

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 8월 4주 | 발행인 장영태
 자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

감수 윤희성
 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

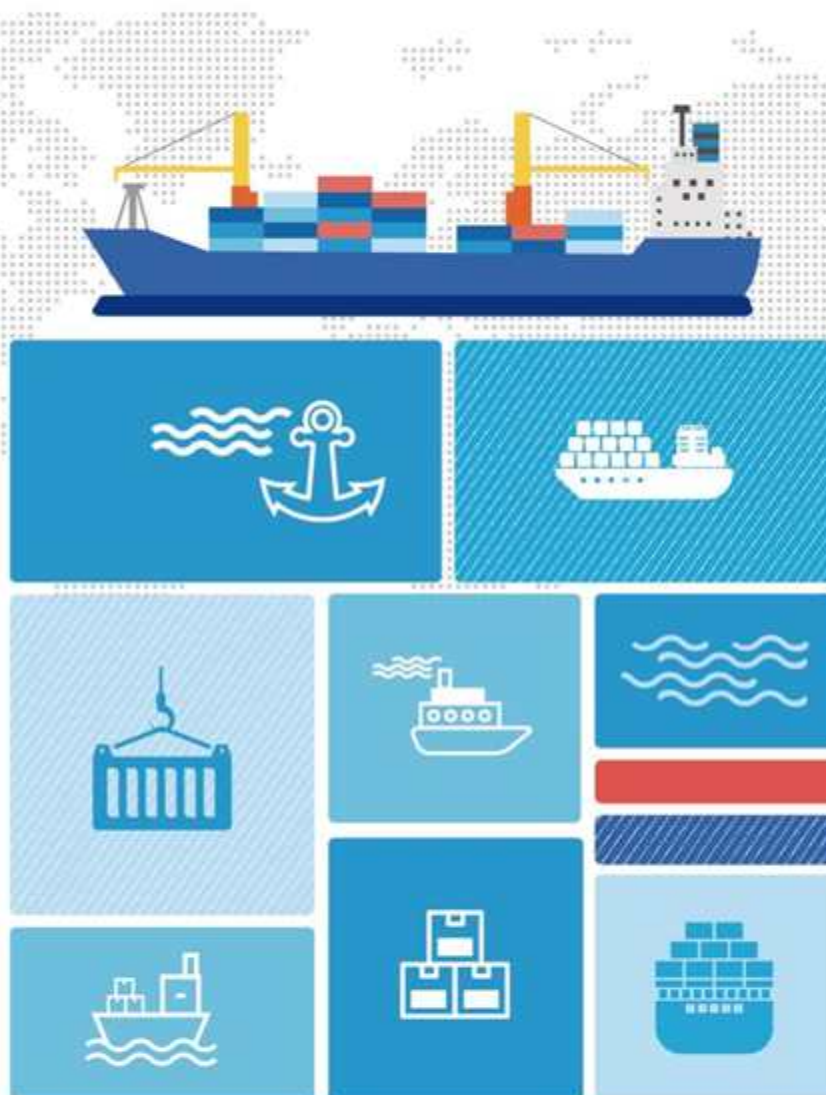
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
 valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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

코로나-19 위기를 선화주 신뢰회복의 계기로 삼아야

I 코로나-19 위기, 화주의 이중고(二重苦)

2020년 2분기에 HMM이 21분기만에 흑자 전환하고 근해 컨테이너 선사들도 코로나-19 위기에도 불구하고 경영실적이 악화되지 않았다고 전해짐. 국가 수출입 물류의 기간산업 역할을 하는 컨테이너 선사들의 경영실적이 양호하다는 것은 지속되고 있는 민관의 해운재건 노력이 결실을 맺고 있다는 점에서 매우 긍정적으로 평가됨. 그러나 전세계 경기가 크게 위축되고 있는 시점에 컨테이너 선사들의 공급감축으로 운임이 유지되고 있다는 점은 컨테이너 해운시장의 경쟁질서에 대한 보다 깊은 고민과 대응이 필요함을 보여줌

I 컨테이너 해운시장 경쟁질서, 대안을 모색해야

19세기말부터 세계 해운시장은 특정 항로를 정기적으로 운항하는 선사들이 공동행위를 하는 것을 허용해 왔음. 해운동맹(shipping conference)은 가장 대표적 공동행위 형태로 2008년 10월 EU에서 금지하기 전까지 여전히 합법적 카르텔로서 기능했음. 그러나 OECD, 화주 대표 단체 등의 지속적인 문제제기로 컨테이너 정기선사들의 선박공유 등의 기술적 협력을 통한 효율성 제고전략을 제외한 가격 담합의 여지가 있는 공동행위는 EU, 미국 등의 중요 국가에서 금지되고 있음. 그러나 이 같은 경쟁질서는 경제위기에 대해 선화주 간의 희비를 가르며 새로운 대안을 요구하고 있음. 2008년 글로벌 금융위기로 물동량이 급감하던 시기에 선사들은 선복감축 전략을 채택하지 못하고 10여 년간 공급과잉 속에서 저운임의 파멸적 경쟁에 내 몰렸음. 이 과정에서 대규모 M&A가 일어나고, 초대형 3대 얼라이언스(strategic alliance) 체제로 재편되었음. 이렇게 시장의 공급자인 선사 조직이 대형화되면서 시장은 급격히 과점화되었고, 2020년에 코로나-19 위기가 터지면서 선사들은 신속히 대규모 선복감축에 들어갔음. 이 같은 공급감축은 운임담합이 사실상 불가능한 상황에서 컨테이너 선사들이 취할 수 있는 마지막 선택이었음. 공급이 줄어야 운임협상에서 우위를 차지할 수 있기 때문에 화주의 어려움을 알면서도 선복감축에 들어간 것으로 이해됨. 주요 외신에서는 코로나-19 위기 이후에 화주들이 SCM상의 어려움을 호소하는 기사가 지속적으로 보도되고 있음. 그러나 위기 상황에서 전체 물동량의 감소 규모를 예단하기 힘들었던 선사들은 대규모 결편 등을 통한 공급조절을 시도할 수 밖에 없었음. 만약 운임을 안정적으로 받을 수 있는 제도적 안전장치가 있었다면, 화주가 선복부족으로 어려움을 겪는 문제는 크게 완화될 수 있었을 것으로 생각됨. 따라서 우리나라를 비롯한 세계 각국의 해운시장 경쟁당국은 컨테이너 정기선사들이 경제위기 시 최소한의 운임을 방어할 수 있는 구조에 대한 논의를 시작해야 할 것으로 판단됨

I 코로나-19 위기를 선화주 신뢰회복의 계기로 삼아야

코로나-19 위기로 어느 때보다 사회 공동체의 상호의존성이 중요하게 인식되고 있음. 선화주 관계도 이러한 어려움 속에 그 중요성이 부각되고 있음. 특히 매출감소와 물류비 부담의 이중고를 겪고 있는 화주기업들의 문제를 해결하는 것을 관계 개선의 단초로 삼을 필요가 있음. 지금의 글로벌 해운시장은 감소한 물동량으로 인해 여전히 실질적인 선박과잉 상태이기 때문에 언제든지 운임이 하락할 수 있어 화주와의 신뢰에 기반한 안정적 영업모델이 흔들리면 선사의 미래 성장잠재력이 훼손될 수 밖에 없음. 이러한 의미에서 금번의 코로나-19 위기를 선화주 신뢰회복의 계기로 만드는 노력이 긴요함

2. 주간 뉴스

■ 개방형 스크러버 세척수 배출 금지에도 장착 수요 지속

- 사우디아라비아, 싱가포르, 중국 등에서 개방형 스크러버의 세척수 배출을 금지하였음에도 불구하고 동 스크러버의 수요는 지속됨
 - 현재 시장에서 개방형 스크러버의 점유 비중은 80% 이상이며 폐쇄형이 17%, 하이브리드형이 1.5%에 불과함
 - 세계 최대의 스크러버 제조업체인 Wärtsilä는 최근 인터뷰에서 하이브리드형과 폐쇄형에 대한 문의는 증가하고 있으나 주문으로 이어지지는 않는다고 밝힘
 - 일반적으로 크루즈, 페리, 컨테이너선은 폐쇄형 또는 하이브리드형은 벌크, 탱커선은 개방형을 탑재하는 것으로 알려짐
 - 현재까지 개방형 스크러버를 금지한 국가는 21곳이며 동 설비를 장착한 선박은 금지구역에 진입할 경우 저유황유로 전환해야 함

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133661/Openloop-scrubbers-shrug-off-regional-restrictions>(로그인필요)

최건우 전문연구원

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

■ 유희(inactive) 선대 100만 TEU 이하로 감소

- 코로나19로 200만 TEU 이상으로 증가했던 컨테이너 유희선대가 올해 처음으로 223척, 96.9만 TEU로 감소함
 - 현재 유희선대 비중은 총 컨테이너 선대의 4.1%로 8월초에 비해 58만 TEU 이상 감소함. 이에 용선료도 1개월 만에 35% 증가함
 - 유희선대 감소는 아시아-유럽, 아시아-북미 컨테이너 서비스 공급이 코로나19 이전 수준으로 대부분 회복한 것이 가장 큰 이유임
 - 다만, 이란 제재에 따른 영향으로 이란국적선사인 IRISL의 선대 22척(12만 TEU)은 현재 중국 및 사우디아라비아 해역에 계선 중
 - 또한 총 35척의 선박이 스크러버 장착으로 계선중이며 이중 7,500TEU급 이상 선박은 26척임

Alphaliner Weekly Newsletter 34호

최건우 전문연구원

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

북미항로 운임 급등세. 한·일발 운임은 상대적으로 낮은 상승 기록

- 북미항로를 중심으로 아시아발 컨테이너 운임이 급등하고 있지만, 한·일발 운임과의 격차는 벌어지고 있음
 - 8월 21일 기준 상해발 북미 서안 전용 컨테이너 운임은 40피트 컨테이너 당 3,440달러를 기록했으며, 이는 2주 연속 역대 최고치를 경신한 것임
 - 반면 한·일발은 중국발 대비 물동량이 적어 선복 수배에 여유가 있으며, 일부 화물이 40피트 컨테이너 당 1,200~1,300달러 정도에 체결되는 등 가격차이가 발생함
- 한편 아시아 주요 항만에서 수출용 공컨테이너 부족 현상이 발생함
 - 아시아 주요국의 수출 물동량이 둔화된 상태로 반면 수입 물동량은 상승 추세를 보임
 - 수출용 공컨테이너가 부족 현상으로 수입 시 공컨테이너를 회송하는 것이 일반적이지만 돌려보내지 않고 수출용으로 사용하는 경우가 발생함
- 아시아 주요국에서 발생한 공컨테이너 부족 현상으로 장기 서비스 계약(SC: Service Contract)을 체결한 화주일지라도 할증료를 지급하는 경우가 있음
 - SC의 경우도 공컨테이너 대수가 한정되어 있다 보니 화물을 선적하기 위해 할증료를 지불해야 하는 경우가 발생하고 있음
 - 할증금은 선사에 따라 제각각이지만 700~1,000달러를 넘는 것으로 보임
 - 스팟운임의 경우 더욱 높은 할증금이 부과되고 있는데, 북미 서안 전용 스팟운임은 4,000달러를 넘는 경우도 발생하고 있음
 - 북미 동안 전용 스팟운임은 8월 21일 기준 전주 대비 41달러 상승해 3,953달러를 기록하였으며, 4,000달러 돌파가 가능할 것으로 전망됨

<https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-08-25> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

COVID-19에도 컨테이너 해운 선사 실적 개선 뚜렷

- COVID-19로 악화된 수요에 용량을 맞추려는 감선·감편 전략이 해운 선사들에게 큰 효익을 가져다주면서 선사들의 재무 실적이 대부분 개선
 - 오랜 기간 동안 적자를 기록하던 해운선사들조차 매출 하락에도 불구하고, 2020년 상반기에 극적인 실적 개선이 있었다고 발표함
 - 예를 들어 HMM은 상반기에 3,100만 달러의 손실을 기록했지만, 동 기간 동안 전년 대비 22%의 물동량이 감소했음에도 손익이 전년 대비 90% 개선됐음을 발표하였음
 - 연속 적자를 기록해 온 또 다른 선사 양밍은 상반기 2,549만 달러의 손실을 기록했는데, 물동량이 전년 동기 대비 12% 감소했지만 손익이 전년 대비 52% 개선된 것임
 - Ocean Network Express(ONE)는 당사 2분기(4~6월)에 1억 6,700만 달러의 이익을 냈는데, 이는 2018년 NYK, MOL, K-Line의 합병 이후 가장 높은 성과임

- ONE의 이러한 성과는 4~6월에 물동량이 20% 감소하고, 매출이 5% 감소했음에도 불구하고 달성한 것임
- 머스크 라인은 당사 2분기(4~6월) 매출이 전년 동기 대비 16% 감소했지만, 2분기 손익이 3억 5,900만 달러로 전년 동기 대비 3배 증가했다고 발표했음
- 하판로이드는 당사 2분기(4~6월) 매출이 전년 동기 대비 11% 감소했지만, 2분기 손익이 3억 1,400만 달러로 전년 동기 대비 2배 증가했다고 발표했음
- OOCL은 상반기 취급물동량이 330만 TEU로 전년 동기 대비 2.6% 감소했지만, TEU당 평균수익률 6% 증가, 상반기 매출이 34억 달러로 전년 동기 대비 3.2% 증가함
- Sea-Intelligence에 따르면 7월 이후 해운 선사들이 서서히 서비스를 복구하고 있지만, 4월과 5월 두 달 동안에만 400여 회의 운항이 취소됨
 - 주요 항로에서 선박을 축소함으로써 선사들은 수요 감소에 맞춰 공간을 조정할 수 있었으며, 운임을 인상하는 동시에 네트워크 비용을 절감할 수 있었던 것으로 평가됨
 - 하판로이드에 따르면 선적능력 대비 절반 이상 화물을 채울 수 있을 경우 출항하는 것이 선사에 이득인데, 큰 폭 물동량이 하락한 경우 선박량 철수가 이득이 됨
 - 머스크 라인에 따르면 상반기 낮은 벙커유 가격으로 2억 6천만 달러 절감, 적은 수의 항해를 통한 연료유 소비 및 네트워크 비용 감소로 1억 5천만 달러의 비용이 절감됨
 - 상반기 머스크 라인의 평균 운임은 전년 동기 대비 TEU당 4.5%, 하판로이드 평균 운임 3.1%, Zim 7.9%, ONE 7.0% 각각 상승함
- COVID-19 대유행으로 야기된 극단적인 시장 혼란을 극복하고 긍정적 재무성과를 얻을 수 있다는 점이 확인되면서 해운 기업들이 자신감을 가지게 되었음
 - Zim은 10월 초 시작되는 골든위크는 전통적인 성수기로, 3~4분기 경영성과는 더욱 개선될 수 있을 것으로 기대한다고 밝혔음
 - 수요 변화에 대응하는 선사들 간 공생 노력은 선사에 상당한 소기의 성과를 가져다주었으며, 운임 전쟁으로 시장점유율을 추구하던 과거 전략으로부터의 이탈을 촉진함
 - 알파라이너에 따르면 선사들은 앞으로 최소한 2~3년간 공생전략을 실시 할 가능성이 있으며, 동 기간에 1만 TEU 이상의 선박은 약 100척 투입될 것으로 전망됨

joc.com/maritime-news/container-lines/q2-results-reveal-emboldened-container-shippingindustry_20200821.html (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

COVID-19로 둔화되었던 북미 물동량 회복세 확인

- 아시아 18개국발 북미 서안착 7월 컨테이너 화물 수송량은 전년 동월 대비 0.4% 늘어난 165.2만 TEU를 기록하면서 10개월 만에 전년 동월 대비 증가한 실적을 기록함

- 가전 등을 중심으로 하는 중국발 물동량의 회복이 전체 실적을 밀어 올렸음. 중국발 7월 컨테이너 화물 수송량은 전년 동월 대비 3% 증가한 103만 7천 TEU로 15개월 만에 전년을 웃돌았음
- 다만 이러한 실적 개선은 COVID-19의 재확산을 우려하는 미국 측 수입업체가 수입을 앞당기면서 일시적으로 수요가 늘어난 것이라는 분석이 있음
- 7월 아시아발 북미착 컨테이너의 품목별 수출실적은 다음과 같음
 - 전자기기가 전년 동월 대비 20% 증가, 조제용 식료품, 음료, 알코올, 식초 등이 전년 동월 대비 38% 증가하는 등 물동량 회복에 기여함
 - 가구, 침구 등이 전년 동월 대비 3% 증가했으며, 특히 전자기기는 중국산 모니터, TV, 조리기구 등의 수출이 호조를 보였음
- 동남아시아국가연합(ASEAN: Association of Southeast Asian Nations)은 7월 전년 동월 대비 12% 증가한 33만 7천 TEU로 3개월 만에 전년 동월 대비 증가한 실적을 기록함
 - 특히 베트남은 전년 동월 대비 19% 증가한 17만 2천 TEU를 기록하면서 확연한 물동량 회복세를 보임
- 미국발 아시아 18개국착 5월 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 10% 감소한 53만 7천 TEU로 3개월 연속 전년 동월 대비 감소한 실적을 기록하였
 - 품목별로는 목재 펄프, 폐지, 섬유류 제품 등의 감소 영향이 큼
 - 지역·국가별로는 ASEAN이 5월 전년 동월 대비 15% 감소한 13만 TEU를 기록한 반면 중국이 전년 동월 대비 16% 증가한 18만 9천 TEU를 기록하면서 회복세를 보임

<https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-08-26> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

COVID-19 이후에도 감선·감편은 선사에게 유효한 전략으로 자리매김

- COVID-19로 급감한 물동량과 이에 대응하여 선복량을 빠르게 감축할 수 있는 선사 능력은 향후 운임 등락 예측을 위한 핵심 지표로 부상하고 있음
 - Sea-Intelligence에 따르면 COVID-19에 대응하기 위해 서비스 수를 줄이는 감편은 운임 하락을 방지하는데 실효적인 도움을 주고 있음
- 한태평양(아시아-북미항로) 물동량이 급증하면서 선사들은 8월 1일부터 9월 중순까지 북미 서안에 대한 감편 계획을 3회, 같은 기간 북미 동안 감편 계획은 3회만 발표함
 - 한태평양만큼 물동량 회복이 이루어지지 않은 아시아-유럽항로에서는 6월 이후에 실시되고 있는 189척의 감선 중 18척만 재투입되고 있음

- 아쉬운 점은 COVID-19로 인해 무역 거래 시 참조할 수 있는 통계 데이터, 특히 물동량 실적 데이터의 발표가 예년 대비 늦어지고 있다는 것임
 - 9월을 향해 가고 있는 현 시점에서 가용한 세계 컨테이너 물동량 통계는 2019년 동월 대비 3.8% 감소한 것으로 집계된 6월 실적임
 - 비공식 데이터이기는 하지만 미국 PIERS에 따르면 2020년 7월 세계 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 0.9% 증가하면서 거의 1년 만에 전년 동월 대비 증가를 기록함
- 머스크 라인은 COVID-19로 탄생한 신 생존전략인 감선·감편이 어떻게 보면 COVID-19 대응을 위한 단기전략이라기 보다는 '컨' 생태계를 위한 일종의 구조적 혁신이라고 언급함
 - 머스크 라인은 "선복량 확장 전략이 효과적이었는데, 왜 전략을 바꿔야 하는가" 의문이 제기될 수 있지만, 용량을 빼는 훨씬 간단한 방식으로 증익을 달성할 수 있다고 언급함
 - 아시아발 미국 서안·동안착 스팟운임은 치솟고 있으며, 아시아-유럽 운임도 작년 같은 시기와 비교해 30% 이상 높은 수준을 유지하고 있음
 - 머스크 라인은 COVID-19 이후에도 감선·감편 전략이 선사에게 여전히 유효한 전략으로 자리매김할 수 있다고 전망함

joc.com/maritime-news/capacity-cuts-q3-precursor-flat-volume-analyst_20200824.html (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

■ 해운업 운임 상승이 경제 회복에 부정적 영향을 준다는 주장이 제기

- 바이러스 대유행으로, 영업정지, 무역침체의 여파 속에서 컨테이너 정기선 산업이 기록적인 고운임을 기록할 것이라고 전망한 사람은 없음
 - 아시아발 미국 서부 해안착 스팟운임은 이미 TEU당 3,000달러 선을 돌파했음
- 대부분 산업이 고전을 면치 못하고 있을 때 선전하는 해운업에 대해 다수는 이러한 현상이 이례적인 것이라고 평가하고 있으며, 실제 선사들의 경영실적이 개선되었음
 - 감소하는 물동량에 대응하기 위해 항로별 투입 선박을 줄이고(감선), 제공 서비스 수 자체를 줄이면서(감편) 이익을 창출하는 스킴(scheme)임
 - 다만 대기업 선사들이 중소 화주들의 희생을 통해 사세를 번창하고 있는 것은 아닌지에 대한 의문이 제기되고 있음
 - 해운이 일각의 차원에서 경제 회복의 걸림돌로 비춰지고 있으며, 경쟁 당국들이 곧 해운 선사들의 가격 담합 여부를 조사하게 될 것이라는 전망이 제기되고 있음

- 운임이 급등했다는 것은 의심의 여지가 없으며, 해운업에 한정 짓는다면 운임 급등은 마치 대부분의 정부가 바라던 V자 모양의 회복을 보여줬음
 - FEU 기준 아시아에서 미국 서부 해안까지의 운임은 3개월 전 1,500달러에서 8월말 현재 약 3,080달러에 달함
 - 해운업은 2009년과 2016년에 큰 부진을 겪었는데, 2016년에는 한진해운이 파산하고 머스크 라인이 동년 3/4분기에만 15억 달러의 손실을 보고하기도 했음
 - HMM은 컨테이너 처리량이 전년 동기 대비 21% 감소했음에도 불구하고, 4월부터 6월까지 281억 원의 분기 최종순이익을 기록했다고 밝혔음
 - 머스크 라인의 Soren Skou CEO는 물동량이 아니라 이윤을 추구하는 것이야말로 해운업이 격려를 받을 만한 것이지 비판받을 행위가 아니라고 최근 강경하게 주장하였음
 - COVID-19는 선사들의 효과적인 선대 관리가 그들에게 이익을 가져다 줄 수 있음을 보여주는 일종의 test-bed 역할을 하고 있음

tradewindsnews.com/opinion/box-freight-rates-soar-but-lines-better-not-overplay-their-hand/2-1-863743 (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	하락 유력	하락 유력
시계열 모형	혼조세	상승 기대	상승 기대

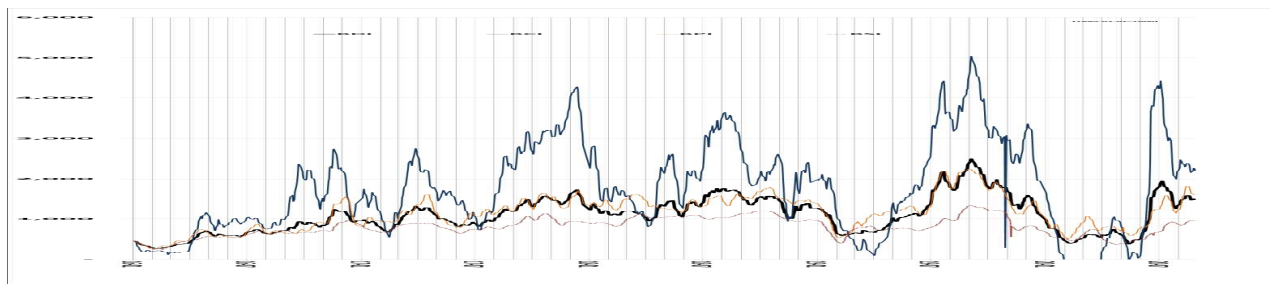
주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%~90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외
 2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(08.28)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,502	(-48)	393	1,956	911	595	2,518	1,355
	케이프(5TC)8	18,677	(-433)	1,992	33,760	10,959	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	13,266	(-1,107)	3,345	15,079	7,468	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,571	(85)	4,208	10,617	6,947	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	8,182	(692)	2,142	8,292	4,592	4,198	10,067	7,188
	케이프	16,375	(-250)	10,125	19,750	14,546	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	14,075	(125)	9,625	14,125	11,617	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,625	(-)	8,250	10,625	9,610	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,750	(-)	8,000	9,750	9,029	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(08.28)							
		2020년 9월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	22,652	(1,163)	19,884	(1,121)	13,905	(283)	13,159	(112)
	파나마스(4TC)	14,015	(1,058)	13,028	(563)	10,096	(168)	9,163	(66)
	수프라막스(10TC)	11,409	(120)	10,785	(98)	9,132	(96)	9,079	(65)
	핸디(6TC)	7,963	275	7,196	(202)	6,669	(56)	6,569	(38)

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('20.08.24~'20.08.28)

■ 대두 등의 곡물 물동량이 시장에 유입되고 있으나, 운임 상승을 견인하기에는 아직 역부족

케이프선 주간평균운임은 전주대비 2.2% 하락한 18,677달러/일을 기록함. 일일운임추이를 살펴보면 월요일에 상승출발해 다음날인 화요일에 19,013달러/일을 기록한 이후 연일 하락하며 금요일에 18,394달러/일을 기록함. 중국의 철광석 수요를 바탕으로 서호주와 브라질발 중국항 항로 운임이 상승하는 모습을 보이는 것으로 나타나, 주간 평균 운임 상승을 견인하기에는 역부족이었음. 한편 1월에서 7월까지 중국이 수입한 니켈 원광 물동량이 전년대비 33% 줄어든 1,730만 톤임. 보크사이트는 전년대비 11% 늘어난 6,930만 톤인 것으로 나타남. 파나마선 주간평균운임은 전주대비 8.3% 하락한 13,266달러/일을 기록함. 한주 내내 13,000달러 초반대를 기록함. 선박공급이 수요를 초과하면서 운임이 하락한 것으로 나타나, 미국 걸프지역에서 대두 수출이 본격화 될 것이라는 소식과 흑해를 중심으로 선박에 대한 수요가 증가할 것이라는 긍정적인 소식이 전해지고 있음. 수프라막스선 주간평균운임은 전주대비 0.8% 상승한 10,571달러/일을 기록함. 일일 운임 변화를 보면 10,500달러대를 중심으로 상승과 하락을 반복하는 모습을 보임

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

이번주 케이프선 운임이 상승할 것으로 예상되며, 파나마선과 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

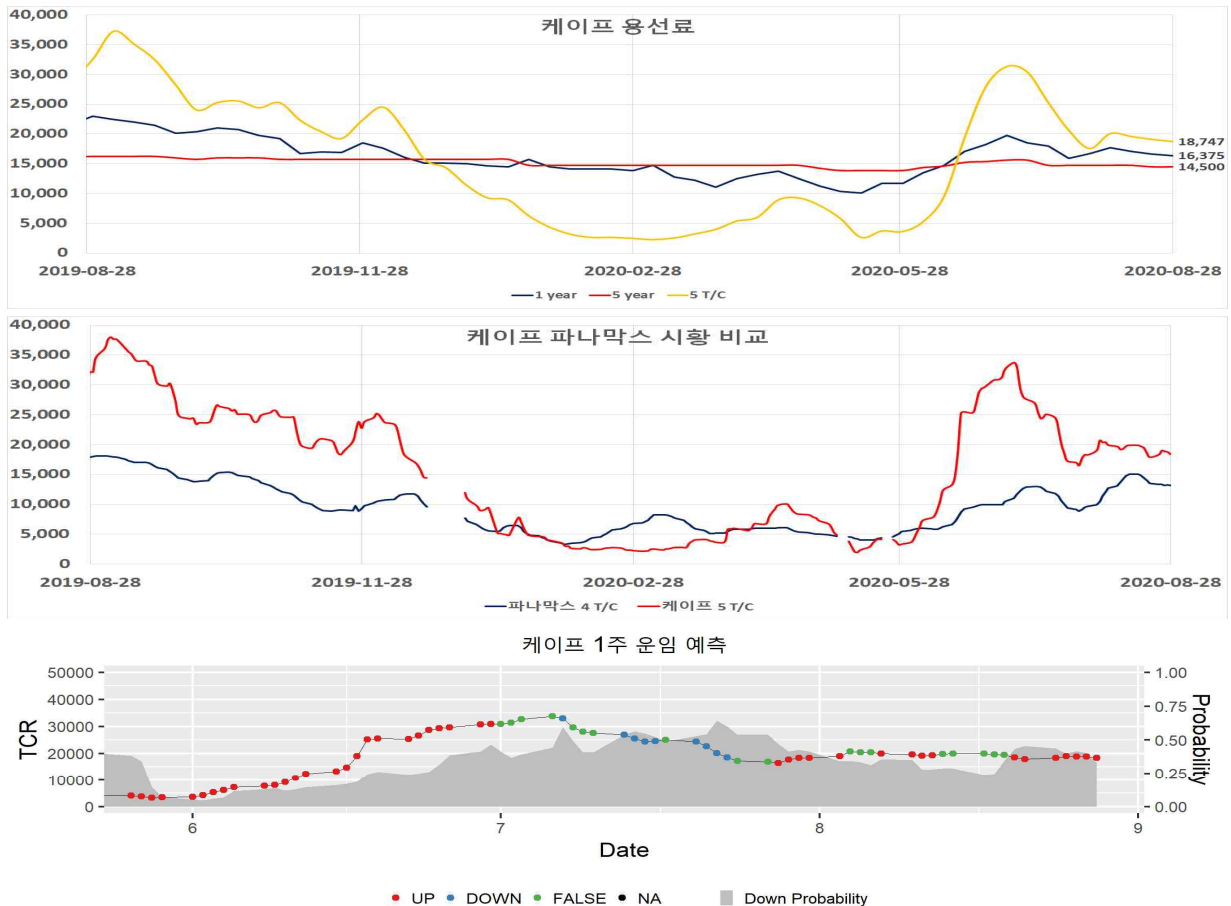
- (케이프 이동평균) 운임이 약보합세를 보이는 이동평균선에 근접해 회귀와 이탈을 반복 중임
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 소폭 상승할 것으로 보임



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 장기용선료는 횡보 중이며, 스팟운임과 단기용선료의 유사한 추세를 보임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 케이프선과 파나마크스선간 운임 차이가 지난주와 비슷함
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 보임

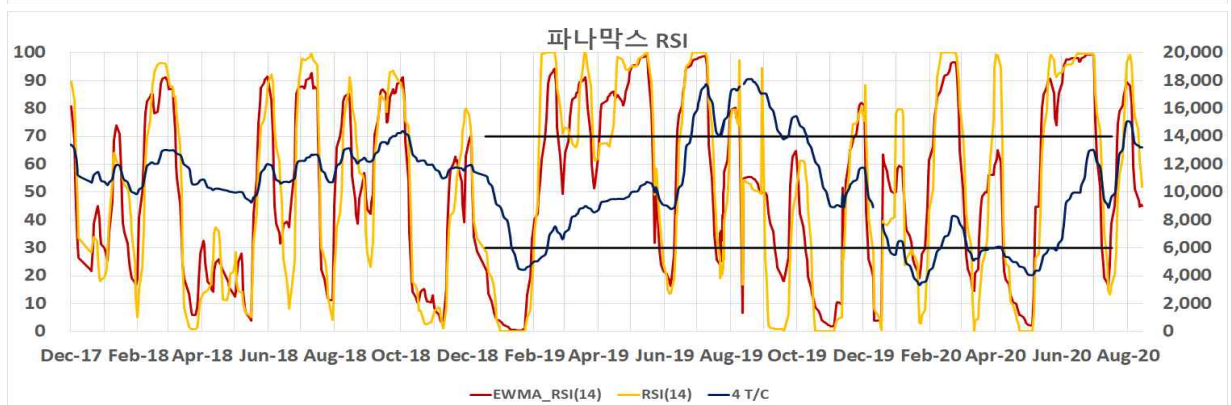
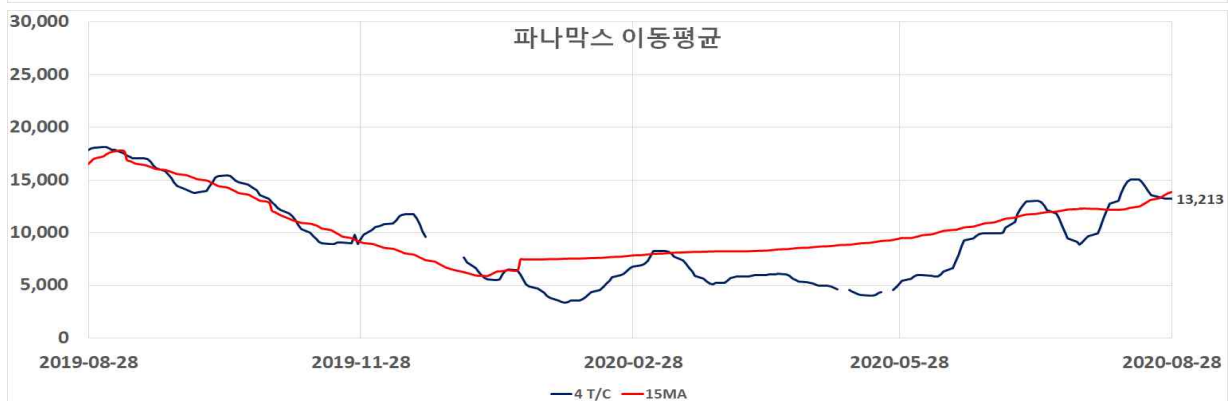


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	08.24	08.31	56.17	43.83
	08.25	09.01	50.08	39.92
	08.26	09.02	58.08	41.92
	08.27	09.03	59.89	40.11
	08.28	09.04	66.97	33.03
	8월 4주	9월 1주	60.24	39.76

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

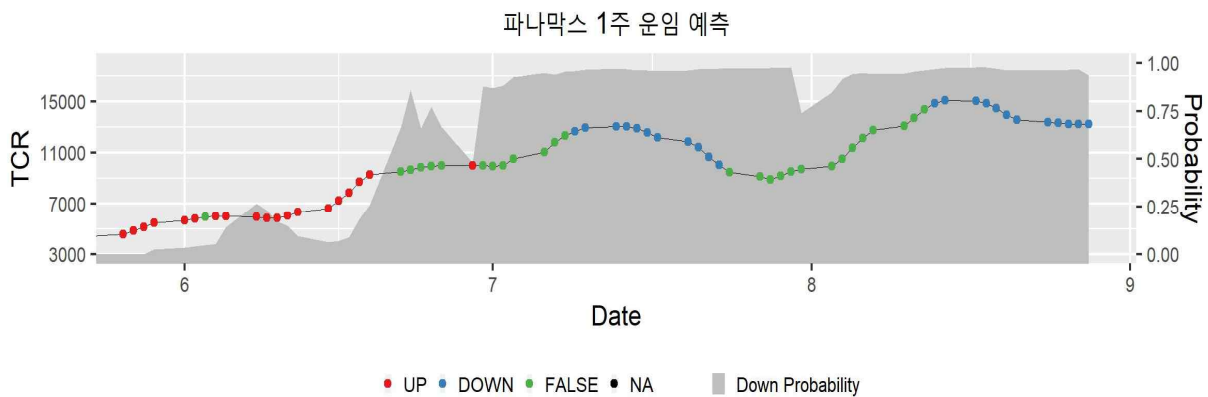
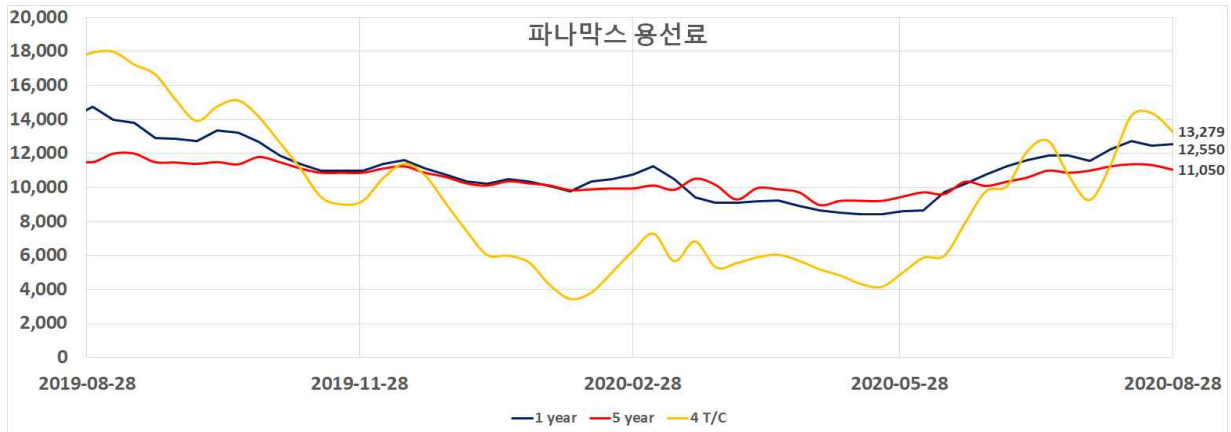
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 상승추세를 보이는 반면 스팟운임은 횡보 중임
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 하향 돌파함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 보임



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 단기용선료는 소폭 상승했으며, 장기용선료는 하락함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

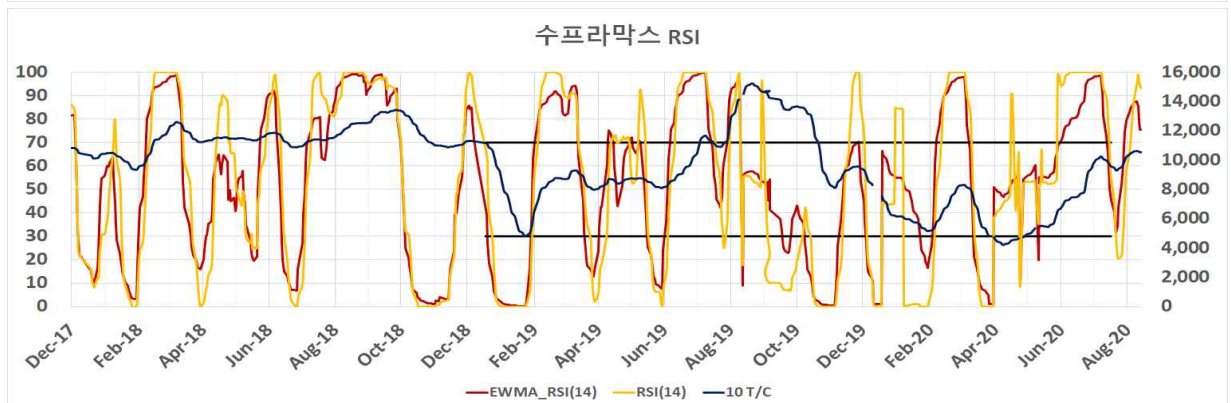
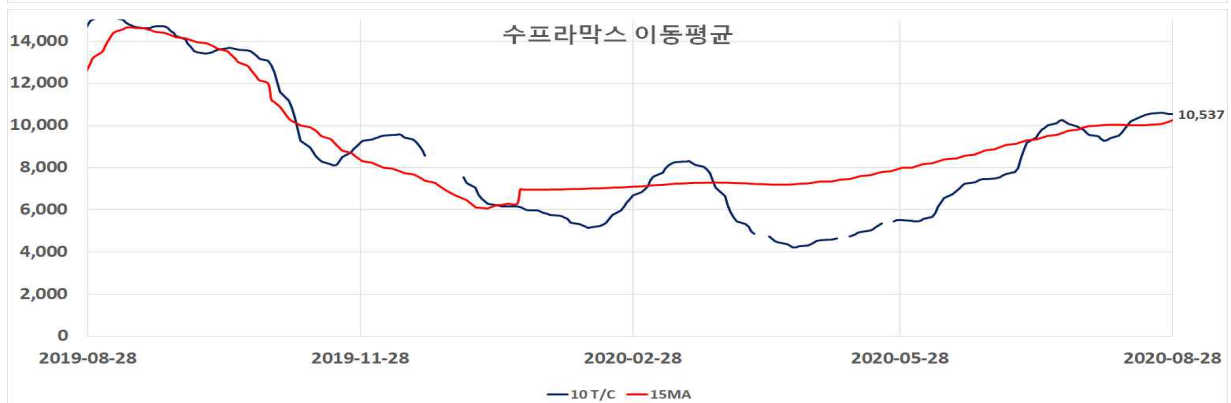
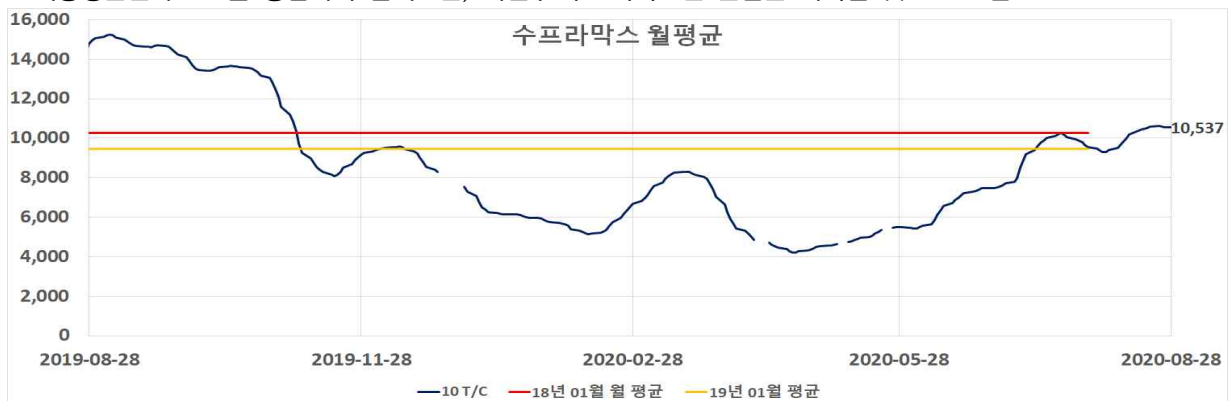
* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	08.24	08.31	3.87	96.13
	08.25	09.01	3.87	96.13
	08.26	09.02	3.37	96.63
	08.27	09.03	3.29	96.71
	08.28	09.04	6.29	93.71
	8월 4주	9월 1주	4.14	95.86

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

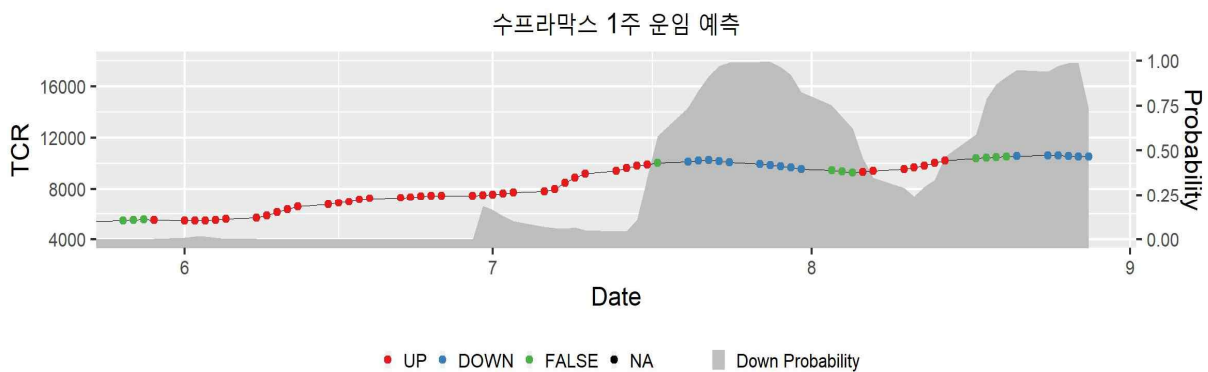
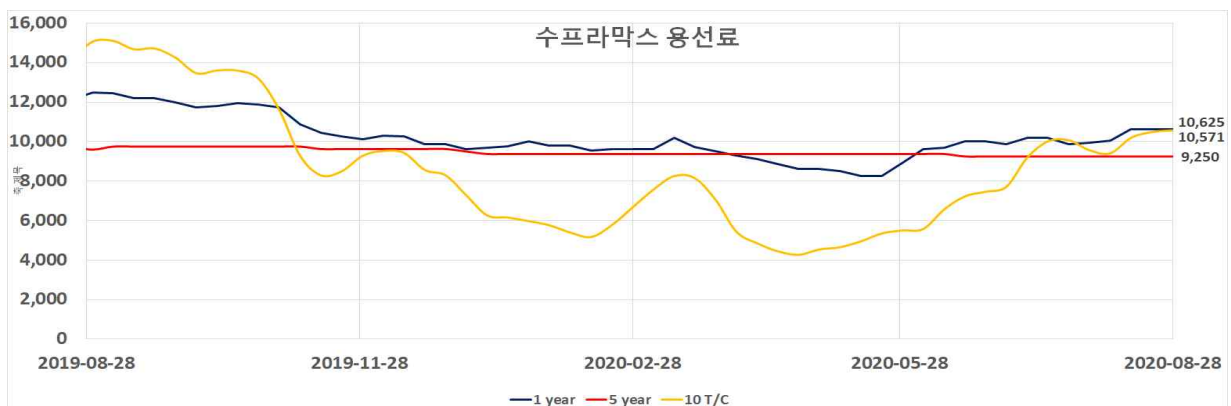
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임이 이동평균선을 상회 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파한 후 상승세가 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 보임



- * 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) 장단기용선료가 일정 수준을 유지함
- (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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

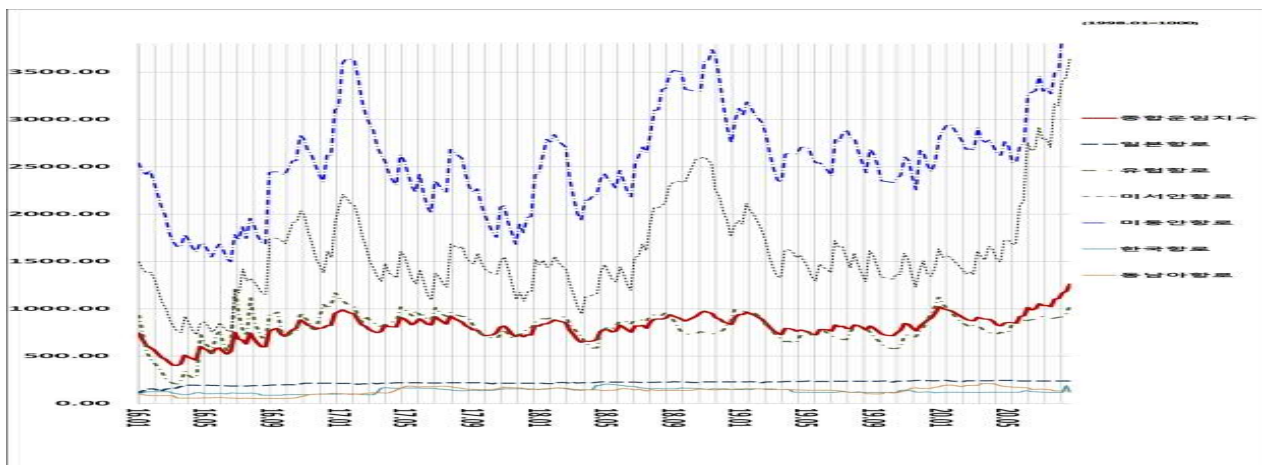
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	08.24	08.31	6.04	93.96
	08.25	09.01	2.98	97.02
	08.26	09.02	1.29	98.71
	08.27	09.03	1.18	98.82
	08.28	09.04	27.00	73.00
	8월 4주	9월 1주	7.70	92.3

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 79.55 상승한 1,263.26을 기록함

컨테이너 운임지수는 전주대비 상승하여 1,263.26을 기록하여 전년 동시점 819.65 대비 400 이상 높은 수준을 기록함. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 92달러/TEU 상승한 1,029달러를 기록했으며 아시아-북미항로(미서부 기준) 운임은 198달러 상승한 3,639달러/FEU를 기록함. 아시아-미 서부 운임은 전년동시점 대비 2배 이상 높은 수준임(2019년 35주차 운임: 1,615달러/FEU) 7월 아시아-북미 항로의 컨테이너 물동량이 전년수준으로 회복되었으며 8월 실적도 양호할 것으로 기대되는 상황임. 계절적 성수기와 예상보다 높은 수요로 인해 일부 구간에서는 선사들의 공급량을 초과하여 적재율이 100%를 상회함. 올해 2분기 실적 발표 결과 글로벌 선사들의 처리실적은 대부분 하락했으나 경영실적(수익성)은 양호한 것으로 나타남. 이러한 실적이 가능한 것은 선사들의 학습효과가 크게 작용한 것으로 추정됨. 과거 2016년과 같이 시장점유율 상승을 위한 과도한 운임경쟁은 결과적으로 선사보다는 화주에게 이익이 돌아갈 수밖에 없음. 10월 국경절 이후 운임 급락을 전망하는 전문가들도 있으나 선사 간 카르텔이 계속 이어질 경우 과거 대비 높은 운임을 이어갈 가능성도 있음. 이러한 높은 운임이 지속될 경우 화주의 비용이 증가하게 되어 운임은 금융위기 이전 수준으로 회귀할 수 있음. 어쩌면 화주-선사 간 상생편드를 추진하여 산업간 협력을 공고히 할 수 있는 기회일 수도 있음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

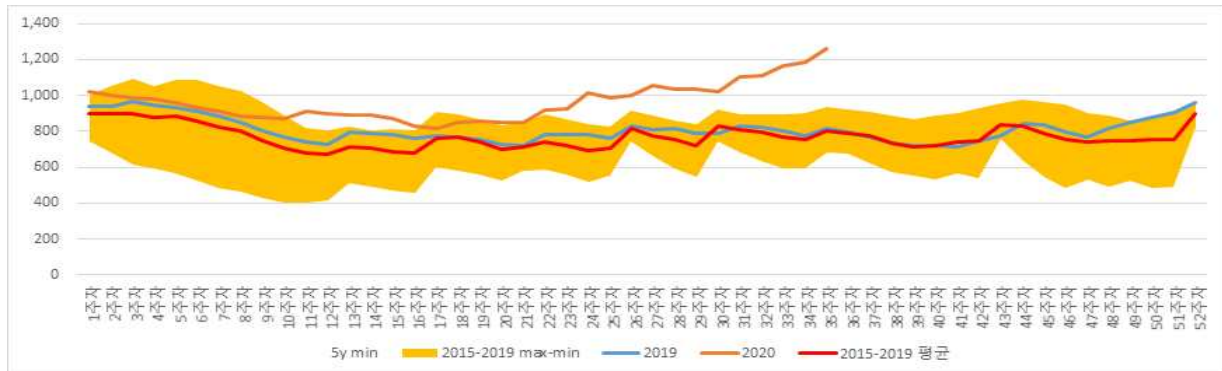


자료:상해항운교역소

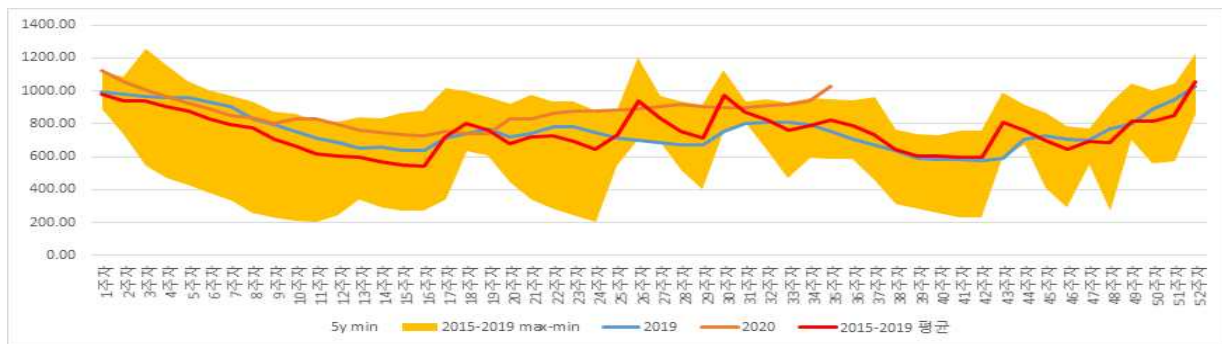
	금주 (전주비)	2020년			2019년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장 (08.28)									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	1,263.26	(79.6)	818.16	1,263.26	966.07	715.97	968.07	810.92
	유럽항로(\$/TEU)	1,029	(92.0)	725.0	1,124	869.30	580.0	1,027	759.66
	미서안항로(\$/FEU)	3,639	(198.0)	1,361	3,639	2,120.61	1,229	2,114	1,525.32
	미동안항로(\$/FEU)	4,207	(254.0)	2,542	4,207	3,028.67	2,256	3,187	2,633.67
	한국항로(\$/TEU)	118	(-)	116.0	188.0	122.18	112.0	153.0	128.37
	일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	239.55	219.0	244.0	233.38
	동남아항로(\$/TEU)	132	(-)	131.0	211.0	172.15	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	497.0	773.0	638.0	591.0	807.0	709.0	

4. 컨테이너 기술적 분석

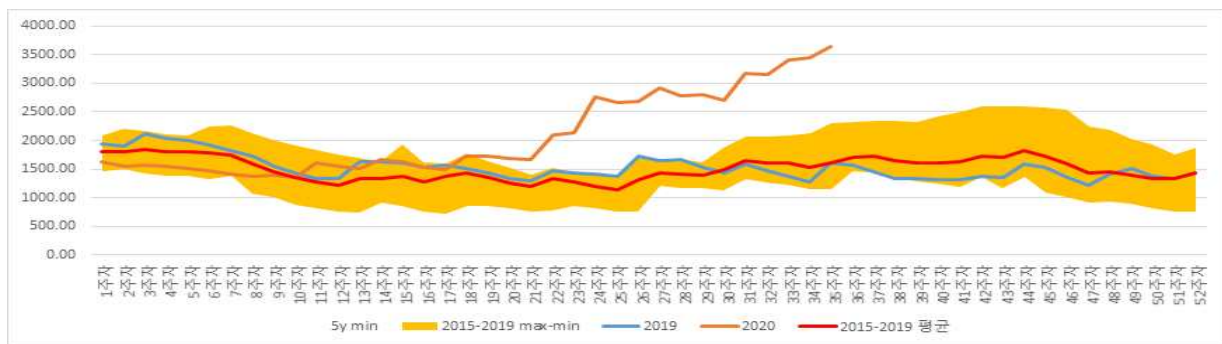
- SCFI 지수는 원양항로의 급등 이후 피로감으로 보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 900달러/TEU 이상의 보합세를 유지할 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 계절적 추이로 볼 때 강보합세를 유지할 것으로 예상됨



* 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 추정이 가능함

5. 탱커 - 주간 동향

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

■ 8월 다섯째 주 원유선 시장, 불확실성 지속

금주 대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) WS은 올해 최저치인 29.9로 전주(32.7) 대비 2.8p(8.5%) 하락함. 3주 연속 2020년 최저치를 기록하면서 하향 추세가 이어짐. 유조선 시장은 불확실성이 커지고 있는데, 영국의 해운시황분석 전문기관인 MSI(Maritime Strategies International)는 2020년 남은 기간과 적어도 2021년 1분기까지 시장 하향 추세가 이어질 것으로 전망함

MSI는 올해 3분기 아프리카막스급의 1년 용선물 평균 수익이 일일 19,900달러에 그칠 것으로 예상하고 있음. 2020년 상반기 유조선 시장은 COVID-19의 대유행에도 불구하고 호황을 누렸으며, 최근 원유 소비가 늘어나고 있지만 부유식 저장소에 저장됐던 물량이 우선적으로 소진되면서 용선시장에 선박이 투입되어 올해 남은 기간 유조선 시장은 불확실해 보임

MSI에 따르면 석유 및 제품 부문의 7월 전 세계 소비 실적이 여전히 저조한 가운데 석유수출국기구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries +)의 감산 이후 유조선 시장은 물동량 부족으로 더욱 압박을 받고 있음. MSI는 세계 원유 소비의 감소폭이 역대 가장 큰 현실을 인지해야 하며, 유조선 시장에 긍정적 재료들이 발생하지 않는 한 당분간 시장은 고전을 면치 못할 것이라고 덧붙였음

MSI는 "COVID-19에도 유조선 시장을 지지한 주요 분야 중 하나가 부유식 저장소이며, 부유식 저장소에 저장된 물동량이 여전히 정상 수준 보다 높은 수준임. 다만 원유 소비 증가 등 시장 펀더멘털(fundamental)이 좋아지면서 부유식 저장소가 하나 둘씩 해체되고 있으며, 이로 인해 용선시장에 선박 과잉 현상이 발생하고 있다"고 설명함. MSI는 당분간 유조선 시장의 하향 추세가 지속될 것으로 예상하고 있으며, 소비가 진작되어 물동량은 증가하지만 용선시장에 풀리는 선박량이 대거 늘어나 오히려 시장이 하락할 수 있다고 전망함

MSI는 "소비 진작으로 산유국들이 출하량을 끌어올리는 과정에 있지만, OPEC+의 생산량 감축은 여전히 유효할 것"이라고 언급함. MSI는 2020년 상반기 미국 원유 생산량이 가파르게 줄었는데, 3분기 이후 미국 정유사 출하량이 늘어나고 있는 점은 시장 회복에 긍정적 재료라고 덧붙였음. MSI는 "아시아, 유럽, 미국을 포함한 대부분의 지역에 부유식 저장소가 산재해 있다. 원유 소비가 늘어나면 기존 저장소에 저장되어 있던 물량부터 소비가 되는데, 일거에 저장 물량이 출하되면 용선시장에 선박이 투입되면서 시장의 추가적 하락이 발생할 수 있다. 특히 중국, 미국 등 부유식 물량이 일거에 감소할 수 있는 회색 지역(grey area)을 중심으로 스팟운임의 둔화 가능성이 있다"고 설명함

한편 TradeWinds는 중국 수출입 물동량 급증으로 인한 항만 정체로 VLCC 대기 척수가 늘어나면서 용선시장에 투입되는 VLCC가 줄어드는 효과가 발생하고 있으며, 이는 단기적으로 시장에 도움이 될 수 있다고 언급함. TradeWinds는 COVID-19로 정체되었던 소비가 늘어나면서 중국 이외의 아시아 국가들, 미국, EU 등의 항만에서도 상당한 수준의 정체가 발생하기 시작했다고 덧붙였음. TradeWinds는 "이번 항만 정체는 부유식 저장소와 마찬가지로 시장에 긍정적 영향을 줄 수 있다. 다만 그 효과는 일시적일 것"이라고 언급함. 8월 중국 항만에서 정체가 발생하면서 VLCC 입출항에 평소보다 더 많은 시간이 소요되고 있으며, 중국 항만 인근 30여척의 VLCC들이 통상적인 소요 시간 대비하여 10일 이상 추가 대기하는 경우가 발생하고 있음

■ 8월 다섯째주 제품선 시황, 약보합세

금주 MR(Medium Range) WS은 88.0으로 전주(89.1) 대비 1.1p(1.2%) 하락

Clarksons Platou에 따르면 COVID-19와 Opec+ 감산이라는 시황에 마이너스(-) 영향을 주는 요인이 있음에도 불구하고, 제품선 시황은 원유선 시황과 달리 반등 추세를 보이고 있음. Clarksons Platou는 7~8월 원유선 시장이 계속적으로 운임 하락 추세를 보이는 것과는 대조적으로 제품선 시황의 상승 가능성이 있다고 전망함. 동사는 제품선 스팟운임이 반등 조짐을 보이고 있다고 언급하였으며, 특히 전 세계적으로 석유제품 소비가 늘어나고 있다고 덧붙였다

영국의 대형 해운·물류 컨설팅사 Clarksons의 투자은행 계열사인 Clarksons Platou는 최근 미국 걸프만에서의 액체화물 수출 증가가 LNG 운반선 시황뿐만 아니라 제품선 시황에도 긍정적인 원동력이 되고 있다고 언급함. 석유제품 수요 개선은 제품선 시황 회복에 부응할 수 있으며, 정유사들이 기존 원유 비축량을 활용해 석유제품 생산량을 늘릴 것이기 때문에 유조선 시장 회복은 제품선 부문에 의해 주도될 가능성이 있음. 다만 Clarksons Platou는 "몇 주 전만 해도 제품선 시황 회복이 시작될 것이라고 예상하지 못했다. 최근의 운임 상승이 진정한 시황 회복을 의미하는가는 좀 더 지켜봐야 한다"고 지적함. 한편 런던 애널리스트들은 "제품선 운임이 몇 주째 상승 추세를 보이고 있는 점을 주목할 만하다"고 언급하였음. 8월 들어 계속적으로 상승하고 있는 제품선 시황은 제품선 선주사들의 4분기 실적이 예상보다 높은 수준을 달성할 가능성이 있음을 시사하는 것임

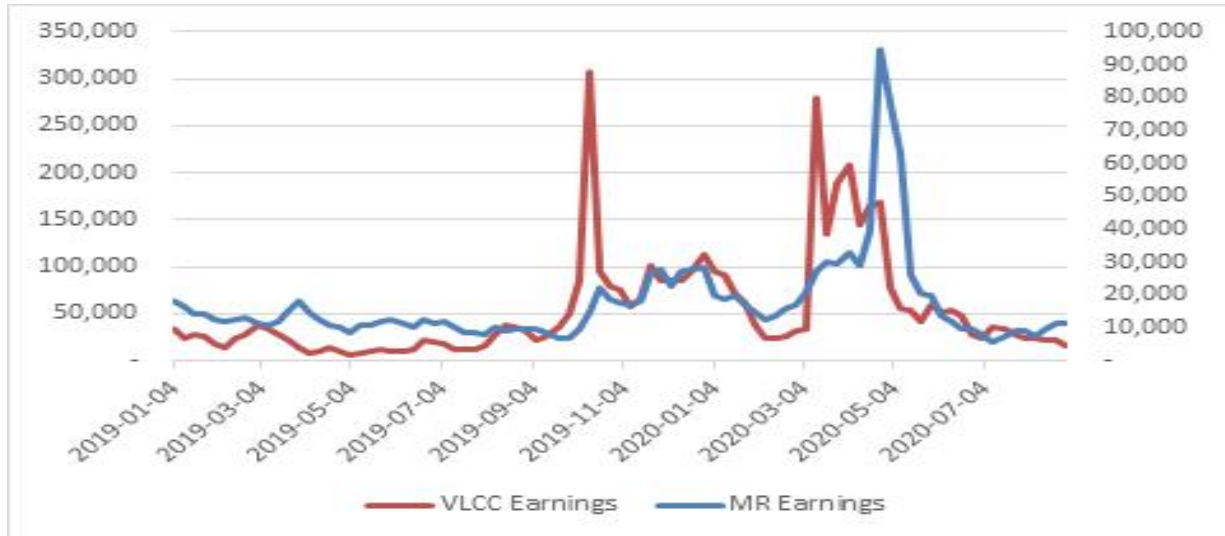
Clarksons Platou는 LR(Long Range)과 MR(Medium Range) 제품선 시장에서 물동량 대비 투입 선박량이 적은 긴축 기조가 이어지면서 시황 상승 흐름이 이어지고 있다고 언급함. LR1 스팟운임은 일일 1만 7,500달러, MR 스팟운임은 일일 1만 6,000달러를 기록하고 있는데, 이는 5월 말이나 6월 초 이후 최고치 운임을 기록한 것임. MR의 경우 7월 초 2020년 최저치 운임을 기록했었는데, 이후 대서양 항로(북미-EU)에서의 활동 증가로 반등하면서 시황이 개선되고 있음. Clarksons Platou는 "8월 들어 시황 상승 기류는 LR 시장까지 확산됐으며, 이는 최근 중동에서 스팟수요가 크게 늘은 점에 기인한다"고 언급하였음

미국의 에너지정보국(EIA: Energy Information Administration Administration) 보고서에 따르면 미국의 석유제품 수출은 8월 14일 기준 일일 560만 배럴(bpd: barrel per day)로 4월 이후 최고 수준을 기록하고 있으며, 이는 2020년의 역사적 유가 하락 이전의 평균 일일 수출량과 동일한 수준임. 미국 걸프만의 석유제품 출하량은 8월 들어 상승 추이를 나타내고 있음

Clarksons Platou는 미국의 대중국 석유제품 수출이 계속적으로 증가하고 있다고 언급하고, 4분기에 석유제품 운임이 강세를 보일 수 있다고 전망함. 한편 MSI는 Clarksons Platou와 달리 장래 유조선 시황 전망에 대해 낙관적이지 않음. MSI는 8월 제품선 시황 개선은 아시아, 미국, 유럽의 항만 정체로 인해 일시적으로 상승한 것이며, 4분기에 다시 운임이 하락할 것으로 예상한다고 전망함.

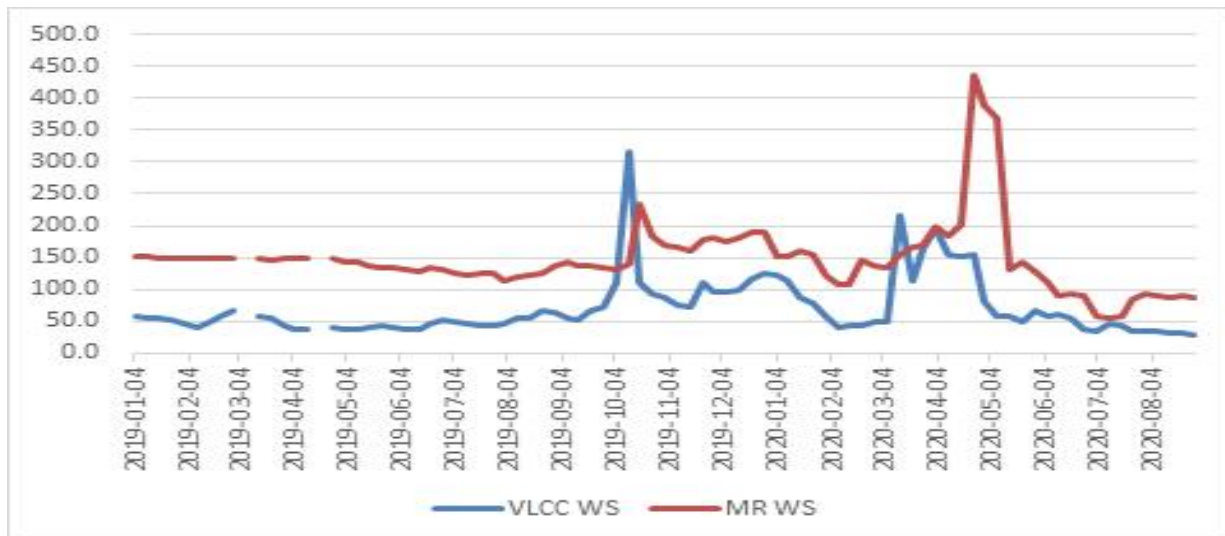
MSI는 "OPEC+ 감산으로 7월 내내 원유선과 제품선 운임이 하락하는 등 유조선 시장 전체가 압박을 받고 있다"고 언급함. MSI는 지난 5월 제품선 스팟운임이 기록적인 강세를 보이고 있는 시점에서 1년물 제품선 평균 용선료가 일일 3만 2,400달러에서 일일 2만 1,600달러까지 하락할 수 있다고 전망하는 등 비교적 정확한 예측을 한 바 있음. MSI는 전 세계 석유 수요가 역사적 최저치를 기록하고 있는 현실을 감안할 때 지속 가능한 시황 회복을 기대하기 어려우며, 제품선의 경우 적어도 2021년 1분기까지 시황이 둔화되면서 하향 추세가 지속될 것으로 전망함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



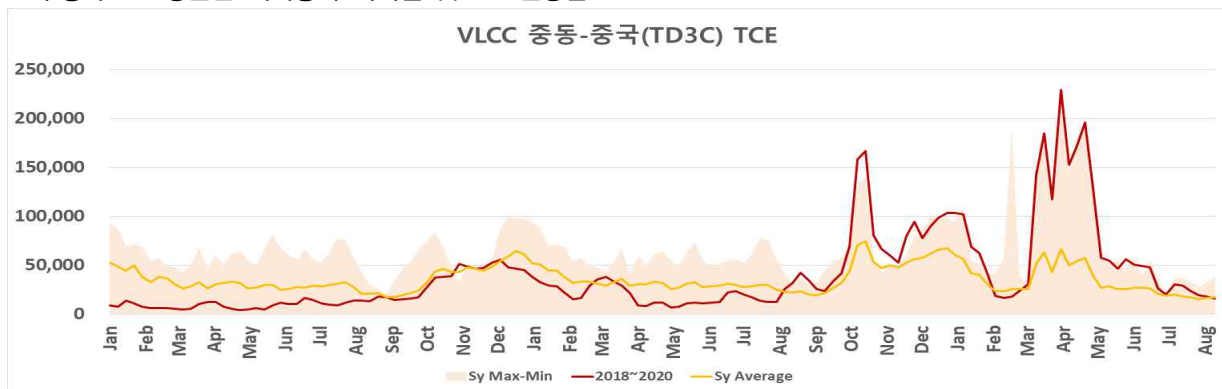
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(8.28)							
Average Earnings	TD3C	13,465	(-1,969)	11,520	250,354	67,552	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	9,684	(1,650)	2,664	79,699	19,650	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	36,000	(-)	30,000	80,000	46,307	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	14,000	(-)	13,000	20,000	15,250	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	29.9	(-2.8)	29.9	217.5	76.6	36.0	315.0	66.6
	MR	88.0	(-1.1)	55.5	437.2	146.4	114.2	235.0	148.0

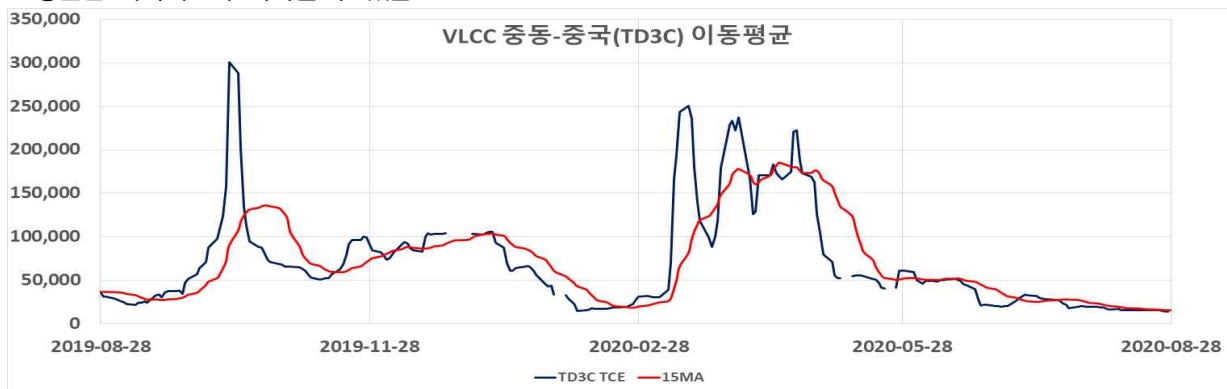
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4월 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

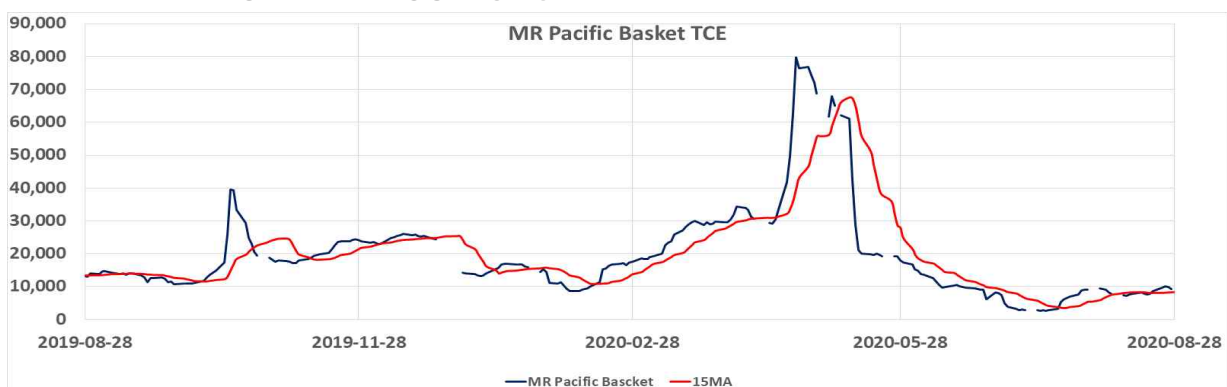
- 운임 추세선(붉은색)과 이동평균선(과거 5년 평균) 간의 차이가 거의 없는 보통갭(common gap) 패턴이 관찰되는데, 보통갭은 횡보국면에서 자주 나타나는 패턴으로 일반적으로 갭이 발생한 가격대가 지지선 역할을 수행하므로 당분간 저시황이 이어질 것으로 전망됨



- 수익 추세선(붉은색)의 경우 15일 이동평균선상의 저점이 계속해서 이전의 저점보다 낮아지는 OBV(On Balance Volume) 음선 패턴을 보이는데, 이처럼 장기추세가 음선형인 경우 매도세가 매수세를 상회하여 당분간 하락기조가 이어질 수 있음



- 제품선 추세선은 전 저점에서 파동운동을 반복하고 있는 반면 15일 이동평균선의 고점이 몇 주간 계속 상승하고 있는데 이는 향후의 완만한 상승과 강세장이 이어질 수 있음을 예고하는 것임



6. 중고선 시장

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

- 8월 28일 BDI는 1,488로 8월 21일(1,481) 대비 7p(0.5%) 증가. 8월 21일 건화물선 중고선 지수는 20.85로 10주 동안 변동이 없음. BDI는 1,500대에서 횡보하는 형국임



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 8월 SCFI 평균은 1,180.57p로 전주 1,153.00 대비 27.56p(2.3%) 증가하며, 감선·감편에 따른 시황 상승이 이어짐. 7월 평균(1,049.96) 대비 130.60p(12.4%) 높음. 2019년 8월의 SCFI는 810.22였음. 8월 컨테이너선 중고선 지수는 35.27로 7월 대비 변동이 없음



2020년 8월(8월 1일~28일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 8월 시황 회복을 배경으로 전 선종을 대상으로 중고선 거래가 활발히 수행되었음

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Tanker	Bag Meur	2000	306,324	DWT	2020-08-28	22.00	Dixstone Holdings	Clients of Equatorial Marine
Bulk	Cape Daisy	2006	203,153	DWT	2020-08-27	13.00	K-Line	Singaporean interests
Bulk	Explorer	1996	47,639	DWT	2020-08-27	2.00	Eddie Steamship Co.	Chinese interests
TankChem	Nord Andes	2011	49,962	DWT	2020-08-27	21.00	Norden A/S	Clients of Xintong
Bulk	Tete Oldendorff	2011	180,912	DWT	2020-08-27	19.50	Oldendorff Carriers	Greek interests
Bulk	Jubilant Excellence	2013	181,415	DWT	2020-08-26	24.50	Nissen Kaiun	European interests
Tanker	Minerva Astra	2001	105,946	DWT	2020-08-26		Minerva Marine	Undisclosed interests
Bulk	Tai Promotion	2004	77,834	DWT	2020-08-26	6.75	Taiwan Navigation	Undisclosed interests
Bulk	Ikan Bagang	2009	83,651	DWT	2020-08-25	12.50	Pacific Carriers	Undisclosed interests
Tanker	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3128*	2020	158,000	DWT	2020-08-24	126.95	Ciner Denizcilik	Clients of CSSC Shpg Leasing
Tanker	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3127*	2020	158,000	DWT	2020-08-24		Ciner Denizcilik	Clients of CSSC Shpg Leasing
Bulk	Adventure III	2019	62,534	DWT	2020-08-21	24.25	Bulkship Management	Clients of Meghna
Bulk	Agri Marina	2008	76,596	DWT	2020-08-21	10.00	China Minsheng Trust	Undisclosed interests
Bulk	Cas Avanca	2009	55,561	DWT	2020-08-21	7.50	Peter Dohle	Indonesian interests
Container	Domingo	2001	3,739	TEU	2020-08-21	5.60	Performance Shipping	Clients of MSC
Bulk	Lowlands Erica	2007	176,862	DWT	2020-08-21	15.00	Miyazaki Sangyo	Clients of Alberta
Bulk	Stargate	2011	28,221	DWT	2020-08-21	6.00	Eastern Pacific Shpg	Greek interests
Tanker	Super Lady	2000	105,528	DWT	2020-08-21	11.00	Eastern Med	Middle Eastern interests
Bulk	Western Monaco	2016	81,112	DWT	2020-08-21	18.00	Nisshin Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Crystalgate	2010	28,183	DWT	2020-08-19	6.20	Eastern Pacific Shpg	Vietnamese interests
Bulk	Fukuyama Star	2017	64,012	DWT	2020-08-19	21.50	Kambara Kisen KK	Japanese interests
Bulk	Maple Ocean	2012	28,406	DWT	2020-08-19	8.00	Sugahara Kisen	Undisclosed interests
Bulk	Selinda	2013	34,236	DWT	2020-08-19	8.85	John T. Essberger	Clients of Nordic Hamburg

Bulk	Sideraki	2002	46,673	DWT	2020-08-19		Thalkat Shipping	Undisclosed interests
Tanker	Sonangol Kizomba	2001	159,165	DWT	2020-08-19	16.00	Sonangol	Chinese interests
Bulk	Star Aqua	2011	28,225	DWT	2020-08-19	6.70	Norfes Marine	Undisclosed interests
Bulk	Valentina	2001	28,290	DWT	2020-08-19	3.50	Amadeus Bulk	Undisclosed interests
Bulk	China Steel Growth	2002	175,775	DWT	2020-08-17	9.00	China Steel Express	Hong Kong interests
Bulk	Hongxin Ocean	2012	32,484	DWT	2020-08-17	6.95	Hongxin Ship Mgmt	Chinese interests
Container	Isobel	2010	1,732	TEU	2020-08-17	5.50	Schulte Group	Clients of Simatech
Bulk	Westgate	2011	28,202	DWT	2020-08-17	6.00	Eastern Pacific Shpg	Greek interests
Container	N/B Zhoushan Changhong 712	2020	1,756	TEU	2020-08-14	17.60	Zhoushan Changhong	Singaporean interests
Offshore	Skandi Giant	2002	16,315	HP	2020-08-13	2.00	NorSkan Offshore	Clients of Hai Duong
Bulk	SAM Hawk	2013	57,599	DWT	2020-08-12	10.00	SAM SA	Turkish interests
Dry Genl	Shun An 89	2002		DWT	2020-08-12		Anqing Shun'an Shpg	Chinese interests
Offshore	Hermit Brilliance*	2009	12,228	HP	2020-08-12		Hermitage Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Hermit Baron*	2009	12,228	HP	2020-08-12		Hermitage Offshore	Undisclosed interests
Tanker	V. Prosperity*	2020	299,682	DWT	2020-08-10	360.00	Sinokor Merchant	Clients of SK Shipping
Tanker	V. Advance*	2019	299,682	DWT	2020-08-10		Sinokor Merchant	Clients of SK Shipping
Tanker	V. Harmony*	2019	299,682	DWT	2020-08-10		Sinokor Merchant	Clients of SK Shipping
Tanker	V. Glory*	2019	299,682	DWT	2020-08-10		Sinokor Merchant	Clients of SK Shipping
Tanker	Advantage Sky	2010	156,644	DWT	2020-08-07	25.50	Advantage Tankers	Turkish interests
Bulk	Giovanni Corrado	2020	81,994	DWT	2020-08-07	30.50	Gestion Maritime	Chinese interests
Tanker	Otowan	2005	302,477	DWT	2020-08-07	27.00	Mitsui OSK Lines	Greek interests
Offshore	Britoil 51	2003	6,600	HP	2020-08-06		Britoil Offshore	Indian interests
Offshore	Posh Kittiwake	2011	3,300	DWT	2020-08-06		POSH	Undisclosed interests
Offshore	Grand Slam*	2007	2,129	DWT	2020-08-06		GulfMark Americas	Undisclosed interests
Offshore	Jermaine Gibson*	2008	2,129	DWT	2020-08-06		GulfMark Americas	Undisclosed interests
Bulk	Faye	2010	76,619	DWT	2020-08-05	12.80	Soloi Inc.	Greek interests
Bulk	Glorious Kamagari	2013	38,182	DWT	2020-08-05	12.80	Sugahara Kisen	Undisclosed interests

Container	Port Adelaide	2007	2,553	TEU	2020-08-05	6.00	Osaka Asahi Kaiun	Undisclosed interests
Bulk	Western Confidence	2009	28,467	DWT	2020-08-05	5.90	Hellas Marine Serv.	Turkish interests
Pass.	Zhou Hai Jing 6	1990	150	Passengers	2020-08-05		Zhoushan Haijing	Chinese interests
Pass.	Zhou Hai Jing 8	1998	69	Passengers	2020-08-05		Zhoushan Haijing	Chinese interests
Bulk	Xing Huan Hai*	2017	81,361	DWT	2020-08-05	26.00	Fortune Ocean Shpg	Clients of Xiamen ITG
Bulk	Xing Le Hai*	2017	81,361	DWT	2020-08-05	26.00	Fortune Ocean Shpg	Clients of Xiamen ITG
Container	Paris Express*	2011	12,552	TEU	2020-08-05	146.00	Peter Dohle	Canadian interests
Container	Madrid Express*	2010	12,552	TEU	2020-08-05		Peter Dohle	Canadian interests
Container	FSL Eminence*	2008	4,252	TEU	2020-08-05		First Ship Lease	Undisclosed interests
Container	FSL Elixir*	2008	4,252	TEU	2020-08-05		First Ship Lease	Undisclosed interests
Container	YM Enhancer*	2008	4,250	TEU	2020-08-05		First Ship Lease	Undisclosed interests

7. 주요 해운지표 (2020.08.28)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.28)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	68.0	(-1)	69	67.0	77.0	73.4	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.0	(-)	8.0	8.0	9.0	8.6	9.0	12.5	11.1
자료:Clarkson										
신조선 시장 (\$ Million)		(08.28)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.2	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	87.0	(-)	87	87.0	92.0	90.2	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	31.5	30.6	31.5	35.0	33.6
자료:Clarkson										
연료유 (\$/Tonne)		(08.28)								
380 CST	Rotterdam	278.5	(9.5)	270.4	124.8	303.8	235.3	245.8	443.5	348.9
	Singapore	291.0	(1.0)	287.4	157.8	388.0	259.9	306.5	511.5	402.5
	Korea	327.5	(3.0)	321.0	196.3	426.5	311.5	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	302.3	(-2.0)	303.4	181.8	436.8	286.2	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	321.3	(3.3)	318.4	179.0	585.3	328.9	493.8	548.3	518.9
	Singapore	349.8	(3.8)	348.3	219.8	726.3	379.5	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	339.5	(0.5)	342.7	214.8	722.3	384.8	546.5	624.5	578.8
자료:Clarkson										
주요 원자재가 (\$)		(08.28)								
철광석	국제價	110.0	(-16.0)	119.4	71.7	128.7	95.6	72.3	127.2	93.3
	중국産	145.9	(1.1)	142.7	108.3	145.9	123.0	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	78.1	(0.6)	77.3	63.5	78.1	70.8	72.0	83.1	77.0
	중국産	92.7	(-0.7)	93.3	84.7	95.4	90.6	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	136.9	(-)	138.2	133.4	204.2	162.4	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	119.7	(0.9)	119.1	112.7	134.8	125.7	120.9	187.3	153.2
	중국産	202.9	(1.6)	200.9	190.0	219.2	205.1	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	950.5	(49.75)	899.5	821.8	950.5	877.7	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	539.3	(12.00)	512.8	474.0	581.5	529.4	418.5	558.8	493.9
자료:mysteel, CBOT										
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계		
ASEAN	수출	5,308	6,439	7,047	42,236	95,248	100,114	87,449		
	수입	4,022	4,301	4,835	26,948	53,822	59,628	51,584		
NAFTA	수출	5,171	6,645	7,871	40,525	84,260	89,921	82,296		
	수입	5,174	5,398	5,276	35,664	60,199	69,712	66,889		
EU	수출	3,375	3,580	4,098	23,999	53,140	57,676	48,445		
	수입	4,919	4,916	4,976	28,399	56,657	62,296	50,738		
BRICs	수출	11,712	12,701	13,473	71,409	169,587	189,936	149,584		
	수입	10,386	10,096	10,635	61,955	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