

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 9월 4주

발행인 장영태

감수 김태일

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간뉴스	02
II. 건화물선	09
III. 컨테이너선	17
IV. 탱커	19
V. 중고선 시장	23
VI. 주요 해운지표	26

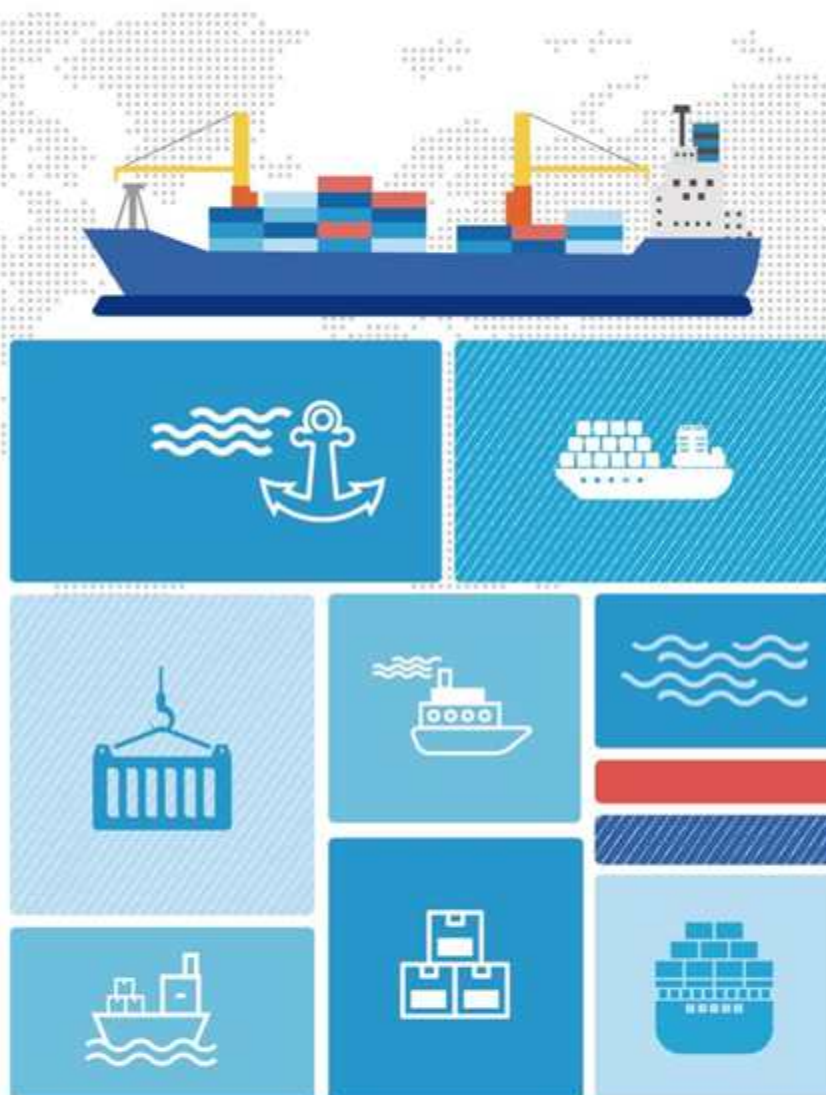
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

안영균 전문연구원
ahnng@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 뉴스

■ 씨엠에이씨지엠(CMA CGM), 원양항로에 LNG 추진선 투입

- 프랑스 선사인 씨엠에이씨지엠(CMA CGM)이 원양항로 최초로 LNG 추진 컨테이너선을 투입할 예정임
 - 23,000TEU급 'CMA CGM JACQUES SAADE'는 이르면 이달 말 아시아-유럽서비스(NEW4)에 투입되며 이후 8척이 추가로 인도되어 총 9척의 LNG 추진선이 운항할 예정임
 - 동 서비스에 LNG 추진선박 외에 3척의 21,000TEU급 선박이 투입되며 이들 선박에는 스크러버가 장착됨
 - 이외에 14,800TEU급 LNG 추진 컨테이너선 11척이 아시아-지중해 서비스에 투입될 예정임
 - 동사는 2019년부터 인트라 유럽서비스에 1,380TEU급 선박을 투입하여 운영중
- LNG 추진선박은 기존선박 대비 황산화물 99.0%, 질소산화물 85%, 이산화탄소 20% 감축이 가능한 것으로 알려져 있어 친환경선박으로 가기 위한 과도기적 역할이 가능함

자료: Alphaliner Weekly 38호

최건우 전문연구원

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

■ 주요 얼라이언스들의 10월 임시결항(blank sailing)은 제한적으로 실시

- 얼라이언스들은 중국 국경절 이후 화물 감소에 대비한 임시결항을 예고하였으나 과거에 비해 축소됨
 - 오션 얼라이언스는 9월 초 아시아-북미 서비스에 대해 9회의 임시결항을 발표하였으나 최근 5회로 축소시킴. 이외에 아시아-유럽 서비스에 대한 임시결항은 5회 실시할 예정임
 - 디 얼라이언스는 아시아-북미 서부/동부에 대한 임시결항을 각각 4회, 5회 실시하며, 아시아-유럽항로에 대한 임시결항은 추가 서비스에 대한 부분만 2회 실시할 예정임
 - 2M은 미주지역에서만 3회 임시결항을 실시할 예정임
- Covid-19에도 불구하고 선사들은 4분기 수요가 회복될 것으로 예상함. 2019년 10월 아시아-미 서부 임시결항은 24회, 아시아-유럽은 9회 발생하였으나 올해 예고된 임시결항 횟수는 이에 미치지 못함
 - 이와 같은 배경에는 과거에 비해 높은 수요 외에 중국 교통부의 선대 공급 안정에 대한 요청도 일부 영향을 미쳤을 것으로 판단됨

자료: Alphaliner Weekly 38호

최건우 전문연구원

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

COVID-19 배경으로 북미항로 컨테이너 운임 급등세 지속. 한국·일본발에도 영향

- 아시아발을 중심으로 하는 북미척 컨테이너 운임 상승이 중국발은 물론이고 이제 한국·일본발에도 영향을 주기 시작했음
 - 중국발 운임이 급상승하는 가운데 한국·일본발은 COVID-19로 화물 수출이 침체해 운임 상승은 상대적으로 한정적이었음
 - 한국·일본발 물동량이 급증하면서 스페이스 확보가 불가능한 상황이 속출하고 있으며, 기계약 북미 전용 '컨' 선에 한국·일본발 화물을 싣지 못하는 경우가 발생
 - 한국·일본발 북미 내륙 전용으로 40피트당 7,000달러 가까운 운임이 보고되었는데, COVID-19 이전인 연초만 해도 기껏해야 40피트당 3,000달러대였음
 - 시카고 전용 스페이스를 확보하려면 6,000-7,000달러 정도가 필요하며, 북미 서안 남부, 북미 서안 북부 운임 수준도 5,000-6,000달러에 달하고 있음
- 연초에 SC(Service Contract) 계약으로 맺은 운임과 현 스팟운임의 차이가 크기 때문에 선사들은 스팟운임으로 갈음하거나 최소한의 물량만 선적해 주고 있음
 - 제한 물량만 선적되다 보니 화주는 복수의 선사에 견적을 의뢰하고 북미 전용 7,000달러의 운임이 제시되어도 스페이스 확보를 우선해 주저하지 않고 부킹하고 있음
 - 화주들은 공급사슬에 문제가 생기는 것을 방지하기 위해 SC 계약요금과 별개의 할증료를 지불하면서까지 선복을 수배하는 것을 감수할 의향이 있음
 - 체선으로 중국 항만에서 선적할 수 없었던 화물을 한·일 항만에서 환적하는 움직임이 늘어나면서 서서히 한·일발 스페이스에서도 부족 현상이 확산되고 있음
- 아시아의 수출용 공컨테이너 부족도 운임 상승의 주요 요인으로 작용하고 있음
 - 아시아 국가들은 수입보다 수출이 많은 무역구조 때문에 통상 공컨테이너가 부족한 현상을 겪어 왔음
 - COVID-19로 북미·EU 등 주요 수입처의 수입이 감소하면서 공컨테이너 부족 현상이 한층 심화되고 있음
 - 일부 선사는 공컨테이너 부족 현상에 대응하기 위해 수입 컨테이너를 아시아발 수출 야드로 회송하고 있지만, 수출용 공컨테이너가 부족해 할증이 발생하는 경우가 있음

자료: <https://secure.marinavi.com/news/> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

COVID-19가 강타한 글로벌 선사, 2020년 상반기 실적 예상외 반전

- 2020년 상반기(1~6월) 주요 컨테이너 선사 실적을 보면 COVID-19 확대로 인해 처리 물동량이 감소했고 이로 인해 매출이 감소했음에도 불구하고 이익은 오히려 증가한 것으로 나타남
 - 이는 선사들이 수요 감소를 예측해 선복 삭감을 진행한 것이 주효했던 것으로 파악되며, 수급 개선으로 인해 컨테이너 운임이 증가한 것이 직접적인 원인으로 작용함

- 5월 하순부터 물동량이 회복되면서 선박 수급이 한층 타이트해졌으며, 연료유 가격의 하락 등도 선사들의 실적 개선에 긍정적 영향을 주었음
- 선사 실적은 매출 감소 시 예외 없이 실적이 악화되는 등 그동안 매출 증감에 연동됐는데 이대로 가면 2020년은 사상 첫 매출 감소에도 불구하고 이익을 기록한 해가 될 가능성 있음
- 2020년 상반기 선사들의 매출은 COVID-19 영향으로 전년 동기(2019년 상반기)와 비교하면 큰 폭으로 감소하였음
 - 2020년 상반기 머스크 라인의 해상 운송 부문 매출액은 전년 동기 대비 3% 감소했는데, 상반기 취급 물동량이 595만 FEU로 전년 동기 대비 10% 감소한데 기인함
 - 2020년 상반기 씨엠에이씨지임(CMA-CGM, CEVA Logistics를 제외한 해상 운송 부문) 매출액은 전년 동기 대비 6% 감소, 취급 물동량은 9% 감소한 971만 TEU를 기록했음
 - 2020년 상반기 하판로이드는 전년 동기 대비 매출 감소 규모가 1%를 기록해 선방했지만, 취급 물동량은 3.5% 감소한 575만 TEU를 기록했음
 - 2020년 상반기 코스코(COSCO) 쉬핑은 전년 동기 대비 매출은 증가했지만 취급 물동량은 5% 감소한 1,185만 TEU를 기록했는데, 이는 외항보다 내항 운송 침체에 기인함
- 각사 모두 일제히 처리 물동량이 감소했지만, 이익 규모는 큰 폭으로 상승하였음
 - 2020년 상반기 EBITDA(법인세·이자·감가상각 전 이익)는 전년 동기 대비 머스크 라인 25%, CMA-CGM 32%, 하판로이드 19% 증가를 각각 기록함
 - 2020년 상반기 코스코(COSCO) 쉬핑의 EBIT(법인세·이자 전 이익)는 전년 동기 대비 17% 감소해 거의 유일하게 감소를 보고했음
 - 2020년 1분기까지 적자였던 대만 양밍해운과 한국 에치엠엠(HMM)은 흑자 전환했는데, 에치엠엠(HMM)은 2020년 2분기에 무려 5년 만에 분기 영업흑자로 전환했음
- 선사 이익 증가의 가장 큰 요인은 컨테이너 운임 시황의 개선과 선박 연료유 가격의 하락임
 - 상해항운교역소에 따르면 2020년 6월 상해발 북미서안용 평균운임은 40피트당 2,562달러로 이는 전년 6월 평균 1,489달러에 비해 1,000달러 이상 높은 것임
 - 연료유 가격은 2020년 4~6월로 한정하면 전년 동기 대비 하락했으며, 2020년 상반기 전체로 놓고 보면 2019년 상반기 대비 거의 비슷한 수준임
 - 다만 투입 선박 삭감에 따른 연료 소비량 감소가 긍정적 영향을 주었는데, 일례로 2020년 상반기 머스크 라인의 연료 소비량은 전년 동기 대비 12% 감소하였음
 - 주요 항로의 컨테이너 운임은 9월 들어서도 상승세를 이어가고 있고, 3분기(7~9월)에도 업체 모두 좋은 경영실적을 낼 것이 거의 확실시 됨

자료: <https://secure.marinavi.com/news/> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

〈표〉 글로벌 주요 컨테이너 선사의 실적

구분		‘20년 상반기	‘19년 상반기
머스크 라인 (해상 운송 부문) 단위: 백만 달러	매출액	13,800	14,211
	EBITDA	2,532	2,017
CMA-CGM (해상 운송 부문) 단위: 백만 달러	매출액	10,716	11,408
	EBITDA	1,771	1,346
하프록로이드 단위: 백만 달러	매출액	7,005	7,047
	EBITDA	1,287	1,080
	순이익	314	165
COSCO SHIPPING (OOCL 포함) 단위: 백만 위안	매출액	71,588	68,907
	EBIT	2,798	3,383
	순이익	1,333	1,396
HMM (컨테이너 부문) 단위: 10억 원	매출액	2,304	2,713
	영업이익	78	▲ 219
ZIM 단위: 백만 달러	매출액	1,618	1,630
	EBITDA	242	163
	순이익	26	▲ 14
에버그린 단위: 백만 대만 달러	매출액	87,346	92,808
	영업이익	5,690	2,412
	순이익	2,750	204
양명해운 단위: 백만 대만달러	매출액	66,392	75,475
	영업이익	857	▲ 293
	순이익	▲ 885	▲ 1,946
완하이라인 단위: 백만 대만달러	매출액	34,270	35,676
	영업이익	2,264	1,366
	순이익	1,758	1,739

자료: <https://secure.marineavi.com/news/> 토대로 정리·작성

■ 컨테이너 운임 상승 지속, 선복 감축 대신 소석률 증가로 만선 선박 속출

- 아시아-북미항로 운임은 한층 더 높은 상승률을 기록하고 있으며, 환태평양 무역에서의 높은 운임으로 선사들의 장래 실적은 호조를 보일 것으로 전망됨
 - 9월 15일 기준 상해컨테이너운임지수(SCFI: Shanghai Containerised Freight Index)는 미서안 및 동안 스팟운임이 FEU 당 3,758달러, 4,538달러를 각각 기록하였음
 - 스페이스 100%에 가까운 활용도로 매우 높은 소석률을 유지하고 있으며, 선사들은 COVID-19를 통해 선복량 확대보다 소석률 증가가 이익이 됨을 깨닫게 되었음
- 알파라이너(Alphaliner)에 따르면 물동량이 증가하면서 극동-북미 서안 항로에서 3,300~13,800TEU 10척의 '컨' 선박이 예정에 없는 추가 항행(extra sailers)을 하고 있음

- 엠에스씨(MSC)는 9월 5일 상해항의 물동량 증가에 대응하기 위해 8,819TEU의 엠에스씨 릴리(MSC Lily)호가 예정에 없는 출항을 했다고 보고함
- 2M도 캘리포니아(California)착 서비스인 세쿼이아(Sequoia) 루프에서 두 번의 추가 출항을 단행할 것이라고 발표하였음
- 환태평양의 경우 작년과 거의 비슷한 수준까지 물동량이 증가하고 있으며, 추가 항행은 경기 침체에서 탈피해 해상무역이 반등하고 있음을 보여주는 조짐임
- Container Trades Statistics(CTS)의 통계에 따르면 7월 전 세계 컨테이너 물동량은 지난해와 비교해 0.1% 감소한 1,480만 TEU로 2020년 들어 가장 강력한 회복을 보여주었음
 - CTS는 동 수치가 향후 몇 주 내 미세조정이 될 수 있다고 밝혔지만 봉쇄(lockdown)가 완화되고 경제가 다시 개방되고 있으며, 수요가 꾸준히 개선되고 있다고 밝혔음
 - CTS에 따르면 2020년 7월까지의 누적(1~7월) 세계 컨테이너 물동량은 9,290만 TEU로, 전년 동기 5.7% 감소하였음
 - 물동량 회복에도 투입 선박량을 줄여 소석률을 늘리는 전략이 계속되면 당분간 고운임이 이어질 것으로 전망됨

자료: lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/

안영균 전문연구원

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

■ 머스크 에띠엔느(Maersk Etienne)호, 해상 인명구조 정신의 귀감

- 9월 11일 덴마크 석유제품 선사 머스크 탱커스(Maersk Tankers)는 자사 선박에서 1개월 이상 머물고 있던 이민자 27명이 비정부기구(NGO)의 구조선으로 옮겨졌다고 발표했음
 - 동 선박은 8월 초 지중해에서 이민자들을 구조한 이후 주변국들이 계속 수용에 난색을 표명하자 상업적 운항을 포기한 채 몰타 해상에서 38일간 장기 정박을 해 왔음
 - 이탈리아 비정부기구(NGO: Non-Governmental Organization) 메디테라니아(MEDITERRANEA)는 자신들의 구조선 마레 요니오(Mare Jonio)를 이용해 이민자들을 수용하였음
 - 머스크 탱커스(Maersk Tankers) 소속의 석유제품선 겸 케미컬선인 머스크 에띠엔느(Maersk Etienne)는 8월 4일 몰타 당국의 요청으로 소형 보트로 표류하고 있던 27명의 난민을 구조했음
- 최근에 지중해에서 리비아를 경유해 유럽으로 향하는 아프리카 출신 난민들의 조난 문제가 국제문제로 부상하고 있음
 - 머스크 탱커스(Maersk Tankers)는 구조된 사람들이 안정적인 의료 서비스를 받을 수 있으며, 당사 선원들도 안전하게 항행을 계속할 수 있게 되었다고 언급함
 - 머스크 탱커스(Maersk Tankers)는 사태 수습에 관해서 메디테라니아(MEDITERRANEA)의 지원에 감사하는 동시에 당사를 제외한 일부 선사들이 구조를 거부한 점에 우려를 표명하였음
- COVID-19 확산에도 선원이 왜 격리의무 대상에서 제외되어야 하고 선원교대가 원활히 수행되어야 하는지에 대한 증거가 필요하다면 이번 구조 드라마가 가장 적절할 것으로 판단됨

- 머스크 에띠엔느(Maersk Etienne)의 구조는 다른 분야의 의사 결정자들이 쉽게 이해하기 어려운 해운업 고유의 언어가 존재함을 시사하고 있음
- 국제관례를 준수해 인명을 구하는 인도주의적 전통을 존중하는 것은 해운기업뿐만 아니라 전 산업에 속한 기업들이 수행해야 하는 그들의 가장 중요한 임무 중 하나임
- 머스크 탱커스(Maersk Tankers)의 행동은 그들이 그렇게 하는 것이 매우 위험할 수 있다는 것을 완전히 인식한 이후에 나온 해운업 고유의 구조 활동임
- 구조를 위해 상당수 선원을 해상에 대기시켜 두는 것은 선원들에게 매우 위험한 일이며, 선사는 구조작업에 드는 비용을 대부분 부담해야 하는 어려움이 발생함
- COVID-19로 확산되고 있는 선원 교대의 어려움에도 불구하고 선박을 통한 물자와 인력의 이동은 지속 가능해야 함
 - 선사들과 EU의 대부분 국가들이 이주민 수용을 거부했음에도 머스크 탱커스(Maersk Tankers)가 보여준 호의는 해운업에서 아직 '어 퓨 굿 맨(A Few Good Men)'이 남아 있음을 보여 줌
 - 영화 '어 퓨 굿 맨(A Few Good Men)'에서처럼 해운업은 여전히 '명예', '의리' 같은 것들을 중시하고 있는데, 정치 시스템들은 때때로 그것을 이해하지 못할 수 있음
- COVID-19의 위기가 계속되더라도 해운업의 국가경제와 인류에 대한 기여가 지속될 수 있어야 함

자료: lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/ (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

■ DHL, 의약품 물류 강화. 아시아-유럽항로에 전세기 투입 등

- 디에이치엘글로벌포워딩(DHL Global Forwarding, DHLGF)은 의약품 물류 서비스를 강화하고 있음
 - DHLGF는 9월 14일 동아시아-유럽-북미를 잇는 의약품 전용 항공 수송을 시작했다고 발표함
 - COVID-19 관련 백신 등의 수송 수요도 염두에 두고 주 2편을 제공하며, 의약품 품질관리를 위한 온도 관리 서비스도 제공함
 - 또한 온도 관리 및 의약품 화물 위치 추적 전용포털 'DHL Life Track'을 오픈하는 등 COVID 시대를 배경으로 생명과학, 헬스케어(health care) 업계의 수요에 대응함
- 전세기는 중국 청두에서 출발한 뒤 네덜란드 암스테르담, 미국 시카고, 한국 서울 등을 거쳐 중국에 복귀하게 됨
 - 의약품 수요가 높은 지역을 연결하고자 하며, DHLGF 산하에 의약품 전세수송을 전문으로 하는 'Star Broker' 부서를 설립해 서비스를 전문적으로 관리할 계획임
 - DHLGF는 경제 회복을 위해서뿐만 아니라 백신 및 기타 필수 의료물자 공급에 대응하기 위해 빠르고 신뢰성 높은 항공 공급망이 중요하다고 언급

- DHLGF는 이미 2020년 4월에 한국 출발, 브라질, 에콰도르, 인도, 리투아니아, 폴란드, 러시아, 사우디아라비아 도착의 신종 바이러스 진단 키트를 130만 키트 수송한 바 있음
 - 또한 DHLGF는 9월 들어 정부나 의료기관 전용 의료 관련 물자를 중국에서 중동과 아프리카로 주당 100톤 규모 항공 수송하는 서비스를 시작하였음
 - 디에이치엘(DHL)과 맥킨지(McKinsey) 공동분석에 따르면 백신을 전 세계에 공급하려면 최대 20만 번 팔레트 수송, 1,500만 번 냉동박스 수송, 1만 5,000편 항공 수송 등이 필요함
 - DHLGF의 사물인터넷(IoT) 기기로부터 의약품 온도가 거의 리얼타임(real time) 수준으로 관리되고 있으며, 이는 물류가 COVID-19 대응에 기여하고 있음을 보여주는 사례임

자료: <https://secure.marinavi.com/news/> (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) 이번주 예측 ('20.09.21~'20.09.25)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	상승 기대	하락 유력	상승 유력
시계열 모형	상승 기대	상승 기대	상승 기대

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

■ 시계열 모형 분석 결과

이번주 모든 선형의 운임이 상승할 것으로 예상됨

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

이번주 파나막스선 운임을 제외하고 케이프선과 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

2) 지난주 동향 ('20.09.14~'20.09.18)

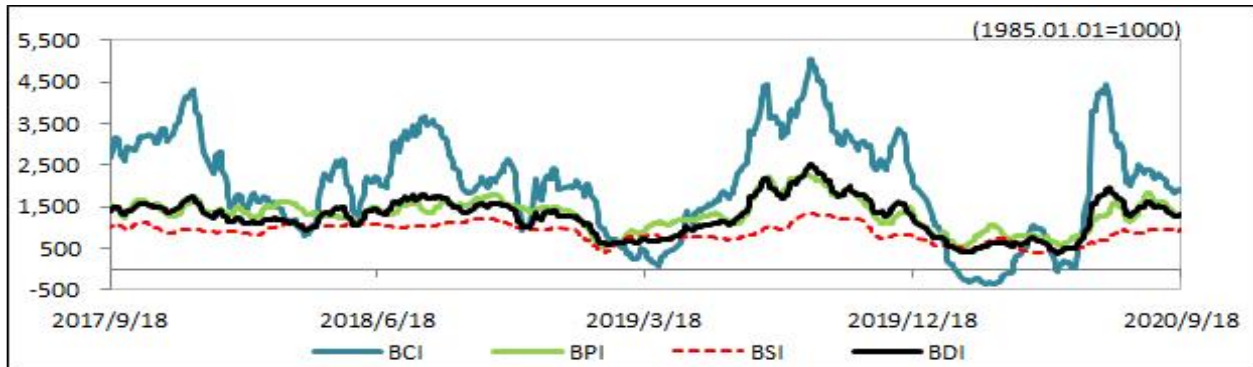
■ 중국 철광석 항만 재고량 증가, 일시적인 현상으로 케이프선 운임에 미치는 영향은 미미할 것

케이프선 주간평균운임은 전주대비 1.5% 상승한 15,796달러/일을 기록함. 일일 운임 변화를 살펴보면 주간 평균운임을 기준으로 화귀와 이탈을 반복 중임($\sigma=100$ 달러). 중국의 항만 재고량이 증가했다는 부정적 소식이 있었음. 최근 태풍으로 인해 발생했던 중국 항만 체선현상 및 하역작업 지연이 해결되면서 일시적으로 항만 재고량이 증가한 것으로 보임. 참고로, 9월 17일 기준 중국의 철광석 항만재고량은 1억 1,490만 톤으로 집계되었음. 중국의 철광석 수입량이 항만재고량 증가로 인해 줄어들 것으로 예상되나, 이는 일시적인 현상에 그칠 것이라는 견해가 대부분임. 태풍 등으로 인해 주춤했던 중국의 건설 활동이 활발해질 것으로 기대되기 때문임. 또한 인도네시아, 남아프리카발 인도향 석탄 교역량이 증가하고 있음. 이러한 인도의 석탄 수요 증가가 당장 운임에 미치는 영향력은 미미하나 향후 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 보고 있음

파나막스선 주간평균운임은 전주대비 6.0% 하락한 10,393달러/일을 기록함. 일일 운임은 한주 내내 10,000달러 초반 대를 기록하며 변동이 미미했음. 수프라막스선 주간평균운임은 전주대비 0.9% 하락한 10,160달러/일을 기록함. 곡물출하가 집중되는 시즌이 도래하고 있음에도 불구하고, 유럽과 러시아산 밀 수확량이 가뭄의 영향으로 줄어들 것이라는 전망이 나오고 있는 가운데, 운임은 횡보하는 모습을 보임. 두 선형간 운임차이가 크지 않아 시장에서 수프라막스선 보다는 파나막스선에 대한 수요가 증가하고 있다는 소식이 전해짐

2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

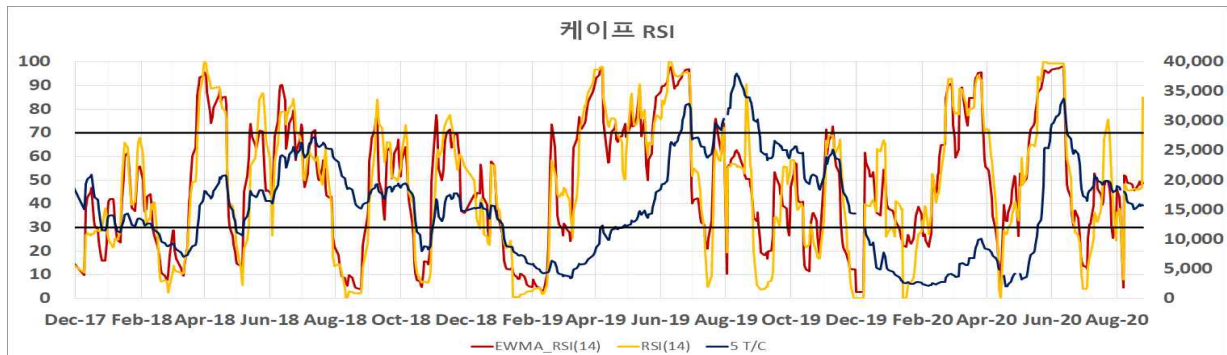
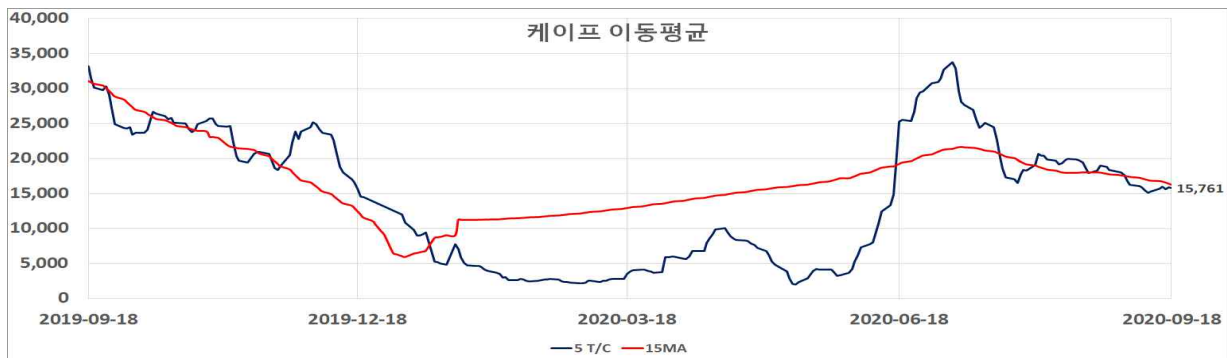
		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(09.18)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,288	(-13)	393	1,956	944	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	15,796	(236)	1,992	33,760	11,371	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	10,393	(-660)	3,345	15,079	7,802	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,186	(-67)	4,208	10,617	7,206	4,837	15,233	9,925
	한디(6TC)	8,032	(-159)	2,142	8,311	4,836	4,198	10,067	7,188
	케이프	15,125	(-)	10,125	19,750	14,605	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	12,875	(-125)	9,625	14,125	11,735	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,563	(63)	8,250	10,625	9,685	9,500	12,500	10,857
	한디	9,750	(-)	8,000	9,750	9,086	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(09.18)							
		2020년 9월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	19,013	(-46)	15,888	(7)	13,642	(124)	13,150	(41)
	파나막스(4TC)	12,747	(569)	10,584	(103)	10,348	(308)	9,266	(85)
	수프라막스(10TC)	11,282	(553)	9,643	(136)	9,264	(153)	9,154	(122)
	한디(6TC)	8,113	(313)	7,088	(150)	6,694	(19)	6,581	(12)

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

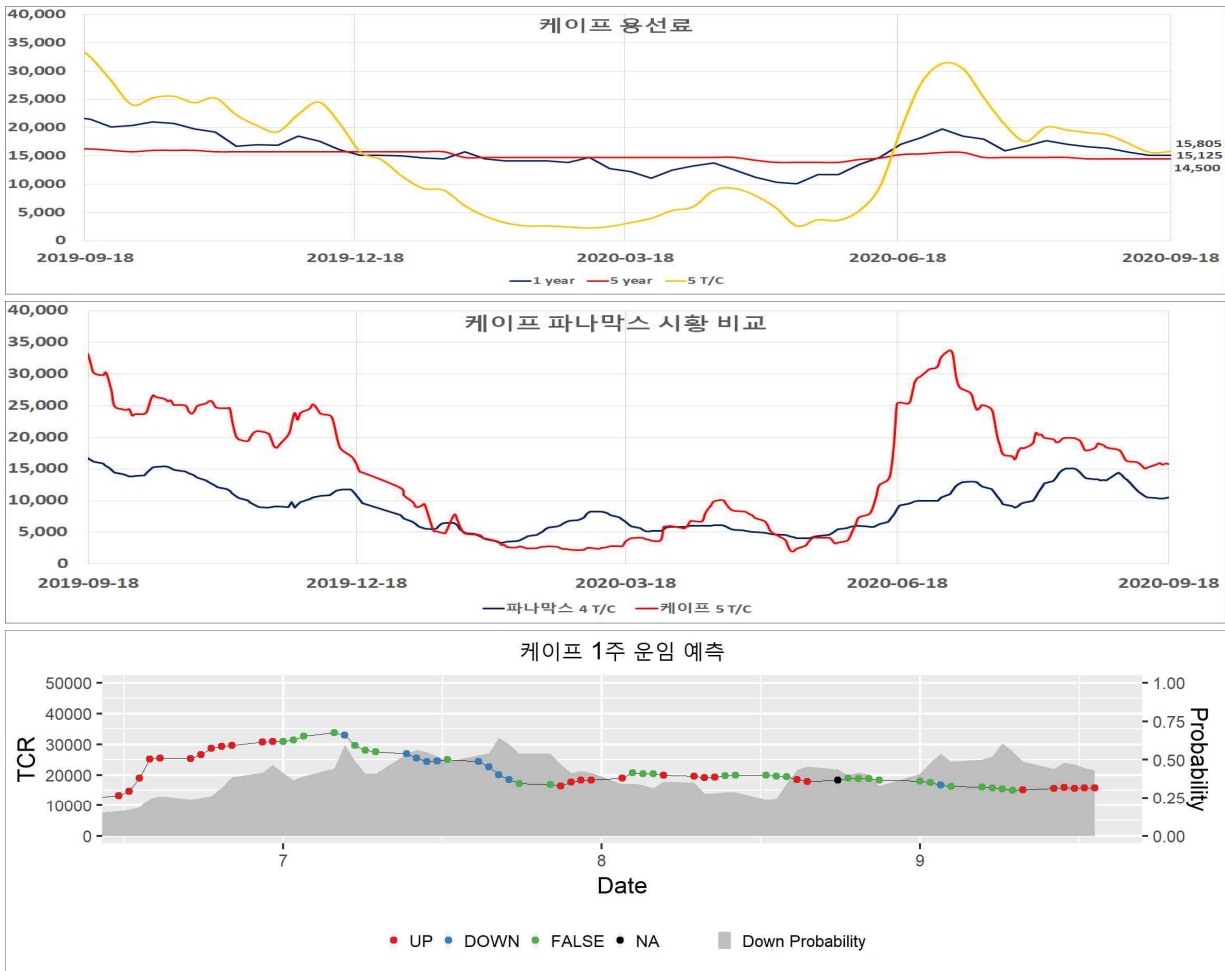
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 완만한 하락세가 지속됨
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상향돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 소폭 상승할 것으로 보임



- * 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 용선료가 전주와 유사한 수준을 기록함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 전주대비 두선형간 운임 차이가 커졌으나, 그 크기가 크지 않음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

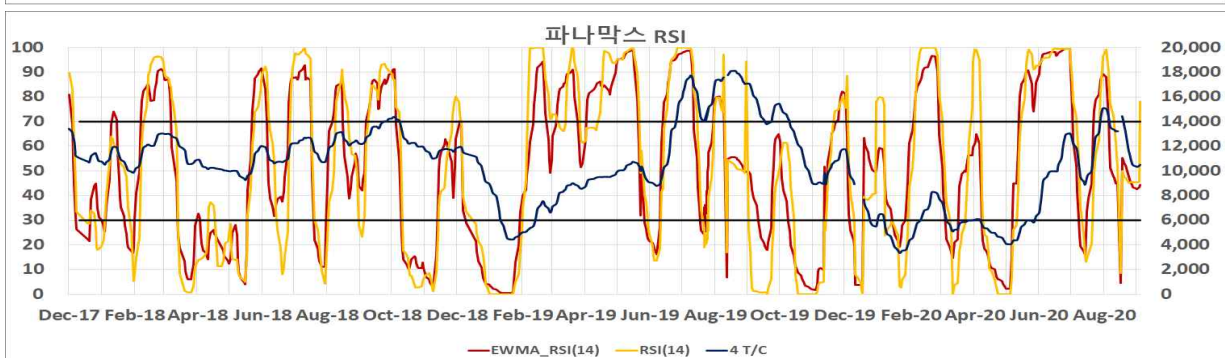
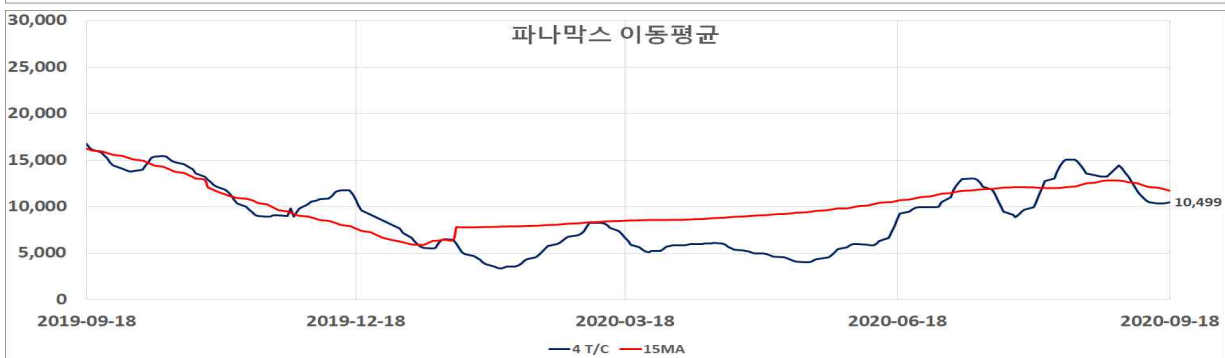
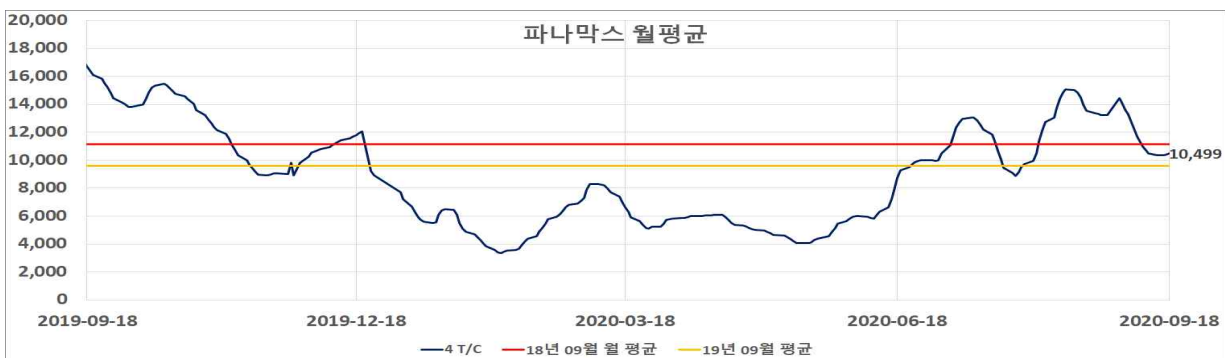


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	09.14	09.21	55.93	44.07
	09.15	09.22	51.93	48.07
	09.16	09.23	52.97	47.03
	09.17	09.24	55.40	44.60
	09.18	09.25	56.93	43.07
	9월 3주	9월 4주	54.63	45.37

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

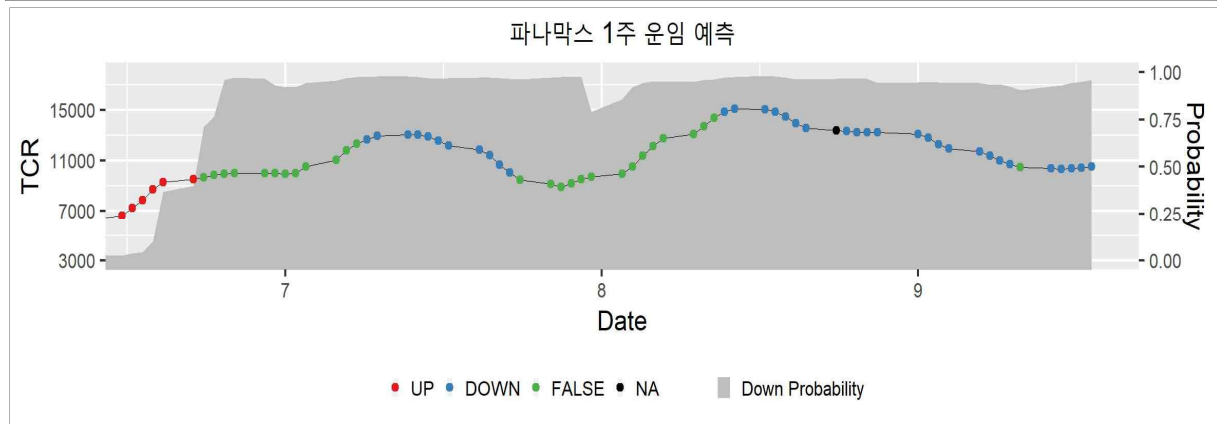
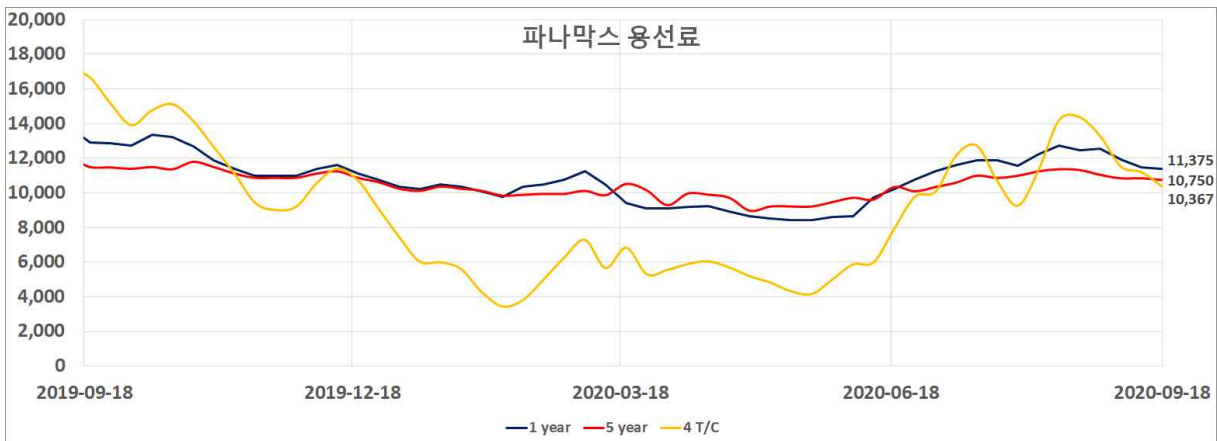
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 하락세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향돌파함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 스팟운임이 장단기 용선료를 하회함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 이번주 파나마스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



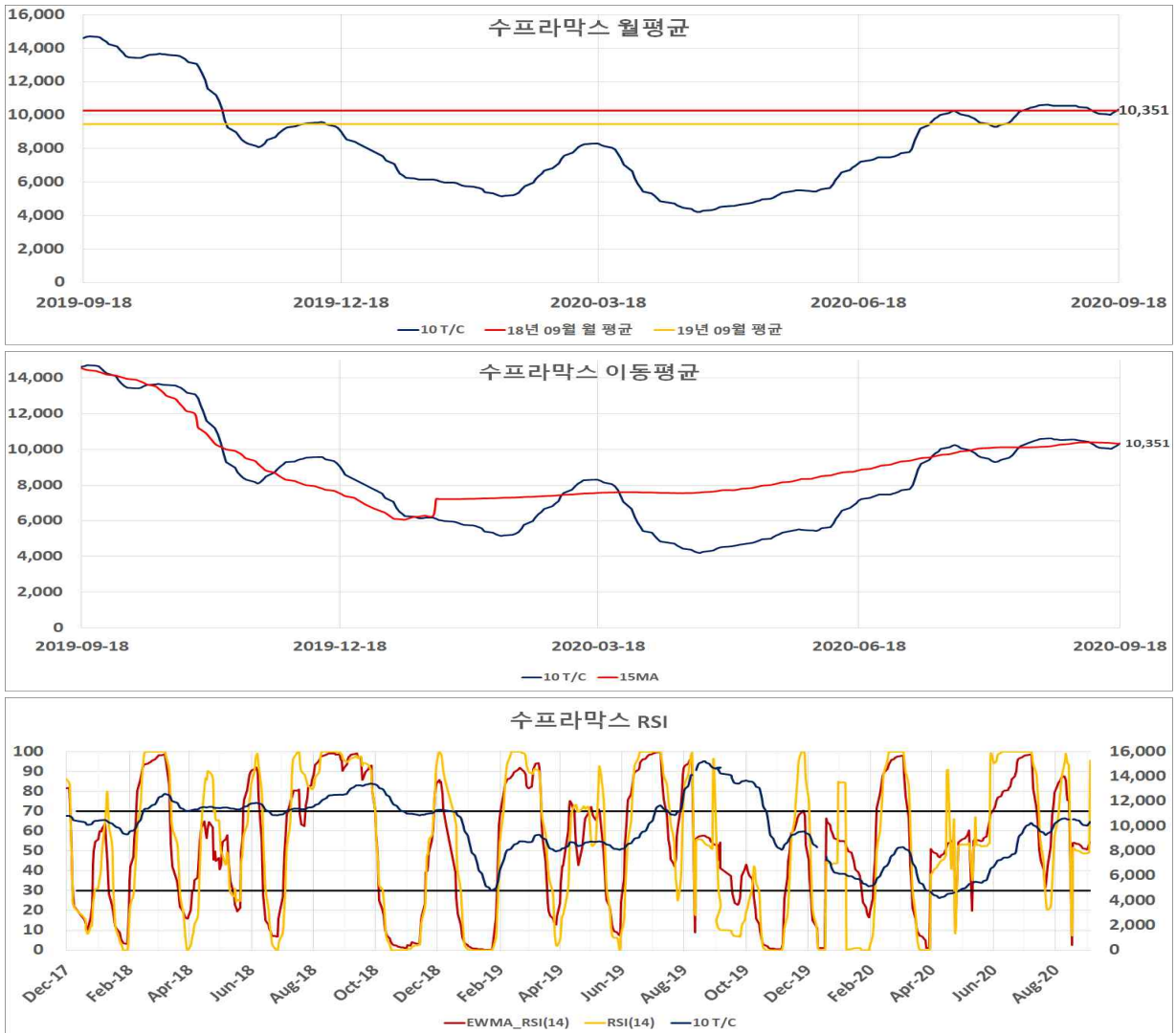
* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	09.14	09.21	7.68	92.32
	09.15	09.22	6.98	93.02
	09.16	09.23	5.75	94.25
	09.17	09.24	5.00	95.00
	09.18	09.25	4.03	95.97
	9월 3주	9월 4주	5.89	94.11

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

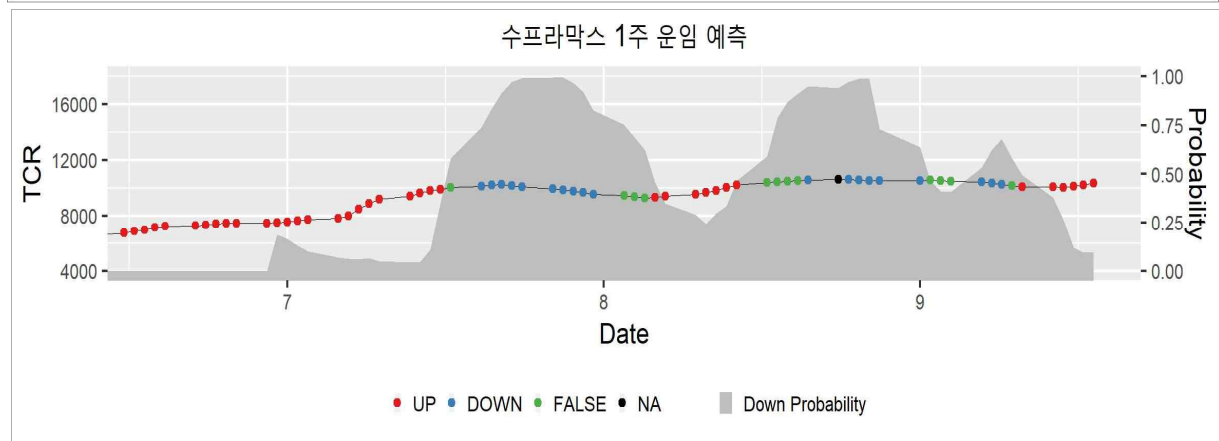
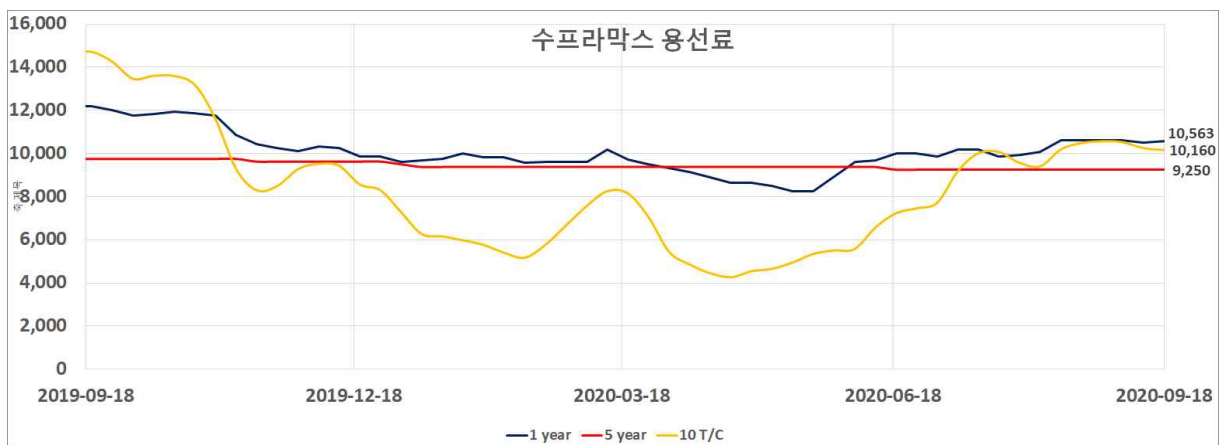
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 이어감
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 보임



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 지난 주에 이어 스팟운임이 단기용선료보다 낮은 수준을 기록 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	09.14	09.21	61.87	38.13
	09.15	09.22	73.49	26.51
	09.16	09.23	87.99	12.01
	09.17	09.24	90.60	9.40
	09.18	09.25	90.34	9.66
	9월 3주	9월 4주	80.86	19.14

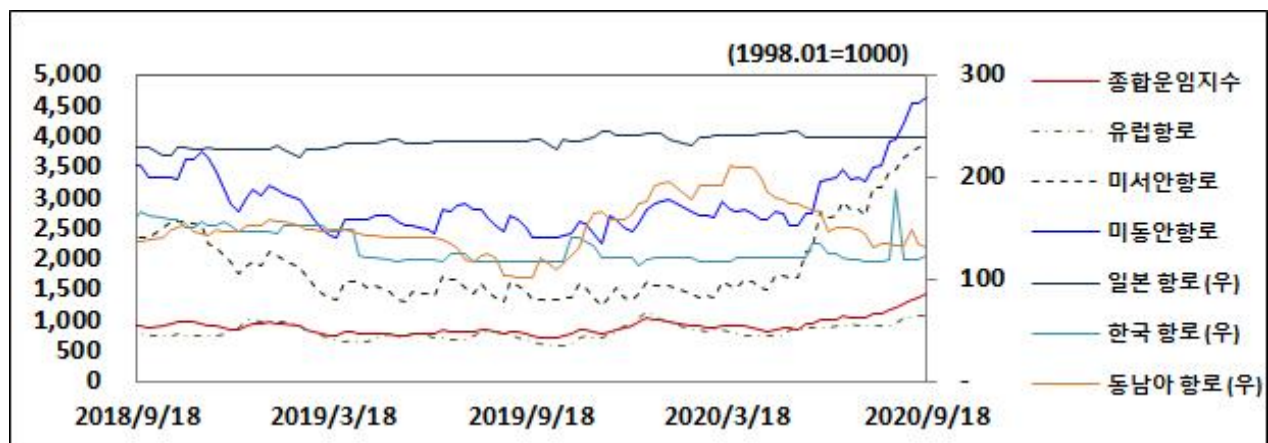
3. 컨테이너 - 주간 동향

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

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 54.53 상승한 1,409.57을 기록함

컨테이너 운임지수는 전년동시점 대비 2배에 달하는 1,400대를 기록함(2019년 38주차 운임: 734.09) 2014년 이후 6년 만에 1,100대를 기록함. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 27달러 상승한 1,082달러/TEU, 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 53달러 상승한 3,867달러/FEU를 기록함. 7월 이후 원양항로를 중심으로 운임 강세가 이어지고 있음. 선사들은 북미 서부항로를 중심으로 추가 선대를 투입하고 있으나 예상보다 높은 수요 증가세가 이어지고 있어 운임 강세가 지속됨. 10월 초 중국 국경절 이후에는 수요가 감소할 것으로 예상되나 과거에 비해서는 높은 수준일 것으로 전망됨. 얼라이언스들은 10월 아시아-유럽/지중해/북미에 대한 임시결항을 예고하였으나 중국 교통부의 요청에 따라 임시결항의 규모는 과거에 비해 축소되어 운임은 점차 안정화 될 가능성이 높음. 최근 중국발 화물 수요 증가로 일부 화물은 부산항 환적을 통해 수출됨에 따라 이들 구간의 운임도 동반 상승함

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

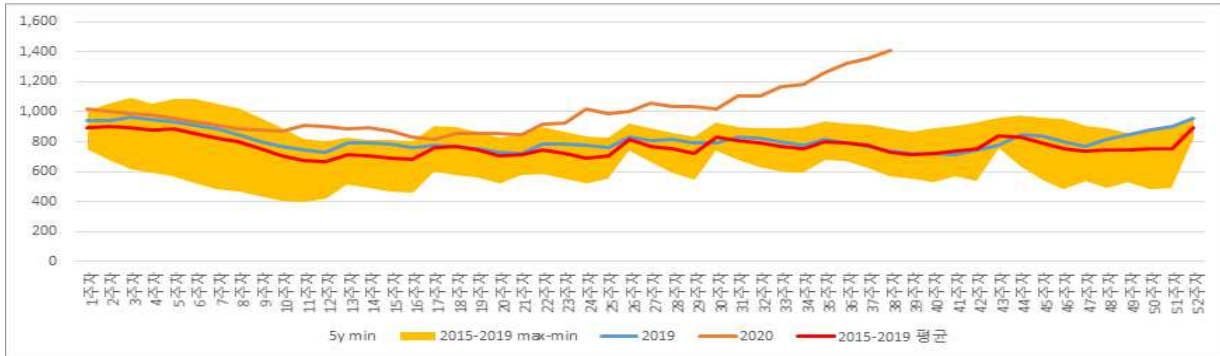


자료:상해항운교역소

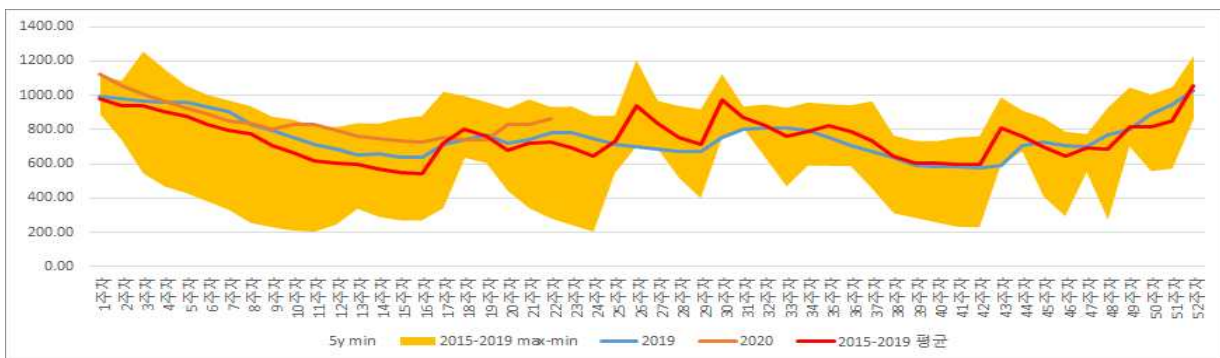
	금주 (09.18)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(09.18)							
종합(SCFI)	1,409.57	(4.5)	818.16	1,409.57	999.05	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1,082	(28.0)	725.0	1,124	885.14	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,867	(54.0)	1,361	3,867	2,261.61	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,634	(100.0)	2,542	4,634	3157	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	123	(5.0)	116.0	188.0	121.97	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	239.42	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	130	(-4.0)	131.0	211.0	169.25	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	497.0	773.0	641	591.0	807.0	709.0

3. 컨테이너 기술적 분석

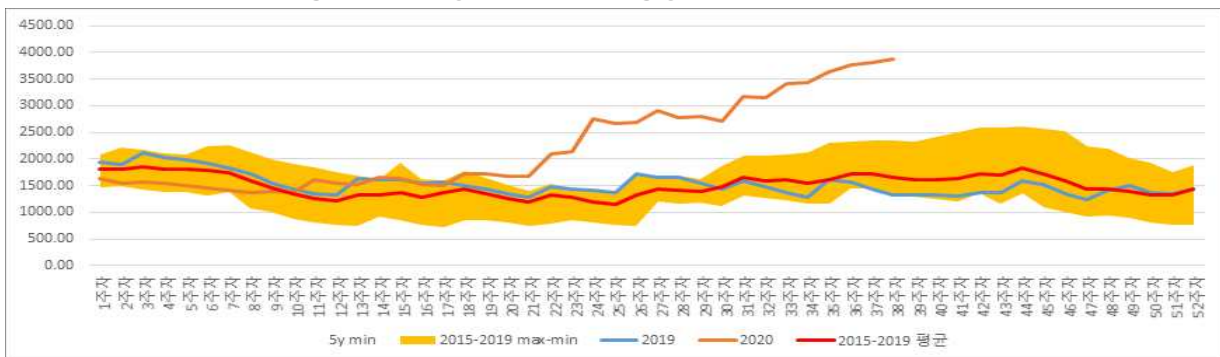
- SCFI 지수는 계절적으로 약세를 기록할 가능성이 높으나 예상보다 높은 국경절 이전 수요로 상승 가능성도 배제할 수 없음



- 아시아-유럽운임은 운임 하락구간이나 예상보다 높은 수요로 급락은 없을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 수요 증가로 인해 강세가 지속될 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 추정 가능함

4. 탱커 - 주간 동향

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

■ 9월 넷째 주 원유선 상황, 서아프리카 출하량 증가로 운임 회복세

금주 대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 35.4로 전주(32.1) 대비 3.3p(10.3%) 상승했음. VLCC 스팟운임이 상승하고 있음. 톤마일이 긴 서아프리카-중동에서 복수의 성약이 표면화 된 것으로 전체 시장 수준이 끌어올려 지고 있음. 불틱거래소에 따르면 서아프리카-아시아 항로에서 VLCC 스팟운임 일일 2만 4,000달러가 보고되는 등 VLCC 선박의 손익분기점인 약 3만 달러에 근접해 가고 있음. 서아프리카발 출하가 다수 결정되면서 VLCC 전체 항로 운임이 상승하는 양상임

최신 불틱리포트에 따르면 중동-극동의 성약은 없었지만, 시장 관계자에 의하면 성약이 있으면 WS 37, 용선료 환산 시 일일 약 2만 4,000달러가 될 것으로 추정되었음. 9월 1일 기준 약 8,000달러였으므로, 3주 사이에 3배가 되는 등 운임이 회복세를 보이고 있음. 9월 15일 불틱리포트에 따르면 현대오일뱅크가 10월 4~5일에 중동에서 출발하는 한국착 항로에서 OLYMPIC LOYAL TYII(2005년 준공, 27만톤 급)를 WS 31.5, 용선료 환산 시 일일 1만 5,000달러에 수배하였음. 중동-한국은 최근 WS 35도 보고된 바 있음. 아직 약세를 보이는 원유선 시장이지만, 시장 상승 전망을 가능하게 하는 긍정적 재료가 있음

9월 원유 가격이 3개월 만에 최저치를 기록함에 따라 부유식 저장용으로 사용되는 원유선 척수가 다시 증가할 가능성이 있음. 요컨대 9월 원유 가격이 수개월 만에 최저치로 떨어진 이후 원유선을 부유식 저장소로 사용하는 제2의 물결(second wave)이 발생하면서 원유선 시장이 2020년 상반기처럼 다시 급등할 수 있다는 전망이 제기되고 있음(9월 14일 기준 WTI(West Texas Intermediate)는 배럴 당 37.26달러이며, 9월 3일 배럴 당 41.37달러였음). COVID-19 대유행으로 1분기 원유 가격이 하락했을 당시 대규모의 원유를 매입해 이를 부유식 저장소에 저장해 놓았다가 2분기에 원유 가격이 회복된 이후 이를 되팔아 수익을 올린 차익거래자(arbitrageur)들이 다시 부유식 저장을 단행할 가능성이 있음

Lloyd's List에 따르면 9월 중순 영국 석유업체인 BP는 2003년에 건조된 VLCC Gene을 6개월 동안 용선하였음. 이에 앞서 9월 초 원자재 무역업자인 Trafigura는 VLCC 4척, 수에즈막스 원유선 1척을 6개월 이하의 기간으로 각각 용선하였음. 양사의 용선 이유는 부유식 저장소로 추정됨. 글로벌 신용평가 기관인 S&P Global Platts는 서아프리카에서만 약 1,500만 배럴의 원유가 구매자 부족으로 부유식 저장소로 향하고 있다고 언급하였음. Lloyd's List의 선박 추적 데이터에서도 부유식 저장소가 늘어나는 경향이 확인됨. 8월 초 앙골라에서 화물을 적재한 2012년에 건조된 VLCC Kondor가 9월 중순까지 말레이시아 인근 해협에서 목적항을 지정하지 않은 채 부유하는 모습이 관찰되었음. 원유선을 부유식 저장소로 활용 시에 즉시 이익을 얻을 수 있는 것은 아니지만, 콘탱고 플레이(contango plays)는 차익거래자들이 현재의 가격이 미래의 가격보다 낮을 때 저장용 보관소를 확보한 상태에서 원유나 정제된 석유제품을 구입하고, 그리고 장래 이윤을 확보한 상황에서 재매각하는 행위를 의미함. 요컨대 콘탱고는 선물가격이 현물가격보다 높은 상태를 의미하는데, 선물가격(先物價格)이 현물가격(現物價格)보다 높거나 결제월에 멀어질수록 가격이 높아지는 상태로 선물고평가(先物高評價)를 의미함

Lloyd's List 자료에 따르면 20일 이상 원유 또는 석유제품을 보관하는 유조선(원유선·제품선)으로 정의되는 부유식 저장소의 척수는 9월 11일 기준 전 세계 194척으로 약 2억 5,275만 배럴이 저장되어 있음. 이는 6월 초 측정된 유조선 274척, 3억 1,130만 배럴 대비 큰 폭 감소한 것이지만, 제2의 물결로 다시 부유식 저장소에 저장되는 원유와 석유제품이 늘어날 가능성이 있음. 한편 혼잡으로 해상 대기가 만연한 중국 항만들로 인해 콘탱고용 원유·석유제품을 저장하는 유조선 척수가 왜곡될 수 있다는 지적이 있음. Lloyd's List는 실제로 해상운송용이고 항만 혼잡으로 인해 일시적으로 부유하는 것인데, 부유식 저장소로 집계됐을 가능성이 있다고 지적하였음

■ 9월 넷째 주 제품선 사항, 보합세

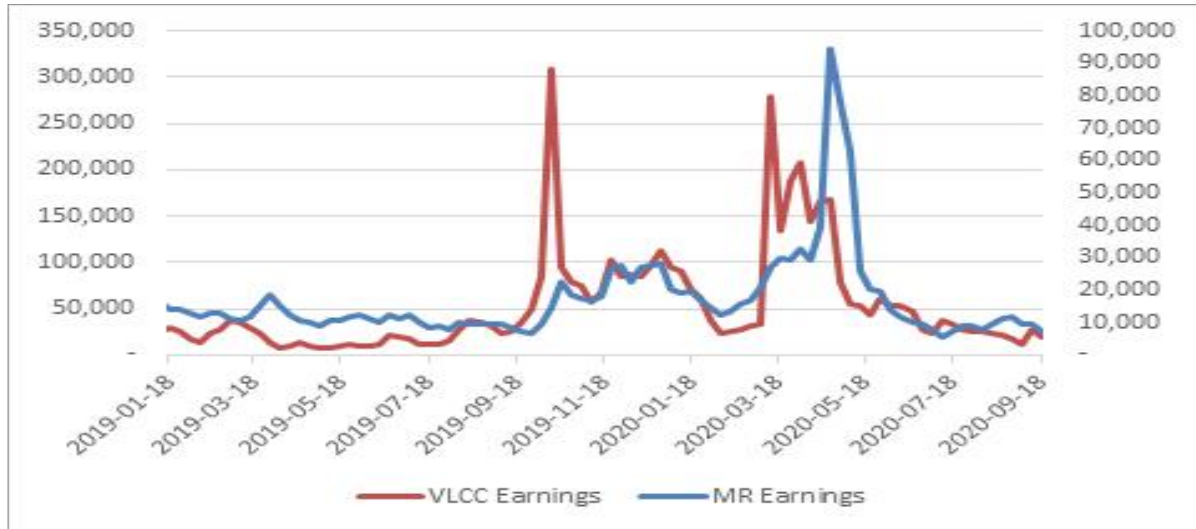
금주 MR(Medium Range) WS은 73.1로 전주(73.8) 대비 0.7p(0.9%) 하락함. 9월 S&P 글로벌 플랫폼 중동 석유 비대면 포럼(S&P Global Platts Middle East Oil Virtual Forum)은 전 세계적으로 COVID-19 감염 사례가 다시 증가하고 있으며, 이로 인해 제품선 사항에 대한 4분기 불확실성이 가중되고 있다고 밝혔음. S&P는 2021년 COVID-19가 완화되지 않는 등 바이러스 사태가 장기화 되면 2019년 대비 하루 700만 배럴의 석유(원유 + 석유제품) 수요가 감소할 수 있다는 새로운 전망을 발표했는데, 이러한 전망이 현실화 되면 원유 및 석유제품 운송 시장에 부정적 영향이 예상됨

세계 원유 수요의 예상보다 느린 회복과 석유제품의 최대 구매국인 중국으로부터의 수입 감소로 인해 원유 정제소 가동률이 둔화되고 있고 제품선 스팟운임은 12개월 만에 최저 수준으로 하락한 상황이며, 손익분기점과 비슷하거나 조금 웃도는 수준을 유지하고 있음. 볼틱거래소에 따르면 9월 중순 이후 16개 원유선 노선 중 12개 노선, 19개 제품선 노선 중 13개 노선의 스팟운임이 평균 운영비(average operating costs) 이하 수준을 기록하였음

최근 두 달(8~9월) 동안 전 세계 기준 매일 25만 명씩 증가하는 COVID-19 감염 환자로 인해 4분기 불확실성이 한층 가중되고 있음. 전술한 바와 같이 S&P는 "2021년 COVID-19의 2차 확산 가능성이 있으며, 이 경우 세계 석유 총 수요는 2019년 대비 일일 700만 배럴 낮을 수 있다"라는 시나리오를 제시함. 국제에너지기구(IEA: International Energy Agency)의 9월 발표 전망에 따르면 2020년 석유 수요는 2019년보다 일일 810만 배럴 낮은 일일 919만 배럴을 기록해 6년 만에 최저치를 기록할 것으로 전망됨. 한편 동 비대면 포럼은 원유 및 석유 제품 시장이 경험하고 있거나 향후 직면하게 될 수많은 당면 과제들을 열거했음. 석유 시장의 전통적 성수기인 동계 시즌에 가까워지고 있음에도 불구하고 미국은 가솔린 등 석유제품에 대해 낮은 수요를 보이는데, 우선적으로 미국 수요가 회복될 필요가 있음. 수요 드라이빙 시즌인 4분기를 맞이하기에 앞서 수요를 활성화 시키기 위한 미국 등 각국의 정책이 충분한지에 대한 검토가 이루어져야 함

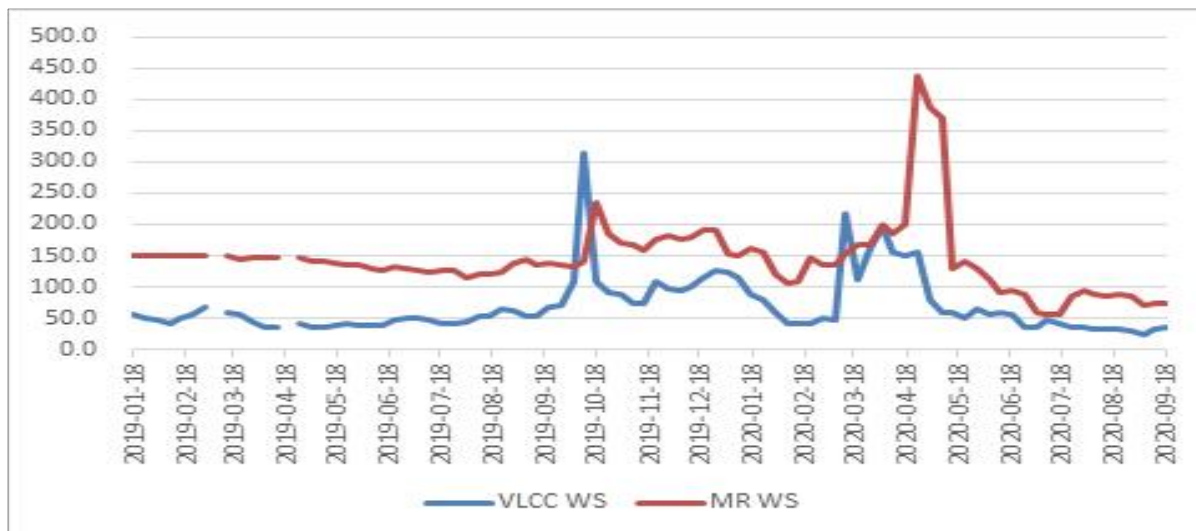
경제 둔화로 인한 불확실성과 항공 운송 연료에 대한 소비 감소가 계속되고 있는 가운데 동 비대면 포럼에서 EU 정유사들은 현재 디젤 판매 가격이 올해 초 전망된 수준의 3분의 1 수준인 배럴당 4~5달러에 그치고 있는데, 이 경우 판매관리비를 제하면 이윤이 남지 않아 판매를 계속할 수 없는 수준이라고 언급함. 석유제품으로 분류되는 가스오일, 제트연료 등의 소비 규모는 최근 20여 년 중 가장 낮은 수준이며, 해외여행 실적이 현재 전무한 수준인 중국, 미국, EU 등의 레저(leisure) 시장을 감안 할 때 제트연료는 당분간 부진이 예상됨. 석유제품의 경우 소비 둔화에 정유사 가동률 저하가 더해지면서 2021년과 2022년에도 낮은 규모의 수요가 있을 것으로 전망되며, 이는 제품선 사항에 부정적 영향을 줄 것으로 전망되고 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



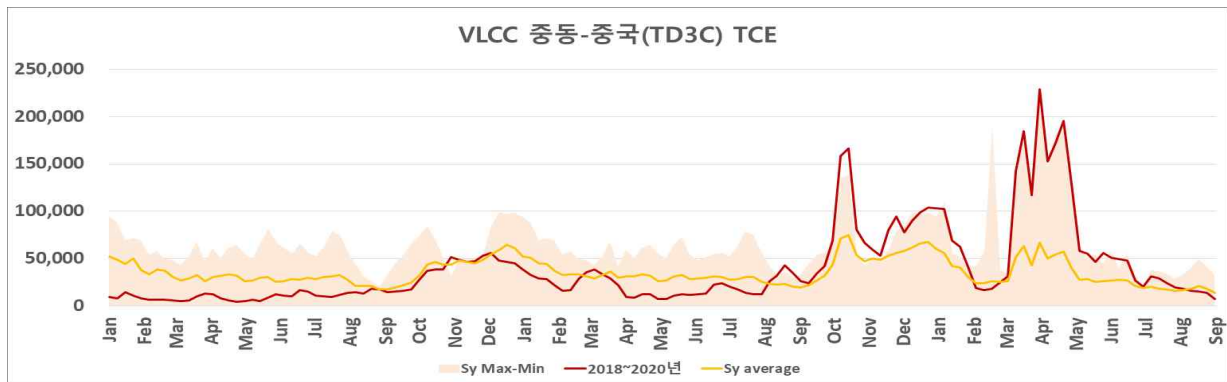
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장 (09.18)									
Average Earnings	TD3C	21,753	(752.8)	6,103	250,354	63,546	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	6,421	(-439)	2,664	79,699	18,560	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	30,500	(-1,000)	30,000	80,000	45,112	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	14,000	(-)	13,000	20,000	15,083	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	35.4	(3.3)	24.8	217.5	73.0	36.0	315.0	66.6
	MR	73.1	(-0.7)	55.5	437.2	140.5	114.2	235.0	148.0

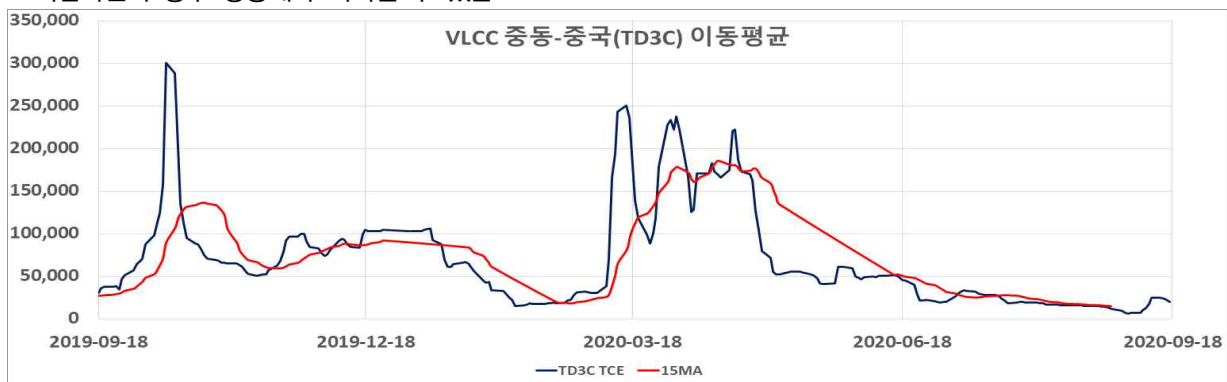
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

4. 탱커 기술적 분석

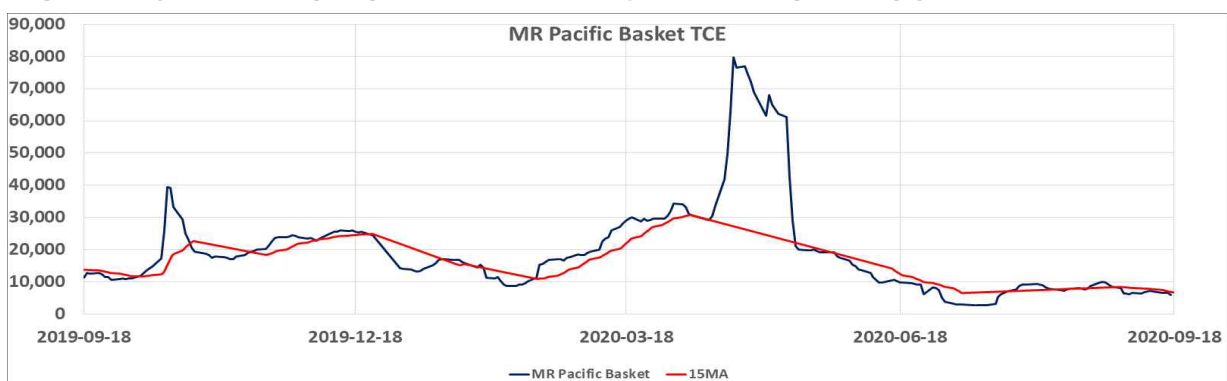
- 추세선(붉은색)과 중단기 이동평균선(Sy average)이 모인 형태로 이후 급격한 가격변동이 전망되는데, 단기 추세선이 중단기이평선을 상향 돌파한 이후 장기선까지 돌파할 경우 확실한 상승 추세라고 해석할 수 있음



- 수익 추세선(붉은색)이 이동평균선을 돌파하고 근래의 기간일수록 이동평균선을 더 큰 폭 웃도는 돌파갭 형태를 보이는데, 이는 기술적 분석 시 상승 관성이 존재하여 지속해서 우상향할 가능성이 있는 것으로 해석됨. 횡보장을 마감하면서 향후 상승세가 이어질 수 있음



- 제품선 추세선이 횡보하거나 작은 등락을 반복하면서 이동평균선과 밀집하거나 꼬이는 밀집분산 패턴을 보이는데, 동 패턴은 당분간 저점 근방의 상위선과 하위선 간의 일정 간격 내에서 등락할 가능성이 큼을 시사함



5. 중고선 시장

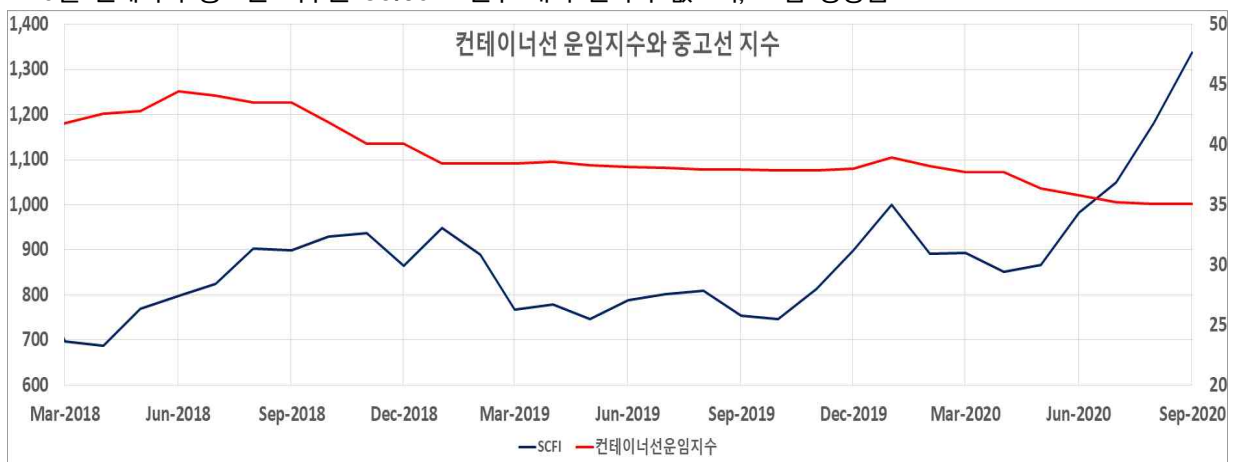
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 9월 18일 BDI는 1,296으로 9월 11일(1,267) 대비 29p(2.3%) 상승. 9월 18일 건화물선 중고선 지수는 20.85로 13주 연속 변동이 없음. BDI는 8월 21일 1,550을 기록한 이후 4주 연속 하락하면서 금주 영업일 동안 1,300대를 하루도 기록하지 못하는 등 하락 추이를 보임



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 2020년 9월 SCFI 평균은 1,337.92p로 전주 대비 변동이 없으며, 전년 동월의 754.46p 대비 583.46p(77.3%) 높음. 2020년 7월 평균 1,049.96, 8월 평균 1,180.57에 이어 가파르게 상승하고 있음. 9월 컨테이너선 중고선 지수는 35.09로 전주 대비 변화가 없으며, 보합 양상임



5. 중고선 시장

■ 2020년 9월(9월 1일~18일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

- 9월 건화물선, 컨테이너선 등의 중고선 매매가 발생했으며, 예년 대비 중고선 거래 실적은 적은 편인데 이는 선사들이 무리한 선복 확장을 지양하고 있기 때문임

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Bulk	Cape Fushen	2008	177,890	DWT	2020-09-11	13.80	Fukujin Kisen	Clients of Berge Bulk
TankChem	High Courage	2005	46,976	DWT	2020-09-11	12.65	D'Amico Soc di Nav	Clients of Medbulk
Container	Kota Jasa	2001	1,728	TEU	2020-09-11		PIL	Undisclosed interests
Bulk	Double Paradise	2011	95,712	DWT	2020-09-10	16.00	Konlink Shipping Pte	Clients of Polembros Shipping
Container	Kota Ganteng	2002	2,475	TEU	2020-09-10		PIL	Clients of Tamas Line
Tanker	ADS Stratus	2002	299,157	DWT	2020-09-09	25.50	ADS Crude	Clients of Marshall Shipping
Container	Mataquito	2010	6,589	TEU	2020-09-09		Peter Dohle	Clients of John T. Essberger
Pass.	Pu Tuo Shan	1990	728	Passengers	2020-09-09		Zhoushan Haixing	Undisclosed interests
Bulk	Ivy Ocean*	1999	45,690	DWT	2020-09-09	7.40	Hubei Qin Tai Ltd	Chinese interests
Bulk	EJ Ocean*	1998	46,570	DWT	2020-09-09		Hubei Qin Tai Ltd	Chinese interests
Bulk	Angelic Zephyr	2014	37,780	DWT	2020-09-08	14.00	NYK Bulk & Projects	Chinese interests
Bulk	Glorious Starlight	2012	28,236	DWT	2020-09-08	6.75	Chiba Shipping	Greek interests
Bulk	Ikan Sembak	2012	61,358	DWT	2020-09-08	13.70	Pacific Carriers	Undisclosed interests
Container	Kota Kasturi	2005	3,081	TEU	2020-09-08	5.00	PIL	Chinese interests
TankChem	Lovely Lady	1999	47,431	DWT	2020-09-08	6.50	Eastern Med	Undisclosed interests
Container	Moen Island	2005	2,826	TEU	2020-09-08	6.30	Borealis Maritime	Clients of Iseaco Holdings
Offshore	Pacific Askari	2006	3,250	DWT	2020-09-08		Swire Pac Offshore	Clients of Allianz Marine

5. 중고선 시장

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Offshore	Pacific Petrel	2011	5,220	HP	2020-09-08		Swire Pac Offshore	Clients of Rashied Maritime
Bulk	Skua	2003	53,350	DWT	2020-09-08	5.40	Eagle Bulk Shipping	Chinese interests
TankChem	Ridgebury Colette B*	2008	37,293	DWT	2020-09-08	11.50	Ridgebury Tankers	Clients of Tufton Oceanic
TankChem	Ridgebury Elvia B*	2008	37,280	DWT	2020-09-08	11.50	Ridgebury Tankers	Clients of Tufton Oceanic
Container	Kota Laju	2007	4,250	TEU	2020-09-07	8.25	PIL	Greek interests
Bulk	Elena II	2006	76,741	DWT	2020-09-04	8.20	Ultrana Naviera	Greek interests
Bulk	Global Garnet	2005	52,223	DWT	2020-09-04	6.60	NYK Bulk & Projects	Chinese interests
Bulk	Lowlands Kamsar	2010	82,206	DWT	2020-09-04	15.00	Misuga Kaiun Co Ltd	Undisclosed interests
Tanker	Minerva Maya	2002	105,709	DWT	2020-09-04	12.20	Minerva Marine	Vietnamese interests
Tanker	Petropavlovsk	2002	106,532	DWT	2020-09-04	10.20	Sovcomflot JSC	Clients of KASCO
Bulk	Watford	2010	57,022	DWT	2020-09-04	8.90	Orion Reederei	Greek interests
Container	YM Uberty	2008	8,241	TEU	2020-09-04	27.00	Yang Ming Marine	Clients of MSC
Tanker	Hafnia America	2006	74,996	DWT	2020-09-02	12.00	Hafnia Limited	Greek interests
Dry Genl	Tong Cheng 603	2010	5,821	DWT	2020-09-02		Guangdong Tongcheng	Clients of Shengsi Zhenxin
Dry Genl	Tong Cheng 604	2010	5,821	DWT	2020-09-02		Guangdong Tongcheng	Clients of Zhejiang Donghao
Container	Ital Massima*	2007	4,363	TEU	2020-09-02	17.20	Wisdom Marine Group	Clients of Asiatic Lloyd
Container	Ital Melodia*	2007	4,363	TEU	2020-09-02		Wisdom Marine Group	Clients of Asiatic Lloyd
Bulk	Deribas	1996	28,665	DWT	2020-09-01	2.60	Transbulk Management	Lebanese interests
Bulk	Western Honolulu	2014	57,924	DWT	2020-09-01	14.00	Nisshin Shipping	Clients of Eurobulk
Tanker	Xin Sheng	2014	4,923	DWT	2020-09-01	2.68	Ningbo FTZ Cosnavi	Undisclosed interests

6. 주요 해운지표 (2020.09.18)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.18)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	67.0	(-)	67.0	67.0	77.0	72.9	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)		(09.18)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.2	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	86.0	(-1)	87.0	86.0	92.0	89.9	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)		(09.18)								
380 CST	Rotterdam	257.5	(9.3)	258.3	124.8	303.8	237.1	245.8	443.5	348.9
	Singapore	271.3	(12.0)	273.5	157.8	388.0	260.9	306.5	511.5	402.5
	Korea	290.5	(-9.5)	305.3	196.3	426.5	311.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	283.3	(6.8)	285.1	181.8	436.8	286.1	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	293.8	(13.0)	296.5	179.0	585.3	326.3	493.8	548.3	518.9
	Singapore	330.8	(20.0)	329.1	219.8	726.3	375.5	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	311.0	(-3.8)	320.7	214.8	722.3	379.7	546.5	624.5	578.8
자료:Clarkson										
주요 원자재가 (\$)		(09.18)								
철광석	국제價	124.7	(8.2)	117.4	71.7	128.7	97.4	72.3	127.2	93.3
	중국産	150.4	(0.4)	149.5	108.3	151.3	125.3	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	77.0	(-1.5)	78.0	63.5	78.7	71.4	72.0	83.1	77.0
	중국産	94.0	(2.4)	92.4	84.7	95.4	90.8	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주産	157.8	(11.6)	144.0	133.4	204.2	160.8	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	127.3	(1.2)	123.6	112.7	134.8	125.5	120.9	187.3	153.2
	중국産	205.7	(2.0)	204.3	190.0	219.2	205.1	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,43.5	(47.50)	986.2	821.8	1043.5	886.1	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	575.0	(33.00)	547.6	474.0	581.5	530.8	418.5	558.8	493.9
자료:mysteel, CBOT										
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		6월	7월	8월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계		
ASEAN	수출	6,439	7,042	7,019	42,236	95,248	100,114	87,449		
	수입	4,301	4,835	4,415	26,948	53,822	59,628	51,584		
NAFTA	수출	6,645	7,878	6,675	40,525	84,260	89,921	82,296		
	수입	5,398	5,276	5,306	35,664	60,199	69,712	66,889		
EU	수출	3,580	4,095	3,845	23,999	53,140	57,676	48,445		
	수입	4,916	4,976	4,436	28,399	56,657	62,296	50,738		
BRICs	수출	12,701	13,465	12,605	71,409	169,587	189,936	149,584		
	수입	10,096	10,635	9,608	61,955	118,550	133,785	120,398		
자료:한국무역협회										

주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 시범적으로 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시킬 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함