

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2020년 12월 3주 ■ 발 행 인 장영태 ■ 감 수 김태일
 ■ 자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 ■ 주 소 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	21

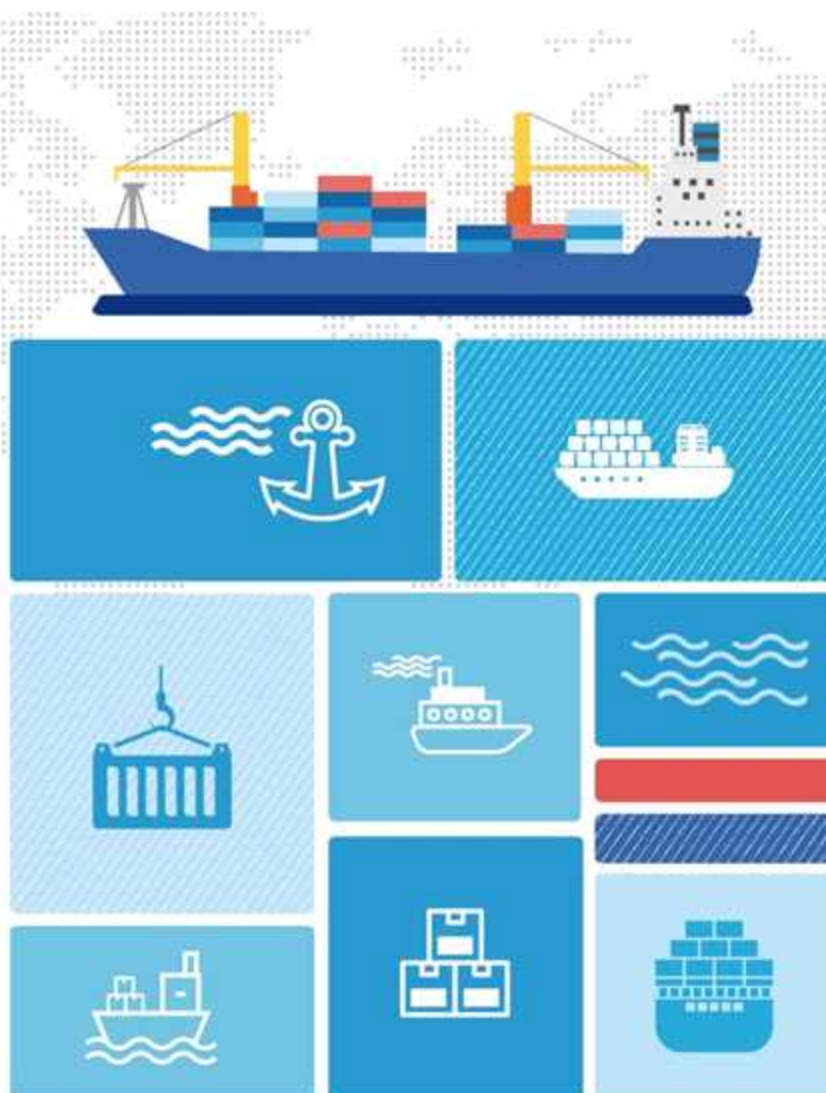
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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 컨테이너 부족, 2021년 2월까지 지속 전망

- 하팍로이즈의 CEO인 Rolf Habben Jansen은 아시아지역의 컨테이너 부족 사태가 6~8주 지속될 것으로 전망함
 - 일반적으로 컨테이너 박스 1개는 연 5회 화물을 싣고 이동하는데 올해에는 4.5회로 하락함. 이에 따라 기존 대비 10~15%의 박스가 추가로 필요함
 - 코로나19로 인한 수요의 쏠림 현상이 항만 체선으로 이어져 컨테이너 박스의 회전률을 하락시킨 것으로 분석됨
- 하팍로이드는 지난 수개월 동안 화물 예약건수가 평년대비 80~90% 증가하고 있어 수요와 공급 간의 차이가 큰 것으로 파악하고 있으며 정상수준으로 회복하는데 시간이 필요할 것으로 예상함
 - 다만 최근 운임 상승은 일시적일 것으로 예상되며 향후 수요 하락에 맞추어 운임도 조정될 것으로 예상함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135080/Box-shortage-to-last-at-least-until-Chinese-New-Year>

최건우 전문연구원

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

I COSCO, 비(非) 해운 자회사 지분 매각으로 핵심 사업에 집중

- 코스코(COSCO)는 자회사인 CSL(COSCO Shipping Leasing)의 지분 35.2%를 CFM(Chengtong Fund Management)에 매각하기로 결정함
 - 이번 매각규모는 2.75억 달러 수준으로 매각을 통해 들어온 자금은 주로 선박과 컨테이너 구매에 활용할 예정이며 이를 통해 COSCO는 해운부문 사업에 집중할 것으로 예상됨
 - 매각되는 CSL은 자동차 제조, 의료 및 에너지 부문의 리스와 금융서비스를 제공하는 기업임
- 이번 자회사 매각은 COSCO가 신조발주를 위한 외부자금조달 중단을 결정한 이후 발표됨

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135094/Cosco-sells-stake-in-non-shipping-leasing-unit-to-focus-on-core-business>

최건우 전문연구원

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

I 호주의 對중국 철광석 수출, 무역 마찰에도 불구하고 단기간에 수출량은 감소하지 않을 전망

- 중국이 호주와의 무역 마찰로 인해 석탄, 포도주, 곡물, 목재 등 여러 품목에 무역 제재를 가하면서 중국 시장에서 호주산 수입 품목 의존도 변화가 주목됨
 - 대부분의 전문가들은 중국이 호주산 철광석 품목에 한하여 단기적으로 수입 의존도를 낮추기는 힘들 것으로 전망하고 있음
 - ABC 뉴스는 철광석 산업 분석가 Phillip Kirchlechner의 말을 인용해 중국의 경우 각종 인프라 및 주택 건설 등 철강 집약적 프로젝트를 대거 진행하고 있기 때문에 호주와의 무역 마찰에도 불구하고 호주산 철광석 수입량을 줄이기는 힘들 것이라고 언급함

- 또한 AFR 뉴스는 철광석 산업 분석가 Andrew Gadd의 말을 인용해 중국의 철광석 산업 축소로 인해 자국 내 철광석 생산량이 수요량의 20%에 불과하기 때문에 단기간에 호주산 철광석 수입량을 감소시키는 것은 힘들 것이라고 보도함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/iron-ore-exports-unlikely-to-slow-down-amid-australia-china-trade-tension-experts/>

김병주 연구원

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

■ 선박 브로커 Braemar ACM, 제재 대상국(이란, 베네수엘라)에 고선령 아프라막스 유조선 투입 추정

- 선박 브로커 Braemar ACM의 분석에 따르면 선령 20년 이상의 고선령 유조선이 이란과 베네수엘라발 원유 운송에 투입되고 있는 것으로 추정됨
 - Braemar ACM에 따르면 고선령 선박은 선박자동식별장치(AIS: Automatic Identification System)를 탑재하지 않고 있기 때문에 이란과 베네수엘라 등 제재 대상국에 투입이 확대되는 것으로 보임
- 20년 이상 선령의 아프라막스 78척 가운데 4분의 1 이상이 이란과 베네수엘라와의 원유 수송에 투입되고 있는 것으로 추정됨
 - 로이즈리스트(Lloyd's List)에 따르면 1994년부터 2000년 사이에 건조된 43척의 고연령 수에즈막스 중 13척이 이란과 베네수엘라의 원유 수송에 투입됨
 - 1996년에서 2002년 사이에 건조된 32척의 VLCC도 이란과 베네수엘라의 원유 수송에 활용되고 있는 것으로 분석됨

자료: lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135033/Quarter-of-elderly-afamax-tankers-deployed-in-sanctioned-trades(로그인필요)

안영균 전문연구원

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

■ 덴마크선박금융(DSF: Danish Ship Finance), 2021년 유조선 시장 부진 전망

- 덴마크의 선박금융 국영기관인 덴마크선박금융은 내년 유조선 시장이 부진할 것으로 예상하면서 본격적인 시장 반등은 2022년 이후에 가능할 것으로 전망함
 - DSF는 원유 수요가 언제 반등할지 확신할 수 없으며, 부유식 저장소로 사용된 유조선이 용선시장에 투입되면서 선대 공급이 증가할 수 있다고 언급하였음
- 2020년 원유 출하량은 2019년 대비 큰 폭으로 감소할 것으로 전망됨
 - 올해 원유 출하량은 작년 대비 5~6% 감소할 것으로 예상되고 특히 3분기 출하량은 지난해 3분기보다 8~9% 감소했음
- DSF는 VLCC의 시장 회복 가능성이 가장 높은 것으로 전망하고 있음
 - VLCC는 주요 수출 지역 중 하나인 아시아에서 원유 수요 회복이 예상됨
 - 아프라막스의 경우는 유럽의 원유 수요 감소로 어려움을 겪을 것으로 예상함

- 수에즈막스 시황의 경우 인도와 동남아지역 수요를 위한 중동의 원유 생산량 증가와 저유가 여파로 인한 미국의 원유 수출량 감소 등 긍정과 부정적인 요인이 혼재되어 있음

자료: tradewindsnews.com/tankers/bigger-is-better-as-financier-tips-crude-tanker-fortunes-to-rebound-in-2022/2-1-925178 (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 ('20.12.14~'20.12.18)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

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

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 ('20.12.7~'20.12.11)

I 호주 사이클론, 운임에 약영향

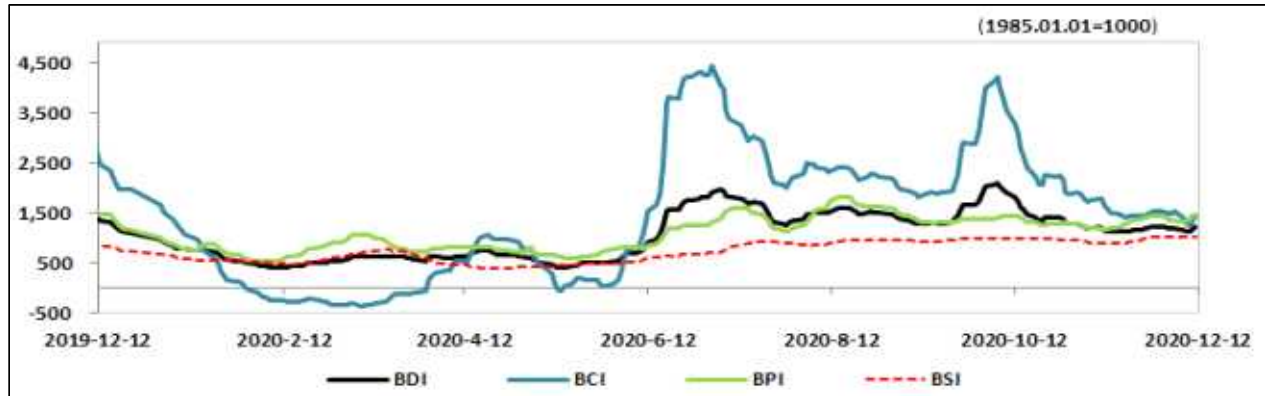
지난주 케이프선 주간평균 운임은 이전 주 대비 10.7% 하락한 11,102달러/일을 기록함. 지난 주 세계 최대 철광석 수출항 중 하나인 호주의 포트 헤드랜드(Port Headland)에 사이클론이 상륙할 것으로 예상되면서 성악활동이 둔화된 데다, 목요일에 사이클론을 대비해 선박 대피명령이 떨어진 것이 운임을 하락 시킨 원인임

중국과 인도를 중심으로 세계 조강 생산이 회복될 것으로 전망하고 있으며, 브라질에서 발표한 올해와 내년도 철광석 생산량 전망치의 하향 조정 발표는 시장 내 공급 부족에 대한 우려를 확산시키고 있음. 이를 반영해 지난 주 철광석 가격은 전월 대비 23.7%, 전년 동기 대비 67.2% 상승한 1톤당 152달러를 기록함. 이는 2013년 1월 초(157달러/톤) 이후 7년 만에 역대 최고가임. 철광석 공급 부족에 따른 불안감으로 인해 가격이 상승한 것으로 향후 운임에 어떤 영향을 미칠지 주목해야할 것으로 보임

지난 주 중소형선박 운임은 강보합세를 기록함. 지난주 파나막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 0.9% 상승한 11,173달러/일, 지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 0.1% 상승한 11,205달러/일을 기록함. 이는 중국의 호주산 석탄 수입 금지 조치 때문으로 분석되며, 인도네시아출발 중국도착 항로와 호주출발 인도도착 항로의 운임이 상승하고 있음

2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

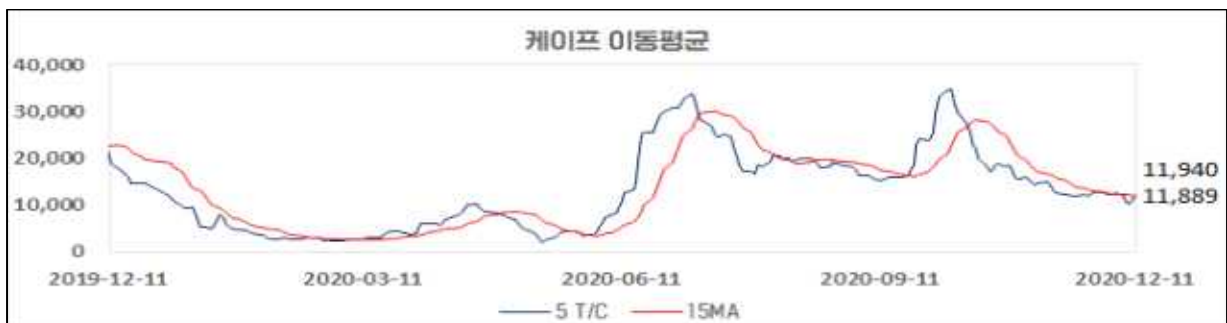
		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(12.11)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,155	(-50)	393	2,097	1,054	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	11,102	(-1,329)	1,992	34,896	13,014	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	11,173	(103)	3,345	15,079	8,485	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	11,205	(13)	4,208	11,337	8,064	4,837	15,233	9,925
	한디(6TC)	10,000	(88)	2,142	10,058	5,882	4,198	10,067	7,188
	케이프	15,125	(625)	10,125	19,750	14,790	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	11,100	(350)	8,425	12,750	10,507	9,875	14,750	11,877
	수프라막스	10,563	(313)	8,250	10,625	9,805	9,500	12,500	10,862
	한디	9,063	(313)	7,313	9,063	8,254	8,250	9,500	8,886
건화물선 시장(FFA)		(12.11)							
		2021년 1월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	11,125	(1,462)	9,570	(1,047)	13,905	(631)	13,613	(313)
	파나마스(4TC)	9,408	(1,008)	9,009	(601)	10,293	(261)	9,747	(97)
	수프라막스(10TC)	9,711	(1,047)	9,061	(701)	9,663	(313)	9,489	(146)
	한디(6TC)	7,388	(388)	6,829	(316)	7,179	(169)	6,819	(75)

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

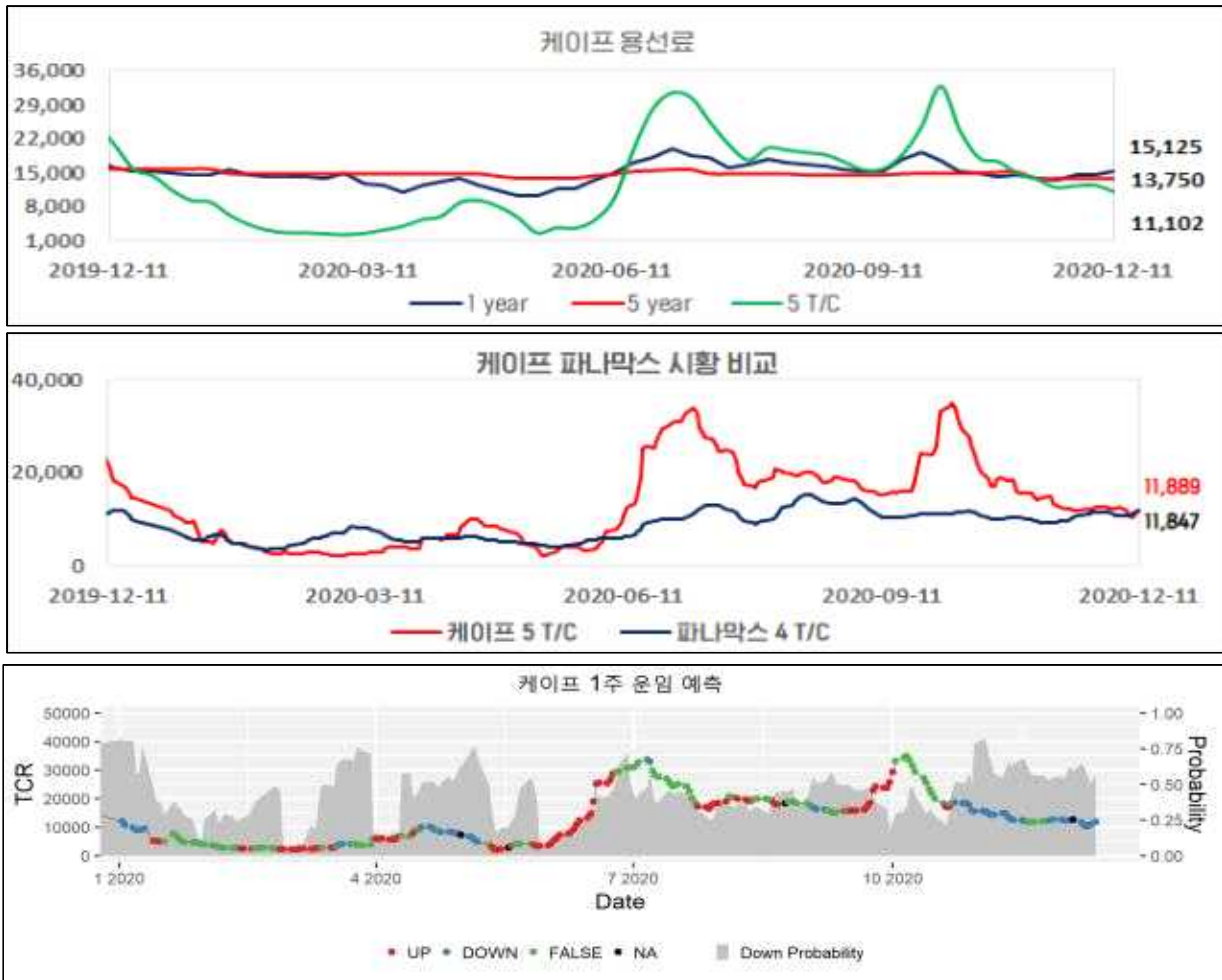
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 완만한 하락세를 나타냄
- (케이프 RSI) RSI가 30과 70선 사이에서 상승과 하락을 반복 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 장단기 용선료보다 스팟운임이 낮은 수준을 기록 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임의 차이가 1일 42달러에 불과함
- (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
케이프	건화물선 시장(현물)			
	12.7	12.14	35.61	64.39
	12.8	12.15	37.81	62.19
	12.9	12.16	43.24	56.76
	12.10	12.17	49.50	50.50
	12.11	12.18	42.37	57.63
	12월 2주	12월 3주	41.71	58.29

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

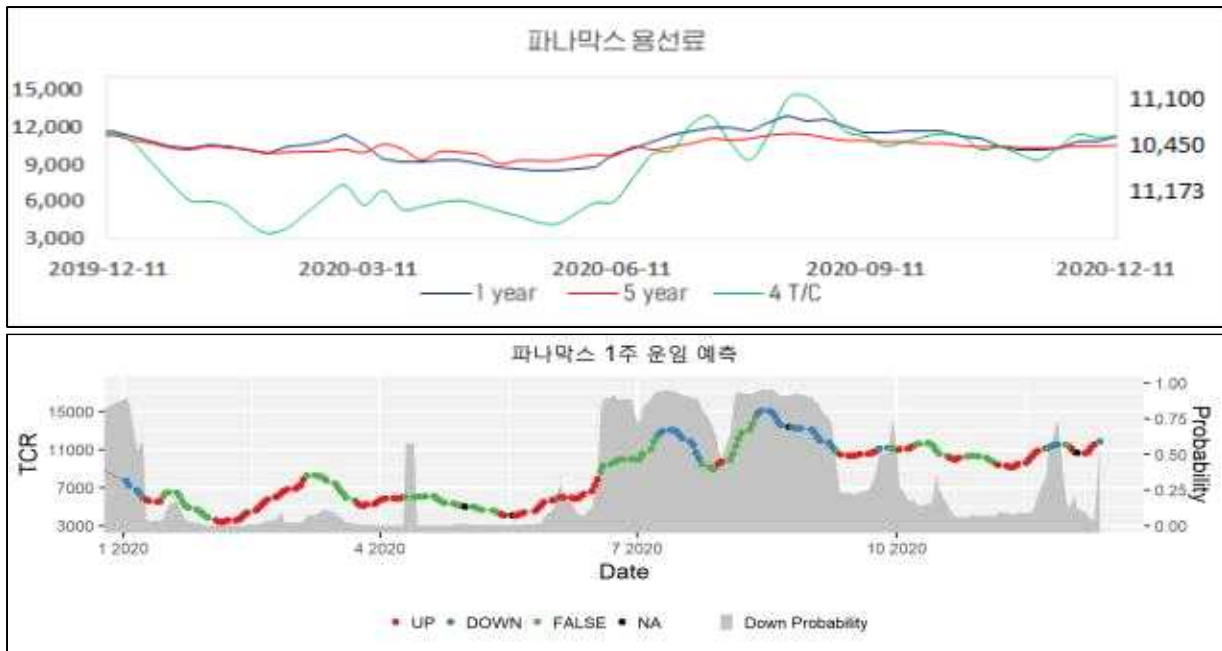
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 상승세를 기록 중임
- (파나막스 RSI) RSI가 70선 상향돌파함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임이 장단기용선료보다 높은 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

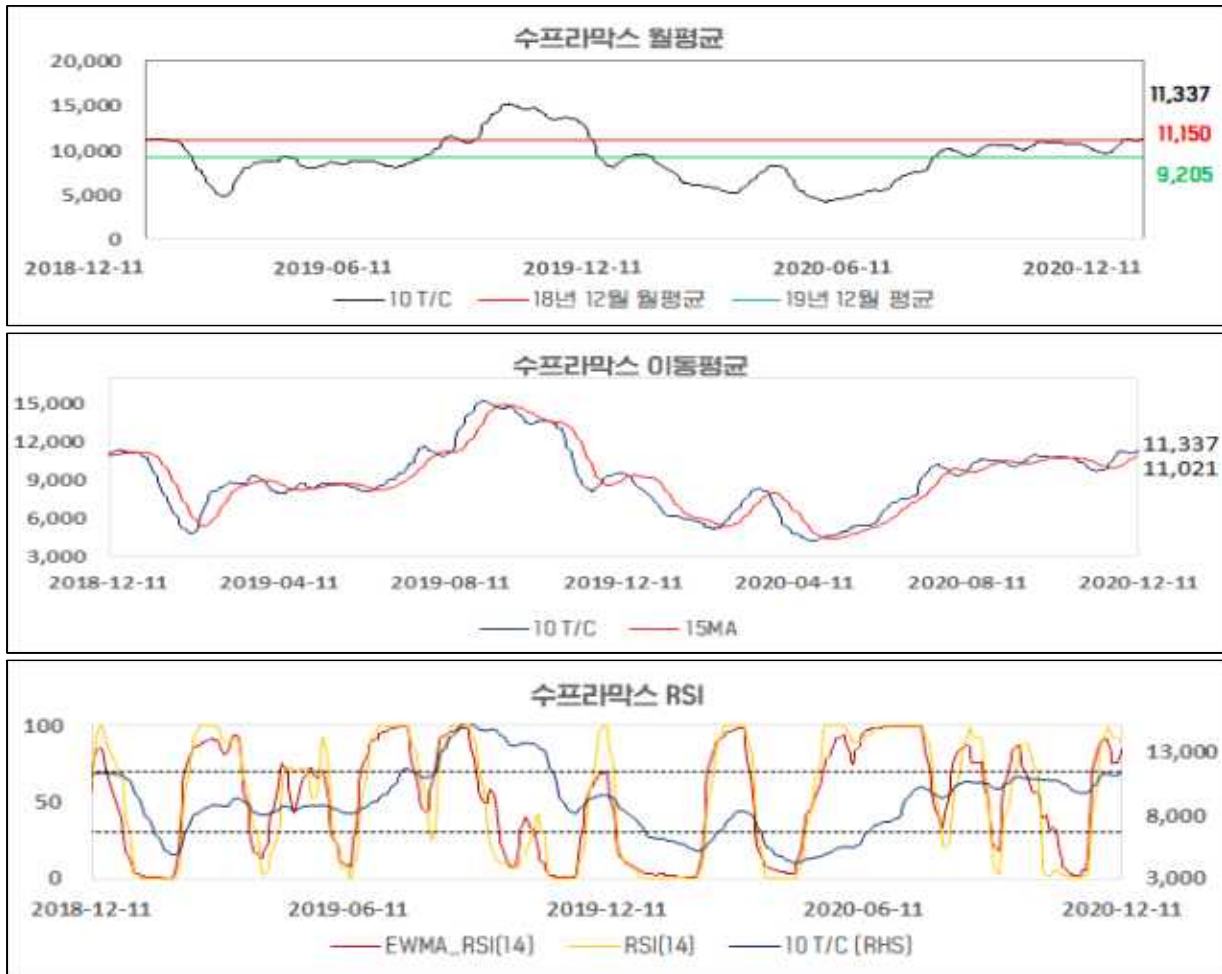


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	12.7	12.14	90.72	9.28
	12.8	12.15	93.86	6.14
	12.9	12.16	95.71	4.29
	12.10	12.17	95.87	4.13
	12.11	12.18	42.32	57.68
	12월 2주	12월 3주	83.70	16.30

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 상승세가 지속되고 있으나, 스팟운임은 횡보 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상회하고 있으나, 100선에 근접한 후 하락 중임
- 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) 스팟운임과 장단기용선료간의 차이가 크지 않음
- (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	12.7	12.14	16.32	83.68
	12.8	12.15	29.37	70.63
	12.9	12.16	43.59	56.41
	12.10	12.17	54.14	45.86
	12.11	12.18	44.09	55.91
	12월 2주	12월 3주	37.50	62.50

3. 컨테이너 - 주간 동향

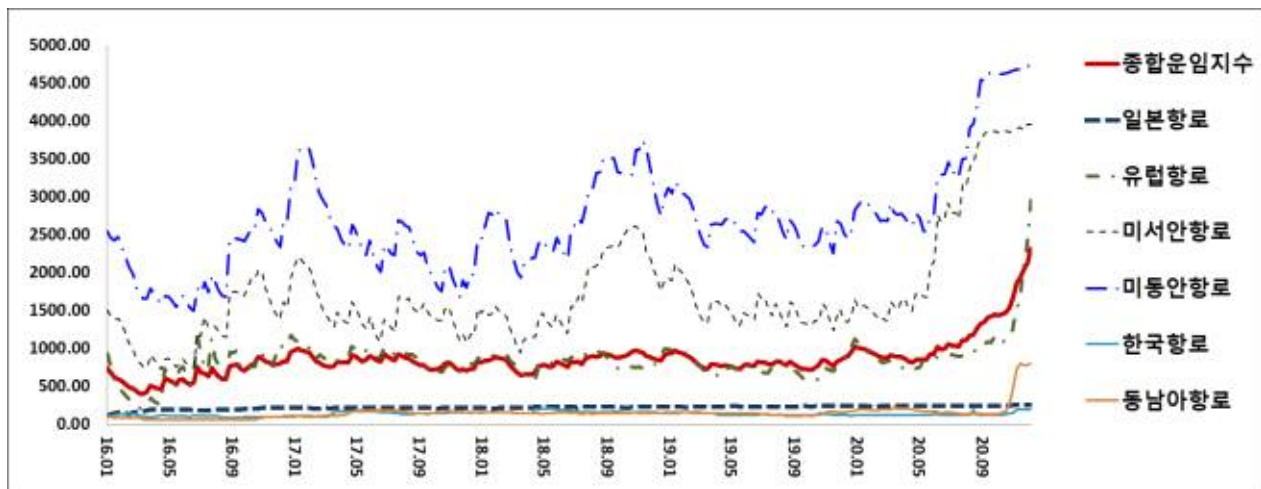
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 182.45 상승한 2,311.71을 기록함

유럽과 지중해에서 발생한 큰 폭의 운임 상승이 컨테이너 운임지수를 크게 상승시킴. 중국 정부의 아시아-북미 항로 운임 조사로 인해 동 항로의 운임은 높은 수준이나 안정적인 반면 유럽항 운임은 매주 최고치를 경신함. 유럽 항만의 체선이 심각해 선사들은 기항 스케줄을 조정해 일부항만은 지나치고 있으며, 이는 공컨테이너 회수에도 부정적인 영향을 미침

중국 춘절 전까지 컨테이너 선박과 박스 부족으로 인해 운임의 고공행진은 지속될 것으로 예상됨. 다만 국적선사들의 점유 비중이 높은 한·중·일 항로의 운임은 원양항로에 비해 상대적으로 오름세가 크지 않음. 2020년 3분기 글로벌 10대 선사의 EBIT margin은 2010년 이후 최고치인 14.8%를 기록하였으나 한·중·일 비중이 높은 국적 선사의 경영실적 개선효과는 이에 미치지 못한 것으로 추정됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

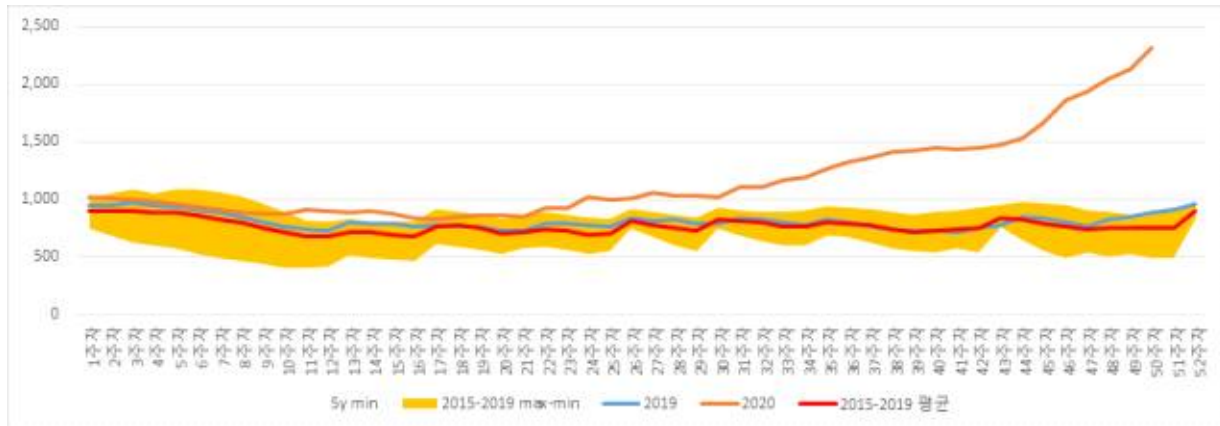


자료:상해항운교역소

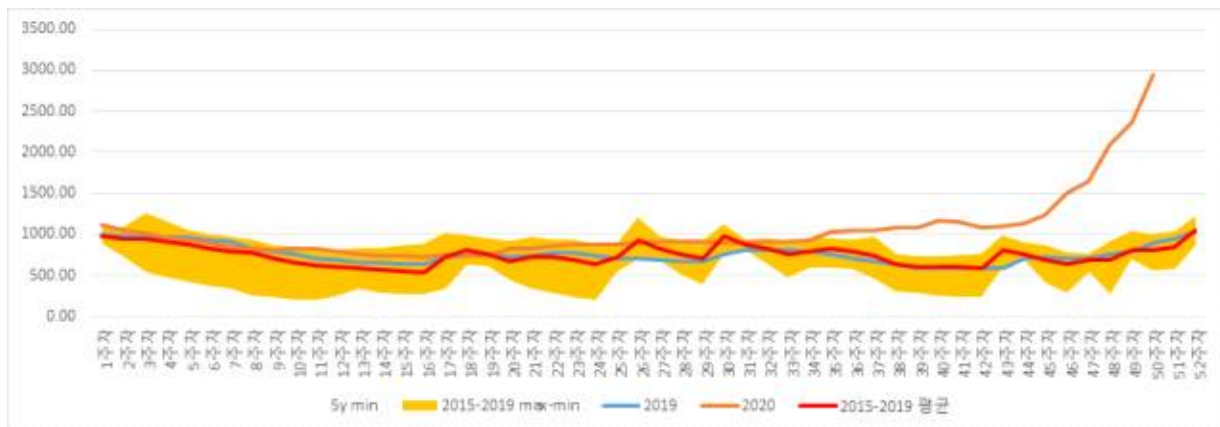
	금주 (전주비)	2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (12.11)							
종합(SCFI)	2,311.71 (182.5)	818.16	2,311.71	1,180.55	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	2,948 (574.0)	725.0	2,948	1,049.92	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,948 (1.0)	1,361	3,948	2,666.38	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,804 (104.0)	2,542	4,804	3,534.19	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	197 (-)	116.0	197.0	130.46	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	250 (-3.0)	230.0	255.0	240.85	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	798 (23.0)	130.0	802.0	238.04	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	- (-)	497.0	1,133.0	713.0	591.0	807.0	709.0

3. 컨테이너 기술적 분석

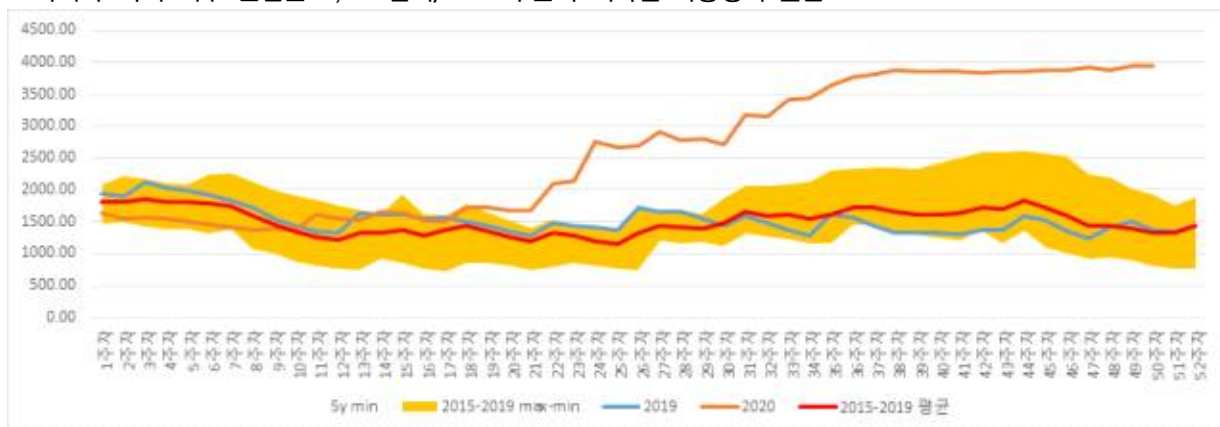
- SCFI 지수는 유럽운임 강세로 강보합세를 유지할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 강세가 지속될 가능성이 높음



- 아시아-북미 서부 운임은 4,000달러/FEU 수준이 지속될 가능성이 높음



4. 탱커 - 주간 동향

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

12월 둘째 주 유조선 상황, 전주 대비 상승

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 34.0으로 전주(33.2) 대비 0.8p(2.4%) 상승했으며, WS이 2주 연속 30대를 기록함

VLCC 상황 상승세가 이어지고 있으며, 시장 관계자에 따르면 현재 중동-극동항로 운임은 WS 30을 상회하고 있음. WS은 9월 이후 30을 밑도는 낮은 수준에 머물러 왔음

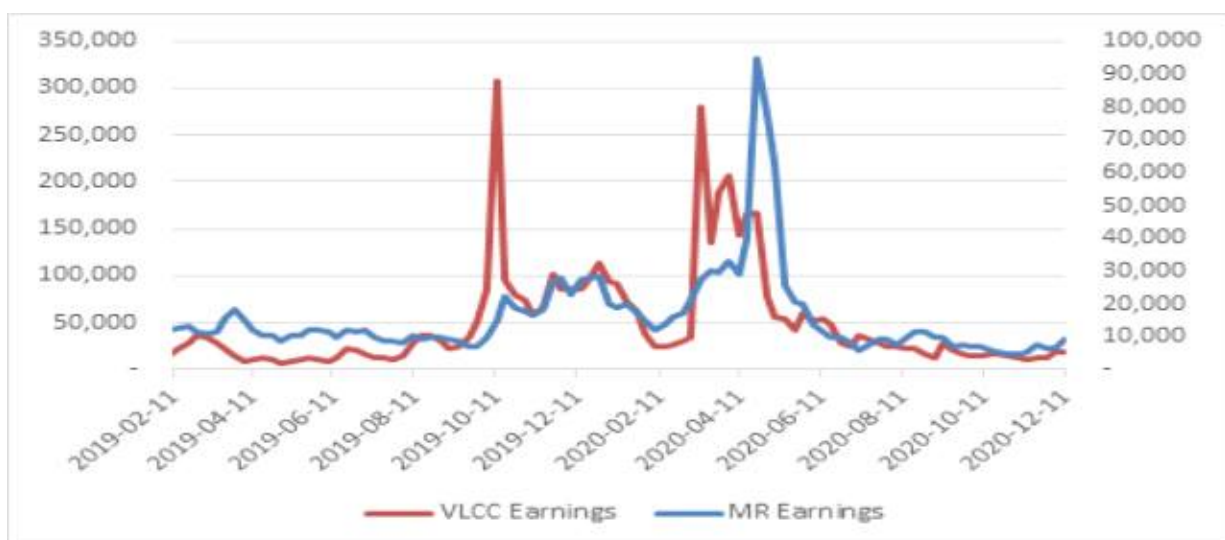
볼틱거래소에 따르면 지난주 중동-극동항로 성약은 보고되지 않았음. 볼틱거래소는 동 항로에서 성약이 있었을 경우 12월 8일 기준 WS 31.5, 용선료 환산 시 일일 1만 2,000달러가 될 것으로 전망함. 용선료 기준 VLCC 손익분기점은 통상 일일 3만 달러임. 유조선 시장의 회복 기조가 뚜렷하지만 실제 WS 30을 초과한 성약은 거의 보고되고 있지 않은데, 스크러버 미설치 선박에서 WS 30대로 체결된 성약은 아직 없음

한편 석유수출국기구 플러스(OPEC+ : Organization of the Petroleum Exporting Countries)에 의한 새로운 감산 협조가 12월 3일에 발표되었음. 현재의 감산 규모는 일일 800만 배럴인 반면 내년 1월 1일부터 감산 규모는 일일 750만 배럴로 변경돼 일일 50만 배럴의 소폭 증산이 이루어질 전망이다. OPEC+는 원래 내년 초 감산 규모를 일일 600만 배럴로 계획했으나 예상보다 느린 원유 수요 회복으로 인해 소폭 증산하는 것으로 계획을 변경함. 증산되는 일일 50만 배럴은 월 기준 VLCC 7척 분에 해당하며 감산 완화는 시장 회복의 호재로서 기대되고 있음

12월 둘째 주 석유제품선 상황, 상승세 지속

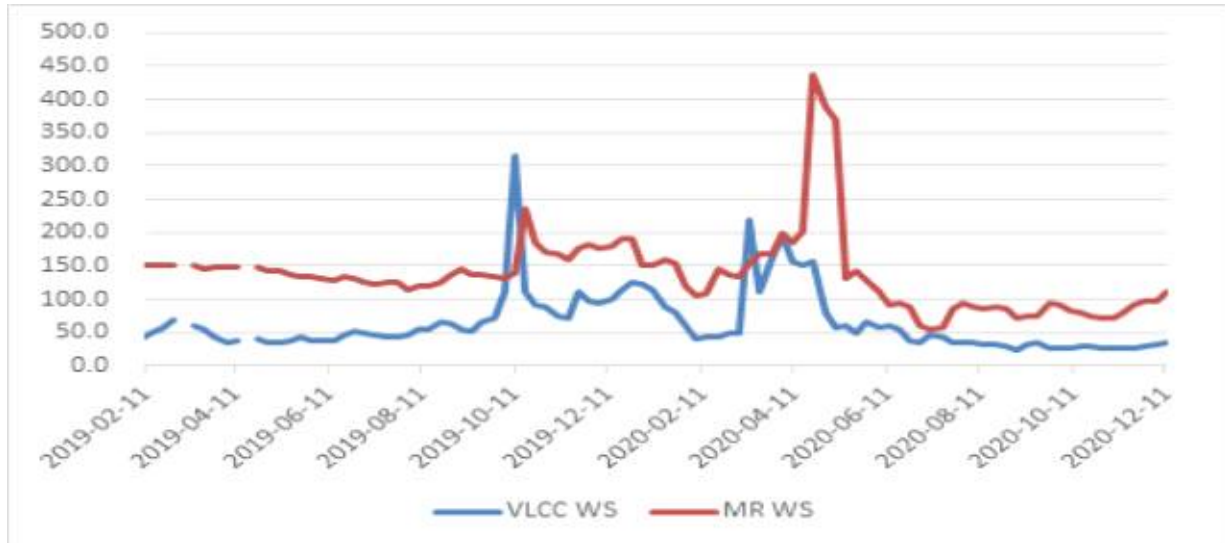
지난주 MR(Medium Range) WS은 111.6으로 전주(97.7) 대비 13.9p(14.2%) 증가했으며, MR WS은 6주 연속 상승하고 있음

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		(12.11)							
Average Earnings	TD3C	14,921	(3,975)	5,603	250,354	50,291	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	12,650	(2,338)	2,664	79,699	15,962	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	26,875	(4,000)	22,875	80,000	40,375	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	11,625	(-)	11,625	20,000	14,477	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	34.0	(0.8)	24.8	217.5	62.2	36.0	315.0	66.6
	MR	111.6	(13.9)	55.5	437.2	127.7	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

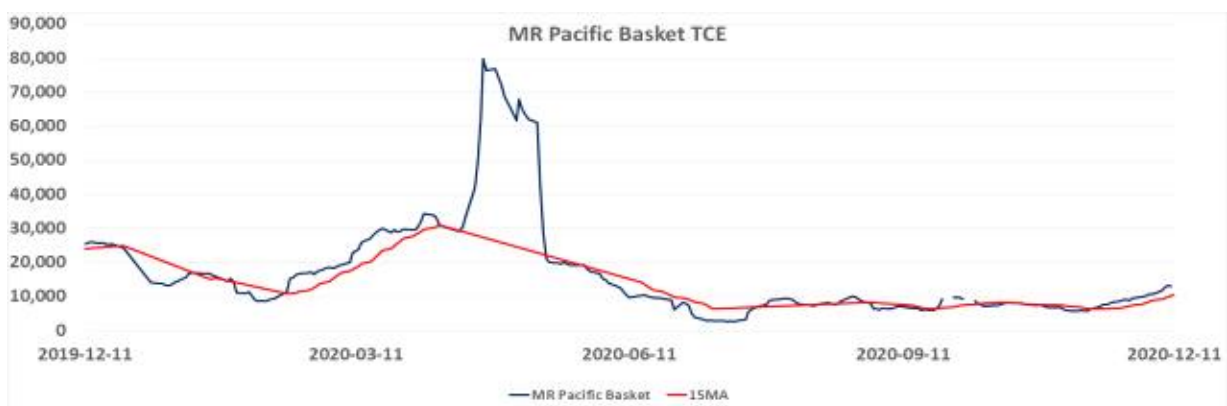
- 추세선(붉은색)은 2주 연속 WS 30대를 기록했지만, 아직 3년 평균선과 상당한 수준의 간격을 보이고 있음



- 수익 추세선(파란색)은 지난주부터 15일 이동평균선을 상회하고 있으며, 우상향 추세를 보이고 있음



- 석유제품선 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)을 상향 돌파한 이후 최근 6주 연속 우상향하면서 이동평균선과의 간격을 늘리고 있음



5. 중고선 시장

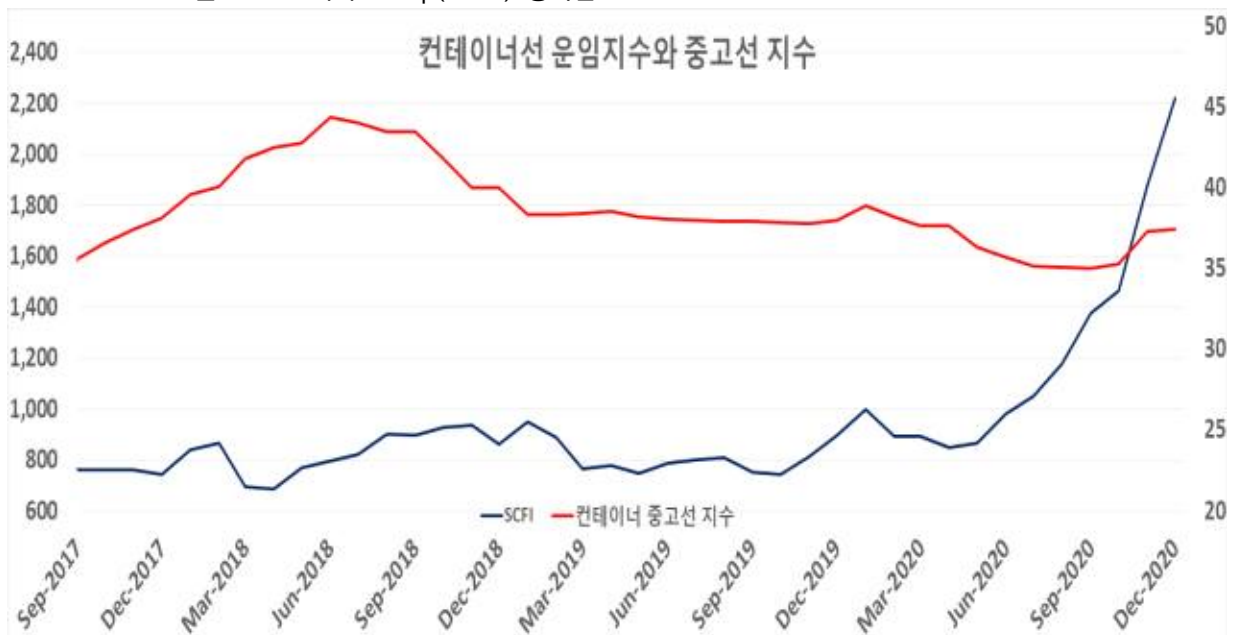
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 12월 11일 BDI는 1,211로 12월 4일(1,197) 대비 14p(1.2%) 감소. 12월 4일 건화물선 중고선 지수는 20.65로 9주 연속 변동이 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 12월 11일 SCFI는 2,220.49를 기록하면서 역대 최고 기록을 다시 경신함. 12월 컨테이너선 중고선 지수는 37.46으로 11월 37.31 대비 0.15p(0.4%) 증가함



5. 중고선 시장

■ 2020년 12월(12월 1일~11일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 건화물선 등 중고선 거래가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Pass./Car	Bonanza Express	1999	717	Passengers	2020-12-11		Lineas Fred Olsen	Maltese interests
Gas C'rier	BW Boss	2001	84,333	cu.m.	2020-12-11	30.00	BW Global United	Undisclosed interests
Bulk	Coral Amber	2012	78,072	DWT	2020-12-11	14.00	Mitsui & Co	Undisclosed interests
Bulk	Diva Eva	2006	52,415	DWT	2020-12-11	6.70	Pavimar SA	Far Eastern interests
Bulk	Golden Shea	2007	76,937	DWT	2020-12-11	9.90	Golden Ocean Group	Chinese interests
Bulk	Key Evolution	2010	83,416	DWT	2020-12-11	14.00	Tokei Kaiun	Undisclosed interests
Container	Maersk Semarang	2007	8,400	TEU	2020-12-11		Zodiac Maritime	Clients of D. Oltmann
Container	Partner Star	2005	6,350	TEU	2020-12-11	24.50	Costamare Shipping	Clients of Wan Hai Lines
Bulk	SBI Zumba	2016	81,183	DWT	2020-12-11	20.00	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Container	Star Planet	2002	735	TEU	2020-12-11		Quadrant Breed.	Chinese interests
Container	Texas Trader	2005	4,992	TEU	2020-12-11	15.00	Lomar Shipping	Clients of MSC
Offshore	Pacific Vigour	2010	8,810	HP	2020-12-10		Swire Pac Offshore	Vietnamese interests
Bulk	Andes Queen	2013	52,256	DWT	2020-12-09	11.00	NS United KK	Greek interests
Bulk	Jag Roopa	2006	52,454	DWT	2020-12-09	6.90	Great Eastern Shpg	Chinese interests
Dry MPP	N/B GUANGZHOU YAMEN YM07-001	2021	6,000	DWT	2020-12-09		Qinzhou Guiqin	Chinese interests
TankChem	Nord Butterfly	2008	38,431	DWT	2020-12-09	9.00	Norden A/S	Clients of Ancora
Tanker	Pamisos	2011	105,335	DWT	2020-12-09	22.00	Pleiades Shpg Agcy	Clients of Moundreas, N.G.
Bulk	Qatar Spirit	2009	57,000	DWT	2020-12-09	7.40	Milaha	Undisclosed interests
Tanker	Maritina	2006	74,993	DWT	2020-12-08	12.50	Meiji Shipping	Indian interests
Bulk	SBI Tethys	2016	61,190	DWT	2020-12-08	18.25	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Offshore	Connector	2012	157	LOA	2020-12-07		Ocean Yield	Clients of Jan De Nul Group

TankChem	Team Calypso	2010	44,999	DWT	2020-12-07	17.00	Team Tankers	Chinese interests
Gas C'rier	BW Cedar	2007	82,291	cu.m.	2020-12-04		BW LPG Limited	Undisclosed interests
Tanker	Eagle	2002	309,064	DWT	2020-12-04	25.00	Yinson Production	Clients of Stradeza Shipping
Tanker	Najaf	2000	309,498	DWT	2020-12-04	19.25	Evalend Shipping	Greek interests
Container	Teal Hunter	2010	4,178	TEU	2020-12-04	18.00	Delphis	Clients of Wan Hai Lines
Bulk	Wookie	2012	81,755	DWT	2020-12-04	12.00	Kassian Maritime	Greek interests
Container	Nordspring*	2007	3,586	TEU	2020-12-04	11.00	Reederei Nord	Clients of MPC
Container	Nordwinter*	2008	3,586	TEU	2020-12-04	11.00	Reederei Nord	Clients of MPC
Container	Telemann*	2006	2,732	TEU	2020-12-04	7.50	Borealis Maritime	Clients of MSC
Container	Bomar Spring*	2006	2,732	TEU	2020-12-04	7.50	Borealis Maritime	Clients of MSC
Container	Filomathia	2020	1,774	TEU	2020-12-03	23.00	Lomar Shipping	Chinese interests
Offshore	Loch Seaforth	2011	20	Deck tm ²	2020-12-03		Teras Offshore	Chinese interests
TankChem	Nord Pearl	2009	50,078	DWT	2020-12-03	16.00	Norden A/S	Clients of Marflet
TankChem	Team Calypso	2010	44,999	DWT	2020-12-03	17.00	Team Tankers	Chinese interests
Bulk	SBI Apollo*	2016	60,437	DWT	2020-12-03	38.40	Scorpio Bulkurs	Greek interests
Bulk	SBI Poseidon*	2016	60,432	DWT	2020-12-03		Scorpio Bulkurs	Greek interests
TankChem	Bhairavi	2009	13,103	DWT	2020-12-02		SCI Forbes	Undisclosed interests
Bulk	Hai Ji	2004	73,601	DWT	2020-12-02	6.63	COSCO Shipping Bulk	Undisclosed interests
Container	Morgana	2010	4,255	TEU	2020-12-02	14.30	Awilco Container	Clients of Asian Spirit Steamships
Tanker	Poseidon I	2002	305,796	DWT	2020-12-02	26.00	Dynacom Tankers Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	Shoyo	2008	77,008	DWT	2020-12-02	11.00	Universal Marine	Greek interests

6. 주요 해운지표 (2020.12.11)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	12월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(12.11)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-)	63.0	63.0	77.0	70.8	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.0	(-)	10.0	8.0	10.0	8.8	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(12.11)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.0	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	85.0	(-)	85.0	85.0	92.0	88.8	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	31.5	30.4	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(12.11)								
380 CST	Rotterdam	291.5	(2.0)	290.5	124.8	303.8	244.2	245.8	443.5	348.9
	Singapore	308.8	(-4.5)	311.0	157.8	388.0	267.6	306.5	511.5	402.5
	Korea	362.5	(6.5)	359.3	196.3	426.5	312.9	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	320.8	(-3.8)	322.6	181.8	436.8	289.1	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	366.5	(11.3)	360.9	179.0	585.3	325.9	493.8	548.3	518.9
	Singapore	387.5	(5.8)	384.6	219.8	726.3	370.0	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	385.8	(3.0)	384.3	214.8	722.3	369.9	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(12.11)								
철광석	국제價	160.0	(15.1)	146.3	71.7	160.0	104.1	72.3	127.2	93.3
	중국産	163.6	(6.4)	159.2	108.3	163.7	127.3	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	81.9	(-0.2)	81.9	63.5	82.1	71.6	72.0	83.1	77.0
	중국産	117.1	(7.4)	112.3	84.7	117.1	91.5	93.9	107.4	100.8
원료탄	호주산	132.2	(-1.2)	132.7	133.4	204.2	152.8	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	-	(-)	-	112.7	141.1	120.7	120.9	187.3	153.2
	중국産	221.9	(-0.5)	221.5	190.0	222.4	201.4	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,160.5	(-2.50)	1,158.0	821.8	1,770.5	938.8	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	614.5	(48.00)	579.7	474.0	632.8	545.8	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		8월	9월	10월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,018	8,253	7,534	71,983	95,248	100,114	87,449
	수입	4,414	4,738	4,612	45,566	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	6,669	8,330	7,973	71,361	84,260	89,921	82,296
	수입	5,306	5,683	5,239	57,168	60,199	69,712	66,889
EU	수출	3,778	5,018	5,071	41,741	53,140	57,676	48,445
	수입	4,366	4,898	5,037	47,826	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	12,600	14,861	14,755	125,969	169,587	189,936	149,584
	수입	9,612	10,705	11,206	104,093	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