

# KMI

## 주간해운시장포커스

**발간년월** 2020년 11월 2주    **발행인** 장영태    **감수** 김태일  
**자료문의** 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터    **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

I. 주간뉴스 .....	02
II. 건화물선 .....	05
III. 컨테이너 .....	13
IV. 탱커 .....	15
V. 중고선 시장 .....	18
VI. 주요 해운지표 .....	20

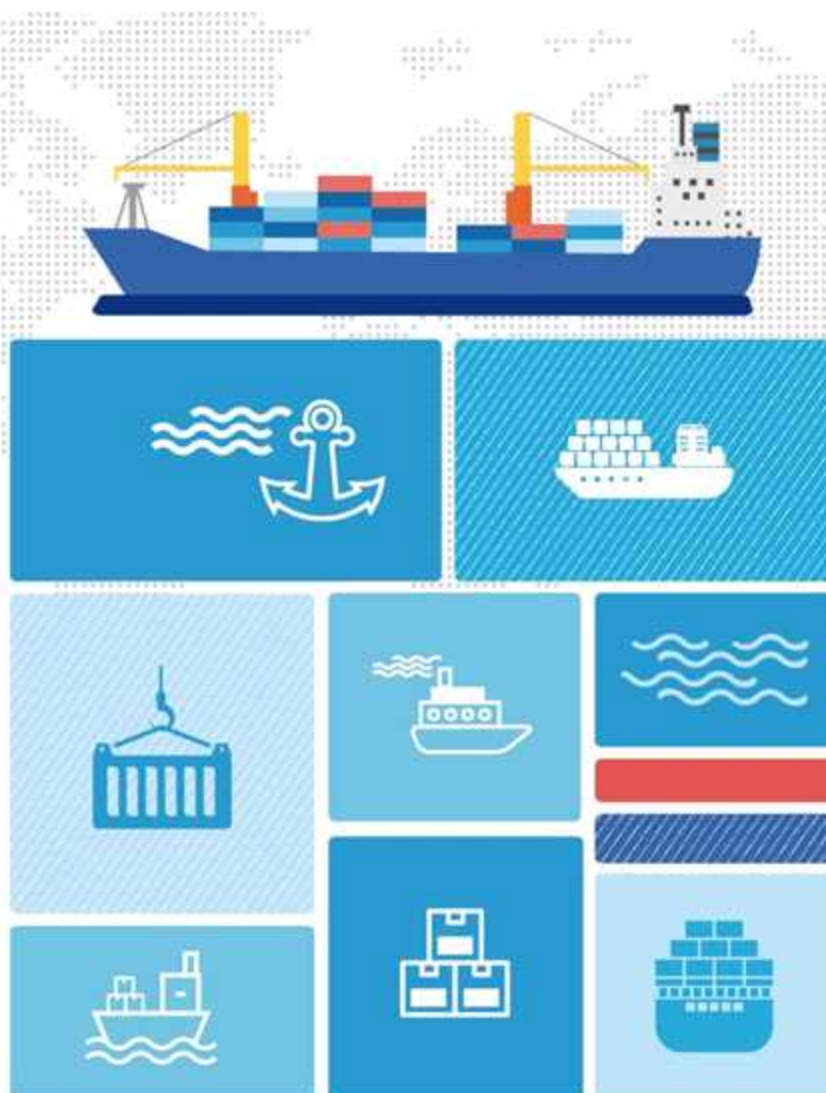
이호춘 해운빅데이터연구 센터장  
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

### I 향후 컨테이너 신조발주 수요 증가 전망

- 컨테이너 선대 발주잔량(orderbook)은 194만 TEU로 총 선대의 8.2% 수준임
  - 이는 역대 최저 수준이며 올해 신조발주량은 33척(18.6만 TEU)에 불과하여 2019년 신조발주량 81만 TEU의 30%에도 미치지 못함
  - 코로나19에도 불구하고 수요는 예상보다 높은 실적을 기록하고 있으며 중장기적으로 급감할 가능성은 낮은 것으로 전망됨. 이러한 추세가 지속되면 향후 2~3년 뒤 컨테이너선대에 대한 공급이 부족할 가능성이 제기됨
- 코스코, 하파로이드 등 글로벌 선사들은 신조발주를 추진 중
  - 코스코는 23,000TEU급 6척 발주를 승인하였으며 하파로이드도 초대형 컨테이너선에 대한 발주를 조선사에 의뢰함
  - 2021년부터 해체량이 35만TEU 이상일 것으로 예상되어 2022년까지 일부 선형에 대한 수요는 크게 증가할 것으로 예상됨

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134516/Box-shippings-surprise-year-ignites-new-interest-in-fleet-renewal>

최건우 전문연구원

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

### I 중국 10월 철광석 수입량, 전월대비 1.7% 감소했지만 여전히 1억 톤을 상회

- 중국의 10월 철광석 수입량은 전월 대비 1.7% 감소했지만 여전히 1억 톤을 웃도는 높은 수입량을 기록함
  - 중국의 10월 철광석 수입량은 1억 674만 톤으로서 전월 1억 855만 톤보다 소폭 감소하였지만 전년 동월 대비 14.9% 증가한 수치를 기록함
  - 브라질산 및 남아프리카산 철광석 수입량이 전월대비 각각 7%, 15.7% 상승한 것이 높은 수입량의 주요 요인으로 파악됨
  - 중국의 2020년 1~10월 기간 동안 철광석 수입량은 9억 7,520만 톤으로 전년 동기 대비 11.2% 증가함
- 중국의 10월 철강제품 수출량은 440만 톤으로 전달 383만 톤보다 약 60만 톤 증가함
  - 10월 철강제품 수입량은 191만 톤으로 9월 289만 톤에서 약 100만 톤 감소함
  - 중국 철강협회는 해외시장 회복과 가격 스프레드 축소로 철강제품 수출량 회복 및 수입량 감소를 예상한바 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-october-iron-ore-imports-dip-1-7-m-m/>

김병주 연구원

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

## ■ 오션네트워크익스프레스(ONE: Ocean Network Express), 반기순이익 6억 8,200만 달러 기록

- 일본 컨테이너 통합선사 ONE의 2020년 4~9월 반기순이익이 전년 동기 대비 5.4배 증가한 6억 8,200만 달러를 기록하였음(일본 회계연도는 4월에 시작함)
  - 여름철 이후 물동량이 회복되었으며 북미항로 등에서 가용선박의 부족으로 운임이 상승하면서 이익이 큰 폭으로 증가하였음
  - ONE은 연간(2020년 4월 ~ 2021년 3월) 당기순이익을 9억 2,800만 달러로 전망하고 있음
- 수익 개선의 요인에는 운임 상승, 운항비 절감, 선박 연료유 가격 하락, 가변비 절감 등이 있음
  - 운임 상승으로 4억 달러, 운항비 절감 1억 9,000만 달러, 선박 연료유 가격 하락 1억 5,500만 달러, 가변비 절감 1억 1,000만 달러 등의 수익 개선 효과가 발생하였음
  - 물동량 감소로 인한 수익 감소 효과는 2억 8,500만 달러로 추정됨
- ONE은 북미 항로에서 물동량 회복세가 두드러짐
  - 2020년 4~9월 ONE의 북미항로 소석률(선적능력 대비 실제 화물 선적비율)은 전년 동기 대비 8% 증가한 98%를 기록하였음
  - 2020년 7~9월 ONE의 북미항로 취급 물동량은 76만 5,000TEU를 기록했는데, 이는 동사의 전년 동기 실적 77만 3,000TEU와 거의 유사한 수준임

자료: <https://secure.marineavi.com/news/index?showDate=2020-11-2> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

## ■ 선원공급국 항만에서 선원 교대를 실시하는 직접 교대로 인해 선박관리비 증가 전망

- COVID-19가 확산되면서 선원공급국에 기항해 선원 교대를 실시하는 직접 교대가 확산되고 있는데, 이로 인해 선박 관리비가 증가할 것으로 전망됨
  - 직접 교대는 COVID-19를 배경으로 고안된 교대 기법으로 선적·하역 예정 항만 또는 제3국 항만으로 이동해 교대하지 않고 선원공급국에서 직접 교대하는 방식임
  - 알파라이너에 따르면 직접 교대로 인해 세계 해운업 선박관리비가 연간 기준 수천만 달러(원화 수 백억 원) 증가할 수 있음
- 운항 선박이 용선일 경우 선주가 선박관리비를 부담하지만 자사 선박일 경우 선사 본인이 선박관리비를 부담함
  - 전 세계 선박을 대상으로 분석 시 전체 운항 선대 중 용선이 약 60%, 자사선이 약 40%의 비중을 차지하고 있음
  - 11월 5일 NYK는 직접 교대로 인해 증가하는 동사의 선박관리비가 연간 기준 약 4억 2천만 엔(원화 약 45억 원)에 달할 것이라고 발표하였음
- 일반적으로 선박관리비는 선원비, 선용품비, 운항유 구입비, 부품비, 선박보험료 등으로 구성됨
  - 일반적으로 선원비는 총 선박관리비 중에서 절반 정도를 차지하고 있음

자료: <https://secure.marineavi.com/news/index?showDate=2020-11-9> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

## I 부유식 저장소에 보관된 원유 및 석유제품 규모 감소

- 부유식 저장소에 보관된 원유 및 석유제품 규모가 7월 이후 감소하고 있음
  - 7월 초 254척의 유조선 및 석유제품선에 3억 730만 배럴의 원유 및 석유제품이 보관되면서 부유식 저장 규모가 사상 최대치를 기록했었음
  - 이후 부유식 저장 규모는 꾸준히 하락해 11월 초 1억 9,970만 배럴을 기록하는 등 최근 6개월 내 최저치를 기록하고 있음
- COVID-19로 전 세계 원유 수요는 COVID-19 이전 대비 3분의 1, 일일 기준으로 3,300만 배럴 감소한 것으로 추정됨
  - 수출업체는 선박을 임대해서 과잉 생산된 원유 및 석유제품을 저장하는 용도로 활용해 왔음
- 하반기 COVID-19 완화로 원유 및 석유제품 소비가 점진적으로 늘어남에 따라 부유식 저장소 규모가 감소하고 있음

자료: lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134499/Floating-storage-economics-fail-to-lift-tankers-forpandemics-second-wave (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 ('20.11.09~'20.11.13)

#### 건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	상승유력	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 ('20.11.02.~'20.11.06)

#### ■ 중국의 동절기 감산, 호주산 석탄 수입 중단 여파 지속

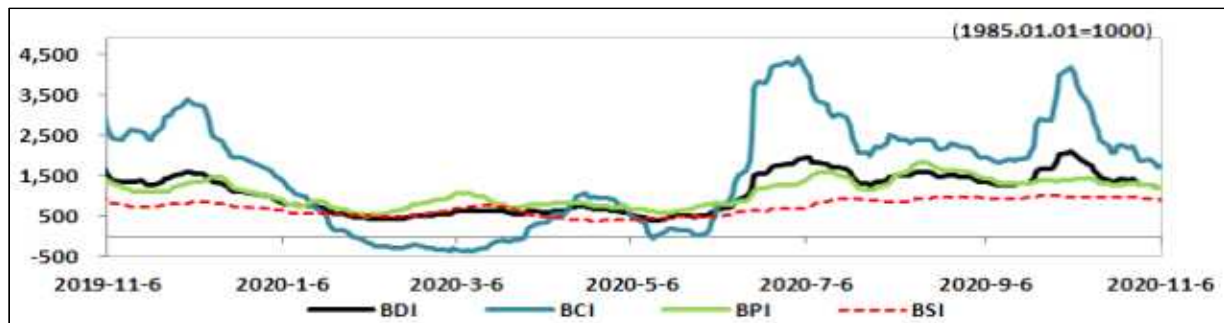
지난주 케이프선 주간평균 운임은 이전 주 대비 13.6% 하락한 14,890달러/일을 기록함. 케이프선 운임의 주요 상승 동력이었던 중국의 철광석과 원료탄 수요가 감소하면서 운임이 약세를 보임. 중국이 환경보호를 위해 동절기 철강 감산에 들어간 데다, 호주와의 정치 갈등을 배경으로 호주산 석탄 수입 금지 조치가 단행되면서 철광석과 원료탄에 대한 수요가 크게 둔화되었기 때문임

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 5.5% 하락한 9,742달러/일을 기록함. 중국의 석탄 수입 금지 조치가 본격화되면서 일시적인 수요 공백이 발생해 운임이 하락한 것으로 분석됨. 중국 정부가 호주산 석탄 수입에 대한 금지 조치시기를 11월 6일부로 명확히 언급했으며, 11월 7일 이후부터 호주산 석탄에 대한 통관이 중단될 것으로 예상됨. 앞서 지난달 9일에도 중국제철소는 호주산 석탄 수입을 중지하라는 구두 명령을 받은 적이 있으나, 당시에는 구체적인 시기와 통관 중지에 대한 언급은 없었음. 인도의 석탄 수요와 중국의 미국산 대두 수요가 증가하고 있다는 긍정적 소식이 있었으나, 운임 상승으로 이어지지는 못함

지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 4.1% 하락한 10,143달러/일을 기록함. 선박 공급이 수요를 상회하면서 운임이 하락함. 중국의 석탄 수요 감소가 수프라막스선 운임에도 악영향을 미친 것으로 분석됨

## 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)		(11.06)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,232	(-124)	393	2,020	980	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	14,890	(-2,335)	1,992	33,760	12,007	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	9,742	(-572)	3,345	15,079	7,966	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,143	(-436)	4,208	10,994	7,398	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	8,524	(-162)	2,142	8,706	5,029	4,198	10,067	7,188
	케이프	14,375	(125)	10,125	19,750	14,875	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)	파나막스	10,125	(-250)	9,625	14,125	11,838	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	9,563	(-313)	8,250	10,625	9,772	9,500	12,500	10,857
	핸디	8,250	(-188)	8,000	10,000	9,164	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(11.06)							
		2020년 12월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	15,016	(-362)	8,376	(-17)	13,186	(-134)	13,144	(53)
	파나막스(4TC)	9,469	(3)	8,189	(117)	9,701	(116)	9,338	(60)
	수프라막스(10TC)	9,289	(-79)	7,762	(94)	8,965	(109)	9,082	(25)
	핸디(6TC)	7,606	(50)	6,135	(51)	6,842	(24)	6,681	(-)

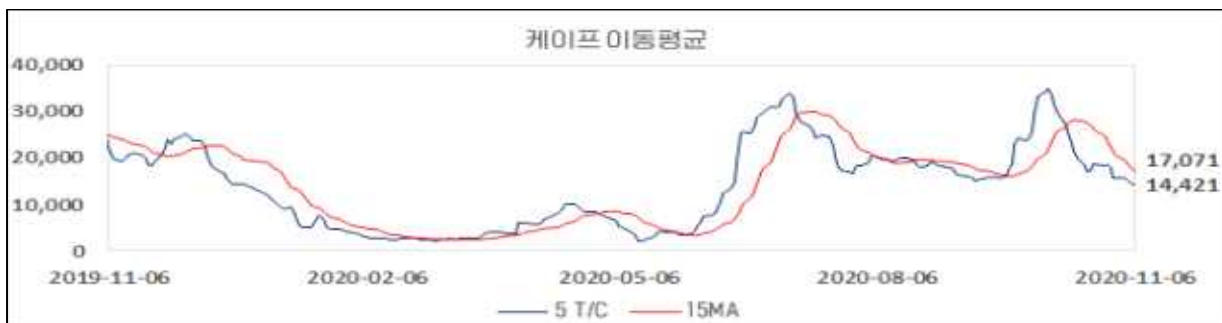
주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공식된 자료의 최저, 최고, 평균값  
4), 5) : 일간 최저, 최고값으로 변경 7) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값 8) : 2018년부터 5 T/C값

자료: Clarkson, Baltic



## 2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

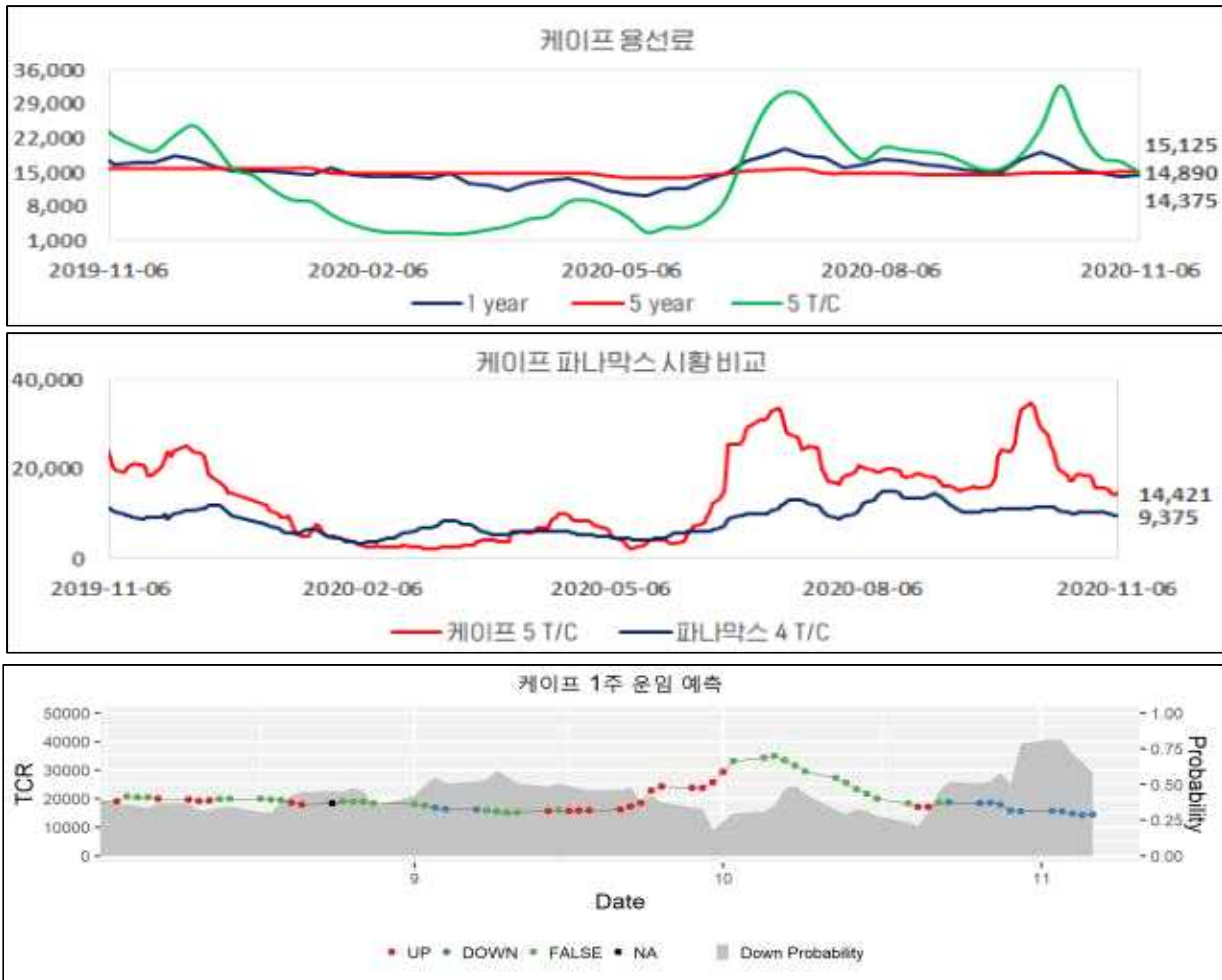
- (케이프 이동평균) 이동평균선은 가파른 하락세를 보이고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하회 중이며, 최근 하락세가 상승세보다 큰 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



- \* 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) 2주 연속 단기용선료가 장기용선료보다 낮은 수준을 기록함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임차이가 축소됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



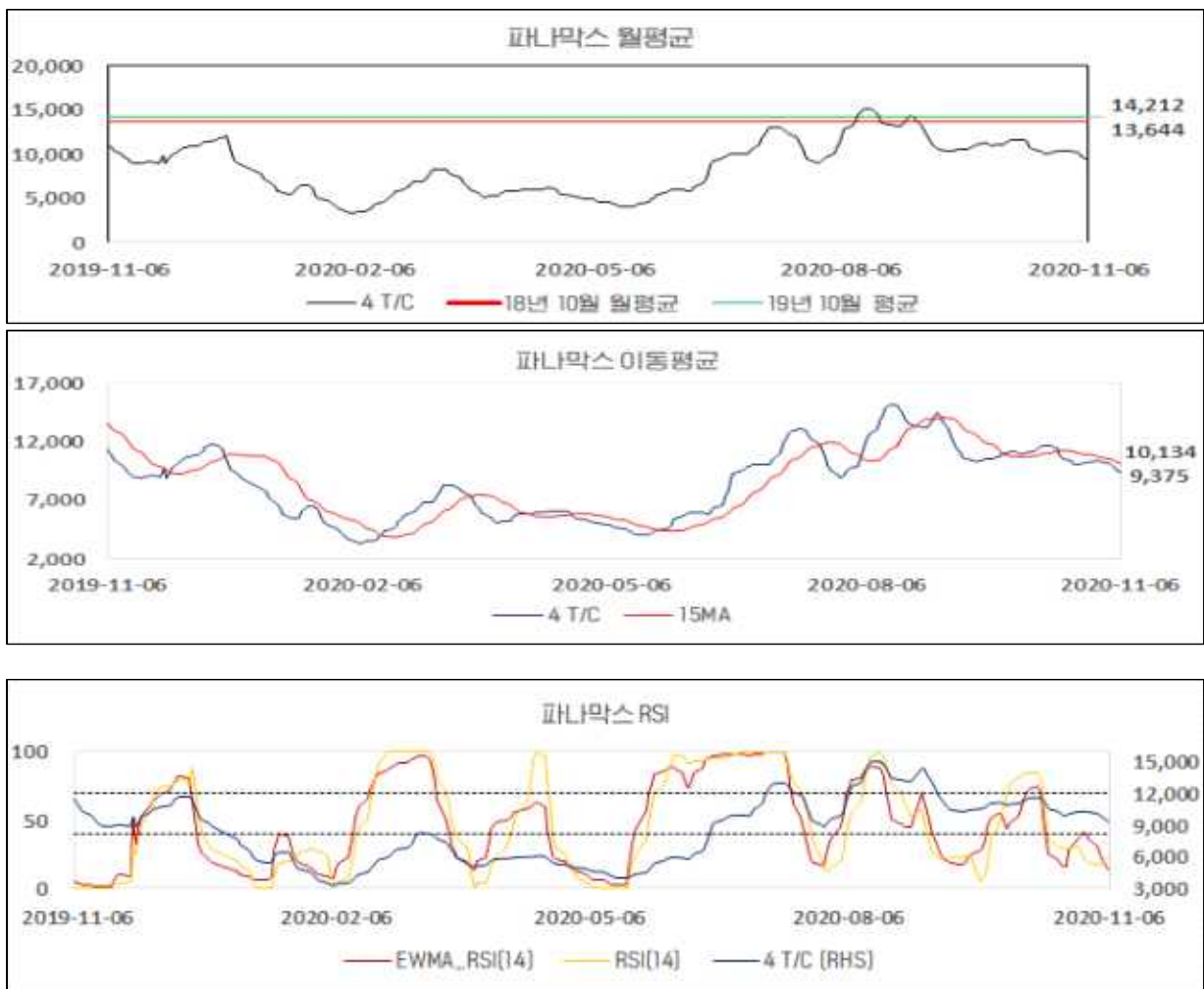
\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함  
 \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	11.02	11.09	18.35	81.65
	11.03	11.10	18.83	81.17
	11.04	11.11	28.57	71.43
	11.05	11.12	34.30	65.70
	11.06	11.13	42.42	57.58
	11월 1주	11월 2주	28.49	71.51



## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

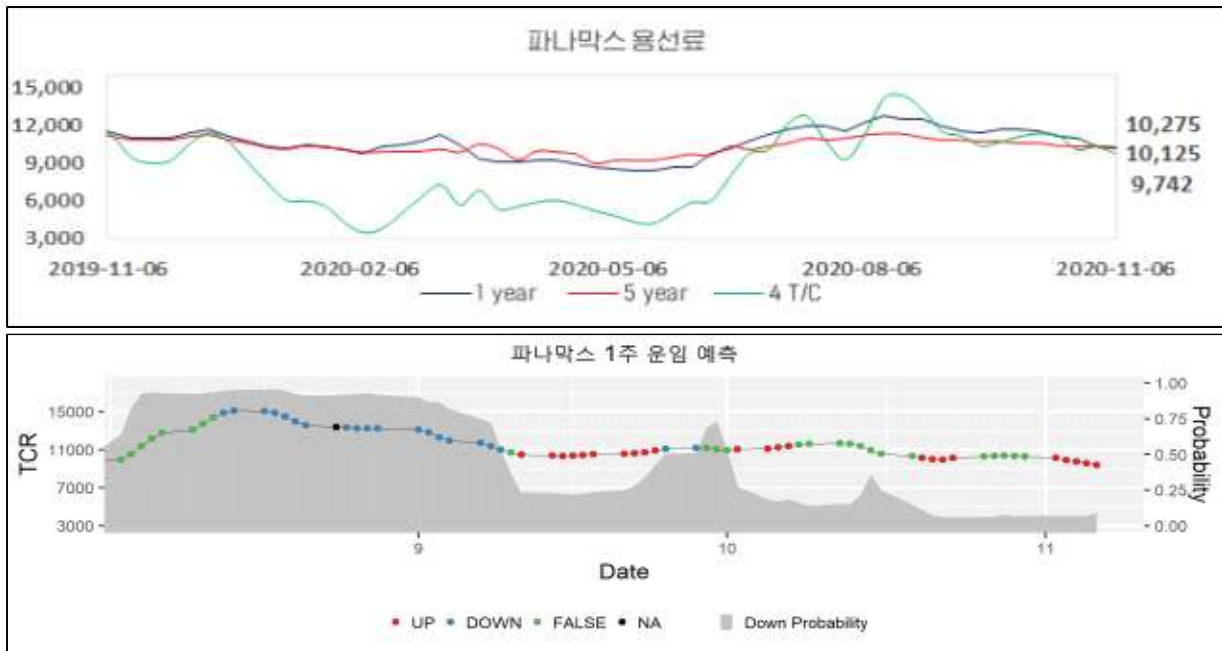
- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 하락세가 이어졌으나, 전년 동기 대비 하락폭은 크지 않음
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 하회 중이기는 하지만 하락세가 둔화되고 있음
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 일시적으로 상승할 것으로 예상됨



- \* 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) 장기용선료가 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 일시적으로 상승할 것으로 예상됨

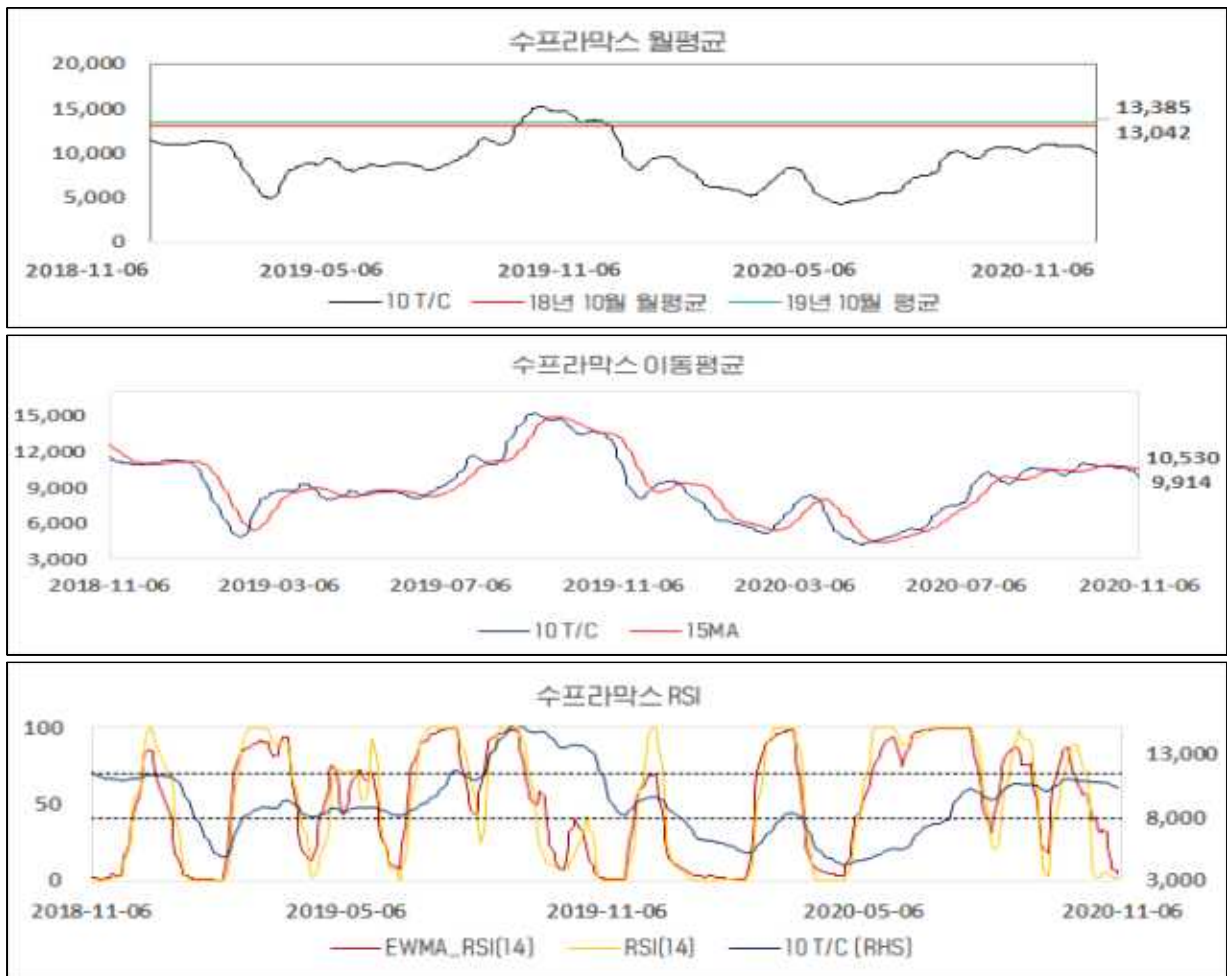


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	11.02	11.09	93.04	6.96
	11.03	11.10	82.95	7.05
	11.04	11.11	93.01	6.99
	11.05	11.12	93.07	6.93
	11.06	11.13	90.74	9.26
	11월 1주	11월 2주	92.56	7.44

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

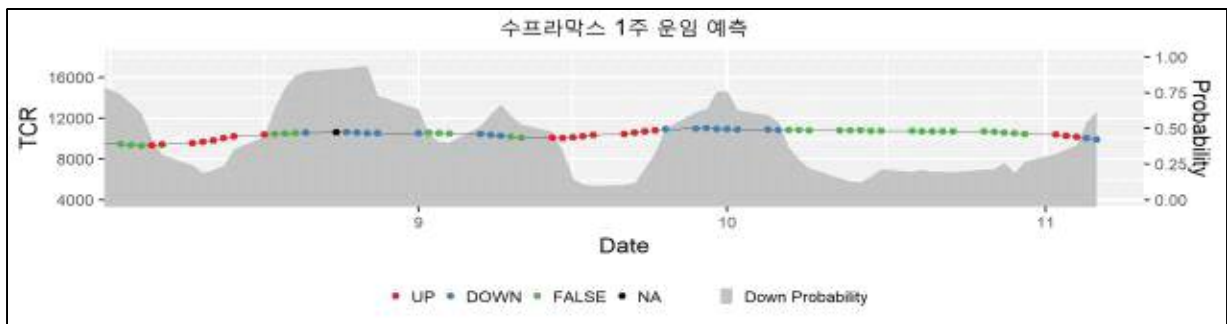
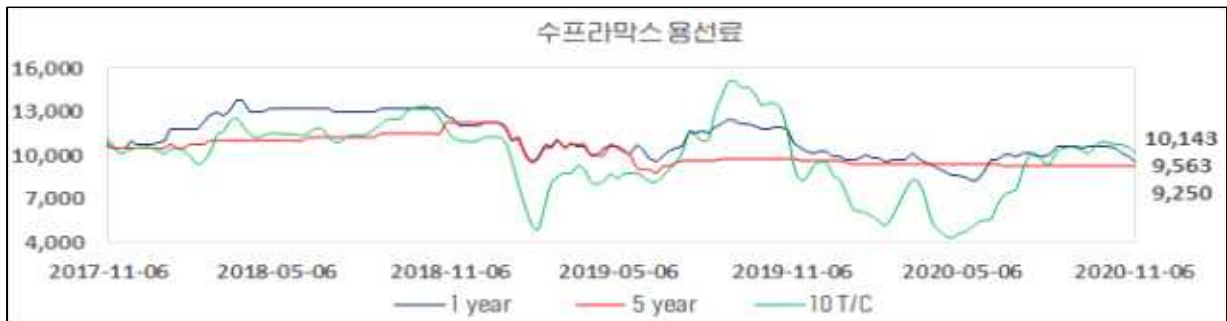
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 횡보 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 0에 근접하여 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 혼제세를 보일 것으로 예상됨



- \* 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) 스팟운임과 단기용선료가 하락했으나, 장기용선료는 여전히 일정 수준을 유지 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	11.02	11.09	68.14	31.86
	11.03	11.10	64.66	35.34
	11.04	11.11	61.69	38.31
	11.05	11.12	45.66	54.34
	11.06	11.13	38.23	61.77
	11월 1주	11월 2주	55.68	44.32

### 3. 컨테이너 - 주간 동향

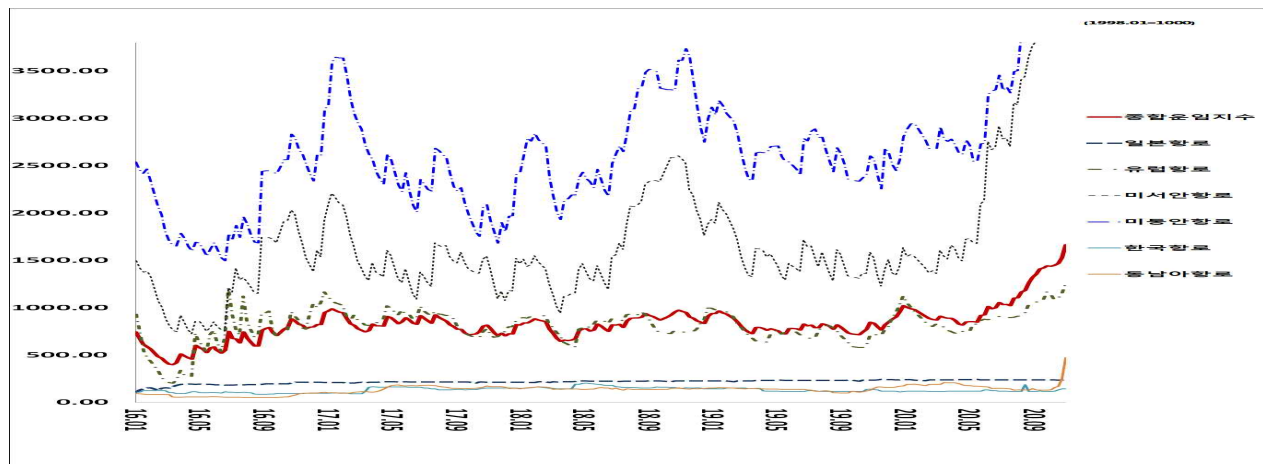
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

#### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 134.57 상승한 664.56를 기록함

아시아-남아프리카를 제외한 모든 항로 운임이 상승하여 SCFI가 발표된 2009년 이후 최고 운임지수를 기록함. 특히 이번 운임 상승은 아시아-동남아 운임의 급등에 기인함. 원양항로 공급부족으로 일부 동남아 항로 선대가 이동했으며, 직기항서비스의 공급 부족으로 환적화물 증가도 일부 영향을 미친 것으로 추정됨

올해 9월 세계 컨테이너 물동량은 1,472만TEU로 전년동월대비 6.9% 증가했으며 태평양항로에서는 전년대비 31.0% 증가한 216만TEU를 기록하여 컨테이너 물동량 증가세를 견인함. 하지만 현재의 수요 급등이 단기간에 그칠 것이라는 전문가의 예상이 발표됨. 경제성장률 하락에 역행하는 수요 증가는 한계가 있으며 코로나19가 통제되지 않는 이상 수요 증가가 단기에 그칠 가능성이 높다고 판단함. 또한, 북미, 오세아니아 등 일부 지역에서만 수요가 회복되는 것으로 나타나 전체적이고 장기적인 수요 증가로 보기에는 어렵다는 입장임

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)



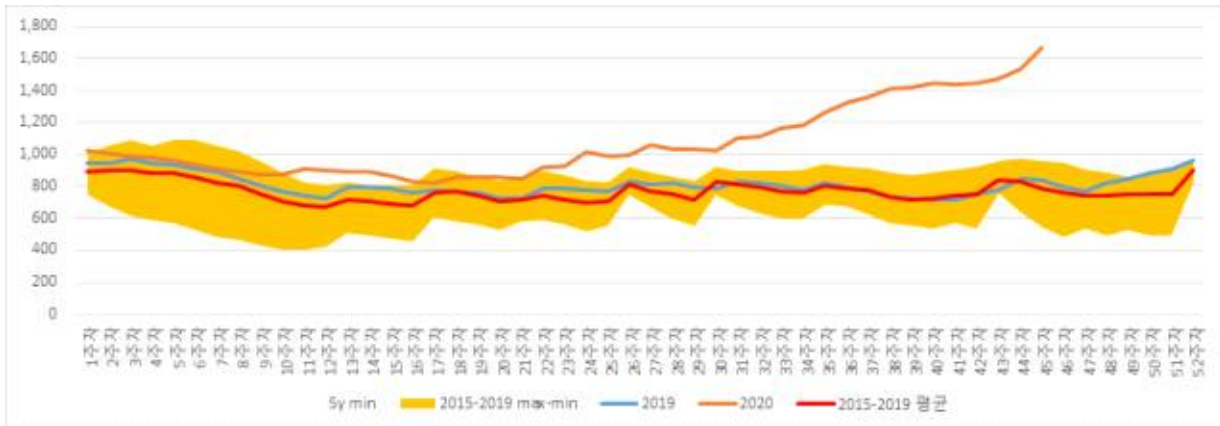
자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (11.06)							
종합(SCFI)	1,664.56 (134.6)	818.16	1,664.56	1,078.64	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1,246 (106.0)	725.0	1,246	926.30	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,871 (22.0)	1,361	3,871	2,521.29	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,665 (24.0)	2,542	4,665	3,397.00	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	145 (-1.0)	116.0	188.0	122.98	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	250 (10.0)	230.0	250.0	239.49	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	475 (221.0)	130.0	475.0	175.51	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	994.0 -	497.0	994.0	678.0	591.0	807.0	709.0

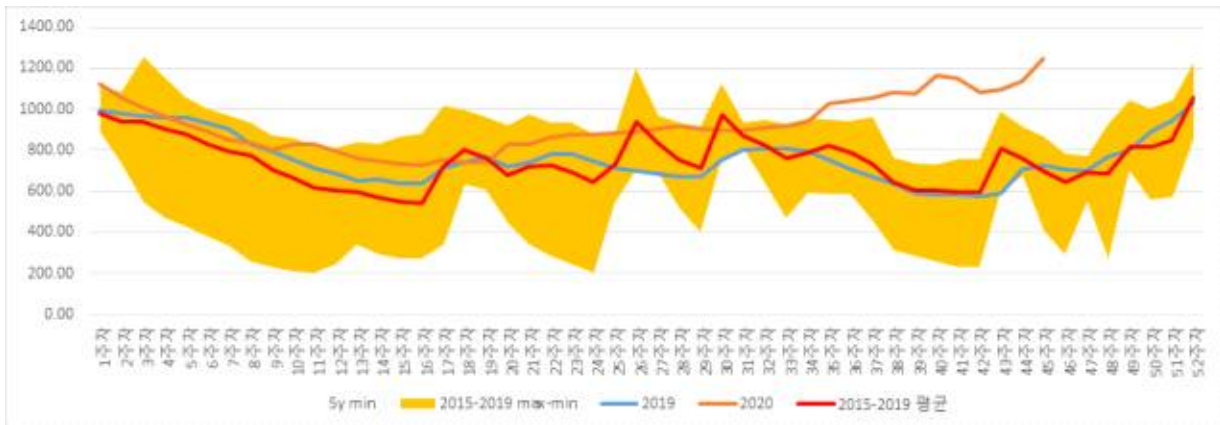


### 3. 컨테이너 기술적 분석

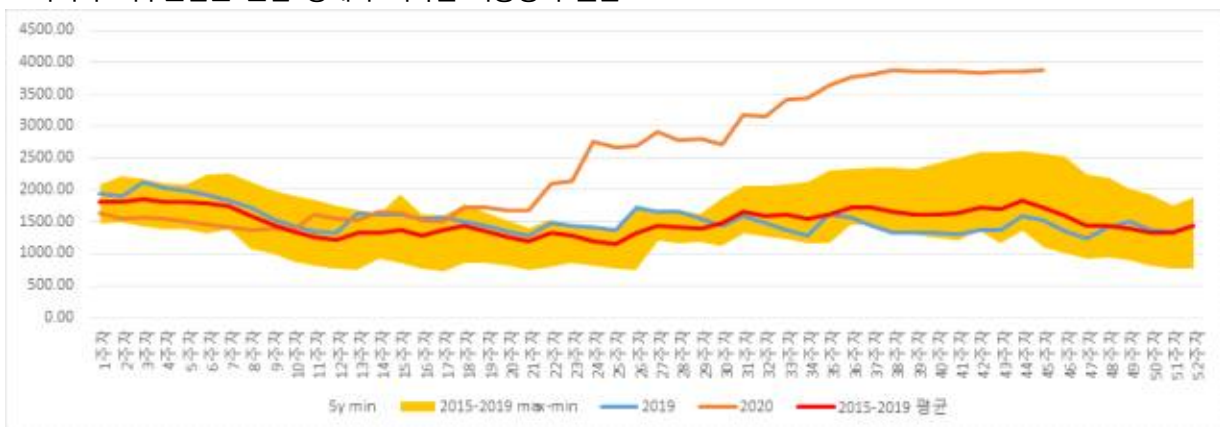
- SCFI 지수는 일부항로의 운임 강세로 강보합세를 유지할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 유럽지역의 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 둘째 주 유조선 시장, 저운임 지속

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 26.1로 전주(25.7) 대비 0.4p(1.6%) 증가했음

주간 단위의 소폭 인상이 있었지만 VLCC 스팟 시황에 전반적인 침체가 이어지고 상태임. 불틱거래소에 따르면 지난주 중동-극동항로 성약은 없었지만, 성약 발생시 WS 24.5, 용선료 환산 시 일일 7,000달러 정도로 추정함

주요 산유국들의 공조 감산 영향으로 운송 물량이 적은 상황이 이어지고 있음. 11월 6일 불틱거래소 보고서에 따르면 중동발 스팟 성약이 확인된 것은 싱가포르착, 인도착 2건에 불과함. 이외 중국 국유계 상사 유니펙(Unipec)의 장기운송계약(COA: Contract of Affreightment)과 관련된 기간물 계약 1건이 추가로 보고되었음

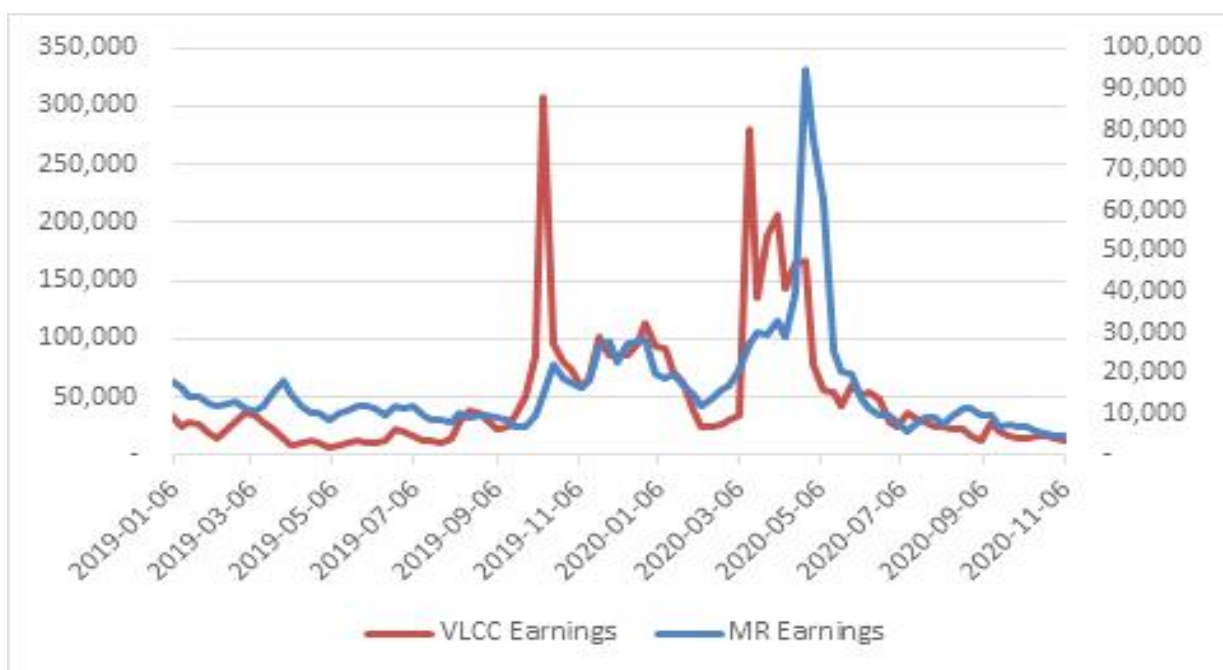
중동발의 경우 석유수출국기구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries +)의 공조 감산 영향으로 화물 운송 수요가 발생하지 않는 상황이 이어지고 있음. 겨울철 수요기를 앞두고 있지만 COVID-19로 인한 원유 소비 감소 영향이 현저해 시황 회복이 불투명한 상황임

### 11월 둘째 주 석유제품선 시장, 저운임 지속

지난주 MR(Medium Range) WS은 72.0으로 전주(71.9) 대비 0.1p(0.1%) 증가했음

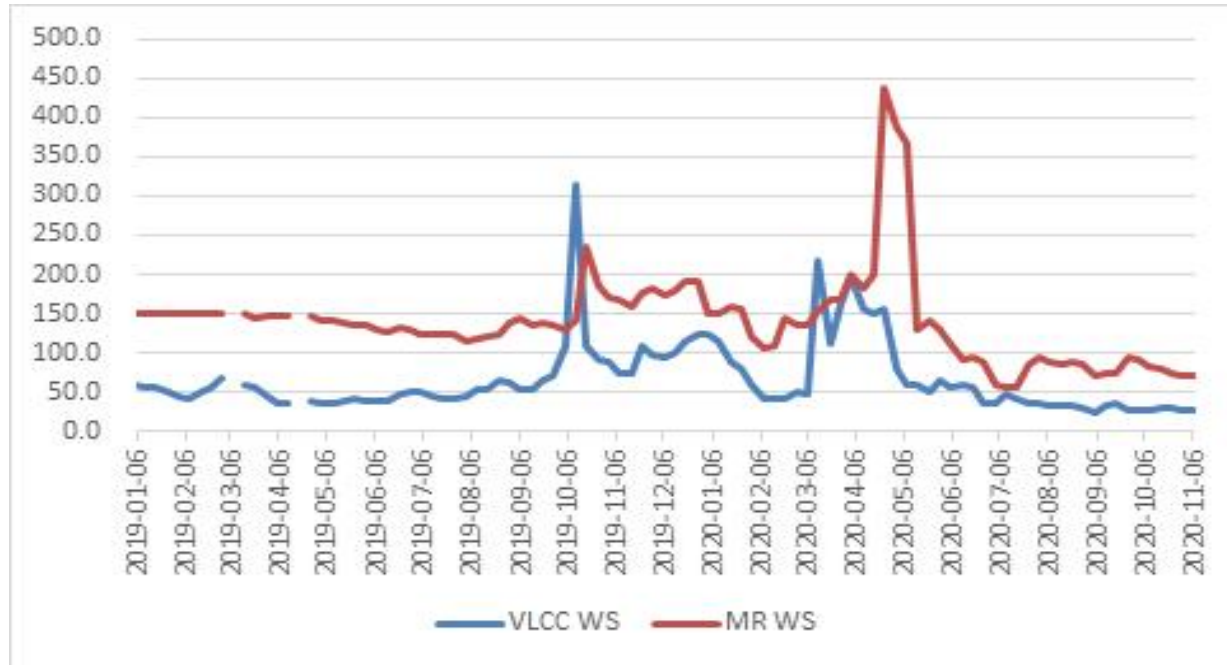
10월 중순 이후 코로나19가 유럽에서 다시 확산되면서 독일, 프랑스 등이 봉쇄(lockdown)를 선언하고 있으며, 석유제품 수요가 감소하고 석유제품선 시장 둔화가 이어지고 있음

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		(11.06)							
Average Earnings	TD3C	8,286	(-1,086)	6,103	250,354	56,006	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	6,432	(-753)	2,664	79,699	16,806	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	24,500	(-)	24,500	80,000	42,189	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	12,000	(500)	12,500	20,000	14,808	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	26.1	(1.6)	24.8	217.5	65.8	36.0	315.0	66.6
	MR	72.0	(0.1)	55.5	437.2	131.3	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

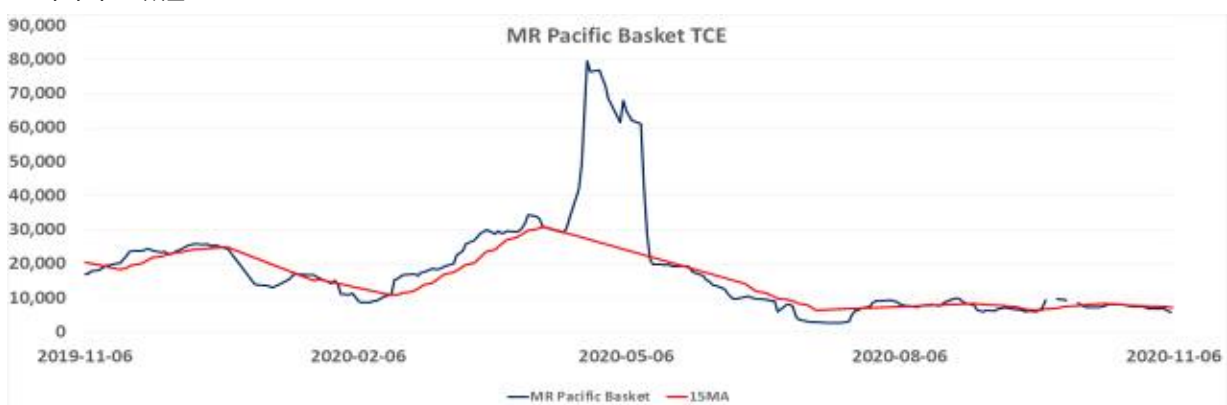
- 추세선(붉은색)이 소폭 반등했지만 저운임이 이어지고 있으며, 올해 4분기 지속되고 있는 시황 부진 영향으로 3년 평균선(노란색)이 우하향하는 포물선 형태를 띄기 시작함



- 수익 추세선(파란색)과 15일 이동평균선은 큰 폭의 등락 없이 연간 최저점 수준을 기록하고 있는데, 선박 연료유 가격이 낮음에도 불구하고 저운임으로 인해 낮은 수익이 이어지고 있음



- 석유제품선 추세선(파란색)이 15일 이동평균선(붉은색)과 유사한 수준을 기록하고 있는 가운데 저운임 기조가 이어지고 있음





## 5. 중고선 시장

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

- 11월 6일 BDI는 1,196으로 10월 30일(1,283) 대비 87p(6.7%) 감소. 11월 6일 건화물선 중고선 지수는 20.65로 4주 연속 변동이 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 11월 6일 SCFI는 1,664.56으로 10월 30일 1,465.93 대비 198.63p(13.5%) 증가. 11월 컨테이너선 중고선 지수는 35.09로 8월부터 4개월 연속 변동이 없음





## 5. 중고선 시장

### ■ 2020년 11월(11월 1일~6일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 건화물선, 컨테이너선 등의 중고선 매매가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Tanker	Bonny	2005	159,152	DWT	2020-11-06	19.00	Euronav-Ridgebury JV	Clients of Seven Islands Shipping
Gas Carrier	Gas Beauty I	1982	75,680	cu.m.	2020-11-06	12.00	Benelux Overseas	Vietnamese interests
Container	Greenwich Bridge	2006	5,624	TEU	2020-11-06	14.00	K-Line	Clients of MSC
Container	Hugo Schulte*	2010	3,635	TEU	2020-11-06	25.00	Thomas Schulte	Undisclosed interests
Container	Martha Schulte*	2012	3,600	TEU	2020-11-06		Thomas Schulte	Undisclosed interests
Bulk	Olympic Hope*	2016	182,631	DWT	2020-11-05	30.00	Olympic Shpg & Mgmt	European interests
Bulk	Olympic Harmony*	2016	182,644	DWT	2020-11-05	30.00	Olympic Shpg & Mgmt	European interests
Bulk	Fair Winds	2009	28,434	DWT	2020-11-04	6.20	Kotoku Kaiun KK	Greek interests
Offshore	MDPL Asha Deep	2012	8,320	HP	2020-11-04		Japaul	Undisclosed interests
Bulk	Rubyred	1997	48,225	DWT	2020-11-04	3.30	TST Group	Undisclosed interests
Bulk	Shinano	2008	56,676	DWT	2020-11-04	8.80	Santoku Shipping	Undisclosed interests
Container	Contship Box*	2008	706	TEU	2020-11-04		Contships Management	Clients of Star Feeders
Container	Contship Day*	2007	706	TEU	2020-11-04		Contships Management	Clients of Star Feeders
Container	Bomar Hermes	2006	2,510	TEU	2020-11-02	6.00	Borealis Maritime	Clients of MSC
Bulk	Orient Grace	2012	58,620	DWT	2020-10-21	12.40	Sato Steamship	Greek interests

## 6. 주요 해운지표 (2020.11.06)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	11월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(11.06)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-1)	64.0	64.0	77.0	71.6	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	8.0	9.0	8.6	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(11.06)								
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	89.2	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)		(11.06)								
380 CST	Rotterdam	266.3	(11.8)	266.3	124.8	303.8	239.8	245.8	443.5	348.9
	Singapore	279.8	(7.0)	279.8	157.8	388.0	262.8	306.5	511.5	402.5
	Korea	303.75	(2.8)	303.8	196.3	426.5	309.7	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	283.5	(4.0)	283.5	181.8	436.8	286.1	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	309.5	(8.0)	309.3	179.0	585.3	323.3	493.8	548.3	518.9
	Singapore	336.8	(13.8)	336.3	219.8	726.3	369.3	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	324.3	(14.0)	324.3	214.8	722.3	369.8	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(11.06)								
철광석	국제價	118.1	(0.1)	117.5	71.7	128.7	100.8	72.3	127.2	93.3
	중국産	142.9	(0.6)	142.5	108.3	151.3	124.4	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	80.9	(0.8)	80.6	63.5	81.4	70.5	72.0	83.1	77.0
	중국産	103.6	(1.7)	102.7	84.7	103.8	89.6	93.9	107.4	100.8
원료탄	호주산	138.6	(-12.2)	142.3	133.4	204.2	155.5	168.2	252.9	214.0
	네팔(몽골)	127.0	(1.2)	126.5	112.7	134.8	121.7	120.9	187.3	153.2
	중국産	214.7	(6.5)	211.2	190.0	219.2	199.5	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,098.5	(42.00)	1,077.8	821.8	1,101.8	912.2	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	602.0	(3.50)	606.6	474.0	632.8	541.1	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