

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 8월 4주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

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

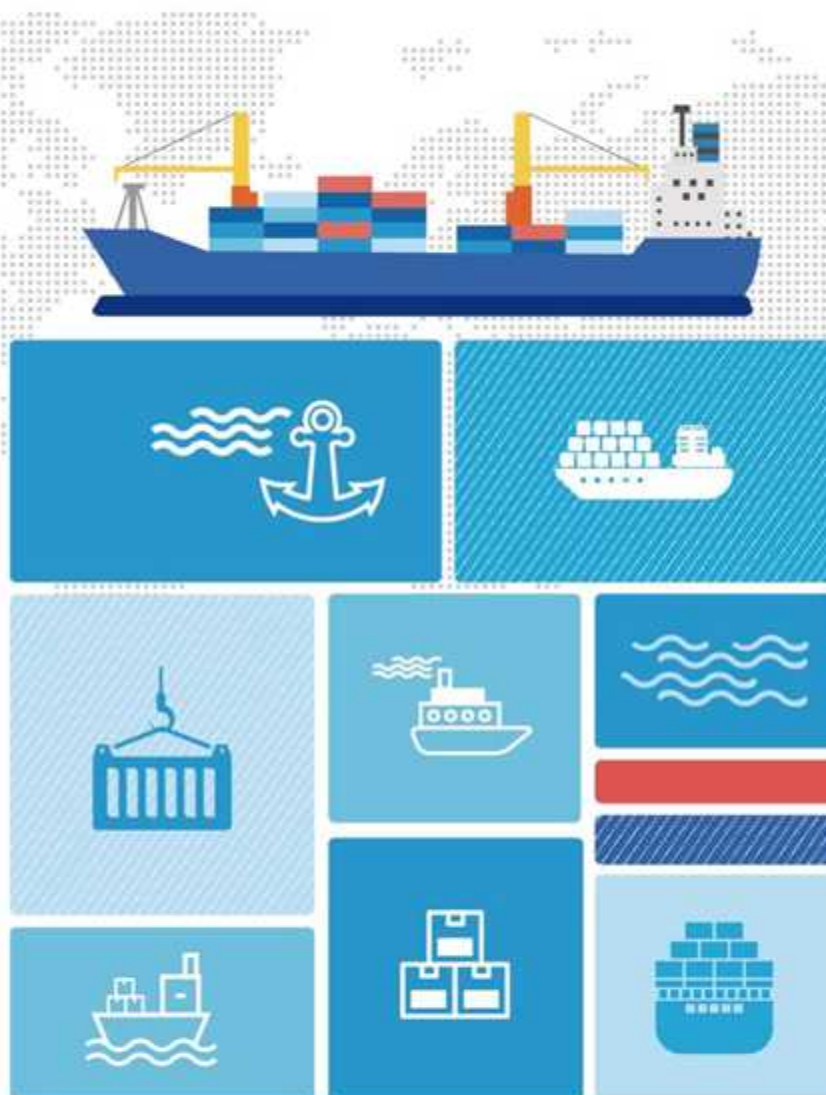
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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

지수연계 해운계약 활성화 필요

해운시장의 운임, 선가 등의 높은 변동성에 대처하기 위해 지수연계(index-linked) 계약의 필요성을 간단히 살펴봄

I 운임변동에 대한 운임지수 활용 방법

건화물선 시장은 BDI를 구성하는 세부 운임지표(예를 들어, 케이프선의 5TC, 파나마선의 4TC 등)가 운임선도거래(Forward Freight Agreement, FFA)를 통해 기초자산(underlying asset)으로 광범위하게 활용되고 있음. 또한 유조선도 World Scale 등에 기초한 운임지표를 이용해 FFA 거래가 활발히 이루어지고 있음. 컨테이너선 시장에서도 2010년 이후 FFA 거래와 같은 명시적인 파생상품의 거래는 이용이 제한적이었지만, 지수연계 컨테이너 운송계약(index-linked container contract)이 지속적인 관심과 함께 시장에서 활용되고 있음. Drewry가 추정한 바에 따르면, 2018년에 전체 컨테이너 운송시장의 10%를 이 같은 지수연계 계약이 차지하고 있는 것으로 나타남

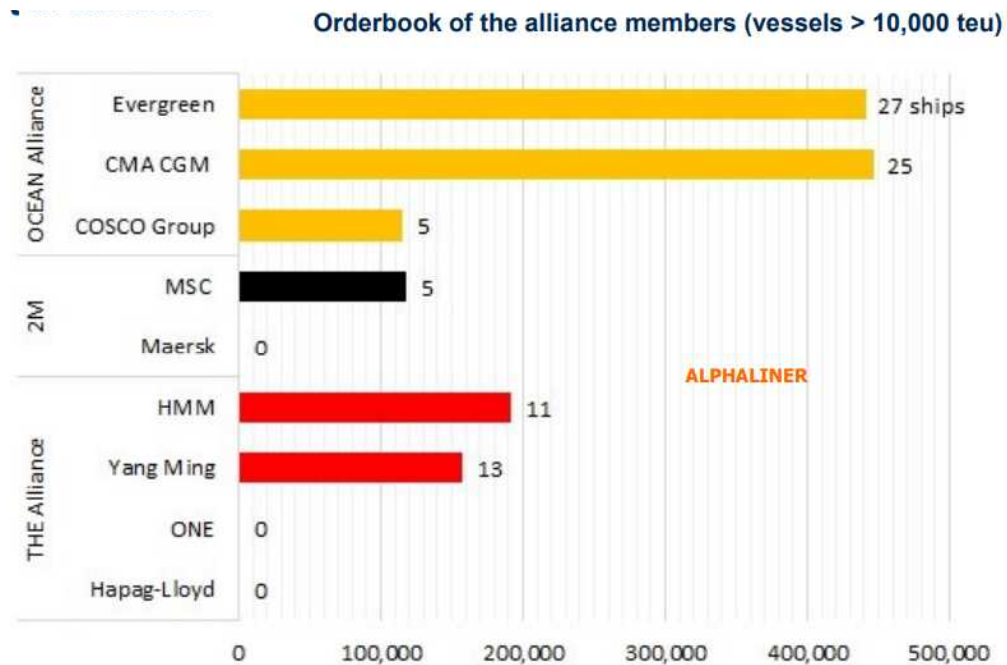
예를 들어, FFA 거래는 미래 운임이 미리 계약된 운임에 비해 상승하는 경우, FFA 판매자가 상승분을 FFA 구매자에게 현금으로 보상함으로써 FFA 거래를 체결하는 시점에 미래 운임을 확정짓는 구조를 지니고 있음(하락하는 경우는 구매자가 판매자에게 현금을 보상). 이와는 다소 차이가 있는 지수연계 운송계약은 운임지표가 상승하면 계약운임도 같이 상승하고, 운임지표가 하락하면 계약운임도 하락하는 특징을 지님. 아직 FFA와 같은 운임파생상품 활용이 미흡한 컨테이너선 시장에서 이 같은 지수연계 계약이 선사와 화주에 의해 일부 활용되고 있음. 특히 올해 초 볼틱해운거래소와 Freightos가 공동으로 FBX 컨테이너 운임지표를 일일 단위로 발표하고 있는데, 향후에 FBX를 활용한 지수연계 운송계약이 보다 광범위하게 활용되고, 나아가 컨테이너선 시장에서도 운임파생상품의 도입과 활용이 있을 것으로 기대됨(FBX 일일 발표와 관련된 내용은 KMI 주간해운시장 포커스 463호 참조)

I 지수연계 해운계약 활성화를 통한 위험분산

먼저, 지수연계 해상운송계약의 활성화를 통해 선화주간 신뢰를 구축하는 노력을 기울일 필요가 있음. 예를 들어, 시장운임이 하락하면, 지수와 연계되지 않은 장기운송계약의 화주는 이미 고정된 운임이 하락한 시장운임에 비해 높아 보임. 이렇게 되면, 화주기업의 물류담당자는 여러 측면에서 해운기업과 운임을 낮추기 위한 재협상에 들어갈 필요성을 느낌. 반대로 시장운임이 상승하면 이미 고정된 운임이 낮게 보여, 해운기업의 담당자가 운임을 재협상하거나 장기운송계약의 화물에 대한 선복 배정을 줄일 동기가 생기게 됨. 이 같은 선화주 간의 불필요한 신뢰훼손을 지수연계 운송계약이 미리 막을 수 있다는 장점이 있음. 여기에 지수연계 계약에 상한선(ceiling)과 하한선(floor)을 두어 극단적 운임변동의 가능성을 사전에 차단하여 시장가격변동의 합리적 관리가 개선될 것으로 기대됨. 나아가 지수와 연계하여 운임을 받을 때에, 시장운임이 특정 기준 운임을 벗어나는 경우 변동하는 운임을 1:1로 비례해서 운임을 책정하지 않고, 예를 들어 1,000달러 상승 시에는 75%에 해당하는 750달러만 수취하는 등의 전략은 변동위험을 분담하여 선화주 간의 신뢰를 쌓아 가는데 도움이 될 것임

나아가 지수연계 해운금융계약의 도입과 활성화를 추진할 필요가 있음. KMI가 분석한 바에 따르면, 컨테이너선, 건화물선, 유조선 등의 대부분의 시장에서 운임과 선박량은 물동량의 움직임에 따라 변동함. 즉 운임과 선박량은 시장의 관리가 가능한 변수이지만 물동량은 해운시장의 범위를 벗어나 글로벌 경기 및 무역 움직임에 의존하는 관리가 어려운 변수임. 따라서 관리 불가능한 변수에 따라 운임과 선박량이 결정되어야 한다면, 이에 부합하는 시장위험관리 전략이 필요함. 전통적으로 해운금융을 제공하는 투자자는 투자선박이 투입될 장기운송계약과 함께 담보물로서 선박을 설정하면서 이 같은 투자위험을 관리해 왔음. 그러나 이 같은 전통적 투자위험관리방법은 호황기에 과도한 투자, 불황기에 과도한 투자금 회수라는 문제를 보이면서, 불황기 저가 선박자산 매각 등의 부작용을 나타낸 것으로 이 해됨. 바로 이 지점에서 지수와 연계된 해운금융 원리금 상환 프로그램(불황기에는 원리금 상환을 적게 하고, 호황기에는 원리금 상환을 많이함)을 도입하여 활용함으로써 불황기의 선사 도산과 저가 선박매각을 억제할 수 있을 것으로 기대됨

2. 주간 뉴스



2021년까지 초대형선 인도는 지속

- 올해 수주잔량(orderbook)이 총 선대 대비 10% 이하로 하락하였지만 초대형선박에 대한 수주잔량 비중이 높아 이들 시장에 대한 공급과잉은 지속될 것으로 전망
 - 오션 얼라이언스는 1만 TEU급 이상 컨테이너선이 57척 인도될 것으로 예상되어 이들 얼라이언스는 향후 물량 확보가 관건임
 - 이미 오션얼라이너스는 아시아-미주항로에서 39.5%, 아시아-유럽항로에서 38.7%의 시장점유율을 가지고 있어 추가적인 시장점유율 상승은 쉽지 않을 것으로 전망됨
 - 디 얼라이언스는 HMM과 양밍만이 인도받을 예정이며 ONE과 하팍로이드는 코로나19로 인해 23,000TEU급 이상 선박에 대한 신조발주를 연기함. 2M은 초대형선 선대 구성을 어느 정도 완료한 상황임
 - CMA CGM의 인도 예정 선박은 23,000TEU급 LNG추진선 9척이 포함되어 있고 이르면 올해 9월부터 인도될 예정임.(지난해 11월 인도예정이었으나 기술적인 문제로 연기됨) 동 선박은 아시아-유럽서비스인 'FAL1'에 투입되며 기존 운항하던 16,000~17,850TEU급 선박은 아시아-지중해 항로에 투입될 것으로 예상됨

Alphaliner Weekly Newsletter 33호

최건우 전문연구원

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

코로나19로 급락한 용선시장 반등

- 코로나19로 인해 컨테이너선 계선이 증가하면서 용선료가 급감하였으나 최근 대형선을 중심으로 반등함

2. 주간 뉴스

- 7,500TEU급 이상 선박은 시장에서 찾아보기 어려우며, 6월 말 15,000달러/일 이하였던 5,300~6,800TEU급 선박의 용선료가 20,000달러/일로 크게 상승함. 최근 스크러버가 장착된 6,600TEU급 선박이 23,000달러/일에 계약됨
- 현재 시장에서 이용 가능한 5,300~7,500TEU급 선박은 3척에 불과함. 이는 6월 18척에 비해 급격히 줄어든 수치임
- 파나막스급(4,700~5,300TEU) 선박에 대한 용선료도 크게 상승하였는데 6월 7,200달러/일에 불과하였으나 최근 13,000달러/일로 크게 상승함
- MSI는 올해말까지 대형선과 친환경 선박에 대한 수요 증가로 에코쉽(eco-ship)에 대한 용선료가 강세를 유지할 것으로 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/containerhips/another-positive-boxship-charter-market-staging-swift-v-shaped-recovery/2-1-859022>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

■ 수프라막스 운임 1만 달러 돌파로 올해 최고치 경신. COVID-19로 인한 선박 타이트화 등 기인

- 5~6만 톤급 수프라막스(supramax) 건화물 운반선 시황이 상승하고 있음
 - 8월 17일 기준 런던 시장의 수프라막스급 주요 항로 평균 스팟운임은 1만 378달러로 올해 최고치를 경신했는데, 미국 걸프 및 흑해발 곡물 트레이드 활성화가 주요 요인임
 - COVID-19로 인한 선원 교대 난항을 배경으로 원거리 트레이드에 대응 가능한 선박이 적어지면서 선박 수급이 어려워지고 있는 점도 시황 상승의 원인임
- 수프라막스의 항로별 스팟운임은 서고동저(西高東低)의 경향이 뚜렷함
 - 장거리 항로인 미 걸프-극동이 일일 2만 5,300달러, 흑해-극동이 일일 2만 5,500달러로 고수준을 기록하였음
 - 대서양-미국 걸프 항로가 일일 1만 7,000달러 이상을 기록한 반면 미 서안-극동의 태평양 항로는 일일 8,800달러에 그쳤음
- 볼틱 관계자는 수프라막스 등 건화물 시황이 당분간 상승할 것으로 전망함
 - 볼틱거래소는 현 상승 국면이 곧바로 진정된다고 예상하지 않는다고 언급하면서 시황이 당분간 견조할 것으로 예상하였음
 - COVID-19로 자유롭게 움직일 수 있는 선박이 줄어들고 있지만, 원거리 트레이드가 가능한 선박을 보유한 선주사에게 큰 폭의 수익을 주는 시장이 될 수 있다고 덧붙였다
- 수프라막스의 2020년 시황은 7월 이전만 해도 COVID-19로 인한 세계 경제 침체의 영향으로, 주요 항로 평균 스팟운임이 4,000~6,000달러대에 머물고 있었음
 - 하지만 6월말 이후 중국의 경제활동 재개와 곡물 출하가 진입에 힘입어 개선 기조로 돌아섰고, 케이프사이즈와 파나막스 등 대형선형의 시황 호조도 긍정적 영향을 주었음

2. 주간 뉴스

- 8월 17일 수프라막스 운임선물거래(FFA: Forward Freight Agreement)는 올해 12월물을 1만 950달러로 전망하고 있으며, 곡물 비수기인 내년 3월물은 7,800달러로 전망함
- FFA는 내년 4월 이후 수프라막스 운임이 9,000달러 전후에서 움직일 것으로 예상하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-08-19> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 중국 교통운수부가 COVID-19로 인한 컨테이너 운임 인상에 제동을 걸 것이라는 예측 제기

- 아시아발 북미 서안(LA·Long Beach항 등)착 컨테이너 운임이 최고치를 경신했음
 - 상해항운교역소가 공표한 8월 14일 상해발 북미서안용 컨테이너 운임은 40피트 컨테이너당 3,406달러로, 7월 31일의 3,167달러를 웃돌며 사상 최고치를 경신했음
 - 이는 동 항로에 배선하는 각사가 실시한 8월 15일자의 가격 인상을 반영한 운임임
- 중국 교통운수부는 머스크 라인과 COSCO 쉬핑 등 '컨' 선사들을 대상으로 북미항로에서의 운임 동향 조사(설문조사)를 실시했는데, 이는 운임인상에 대한 견제라는 분석이 있음
 - 중국 교통운수부 수운국은 8월 10일 머스크 라인, COSCO 쉬핑, 현대상선 등 6개 '컨' 선사에 설문지를 송부함
 - 설문조사 문항은 두 가지로 하나는 중국~미국, 중국~유럽항로의 시황에 대한 체감 수준, 다른 하나는 최근 두 항로에서의 운임 급등 이유를 질의하는 문항임
 - 설문지 배포일자가 8월 10일인데도 불구하고 제출기한이 다음 날인 8월 11일로, 설문지 제출기한이 이처럼 짧은 것은 이례적인 것임
 - 머스크 라인은 대부분의 선사들이 8월 15일 중국발 북미용 운임 인상을 예정하고 있었기 때문에 이번 조사는 운임 인상에 대한 중국 정부의 경고로 보인다고 분석하였음
- 아시아-북미항로는 선박 수급 상황이 타이트해지면서 운임 상승이 멈추지 않고 있는데, 투입 선박량을 줄이거나 서비스 수를 줄이는 감편·감선이 주요한 것으로 평가되고 있음
 - “북미 서안용 컨테이너 운임의 경우 적어도 3,000달러 이상을 지불해야 선적할 수 있다”(COSCO 쉬핑 관계자)
 - 장기계약(SC: Service Contract)을 체결한 화주의 경우도 운임 상승 시 선사가 선적 물량을 제한하기 때문에 추가 요금을 지불하는 경우가 발생하고 있음
 - 북미 동안(New York항 등) 항로는 일일 3,913달러를 기록했는데, 이는 노사협상으로 운임이 급등한 2014년의 4,000달러에는 미치지 못하지만 2016년 이후의 최고치임
- 머스크 라인은 제조업체가 다수 소재한 중국의 경우 운임 인상이 경제성장에 부정적 영향을 미칠 수 있으므로 교통운수부가 운임 인상에 제동을 걸 가능성이 있다고 전망함
 - 화주들 중 일부는 현 해운시장에 가격 결정자(price leader)의 운임을 다른 선사들이 추종하는 독과점 패턴이 존재한다고 주장하고 있음
 - 선사들은 중국발착 운임의 경우 화주의 클레임이 계속될 경우 교통운수부가 운임 인상을 통제할 가능성이 있는 것으로 전망하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-08-18> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

2. 주간 뉴스

I 모리셔스 좌초, 과실 여부 등에 초점. 선주책임제한조약으로 배상 상한 19억 엔

- K-Line의 자회사가 소유한 케이프사이즈 건화물선 'WAKASHIO'가 모리셔스 해안에서 좌초해 기름 오염이 발생한 건에 대해 손해배상의 행방에 관심이 모아지고 있음
 - 보험 관계자에 따르면 선주책임제한조약이 있어서 모리셔스 측에 대한 동 선박의 배상액 상한은 약 19억 엔(약 190억 원)에 그침
 - 다만 선주에게 중대한 과실이 있으면 상한을 넘는 청구가 인정되는 경우도 있으므로, 원인 규명 작업의 향방이 주목되고 있음
- WAKASHIO는 모리셔스섬 동안바다에 좌초해 8월 6일부터 연료유가 유출됐음
 - 일본 국토교통성은 모리셔스의 관계 당국과도 제휴해 기름오염 피해의 확대 방지에 노력하고 있음
 - 선박 운항에 따른 기름오염 등 사고의 배상 책임은 통상 선주가 지는데, 다만 책임 범위에 있어서는 선주책임제한조약에 의거 배상액에 제한이 마련되어 있음
 - 모리셔스도 선주책임제한조약에 비준했기 때문에 이번 기름오염 사고에 배상 제한이 적용되며, 배상액 상한은 국제 총톤수에 근거해 산정됨
 - 현지점에서 이번 사고의 원인은 불분명하며, 원인 규명 시에 선주에게 중대한 과실이 있었는지가 하나의 쟁점이 될 수 있음
- 모리셔스 정부 측이 재판의 과정에서 배상액에 대한 협의점을 정치적 관점에서 찾을 가능성이 있음
 - 사고 현장이 야생조류보호구역이고 모리셔스 관광업으로의 영향도 예상되기 때문에 선사 차원이 아닌 일본 정부 차원의 보상 가능성이 제기되고 있음
 - 유사 사고 사례로 2010년 중국 선주가 보유한 건화물선이 호주 해안에서 좌초되어 연료유가 유출된 사건이 있는데, 이때 배상액은 약 30억 엔(약 300억 원)이었음

<https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-08-13> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 하팍로이드 수익, COVID-19에도 2배 증가. 벙커유 가격 하락이 결정적 기여

- 하팍로이드(Hapag-Lloyd)는 COVID-19로 매출이 감소했지만 수익이 2배 가량 증가함
 - 운임 강세와 벙커유 가격 하락이 운송물량 부진을 메꾸었음
 - 하팍로이드는 COVID-19에도 불구하고 상반기에 양호한 실적을 보였지만, 하반기에는 대량의 화물수요 감소와 운임 하락 가능성이 있어 실적 예측이 불확실하다고 경고했음
- 하팍로이드는 "바이러스 대유행은 물류산업 전반의 불확실성의 주요 원천이며, 바이러스는 적어도 내년까지 계속될 것"이라고 언급함
- 하팍로이드의 상반기(1~6월) 당기순이익은 3억 3,700만 달러(약 3,370억 원)를 기록했는데, 이는 전년 동기 1억 6,850만 달러 대비 약 2배 증가한 것임
 - COVID-19로 상반기 취급 물동량은 전년 동기 대비 11% 감소했음

2. 주간 뉴스

- 상반기 이자, 세금 및 감가상각 전 영업이익은 전년 동기 대비 거의 5배가 증가한 12억 달러(약 1조 2천억 원)를 기록함
- 하판로이드의 상반기 운임은 전년 동기 대비 3% 증가하였음
- 하판로이드는 2분기 중에 벙커유 가격이 큰 폭 하락한 것이 수익성 향상에 결정적으로 기여했다고 설명했는데, 2020년 상반기 평균 운송비용은 전년 동기 대비 3.5% 하락하였음
- 하판로이드는 앞으로 대유행의 진로를 예의주시하면서 시장 변화에 유연하게 대응할 것이라고 밝혔음
 - 하판로이드는 해운기업 실적에 물동량 회복, 벙커 가격 등락 등이 영향을 미칠 것이라고 덧붙였다

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133523/HapagLloyd-profit-almost-doubles-despite-downturn> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 양밍, COVID-19로 인한 물동량 급감에도 손실 규모 축소 달성

- 양밍해운은 COVID-19로 인해 2분기(4~6월)에 전년 동기 대비 15%의 물동량이 감소했음에도 불구하고 2020년 상반기(1~6월)에 전년 동기 대비 손실 폭을 축소시켰음
 - 양밍은 2019년 상반기 6,200만 달러(약 620억 원)의 순손실에서 운임 강세와 벙커유 연료비 절감을 통해 2020년 상반기 2,949만 달러(약 294억 원)의 순손실로 개선됨
 - 양밍의 2020년 상반기 매출액은 전년 동기 대비 12.0% 감소한 22억 달러, 물동량은 9.9% 감소한 238만 TEU를 각각 기록함
- 양밍은 3분기까지 물동량이 개선될 것으로 전망하고 있으며, 특히 아시아-북미와 아시아-유럽 항로에서의 높은 운임 수준이 유지된다면 실적 개선이 가능할 것으로 기대함
 - 상해컨테이너운임지수(SCFI: Shanghai Containerized Freight Index)에 따르면 8월 14일 중국 발 미국 동안착 운임은 FEU당 3,913달러를 기록함
 - 중국-미국 서안착 운임은 FEU당 3,406달러를 기록했으며, 중국-북유럽 운임은 TEU당 916달러, 중국-지중해 운임은 TEU당 967달러를 각각 기록함
- HMM, ONE, 하판로이드와 함께 디얼라이언스(The Alliance)에 참여하고 있는 양밍은 선대 확충을 통해 단위당 비용을 절감할 계획을 밝혔음
 - 양밍은 용선 등을 통해 1만 1,000TEU급 14척과 2,800TEU급 10척 등 운항 선박을 확충하는 방안을 추진 중에 있음

joc.com/maritime-news/container-lines/yang-ming-cuts-losses-despite-sharp-drop-q2-volume_20200814.html (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	하락 기대	상승 기대	혼조세

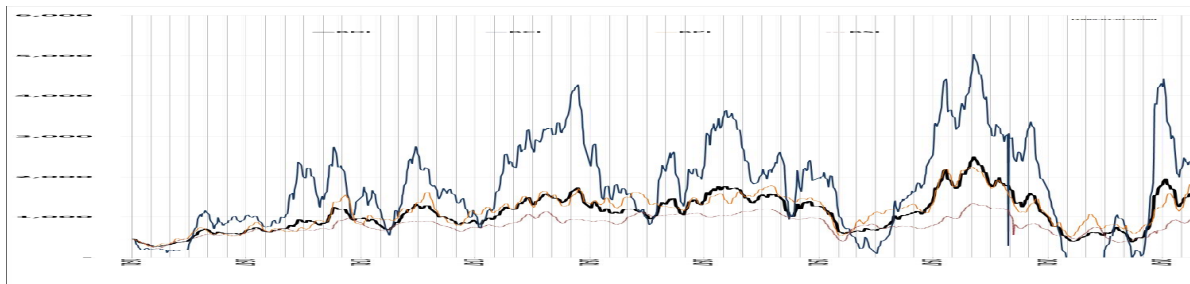
주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%~90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외
2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(08.21)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,550	(5)	393	1,956	893	595	2,518	1,355
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(5TC)8	19,110	(-476)	1,992	33,760	10,725	3,460	38,014	18,030
	파나마스(4TC)	14,373	(158)	3,345	15,079	7,292	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,486	(638)	4,208	10,586	6,836	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	7,490	(801)	2,142	7,867	4,483	4,198	10,067	7,188
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	케이프	16,625	(-500)	10,125	19,750	14,493	11,500	23,000	17,358
	파나마스	12,900	(-1,225)	9,625	14,125	11,514	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,625	(-)	8,250	10,625	9,580	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,750	(-)	8,000	9,750	9,008	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(08.21)							
		2020년 8월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	19,597	(-3,584)	18,763	(-1,143)	13,622	(-131)	13,047	(-31)
	파나마스(4TC)	13,394	(181)	12,465	(191)	9,928	(171)	9,097	(-16)
	수프라막스(10TC)	11,164	(-275)	10,687	(-222)	9,036	(-57)	9,014	(3)
	핸디(6TC)	7,688	(475)	6,994	(217)	6,613	(13)	6,531	(6)

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(8.17~8.21)

■ 중국 철광석 수요 증가에도 케이프선 운임 상승은 제한적

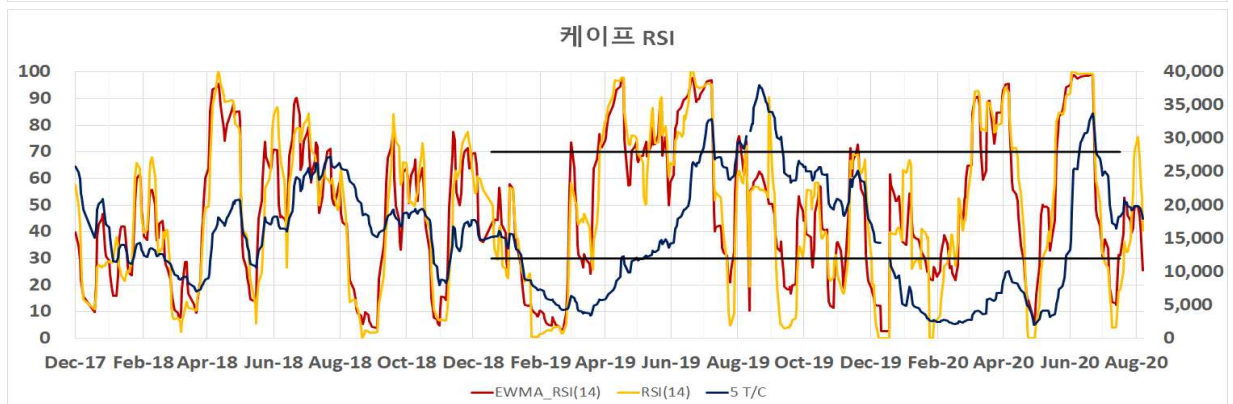
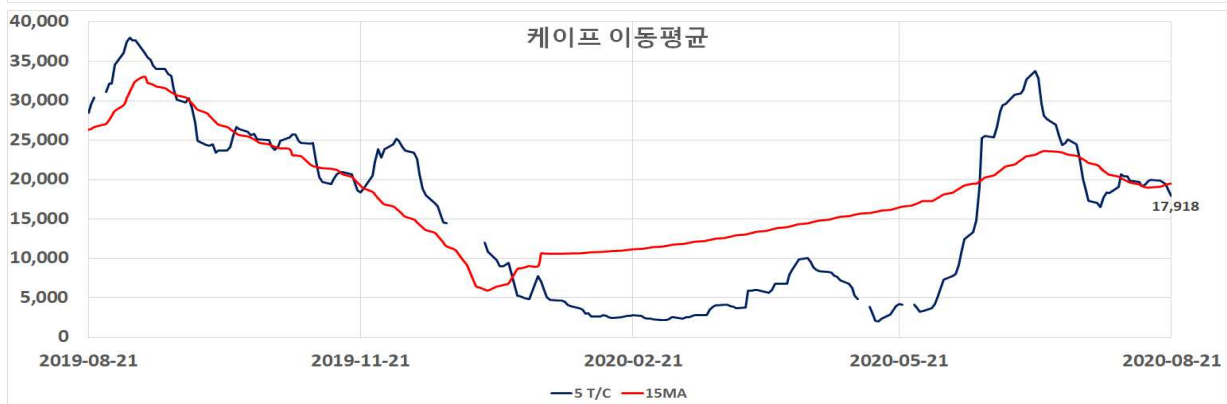
케이프선 주간평균운임은 19,110달러/일로 전주대비 2% 하락함. 일일 스팟운임은 주초에 1일 19,900달러를 기록한 후 하락세를 이어가며 금요일엔 17,000달러 초반 대까지 떨어짐. 중국의 철광석 수요 증가로 운임이 상승할 것으로 기대되었으나, 시장 내 선박공급이 증가하면서 운임 상승을 제한한 것으로 평가됨. 중국이 코로나19로 침체된 경기를 활성화하기 위해 내놓은 정책 효과 중 하나로 인프라에 투자가 집중되면서 철광석 수요가 급증하고 있는 것으로 나타남. 7월 중국의 철광석 수입량은 1억 1,264만 톤으로 전월대비 11%, 전년 동기 대비 24% 증가했으며(중국 세관통계자료). 그럼에도 불구하고 8월 항만 재고량은 전월대비 불과 2% 늘어난 1억 1,200만 톤 정도에 그쳤으며, 이는 전년 동기 대비 6% 줄어든 수준임(My Steel). 철광석 가격도 2014년 1월 이후 6년 만에 최고치인 톤당 128달러를 기록하는 등 중국의 V자형 경기 회복에 철광석 가격이 동반 상승 중임. 파나마스선 주간평균운임은 14,373달러/일로 보합세를 보임. 시장 내 선박 수요에 비해 공급이 늘어나면서 운임의 상승 여력이 부족했었던 것으로 평가됨. 시장으로 유입되는 화물량이 부족한 것으로 나타남. 흑해 지역을 중심으로 곡물 물동량이 시장에 유입되고 있으나 선박 공급대비 부족한 수준임. 수프라막스선 주간평균운임은 10,486달러/일로 전주대비 6% 상승함. 중국의 시멘트 수요가 증가하면서 태평양 수역을 중심으로 운임이 상승한 것으로 보임

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

중소형선박 운임이 하락할 것으로 예상되는 반면 케이프선 스팟운임은 상승할 것으로 예측됨

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

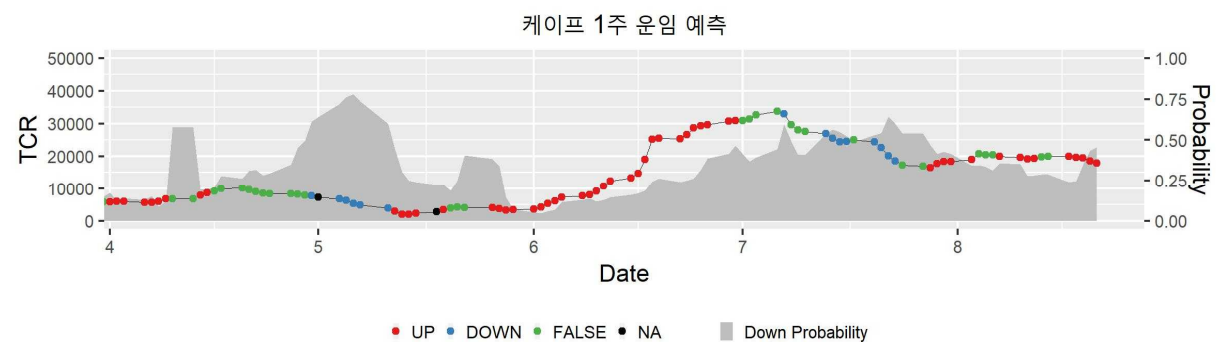
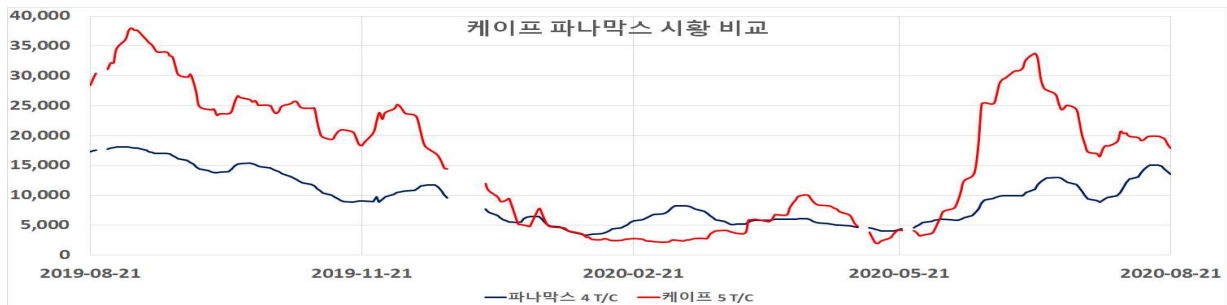
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 상승세를 보이는 반면, 스팟운임은 하락 추세를 보임
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 스팟운임이 장단기 용선료보다 소폭 높은 수준을 기록 중임
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 선형간 운임차이가 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

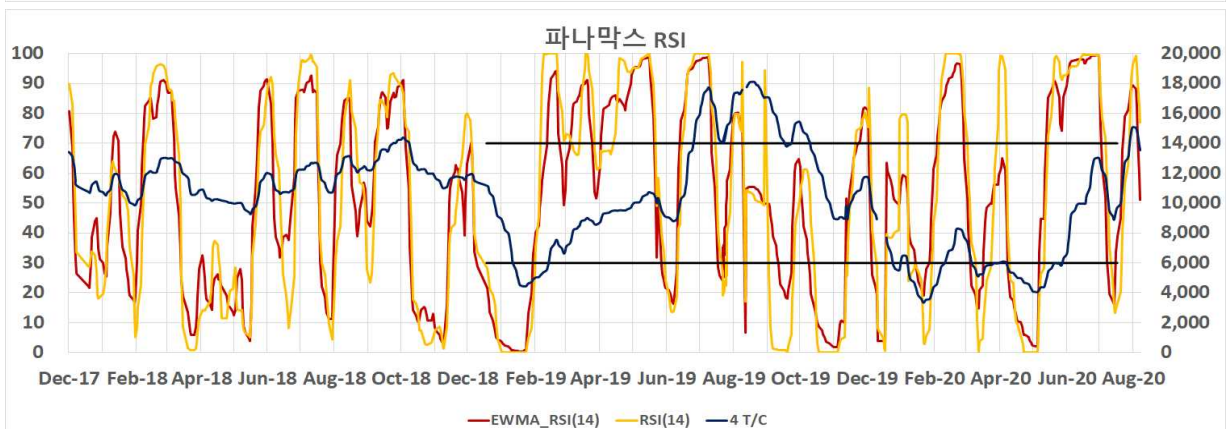
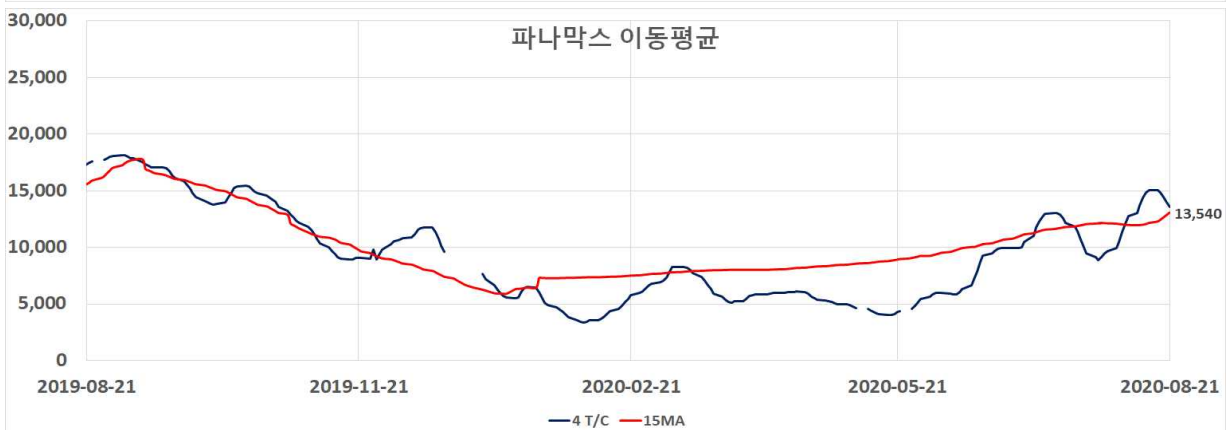
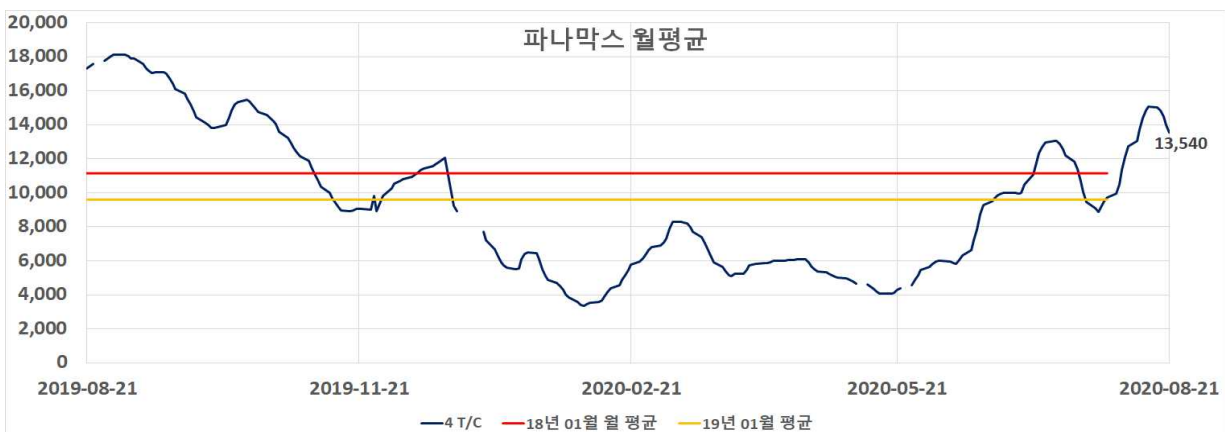


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	08.17	08.24	71.54	28.46
	08.18	08.25	71.92	28.08
	08.19	08.26	64.01	35.99
	08.20	08.27	59.39	40.61
	08.21	08.28	56.74	43.26
	8월 3주	8월 4주	64.72	35.28

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

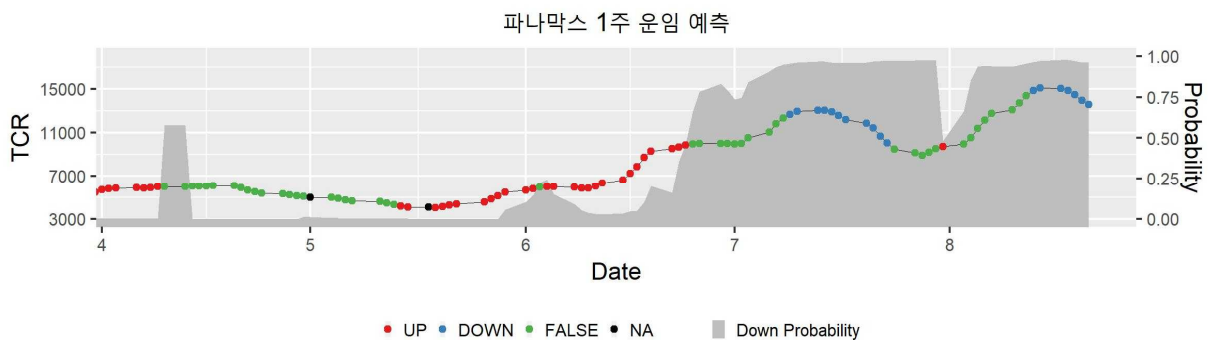
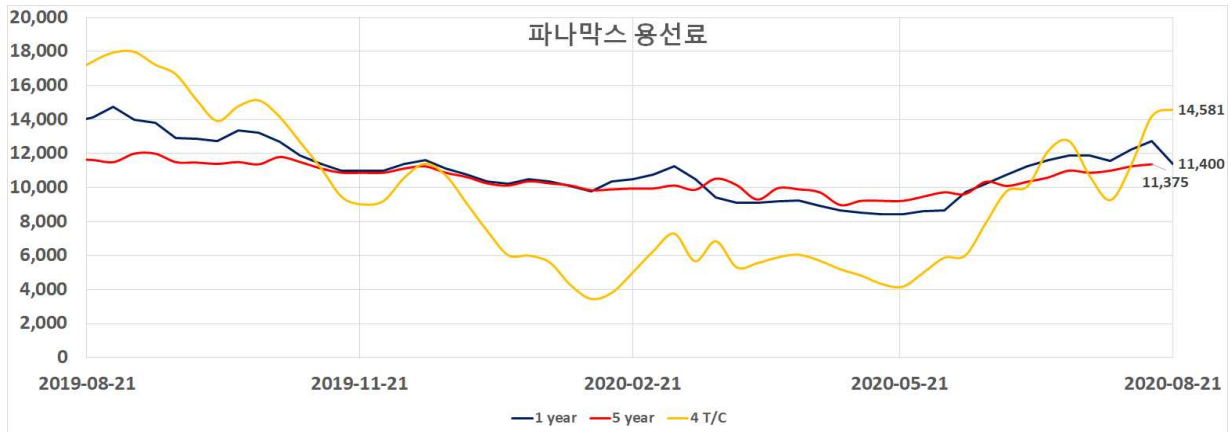
- (파나막스 이동평균) 하락세를 보이는 스팟운임과 상승세를 보이는 이동평균선과 교차하기 직전임
- (파나막스 RSI) 하락하던 RSI가 30선과 70선 사이에서 멈춤
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 스팟운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 단기 용선료의 하락세가 눈에 띈
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

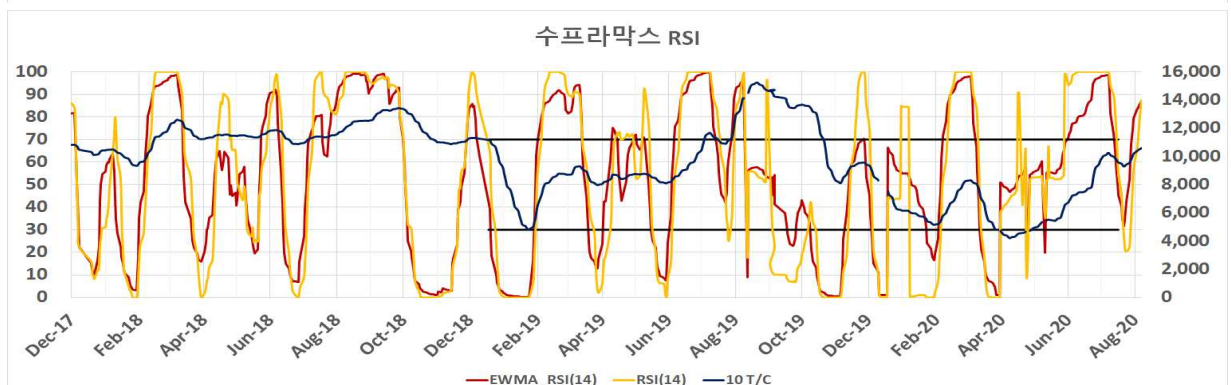
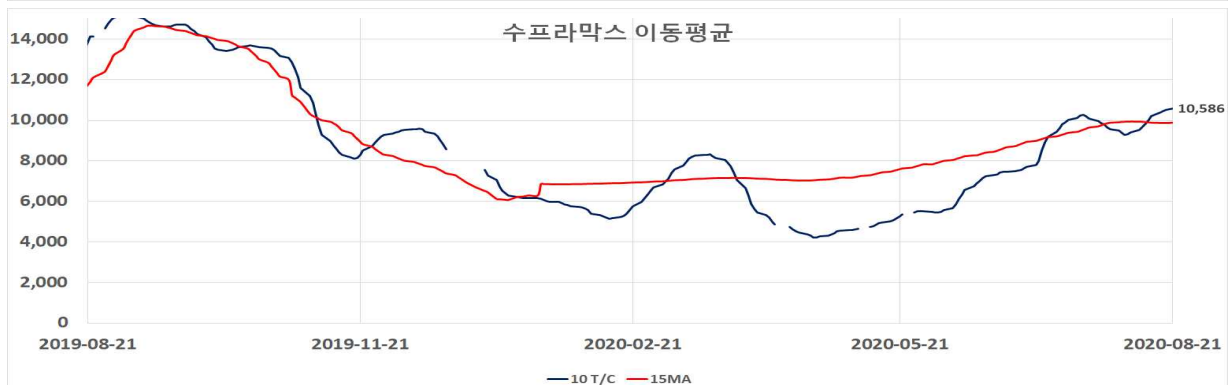
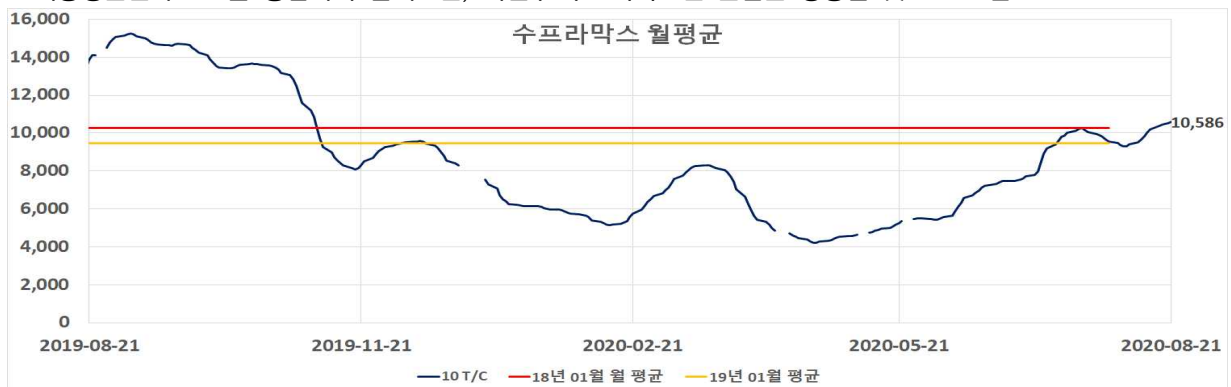


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	08.17	08.24	4.45	95.55
	08.18	08.25	4.24	95.76
	08.19	08.26	5.4	94.6
	08.20	08.27	7.2	92.8
	08.21	08.28	8.44	91.56
	8월 3주	8월 4주	5.95	94.05

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

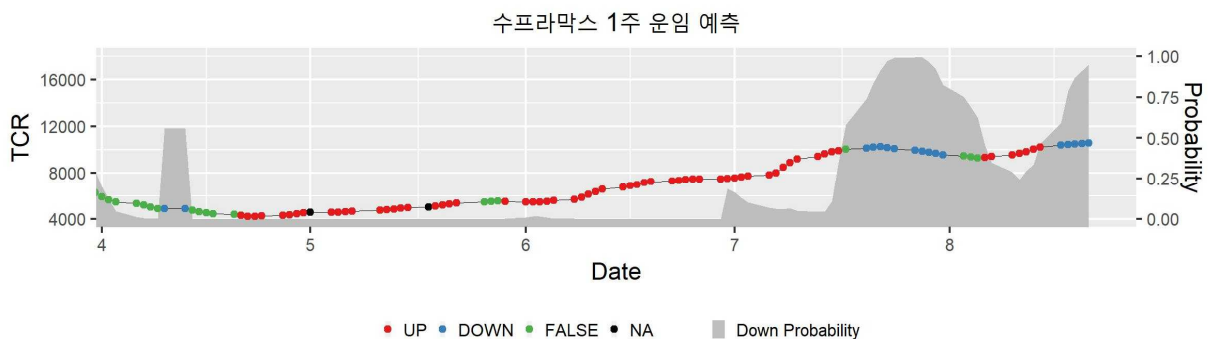
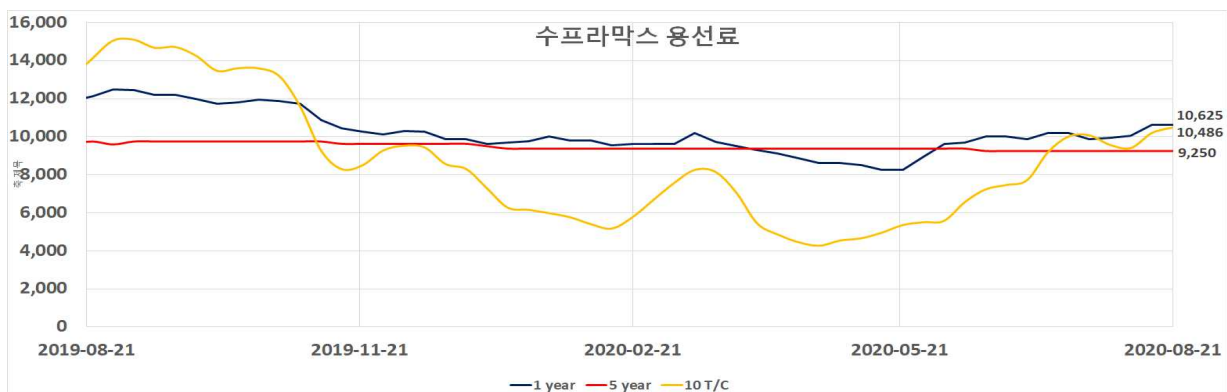
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임은 횡보 중인 이동평균선을 큰 폭으로 상회 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파한 후 상승을 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 보임



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 스팟운임을 상회 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 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)				
수프라막스	08.17	08.24	55.62	44.38
	08.18	08.25	35.21	64.79
	08.19	08.26	21.41	78.59
	08.20	08.27	12.6	87.4
	08.21	08.28	9.87	90.13
	8월 3주	8월 4주	26.94	73.06

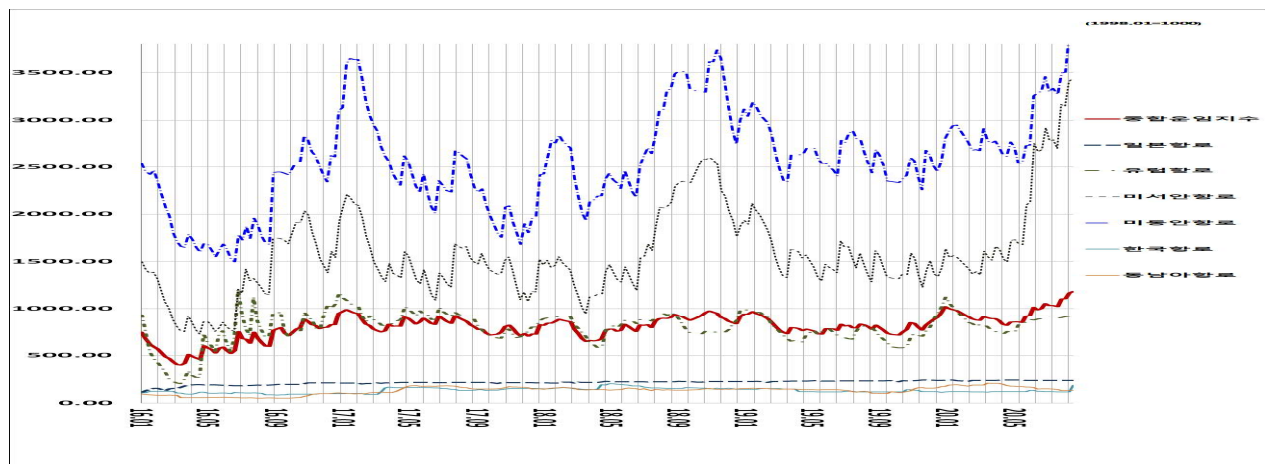
4. 컨테이너 - 주간 동향

최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 15.79 상승한 1,183.7을 기록함

컨테이너 운임지수는 전주대비 소폭 상승하여 1,183.7을 기록하여 전년 동시점 822.09 대비 300 가까이 높은 수준을 기록함. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 21달러/TEU 상승한 937달러를 기록했으며 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 34달러 상승한 3,440달러/FEU를 기록함. 아시아-미 서부 운임은 전년동시점 대비 2배 이상 높은 수준임(2019년 34주차 운임: 1,286달러/FEU) 아시아-북미항로의 임시결항은 7월 이후에 거의 없으며 공급이 꾸준히 증가함에도 불구하고 운임은 사상최고 수준을 기록함. 올해 7월 미 서부 대표항만인 롱비치항의 컨테이너 처리량이 전년대비 21.0% 증가함. 그 외 LA, 오클랜드항 모두 컨테이너 처리량이 증가한 것으로 나타남. MSC는 이들 수요에 대응하기 위해 아시아-미 서부항로에 대한 신규 서비스를 오는 8월 말부터 실시할 예정임. 아시아-북미항로는 3분기부터 수요회복으로 운임이 높은 수준을 유지하고 있으나 이러한 추세가 일시적인지 지속될 것인지는 지켜봐야함. 동 항로에 대해 선사들이 공급을 추가로 확대하는 상황에서 수요 증가세가 둔화되거나 감소세로 전환되면 운임 하락폭이 커질 수 있음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

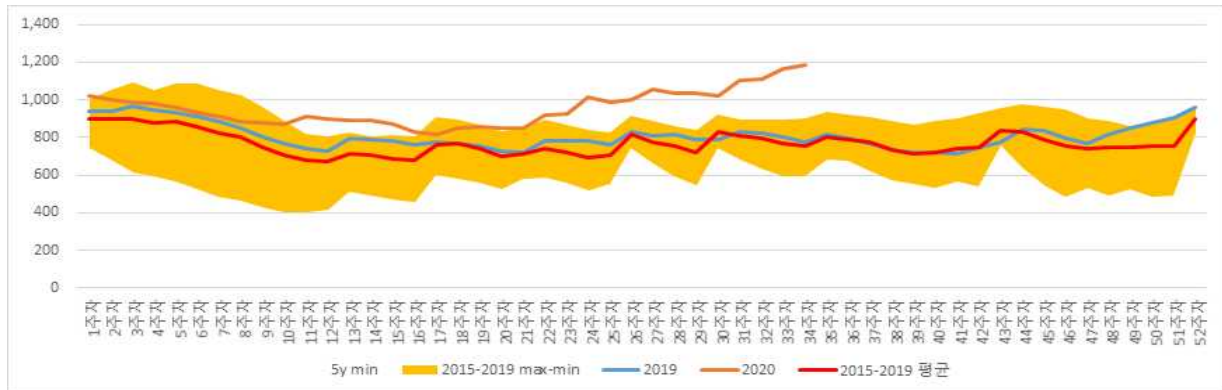


자료:상해항운교역소

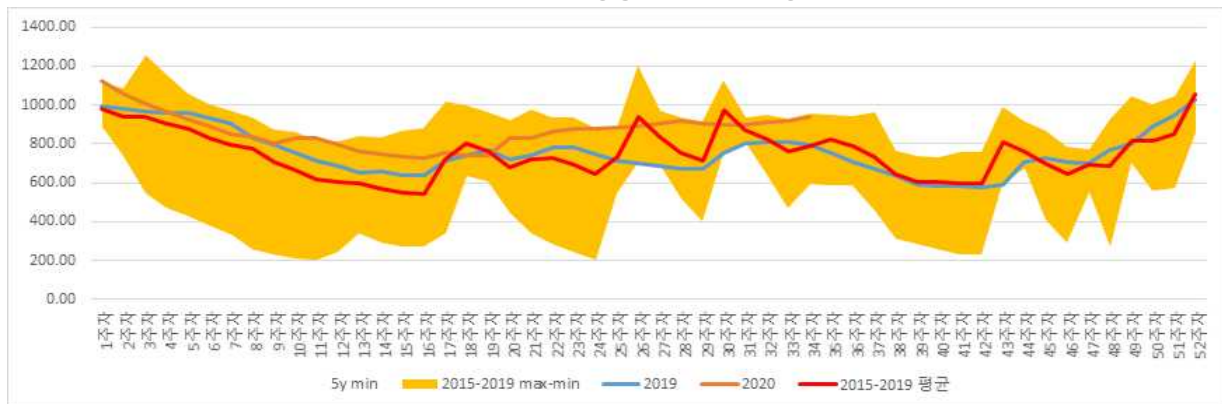
	금주 (08.21)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(08.21)							
종합(SCFI)	1,183.70	(15.8)	818.16	1,183.70	956.78	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	937	(21.0)	725.0	1,124	864.31	580.0	1,027	759.66
상해발운임지수								
(SCFI) 및 운임								
(USD)								
미서안항로(\$/FEU)	3,440	(34.0)	1,361	3,440	2,073.16	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	3,953	(40.0)	2,542	3,953	2,991.84	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	188	(70.0)	116.0	188.0	122.31	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	239.59	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	133	(-1.0)	131.0	211.0	173.41	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	691.0	5.7	497.0	773.0	638	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

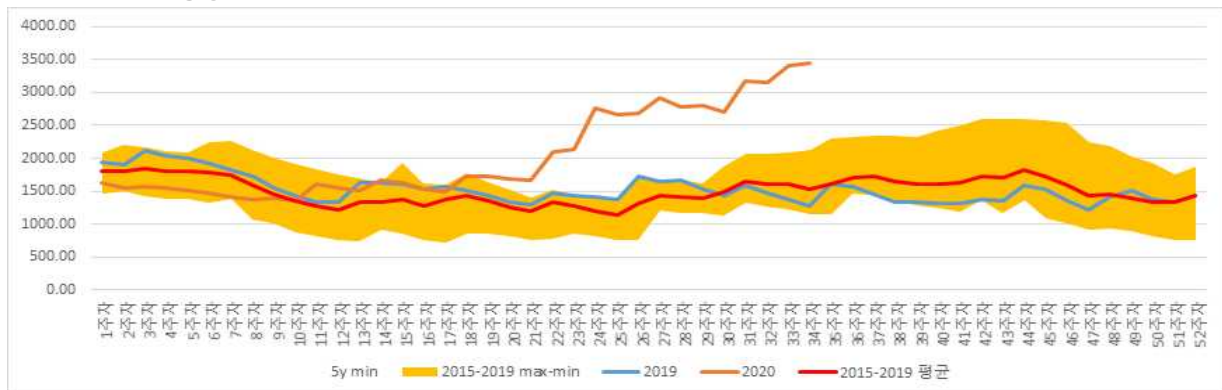
- SCFI 지수는 원양항로의 운임 상승으로 소폭 상승가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 과거 운임패턴으로 볼 때 소폭 상승할 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 계절적 추이로 볼 때 상승 가능성이 있으나 선사들의 추가 선대 투입으로 운임은 보험세를 기록할 가능성이 높음



* 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

18월 넷째 주 원유선 상황, 스팟운임 올해 최저치 기록

금주 대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) WS은 32.7로 전주(32.8) 대비 0.1p(0.1%) 하락했으며, WS 32.7은 올해 최저치임. 2019년 최저치 36.0, 2018년 최저치 34.0, 2017년 최저치 37.0, 2016년 최저치 32.0, 2015년 최저치 29.0, 2014년 최저치 32.5로 불황의 파고가 심화되고 있음

볼틱 관계자에 따르면 8월 VLCC 스팟 용선 시장에서 중동발 성약은 88건에 그칠 것으로 전망되며, 이는 전년 동월 136건에서 48건 감소한 것임. 이처럼 성약 건수가 감소하고 있는 것은 주요 산유국 등으로 구성된 석유수출 국가구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries +)에 의한 공조 감산이 주요 요인임

현재 중동-극동 항로의 스팟 시장 수준은 일일 1만 5,000달러로 손익분기점의 반값 수준에 머물고 있음. 협조 감산은 향후에도 계속되므로, VLCC 시장은 당분간 정체할 것이 예상됨. OPEC+는 4월에 5~6월 일일 970만 배럴, 7~12월 일일 800만 배럴, 2021년 1월~2022년 4월 일일 600만 배럴 감산하는 것을 결정하였음. 그런데 OPEC+의 6월 회의에서 7월까지 5, 6월과 같은 수준의 감산을 하는 것으로 결정하여, 7월 일일 970만 배럴, 8월부터는 일일 800만 배럴의 감산이 이루어지고 있음

VLCC 스팟 용선 시장에서 5월부터의 협조 감산 영향으로, 중동발 물동량 자체가 적은 상황이 이어지고 있음. 6월 이후 감산 영향은 현재해 6월 성약 수는 87건, 7월 79건에 각각 그쳤음. 양월 모두 전년 동월은 약 150건에 달했었음. 중동에서 화물이 나와도 아프리카 등 다른 선형이나 기간 용선 전용에도 할당되면서 VLCC 스팟 용선 시장 전용이 한정되는 상황이 이어지고 있음. 8월말 현재 VLCC 스팟 용선 시장에서 9월 상담이 진행되고 있지만, 볼틱 리포트에 따르면 성약은 불과 4건에 불과할 정도로 한산함. 향후 협조 감산은 계속 되므로 지속적인 시장의 둔화가 예상됨. 극동에서 하역을 마친 선박이 중동으로 복귀하고 있어 선박 수급의 균형 악화도 예상되고 있음. 볼틱거래소는 “시장 심리를 감안할 경우 현재의 시장 수준이 저점에 가까운 것이 아닌가”라는 견해를 보이면서 추후 반등의 여지는 제시하고 있음

한편 Lloyd's List에 따르면 2020년 7월 원유선 톤수(톤마일)수요는 전년 같은 달에 비해 18.6% 감소했으며, 동사의 8월 데이터는 8월에도 전년 대비 같은 규모의 하락이 발생할 것을 전망하고 있음. 이동 거리를 감안한 총 운송 물동량을 측정하는 톤마일은 원유 유조선 수요를 가늠할 수 있는 지표로, 톤마일 감소는 다수의 산유국들이 7월에 공급 감소를 철회했음에도 불구하고 발생한 것임. 톤마일 감소는 COVID-19로 세계 전역에서 소비되는 원유량이 줄어들고 있음을 보여주는 것이고, 결국 해운 시장 상승은 물동량 자체가 뒷받침되어야 함. 톤마일은 중동과 서아프리카에서 가장 가파른 낙폭을 기록했는데, 중동과 서아프리카는 주로 아시아, 유럽, 미국 등에 원유를 수출하고 있고 이때 투입 선형은 VLCC와 수에즈막스를 중심으로 하고 있음

이란 방문 혐의 VLCC 4척이 제재 대상으로 새로 지정됐는데, 이는 용선시장의 선박 수급을 완화시켜 운임 상승에 긍정적 영향을 줄 수 있음. 2002년 건조된 VLCC Geissel(IMO 9246279)이 8월 4일 이란 항만에 기항한 혐의로 제재를 받게 됐으며, 2003년 건조 VLCC Amfitriti(IMO 9273337), 2000년 건조 VLCC Lerax(IMO 9181194), 2002년 건조 Ekaterina(IMO 290078)도 같은 이유로 제재를 받게 되면서 용선시장에서 제외되었음

8월 넷째주 제품선 시장, 약보합

금주 MR(Medium Range) WS은 83.8로 전주(86.2) 대비 2.6p(2.8%) 하락

스웨덴 제품선 선주인 Concordia Maritime은 2021년에는 제품선 시장이 "다시 정상 궤도에 진입해야 한다"고 언급했으며, 다만 2020년 남은 기간 동안 석유제품 운송 수요 회복은 쉽지 않을 것으로 예상한다고 언급함

Concordia Maritime은 "COVID-19로 인한 원유 정제량 감소, 석유제품 재고 누적, 석유제품 수요 감소 등이 복합적으로 작용하면서 제품선 운임은 상반기보다 낮아질 것"이라고 전망함. Concordia Maritime은 "COVID-19의 완화로 경제 재개 시 각국의 대규모 지원 프로그램으로 대부분의 사람들이 예상했던 것보다 프리코로나(precorona) 상황으로 빠르게 회복할 가능성이 있다. 특히 원유 및 석유제품은 회복 탄력성이 높아 운송 수요가 빠르게 증가하면서 상황이 단기에 회복될 수 있다"고 긍정적으로 덧붙였음. Concordia Maritime은 "다만 가을, 겨울이 되면서 기후가 건조해지면 COVID-19가 창궐할 가능성이 제기되고 있는데, 이 경우 석유제품의 전통적 성수기인 10~12월에도 물동량 회복이 어려울 수 있다"고 지적함

한편 Alphatanker는 "유조선 운임선물거래(FFA: Forward Freight Agreement) 고운임은 낙관적 전망보다는 운임 변동성 속에서 헤징에 대한 강한 욕구를 시사하고 있다"고 언급함. 중동-중국항로인 TD3C에 배선되는 대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 12월 FFA는 8월 19일 월드스케일(WS: World Scale) 53으로 현 운임보다 60% 높음. 제품선의 경우 북유럽-미국항로인 TC2에 배선되는 MR(Medium Range) 12월 FFA가 WS 117로 현 운임보다 36% 높음. 이처럼 장래 FFA 가격은 높지만, Alphatanker는 높은 유조선 FFA가 낙관적 전망보다는 COVID-19 대응 헷징의 필요성에 기인하는 것이라고 분석한 것임

Alphatanker는 COVID-19로 무역 양상이 혼란에 빠지면서 전통적 성수기인 4분기에 진입하더라도 유조선 운임이 큰 폭 상승할 것으로 예상하지 않는다고 전망함. COVID-19로 인한 전례 없는 시장 불확실성 속에서 위험을 회피하려는 시장 참가자들에게 선물거래는 상대적으로 매력적(relatively attractive)인 옵션이 될 수 있음. FFA는 매수인과 매도인이 모두 자신의 리스크를 적절히 관리할 수 있는 중간지대를 찾아야 할 필요성에 기인함

COVID-19 발생 이후 수차례의 그레이 스완(grey swan) 이벤트(event)가 발생했는데, 이로 인한 시장 격변은 운임의 상승과 하락의 불규칙적인 변동을 가져 왔음. 8월 현재 운임은 낮은 상태이지만 연말까지 그레이 스완 이벤트 발생 시 운임이 급등할 수 있으며, 이 경우 FFA 시장에서 현 수준보다 높더라도 매수해 놓는 것이 이익이 될 수 있음. 반대로 운임이 하락하는 그레이 스완 이벤트가 발생할 수 있는데, 이에 대응하기 위해서는 FFA 시장에서 현 수준보다 높은 가격으로 매도 주문을 해 놓는 것이 이익임

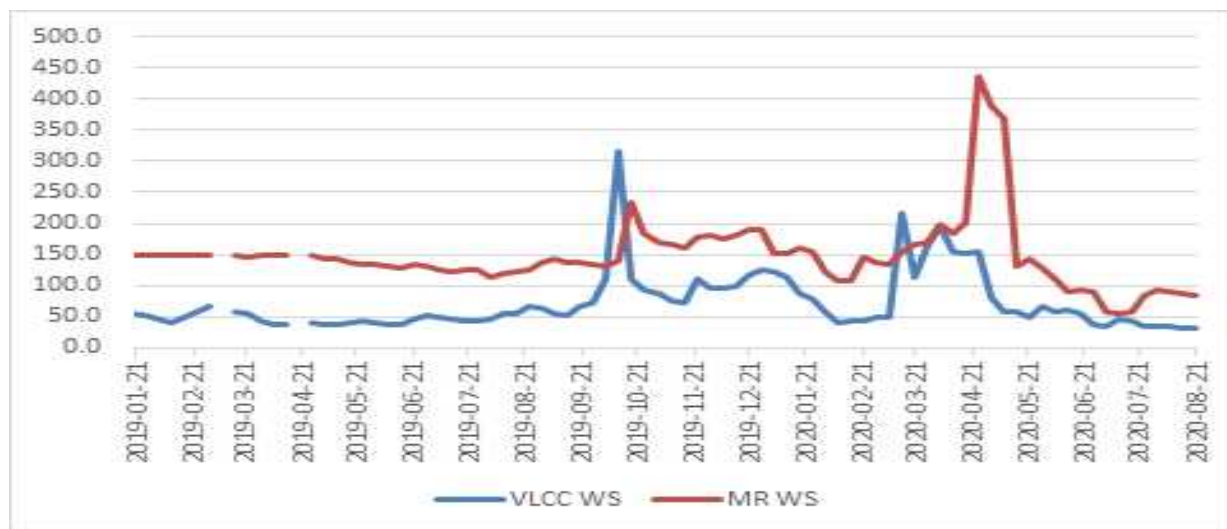
Alphatanker는 9~12월 유조선 운임의 추가 하락 가능성이 있다고 전망하였음. 최근 몇 주 동안 다수 국가들의 봉쇄 조치 완화로 전 세계 원유 및 석유제품 수요가 점진적으로 회복되고 있으며, 부유식 저장 척수가 감소하고 있음. Alphatanker는 7~12월에 부유식 저장소에 저장되어 있던 재고가 일일 400만 배럴 감소할 것으로 추정하고 있는데, 이는 VLCC 2척 또는 아프라막스급 6척에 해당하는 규모임. 부유식 저장소로 사용된 유조선의 용선시장 투입은 원유선 및 제품선 운임을 하락시키게 됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



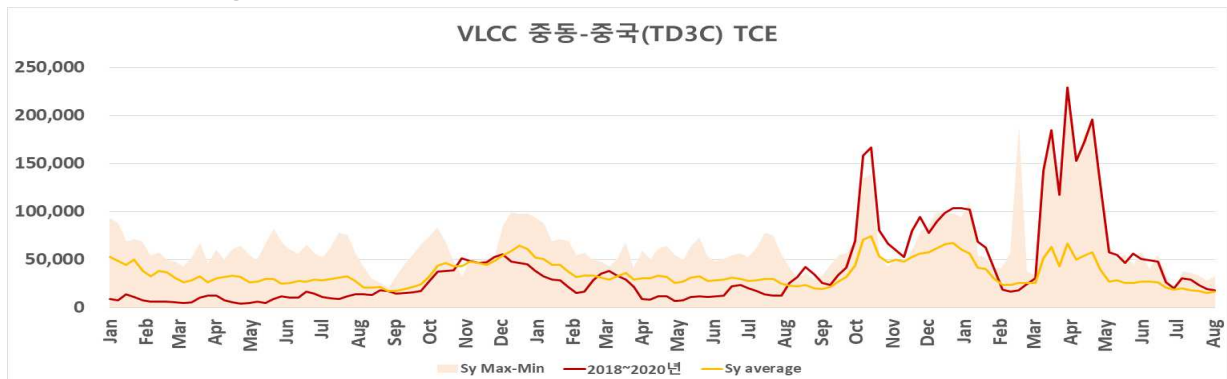
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.21)							
Average Earnings	TD3C	15,434	(434)	14,755	250,354	69,191	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	7,866	(337)	2,664	79,699	19,974	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	36,000	(-)	30,000	80,000	46,610	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	14,000	(1000)	13,000	20,000	15,219	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	32.7	(-)	32.7	217.5	78.0	36.0	315.0	66.6
	MR	83.8	(-2.4)	55.5	437.2	147.9	114.2	235.0	148.0

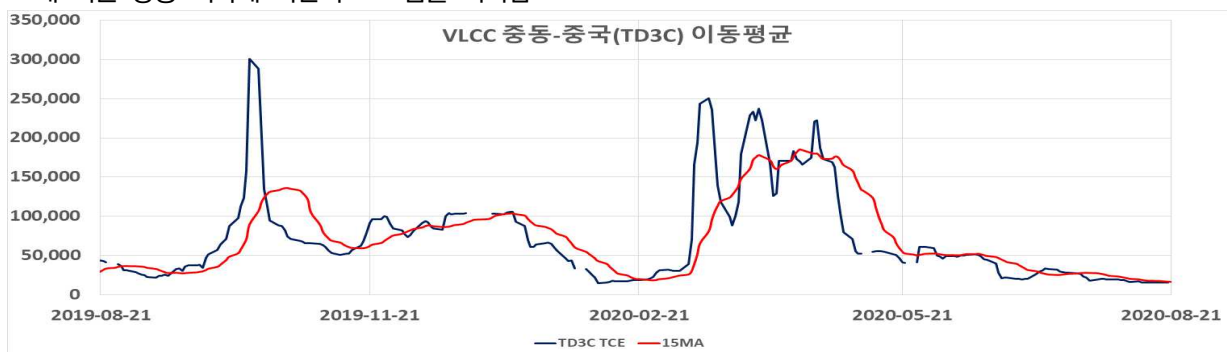
* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임. Pacific Basket 항목은 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

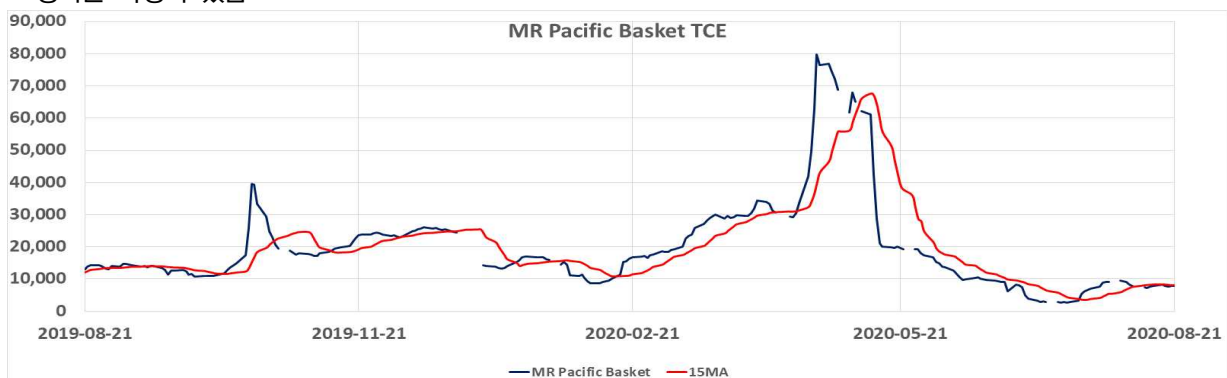
- 운임 추세선(붉은색)은 하락 삼각형 패턴을 보이는데 운임가격의 저점 근방을 이은 이동평균선이거의 수평을 이루는데, 스팟 추세선이 점진적으로 하향하여 동 이동평균선과 서로 만나게 되는 패턴임. 주로 동 패턴은 앞으로 운임의 하방압력이 이어질 수 있음을 예견하는 것으로 인식됨



- 수익 추세선(붉은색)이 계속적으로 우하향 하고 있어 용선 의향 세력이 약해져 가고 있음을 확인 할 수 있으며, 수평을 이루고 있는 아래의 강력한 지지선(파란색 15일 이동평균선)이 추세선으로부터 하향돌파 되었는데 이는 상승 회복에 시간이 소요됨을 의미함



- 제품선 추세선은 이동평균선의 저점을 다시 돌파하기 이전에 하락 전환하는 모습을 나타냄. 이 과정에서 추세선은 오른쪽 어깨를 보이고 있는데, 이는 되돌림 현상으로 해석되고 오른쪽 어깨는 하락 반전시에 자주 발생하는 특징이 있음



6. 중고선 시장

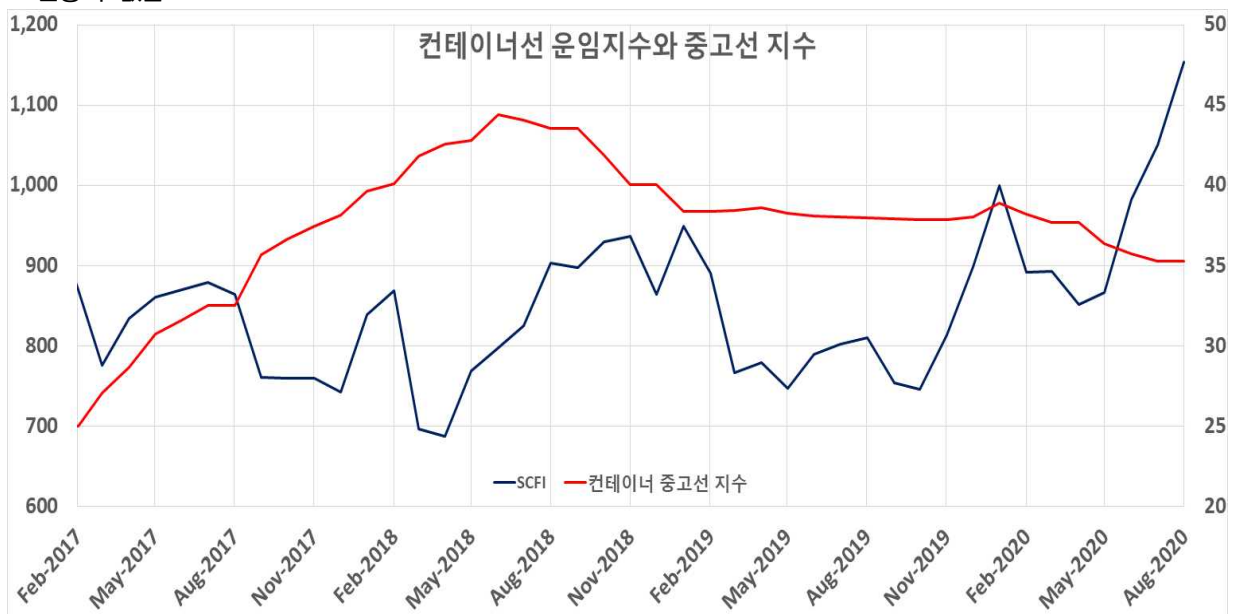
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 8월 21일 BDI는 1,481로 8월 14일(1,595) 대비 114p(7.1%) 증가. 8월 21일 건화물선 중고선 지수는 20.85로 9주 동안 변동이 없음. BDI는 1,500대에서 횡보하는 보합 형태를 보이고 있음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 8월 SCFI 평균은 1,153.00p로 전주 1,107.39 대비 45.61p(4.1%) 증가. 7월 평균(1,049.96) 대비 103.04p(9.8%) 높음. 2019년 8월의 SCFI는 810.22였음. 8월 컨테이너 중고선 지수는 35.27로 7월 대비 변동이 없음



2020년 8월(8월 1일~21일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 8월 시장 회복을 배경으로 건화물선, 컨테이너선의 중고선 거래가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
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 (2020.08.21)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.21)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	69.0	(-)	69.0	67.0	77.0	73.5	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)		(08.21)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.2	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	87.0	(-)	87.0	87.0	92.0	90.3	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)		(08.21)								
380 CST	Rotterdam	269.0	(2.0)	267.8	124.8	303.8	234.0	245.8	443.5	348.9
	Singapore	290.0	(7.0)	286.3	157.8	388.0	258.9	306.5	511.5	402.5
	Korea	324.5	(6.8)	318.8	196.3	426.5	311.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	304.3	(4.8)	303.8	181.8	436.8	285.7	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	318.0	(1.3)	317.5	179.0	585.3	329.1	493.8	548.3	518.9
	Singapore	346.0	(-2.8)	347.8	219.8	726.3	380.4	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	339.0	(-7.8)	343.8	214.8	722.3	386.1	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(08.21)								
철광석	국제價	126.0	(5.2)	119.1	71.7	128.7	94.9	72.3	127.2	93.3
	중국産	144.8	(2.1)	141.8	108.3	144.8	122.3	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	77.5	(0.3)	77.2	63.5	77.5	70.6	72.0	83.1	77.0
	중국産	93.4	(0.4)	93.6	84.7	95.4	90.6	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주産	136.9	(-1.2)	138.6	133.4	204.2	163.2	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	118.8	(0.5)	119.1	112.7	134.8	125.9	120.9	187.3	153.2
	중국産	201.3	(0.9)	200.5	190.0	219.2	205.2	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	900.8	(3.75)	891.3	821.8	946.0	876.2	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	527.3	(27.25)	506.2	474.0	581.5	529.3	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