

# KMI

## 주간해운시장포커스

■ 발간년월 2020년 10월 2주    ■ 발 행 인 장영태    ■ 감 수 김태일  
 ■ 자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터    ■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

I. 주간뉴스 .....	02
II. 건화물선 .....	04
III. 컨테이너 .....	12
IV. 탱커 .....	14
V. 중고선 시장 .....	17
VI. 주요 해운지표 .....	19

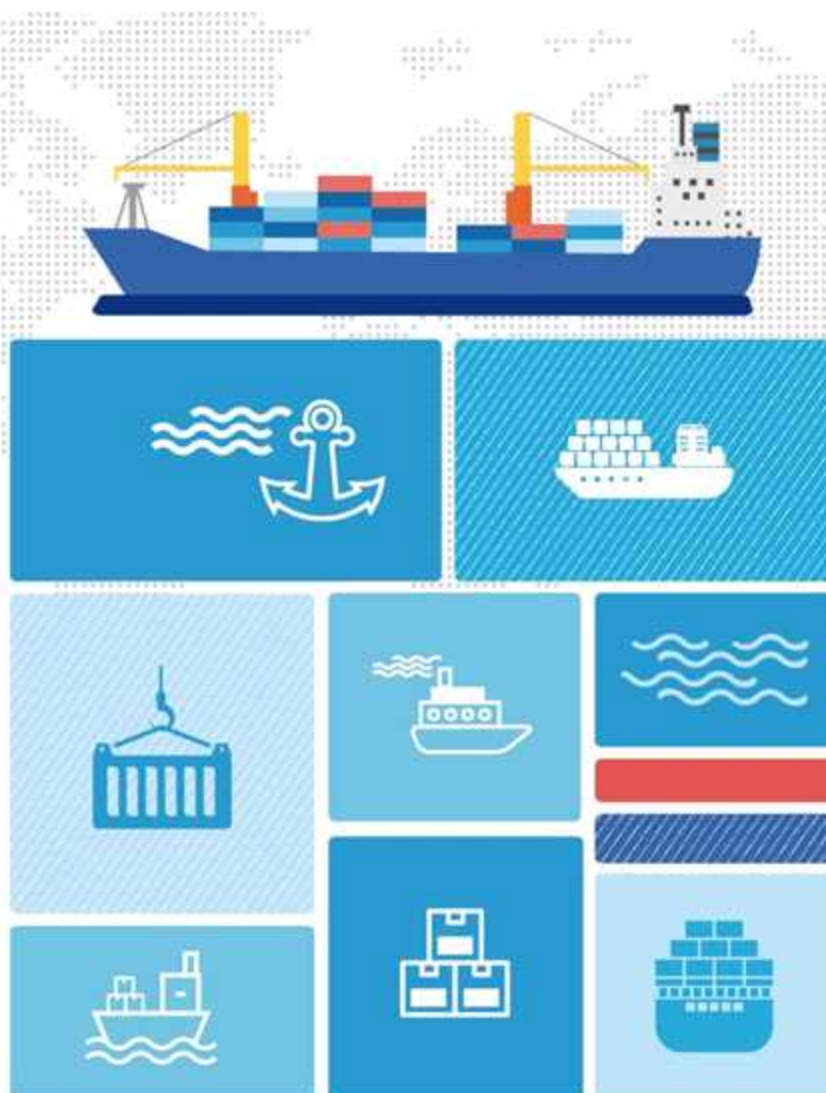
이호춘 해운빅데이터연구 센터장  
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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



## 1. 주간 뉴스

### I 글로벌 컨테이너 선사, 아시아-북미서비스 강화

- COVID-19로 인해 미국 내 봉쇄령 해제 이후 3분기부터 수요 회복세가 지속되어 선사들은 북미지역 서비스를 강화함
  - 올해 9월 기준 아시아 북미 지역에 대한 주간 선대 공급량은 약 52.3만 TEU로 전년 동기 약 46.9만 TEU에 비해 11.6% 증가함
  - 가장 많은 선대를 투입하는 선사는 COSCO로 주간 공급량은 89,050TEU에 달하는 것으로 나타났으며 CMA CGM(74,200TEU), ONE(61,200TEU) 순으로 조사됨
  - 국적선사인 HMM은 주간 서비스량 중 40%인 3만 TEU 이상을 아시아-북미항로 서비스에 투입하는 것으로 조사됨
- 아시아-북미 항로 운임 급등은 아시아 선사의 경영실적에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨
  - 유럽선사들은 대체로 아시아-유럽 서비스 비중이 높고 아시아-북미 비중이 낮은 편임. 세계 2위 선사인 MSC의 아시아-북미 항로 비중은 10.1%에 불과하여 아시아 선사 ONE(35%), 양밍(41%), COSCO(25%)비해 매우 낮은 상태임

자료: Alphaliner Weekly 40호

최건우 전문연구원

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

### I 아시아 태평양 지역 TCE, 2019년 11월 이후 최고치 기록

- 아시아 태평양 지역 TCE(Time Charter Equivalent)가 2019년 11월 이래 최고치를 기록함
  - 2020년 9월 인도네시아의 석탄화물 수출 증가가 TCE 상승의 주요 요인으로 파악되고 있으며 수프라막스선 TCE는 4분기 곡물화물 수요 상승을 바탕으로 추가 상승 가능성이 높음
  - 인도네시아 9월 석탄 수출량의 약 50%가 인도(India) 물량인 것으로 추정되며, 인도의 석탄 수요 증가로 인도네시아→인도 항로의 TCE가 증가함에 따라 인도네시아→중국 항로의 TCE 또한 동반 상승한 것으로 파악됨

<그림> 수프라막스 TCE(Time Charter Equivalent) 운임(인도네시아 50KT 석탄)



자료 : S&P Global Platts

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/shipping-asia-pacifics-supramax-rates-hit-fresh-10-month-high/>

김병주 연구원

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

## I 불틱유조선지수(BDTI: Baltic Dirty Tanker Index), 공급 과잉으로 사상 최저치 기록

- 유조선 운임지수인 BDTI가 역대 최저치로 하락했으며, 유조선의 선복량 과잉으로 미국-중동 항로에 서는 마이너스 수익이 발생함
  - 10월 7일 BDTI는 424를 기록해 1998년 동 지수의 발표 이래 최저치를 기록하였음
  - 10월 7일 미국-중동 항로의 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 일일 수익을 보면 -1,119달러로 동 항로에서 선박을 운항하면 손실이 발생하는 상태임
  - 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries)의 공급 감축과 전 세계 원유 소비 감소로 원유선 시장이 기록적인 약세를 보임
- VLCC 스팟운임의 부진이 이어지고 있음
  - 10월 7일 서아프리카→중국 항로의 VLCC 스팟운임은 일일 1만 5,554달러를 기록하였으며, 중동→중국 항로 일일 8,441달러, 미국→중국 항로 일일 1만 9,098달러를 각각 기록하였음
  - 일반적으로 VLCC의 손익분기점은 일일 3만 달러인데, 중국의 국경절 연휴(10월 1~8일)로 선박 수요가 큰 폭으로 감소하면서 스팟운임의 부진이 지속되고 있는 상황임
- 클락슨(Clarksons)은 올해 원유 수송 수요가 전년 대비 3.8% 감소할 것으로 추정하고 있으며, 원유선 선복량은 전년 대비 1.3% 증가할 것으로 전망함

자료: [tradewindsnews.com/tankers/baltic-dirty-tanker-index-hits-record-low-with-persistent-oversupply/2-1-886645](http://tradewindsnews.com/tankers/baltic-dirty-tanker-index-hits-record-low-with-persistent-oversupply/2-1-886645)  
(로그인 필요)

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 ('20.10.12~'20.10.16)

#### 건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	상승기대	하락유력	혼조세
시계열 모형	하락기대	하락기대	하락기대

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 ('20.10.05~'20.10.09)

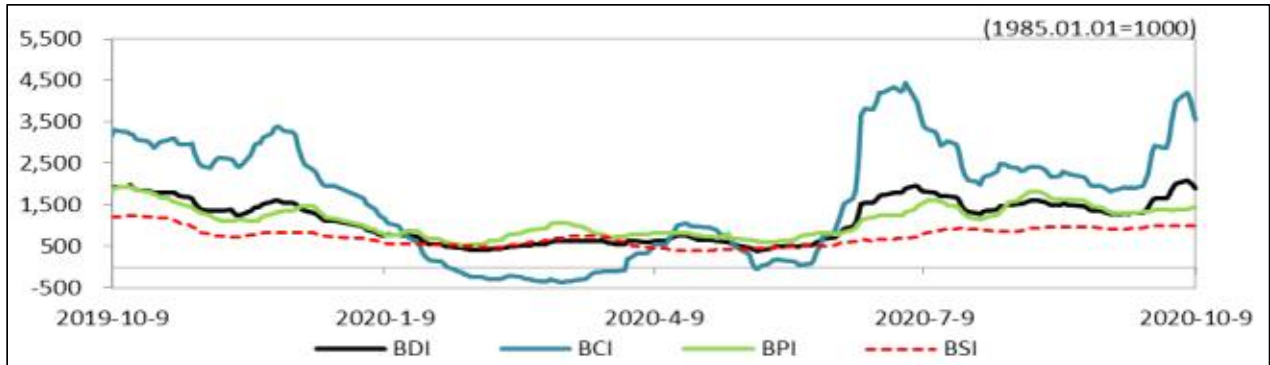
#### ■ 브라질 발레사의 광미탐 운영 중단 소식으로 케이프선 운임 급등

지난주 케이프선 주간평균운임은 이전 주 대비 20.7% 상승한 32,728달러/일을 기록함. 중국의 연휴가 운임에 부정적인 영향을 미칠 것이라고 예상했으나, 운임은 금요일(29,479달러/일)을 제외하고 한주 내내 강세를 보임. 중국이 경기 부양책의 일환으로 인프라 설비에 대한 투자를 늘린 것이 철광석에 대한 수요 증가로 이어진 가운데, 지난 9월 30일에는 브라질 발레(Vale)사가 법원으로부터 미나스 제라이스(Minas Gerais)에 있는 일부 광미탐(광물 생산 이후 폐기물을 보관하는 댐) 운영을 중단하라는 명령을 받은 것이 알려지면서 철광석 재고 확보를 위한 움직임이 활발해짐. 중국의 철광석 수요 증가와 브라질 철광석 생산 일정 차질에 대한 불확실성이 확산되면서 해상물동량이 증가한 것이 운임에 호재로 작용함. 하지만 지난 10월 8일에 브라질 발레사는 철광석 생산일정과 당초 목표량(3억 1,000만 톤)에는 변함이 없다는 입장을 밝혔음. 한편, 스팟운임이 2주 연속 급등하고 있으나, 지난주 케이프선 FFA 11월물과 12월물 가격은 이전 주 대비 각각 14%, 8% 하락한 것으로 나타남. 이것은 시장이 중국의 철광석 수요 증가 이외에는 상승여력이 충분하지 않다고 보고 있기 때문임

지난주 파나막스선 주간평균운임은 이전 주 대비 2.6% 상승한 11,362달러/일을 기록함. 인도의 석탄 수입량이 증가하면서 중소형 선박의 운임에 긍정적 영향을 미쳤고, 여기에 아르헨티나가 경기침체에서 벗어나기 위해 대두에 대한 수출관세의 일시적 인하를 표명한 한 점도 운임 상승의 원인으로 작용함. 하지만 지난주 수프라막스선 주간평균운임은 앞에서 설명한 긍정적 소식에도 불구하고 중국의 국경절 휴일에 따른 부정적 영향으로 이전 주 대비 1.0% 하락한 10,833달러/일을 기록함

## 2. 건화물선 - 주간 동향

### 건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

### 건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 <sup>3)</sup>			2019년		
				최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(10.09)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	2,015	(230)	393	2,020	980	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	32,728	(5,613)	1,992	33,760	12,007	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	11,362	(293)	3,345	15,079	7,966	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,833	(-113)	4,208	10,994	7,398	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	8,719	(56)	2,142	8,706	5,029	4,198	10,067	7,188
	케이프	17,500	(-1,625)	10,125	19,750	14,797	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)	파나막스	11,550	(-)	9,625	14,125	11,796	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,625	(-75)	8,250	10,625	9,732	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,875	(-)	8,000	9,875	9,125	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(10.02)		2020년 11월물		2021년 1분기물		2021년물	
				금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)			19,456	(-3,238)	9,525	(-931)	13,522	(-430)
	파나막스(4TC)			12,163	(-646)	9,316	(-290)	10,246	(-172)
	수프라막스(10TC)			10,936	(-418)	8,118	(-196)	9,162	(-113)
	핸디(6TC)			8,438	(13)	6,875	(787)	6,838	(-6)
				금주	2022년물		금주		
					금주	(전주비)		금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)				13,269	(-65)			
	파나막스(4TC)				9,381	(-35)			
	수프라막스(10TC)				9,143	(-32)			
	핸디(6TC)				6,713	(-)			

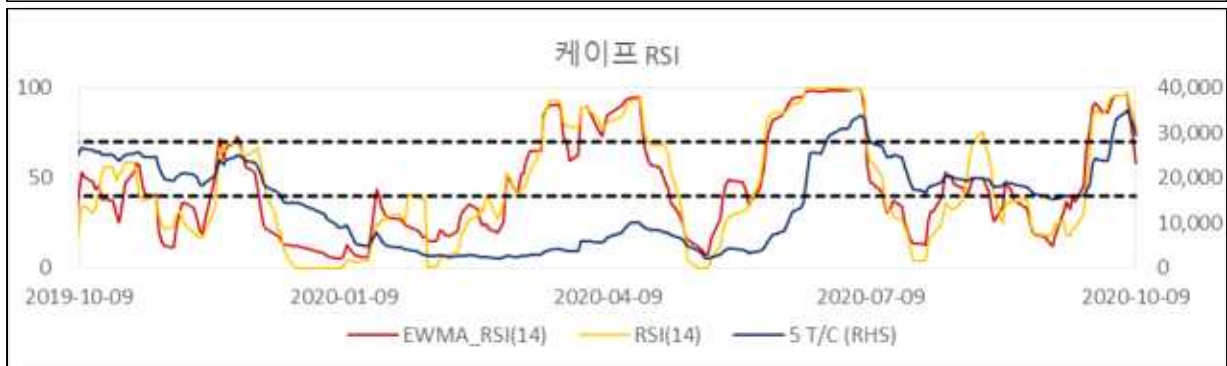
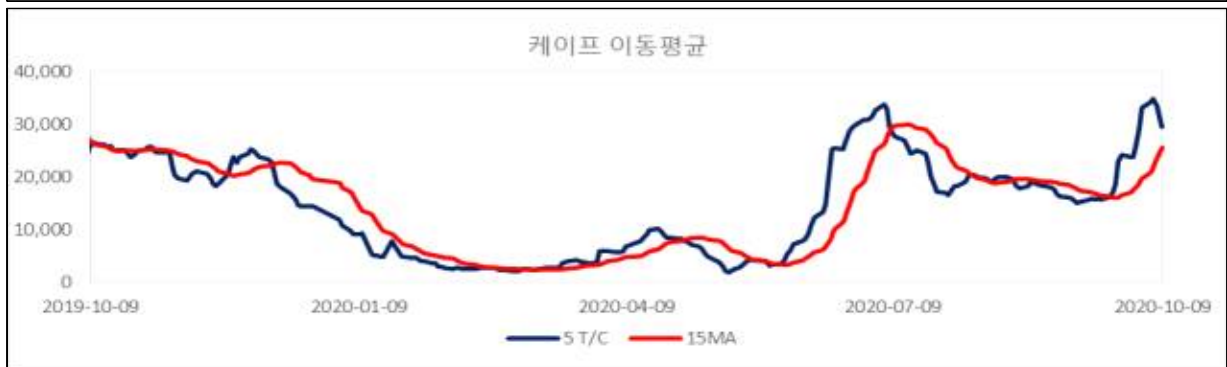
주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공식된 자료의 최저, 최고, 평균값  
4), 5) : 일간 최저, 최고값으로 변경 7) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값 8) : 2018년부터 5 T/C값

자료: Clarkson, Baltic



## 2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

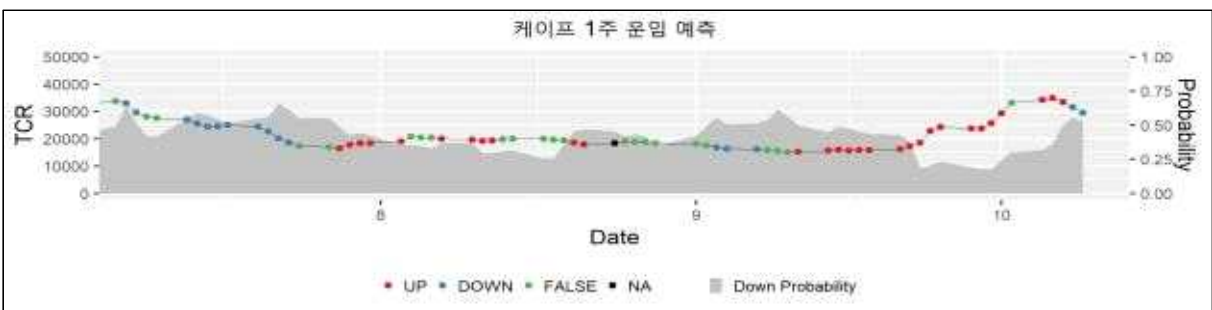
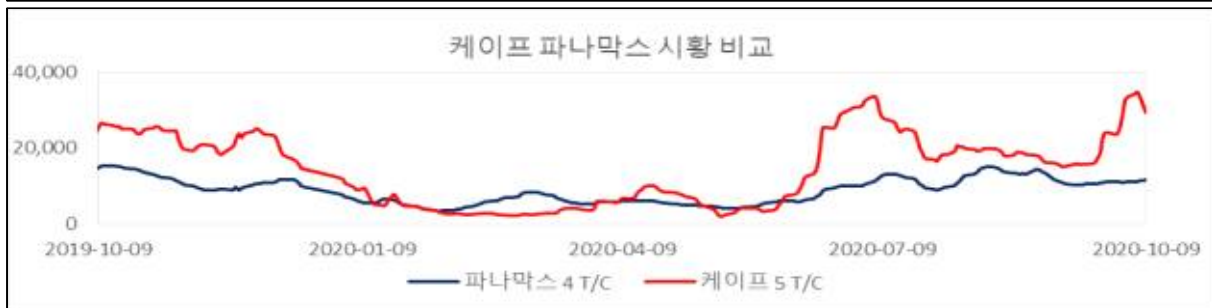
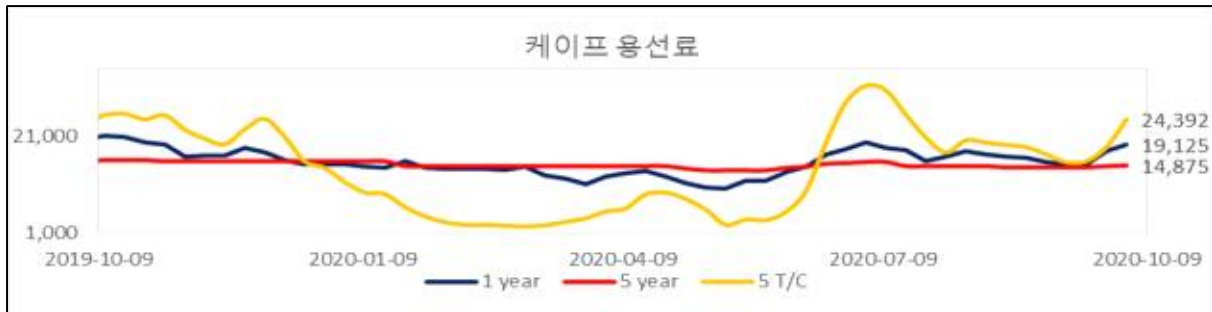
- (케이프 이동평균) 스팟운임의 급등으로 최근 15일 이동평균선이 가파른 상승세를 보임. 스팟운임이 이동평균선을 상회하고 있으며, 이는 운임의 상승세가 강할 때 나타나는 현상임
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



- \* 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) 단기용선료가 급등함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 두 선형간 운임차이가 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

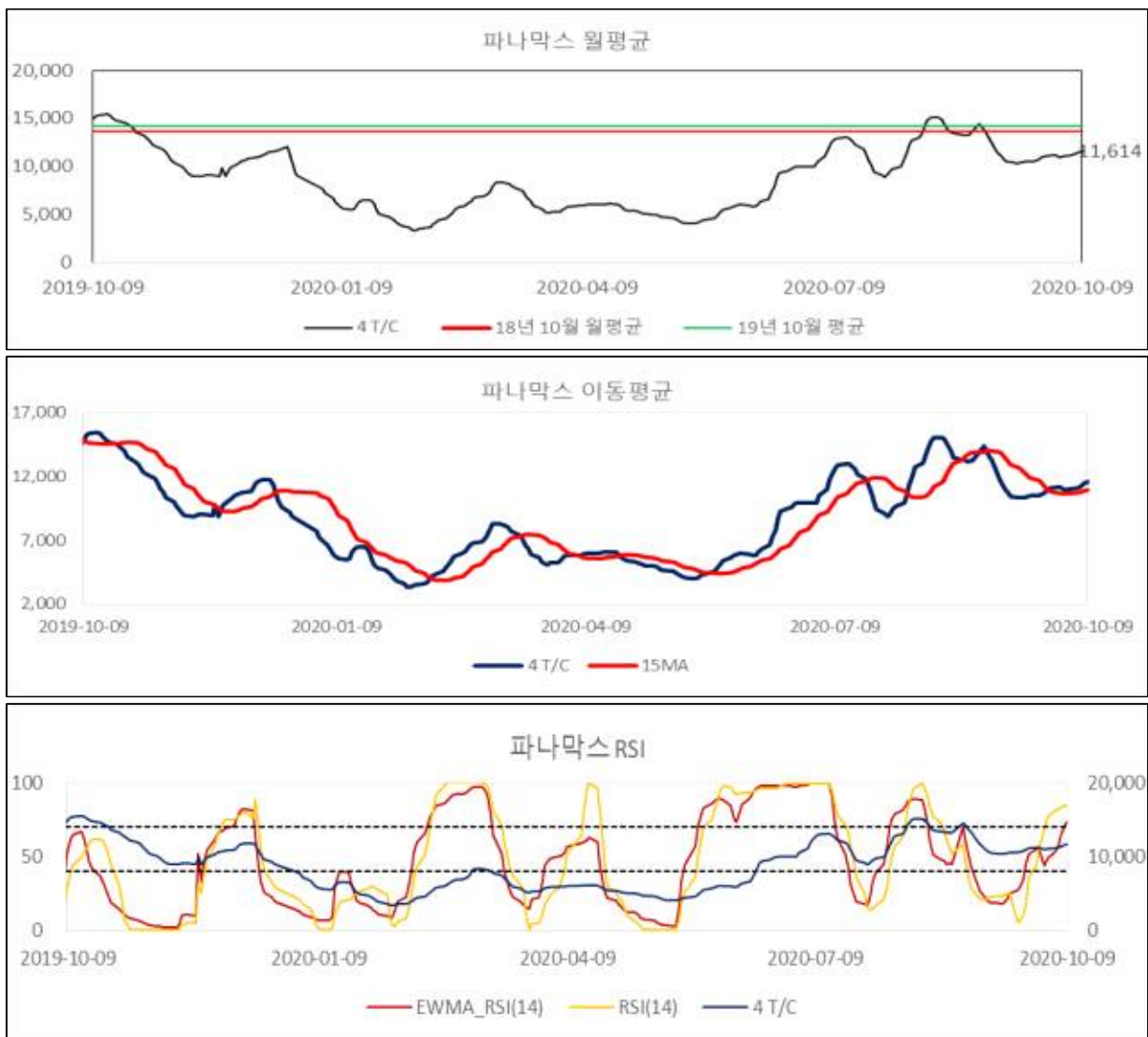


\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함  
\* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	10.05	10.12	68.22	31.78
	10.06	10.13	63.63	36.37
	10.07	10.14	50.01	49.99
	10.08	10.15	44.52	55.48
	10.09	10.16	46.97	53.03
	10월 2주	10월 3주	54.67	45.33

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 보합세를 보이고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상회 중이나, 추세 강도가 약함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

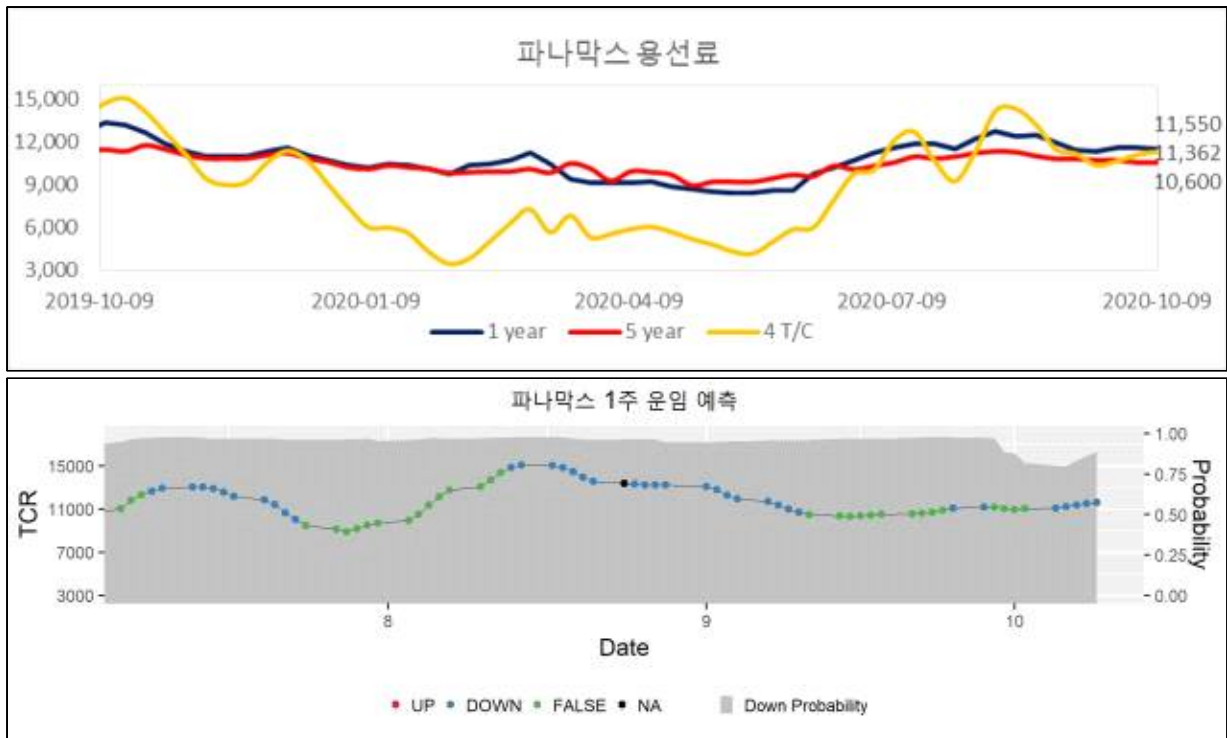


- \* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- \* EWMA\_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함



## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임이 단기용선료에 근접해 하회 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

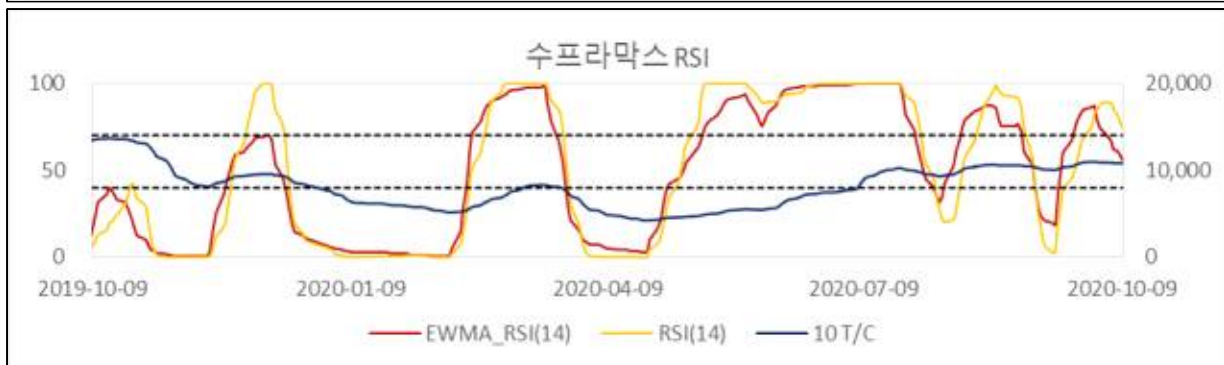
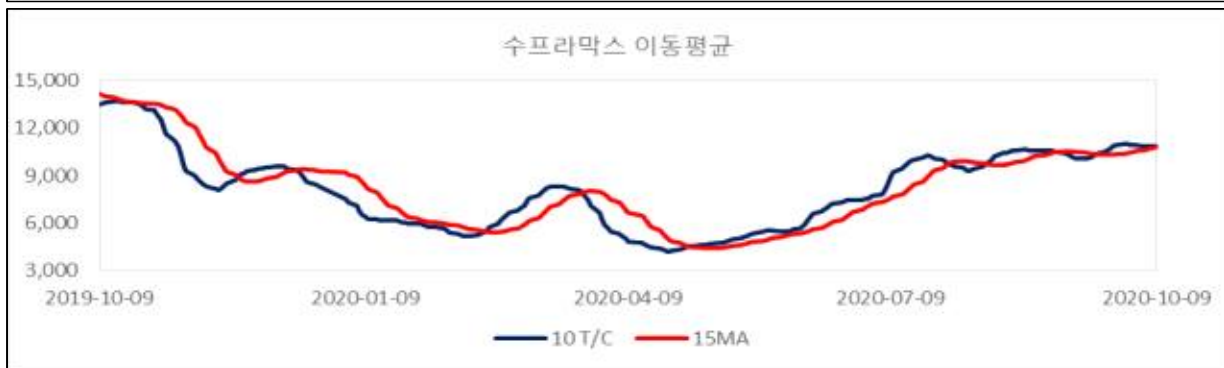
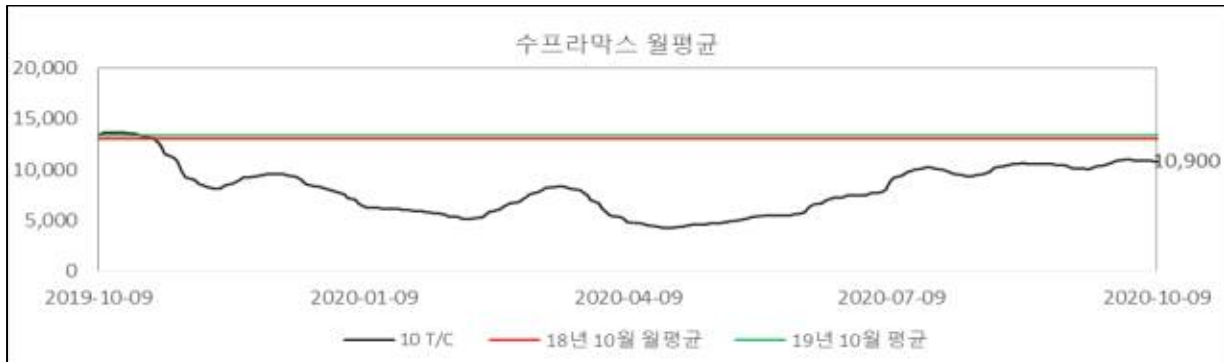


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	10.05	10.12	19.81	80.19
	10.06	10.13	19.93	80.07
	10.07	10.14	16.55	83.45
	10.08	10.15	13.91	86.09
	10.09	10.16	11.22	88.78
	10월 2주	10월 3주	16.29	83.71

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

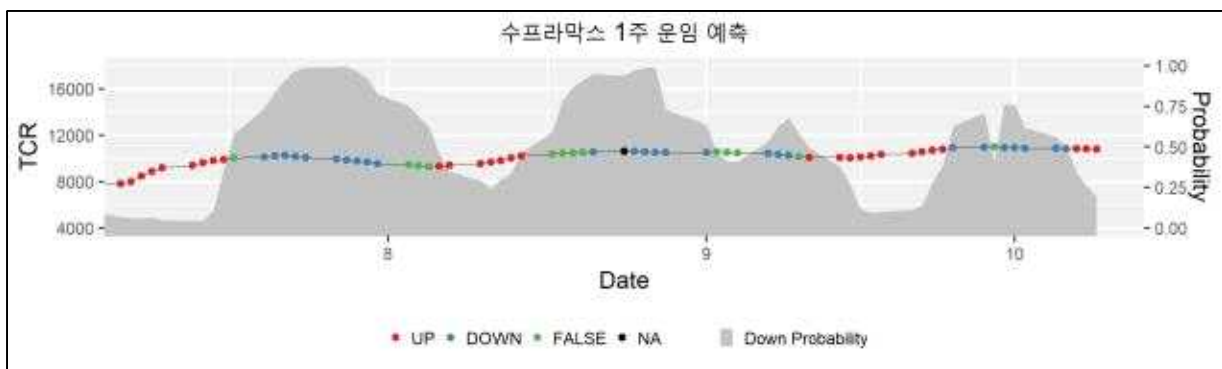
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임이 완만한 상승세를 보이는 이동평균선을 중심으로 화귀와 이탈을 반복 중임
- (수프라막스 RSI) RSI의 추세 강도가 약해지면서 상승세를 멈추고 하락하기 시작해 70선을 하향 돌파하기 직전임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨



- \* 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) 스팟운임이 단기용선료에 근접해 소폭의 상승과 하락을 반복 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 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)				
수프라막스	10.05	10.12	43.82	56.18
	10.06	10.13	49.66	50.34
	10.07	10.14	65.98	34.02
	10.08	10.15	74.00	26.00
	10.09	10.16	80.63	19.37
	10월 2주	10월 3주	62.82	37.18

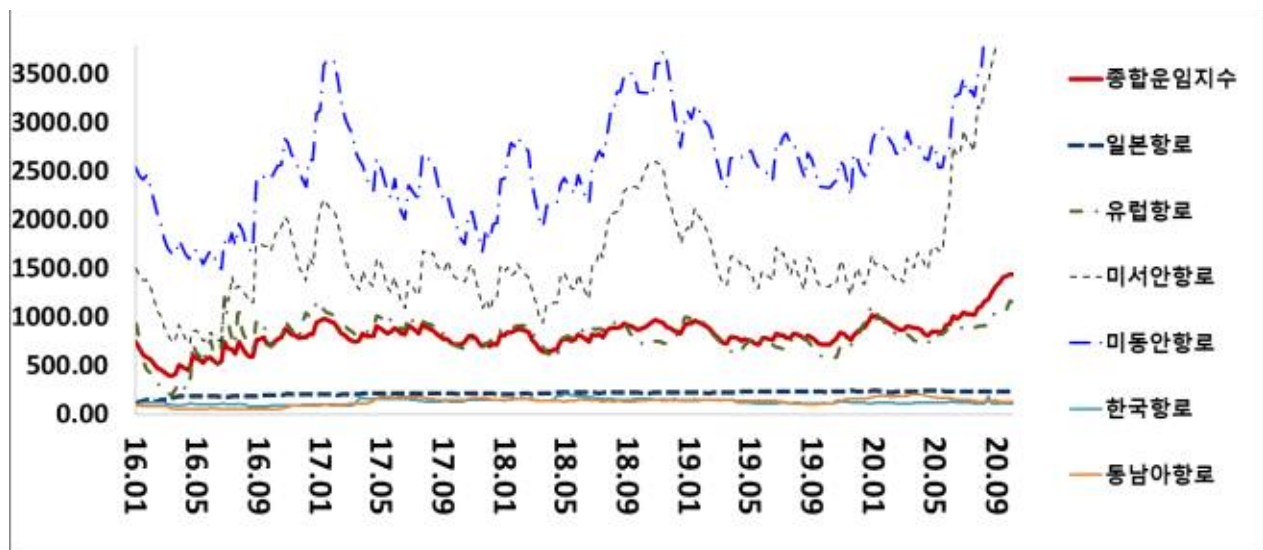
### 3. 컨테이너 - 주간 동향

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

#### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 5.32 하락한 1,438.22를 기록함

컨테이너 운임지수는 중국 국경절 이후에도 보합세로 높은 운임수준을 기록 중. 아시아-유럽/북미 운임은 동반 하락하였으나 과거에 비해 여전히 높은 수준임. 알파라이너(Alphaliner) 자료에 따르면 1해리(nautical mile)당 운임은 아시아-유럽이 0.22달러, 아시아-북미는 0.66달러로 북미항로의 단위당 운임이 유럽항로에 비해 3배인 것으로 조사됨. 북미항로는 초대형선박이 투입되는 유럽항로에 비해 단위당 원가가 높아 직접적인 비교는 어려우나 유럽에 비해 북미에 대한 컨테이너 수요 증가가 더 높아서 운임 상승폭도 더 큰 것으로 추정됨. 3분기에는 북미지역에 대한 수출입 불균형으로 공컨테이너 수급에도 문제가 있는 것으로 나타남. 칭다오항의 40피트 컨테이너(40ft dry containers) 지수는 최근 5주 동안 0.7에서 0.35까지 하락함(0.5 이하면 컨테이너 부족). 단기적으로 의료용품과 전자상거래물품 운송 수요 증가로 공컨테이너 부족은 지속될 것으로 예상됨. 이에 화주들은 비용 상승뿐만 아니라 운송 시간이 지연됨. 아울러 최근 COVID-19로 인한 예비적인 재고확보 수요가 증가해 단기적으로 운임 급락 가능성은 낮음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

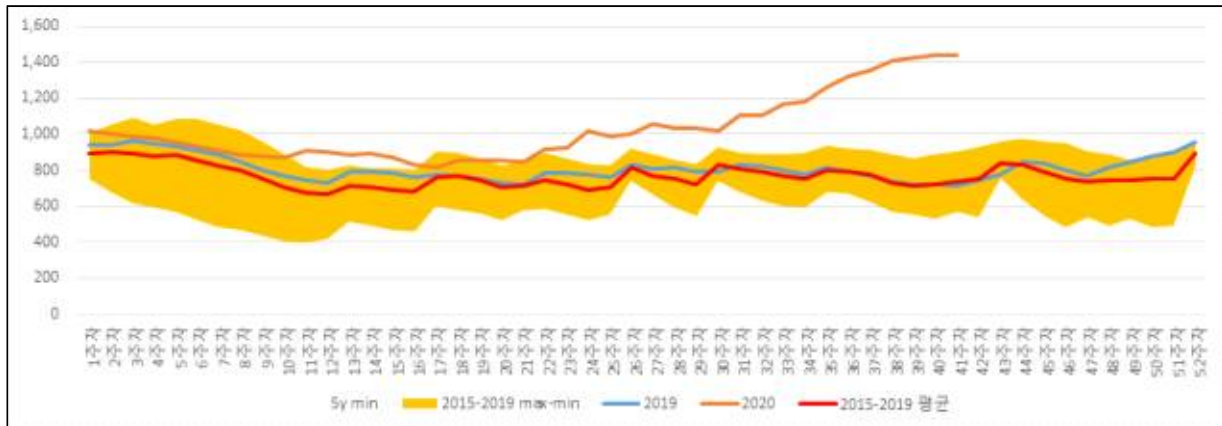


자료:상해항운교역소

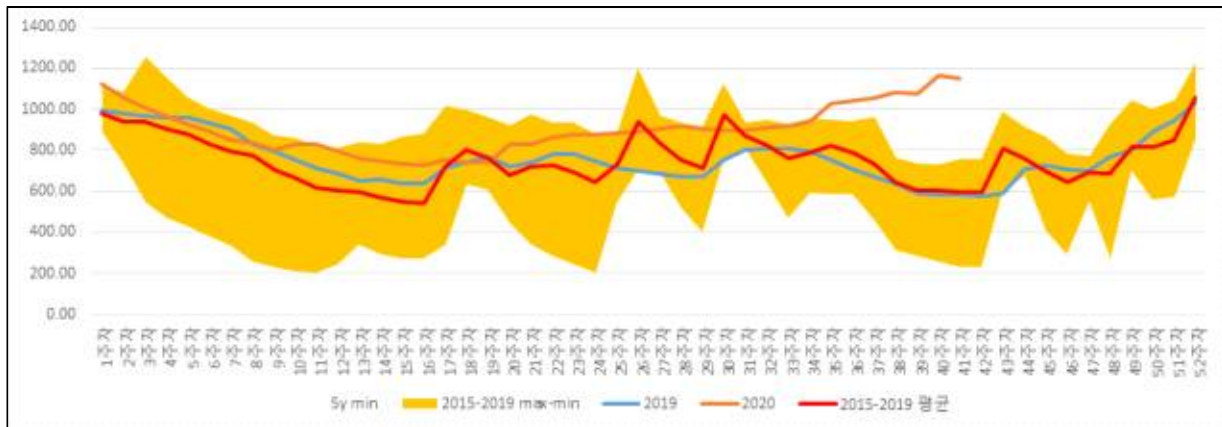
	금주 (10.09)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(10.09)							
종합(SCFI)	1438.22	(-5.32)	818.16	1,443.54	1,021.87	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1,149	(-19)	725.0	1,168	897.68	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,848	(-15)	1,361	3,867	2,345.71	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,622	(0)	2,542	4,634	3,234.18	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	118	(-)	116.0	188.0	121.76	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	239.34	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	135	(4)	131.0	211.0	167.24	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	497.0	788.0	652.0	591.0	807.0	709.0

### 3. 컨테이너 기술적 분석

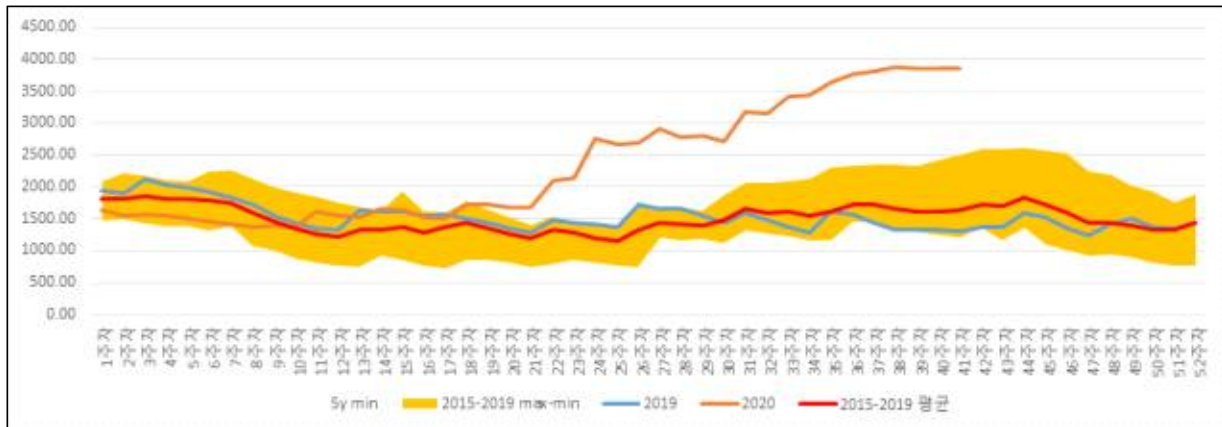
- SCFI 지수는 운임 상승보다는 보험세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 국경절 이후 계절적으로 약보험세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 높은 운임세가 유지될 것으로 예상됨





## 4. 탱커 - 주간 동향

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

### 10월 둘째 주 유조선 상황, 상황 부진이 지속될 전망이나 미국의 원유 수출 회복으로 상황 개선 기대감 공존

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 26.4로 전주(28.8) 대비 2.4p(8.3%) 감소했음. 2019년 WS 최저치는 36.0으로 2020년 하반기 들어 유조선 상황은 계속해서 부진을 보이고 있음

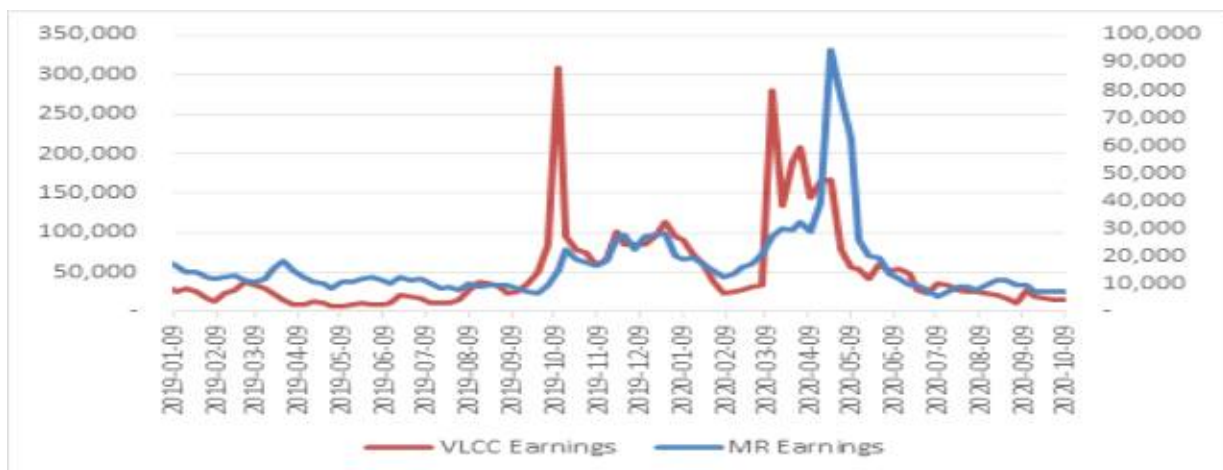
다행스러운 점은 미국 수출이 회복세를 보이고 있기 때문에 VLCC 상황 회복에 일부 긍정적인 요소도 존재함. VLCC 선주사들은 미국에서 9월 발생한 허리케인과 COVID-19로 인한 전 세계에 걸친 원유 수요의 둔화로 고전하고 있음에도 불구하고 미국 석유 수출 회복에 일말의 기대감을 가지고 있음. 유조선 상황이 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries)의 공급 감축으로 전반적으로 부진한 반면 미국 걸프만 시장에서의 VLCC 수익은 최근 몇 주 동안 안정적인 상태를 유지하고 있음. 클락슨(Clarksons)은 10월 6일 기준 미국 걸프만-중국 항로에서의 VLCC 수익을 일일 2만 9,000달러로 발표했는데, 이는 중동-중국 항로에서의 VLCC 수익 8,600달러 보다 약 3배 이상 높은 수치임

미국 에너지정보청(EIA: Energy Information Administration)의 최근 발표 자료에 따르면 미국의 원유 수출은 6월의 일일 275만 배럴에서 7월에 일일 327만 배럴로 반등했음. 2019년 7월의 미국 원유 수출은 일일 271만 배럴이었음. 클락슨은 미국발 수출 증가 중 일부가 유럽의 수입 물량 확대에 기인하며, 이외 중국 수입 물량도 큰 폭으로 증가하고 있다고 밝혔음. 해운 컨설팅 업체인 AXS Maritime에 따르면 미국의 대중국 원유 수출은 2020년 연말 일일 50만 배럴, 2021년 연말 일일 80만 배럴을 기록할 것으로 추정됨. 허리케인으로 인한 원유 출하량 감소 등 수출에 부정적 영향을 미치는 요인이 있음에도 불구하고 경쟁력 있는 수출 가격을 통해 미국의 원유 수출량이 증가하고 있으며, 이는 전반적인 유조선 상황 개선에 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망됨

### 10월 둘째 주 석유제품선 상황, 하락세 지속

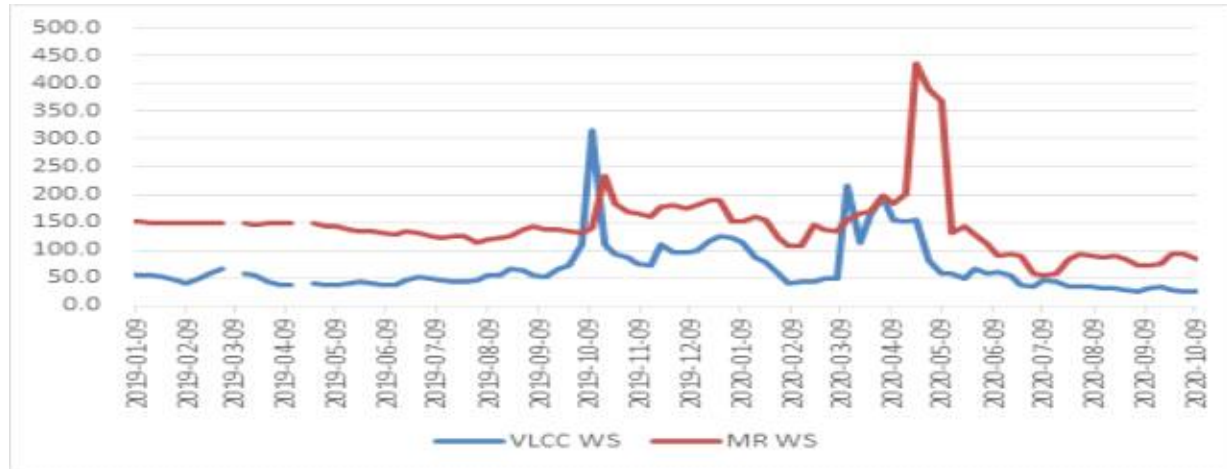
지난주 MR(Medium Range) WS은 81.6으로 전주(91.3) 대비 9.6p(10.5%) 하락. EU 등 석유제품 주요 수입국의 수입량이 둔화되면서 상황이 하락하였음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

## 유조선 운임지수(WS)



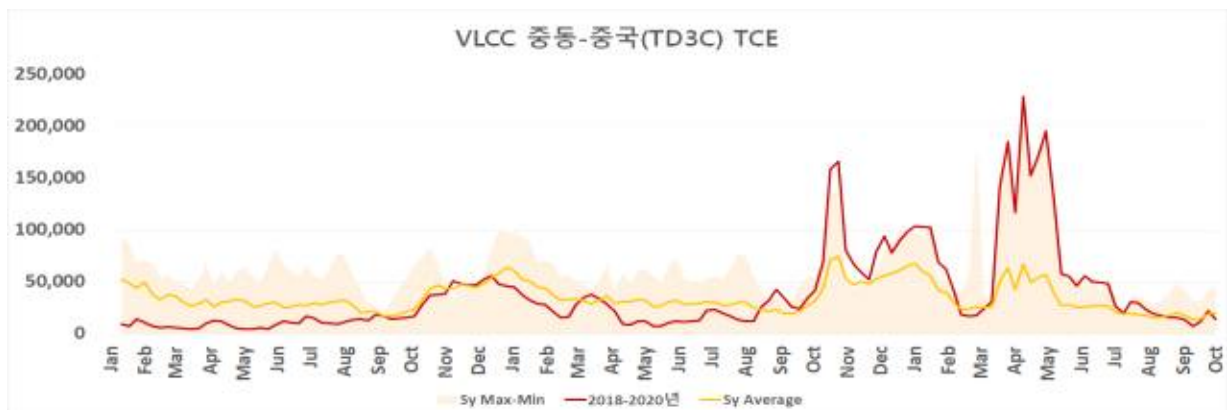
자료: Charles R. Weber

		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.09)							
Average Earnings	TD3C	8,681	(-132)	6,103	250,354	59,786	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	7,879	(-1,525)	2,664	79,699	17,795	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	25,750	(-2,750)	25,750	80,000	43,872	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	13,750	(-250)	13,000	20,000	14,994	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	26.4	(-0.5)	24.8	217.5	69.6	36.0	315.0	66.6
	MR	81.6	(-10.5)	55.5	437.2	136.7	114.2	235.0	148.0

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

## 4. 탱커 기술적 분석

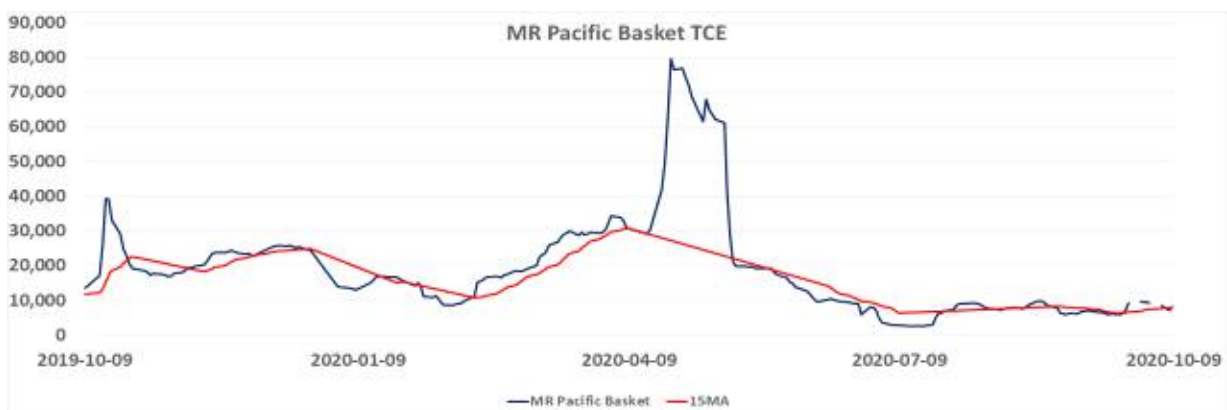
- 추세선(붉은색)이 3년 평균선(Sy Average)을 밑돌고 있으며 최근 몇 주간 지속적으로 우하향 하면서 시황 둔화 기조가 지속되고 있음



- 수익 추세선(파란색)이 지지선인 15일 이동평균선(붉은색)의 최신 저점을 하향 돌파하는 등 시황 둔화 기조가 지속되고 있으며, 이는 선사들의 수익이 둔화되고 있음을 보여주고 있음



- 석유제품선 추세선(파란색)이 최근 15일 이동평균선(붉은색)을 상향 돌파했었지만, 다시 기존추세를 이탈하여 이동평균선을 하향 돌파하고 있으며, 이는 하락 추세 반전의 가능성이 있음을 시사함



## 5. 중고선 시장

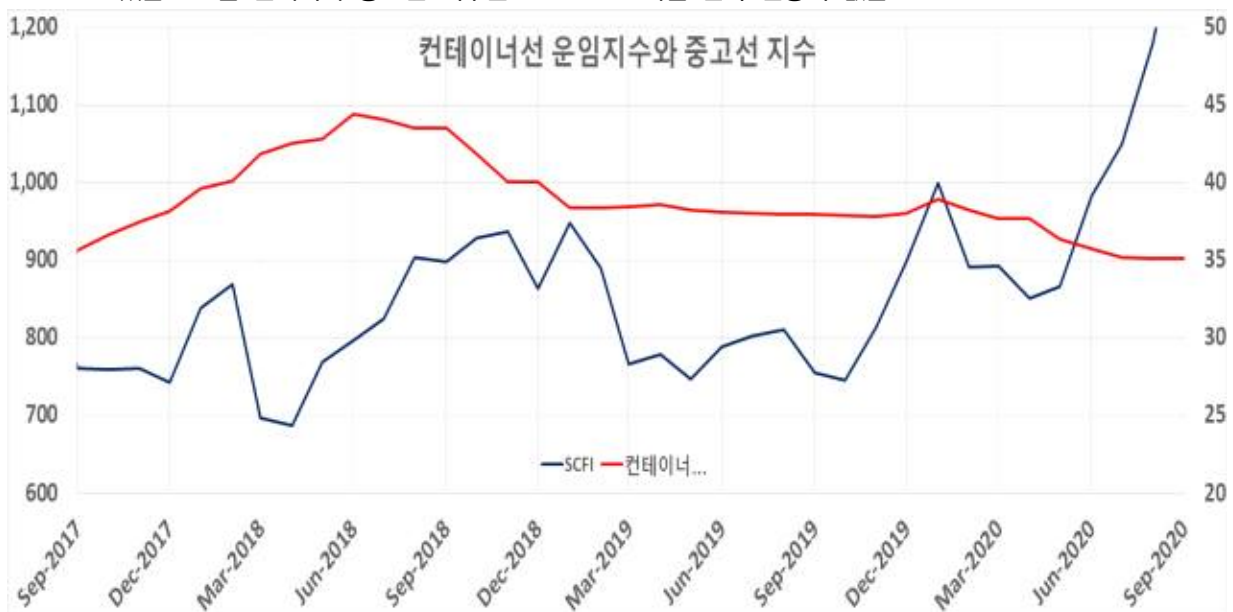
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 10월 9일 BDI는 1,892로 10월 2일(2,020) 대비 128p(6.3%) 감소. 10월 9일 건화물선 중고선 지수는 20.85로 16주 동안 변동이 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 10월 SCFI 평균은 1,440.88로 전주 1,376.79 대비 64.09p(4.6%) 증가. 2019년 10월의 SCFI는 765.62였음. 10월 컨테이너선 중고선 지수는 35.09로 3개월 연속 변동이 없음



## 5. 중고선 시장

### ■ 2020년 10월(10월 1일~9일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 10월 들어 시황 회복이 두드러지는 건화물선, 컨테이너선 등의 중고선 매매가 발생하였음

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Bulk	Jupiter Ace	2009	32,527	DWT	2020-10-09	5.80	Sammok Shipping Co.	Undisclosed interests
Bulk	Mineral Antwerpen	2003	172,424	DWT	2020-10-09	9.00	Sincere Navigation	Clients of N.G. Moundreas
Bulk	SBI Conga	2015	81,167	DWT	2020-10-09	18.40	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Offshore	Garnet	2005	5,430	HP	2020-10-07	1.00	CH Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Lewek Swan	2005	12,240	HP	2020-10-07	1.50	EMAS Offshore	Clients of Raj Shipping
Tanker	Maersk Progress	2005	109,570	DWT	2020-10-07	12.00	Maersk Tankers	Undisclosed interests
Offshore	MP Prelude	2011	8,076	HP	2020-10-07		MP Offshore	Clients of Vallianz Offshore
Tanker	Nord Integrity	2010	48,045	DWT	2020-10-07	16.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Bulk	Nord Neptune	2006	75,726	DWT	2020-10-07	8.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Tanker	Nord Sakura	2012	45,953	DWT	2020-10-07	16.35	Nagashiki Shipping	Greek interests
Bulk	Queen Anatolia	1996	28,450	DWT	2020-10-07	2.90	Navigators Shpg & T	Undisclosed interests
Bulk	Royal Accord	2009	180,129	DWT	2020-10-07	17.00	Tokei Kaiun	Clients of Golden Union
Bulk	Pacific Endurance	2011	181,458	DWT	2020-10-05	19.10	Toshin Kisen	Clients of N.G. Moundreas
Container	Kota Petani*	2018	11,800	TEU	2020-10-05	176.00	PIL	Clients of Seaspan
Container	Kota Perimpin*	2018	11,800	TEU	2020-10-05		PIL	Clients of Seaspan
Gas C'rier	Gas Jenny	1991	75,353	cu.m.	2020-10-02	13.00	Pacific Gas	U.A.E interests
Bulk	SBI Sousta	2016	81,600	DWT	2020-10-02	18.50	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Bulk	Triton Hawk	2010	78,833	DWT	2020-10-02	13.86	Mitsui OSK Lines	Clients of Castor Maritime
Offshore	Go Enif	2010	4,057	HP	2020-10-01		Vettal Mega	Nigerian interests
Bulk	Pacific Queen	2010	175,918	DWT	2020-10-01	14.50	Salamon AG	Clients of Berge Bulk
Offshore	Swordfish 5	2010	4,462	HP	2020-10-01		Otto Marine	Nigerian interests



## 6. 주요 해운지표 (2020.10.09)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.09)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(18.0)	18.0	17.5	19.0	18.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65	65.0	77.0	72.3	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.0	(-)	8.0	8.0	9.0	8.5	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(10.09)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.1	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	85.5	(-1)	86	85.5	92.0	89.6	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30	(-)	30	30.0	31.5	30.5	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(10.09)								
380 CST	Rotterdam	249.5	(-0.8)	249.9	124.8	303.8	238.0	245.8	443.5	348.9
	Singapore	268.5	(2.0)	267.5	157.8	388.0	261.3	306.5	511.5	402.5
	Korea	299	(-1.0)	299.5	196.3	426.5	310.1	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	291.5	(7.0)	288.0	181.8	436.8	286.0	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	314.3	(7.5)	310.5	179.0	585.3	324.8	493.8	548.3	518.9
	Singapore	341.0	(6.5)	337.8	219.8	726.3	372.5	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	317.5	(6.0)	314.5	214.8	722.3	374.8	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(10.09)								
철광석	국제價	116.5	(-7.0)	116.5	71.7	128.7	98.8	72.3	127.2	93.3
	중국産	147.0	(147.0)	21.0	108.3	151.3	122.3	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	79.3	(79.3)	11.3	63.5	79.3	69.4	72.0	83.1	77.0
	중국産	102.5	(102.5)	14.6	84.7	102.5	88.3	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주産	167.0	(167.0)	23.9	133.4	204.2	156.1	168.2	252.9	214.0
	네팔(몽골)	124.2	(124.2)	17.7	112.7	134.8	121.5	120.9	187.3	153.2
	중국産	208.1	(208.1)	29.7	190.0	219.2	198.5	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1065.5	(44.75)	1039.5	821.8	1,065.5	896.6	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	593.8	(20.50)	588.1	474.0	607.5	533.8	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		6월	7월	8월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	6,439	7,047	7,019	42,236	95,248	100,114	87,449
	수입	4,301	4,835	4,415	26,948	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	6,645	7,871	6,675	40,525	84,260	89,921	82,296
	수입	5,398	5,276	5,306	35,664	60,199	69,712	66,889
EU	수출	3,580	4,098	3,845	23,999	53,140	57,676	48,445
	수입	4,916	4,976	4,436	28,399	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	12,701	13,473	12,605	71,409	169,587	189,936	149,584
	수입	10,096	10,635	9,608	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