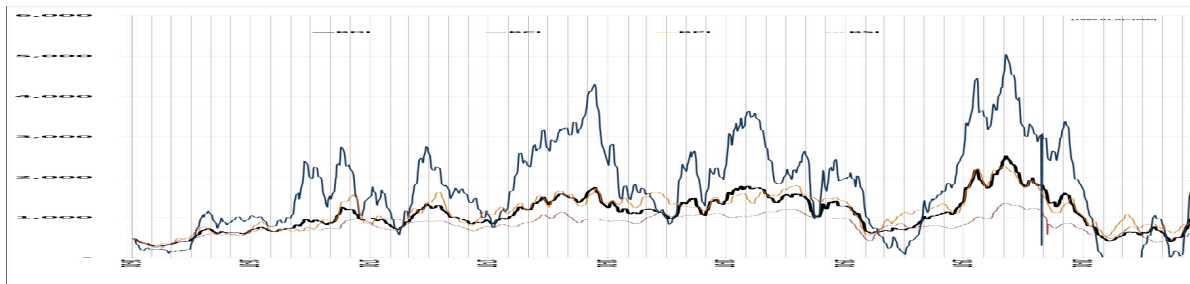
주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%~90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외
2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(06.19)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,271	(483)	393	1,555	625	595	2,518	1,355
	케이프(5TC)8)	19,582	(9,976)	1,992	25,511	5,915	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	7,930	(1,927)	3,345	9,267	5,667	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	6,694	(883)	3,915	8,011	5,639	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	4,249	(642)	2,142	6,410	3,849	4,198	10,067	7,188
	케이프	17,125	(2,375)	10,125	17,125	13,365	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	12,000	(950)	9,625	12,675	10,987	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,000	(312)	8,250	10,188	9,374	9,500	12,500	10,857
	핸디	8,750	(62)	8,000	9,625	8,885	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(06.19)							
		2020년 6월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	20,998	(4,951)	18,673	(2,655)	13,352	(106)	13,641	(-153)
	파나마스(4TC)	11,000	(2,006)	10,908	(1,136)	9,562	(120)	9,236	(89)
	수프라막스(6TC)	8,553	(110)	9,252	(283)	8,950	(14)	8,868	(79)
	핸디(6TC)	5,475	(250)	5,852	(175)	6,650	(69)	6,569	(69)

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

건화물선 운임 지수



자료: 클락슨, 볼틱

3. 건화물선 - 주간 동향

2) 지난주 동향

■ 호주와 중국간 관계악화, 건화물선 시장에 영향

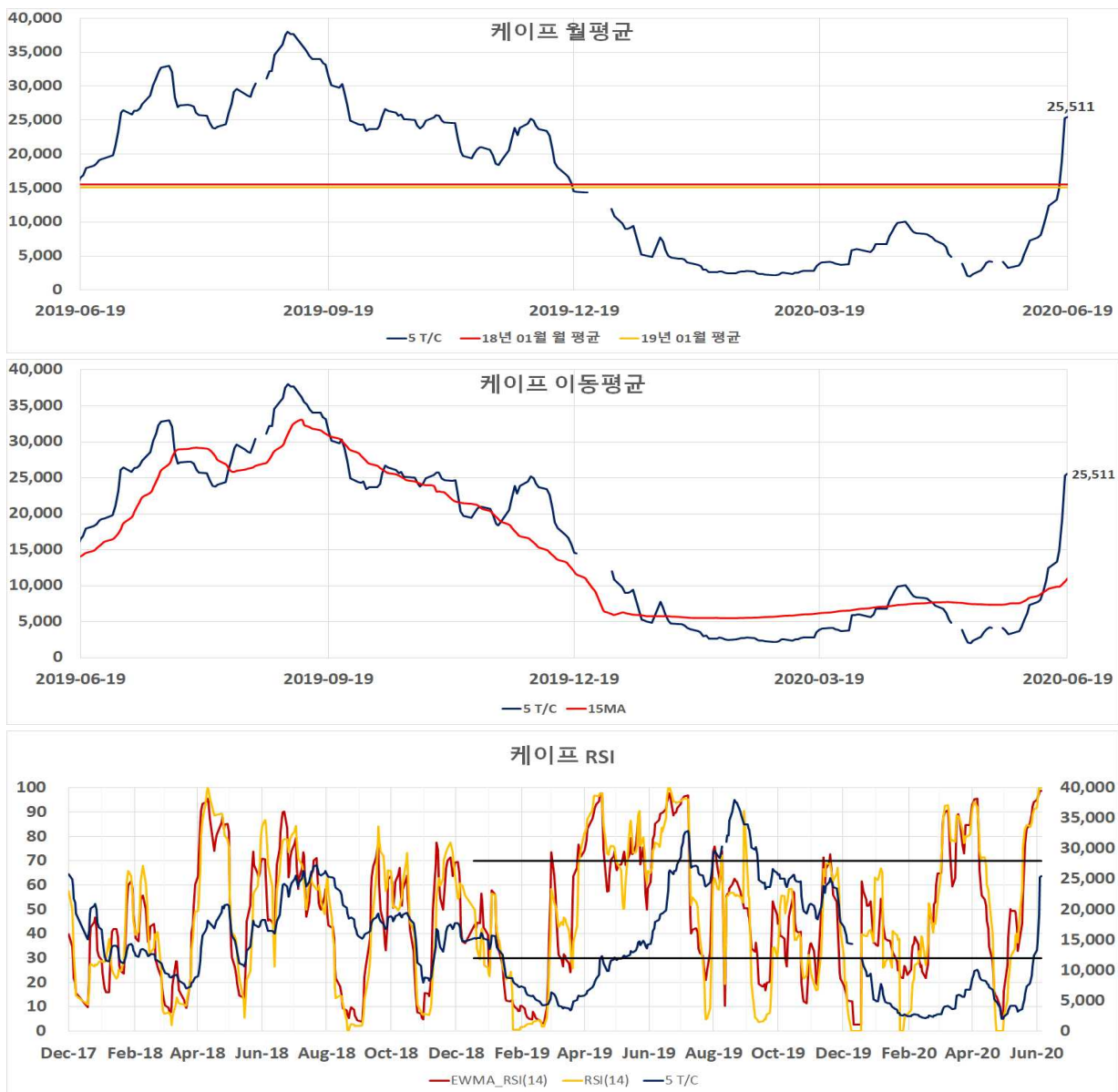
케이프선 주간평균운임은 19,582달러/일로 전주대비 2배가량 상승함. 한 주 동안 운임추이를 살펴보면 월요일에 13,297달러/일로 상승 출발한 일일 운임은 연일 상승해 목요일 이후부터 BEP를 크게 웃도는 수준인 25,000달러 중반 대를 기록함. 케이프선 운임의 급등은 호주에서 중국으로 수출하는 철광석량이 크게 증가하고 있는데다, 코로나19의 여파로 운영이 중단될 것으로 알려진 브라질 발레사의 이타비라(itabira)광산 운영이 단계적으로 재개될 것이라는 소식이 알려졌기 때문임. 지난 6월 5일부로 이타비라 광산의 운영은 중단될 것으로 알려졌으며, 이에 대해 발레사가 철광석 생산규모의 변화가 거의 없을 것이라고 발표했음에도 불구하고, 철광석 공급차질에 대한 불안감이 시장에 확산되면서 선주들이 선박수요가 상대적으로 많을 것으로 예상되는 태평양 수역으로 선박을 배치한 것으로 나타남. 이로 인해 대서양 수역의 선박 수요 증가에도 불구하고 공급이 부족해지면서 운임 상승을 가속화 시킨 것으로 분석됨. 또한 캐나다가 철광석 수출지를 유럽에서 동아시아로 대체한 것도 운임에 긍정적 영향을 미치는 배경이 된 것으로 보임. 파나마스선 주간평균운임은 7,930달러/일로 전주대비 32.1% 상승함. 대서양 수역에서의 선박수요가 증가하고 있으나, 공급이 따라주지 못하는 것으로 나타남. 태평양 수역에서는 ECSA를 중심으로 운임이 강세를 나타내고 있음. 수프라막스선 주간평균운임은 6,694달러/일로 전주대비 14.5% 상승함. 7월부로 러시아, 우크라이나, 카자흐스탄의 흑해 지역에서 밀 수출이 본격화되기 시작하면서 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 보고 있음

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

금주 모든 선형의 운임이 상승할 것으로 예측됨

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

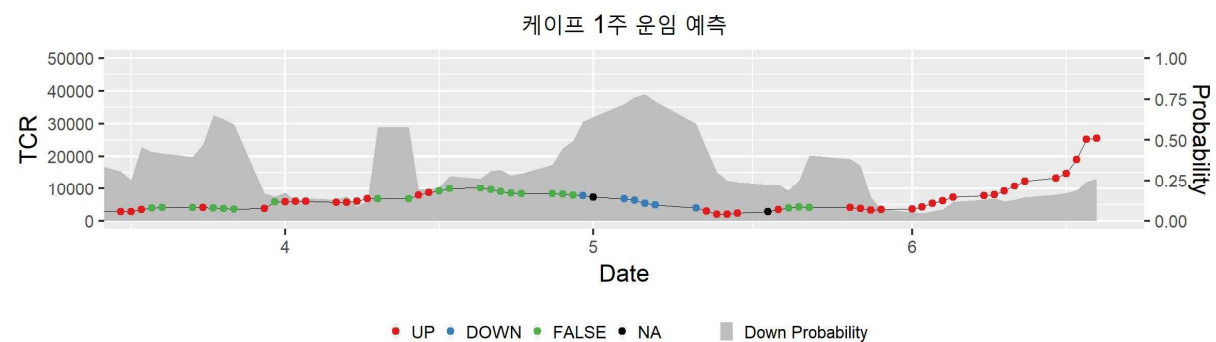
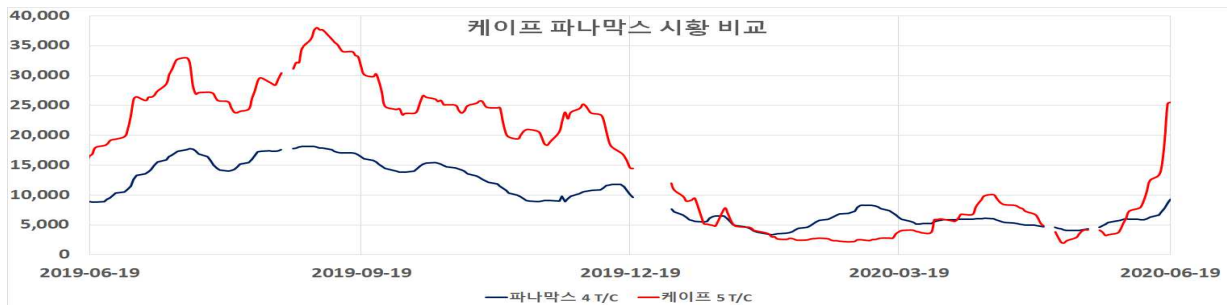
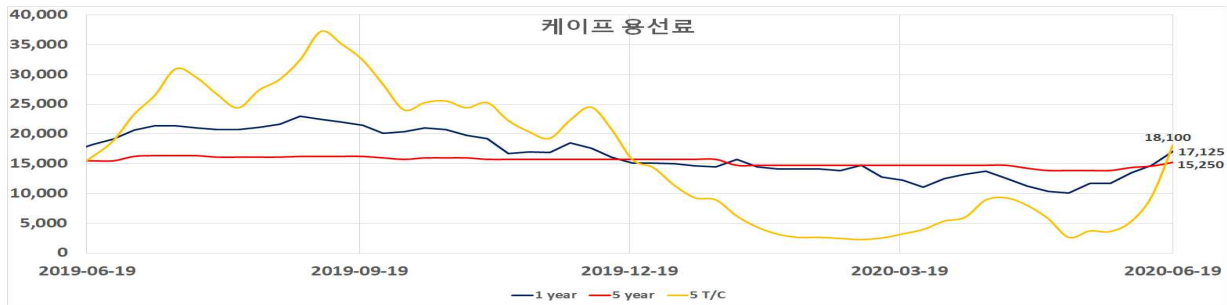
- (케이프 이동평균) 스팟운임은 이동평균선을 상향 돌파한 후, 이탈하고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상회 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 장기용선료를 상회하기 시작함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 운임간 간격이 확대되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

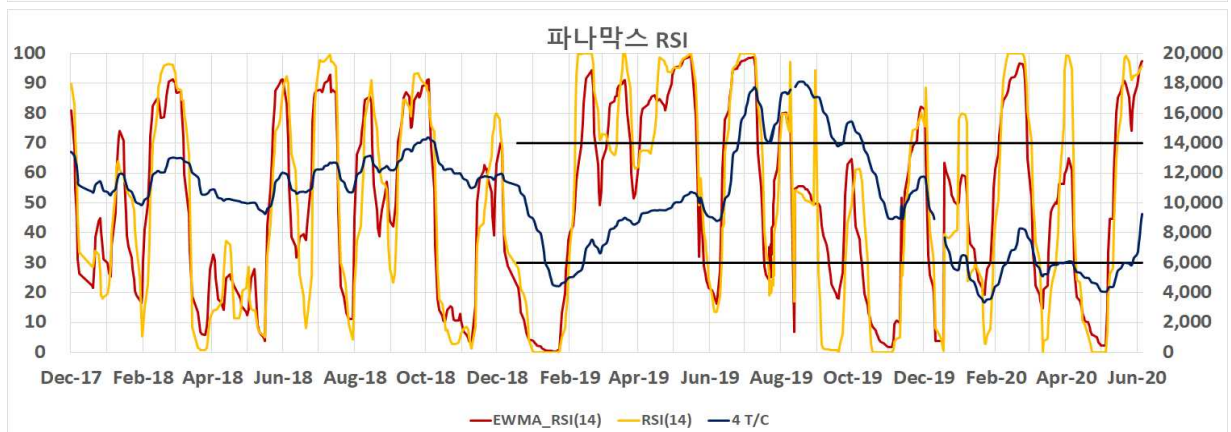
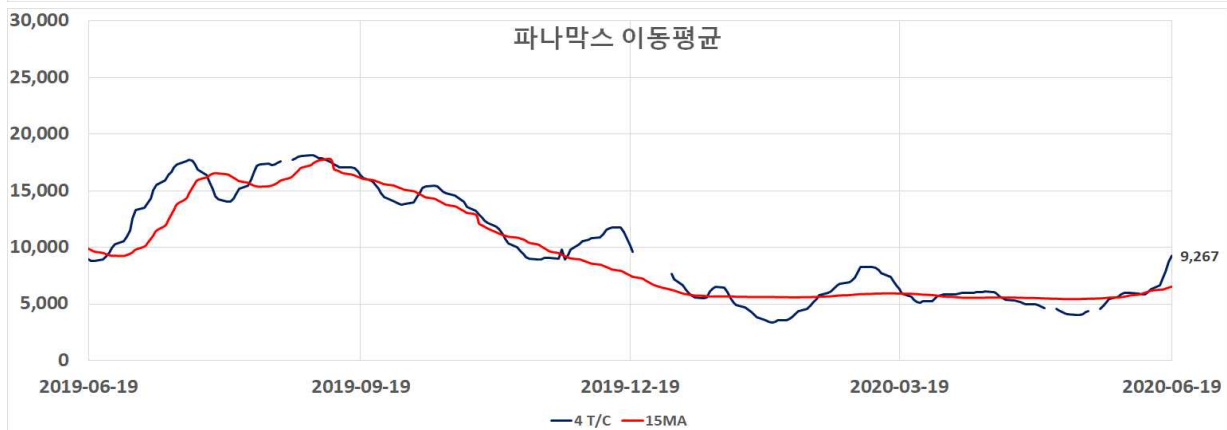
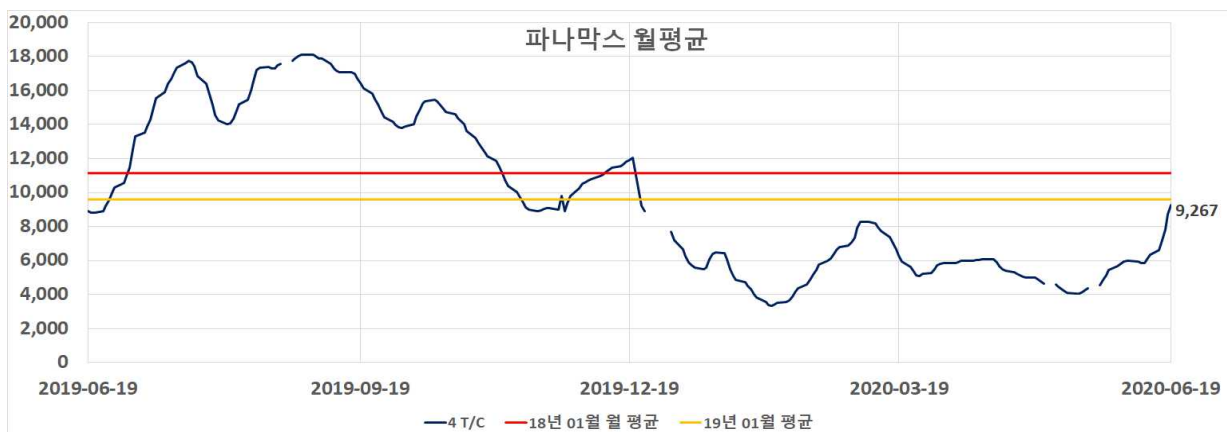


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	06.15	06.22	84.02	15.98
	06.16	06.23	82.93	17.07
	06.17	06.24	81.4	18.6
	06.18	06.25	75.69	24.31
	06.19	06.26	73.86	26.14
	6월 3주	6월 4주	79.58	20.42

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

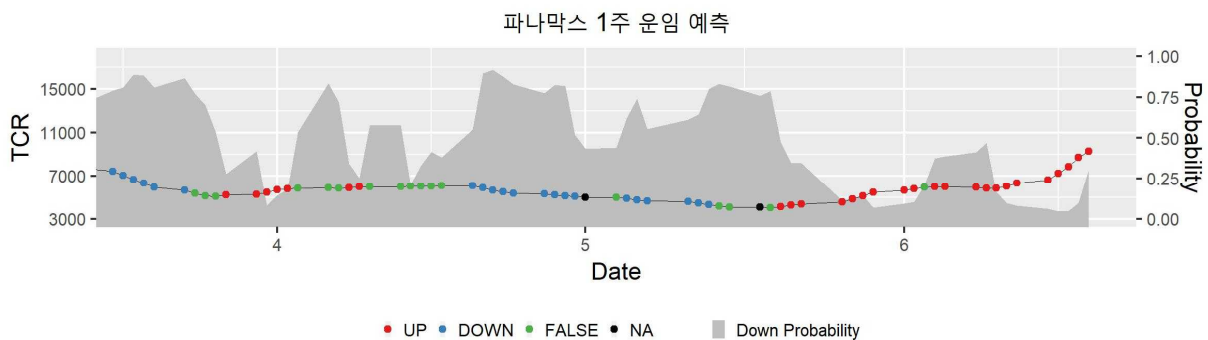
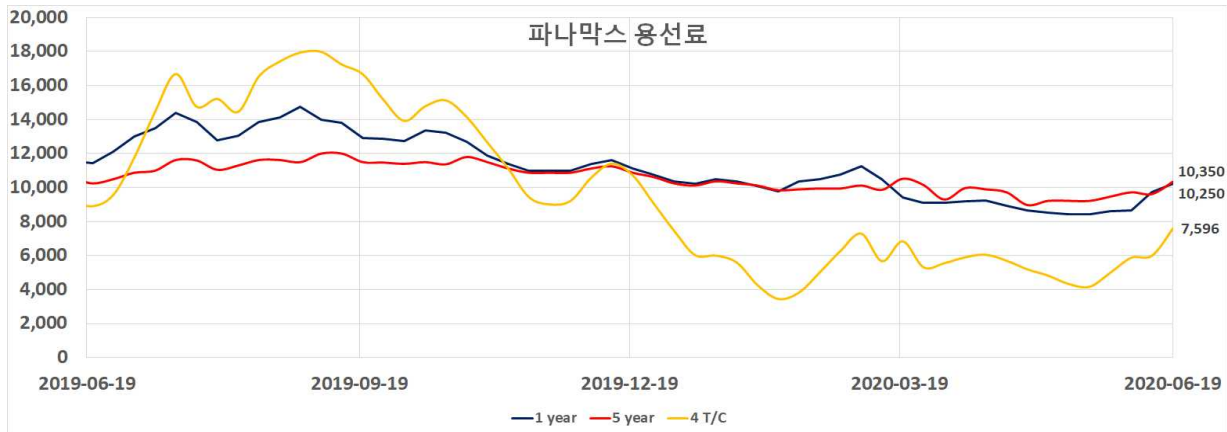
- (파나막스 이동평균) 스팟운임과 이동평균선간의 간격이 점점 벌어지고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상회 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음주 파나막스선 운임은 소폭 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장단기용선료가 상승함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

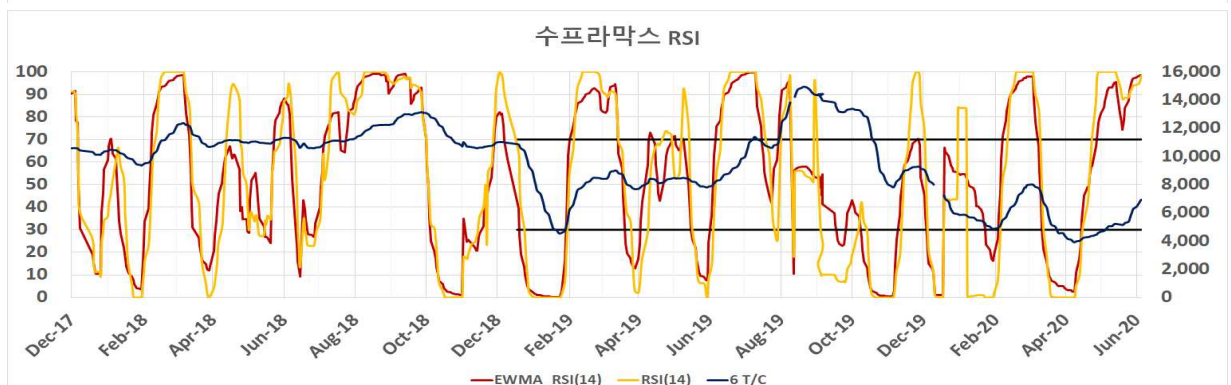
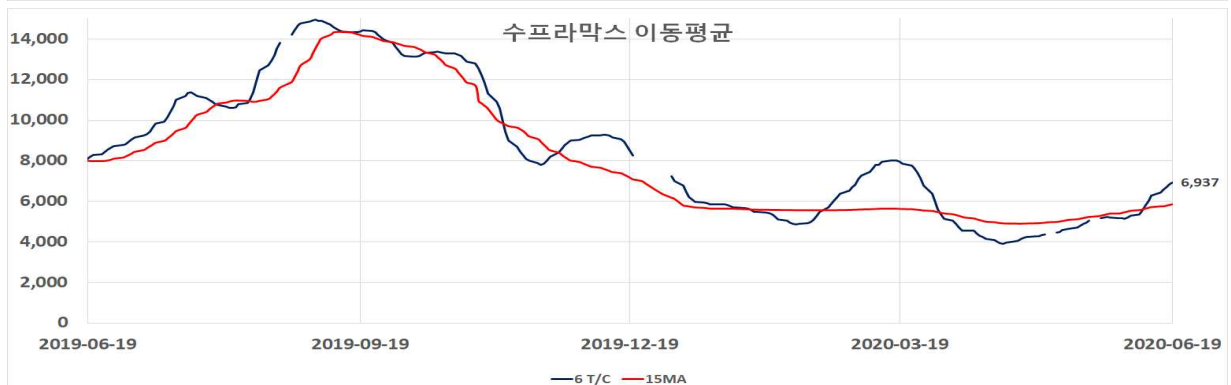
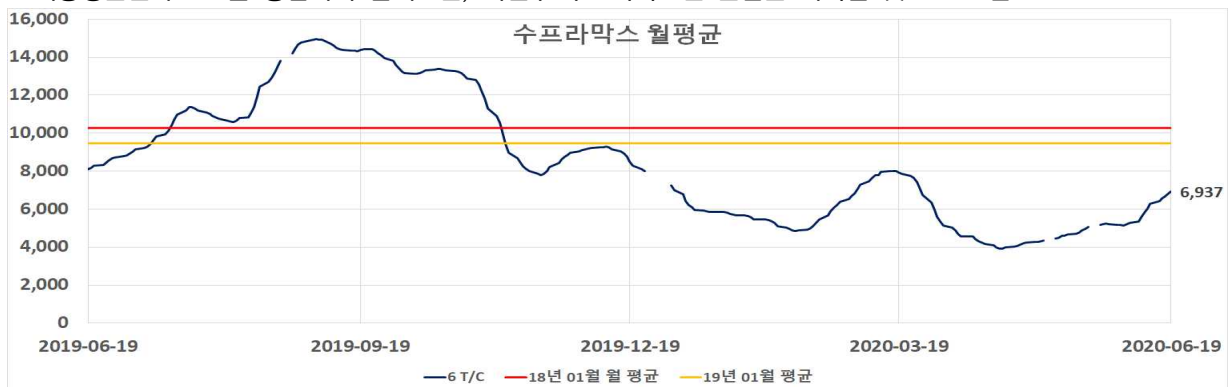


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
파나막스		06.15	06.22	93.81	6.19
		06.16	06.23	95.41	4.59
		06.17	06.24	94.93	5.07
		06.18	06.25	90.36	9.64
		06.19	06.26	69.17	30.83
		6월 3주	6월 4주	88.74	11.26

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

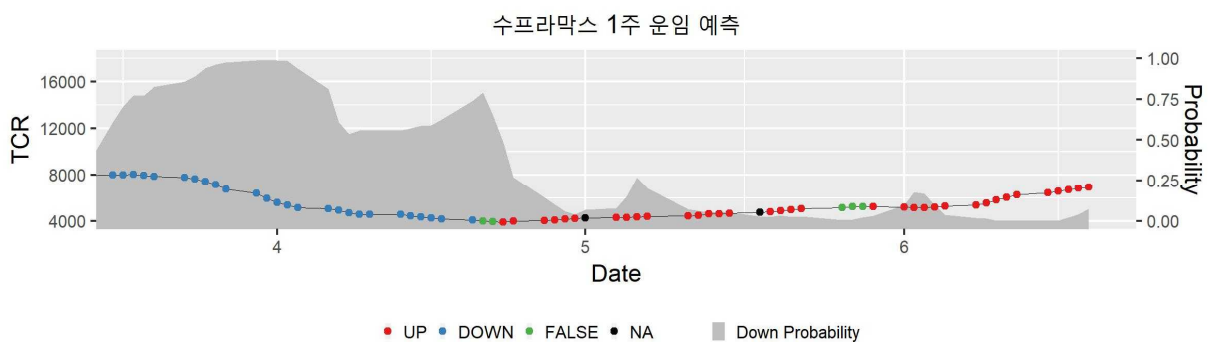
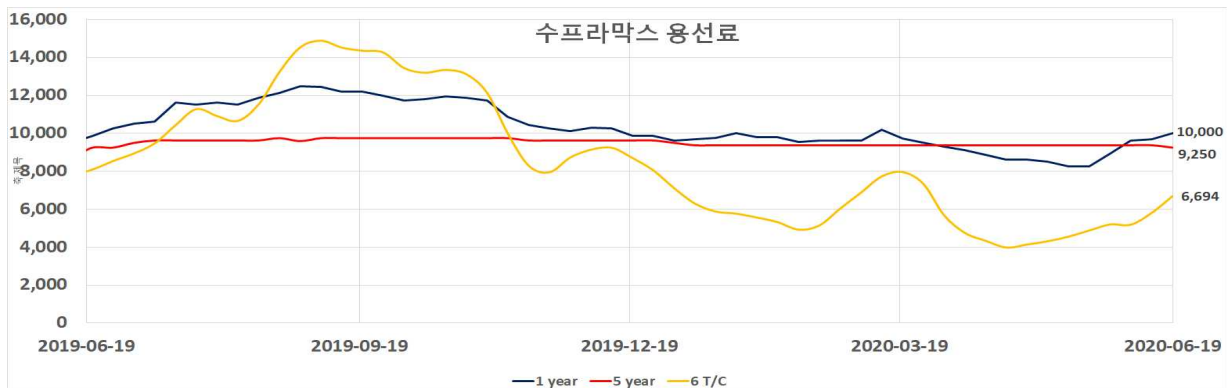
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임이 가파른 상승세를 보이며, 이동평균선을 큰 폭으로 상회 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 100선에 근접함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 보임



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 장기용선료를 상향 돌파함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	06.15	06.22	99.9	0.1
	06.16	06.23	99.81	0.19
	06.17	06.24	97.78	2.22
	06.18	06.25	96.1	3.9
	06.19	06.26	92.44	7.56
	6월 3주	6월 4주	97.2	2.8

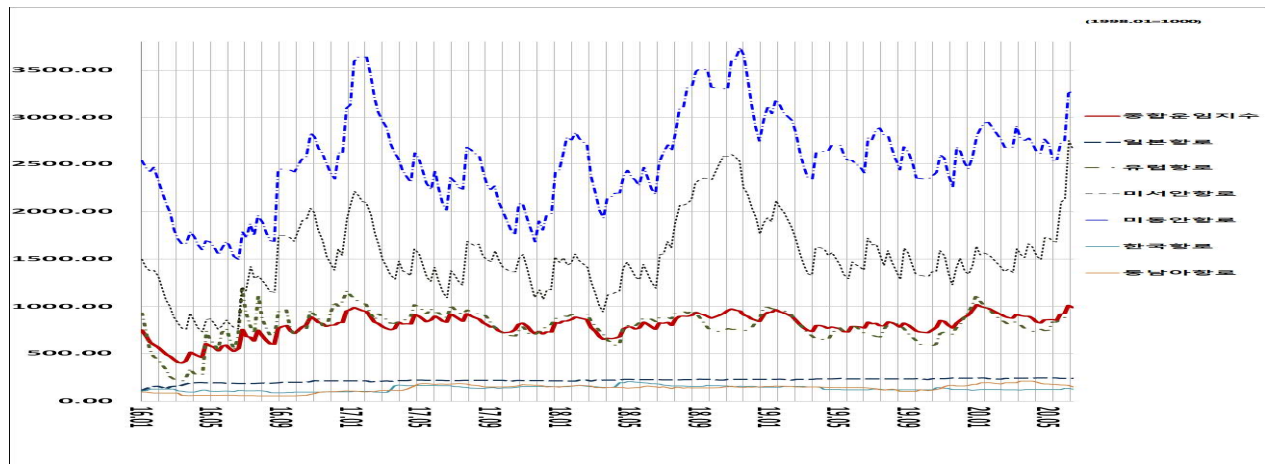
4. 컨테이너 - 주간 동향

최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 26.5 하락한 988.82를 기록함

2015년 이후 처음으로 기록한 1,000대의 운임지수가 일주일만에 900대로 하락함. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 11달러/TEU 상승한 886달러를 기록했으나 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 86달러 상승한 2,669달러/FEU를 기록함(미 동부는 34달러 상승함). Sea-Intelligence에 따르면 현재까지 올해 임시결항은 400만TEU에 달하는 것으로 나타나 과거 평균에 비해 3배 이상 증가한 것으로 조사됨. CTS, Sea-Intelligence 등 조사기관에 따르면 4월 컨테이너 물동량은 8~16% 감소한 것으로 나타났으며 8월까지 아시아-유럽은 10~15%, 아시아-북미는 5~10% 공급이 감소할 것으로 예상하여 선사들은 수요 감소에 적극적으로 대응하는 양상임. 이에 연중 컨테이너 운임 패턴은 과거와는 다른 양상으로 전개되어 불확실성이 커지고 있음. 하지만 과거에 비해 높은 운임수준으로 인해 컨테이너 처리량 감소에 대한 매출 감소를 상쇄하고 있을뿐만 아니라 해체량 증가로 선박 공급시장의 구조조정이 발생하고 있다는 점에서는 컨테이너 시장의 중장기적인 체질개선이 가능하다는 점은 긍정적인

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

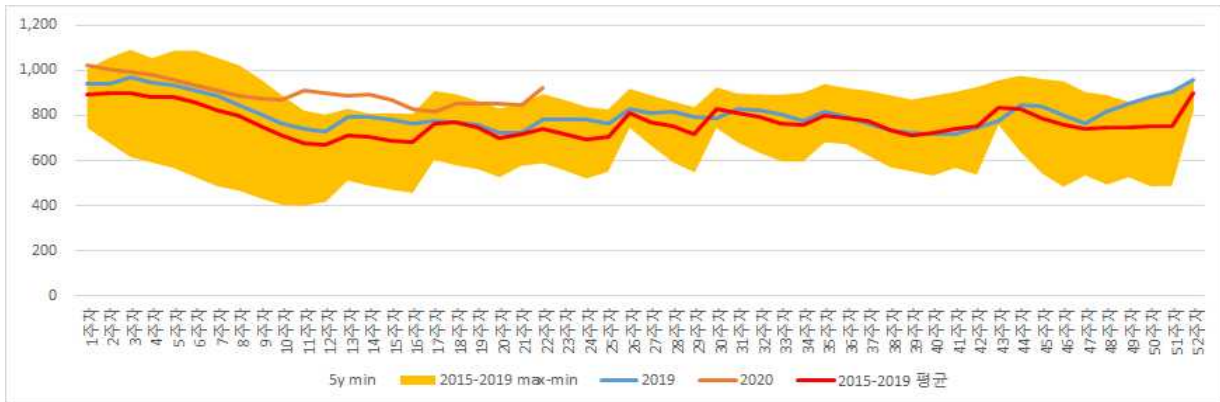


자료:상해항운교역소

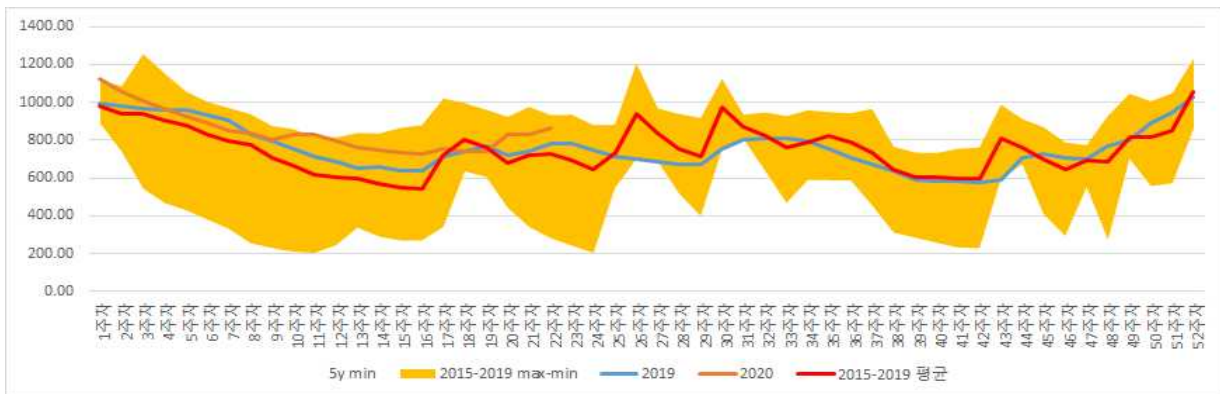
	금주 (06.19)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	988.82	(-26.5)	818.16	1022.72	908.99	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	886	(11)	725.0	1,124	846.70	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	2,669	(-86)	1,361	2,755	1,708.30	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	3,288	(33)	2,542	3,288	2,791.83	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	124	(-10)	116.0	134.0	120.61	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	240.22	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	147	(-18)	147.0	211.0	185.78	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	497.0	773.0	670	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

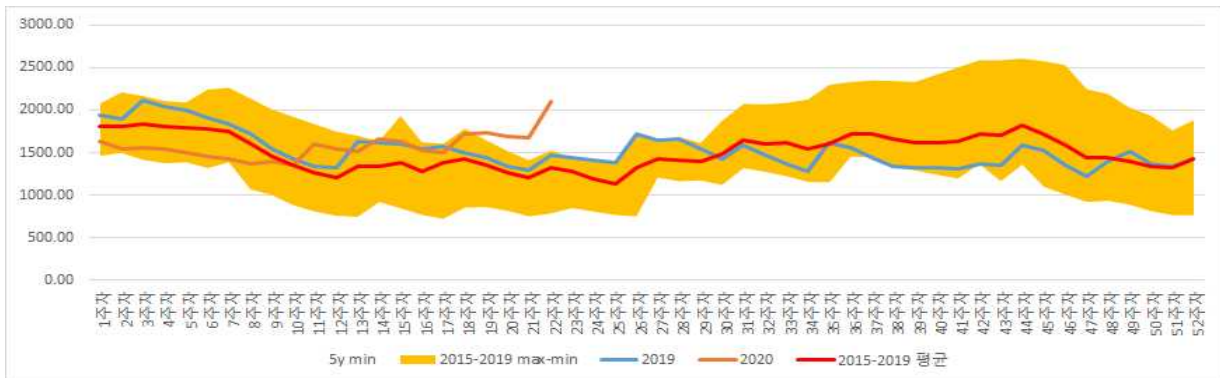
- SCFI 지수는 계절적요인에 따라 차주 소폭 상승세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 계절적으로 상승 가능성이 높으나 공급량 증가로 상승폭은 크지 않을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 공급축소로 높은 운임을 기록하고 있으며 점진적인 공급 확대로 운임은 약보합세를 기록할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임은 계절성이 뚜렷하여 과거 추세를 참고하는 방법이 유효함

- 일반적으로 중국 춘절 이후 제조업 휴지기를 갖기 때문에 이전에 수요가 증가하여 운임이 높으며 춘절이후 하락함. 이후 선사들은 계절적 요인으로 인해 운임 인상(GRI, FAK 등)을 실시함
- 단기 운임은 과거 운임 패턴과 최근 5년도 운임 추이를 통해 추정 가능함

5. 탱커 - 주간 동향

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

16월 넷째주 원유선 시장, 보합세

금주 VLCC WS은 56.2로 전주(59.8) 대비 3.6p(6.0%) 감소

6월달 VLCC 스팟운임은 보합세를 보이고 있음. VLCC 운임은 톤수 공급 측면의 일회성 요인(부유식 저장소)에 의해 6월 들어 보합세를 유지함. Fearnley Securities에 따르면 현재 원유를 저장하고 있는 정박 중인 부유식 원유선이 스팟운임을 지지하고 있으며, 향후 부유식 원유선이 감소할 경우 용선 시장에 선대가 진입하면서 운임 하락이 불가피할 것으로 전망됨. Fearnley Securities는 "VLCC 시장이 6월 내내 마치 시계처럼 WS 60대를 반복 등락하고 있다"라고 언급함

Fearnley Securities는 현재 VLCC 스팟운임은 상대적으로 높지만, 수에즈막스, 아프리카막스급 운임은 손익분기점에 근접한 수준까지 하락했다고 지적함. 볼틱거래소에 따르면 6월 17일 중동만에서 한국으로의 VLCC 운임은 5월 중순 대비 약 2% 하락한 일일 5만 1,200달러로 안정세를 보이고 있음. VLCC 손익분기점은 일일 3만 달러임. 이와는 대조적으로 수에즈막스 스팟운임은 5월 중순 대비 75% 하락한 일일 9,500달러, 아프리카막스 스팟운임은 5월 중순 대비 85% 하락한 일일 6,200달러를 기록하고 있음

볼틱거래소에 따르면 감산이 시작되기 이전인 1~4월의 중동적재 실적은 월 130~140건 정도였음. 감산이 시작된 5월에는 월 110~120건으로 감소했는데, 6월의 절반이 지난 6월 17일 기준 적재 실적은 선적 스피드를 감안 시에 이번 달 100건을 넘기지 못할 것으로 추정됨. 부유식 저장소로부터의 이탈로 인한 선박 공급 확대와 원유 운송 수요 감소가 겹치면서 향후 시황이 하락할 가능성이 있음. 한편 볼틱거래소에 따르면 6월 중순 싱가포르의 원유 트레이더인 Hin Leong의 파산으로 Hin Leong의 자회사이자 원유선 선사인 Ocean Tankers가 중동-극동 간 항로에서 원유선 선대를 철수했는데, 이는 공급 측면에서 시황에 긍정적인 영향을 줄 것으로 전망됨

Fearnley Securities에 따르면 시황에 부정적인 영향을 줄 것으로 예상되는 사안도 있는데, 원유선 주요 선사 중 일부가 미국의 제재로 인해 베네수엘라산 원유를 수송하기 위한 항로에 선박을 투입하지 않고 있음. Fearnley Securities는 "베네수엘라산 원유가 제때 공급되지 않아 산둥성 칭다오항 등 중국 일부 항만에서 예정 시한보다 20일 이상이 지난 상황에서도 화물이 도착하지 않았다는 신고가 접수되는 등 상당한 지연이 발생하고 있다"라고 설명함. Fearnley Securities에 따르면 중동-아시아 항로는 미국의 제재로 남미(베네수엘라)-아시아 항로에 배선되지 못한 원유선을 흡수해야 하며, 원유선이 중동-아시아 항로에 대체 투입됨에 따라 원유선 메인 항로인 중동-아시아 항로의 시황이 하락할 가능성이 있음

Fearnley Securities는 여전히 많은 양이 부유식 저장소에 저장되어 있다고 언급함. 6월 17일 기준 VLCC에만 1억 7천만 배럴이 저장되어 있으며, 수에즈막스에는 7천만 배럴이 저장되어 있음. 런던 브로커들에 따르면 EU, 미국 등에서 코로나 바이러스로부터의 회복 조짐이 나타나고 있으며, 앞으로 몇 달 안에 부유식 저장소의 저장 용량이 감소하기 시작할 가능성이 있음. Fearnley Securities는 수에즈막스 스팟운임이 손익분기점 근처까지 하락했지만 여전히 운영비를 상회하고 있다고 언급함. VLCC 대신에 수에즈막스 2척을 활용하는 분할 화물 전략이 대안으로 부상하고 있으며, VLCC 배선 수요가 감소할 경우 VLCC의 시황 하락이 전망됨

16월 넷째주 제품선 시장, 소폭 증가

금주 MR WS은 95.0으로 전주(90.6) 대비 4.4p(4.9%) 증가

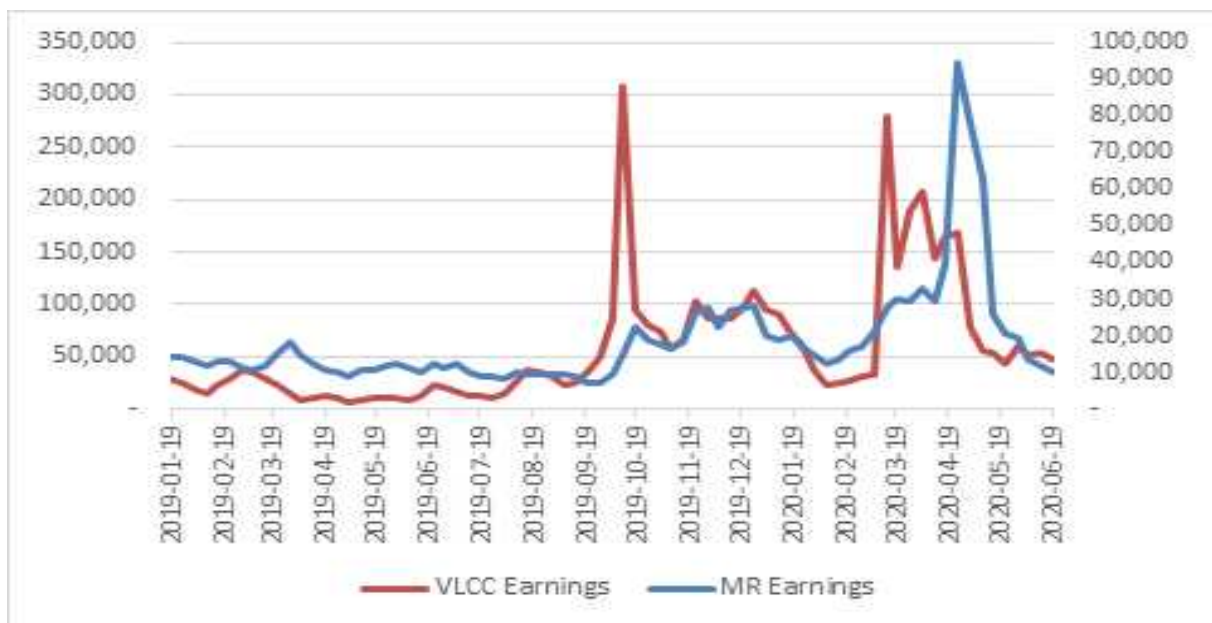
전 세계적인 석유제품 소비 감소로 석유제품을 적재한 제품선이 항만 인근까지 가서도 하역하지 못하고 해상 대기하는 상황이 빈번하게 발생하고 있음. 최근 동일한 사이즈인 MR형 제품선임에도 불구하고 선박 간 운임이 상이

한 경우가 있는데, Clarkson Platou Securities는 이러한 현상은 석유제품 소비 감소로 인한 항만 체선에 기인하는 것이라고 설명함

예를 들어 동일한 선형임에도 수취하는 운임이 다른 현상이 발생할 수 있는데, 2019년 Diamond S의 MR형 평균 스팟운임은 일일 1만 3,900달러였고 Norden의 MR형 평균 스팟운임은 일일 1만 4,500달러였음. 그런데 2020년 들어 양사의 격차가 더욱 벌어졌는데, 2020년 1분기 Diamond S의 MR형 평균 스팟운임은 일일 1만 6,500달러인데 반해 Norden의 MR형 평균 스팟운임은 일일 1만 9,700달러로 격차가 더욱 커짐. Diamond S는 4월부터 시작된 제품선 강제장 이후 2분기 MR형 평균 스팟운임이 일일 2만 1,000달러로 상승했다고 밝혔지만, 이는 제품선 선사인 Scorpio Tankers와 Ardmore Shipping이 보고한 2만 5,000달러 수준에 크게 못 미치는 것임

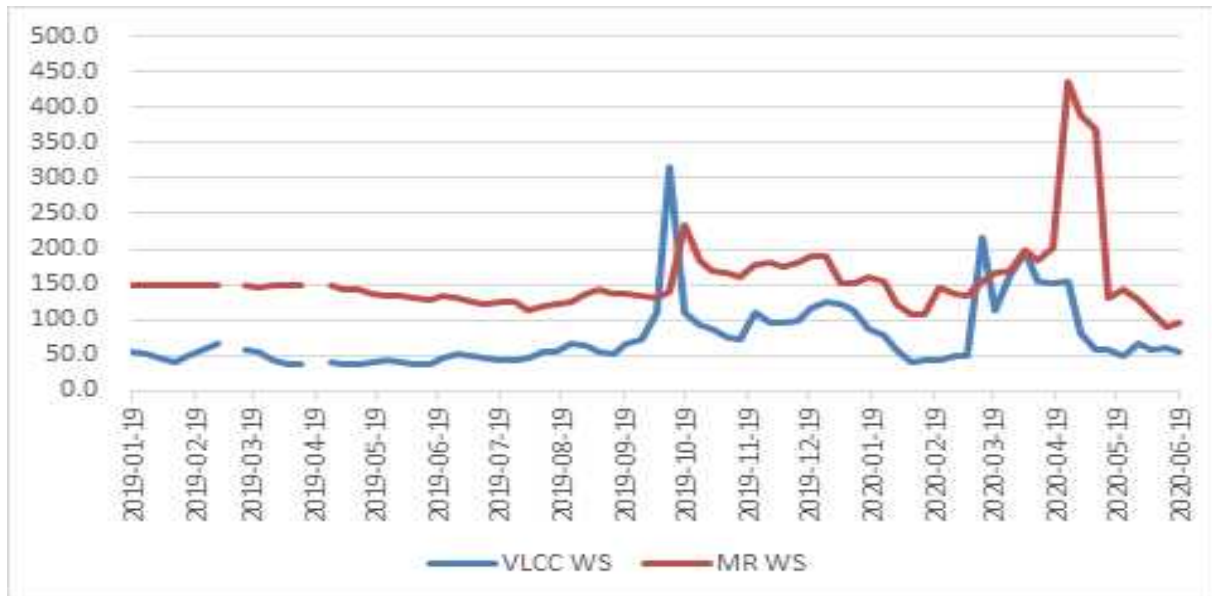
Clarkson Platou Securities에 따르면 이처럼 동일한 선형인데도 운임에 차이가 발생하는 현상은 Diamond S가 항만 지연 등으로 인해 당사의 50척의 운송 선대를 효과적으로 운용하지 못하자, 일부 화주들이 Diamond S의 제품선 선대 운용 효율성에 클레임을 제기해 운임이 낮게 책정된 것으로 분석됨. 선복량 기준 세계 3위인 Diamond S가 코로나 바이러스로 인한 항만 체선으로 더 낮은 운임을 수취하고 있는 것으로, 이는 제품선 선사들이 석유제품 소비 감소에 대응하기 위해 보다 효과적으로 선대를 관리·운용해야 함을 시사하고 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



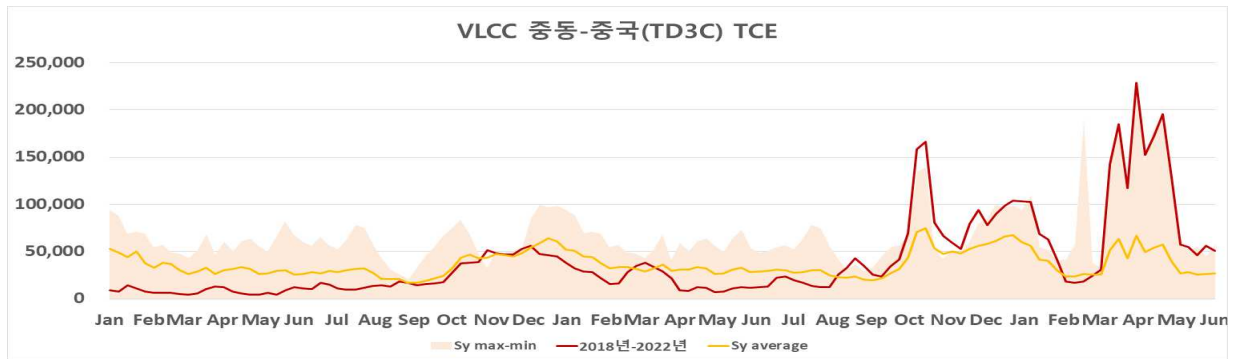
자료:Charles R. Weber

		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(06.19)							
Average Earnings	TD3C	48,157	(-1,593)	14,755	250,354	86,859	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	10,249	(-650)	8,670	79,699	24,815	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	37,500	(-9,750)	30,000	80,000	50,130	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	14,250	(-250)	14,250	20,000	15,990	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	56.2	(-3.6)	41.4	217.5	92.9	36.0	315.0	66.6
	MR	95.0	(4.4)	90.6	437.2	173.3	114.2	235.0	148.0

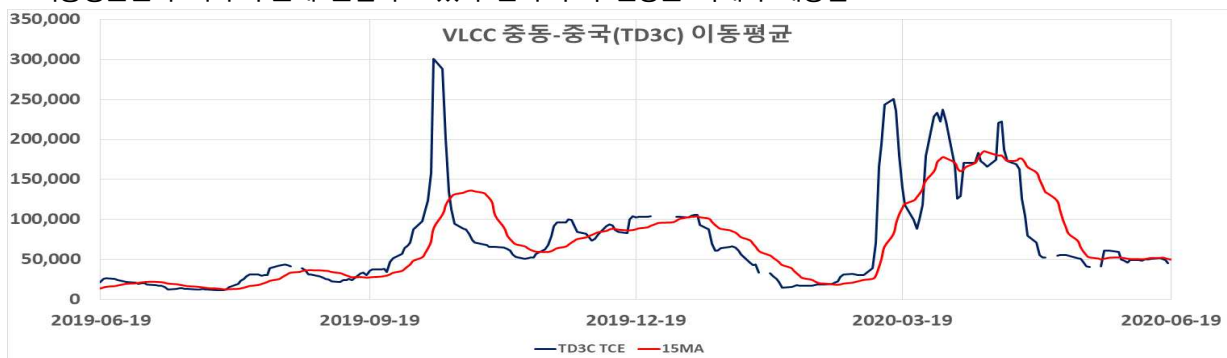
* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임. Pacific Basket 항목은 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

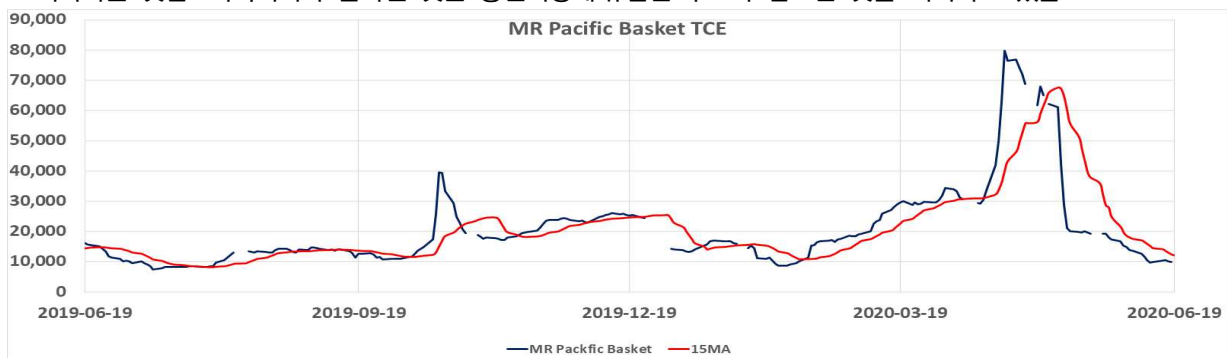
- 운임 추세선(붉은색)은 불규칙 파동을 보이면서 파동의 길이가 줄어드는 형태를 보이고 있는데, 장기선(Sy average) 위에 배열된 정배열 형태로 이격거리를 일정하게 유지하면서 큰 변동 없이 정체상태를 보임



- 수익 추세선(파란색)은 저점이 계속해서 이전의 저점보다 낮아지는 음선형의 추세를 보이고 있으며, 낮은 수익 구간에서 15일 이동평균선(붉은색)을 상·하향 돌파하는 것을 반복하고 있음. 수익이 이전의 저가에 접근하고 이동평균선이 저가 수준에 근접하고 있어 단기 수익 전망은 약세가 예상됨



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 2분기 전 저점에 근접한 이후 바닥권에서 소폭 상승하고 있지만, 추세선이 15일 이동평균선의 하락에도 불구하고 상승하고 있는 현재의 경우는 시세의 기초가 약해 반락할 가능성이 있음을 시사하는 것임. 이격거리가 좁아진 것은 용선시장에 유입된 수요가 감소한 것을 의미하고 있음



6. 중고선 시장

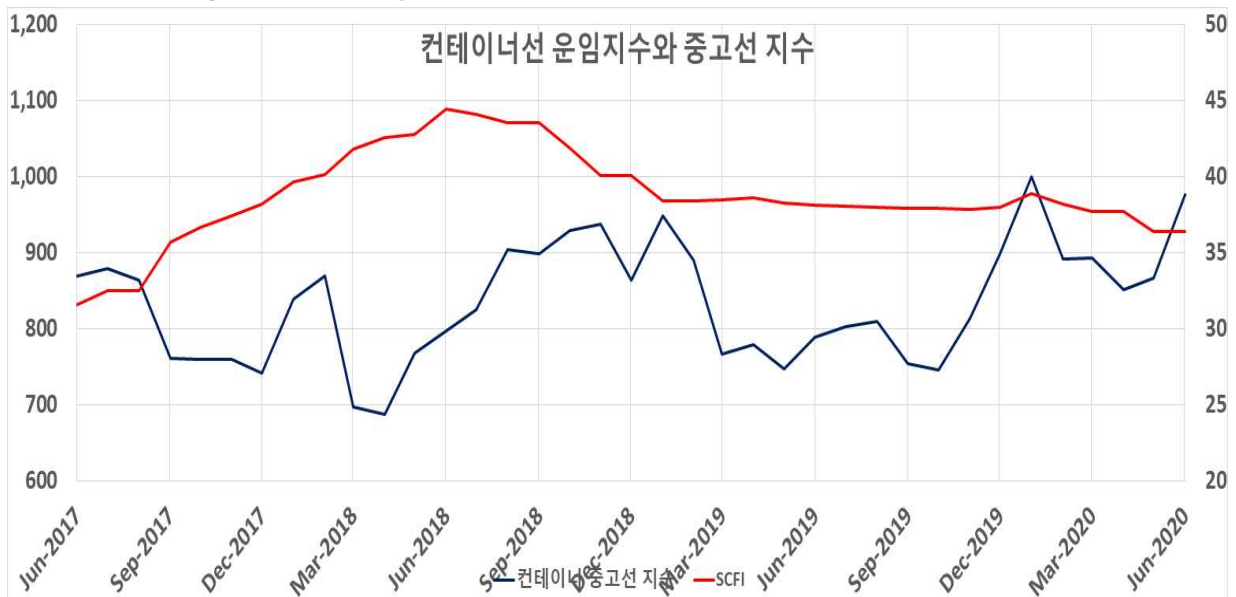
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 6월 19일 BDI는 1,555로 6월 12일(923) 대비 632p(68.4%) 큰 폭 증가. 6월 5일 중고선 지수는 20.7로 3주 대비 변동 없음. 브라질의 철광석 출하량 증가, 중국의 경제활동 재개 등이 BDI 지수 상승의 주요인으로 보임. 해운업계에서 상정하는 BDI 손익분기점은 일반적으로 1,300~1,500임



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 6월 SCFI 평균은 976.55로 5월 평균(865.89) 대비 110.6p(12.7%) 상승. 작년 6월의 SCFI는 789.29임. 6월 중고선 지수는 36.38로 5월 대비 변동이 없으며, 3·4월(37.71) 대비 소폭 하락하였음. 6월 들어 처음으로 컨테이너 중고선 거래가 발생하였음



2020년 6월(6월 1일~19일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

- 고시황을 보이는 유조선과 시황 상승 중인 건화물선 거래가 활발함. 거의 한달 만에 컨테이너 중고선 거래가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형 (DWT)	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Container	Fritz Reuter	2006	1,740 (TEU)	2020-06-18	4.00	Karl Schluter	Clients of Lomar Shipping
Container	AS Leona	2008	1,024 (TEU)	2020-06-17	5.00	MPC Container Ships	Clients of SITC
Cruise	Costa Victoria	1996	1,928 (객실)	2020-06-17		Costa Crociere	Clients of San Giorgio
Bulk	JP Magenta	2005	88,174	2020-06-12	8.00	Mitsui OSK Lines	Greek interests
Tanker	Kalamos	2000	281,037	2020-06-12	25.00	Aeolos Management	Chinese interests
Dry MPP	Sevastopol	2001	8,484	2020-06-12		Gudzon Shipping	Undisclosed interests
Offshore	Normand Skude	2015	4,900	2020-06-11		Solstad Offshore	Clients of REM Offshore
Tanker	SKS Sinni	2003	159,435	2020-06-11	20.00	K. G. Jebesen (KGJS)	Clients of Salmar
Gas C'rier	N/B Samsung HI 2319	2022	174,000 (cu. m.)	2020-06-10	160.00	Nisshin Shipping	Undisclosed interests
Tanker	Ridgebury Progress*	2000	306,397	2020-06-08	24.00	Ridgebury Tankers	Chinese interests
Tanker	Ridgebury Purpose*	2000	299,999	2020-06-08	24.00	Ridgebury Tankers	Chinese interests
가스운반선	Buena Venus	2006	3,169 (cu. m.)	2020-06-05	7.50	Tabuchi Kaiun Kaisha	Clients of Cipta Samudera
건화물선	Glorious Future	2006	24,781	2020-06-05	4.00	Blue Marine Mgmt	Greek interests
건화물선	Ipanema	2008	28,766	2020-06-05	5.00	Far East Shpg. & Trg	Undisclosed interests
건화물선	Maratha Pride	2011	37,221	2020-06-05	8.00	Chowgule Steamship	Undisclosed interests
건화물선	Cape Agnes	2010	181,458	2020-06-04	18.00	Mitsubishi Corp	Japanese interests
유조선	Prem Mala	2000	47,102	2020-06-03	4.00	Mercator	Middle Eastern interests
건화물선	Wave Friend	2010	28,325	2020-06-02	6.35	P&F Marine	Greek interests
유조선	Banyan Pride	2002	37,808	2020-06-01		TXZ Tankers	Undisclosed interests

2020년 6월(6월 1일~19일) 스크랩 실적 (자료: Clarksons)

- 고철 단가가 낮음에도 코로나 바이러스로 운송 수요가 감소하여 스크랩이 다수 발생하고 있음. 해운업계에서는 일반적으로 경화배수톤(LDT: Light Displacement Tonnage) 당 400~500달러를 고철 평균 가격으로 인식하고 있음

선종	선명	건조 년도	단위	선형	해체일자	해체 위치	고철량 (Ldt)	고철 단가 (US\$/Ldt)
Container	Forum Samoa 4	1991	TEU	13,557	2020-06-19	India	5,719	270
Container	Lila London	2005	TEU	65,038	2020-06-19	India	21,500	
PCC	Glovis Phoenix	1995	Cars	13,292	2020-06-19	Indian Sub cont	14,219	310
PCC	Asian Parade	1996	Cars	21,421	2020-06-19	Turkey		
Ro-Ro	Shin	1999	Lane m.	6,689	2020-06-16	Bangladesh	6,778	
Container	BLPL Grace	1997	TEU	22,900	2020-06-15	Bangladesh	7,771	
Container	AS Vega	2001	TEU	29,240	2020-06-15	India	10,590	
MSV	Surf Ranger	1994	LOA	2,495	2020-06-15	Indian Sub cont	4,124	
Ro-Ro/Lo-Lo	Agat	1988	Lane m.	6,910	2020-06-13	Turkey	3,837	
MPP	Arslan	1982	DWT	3,594	2020-06-13	Turkey	1,467	
Ore	Pacific Garnet	1995	DWT	277,047	2020-06-12	Bangladesh	43,111	292
Chip	Iris Express	1990	DWT	43,003	2020-06-12	Bangladeah	9,508	303
Bulk	Mega Star	1981	DWT	14,407	2020-06-12	Turkey	3,457	
Products	Sun	1992	DWT	47,168	2020-06-11	India	8,760	
카페리	Dai Shan 8	1989	Passe ngers	400	2020-06-10	China P.R.		
광탄선	Guofeng Enterprise	1993	DWT	260,995	2020-06-05	India	38,611	278
PCC (자동차운반선)	Cougar Ace	1993	Cars	6,400	2020-06-05	India	13,500	300
컨테이너선	Godafoss	1995	TEU	1,457	2020-06-05	India	7,090	
컨테이너선	GSL Matisse	1999	TEU	2,262	2020-06-05	U.A.E.		330
컨테이너선	Utrillo	1999	TEU	2,262	2020-06-05	U.A.E.		330
컨테이너선	Pusan	2000	TEU	5,762	2020-06-05	India	24,702	303
다목적선 (중장비)	Zea Antwerp	2003	DWT	29,911	2020-06-05	Indian Sub cont	12,323	301
다목적선	PAC Altair	2003	DWT	27,692	2020-06-05	Bangladesh	10,352	300
컨테이너선	Grand	1992	TEU	1,012	2020-06-05	Indian Sub cont	5,246	271
광탄선	Ore Sud	1992	DWT	285,771	2020-06-05	Indian Sub cont	38,611	225
광탄선	Stellar Samba	1994	DWT	291,435	2020-06-05	Indian Sub cont	39,941	295
광탄선	Stellar Iris	1995	DWT	288,272	2020-06-05	Indian Sub cont	35,038	295
컨테이너선	Laxfoss	1995	TEU	1,457	2020-06-05	India	7,090	
다목적선	Adamastos	2001	DWT	8,150	2020-06-05	Pakistan	4,717	295
다목적선 (중장비)	Zea Tokyo	2002	DWT	29,827	2020-06-05	India	12,408	301
탐사-관측선	Polar Express	1992	LOA	93	2020-06-04	Norway		

7. 주요 해운지표 (2020.06.19)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.19)								
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(-)	17.5	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	70.0	(-)	70.0	70.0	77.0	75.3	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(-)	8.5	8.5	9.0	8.8	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(06.19)								
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.8	25.8	27.0	26.5	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	89.0	(-)	89.0	89.0	92.0	91.1	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30	(-)	30	30.0	31.5	30.9	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(06.19)								
380 CST	Rotterdam	228.4	(-10.8)	232.8	124.8	303.8	225.3	245.8	443.5	348.9
	Singapore	241.3	(-9.5)	243.3	157.8	388.0	253.9	306.5	511.5	402.5
	Korea	303.8	(-1.0)	302.8	196.3	426.5	307.4	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	256.8	(-7.0)	258.2	181.8	436.8	284.8	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	292.5	(1.5)	283.9	179.0	585.3	336.0	493.8	548.3	518.9
	Singapore	326.3	(7.0)	314.0	219.8	726.3	394.7	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	320.5	(0.5)	314.3	214.8	722.3	400.0	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(06.19)								
철광석	국제價	102.7	(-2.2)	101.8	71.7	104.9	90.0	72.3	127.2	93.3
	중국産	130.4	(3.8)	125.4	108.3	130.4	117.4	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	69.4	(1.6)	67.6	63.5	74.3	68.8	72.0	83.1	77.0
	중국産	90.0	(2.3)	87.9	84.7	94.9	89.5	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주産	139.8	(1.2)	138.0	133.4	204.2	171.4	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	130.4	(-4.0)	133.1	112.7	134.8	126.9	120.9	187.3	153.2
	중국産	192.7	(0.4)	192.2	190.0	219.2	207.9	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	873.5	(-5.3)	864.8	821.8	946.0	871.1	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	481.3	(-20.8)	504.2	481.3	581.5	536.0	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		3월	4월	5월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,626	5,640	5,299	35,860	95,248	100,114	87,449
	수입	4,971	4,134	4,022	22,655	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	8,661	6,109	5,183	33,899	84,260	89,921	82,296
	수입	6,348	5,911	5,171	30,266	60,199	69,712	66,889
EU	수출	5,050	3,965	3,381	20,425	53,140	57,676	48,445
	수입	5,445	4,557	4,918	23,490	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	12,826	11,359	11,718	58,730	169,587	189,936	149,584
	수입	11,209	11,132	10,385	51,893	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