

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 6월 1주

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

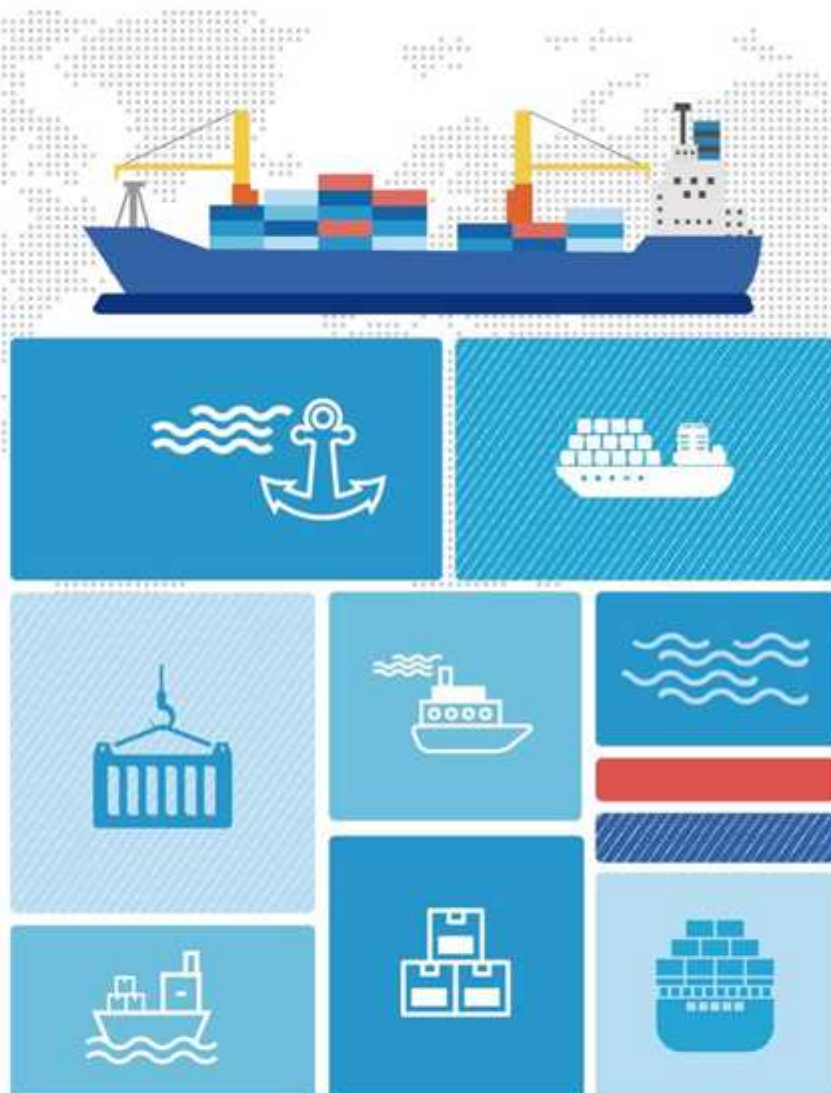
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

안영균 전문연구원
ahnysg@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



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

1. 주간 이슈

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

주요국 해운 지원정책 동향

해외 언론에서 코로나-19 사태와 그에 따른 해운기업 수익성 악화에 대한 각 국가의 지원정책을 보도하고 있음. 우리나라도 해운산업을 기간산업으로 인식하고 이번 위기에 국제물류 기간망이 원활히 작동하도록 다양한 대책을 시행하고 있음. 여기서는 해외 언론에서 소개되는 주요국 해운 지원정책 동향을 살펴보고 시사점을 논의함

I 주요국 해운 지원정책 동향

프랑스 컨테이너 선사인 CMA-CGM은 지난 5월 정부가 보증하는 신디케이트 대출(HSBC 등의 3개 은행이 참여) 11억 달러를 확보했다고 밝힘. 정부 보증 몫은 70%이고 초기 만기는 1년이지만 필요시 5년을 연장할 수 있는 것으로 알려짐. CMA-CGM은 총부채가 180억 달러에 달하고, 최근에 유동성 문제를 해결하기 위해 10억 달러의 항만관련 자산을 매각하는 등 자구 노력을 기울여 온 것으로 알려짐. 대만 정부는 코로나-19 사태로 어려움을 겪고 있는 자국 선사인 Evergreen과 Yang Ming에 대한 금융 지원정책을 시행하기로 함. 지난 5월 대만 교통부 장관과 양 선사의 회장이 회의를 가졌고, 이 회의 이후 대만 정부는 10억 달러 상당의 대출을 보증하고 7백만 달러의 이차보전 지원을 할 것이라고 밝힘. 이 과정에서 대만 정부는 해운산업이 대만 경제의 필수적 산업임과 동시에 44만 명의 연관 산업 고용효과가 있다고 평가하면서 이러한 지원정책의 당위성을 주장함. 한편, 대만 정부는 2016년에도 양 선사에 19억 달러에 달하는 금융지원을 시행한 바가 있음

싱가포르 컨테이너 선사인 PIL이 싱가포르 국부 펀드인 Temasek의 도움을 받아 주요 채권 은행들로부터 채무상환의 조정에 합의한 것으로 보도됨. 이 조정에 따라 PIL은 전체 은행 채무의 97.6%에 대해 원금과 이자 상환을 2020년 12월 31일까지 유예 받음. PIL은 지난해 6월 기준 전체 채무가 20억 달러, 리스로 지급 의무 또한 20억 달러에 이르는 것으로 알려짐. PIL도 올해 초에 대형선 6척을 매각하고 경쟁력이 떨어지는 태평양 항로에서 철수하는 등 자구 노력을 진행해 오고 있음. 독일 선주협회인 VDR은 최근 이루어진 실태조사에 근거해 정부의 지원정책이 긴요하다는 입장을 밝히고 있음. 조사에 따르면 독일 선사들은 3월과 4월에 매출액이 각각 30%와 40% 감소했으며, 응답기업의 44%가 심각한 유동성 문제에 봉착했다고 응답함. 2008년 글로벌 금융위기로 자국 선대의 1/3에 해당하는 1,500척을 매각한 경험이 있는 독일 선사들은 독일 산업은행인 KfW의 지원이 이루어지지 않을 경우 생존이 어렵다고 언급함. 나아가 이번 코로나-19 위기로 다시 자국 선대의 1/3을 잃을 경우 만 명 이상의 실직자가 발생할 것으로 예상함. 이러한 어려움 속에서도 독일 선사들은 선원 양성 노력과 그린 쉬핑(green shipping)에 대한 지속적인 연구개발 투자의 필요성을 강조하고 있음. 영국은 프랑스, 아일랜드 등을 연계하는 공공서비스 항로(Public Service Obligation routes)를 유지하기 위해 관련 6개 선사에 대한 42백만 달러의 투자를 결정함. 이러한 투자를 통해 식료품과 의료품이 해상을 통해 안정적으로 운송될 수 있을 것으로 기대함

I 시사점

글로벌 해운시장의 복잡한 이해관계로 인해 이러한 주요국 해운 지원정책에 대한 평가가 엇갈리고 있음. 먼저, Maersk와 MSC 등 정부 지원을 받지 않는 이해당사자는 이러한 지원정책으로 해운시장의 경쟁구조가 왜곡되어 시장의 효율적 자원배분 기능이 훼손되고 있다고 주장함. 즉 정부 지원정책으로 수혜를 입는 기업과 정부 지원을 받지 않는 기업 간의 불공정한 경쟁으로 이어진다는 것임. 그러나 한편에서는 어려운 시기에 시행되는 이러한 정부 지원정책이 해운 산업생태계에 큰 도움이 된다고 주장함. 예를 들어, PIL의 금융지원은 PIL에 많은 선박을 대선하고 있는 일본 선주에게 혜택이 되고, HMM의 초대형선 운항은 THE 얼라이언스 회원사인 ONE, Hapag-Lloyd 등의 원가 경쟁력 향상에 도움이 되고 있다는 것임

글로벌 컨테이너 해운시장은 시장의 본연적 특성으로 선박과잉과 과당경쟁이 만성적으로 구조화되어 있음. 산업에 참여하는 선사들이 수익성을 유지할 수 있는 제도적 장치는 전략적 제휴(strategic alliance)가 거의 유일하게 남아 있는 상황임. 과거의 운임조정 기능이 있던 해운동맹(conference)은 사실상 무효화된 상황임. 따라서 글로벌 업계와 학계에서 제기되는 새로운 글로벌 가버넌스(governance)가 구축되기 전까지는 이 같은 정부의 해운산업 지원정책에 대한 논란은 없어지지 않을 것으로 보임. 우리나라 입장에서 분명한 점은 수출입 무역 비중이 높은 산업 국가는 자국의 수출입 물류 인프라로서 해운산업을 유지, 발전시키는 정책을 지속해야 한다는 것임

2. 주간 뉴스

I 코로나19로 인해 해운항만 2020년 1분기 실적 악화

- CTS(Container Trades Statistics)자료에 따르면 코로나19로 인해 올해 1분기 컨테이너 물동량은 전년대비 5.1% 감소함
 - 동 자료에 따르면 1분기 주요 항로 처리량은 1,270만 TEU로 전년 1,340만 TEU에 비해 감소함
 - 세부적으로 동기간동안 아시아 수출 컨테이너 물동량은 전년대비 10.3% 감소한 660만 TEU, 수입은 8.7% 감소한 540만 TEU를 기록함. 유럽 수입은 4.6% 감소한 266만 TEU를 기록하였지만 수출은 1.7% 증가한 247만 TEU를 기록함.
 - 동 기간 동안 항만 물동량 역시 감소하였는데 상위 10대 항만의 처리량은 전년대비 6.0% 감소한 5,680만 TEU를 기록함. 부산항과 청다오항을 제외한 모든 항만의 실적이 하락한 것으로 나타남
 - 코로나19 외에도 무역전쟁으로 인한 세계 교역 증가세 둔화, 유럽경제의 악화 등이 원인으로 분석됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132514/Economic-outlook-GDP-contraction-will-weigh-on-transport-demand>

최건우 전문연구원

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

I 머스크, 탈탄소화 전략 추진

- 머스크는 친환경 연료(메탄올, 수소)를 공급할 수 있는 새로운 계획을 발표함
 - 동 기업은 덴마크의 기업들(코펜하겐 공항, DSV Panalpina 등)과 함께 파트너십을 맺고 지속가능한 연료(메탄올) 생산을 추진함. 동 연료는 육상, 해상, 항공용으로 구분되어 생산할 예정임
 - 이번 탈탄소화 전략은 크게 3단계로 추진되는데 첫 번째 단계에서는 10MW급 전해조를 통해 버스와 같은 육상용 수소를 생산하며 2023년까지 완료할 계획임. 두 번째 단계는 2027년까지 설비용량을 250MW로 증가시키며, 보른홀름(Bornholm)에 위치한 풍력발전소에서 생산된 신재생 전기를 활용함. 세 번째 단계에서는 2030년까지 발전용량을 1.3GW까지 증대할 계획임
 - IMO는 2050년까지 2008년 기준 탄소배출량을 50% 감축할 계획이나 ABS에 따르면 약 2/3의 선주들은 아직 탈탄소화 계획조차 없는 것으로 조사되어 머스크의 전략은 향후 선사들의 모델이 될 수 있음

[https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132478/Most-shipowners-have-no-decarbonisation-strategy\(로그인 필요\)](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132478/Most-shipowners-have-no-decarbonisation-strategy(로그인 필요))

[https://www.tradewindsnews.com/technology/maersk-leads-project-to-produce-methanol-bunkers-on-industrial-scale/2-1-814487\(로그인 필요\)](https://www.tradewindsnews.com/technology/maersk-leads-project-to-produce-methanol-bunkers-on-industrial-scale/2-1-814487(로그인 필요))

최건우 전문연구원

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

2. 주간 뉴스

I 2020 Bulkers'사 CEO, 케이프선 운임 시장약세의 원인에 대한 소견

- 올해 케이프선 운임이 약세를 기록 중임
 - 올해 4월 21일 이후부터 케이프선 스팟운임은 10,000달러/일 이하를 기록 중이며, 약 2주 전인 5월 14일에는 1,992달러로 저점을 형성한 후 수요일부터 다시 3,786달러/일을 기록 중임(5/27)
- 철광석 공급 차질이 케이프선 운임약세의 원인 중 하나임
 - 케이프선 시장 약세의 원인은 철광석 공급 차질의 우려 때문임. 주요 철광석 생산지는 호주와 브라질로, 호주에서 생산되고 있는 철광석의 대부분은 중국으로 수출되며 그 양이 연간 8억 톤으로 추정됨. 브라질에서 생산되는 대부분의 철광석도 중국으로 수출됨
 - 브라질의 발레사가 올해 1분기 폭우와 코로나19의 확산 등의 여파로 2020년 철광석 생산량 목표치를 하향 조정했으며, 3억 1,000만 톤에서 3억 3,000만 톤 사이가 될 것이라고 발표함
 - 이는 발레사의 생산량이 작년에 3억 4,000만 톤까지 줄었으나, 이전 5년 평균은 3억 9,000만 톤을 유지했었던 것과 비교하면 낮은 수준으로 평가됨. 발레사의 생산 능력이 회복된다면 케이프선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대함
- 또한, 현재 케이프선 선박 공급 과잉현상이 나타나고 있으며, 이는 운임 약세를 가중시키는 원인임
- 향후, 브라질 발레사의 생산능력이 회복되고, 중국의 경기 부양책으로 인한 철강 원자재 수요가 증가한다면 케이프선 운임이 회복될 것이라고 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/2020-bulkers-vale-must-come-back-to-normal-to-save-capesize-market/2-1-815780>(로그인 필요)

황수진 전문연구원

051-797-4635, zin@kmi.re.kr

I 중국, 철광석에 대한 새로운 관세 절차 규정 발표

- 중국 세관이 철광석에 대한 새로운 관세 절차 규정을 발표함. 중국이 새로운 규정을 발표하게 된 배경에는 호주와 중국간 관계가 급격히 악화되었기 때문이라고 설명함. 6월 1일 이후부터 철광석에 대한 새로운 관세 절차 규정을 시행할 것이라고 밝힘
- 로이즈리스트는 아직 구체적인 사항에 대해 알려진 바가 없으나, 중국의 새로운 규정은 철광석에 대한 검사를 강화한다는 의미로 해석된다고 밝힘. 또한, 중국이 브라질산 철광석 수입분에 대해서는 검사 없이 통관시킬 것으로 보이나, 호주산에 대한 검사를 강화하기 위한 규정이라고 해석함
- 새로운 규정의 시행이 당장 운임에 부정적 영향을 미치지는 않으나, 중국이 향후 수개월 이내에 코로나 19에 대응하기 위해 경기 부양책을 이행한다면, 호주산 철광석에 대한 중국의 수요 감소가 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 분석함
 - 올해 들어 1월부터 3월까지 호주는 중국의 봉쇄정책에도 불구하고 약 5,400만 톤의 철광석을 중국에 수출함. 또한 코로나19의 여파로 브라질의 철광석 공급 차질이 발생할 것으로 예상되는 가운데, 향후 중국의 경기 부양책 시행으로 철강 생산이 증가할 것으로 전망되고 있음

2. 주간 뉴스

- 이를 배경으로 호주는 현재 상황을 원자재 수출기회로 판단하고 있는 가운데, 중국이 새로운 관세 규정을 발표한 상황임. 여기에 중국이 비공식적인 석탄 수출입 할당제를 부과했다는 소식까지 전해짐
- 이를 두고 시장은 당장 운임에 부정적 영향을 미치지 않을 것으로 평가했으나, 중국이 호주산 철광석 등에 대한 검사 강화로 수송 일정이 지연되는 등의 문제에 직면할 수 있을 것이라는 주장이 제기됨. 이는 향후 케이프선 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 전망

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132476/Focus-on-iron-ore-trade-in-Australias-trade-spat-with-China>(로그인 필요)

황수진 전문연구원

051-797-4635, zin@kmi.re.kr

Ⅰ 중국발 화물 회복 조짐. 아시아-북미 항로에서 서비스 조기 재개 움직임

- 아시아-북미 항로에 배선하는 각 얼라이언스 소속 컨테이너 선사들이 중국발 화물의 증가 움직임에 맞추어 코로나 바이러스로 인해 중단했던 서비스의 일부 재개에 착수하고 있음
 - 신종 코로나 바이러스 확산에 따른 물동량 감소는 3월부터 현저해져 4~6월 최고조에 달할 것으로 전망됐으며, 얼라이언스들은 적극적으로 투입 선박량을 삭감해 왔음
 - 5월 말 들어 상해발 일부 서비스에서 화물 과잉 현상이 발생하기 시작했으며, 이에 대응하기 위해 일부 서비스를 조기 재개하려는 움직임이 나타나고 있는 것임
- 현대상선, 오션 네트워크 익스프레스(ONE), 하판로이드, 양명해운 등 4개사로 구성된 디얼라이언스(TA: The Alliance)는 북미 서안(LA항 등) 서비스인 PS5를 재가동함
 - 당초 5월 초순부터 6월 말까지 2개월간 서비스를 중단 예정이었지만, 1개월 앞당겨 서비스를 재개하는 것임
 - 또한 결편 예정이던 PS4 서비스도 서비스 휴지 계획을 취소하고 계속 서비스를 제공할 예정임
- COSCO 그룹 산하의 OOCL은 역시 북미 서안 서비스인 PCS1에 대해 6월 중 실행 예정이었던 서비스 결편을 연기한다고 홈페이지상에 공표함
 - 또한 OOCL은 아시아발 미 걸프착 서비스인 GCC2의 결편을 6월 말 재개할 예정이었는데 이를 3주간 앞당겨 재개할 예정임
- 신종 코로나 바이러스의 영향으로 2월 이후 중국발 화물 움직임은 크게 감소했음
 - 중국 최대 항만인 상해항은 2월 취급량이 전년 동월 대비 20% 줄었고 3월에도 10% 줄었음
 - 4월에도 마이너스(-)가 되었지만 감소폭은 3%로 크게 축소되었는데, 이는 중국에서 생산 활동 재개가 이루어지면서 물동량이 서서히 회복 추세를 보이는 것임
 - 일부 상해발 서비스에서 1,000개에 가까운 화물 초과가 발생했는데, 다만 스페이스 부족은 북미 서안 등 특정 노선이 되고 있고 EU 물동량 회복은 아직 요원한 상황임

2. 주간 뉴스

- 화물이 회복되고 있지만 전체 화물 움직임은 여전히 적으며, 감편으로 선복량을 줄여 고운임을 유지하고 있지만 선복량 증가시 곧바로 운임이 하락 할 수 있다는 분석이 있음
 - 감편으로 고운임을 유지하고 있지만 선사 매출은 화물량에 운임을 곱해 산정되므로, 2분기 이후 적은 화물량으로 인해 선사들의 실적이 악화 될 가능성이 있음
- 물동량 회복 여부의 즉각적인 확인을 위해서는 전년 동기 대비 기항횟수의 비교·분석이 필요함
 - 항만 취급 물동량은 2~3개월 이후 발표되어 시차가 존재해 기민한 대응이 어려움

<https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-05-26> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I '20년 해상 물동량 성장률 최대 마이너스 7.3%. 초대형선의 메리트는 악화 될 가능성이 있음

- 세계 운송 시장은 신종 코로나 바이러스라는 팬데믹(pandemic)의 영향을 크게 받을 것으로 보임
 - 영국 물류 컨설팅사인 Transport Intelligence(Ti)는 2020년 세계 해·공(海·空) 화물량 성장률이 최대 -7.5%를 기록 할 수 있다는 조사 결과를 발표했다
 - 동사의 집계결과 화물량은 3월까지 실제 항공, 해상 수송 모두 크게 감소하고 있으며, 연중 성장률은 항공화물 최대 -7.7%, 해상화물 최대 -7.3%를 기록할 것으로 전망됨
- Ti는 세계 사회·경제가 하반기에 팬데믹의 영향으로부터 회복한다고 하는 긍정적 시나리오와 유행이 장기화 되는 부정적 시나리오로 나누어 화물량 성장률을 산출함
 - Ti가 2019년 연말에 발표한 2020년 화물량 성장률은 2.5%였지만, 현재의 추정에서는 긍정적 시나리오에서 -2.0%, 부정적 시나리오에서 -7.5%로 분석되었음
 - 이 중 항공화물의 성장률 예측은 팬데믹 이전 1.8%, 팬데믹 이후 긍정적 시나리오에서 -2.8%, 부정적 시나리오에서 -7.7%로 추정됨
 - 해상화물의 성장률 예측은 팬데믹 이전 3.1%, 팬데믹 이후 긍정적 시나리오에서 -1.1%, 부정적 시나리오에서 -7.3%로 추정됨
- Ti는 2020년의 세계 화물량이 불확실한 상황이라고 설명하고 이후 수년간도 팬데믹으로 인해 세계 무역이 침체할 것으로 전망하고 있음
 - Ti는 세계 무역량의 약 90%가 해상으로 운송되기 때문에 해운시장은 무역침체의 영향을 직접적으로 받을 우려가 있다고 지적했다
 - 덧붙여 Ti는 규모의 경제를 추구해 온 해운업계에 팬데믹의 부정적 영향이 커질 수 있다고 분석하였음
 - 서플라이 체인 재검토에 의해 생산거점이 중국에서 소비지 근처로 분산되면 중국 발착 무역의 중요성이 저하할 가능성이 있으며 이는 대형선의 메리트를 약화시킬 수 있음
- Ti는 초대형 선박 등의 경제성에 물음표를 제시하는 한편 역내 수송 증가로 장기적으로 수송비용이 증가할 가능성도 제시하였음

2. 주간 뉴스

- Ti는 소형선을 위한 항만 인프라로의 신규 투자가 발생하거나 해상 수송으로부터 육상 수송으로의 전환이 일어날 가능성이 있다고 분석함

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

안영균 전문연구원

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

I 11월 미국 대선 이후에도 미국의 대이란 제재가 유지될 가능성이 큼

- 미국 법무법인 Seward & Kissel은 11월 대선에서 누가 승리하든 미국의 대이란 제재가 유지될 가능성이 크다고 분석함
 - 지난 18개월 동안 이란에 대한 미국 행정부의 '최대의 압박(maximum pressure)' 정책은 이란의 원유 수출 등을 포함한 국제무역을 규제하였음
 - 5월 미국은 이란과 무역을 수행한 기만적 해상운송 사례 등을 기술한 자료를 배포하고, 선박추적 기술을 활용하는 신규 제재 강화 프로그램을 운용할 계획을 발표했음
 - 미국 해안경비대와 주정부가 함께 개발한 동 프로그램은 세계 선주사, 금융기관 등의 조직을 감사 대상으로 함
- Seward & Kissel은 "트럼프가 아니고 조 바이든이 당선되더라도 미국이 2015년 이란, 유럽, 아시아 국가들과 체결한 핵 협정에 복귀할 가능성은 작다"고 분석함
 - 미국은 트럼프 정권이 2018년 동 협정에서 탈퇴한 이후 대이란 제재를 시행하였음
 - Seward & Kissel의 분석에 따르면 여론조사 결과 현재 지지율에서 트럼프를 앞서고 있는 조 바이든도 대이란 강경파임
 - 이란 원유 수출 실적은 미국의 제재로 전 세계 유조선 함대가 이란의 원유를 선적하는 것이 불가능해 지면서 대중국 등의 수출을 제외할 경우 거의 제로인 상황임
- 이란발 원유 운송 감소가 유조선 시장에 초래하는 결과는 명확하지 않음
 - 원유 거래량이 감소하지만 이란 국영선사의 유조선이 용선시장에서 배제되어 시황으로의 긍정적 효과와 부정적 효과가 혼재되어 있음

https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132434/Shipping-sanctions-ambiguity-to-extendbeyond-US-election?fbclid=IwAR0irEJKD0nnB-a7o7nK6M8izOIHOx9W23xiuNQfAYRe1xSTFmq8_LZFPyc (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)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	상승 기대	상승 유력	상승 유력
시계열 모형	하락 기대	상승 유력	상승 기대

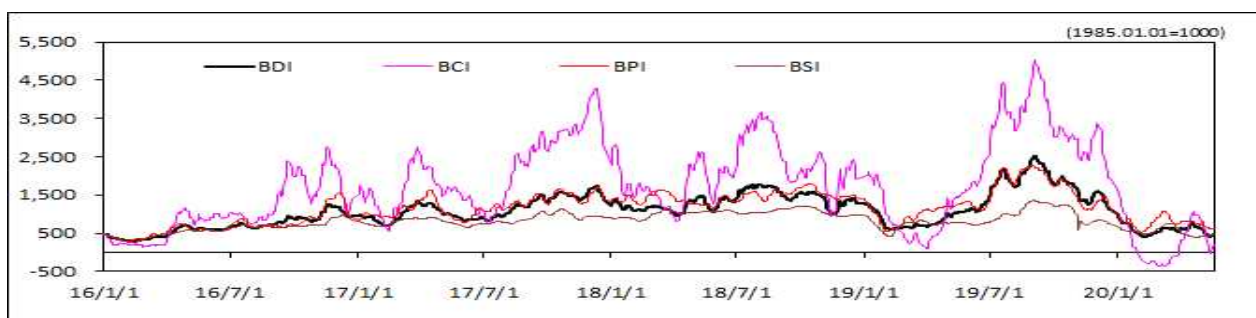
주 - 1) "상승(하락) 유력"은 90% 이상 상승(하락) 확률, "상승(하락) 기대"는 65%-90% 상승(하락) 확률, "혼조세"는 상승(하락) 확률이 50% 내외
 2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(05.29)							
운임지수 ¹⁾	BDI	500	(30)	393	976	588	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	3,626	(-99)	1,992	11,976	5,116	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾	파나막스(4TC)	5,009	(830)	3,345	8,274	5,533	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	5,201	(318)	3,915	8,011	5,602	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	2,793	(436)	2,142	6,410	3,875	4,198	10,067	7,188
	케이프	11,750	(-)	10,125	15,750	13,125	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾	파나막스	9,925	(300)	9,625	12,675	10,981	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	8,938	(688)	8,250	10,188	9,320	9,500	12,500	10,857
	핸디	8,188	(63)	8,000	9,625	8,909	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(05.29)							
		2020년 6월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾	케이프(5TC)	6,041	(-1,156)	11,252	(-528)	11,989	(-19)	13,088	(294)
	파나막스(4TC)	6,603	(465)	8,831	(212)	9,292	(95)	9,041	(100)
	수프라막스(6TC)	6,332	(-354)	7,803	(-315)	8,818	(22)	8,600	(50)
	핸디(6TC)	3,788	(38)	5,475	(29)	6,431	(68)	6,350	(62)

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: 클락슨, 볼틱

건화물선 운임 지수



2) 지난주 동향

■ BDI가 전주대비 6.4% 상승

주간 평균 BDI가 500을 기록함. 모든 선형의 운임은 중소형선박을 중심으로 전주대비 상승한 것으로 나타나지만, 여전히 OPEX 이하의 낮은 수준을 기록함. 운임 역전현상도 여전히 나타나고 있으며, 특히 케이프선과 파나마스선간의 운임 격차가 점점 심화되고 있음

■ 호주와 중국간 관계악화, 건화물선 시장에 영향

케이프선 주간평균운임은 3,626달러/일로 전주대비 2.7% 하락함. 일일 스팟운임은 주초에 1일 4,120달러로 출발해 목요일엔 3,000달러 초반 대까지 떨어짐. 지난 5월 20일에 중국은 철광석에 대한 새로운 세관검사절차를 6월 1일부로 시행할 것이라고 발표함. 이에 대해 전문가들은 2가지 견해를 내놓고 있음. 하나는 호주에 대한 철광석 수입을 지연시키기 위한 행동(implicit warning)이라는 분석과 표면적인 의미 그대로 중국의 철광석 수입절차 간소화라는 의견임. 대다수의 전문가는 최근에 중국이 호주산 육류와 보리에 대한 수출규제를 강화한 것을 근거로 경고성이라고 주장함. 반면 BHP는 중국의 수입절차가 간소화되는 의미로 받아들이며, 이 변화를 환영한다는 입장을 밝힘. 코로나19의 여파로 브라질산 철광석 공급차질이 예상되면서 중국이 호주산 철광석을 수입할 것으로 예상했었으나, 새로운 변수의 등장으로 운임에 부정적 영향을 미친 것으로 보임

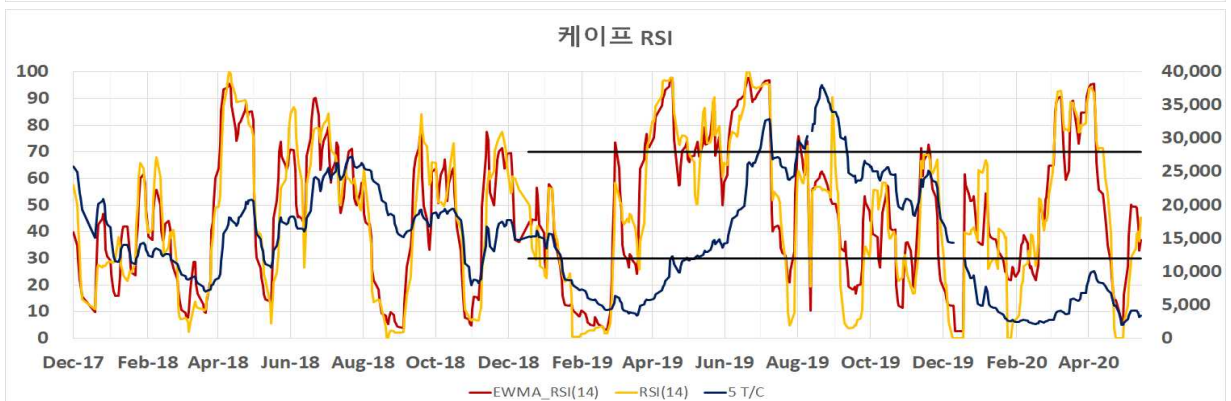
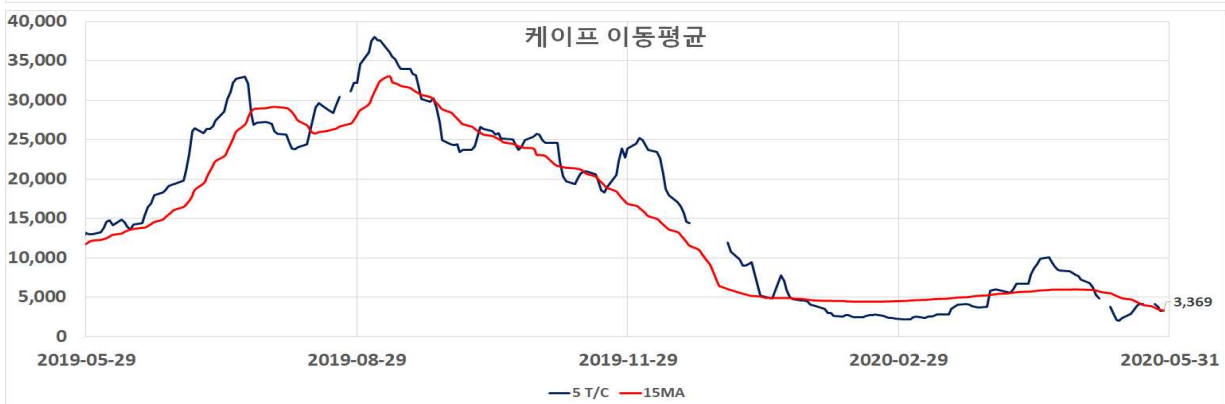
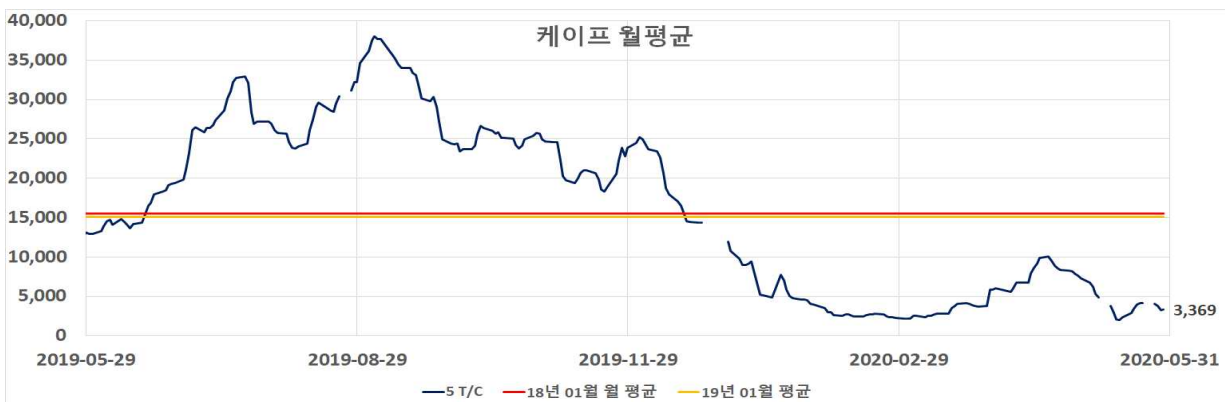
파나마스선 주간평균운임은 5,009달러/일로 전주대비 19.9% 상승함. 한 주 내내 가파른 상승세를 시현하였으나, 운임은 여전히 OPEX 이하의 낮은 수준을 기록함. 중국이 호주산 석탄 수입에 대한 세관검사절차 강화로 미국산 석탄 수요가 증가한 것이 운임 상승으로 이어짐. 이를 배경으로 미국산 석탄 수요가 증가할 것이라는 전망이나와 파나마스선 운임 상승에 영향을 미친 것으로 보임. 또한 5월 브라질의 대두 수출량은 약 1,430만 톤에 달하며, 전년 동기 대비 40% 증가한 것으로 조사됨. 앞선 브라질의 4월 대두 수출량은 1,630만 톤에 달했음. 일반적으로 브라질의 대두 수확시기로 알려진 6월과 7월이 가까워지고 있는데다 중국의 수요로 인한 수출이 꾸준히 나타날 것으로 전망되면서 시장심리가 조금 개선된 것으로 평가됨. 수프라맥스선 주간평균운임은 5,201달러/일로 전주대비 6.5% 상승함. 일일 스팟운임은 주초에 5,450달러로 상승출발한 후, 이후에는 일 5,500달러대에서 횡보함. 유럽의 자동차 제조업체가 재가동될 것이라는 발표로 시장에 철강 수요가 증가할 것이라는 기대감이 운임에 긍정적으로 작용함

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

금주 모든 선형의 운임이 상승할 것으로 예측됨

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

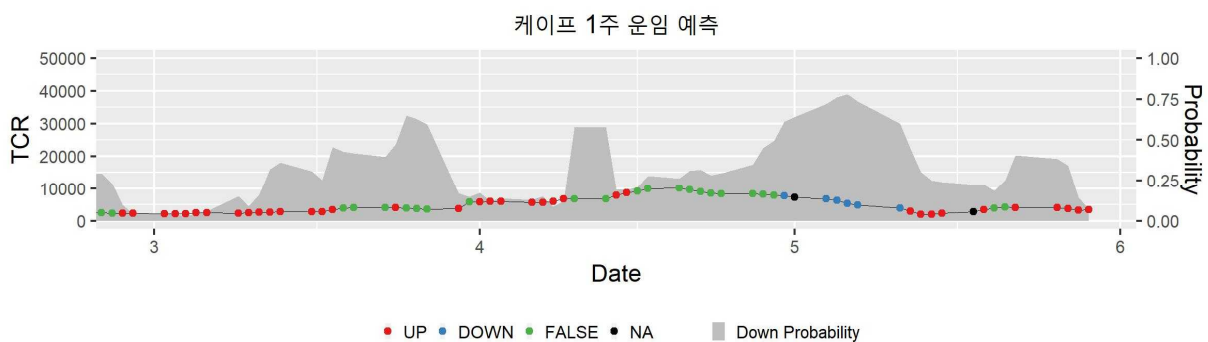
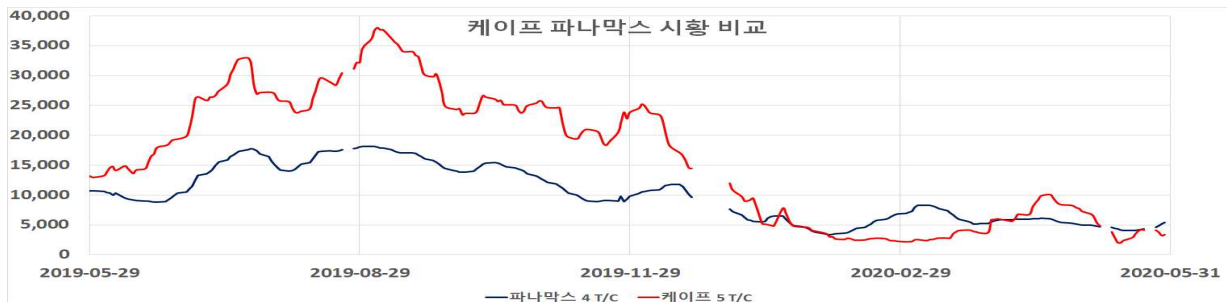
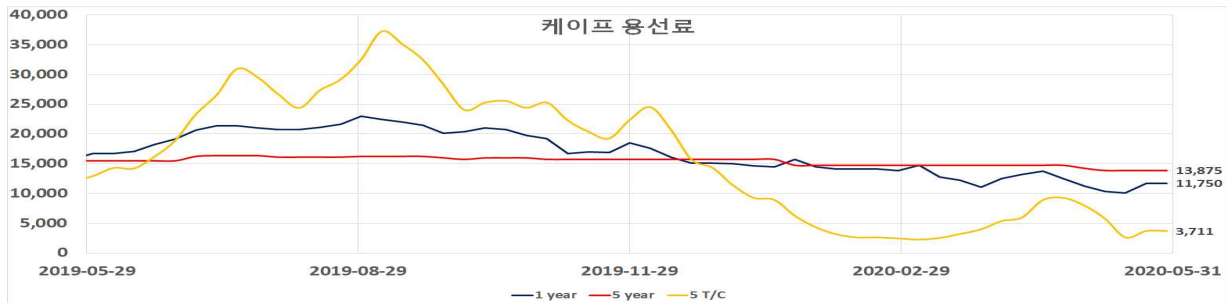
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 가파른 하락세가 지속되고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 장단기 용선료가 일정 수준에서 횡보 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 운임역전현상이 지속됨. 케이프선과 파나마크스선간 운임차이가 점점 커짐
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

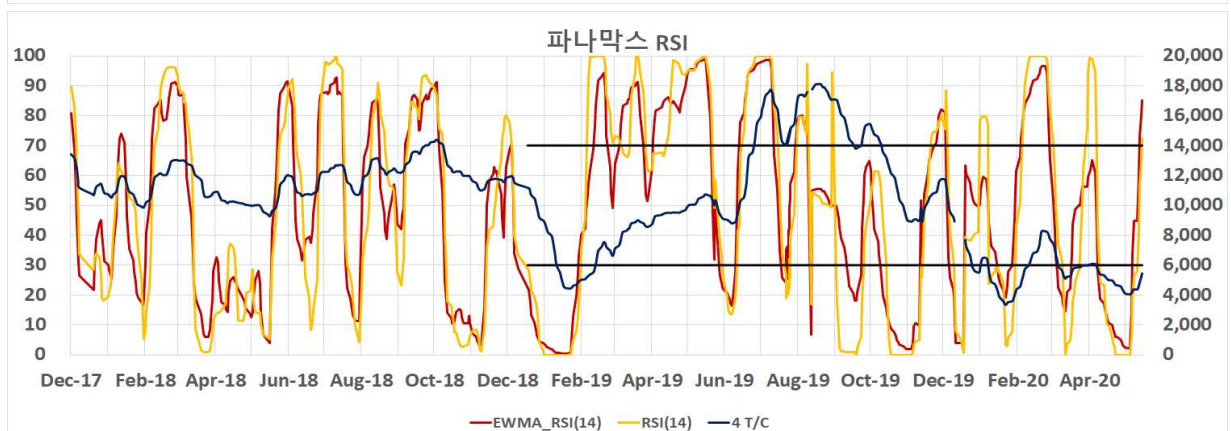
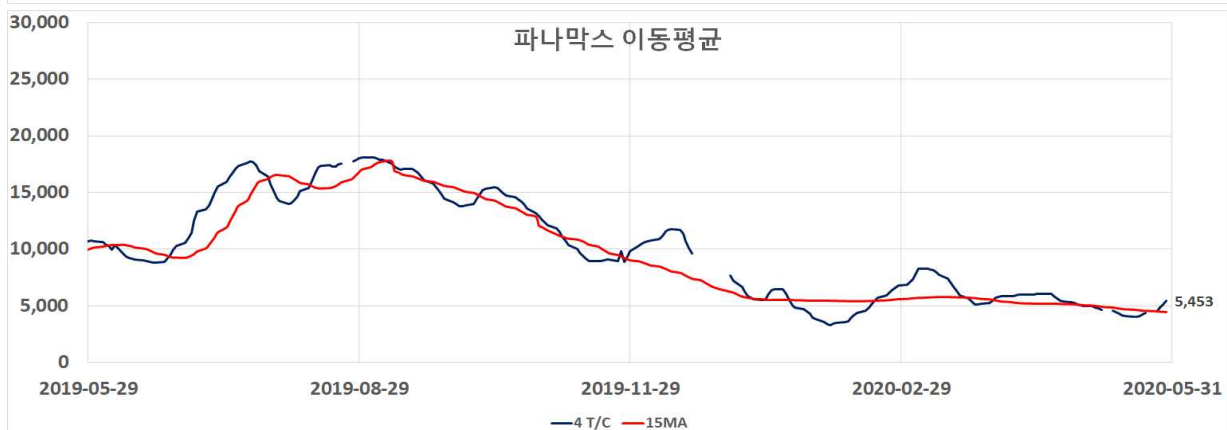
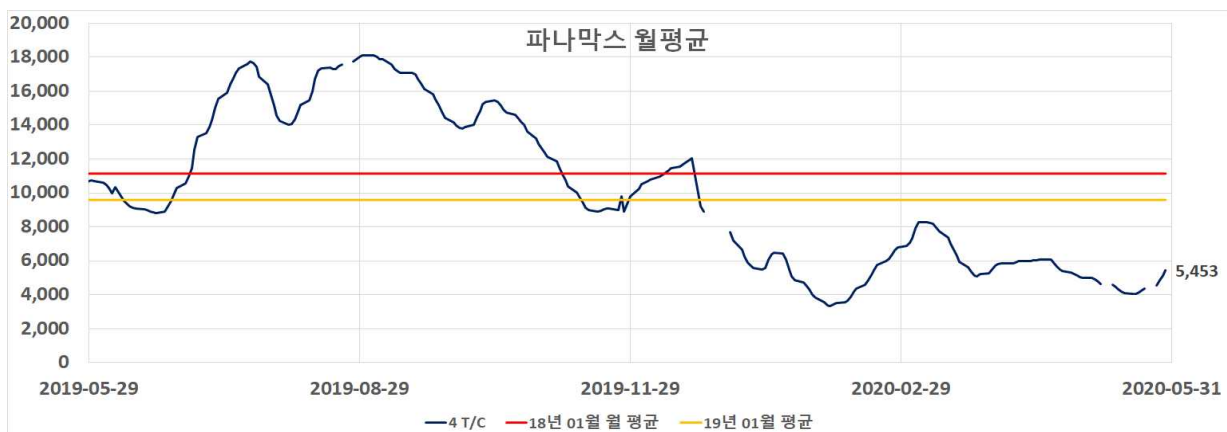


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	05.25	06.01	—	—
	05.26	06.02	61.57	38.43
	05.27	06.03	65.89	34.11
	05.28	06.04	85.62	14.38
	05.29	06.05	92.9	7.1
	5월 5주	6월 1주	76.5	23.5

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

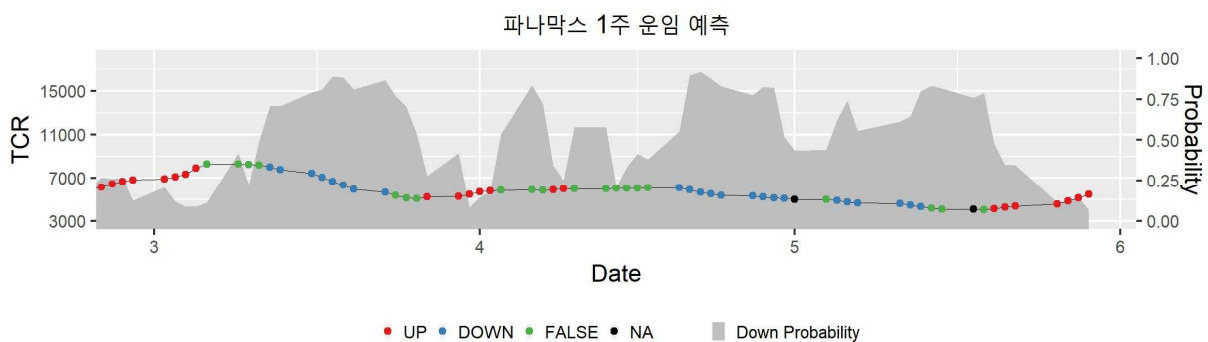
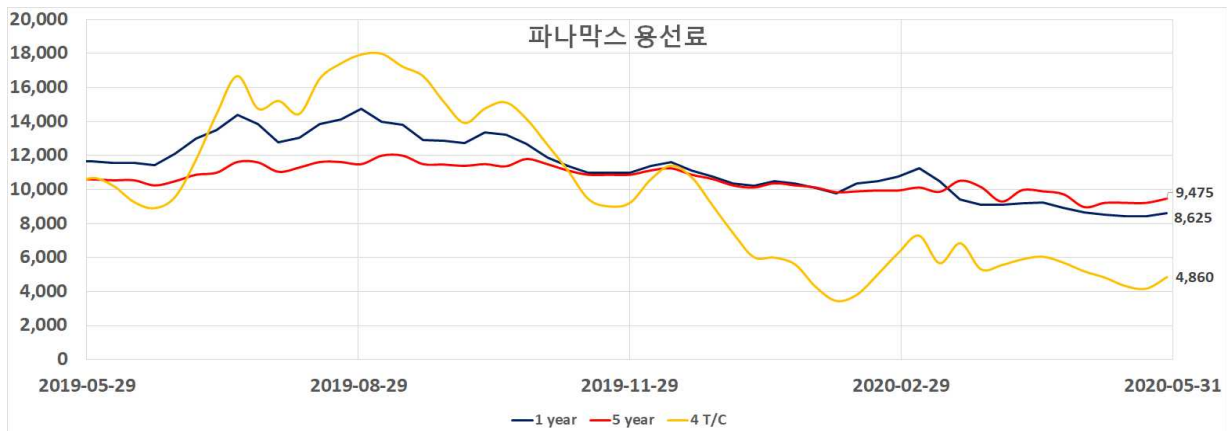
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 횡보 중이며, 스팟운임이 이동평균선을 상향 돌파 한 후 상승세를 이어감
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음주 파나막스선 운임은 소폭 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장단기용선료는 소폭 상승한 것으로 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

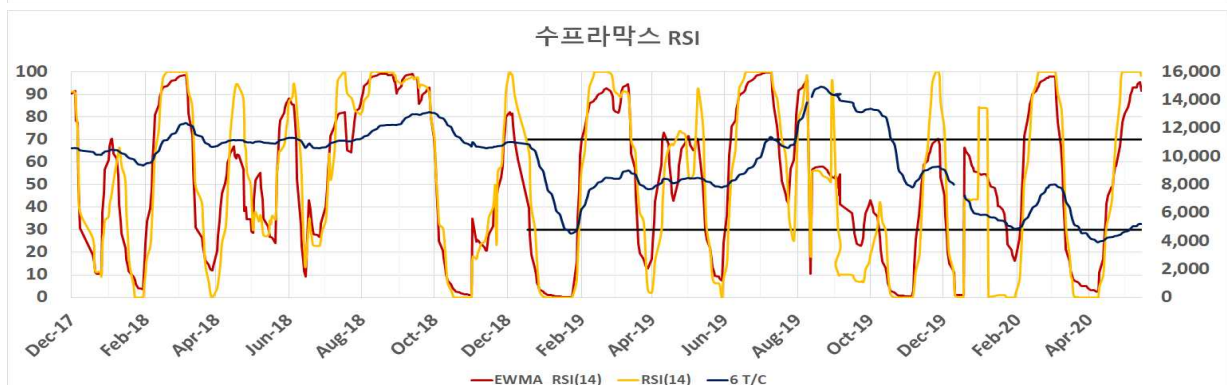
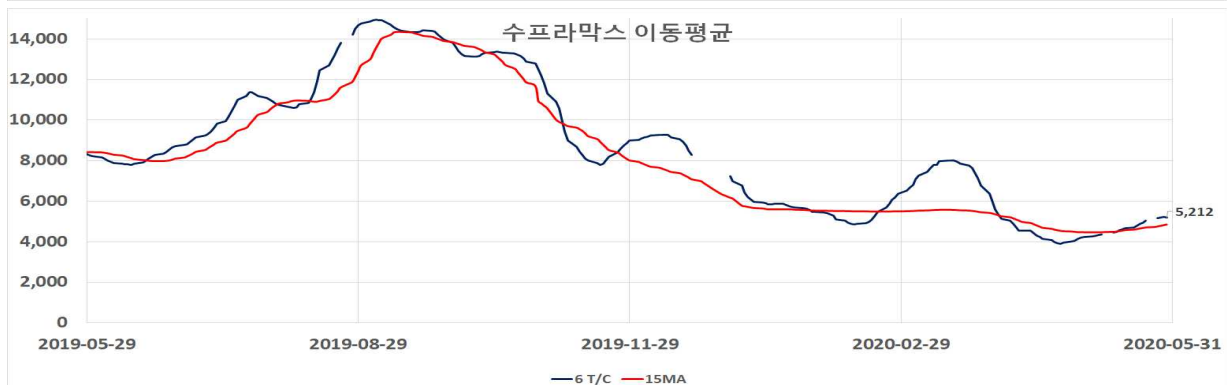
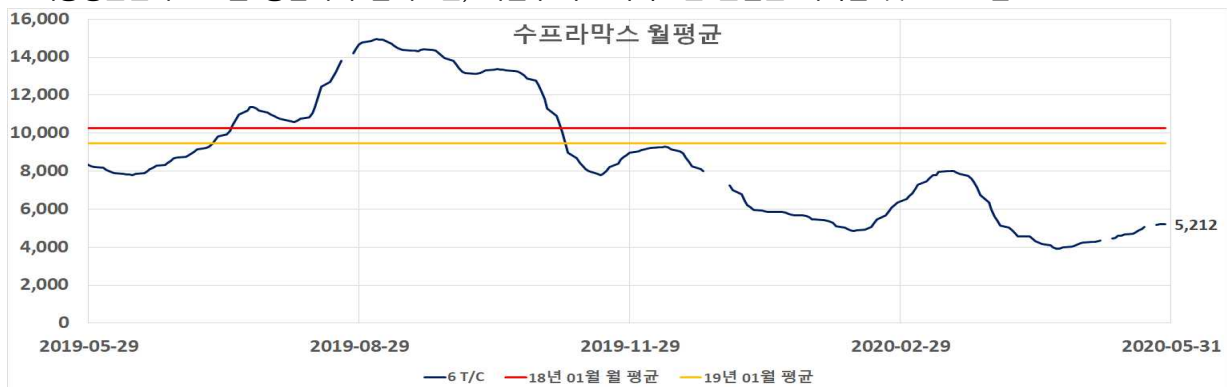


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	05.25	06.01	—	—
	05.26	06.02	88.58	11.42
	05.27	06.03	87.28	12.72
	05.28	06.04	85.42	14.58
	05.29	06.05	93.23	6.77
	5월 5주	6월 1주	88.63	11.37

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

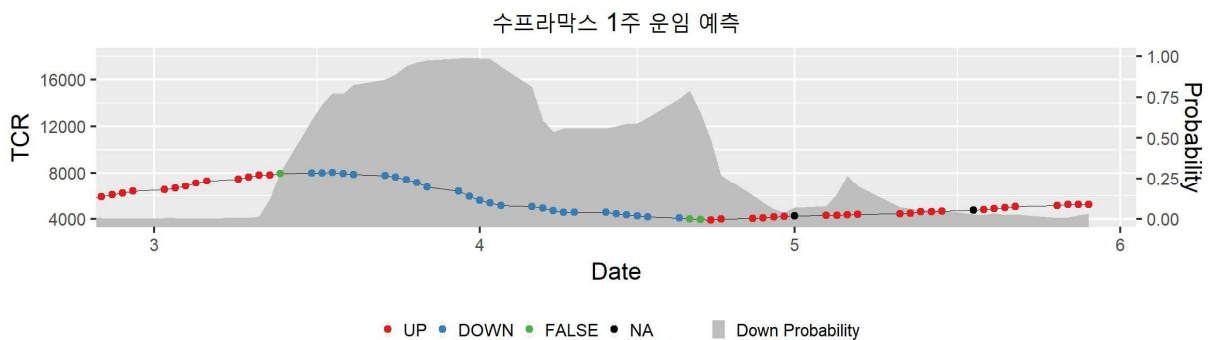
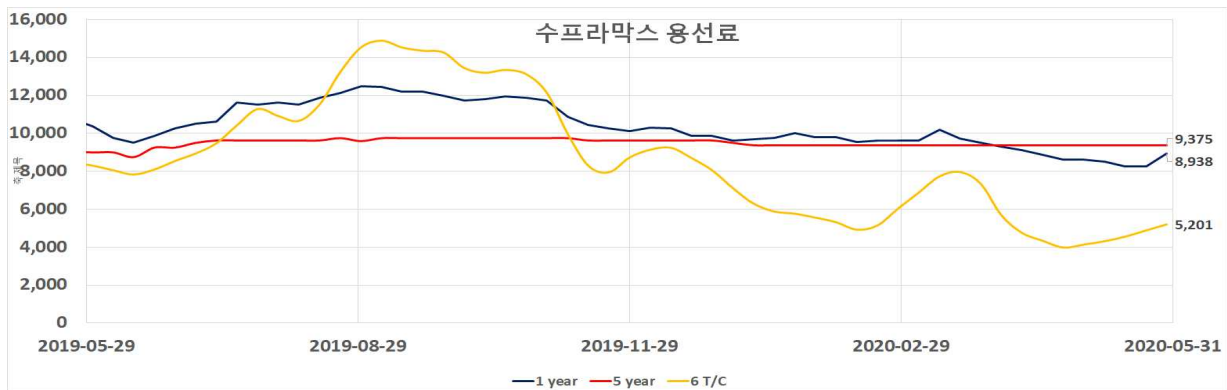
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임이 이동평균선을 상회 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파한 후 100선에 근접함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 보임



- * 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) 장기용선료는 일정 수준에서 변화가 없는데 반해, 단기용선료가 소폭 상승함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	05.25	06.01	—	—
	05.26	06.02	99.58	0.42
	05.27	06.03	99.23	0.77
	05.28	06.04	97.97	2.03
	05.29	06.05	96.96	3.04
	5월 5주	6월 1주	98.44	1.56

4. 컨테이너 - 주간 동향

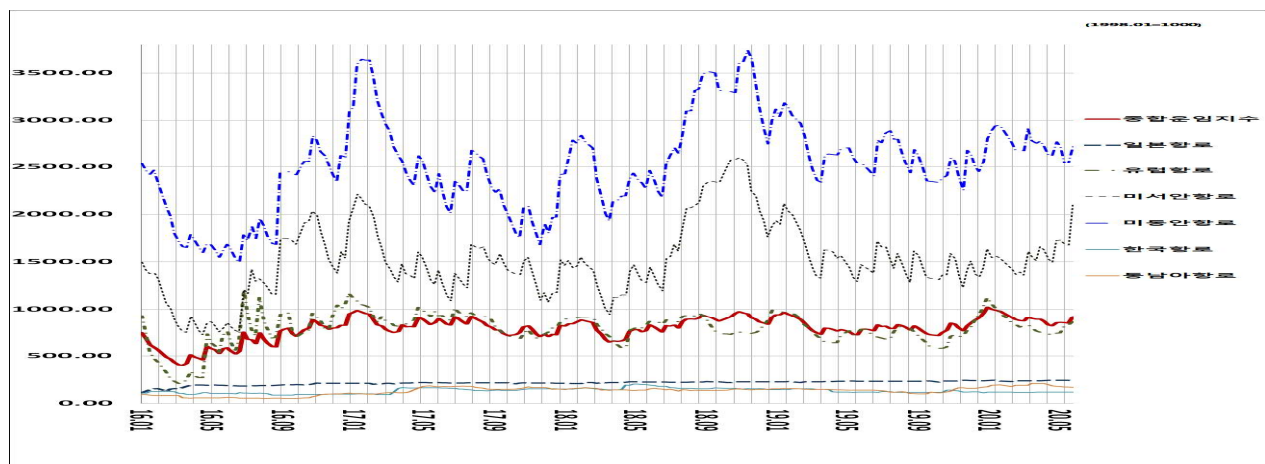
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 72.75 상승한 920.38을 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 36달러/TEU 상승한 863달러, 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 419달러 상승한 2,097달러/FEU를 기록함. 계절적 수요가 증가하는 시기이며 이에 맞춘 선사들의 운임인상 노력으로 원양항로 운임은 전주대비 상승함

코로나19에 대응한 선사들의 공급축소로 인해 일부 항로에서는 화물초과(roll-over) 현상이 발생한 것으로 알려짐. 지난주 운임 상승도 일부 이러한 원인에 기인하는 것으로 파악됨. 이에 선사들은 일부 서비스에 대해 축소된 공급을 복원(확대)하는 양상임. 2M은 아시아-지중해 AE15 서비스의 주 단위 공급을 15,496TEU에서 18,577TEU로, 디 얼라이언스는 아시아-미 서부항로의 공급(PS4)을 6,583TEU에서 7,871TEU로 증가시킴. 아직까지는 공급이 축소된 일부 항로에 대해 증가시키고 있으나 예상보다 빠르게 공급이 확대되고 있는 사례가 나타남. 이는 해운시장에는 긍정적인 요소로 작용하나 증가된 공급이 현재의 높은 운임 수준에 부정적인 영향을 미칠 수 있음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

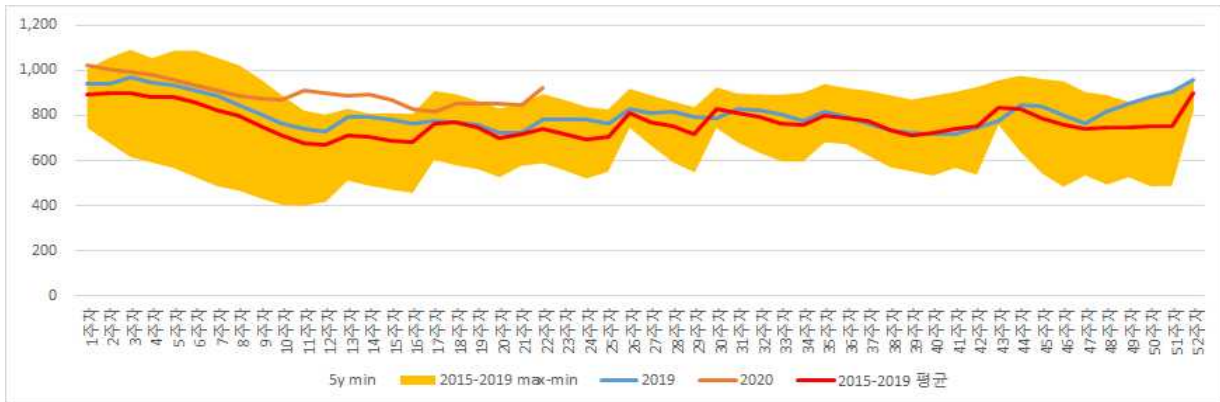


자료:상해항운교역소

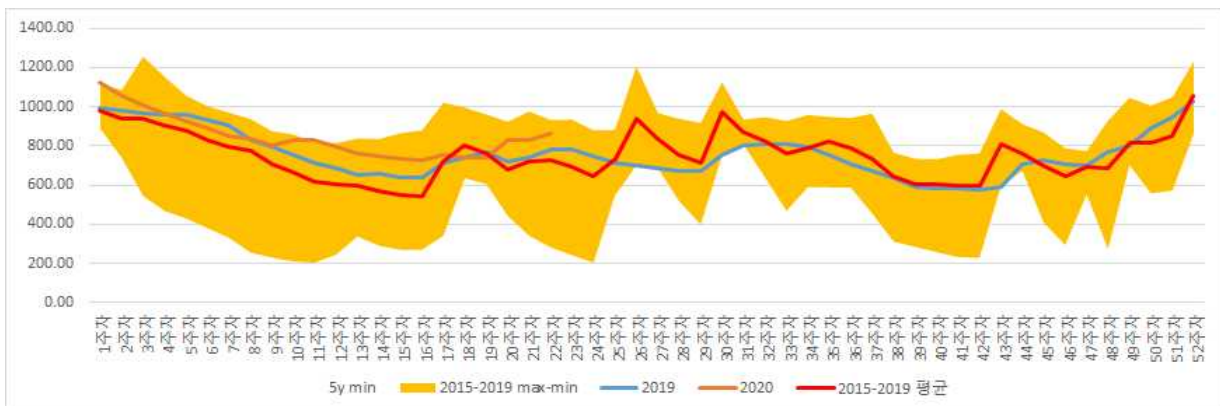
	금주 (05.29)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(05.29)							
종합(SCFI)	920.38	(72.8)	818.16	1022.72	898.86	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	863	(36.0)	725.0	1,124	841.65	580.0	1,027.0	759.66
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	2,097	(419.0)	1,361	2,097	1,586.75	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	2,732	(189.0)	2,542	2,951	2,746.55	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	120	(-)	116.0	120.0	119.10	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238	(-6.0)	230.0	244.0	240.55	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	170	(-3.0)	170.0	211.0	189.65	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	486.0	773.0	693.0	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

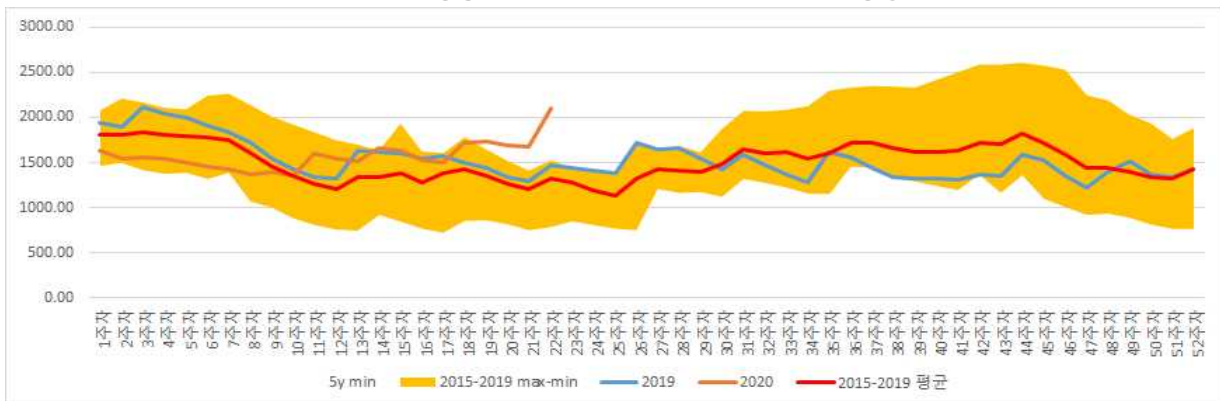
- SCFI 지수는 과거의 추세와 유사하게 진행되어 소폭 하락할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 6월 초 선사들의 운임인상 노력으로 하락세는 최소화될 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 전주의 높은 운임상승의 피로감으로 하락세로 전환할 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

16월 첫째주 원유선 시장, 상승세 전환

금주 VLCC WS은 66.4로 전주(49.9) 대비 16.5p(33.1%) 상승. 부유식 저장소로 사용되는 원유선이 줄지 않으면서 용선시장 스팟운임이 상승하였음

미·중 간 긴장이 고조되면서 최근 현물수익이 크게 개선된 유조선 시장에 타격이 발생할 수 있다는 분석이 있음. 중국 입법부는 논란이 되고 있는 홍콩 국가보안법을 5월 28일 통과시켰는데 이러한 조치가 홍콩 자치권을 종식시킬 것이라는 것이 분석이 있음. 미국이 홍콩의 특별 무역 지위 해지를 놓고 고심하는 가운데 중국과 미국의 양국 관계는 코로나 바이러스 대유행 이전 수준 보다 심각하게 경색 될 것이라는 전망이 우세함. 이번 사태로 인해 세계 양대 경제대국의 무역협정이 무효화 될 수 있는데, 협정 무효화 시 양 경제대국의 에너지 거래는 원유 가격 하락에도 불구하고 큰 폭 감소할 가능성이 있음. 볼틱국제해운거래소(BIMCO: Baltic International Maritime Conference)는 "무역협정을 통해 양국 간에 기 약정된 원유 등의 에너지 거래가 사실상 취소될 것으로 본다"고 예상했음. 중국은 2020년 1월 중순 체결된 이른바 1단계 협정(Phase-1)의 일환으로 미국 에너지 제품 구입액을 2017년 대비 2020년 185억 달러, 2021년 339억 달러 증액해 구입하기로 약정한 바 있음. 알파라이너에 따르면 이러한 증액 금액을 수입량으로 환산 시 2020년 연말까지 일일 50만 배럴, 2021년 연말까지 일일 80만 배럴이 추가로 수입될 것으로 추정됐었음. Alphatanker는 홍콩 국가보안법을 둘러싸고 양국의 갈등이 증폭돼 1월에 체결된 무역협정이 무효화 될 경우 역사적 수준의 감산이 진행되고 있는 상황에서 원유 물동량이 추가 감소 할 가능성이 있다고 분석함

볼틱거래소 자료에 따르면 5월 28일 기준 중동-중국 항로에서 27만 톤급 VLCC 수익은 일일 6만 891달러로 4월 28일 대비 10만 2,000달러 가까이 감소했는데 수익 감소는 역사적 수준의 감산에 의한 것으로 분석됨. 산유국 23개국으로 구성된 OPEC+는 5월 1일부터 일일 970만 배럴의 원유 생산을 줄이고 있음. 5월 28일 수에즈막스급 수익은 한 달 전 대비 5만 5,187달러 하락한 2만 6,432달러, 아프리카막스급 수익은 한 달 전 대비 58,381달러 하락한 1만 9,717달러를 기록했음. 5월 27일 27만 톤급 VLCC 수익이 전일 대비 2만 달러 가까이 급증했었는데, 28일에 상승 모멘텀을 이어가지 못하고 큰 폭 하락한 것임. 영국 정유사인 BP는 화주인 중국 Unipecon 원유를 수송하기 위해 스크러버가 장착된 30만 8,400DWT급 Landbridge Horizon(2019년 준공)을 5월 28일 WS 62.5로 용선했으며, 선적일은 6월 14일에서 16일 사이임.

Alphatanker는 "코로나 바이러스로 원유 소비가 둔화된 가운데 홍콩 국가보안법 사건으로 1단계 무역협정이 결렬된다면 이는 VLCC 수요에 타격을 줄 것으로 예상한다. 중국으로 수출하는 미국 원유의 대부분을 VLCC 선형이 운반하고 있다"고 언급했음. 다만 미중 관계 악화가 유조선 시장에 항상 부정적이었던 것은 아니었음. 미국이 2019년 연말 중국의 국영 유조선 선주인 Cosco Shipping Tanker(Dalian)를 거래 제한국인 이란과의 거래를 이유로 제재 대상에 올렸을 때 유조선 시장이 상승했었음. 당시 중국 국영 소유 VLCC 26척, 파나막스 8척, 수에즈막스 3척, 아프리카막스 3척, 핸디사이즈 또는 소형 유조선 3척이 2020년 1월 말 제재가 해제되기 전까지 용선시장으로의 투입이 금지됐었음. 미중 무역갈등으로 원유 물동량이 감소할 가능성이 있지만 용선시장에서 중국 유조선 용선이 금지된다면 시장 상승 가능성이 있음

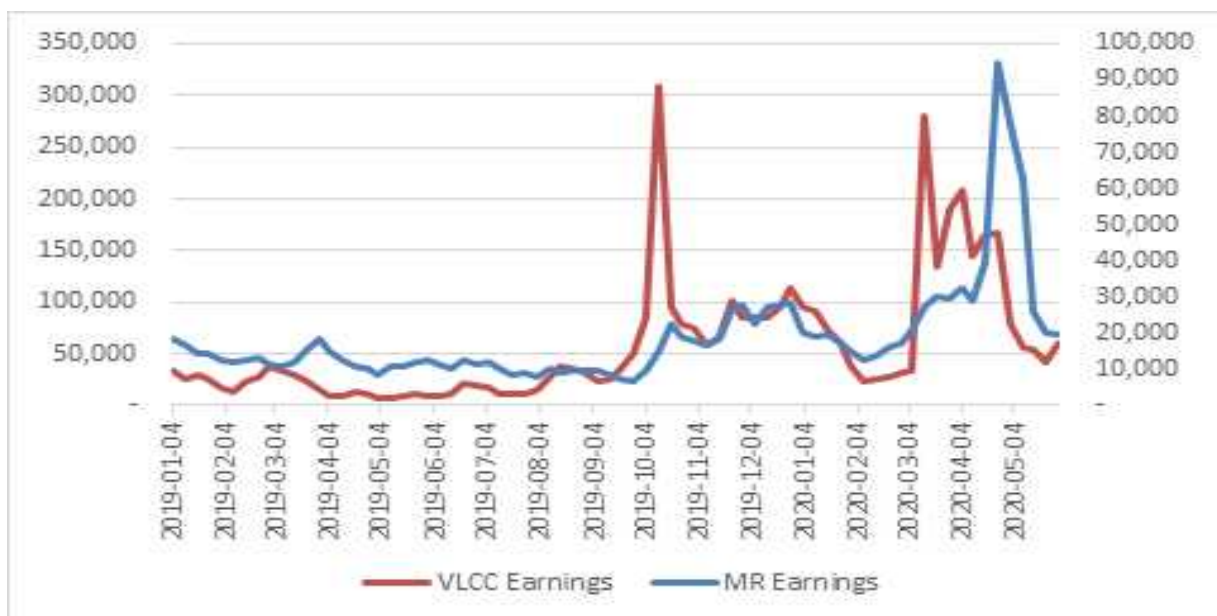
16월 첫째주 제품선 사항, 소폭 둔화

금주 MR WS은 134.4로 전주(141.7) 대비 7.2p(5.1%) 감소. 중동, 유럽, 미국 등에서 석유제품 소비가 감소하면서 제품선 사항이 소폭 둔화되었음

부유식 저장소 증가가 최고조에 달하면서 제품선 수요가 증가하고 있음. 석유제품을 저장하는 부유식 저장소 규모가 최고조에 달한 반면 용선시장에 투입된 제품선 척수의 감소로 제품선 사항이 상승하고 있음. 제품선 주력의 덴마크 선사 TORM은 현재 전 세계 제품선 선복량 중 무려 12%가 부유식 저장소로 사용되고 있다고 추정했음. 79척의 제품선 선대를 운용하고 있는 TORM의 경우 총 선대의 약 90%가 부유식 저장용으로 사용되고 있음. Lloyd's List Intelligence에 따르면 원유선의 경우 수에즈막스급 유조선 중 11%가 부유식 저장용으로 배치되어 있으며, VLCC의 경우 10% 정도가 부유식 저장소로 사용되고 있는 것으로 평가됨

TORM은 전 세계 제품선 선대 중 부유식 저장에 사용되는 LR 1형의 경우 전체 LR 1형 선복량 중 16%, LR 2형의 경우 13%, MR형은 10% 규모라고 분석하였음. TORM은 제품선 다수가 부유식 저장소로 사용되고 있는 현상을 “코로나 바이러스가 중동, 유럽, 미국 등으로 확산되면서 비아시아권에서의 석유제품 가격이 급락 했으며, 이로 인해 차익거래를 노리는 역사적 수준의 석유제품 재고 저장이 발생하고 있기 때문이다”라고 설명함. TORM은 제품선이 부유식 저장소로 사용되는 시장의 비효율성이 완전히 해소되려면 시간이 걸릴 수 있다고 전망함. 구 미지역의 석유제품 소비가 큰 폭 감소했기 때문에 부유식 저장소에 비축되어 있는 석유제품이 소진되려면 시간이 소요될 수 있음. TORM에 따르면 전체 부유식 저장소 중 약 3분의 2 수준이 미국, 서유럽, 서아프리카 등을 포함하는 서반구 해상에 기반을 두고 있는데, 일례로 북서유럽 지역에서만 현재 약 40척의 MR형 및 LR형 제품선들이 해상에서 디젤, 제트연료, 가솔린 등을 저장하고 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



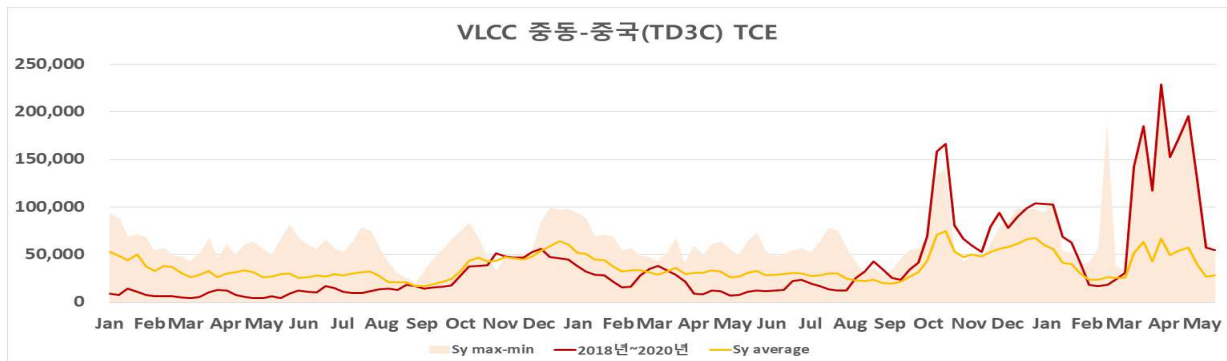
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(5.29)							
Average Earnings	TD3C	56,100	(9,838)	14,755	250,354	92,199	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	18,467	(-1,192)	8,670	79,699	26,665	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	47,250	(-)	30,000	80,000	50,966	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	14,500	(-625)	14,500	20,000	16,205	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	66.4	(16.5)	41.4	217.5	97.7	36.0	315.0	66.6
	MR	134.4	(-7.2)	106.4	437.2	183.7	114.2	235.0	148.0

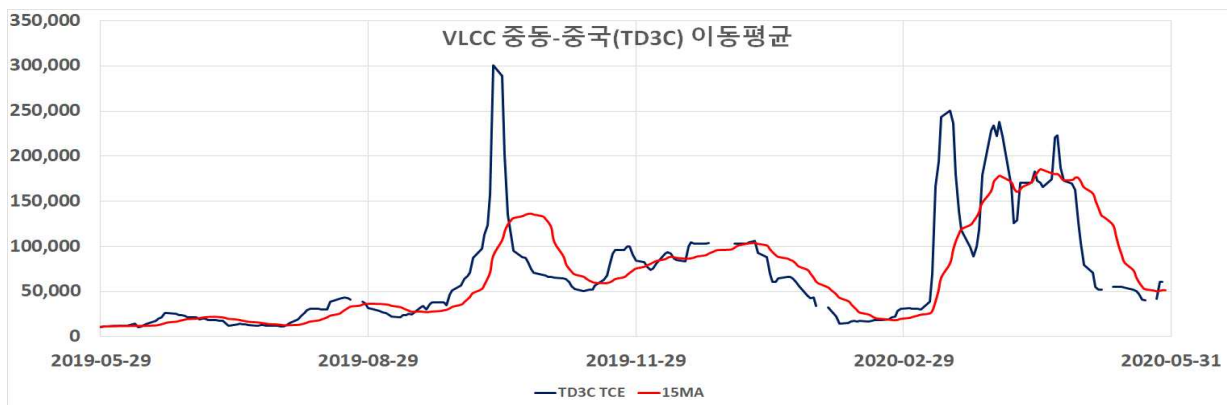
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

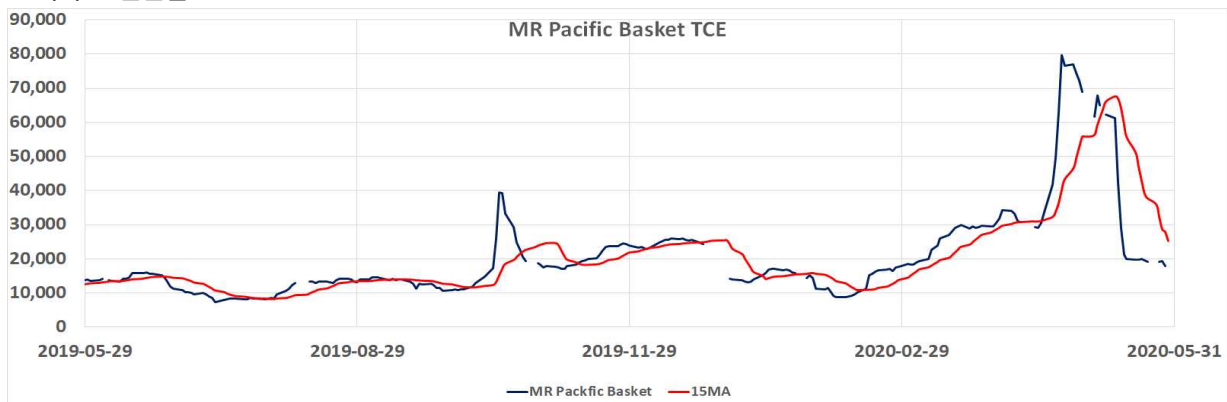
- 원유선 운임 추세선(붉은색)은 몇 주 전 역사적 최고점을 돌파하지 못하고 진행방향을 바꾸는 failure swing을 나타냈는데, 향후 상승하다 직전 고점을 돌파한다면 이를 대세반전 신호로 간주해 당분간 상승하는 추세를 기대할 수 있음



- 수익 추세선(파란색)은 최근 몇 주간 15일 이동평균선(붉은색)을 하향했지만 금주 이동평균선을 돌파하며 상승 추세로 전환하고 있는데 이를 향후 수익이 상승하는 추세 반전의 예고 신호로 이해할 수 있음



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 직전의 저가에 근접한 수준인데 15일 이동평균선(붉은색) 간의 거리인 등락주 선이 좁아지고 있으며, 이는 시장에 유입되는 화물량이 줄어들고 있음을 시사해 현재 제품선 시황 기조가 약하다고 판단됨



6. 중고선 시장

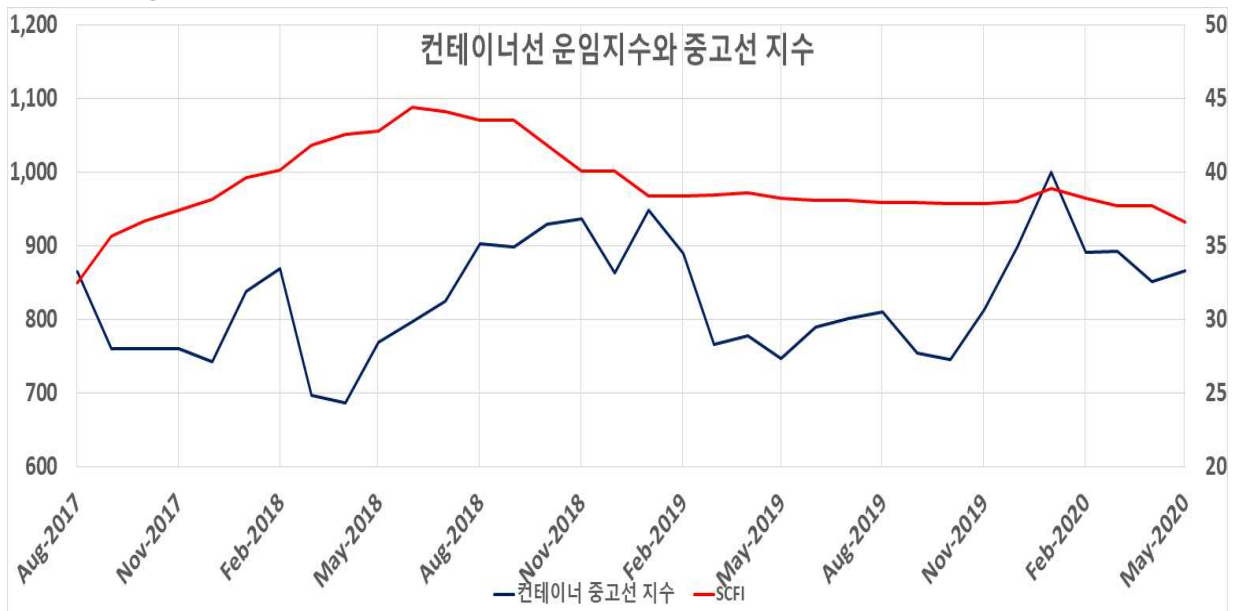
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 5월 29일 BDI는 504로 5월 22일(498) 대비 6p(1.2%) 증가. 5월 29일 중고선 지수는 20.85로 5월 22일(21.15) 대비 0.3p(1.4%) 감소하면서 17주 만에 변동했음. 코로나 바이러스로 인해 건화물 중고선 시장에서 관망이 이어지면서 건화물선 중고선가가 안정적임



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 5월 SCFI 평균은 865.89로 4월 평균(851.41) 대비 14.0p(1.6%) 상승. 작년 5월의 SCFI는 747.29임. 5월 중고선 지수는 36.59로 전주 대비 변동이 없으며, 3·4월(37.71) 대비 소폭 하락하였음. 코로나 바이러스로 컨테이너 중고선 매매는 전무한 수준임



2020년 5월(5월 1일~29일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 고시황을 보이는 유조선 선종 등의 거래가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형 (DWT)	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
건화물선	Blue Marlin I	2008	57,078	2020-05-28	4.85	Seacrest Shipping	Chinese interests
유조선	Hunter Atla*	2019	300,300	2020-05-28		SFL Corp Ltd	Clients of Hunter Tankers
유조선	Hunter Laga*	2019	299,995	2020-05-28		SFL Corp Ltd	Clients of Hunter Tankers
유조선	Hunter Saga*	2019	299,995	2020-05-28		SFL Corp Ltd	Clients of Hunter Tankers
건화물선	LM Selene	2009	93,258	2020-05-26	9.00	Liberty Di Nav	German interests
화학제품선	Marit	2001	22,820	2020-05-26		Marinvest	Undisclosed interests
유조선	Torm Kristina	1999	105,002	2020-05-26	10.00	TORM A/S	Undisclosed interests
연근해선	Bridgewater 80	2004	6,000 (HP)	2020-05-22	1.85	Kim Heng Marine&Oil	Undisclosed interests
건화물선	Cape Baltic	2005	177,536	2020-05-22	10.50	Celeste Holding	Indonesian interests
건화물선	Evolution	1995	23,569	2020-05-22	1.34	Beta Maritime	Undisclosed interests
연근해선	N/B Xin Yue Feng XYF127*	2020	7,200 (HP)	2020-05-22		Xin Yue Feng S.B.	Saudi Arabian interests
연근해선	N/B Xin Yue Feng XYF128*	2020	6,400 (HP)	2020-05-22		Xin Yue Feng S.B.	Saudi Arabian interests
유조선	Amazon Gladiator	2001	72,910	2020-05-21	9.00	Sun Enterprises	Clients of Peninsular
연근해선	Salveritas*	2007	12,240 (HP)	2020-05-21		POSH	Clients of Kim Heng Marine
연근해선	Salviceroys*	2007	12,240 (HP)	2020-05-21		POSH	Clients of Kim Heng Marine
건화물선	Zhong Chang 288	2012	41,541	2020-05-20	10.85	Huarong Financial	Chinese interests
유조선	Chemtrans Nova	2006	73,870	2020-05-19	11.60	Chemikalien Seetrans	Undisclosed interests
화학제품선	Cielo di Guangzhou	2006	38,788	2020-05-19	8.80	D'Amico Soc di Nav	Undisclosed interests
건화물선	SAM Panther	2010	33,395	2020-05-19	6.90	SAM SA	Undisclosed interests
건화물선	Sharpnes*	2015	35,510	2020-05-19	26.00	Jebsens Management	Clients of Erasmus
건화물선	Swiftnes*	2015	35,510	2020-05-19		Jebsens Management	Clients of Erasmus

선종	선명	건조 년도	선형 (DWT)	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
건화물선	Trenta	2010	56,838	2020-05-15	6.90	Splosna Plovba	Indonesian interests
연근해선	N/B Guangxin GS13181*	2021	3,000	2020-05-13		Guangxin SB	Clients of Tianjin Zhihai
연근해선	N/B Guangxin GS13188*	2021	3,000	2020-05-13		Guangxin SB	Clients of Tianjin Zhihai
건화물선	Elnath	2005	76,728	2020-05-12	7.80	Niriis Shipping	Undisclosed interests
연근해선	Posh Conquest*	2010	16,315 (HP)	2020-05-12		POSH	Russian interests
연근해선	Posh Constant*	2010	16,315 (HP)	2020-05-12		POSH	Russian interests
연근해선	Britoil 58	2004	4,200 (HP)	2020-05-11		Britoil 연근해선	Clients of Marine Capabilities
가스운반선	Cresques	2015	84,146 (cu. m.)	2020-05-07	71.50	Dorian LPG	Japanese interests
건화물선	Royal Epic	2008	56,026	2020-05-07	7.80	Tokai Kaiun	Greek interests
화학제품선	Rhino	2010	39,710	2020-05-05	15.25	Unicorn Shipping	Clients of Medcare Shipping
유조선	N/B Daewoo (DSME) 5473	2020	300,200	2020-05-04	94.00	Sinkor Merchant	Clients of Thenamaris
유조선	SCF Caucasus	2002	159,173	2020-05-04	19.00	Sovcomflot JSC	Far Eastern interests
건화물선	Asia Pearl III*	2010	35,217	2020-05-01	5.20	Asia Mtime Pacific	Undisclosed interests
건화물선	Asia Pearl IV*	2010	35,220	2020-05-01	5.20	Asia Mtime Pacific	Undisclosed interests

7. 주요 해운지표 (2020.05.29)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.29)								
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(-0.5)	17.9	17.5	19.0	18.2	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	72.0	(-1)	74.0	72.0	77.0	76.0	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(-0.5)	8.5	8.5	9.0	8.9	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(05.29)								
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.9	25.8	27.0	26.6	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	89.0	(-1)	90.0	89.0	92.0	91.4	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.25	(-)	30.45	30.3	31.5	31.0	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(05.29)								
380 CST	Rotterdam	191.5	(4.0)	164.3	124.8	303.8	224.3	245.8	443.5	348.9
	Singapore	201.8	(-15.3)	184.5	157.8	388.0	255.3	306.5	511.5	402.5
	Korea	271.75	(20.5)	230.9	196.3	426.5	308.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	224.3	(-9.0)	207.8	181.8	436.8	288.4	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	239.3	(-8.0)	215.3	179.0	585.3	343.1	493.8	548.3	518.9
	Singapore	270.3	(-13.5)	257.3	219.8	726.3	405.7	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	281.3	(0.5)	254.5	214.8	722.3	411.7	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(05.29)								
철광석	국제價	101.1	(4.8)	91.6	71.7	101.1	88.3	72.3	127.2	93.3
	중국産	119.4	(1.3)	116.1	108.3	122.0	116.2	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	67.4	(1.4)	65.0	63.5	74.3	69.0	72.0	83.1	77.0
	중국産	88.5	(0.6)	86.5	84.7	94.9	89.7	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	140.4	(-5.8)	142.8	134.6	204.2	176.6	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	133.4	(-0.1)	126.8	112.7	134.4	125.9	120.9	187.3	153.2
	중국産	191.0	(-0.1)	196.1	190.0	219.2	210.3	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	840.8	(7.5)	842.5	821.8	946.0	872.0	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	520.8	(12.0)	513.2	497.0	581.5	540.7	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		2월	3월	4월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,787	7,629	5,667	30,546	95,248	100,114	87,449
	수입	4,368	4,971	4,135	18,634	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	7,054	8,664	6,150	28,768	84,260	89,921	82,296
	수입	6,331	6,348	5,912	25,095	60,199	69,712	66,889
EU	수출	3,813	5,069	3,973	17,071	53,140	57,676	48,445
	수입	4,249	5,444	4,558	18,570	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	11,114	12,855	11,401	47,089	169,587	189,936	149,584
	수입	7,562	11,209	11,132	41,510	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