

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2020년 11월 1주 ■ 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	20

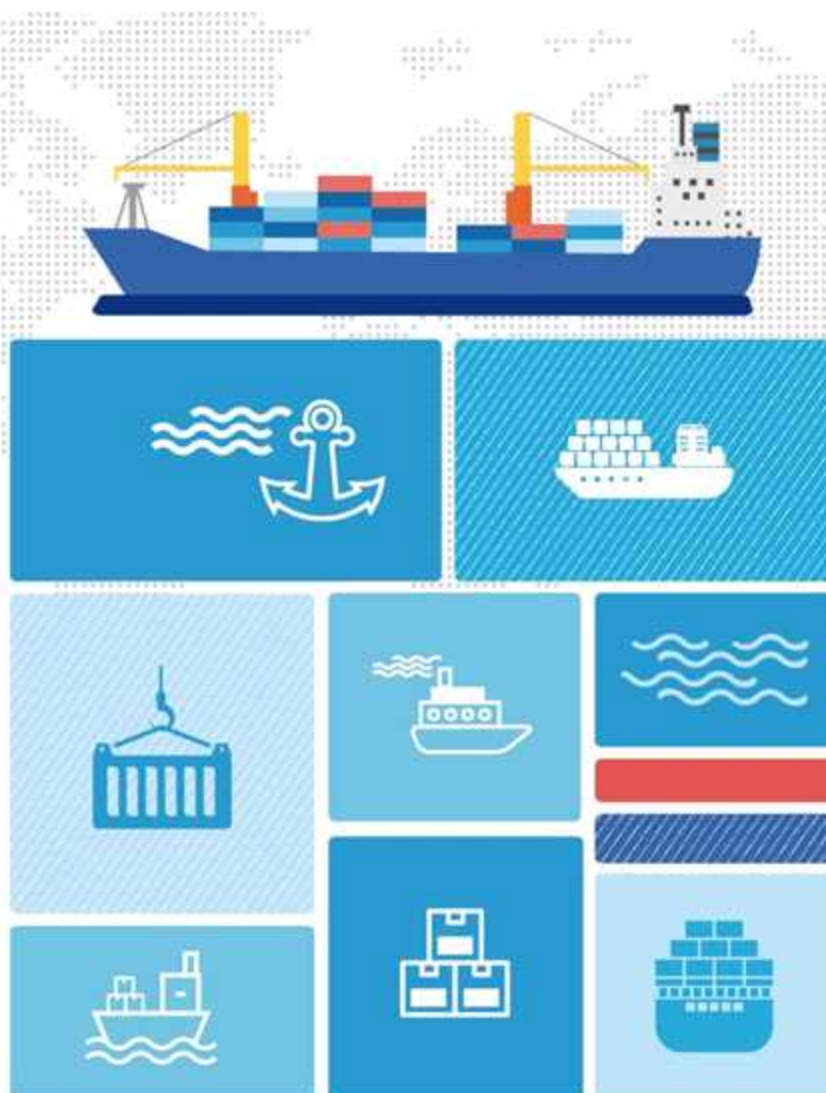
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

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

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

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



1. 주간 뉴스

IMO 2020 황산화물 규제 대응, 글로벌 선사들의 스크러버와 저유황 선택 결과 주목됨

- 알파라이너 자료에 따르면 올해 10월에만 스크러버 장착 컨테이너선은 27척 증가한 652척으로 조사됨
 - 올해에만 스크러버 장착 컨테이너 선박은 395척 증가함. 이중 67척은 신조시, 328척은 개조를 통해 장착됨
 - 현재까지 동 설비가 장착된 선대는 578만 TEU로 총 컨테이너선대의 24.4%임
- 선사별로 스크러버 장착은 크게 차이가 있으며 HMM이 가장 적극적임
 - MSC는 총 선복량의 43%인 166만 TEU(170척), HMM은 80%인 약 57만 TEU(47척)에 스크러버를 장착함
 - ONE(5%), COSCO(9%), 하판로이드(10%)는 상대적으로 스크러버보다 저유황유를 통해 IMO 2020에 대응한 것으로 나타남
 - 저유황유와 고유황유 간의 가격 차이도 2019년 180달러/톤에서 최근 50~60달러대로 축소되어 스크러버에 대한 수요가 감소함

자료: 알파라이너 위클리 43호

최건우 전문연구원

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

글로벌 석탄 수요량, 향후 10년 간 증가할 것으로 예측

- Commodity Insights에 따르면 세계 석탄 수요량은 향후 10년 동안 증가할 것이라 예측하고 있음
 - 전 세계 석탄 수요량은 2006~2019년 기간 동안 5억 톤에서 10억 톤으로 약 2배가량 증가함
- 아시아 지역의 석탄 수요량 점유율은 2006년 기준 5억 톤 중 3억 톤(60%), 2019년 기준 10억 톤 중 8억 톤(82%)으로 가장 큰 비중을 차지하고 있음
 - 특히 2011년부터 일본을 제치고 세계 최대 수입국이 된 중국이 석탄 수요 성장을 주도하였으며, 인도 및 동남아시아의 급격한 경제 성장이 아시아 지역 석탄 수요량 증가의 주요 요인으로 파악됨
 - 이러한 아시아 지역 석탄 수요량 성장 추세는 2030년까지 지속돼 2030년 기준 11억 톤을 기록할 것으로 전망하고 있음

<그림> 세계 석탄 수요량(2006년, 2019년)

시장	2006 석탄 수요량(Mt)	2019 석탄 수요량(Mt)	수요량 증가(Mt)	수요량 증가율(%)
아시아	305	834	525	173
북아시아	242	315	73	30
중국	11	218	207	1,880
인도	23	169	146	635
동남아시아	30	114	84	280
이 외	206	186	(16)	(10)
세 계	511	1,020	509	100

자료 : Commodity Insights

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/seaborne-thermal-coal-demand-to-rise-over-next-decade/>

김병주 연구원

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

I 국제해사기구(IMO), 온실가스(GHG: Green House Gas) 단기 대책 합의

- IMO(International Maritime Organization)는 10월 중순 GHG에 대한 단기 대책을 논의하는 실무 그룹 회의를 개최했으며, 동 회의에서 현존선에너지효율지수(EEXI: Energy Efficiency Existing Ship Index)와 연간효율지수(AER: Annual Efficiency Ratio) 최종안에 대해 합의를 도출함
 - 11월에 개최되는 제75차 해양환경보호위원회(MEPC 75: Marine Environment Protection Committee 75)에서 동 합의안이 승인되면 2021년에 개최되는 MEPC 76에서의 최종 채택을 거쳐 2023년부터 발효될 전망이다
- IMO는 EEXI와 AER의 양 제도를 동시에 발효해 GHG 삭감 효과를 극대화 한다는 계획임
 - 사전적 성격의 EEXI는 선박의 연비를 운항 이전에 검사·인증하는 제도로 엔진 출력 제한이나 절전 가능 형태로 개조를 유인할 수 있음
 - 사후적 성격의 AER은 연비를 1년이 경과한 시점에서 점검하고 A~E의 5단계로 평가하며, 저평가 선박에 대해서는 IMO가 개선 요청을 할 계획임
- 그동안 덴마크, 프랑스 등 일부 유럽 국가들이 GHG 감축을 위한 추가 규제 강화를 요구해 왔으며, MEPC 75차 회의에서 합의안이 승인될 것이 유력함

자료: <https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-10-28> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I COVID-19 재확산으로 EU의 원유 수입 감소

- 이탈리아 등 유럽 전반에서 재확산되고 있는 COVID-19로 인해 EU 전체의 원유 수입이 감소하고 있으며, 이는 유조선, 석유제품선의 운임이 손익분기점 이하로 하락하는데 영향을 주고 있음
 - 이탈리아의 9월 원유 수요는 전년 동월 대비 21.3% 감소했으며, 주로 수송에 사용되는 경유는 전년 동월 대비 18.1% 감소함
 - 영국, 프랑스의 원유 수요는 7~8월 회복세를 보였지만, 9월 이후 유럽 전역에 재 확산되고 있는 COVID-19로 인해 회복세가 더디어지는 양상임
 - 지중해, 북유럽, 대서양 등 유조선 및 석유제품선 주요 항로에서의 운임이 해당 항로의 운영비를 충당할 수 없는 수준까지 하락하였음
 - 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 스팟운임의 경우 10월말 이후 일일 1만 달러 이하를 기록하고 있는데, VLCC의 손익분기점은 통상 3만 달러에 달함

자료: <https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-10-28> (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 ('20.11.02~'20.11.06)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	상승유력	상승유력
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 ('20.10.26.~'20.10.30)

■ 중국의 호주산 석탄 제한 조치 및 제철소 설비 현대화가 운임에 부정적 영향

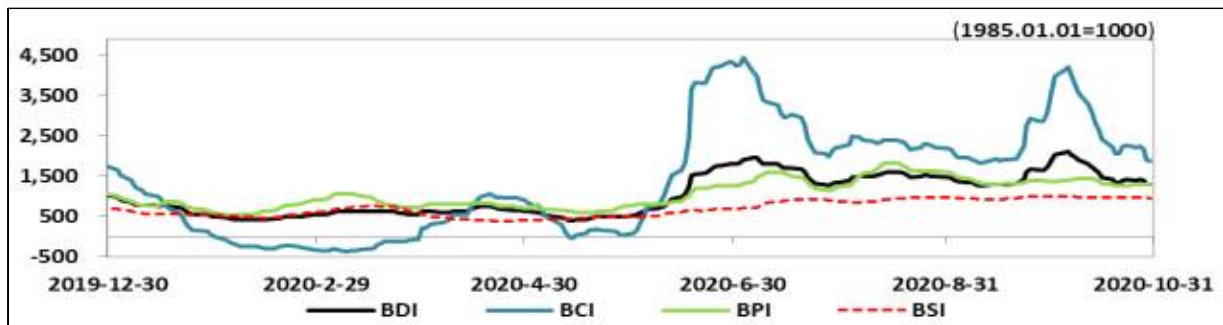
지난주 케이프선 주간평균 운임은 이전 주 대비 4.3% 하락한 17,224달러/일을 기록함. 중국이 호주산 원료탄 수입을 제한하면서 운임 하락에 영향을 주고 있으며, 철광석 수요까지 감소할 것으로 예상되면서 전반적으로 운임이 하락함. 최근까지 케이프선 운임의 주된 상승 동력은 중국의 경기부양책 효과에 힘입은 철광석 수요의 강세 영향이 컸음. 하지만 중국이 동절기 동안 제철소 설비의 현대화를 추진함에 따라 철강 생산이 제한될 것으로 예상되면서 시장의 수요 심리가 약화됨. SSY는 4분기 중국의 철광석 수입량이 전분기 대비 7.4% 줄어든 2억 6,000만 톤, 원료탄 수입량은 전분기 대비 34.9% 줄어든 1,400만 톤에 불과할 것으로 전망함

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 2.1% 상승한 10,314달러/일을 기록함. 케이프선과 마찬가지로 중국의 호주산 석탄 수입 제한 조치로 인해 중국과 호주의 연료탄 교역량이 줄어든 것이 운임에 악재로 작용하고 있으나, 시장으로 공급되는 선박 부족으로 인해 지난주 운임이 소폭 상승함. 미국과 중국의 1단계 무역협정의 결과로 중단된 대두 교역이 되살아나고 있으며, 이는 운임에 긍정적으로 작용하고 있음

지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 1.2% 하락한 10,579달러/일을 기록함. 인도와 동남아시아의 석탄 수요가 증가했으나, 선박 공급이 수요를 상회하면서 운임 상승이 제한됨

2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

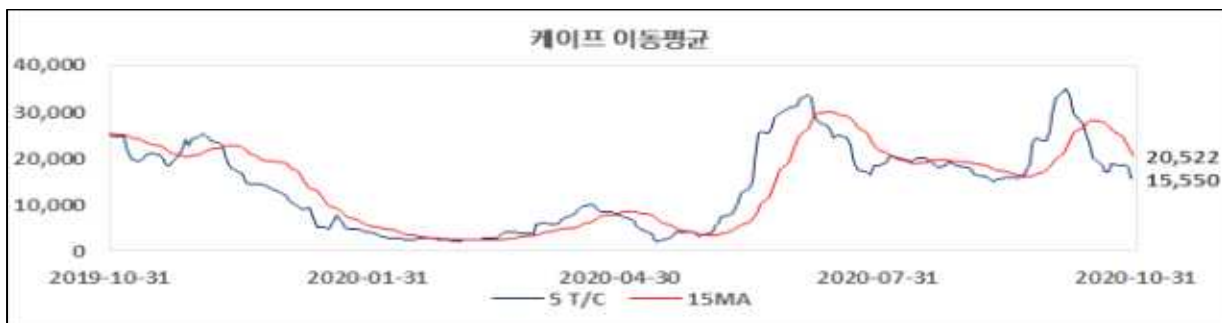
		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(10.30)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,356	(-28)	393	2,020	980	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	17,224	(-768)	1,992	33,760	12,007	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	10,314	(208)	3,345	15,079	7,966	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,579	(-126)	4,208	10,994	7,398	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	8,741	(-43)	2,142	8,706	5,029	4,198	10,067	7,188
	케이프	14,250	(-625)	10,125	19,750	14,875	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	10,375	(-600)	9,625	14,125	11,838	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	9,875	(-250)	8,250	10,625	9,772	9,500	12,500	10,857
	핸디	8,438	(-375)	8,000	10,000	9,164	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(10.16)							
		2020년 12월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	15,378	(-1,100)	8,393	(-579)	13,320	(-94)	13,091	(-68)
	파나막스(4TC)	9,466	(-1,618)	8,072	(-912)	9,585	(-472)	9,278	(-81)
	수프라막스(10TC)	9,368	(-528)	7,668	(-311)	8,856	(-253)	9,057	(-104)
	핸디(6TC)	7,556	(-69)	6,084	(-54)	6,818	(-45)	6,681	(-44)

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

자료: Clarkson, Baltic

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

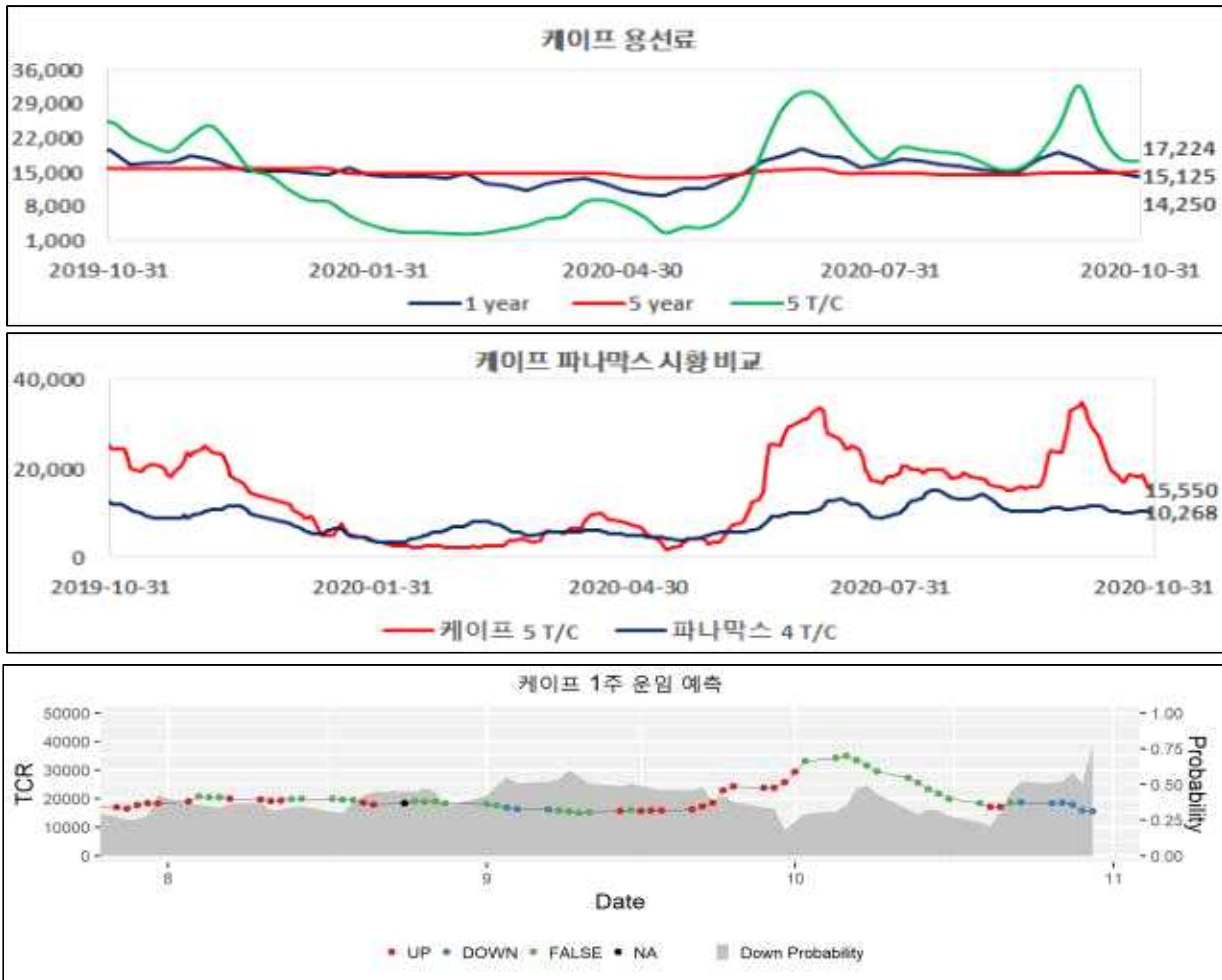
- (케이프 이동평균) 이동평균선은 가파른 하락세를 보이고 있음. 운임은 이동평균선을 하회 중임
- (케이프 RSI) RSI가 30선 밑으로 하회 중임. 2주(10.13~10.30) 연속 하방압력이 커지고 있음
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 장기용선료보다 낮은 수준을 기록함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임차이가 축소됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

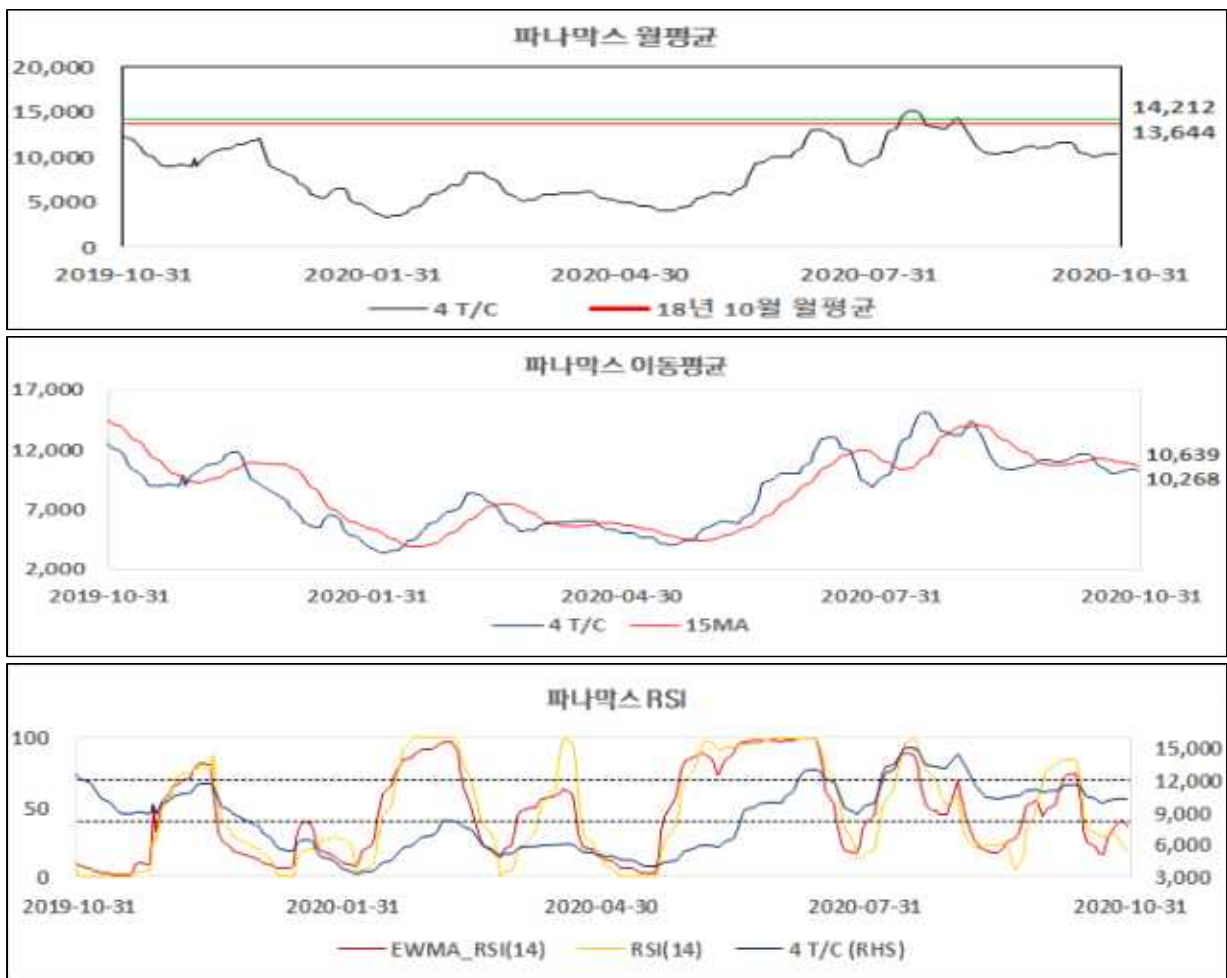


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	10.26	11.02	49.16	50.84
	10.27	11.03	47.95	52.05
	10.28	11.04	41.51	58.49
	10.29	11.05	49.70	50.30
	10.30	11.06	21.28	78.72
	10월 4주	11월 1주	41.92	58.08

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

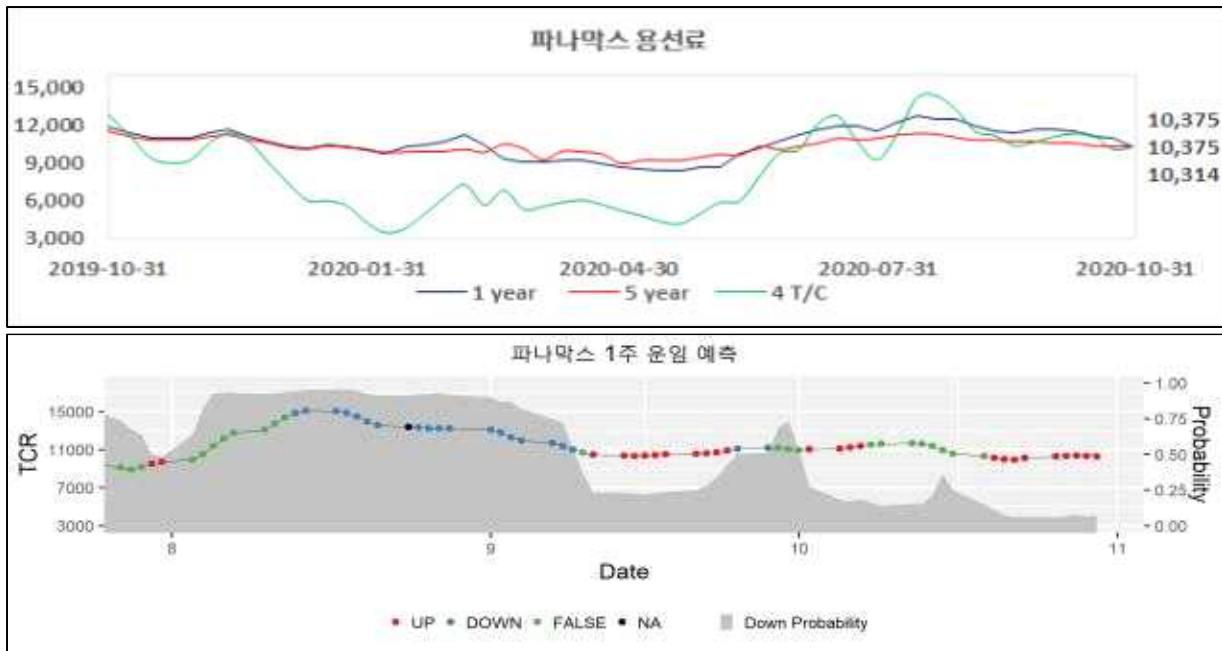
- (파나막스 이동평균) 지난 주 스팟운임이 강보합세를 보이면서, 이동평균선의 하락세가 둔화됨
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 상향돌파하지 못하고 소폭의 하락을 보임. 스팟운임의 하락폭이 줄어들고 있음
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 시장심리가 개선되면서 장기용선료가 이전 주 대비 소폭 상승함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

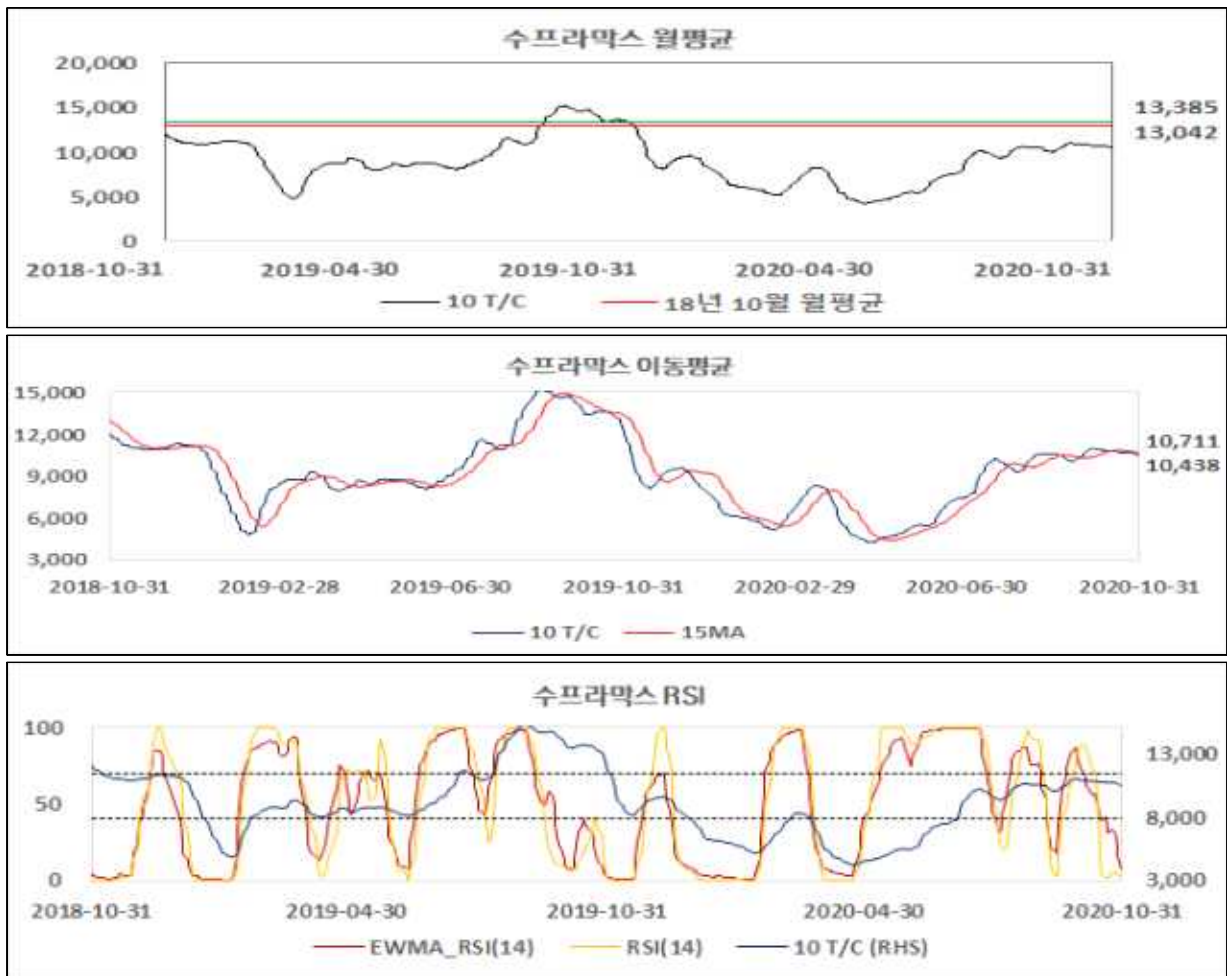


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	10.26	11.02	93.94	6.06
	10.27	11.03	93.59	6.41
	10.28	11.04	92.23	7.77
	10.29	11.05	93.51	6.49
	10.30	11.06	92.79	7.21
	10월 4주	11월 1주	93.21	6.79

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

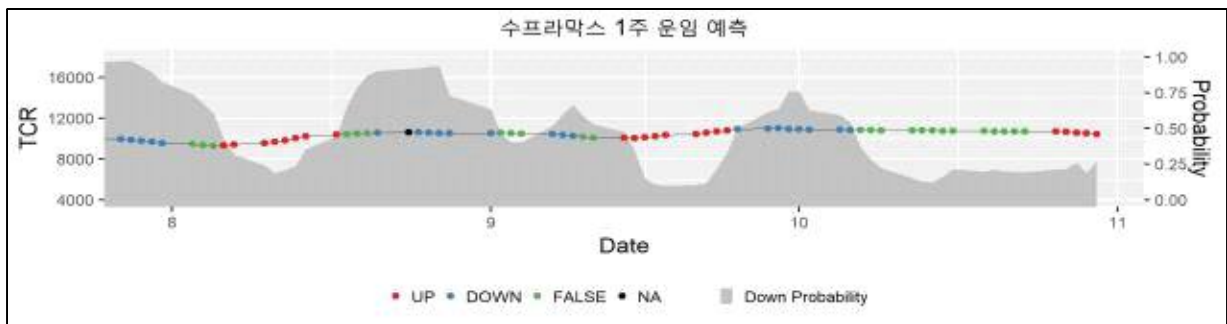
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 상승세가 둔화되기는 했으나, 여전히 높은 수준임
- (수프라막스 RSI) RSI가 0에 근접하여 횡보 중임. 이는 스팟운임의 추가 하락 여지가 낮음을 의미함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 이전 주 대비 하락하긴 했으나, 장기용선료를 상회 중임
- (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

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	10.26	11.02	78.78	21.22
	10.27	11.03	78.40	21.60
	10.28	11.04	73.95	26.05
	10.29	11.05	81.34	18.66
	10.30	11.06	73.26	26.74
	10월 4주	11월 1주	77.15	22.85

3. 컨테이너 - 주간 동향

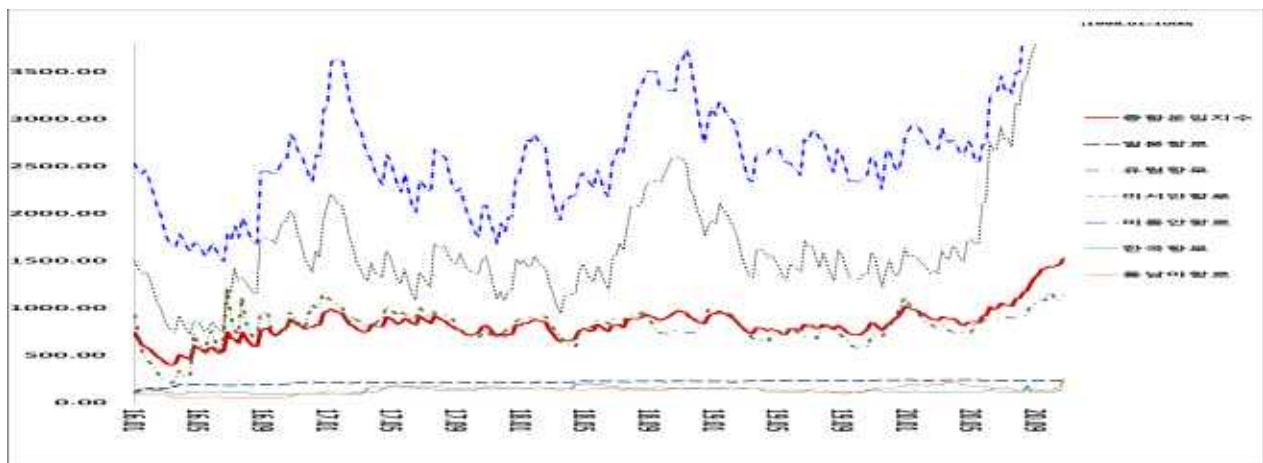
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 60.96 상승한 1,529.99를 기록함

아시아-미 서부를 제외한 모든 항로 운임이 상승하여 2010년 이후 처음으로 컨테이너 운임지수는 1,500대를 기록함. 특히, 유럽과 북미 외에 오세아니아, 아프리카, 남미 항로에서 기록적인 운임을 기록하고 있어 단기간 내에 운임지수가 급락할 가능성은 낮음. 유럽지역은 코로나 재확산으로 인한 봉쇄조치에도 불구하고 컨테이너 수요는 증가하는 것으로 나타났으며 북미도 미국 대선 이후 불확실성에 대비한 수요가 발생하는 것으로 추정됨. 3분기부터는 수출입 불균형으로 컨테이너 확보에도 어려움을 겪고 있어, 선사, 화주 모두 힘든 상황임.

전문가들의 전망도 매우 다른 상황으로, 현재의 공급량을 유지한다면 높은 운임 추세는 단기간에 하락할 수 있다는 의견과 함께 올해 2분기 재고부족으로 인한 영향이 내년 상반기까지 이어져 운임도 높은 수준을 유지할 수 있다는 의견이 상존함. 전망이 엇갈리는 상황에서 가능성이 높은 시나리오는 향후 운임 하락이 예상되면 선사들이 선제적으로 공급 감축을 통해 가격방어를 하는 전략을 다시 활용할 가능성이 높을 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

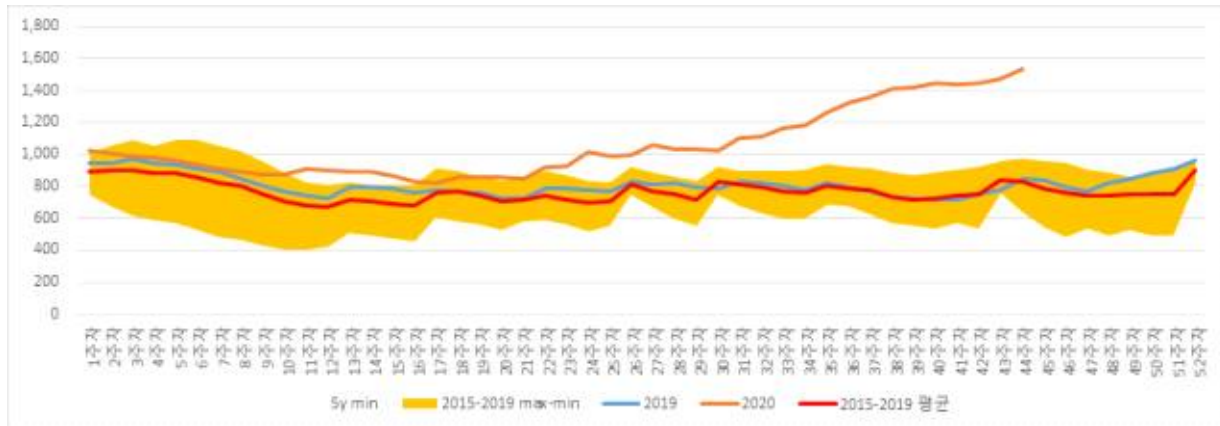


자료:상해항운교역소

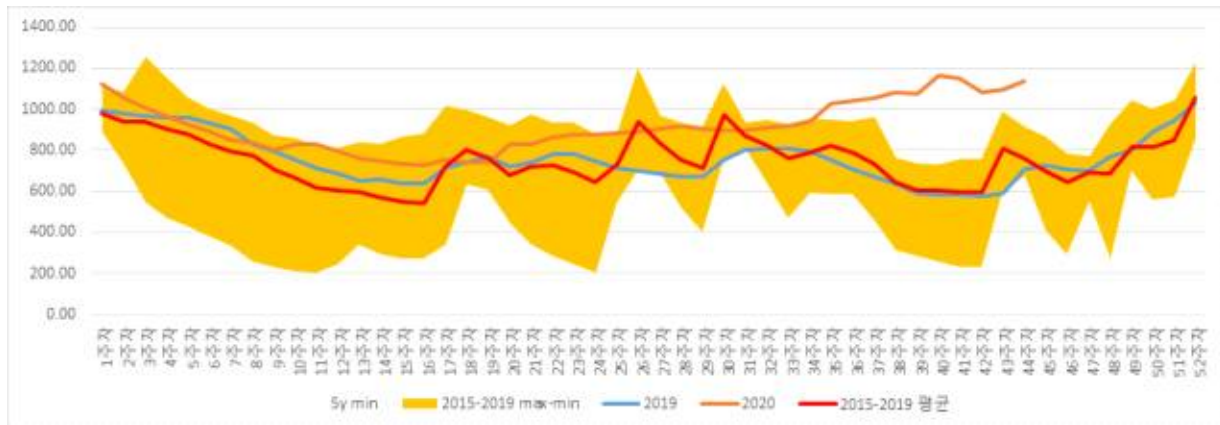
	금주 (전주비)	2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (10.30)							
종합(SCFI)	1,529.99 (61.0)	818.16	1,529.99	1,064.69	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1,140 (40.0)	725.0	1,168	918.69	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,849 (-16.0)	1,361	3,867	2,489.05	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,641 (16.0)	2,542	4,641	3,344.81	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	146 (13.0)	116.0	188.0	122.45	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	240 (3.0)	230.0	244.0	239.24	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	254 (84.0)	130.0	254.0	168.38	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	497.0	887.0	670.0	591.0	807.0	709.0

3. 컨테이너 기술적 분석

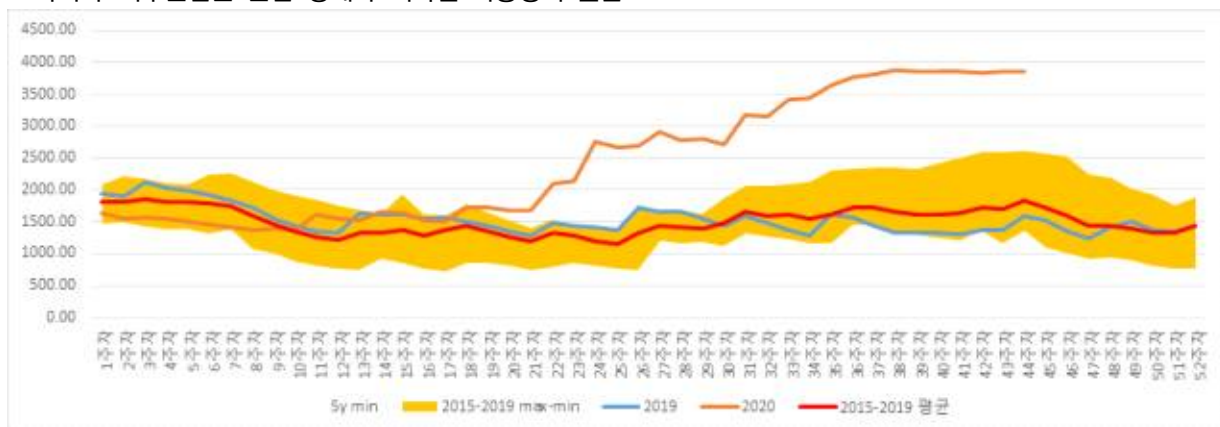
- SCFI 지수는 일부항로의 운임 강세로 강보합세를 유지할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 봉쇄조치로 향후 수요에 대한 불확실성이 커짐



- 아시아-미주운임은 운임 강세가 지속될 가능성이 높음



4. 탱커 - 주간 동향

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

11월 첫째 주 유조선 상황, 침체 지속

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 25.8로 전주(28.6) 대비 2.8p(9.7%) 감소했음

VLCC 스팟 시장의 침체가 계속되고 있음. 10월 29일 기준 중동-극동항로에서의 스팟운임은 일일 약 9,500달러로 VLCC 통상 손익 분기점인 약 3만 달러의 3분의 1 이하까지 하락하였음. 볼틱거래소의 10월 29일 리포트에 따르면 중동-한국항로에서 스팟운임 WS 25.0, 용선료 환산 시 일일 9,500달러 수준의 성악이 보고되었음. 한편 10월분 중동발 성악은 10월 29일까지 총 96건으로 130건이었던 전년 동월 대비 26% 감소하였음

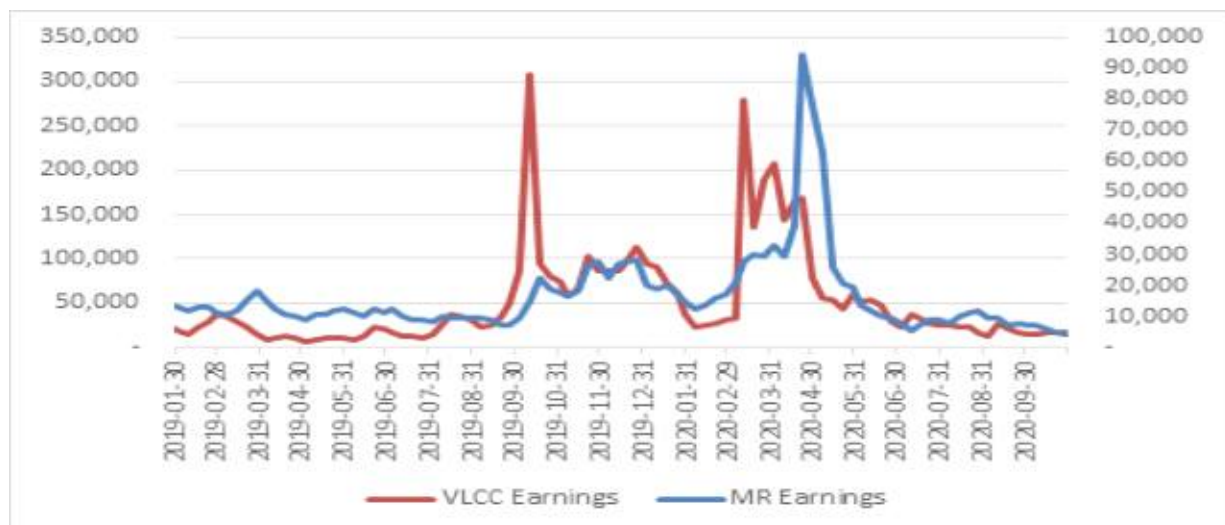
주요 산유국들의 공조 감산으로 원유 수송 물량이 감소해 수급 균형이 완화된 상황이 이어지고 있음. 유조선 시장은 석유수출국기구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries +)의 협조 감산 영향으로 5월 이후 중동으로부터의 원유 수송 물량이 한정적임. OPEC+는 올해 5~7월 일일 970만 배럴, 8~12월 일일 800만 배럴, 2021년 1월~2022년 4월 일일 600만 배럴을 감산하는 것으로 결정하고 이를 시행 중에 있음. 겨울철 수요기에 접어들면서 상황이 회복될 가능성이 제기되고 있는데, COVID-19로 수요 회복이 불발에 그칠 경우 시장 침체가 이어질 수 있음

11월 첫째 주 석유제품선 상황, 소폭 하락

지난주 MR(Medium Range) WS은 72.3으로 전주(74.4) 대비 2.1p(2.8%) 감소했음

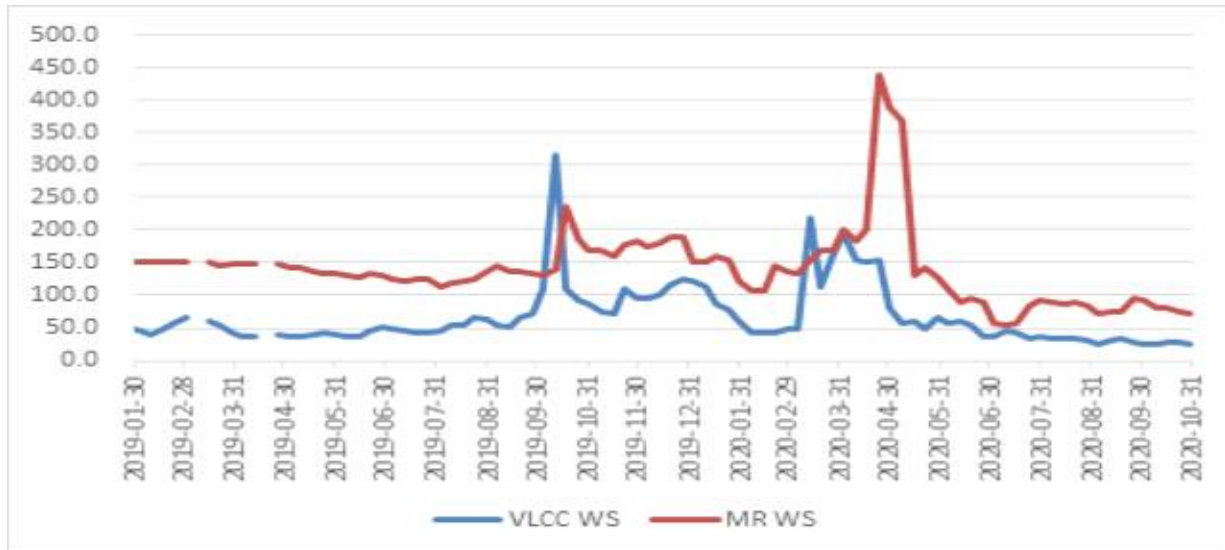
10월 26일 중동-일본항로 MR형 석유제품선의 WS는 75.0으로 전주 대비 0.6p(0.8%) 증가한 상태로 출발했지만 이후 남은 기간 동안 상황이 점진적으로 하락하였음

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		(10.30)							
Average Earnings	TD3C	9,372	(-1,947)	6,103	250,354	56,097	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	7,262	(-589)	2,664	79,699	17,055	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	24,500	(-500)	25,000	80,000	42,591	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	12,500	(-1,250)	12,500	20,000	14,875	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	25.8	(-10.7)	24.8	217.5	66.8	36.0	315.0	66.6
	MR	72.3	(-2.8)	55.5	437.2	132.6	114.2	235.0	148.0

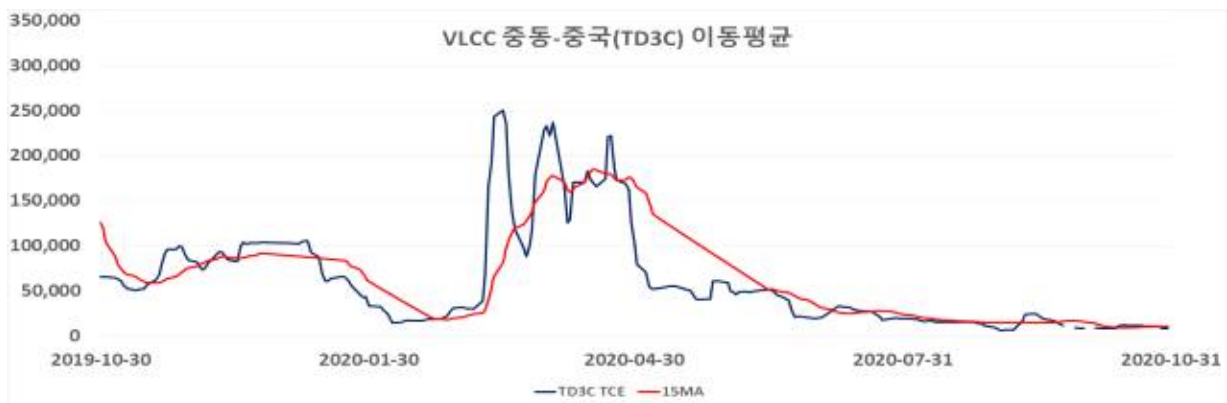
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

4. 탱커 기술적 분석

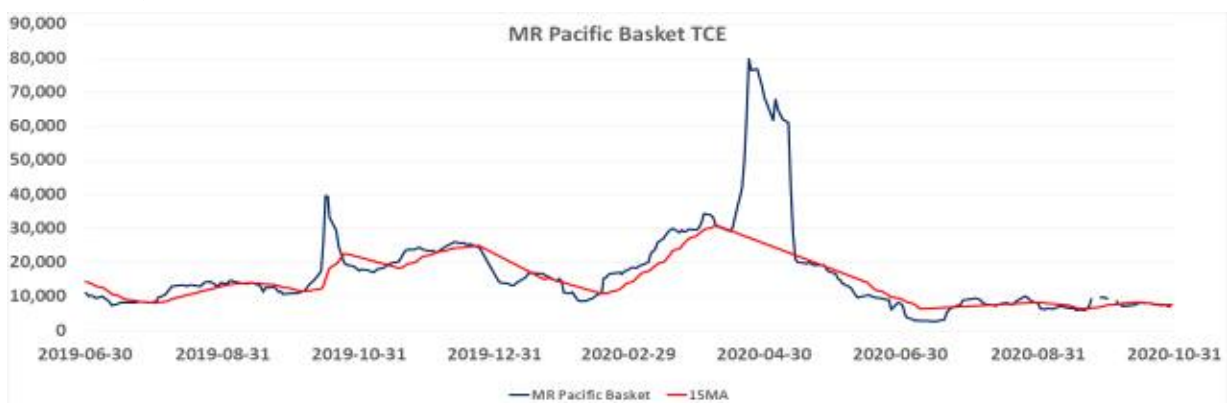
- 추세선(붉은색)과 최근 3년 평균선(노란색)과의 격차가 더욱 커졌으며, 추세선이 최근 3년(2018~2020년) 내 최소값에 근접하는 등 시장 부진이 심화되고 있음



- 수익 추세선(파란색)과 15일 이동평균선은 큰 폭의 등락 없이 연간 최저점 수준을 계속적으로 기록하고 있음



- 석유제품선 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)과 유사한 저수준을 기록하면서 소폭의 등락을 반복하고 있는데, 시장 회복 모멘텀(momentum) 부재로 당분간 저시황이 이어질 수 있음



5. 중고선 시장

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

- 10월 30일 BDI는 1,283으로 10월 23일(1,415) 대비 132p(9.3%) 감소. 10월 30일 건화물 중고선 지수는 20.65로 3주 연속 변동이 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 10월 30일 SCFI는 1,465.93으로 23일 1,376.50 대비 89.43p(6.4%) 증가. 10월 컨테이너 중고선 지수는 35.09로 8월에서 10월까지 3개월 연속 변동이 없음



2020년 10월(10월 1일~30일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 건화물선, 컨테이너선 등의 중고선 매매가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Bulk	Aqua Vision	2011	180,353	DWT	2020-10-30	15.75	Noble Group	Greek interests
Bulk	Bright Phoenix	2011	55,636	DWT	2020-10-30	11.00	Sanzo Enterprise Co.	Greek interests
Tanker	Carina	2010	47,962	DWT	2020-10-30	15.00	Blue Wake Shipping	Clients of Spring Marine
Tanker	ADS Page	2002	299,164	DWT	2020-10-23		ADS Crude	Clients of Marshal Shipping
Offshore	Arkstar Unicorn	2013	45	LOA	2020-10-23	1.83	Arkstar Ship Mgmt	Undisclosed interests
Container	Cap Papatele	2008	1,022	TEU	2020-10-23	3.00	Maersk	Clients of Goto Shipping
Bulk	Champion Bay	2000	32,835	DWT	2020-10-23	3.00	Pacific Basin Shpg	Undisclosed interests
Bulk	Crimson Monarch	2014	77,116	DWT	2020-10-23	17.50	MMSL	Greek interests
Bulk	NSS Honesty	2007	229,548	DWT	2020-10-23	11.00	NS United KK	Undisclosed interests
Container	Sonderborg	2007	1,118	TEU	2020-10-23	2.65	Brise Bereederungs	Clients of Contships
Cruise	Magellan	1985	1,250	Berths	2020-10-22		Global Maritime Grp	Clients of Seajets
Bulk	SBI Hyperion	2016	61,171	DWT	2020-10-22	17.50	Scorpio Bulkera	Undisclosed interests
Container	Ute	2007	5,041	TEU	2020-10-22		Stefan Patjens	Undisclosed interests
Bulk	Cologne	2011	180,643	DWT	2020-10-21	22.00	Nissen Kaiun	Clients of N.G. Moundreas
Bulk	Orient Grace	2012	58,620	DWT	2020-10-21	12.40	Sato Steamship	Greek interests
Bulk	SBI Zeus	2016	60,414	DWT	2020-10-21	18.50	Scorpio Bulkera	Undisclosed interests
Offshore	TeraSea Eagle	2013	16,300	HP	2020-10-21		TeraSea	Undisclosed interests
Offshore	TeraSea Osprey	2014	16,300	HP	2020-10-21		TeraSea	Clients of POSH
Tanker	ADS Serenade	2002	299,152	DWT	2020-10-16	25.50	ADS Crude	Clients of Marshal Shipping
Cruise	Columbus	1989	1,400	Berths	2020-10-16		Global Maritime Grp	Undisclosed interests
Bulk	Huge Hakata	2012	180,643	DWT	2020-10-16	23.00	Nissen Kaiun	European interests
Bulk	SBI Hera	2016	60,425	DWT	2020-10-16	18.50	Scorpio Bulkera	Undisclosed interests
Bulk	West Treasure	2014	61,292	DWT	2020-10-16	15.00	Toei Japan Ltd.	Undisclosed interests
Bulk	Yutai Breeze	2010	55,088	DWT	2020-10-16	9.00	Taiship Development	Indonesian interests
Offshore	Lewek Aries	2008	3,536	DWT	2020-10-15		EMAS Offshore	Clients of Atlas Marine Shipping
Container	Maria Schulte	2006	3,500	TEU	2020-10-15	7.50	Schulte Group	Clients of Lomar

Offshore	Ocean Clever	2009	5,150	HP	2020-10-15		Atlantic Off Mgmt	Clients of Allianz Marine
Bulk	Tilda Oldendorff	2011	180,556	DWT	2020-10-15	18.40	Oldendorff Carriers	Clients of Alpha Bulkers
Tanker	Voyager I	2003	309,233	DWT	2020-10-15	26.00	NGM Energy	Middle Eastern interests
Bulk	China Steel Integrity*	2002	175,775	DWT	2020-10-15	9.20	China Steel Express	Clients of Eddie Steamship
Bulk	China Steel Responsibility*	2003	175,775	DWT	2020-10-15	9.30	China Steel Express	Clients of Eddie Steamship
Tanker	Bunga Kasturi Tiga	2006	298,100	DWT	2020-10-14	31.00	AET Tankers	Indonesian interests
Cruise	Vasco da Gama	1993	1,220	Berths	2020-10-14		Global Maritime Grp	Clients of Mystic Cruises
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	Tokai 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 Pemimpin*	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
Bulk	BTG Everest*	2015	81,014	DWT	2020-10-02	22.25	Bulk Trading (BTG)	Clients of Neda Maritime
Bulk	BTG Eiger*	2016	81,031	DWT	2020-10-02	23.25	Bulk Trading (BTG)	Clients of Neda 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 (2020.10.30)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.30)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	65.0	77.0	71.8	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)		(10.30)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.1	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	85.0	(-)	85.0	85.0	92.0	89.3	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	31.5	30.5	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(10.30)								
380 CST	Rotterdam	254.5	(-2.5)	253.1	124.8	303.8	239.2	245.8	443.5	348.9
	Singapore	272.8	(-10.8)	274.1	157.8	388.0	262.4	306.5	511.5	402.5
	Korea	301.0	(-9.0)	303.4	196.3	426.5	309.8	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	279.5	(-8.5)	288.4	181.8	436.8	286.2	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	301.5	(-7.8)	309.3	179.0	585.3	323.6	493.8	548.3	518.9
	Singapore	323.0	(-15.8)	336.3	219.8	726.3	370.0	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	310.3	(-7.8)	315.9	214.8	722.3	370.8	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(10.30)								
철광석	국제價	109.5	(2.1)	112.2	71.7	128.7	99.6	72.3	127.2	93.3
	중국産	142.3	(-3.1)	105.6	108.3	151.3	124.0	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	80.1	(-0.8)	58.3	63.5	81.4	70.2	72.0	83.1	77.0
	중국産	101.8	(-0.8)	74.1	84.7	103.2	89.3	93.9	107.4	100.8
원료탄	호주産	150.8	(4.6)	110.9	133.4	204.2	155.8	168.2	252.9	214.0
	네팔(몽골)	125.8	(4.4)	89.3	112.7	134.8	121.6	120.9	187.3	153.2
	중국産	208.2	(-0.2)	150.7	190.0	219.2	199.2	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,056.5	(-27.25)	1,054.8	821.8	1,087.8	908.3	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	598.5	(-34.25)	606.2	474.0	632.8	539.6	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		7월	8월	9월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,042	7,018	8,253	64,489	95,248	100,114	87,449
	수입	4,873	4,414	4,738	40,946	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	7,878	6,669	8,330	63,394	84,260	89,921	82,296
	수입	5,277	5,306	5,683	51,914	60,199	69,712	66,889
EU	수출	4,020	3,778	5,018	36,518	53,140	57,676	48,445
	수입	4,918	4,366	4,898	42,195	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	13,453	12,600	14,861	112,213	169,587	189,936	149,584
	수입	10,635	9,612	10,705	92,874	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