

# KMI

## 주간해운시장포커스

■ 발간년월 2020년 6월 5주    ■ 발 행 인 장영태

■ 감 수 윤희성

■ 자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	09
IV. 컨테이너	17
V. 탱커	19
VI. 중고선 시장	23
VII. 주요 해운지표	26

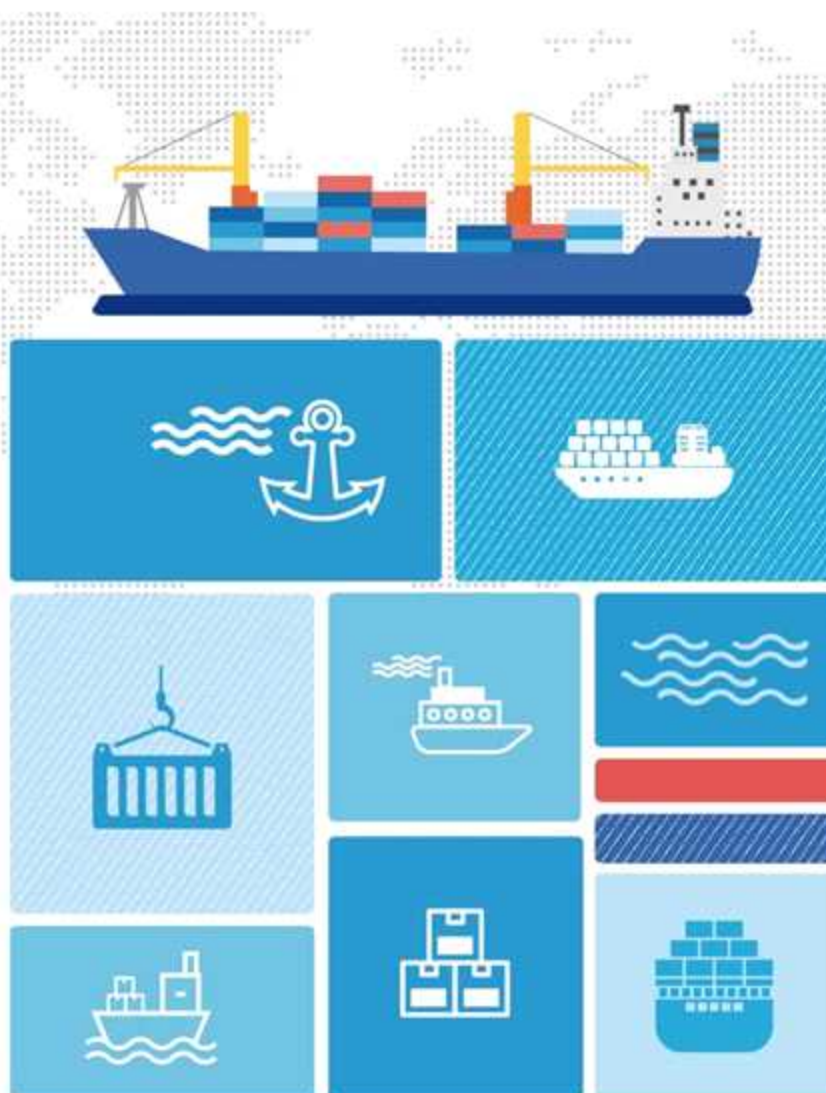
고병욱 해운빅데이터연구 센터장  
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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 이슈

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

# 코로나 충격과 컨테이너 해운시장의 디커플링

## I 코로나-19의 컨테이너 해운시장에 대한 영향

코로나-19의 확산은 글로벌 경제의 위축을 야기했고, 경기위축에 따른 컨테이너 물동량 감소가 이어졌음. 3월 이후 미국, EU 등의 주요 국가들이 코로나-19 확산을 막기 위해 봉쇄조치(lock-down)를 취하면서 이러한 우려가 현실화 되었고, 주요 해운시장 분석기관들은 올해 컨테이너 해상물동량이 10% 이상 감소하고, 컨테이너 선사들의 손실이 수십억 달러에 이를 것이라는 전망을 내 놓았음. 6월 현재까지 미국, EU, 남미 국가들에서는 코로나-19 확산 속도가 줄어 들지 않고 있는 가운데, 컨테이너 해상물동량 감소폭은 처음 우려했던 수준보다는 작은 것으로 추정되고 있음

## I 컨테이너 용선과 운송 시장의 디커플링(De-coupling)

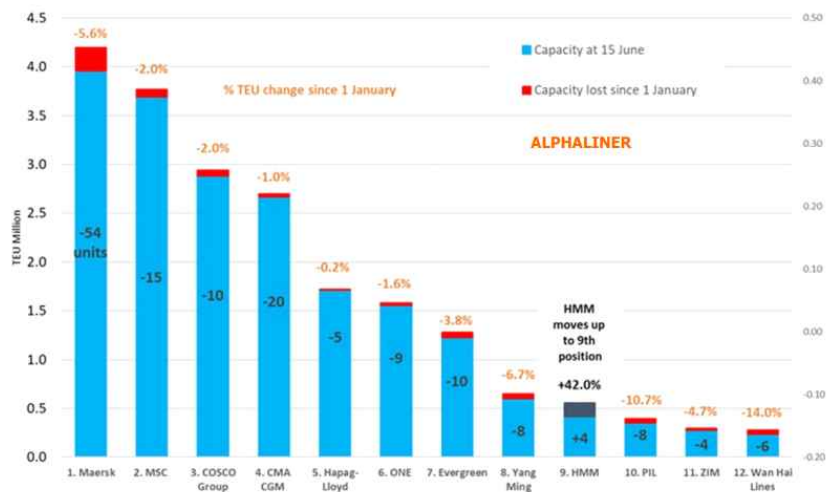
최근 Sea-Intelligence社は 코로나-19 확산에 따른 물동량 감소에도 불구하고 글로벌 컨테이너 운항선사들이 올해 90억 달러에 달하는 흑자를 기록할 것이라는 전망을 밝힘. 이는 운항선사들이 물동량 감소에 선제적으로 임시결항/결편을 통해 공급을 조절하면서 운임이 하락하지 않고 오히려 전년 동기 대비 상승한 것에 기인하는 것임. 예를 들어, Drewry가 발표하는 World Container Index를 기준으로 올해 40피트 컨테이너 한 박스의 운임이 평균 1,618달러로 지난해 동기 대비 229 달러 높음

이 같은 컨테이너 운송시장의 양호한 수익성과는 달리, 중소형 컨테이너선 용선시장에서는 용선료가 떨어지면서 선박공급을 담당하는 컨테이너선 대선사업자들이 어려움을 겪고 있음. 지난 4월 노르웨이 Songa Container社가 유동성 위기에 빠졌다고 알려졌고, 최근에는 독일 MPC Container Ships社가 부도위기에 이르렀다고 알려짐. 두 선사 모두 컨테이너선을 직접 운항하지 않고, 중소형 컨테이너선의 대선을 전문으로 한다는 점에서 공통점이 있음. 이 같이 컨테이너 운항선사와 대선선사의 희비가 교차하는 것은 물동량 감소로 운항선사들이 불필요해진 용선 선박을 우선적으로 반선하고 자사선을 중심으로 선대를 운영하기 때문임

## I 시사점

컨테이너 해운시장의 디커플링 현상은 해운금융과 신용위험 관리에 대한 시사점을 주고 있음. 우선 경기위축에 따른 물동량 감소가 바로 컨테이너선 운항선사의 수익악화로 이어지지 않을 수 있다는 사실에 유념해야 함. 2008년 글로벌 금융위기 직후에는 물동량 감소에 선사들이 화물확보를 위한 운임인하 전략을 취하면서 물동량과 운임이 동시에 줄어들어 선사들의 수익성이 크게 악화된 바가 있음. 그러나 금번 코로나-19 사태에는 선사들이 줄어든 물동량에도 불구하고 운임치킨게임을 자제하면서 어느 정도 수익을 낼 것으로 기대되고 있음. 즉 유사한 경기위축에도 불구하고 서로 다른 결과가 나타날 수 있다는 것임. 따라서 해운금융기관은 경기위축에 따른 선사들의 수익성 악화 우려에 대해 일률적으로 자금회수 등의 조치를 취하는 신용위험 관리를 지양할 필요가 있음. 성급한 자금회수 조치는 선사의 사업자산인 선박과 터미널의 혈값 매각으로 이어져 해운금융 시장에서 선사와 채권자가 모두에게 손실이 되는 결과를 야기할 수 있음. 오히려 잠재적 경쟁력을 갖춘 선사들이 물동량 감소 충격에 따른 매출감소로 유동성 위기에 빠지지 않도록 원리금 상환을 유예하고 긴급자금을 지원하는 경기역행적 신용위험 관리가 선사와 채권자 모두에게 이익이 될 수 있다는 점을 깊이 유념할 필요가 있음

## 2. 주간 뉴스



### ■ HMM을 제외한 상위 12개 선사 선대 규모 축소

- 알파라이너 자료에 따르면 2020년 상반기 상위 12개 컨테이너 선사의 공급량은 대부분 감소함
  - HMM은 초대형선의 인도와 2M으로부터 반환된 선박으로 인해 총선대가 42.0% 증가하였으나 Wan hai(-14.0%), PIL(-10.7%)은 감소세가 큰 것으로 조사됨
  - 머스크는 23.6만TEU의 감소를 기록하여 공급량이 가장 크게 축소된 것으로 나타났으며 시장점유율도 17.8%에서 16.6%로 하락함
  - 선대축소는 대부분 용선 반환을 통해 이루어진 것으로 추정되며 머스크의 경우 올 초 393척을 용선을 통해 보유하고 있었으나 55척을 반환한 것으로 알려짐

Alphaliner weekly 25

최건우 전문연구원

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



## 2. 주간 뉴스

### I 선사들의 연료효율성 향상 시도는 계속

- 선사들의 선박 연료효율성 향상을 위한 노력은 지속되나 최근의 낮은 연료유가는 신기술 개발 추진의 제약으로 작용
  - 선사들은 한 개의 기술만으로 탈탄소화를 달성하기보다는 여러 개의 대안을 검토함. 또한, 완전한 탈탄소화는 단기간에 이루어질 수 없기 때문에 선박 효율성 향상에 주력
  - 현재 대안으로 검토되는 방안 중 하나가 플레트너 로터스(flettner rotors)임. 동 시설은 큰 원통형 돛과 유사하며 현재 머스크의 탱커선인 'Pelican'에 장착 운영됨
  - 약 1년 동안 운항한 결과 연료량은 8.2%, 이산화탄소는 1,400톤의 절감효과가 있는 것으로 분석됨. 동 선박의 운항은 대부분 태평양에서 이루어졌으나 바람이 강한 대서양에서 연료 절감효과가 20%에 달할 것으로 추정됨
  - 동 설비의 투자 회수기간은 약 4~9년 소요되는 것으로 추정되고 있으나 최근의 연료유가 하락은 회수기간의 지연뿐만 아니라 연료효율성 향상을 위한 선사들의 신기술 도입 의지를 약화시킬 수 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132808/Fuelsaving-technologies-struggle-to-excite-shipping>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

### I 케이프선 운임 급등, 일시적인 현상으로 해석

- 케이프선 운임이 최근 급등하고 있음. 전문가들은 공통적으로 이러한 급등의 원인이 중국의 철광석 수요, 발레사의 성약 활동, 호주 철광석 수출량 증가 때문으로 보고 있음
- 대다수 전문가들은 케이프선 운임 급등을 단기적인 현상으로 평가하고 있으며, 6개월 이내에 거품이 사라질 것이라는 전망이 우세함
  - 특히, 로이즈리스트는 전문가 인터뷰를 통해 4분기 케이프선 운임은 20,000달러/일 이하로 떨어질 것이라고 밝힘
- 중국의 철강 수요 회복이 현재 운임 급등의 가장 큰 원인으로 꼽히나, 철강 수요 증가로 이어진 철광석 수입량증가세가 장기화될 가능성은 낮다는 주장임
  - 중국철강협회(China Iron and Steel Association)가 중국의 조강 생산 능력이 회복추세를 보이고 있다고 발표함. 특히 건설 부문과 자동차 제조 부문의 경기가 살아나면서, 철강에 대한 수요가 증가하고 있다고 설명함
  - 동협회는 중국의 철광석 항만 재고량은 현재의 철강수요를 충족시키기에 부족한 것으로 보이며, 철광석 수입량이 증가할 것이라고 보고 있으나, 이는 단기간에 그칠 것이라는 전망을 내놓음
- 전문가들은 시장이 여전히 브라질 철광석 생산능력의 회복여부에 대해 의문을 제기하고 있다고 주장함. 만약 브라질의 철광석 생산능력이 회복되지 못한다면 이는 철광석 공급 차질을 초래해 운임에 부정적인 영향을 미친다는 설명임
- 향후 6개월 이내에 운임에 대한 거품 현상은 사라질 것이며, 운임은 점진적으로 회복할 것이라고 주장함

## 2. 주간 뉴스

- 중국에서는 철광석에 대한 수요가 점차적으로 살아나고 있는 것으로 판단되나, 유럽의 수요는 정상화되기까지 상당기간의 시간이 소요될 것으로 분석함
- 코로나19 이후 세계 경제 회복 양상은 L자 또는 U자형, 즉 단기간 내에 경기가 회복되지 않을 것으로 보고 있으며, 최소 2022년까지는 경기 침체현상이 지속되어 해운업에도 악영향을 미칠 것이라는 주장임

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/capesize-rates-keep-rising-amid-fixtures-standoff-firm-ore-prices/2-1-832487>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/capesize-prosperity-may-be-short-term-analysts-say/2-1-833271>(로그인 필요)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132806/Dry-bulk-rally-could-lose-steam>(로그인)

황수진 전문연구원

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

### ■ 유럽발 아시아착 백홀(Backhaul) 스팟운임 3년 만에 최고치 경신

- 유럽에서 확산되고 있는 코로나 바이러스와 이에 대응하는 컨테이너 선사들의 선대 관리로 백홀 항로 스팟운임이 3년 만에 최고치를 경신하는 등 고운임을 기록하고 있음
  - 코로나 바이러스가 진정 국면에 접어들 아시아와 달리 유럽은 확산 국면에 있으며, 이로 인해 유럽의 경제활동이 위축된 상황임
  - Drewry의 WCI(World Container Index)에 따르면 로테르담에서 상하이로 가는 스팟운임은 6월 19일 기준 FEU당 1,221달러로 작년 동일 대비 116% 상승함
  - 백홀 운임이 동 수준에 마지막으로 도달한 것은 2017년 10월이었음
  - Sea-Intelligence Maritime에 따르면 6월 중순 백홀 운임은 헤드홀(Headhaul) 운임의 74% 수준에 달하는데, 지난 8년간 백홀 운임은 헤드홀 운임의 53% 수준이었음
  - 물론 2015~2016년 백홀 운임이 헤드홀 운임과 거의 동일한 수준을 유지하기도 했지만, 이는 헤드홀 운임의 초 약세에 기인하는 것이었음
- EU에서의 코로나 바이러스 확산으로 인해 컨테이너 선사들은 유럽-아시아 항로에서 다수의 감편을 단행하고 있음
  - 선사들은 유럽-아시아 항로에서 4~8월까지 94건 이상의 서비스를 감편할 예정임
  - 용선시장에서 많은 선박량을 반원함으로써 선사들은 운임 붕괴를 피할 수 있음
  - Drewry Maritime Financial Research에 따르면 선사들은 운임 붕괴로 인한 유동성 부족 현상을 겪지 않기 위해 반선을 통해 적정 수준의 선박량을 계속적으로 유지할 것으로 전망됨

[joc.com/maritime-news/backhaul-europe-asia-spot-rates-hit-three-year-high\\_20200619.html](https://joc.com/maritime-news/backhaul-europe-asia-spot-rates-hit-three-year-high_20200619.html) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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



## 2. 주간 뉴스

### ■ MOL 코로나 바이러스로 40척의 선대를 감축. 시장 노출을 줄이는 방향으로 투자계획 재검토

- 일본 Mitsui OSK Lines(MOL)은 코로나 바이러스 대응을 위해 용선선박 위주로 40척의 선대를 감축할 계획을 발표함
  - 800척 이상의 선대를 운용하고 있는 일본 최대 선사인 MOL은 Covid-19로 인한 화물량의 유의미한 감소(significant decline)에 대응하기 위해 선대의 5%를 감축하고자 함
  - TradeWinds에 따르면 톤수 감축 선박 대부분이 용선선박으로, DWT 기준 MOL 전체 선대 중 36%가 자사선이고 나머지 64%가 용선선박임
  - 선종별로 보면 MOL 건화물선 선대의 83%가 용선선박으로 시황에 가장 많이 노출되며, 용선선박 비중이 컨테이너선 81%, 자동차운반선 52%, 유조선 28% 등임
  - Drewry는 '컨' 터미널의 악화된 실적은 2분기 수치에서 볼 수 있을 것이라고 예상했으며, 중국 물동량 감소뿐만 아니라 구미에서 발생한 봉쇄조치의 영향이 2분기 실적부터 분명해질 것이라고 덧붙였다
- MOL은 6월 22일 포스트 코로나(post-Covid-19) 시대의 물동량 전망을 부정적으로 발표하였음
  - 일례로 MOL은 철강 물동량이 2021년부터 회복되기 시작하지만, 2019년 수준으로 회복하는 것은 2022년 이후에야 가능할 것으로 전망함
  - 전 세계 철강 수요의 50%를 차지하는 중국의 수요는 견조하겠지만, 바이러스 확산에 따라 ASEAN, 유럽, 미국이 수입하는 철강 수요는 큰 폭의 하락세를 보일 것으로 전망됨
  - 식량 수요에 기반한 곡물 이동은 비교적 안정적으로 유지될 것으로 보인다고 밝혔음
  - 컨테이너 부문은 2020년 7~9월에 세계 컨테이너 물동량이 바닥을 칠 것으로 MOL은 예상하고 있음
- MOL은 또한 "세계 경제와 해상 무역에 대한 예측 결과, 가까운 미래에 해상 물동량의 현저한 감소를 피할 수 없을 것이다"라고 언급함
  - MOL은 2020년 전 선종을 망라하는 해상 물동량이 전년보다 25% 감소하고, 2022년경에 2019년 수준으로 회복될 것으로 예상함
  - 동사는 "방어적 조치가 필요하다는 생각을 바탕으로 시장 노출을 즉각 줄이고 투자계획을 재검토하겠다"고 덧붙였다

tradewindsnews.com/finance/mitsui-osk-lines-to-cut-40-vessels-from-fleet-due-to-virus/2-1-830792 (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### ■ 2020년 컨테이너 선사들의 실적은 코로나 바이러스에도 불구하고 고운임으로 선방 전망

- 코로나 바이러스 확산 초기에는 물동량 감소로 '컨' 선사의 올해 경영실적이 부정적으로 전망되었는데, 전례 없는 고운임으로 비교적 양호한 실적을 기록할 가능성이 있음
  - 연간 10%대의 '컨' 물동량 감소 전망에도 불구하고 컨테이너 선사의 수익이 기존 부정적인 전망치를 뛰어넘을 수 있다는 새로운 증거가 나왔음

## 2. 주간 뉴스

- 2월 물동량 감소에 근거한 초기 추정치는 코로나 바이러스가 안정화 되는 최상의 시나리오에서 전체 컨테이너 선사들이 전년 대비 8억 달러의 손실을 볼 것으로 추정되었음
- 당시 운임 하락이 극대화 될 경우 전체 컨테이너 선사들이 전년 대비 230억 달러까지 손실을 보는 시나리오도 제기된 바 있음
- Sea-Intelligence의 6월 전망에 따르면 작년에 전체 컨테이너 선사들이 벌어들인 총 이익 59억 달러에 크게 차이가 없는 실적이 발생할 가능성이 있음
  - Sea-Intelligence의 '컨' 무역 통계에 따르면 올해 물동량이 급격히 감소했음을 확인할 수 있음
  - 1분기(1~3월) 물동량 실적은 전년 동기 대비 5%대 하락했으며, 4월에는 전년 동월 대비 16.9% 급감해 1~4월 누적은 전년 동기 대비 8.1% 하락하였음
  - 이러한 물동량 감소에도 불구하고 중국컨테이너화물지수(CCFI: China Containerised Freight Index)는 2019년 대비 7.4% 높은 수준을 기록하고 있음
  - Sea-Intelligence에 따르면 남은 기간에 7.4% 수준이 유지된다면, 올해 전체 '컨' 선사들의 이익 가감 총합은 97억 달러가 되어 작년 59억 달러를 상회할 것으로 전망됨
  - 올해 하반기에 운임이 2019년 수준으로 내려간다면, 올해 전체 '컨' 선사들의 이익 가감 총합은 45억 달러가 되어 작년 59억 달러에서 23.7% 하락할 것으로 전망됨
- Sea-Intelligence는 운임이 무너지는 하향 시나리오가 발생할 경우 '컨' 선사들의 실적이 악화될 수 있다고 언급함
  - 운임 붕괴가 발생할 단초는 보이지 않으며, 선사들의 감선을 통한 운임 고수는 코로나 바이러스로 새로이 발견된 '컨' 선사들의 핵심능력 중 하나인 것으로 평가됨

[lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132760/Box-lines-set-sights-on-a-profitable-year](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132760/Box-lines-set-sights-on-a-profitable-year) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### I 2020년 인도 예정 선박의 16%가 인도 연기. 수주절벽 현상도 발생

- Clarksons Research는 올해 코로나 바이러스로 인해 신조 인도량이 당초 예상보다 16% 감소할 것이라고 밝혔음
  - Clarksons Research에 따르면 중국 조선소 생산량이 정상화된 수준으로 돌아왔지만, 조선소들이 1~5월에 손실된 생산량을 따라잡을 수 있는지 여부는 불확실함
  - 올해 인도량은 당초 전망보다 약 16% 감소한 7,600만 DWT에 달할 것으로 전망됨
- 5월 말까지 수주된 선박은 226척에 불과해 전년 동월대비 58% 감소한 것으로 보고됐음
  - 한·중·일 조선소들은 마케팅을 하고 있지만 수주절벽의 압박감을 받고 있음
  - 카타르발 LNG 운반선은 Slot Reservation 단계로 계약서에 명시된 일자에 해당 dock을 비워 놓는 것을 약속한 것이며, 정식수주가 이루어진 것은 아님

## 2. 주간 뉴스

- 5월 31일 기준 발주잔량은 1억 7천만 DWT, 2,898척으로, 톤수 기준 지난해 이맘때보다 19% 줄었음
- Clarksons Research는 2020년 스크랩 톤수를 3,300만 DWT로 전망함
- 올해 한국 조선소로부터의 인도는 5월 31일까지 196척, 340만 CGT(Compensated Gross Tonage)로, CGT 기준 전년 동기 대비 20% 감소함
- 일본 조선소로부터의 인도는 5월 31일까지 170척, 300만 CGT로, CGT 기준 전년 동기 대비 23% 감소함
- 중국 조선소로부터의 인도는 5월 31일까지 179척, 380만 CGT로, CGT 기준 전년 동기 대비 24% 감소함
- 중국은 2·3월 가동이 중단된 이후 4월에만 48척, 100만 CGT를 인도하는 등 정상적인 조업능력 수준을 회복함

[tradewindsnews.com/shipyards/virus-disruption-to-remove-16-of-ships-from-2020-delivery-schedulesclarksons-says/2-1-831161](https://tradewindsnews.com/shipyards/virus-disruption-to-remove-16-of-ships-from-2020-delivery-schedulesclarksons-says/2-1-831161) (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	혼조세	상승 유력
시계열 모형	상승 기대	상승 기대	상승 기대

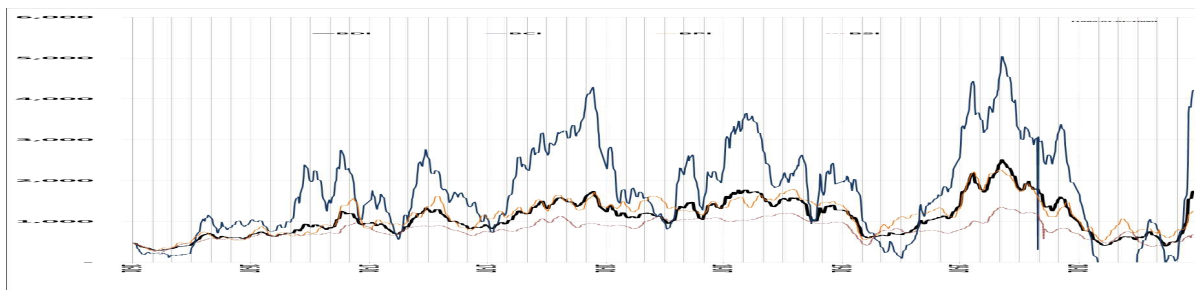
주 - 1) "상승(하락) 유력"은 90% 이상 상승(하락) 확률, "상승(하락) 기대"는 65%-90% 상승(하락) 확률, "혼조세"는 상승(하락) 확률이 50% 내외  
 2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

##### 건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 <sup>3)</sup>			2019년		
				최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(06.26)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,673	(402)	393	1,749	667	595	2,518	1,355
	케이프(5TC)8	27,946	(8,364)	1,992	29,641	6,796	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	9,788	(1,857)	3,345	9,970	5,832	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	7,099	(405)	3,915	8,011	5,697	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	4,864	(615)	2,142	6,410	3,890	4,198	10,067	7,188
	케이프	18,250	(1,125)	10,125	18,250	13,553	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)	파나마스	12,250	(250)	9,625	12,675	11,036	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,000	(-)	8,250	10,188	9,398	9,500	12,500	10,857
	핸디	8,750	(-)	8,000	9,625	8,880	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(06.26)							
		2020년 7월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	24,165	(3,167)	20,304	(1,631)	13,293	(-59)	13,578	(-63)
	파나마스(4TC)	10,950	(-50)	10,874	(-34)	9,544	(-18)	9,225	(-11)
	수프라막스(6TC)	8,328	(-225)	9,136	(-116)	8,918	(-32)	8,821	(-47)
	핸디(6TC)	5,500	(25)	5,875	(23)	6,638	(-12)	6,563	(-6)

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

##### 건화물선 운임 지수



자료: 클락슨, 볼틱

### 3. 건화물선 - 주간 동향

#### 2) 자난주 동향

##### ■ 케이프선 운임 급등

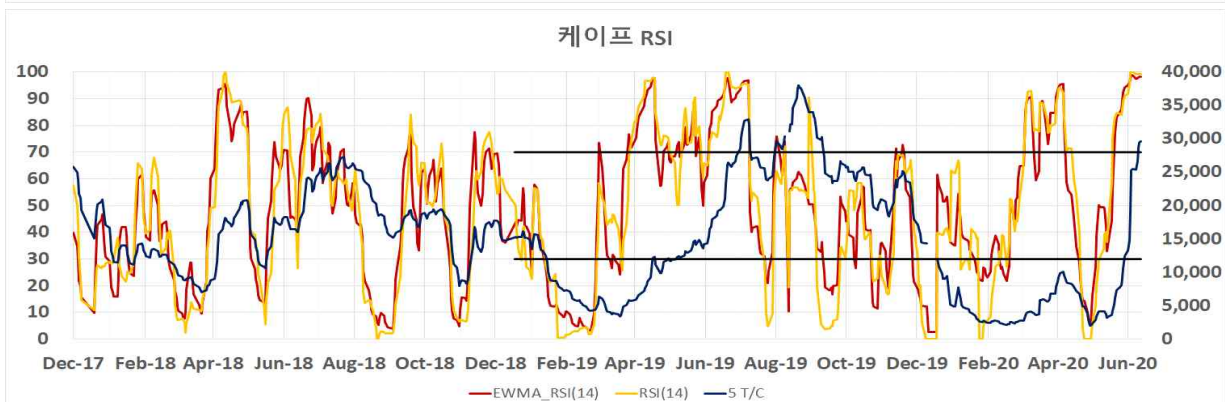
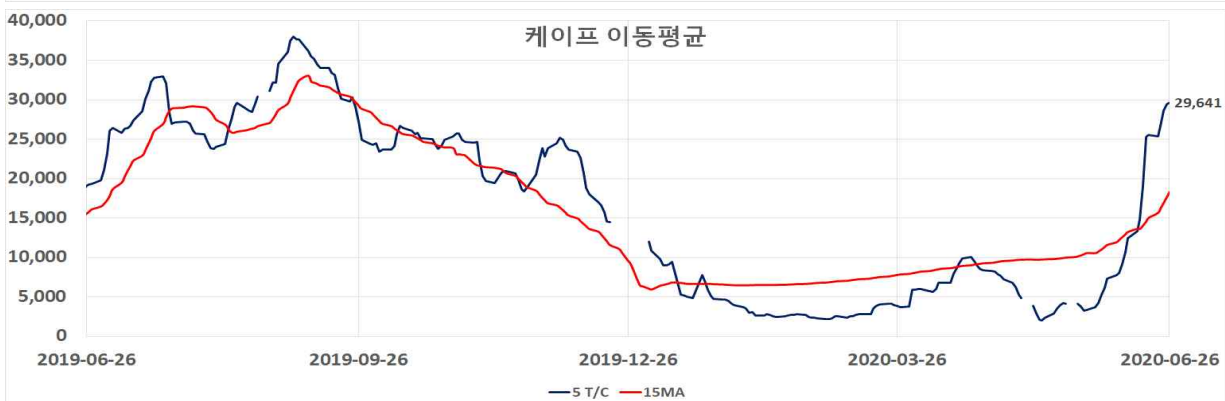
케이프선 주간평균 스팟운임은 27,946달러/일로 전주대비 42.7% 상승함. 한 주 내내 BEP 이상의 운임 수준을 기록함. 최근 대서양 수역에서 선박 부족현상이 나타나고 있으며, 철광석 가격이 톤당 100달러 대를 기록하면서 물량이 시장에 쏟아지고 있는 것이 운임 상승의 원인으로 분석됨. 올해 1월부터 5월까지 철광석의 톤당 평균 가격은 87.80달러였으며, 6월에 들어서면서 평균 102달러/톤을 기록 중임. 또한, 중국의 철광석 수요 증가가 운임 급등의 원인이라는 것이 전문가들의 지배적인 의견임. 중국의 철강 생산 능력이 회복되고 있으나, 항만 철광석 재고량이 부족해 철광석 수입량이 늘어나고 있음. 6월 4주 중국 항만 철광석 재고량은 1억 671만 톤이며, 이는 전년 동월 대비 9.7% 감소한 수준이며, 2019년 항만 철광석 재고량(1억 2,882만 톤)의 83% 수준에 불과함. 항만 재고 구축을 위해 중국이 호주산과 함께 브라질산 철광석 수입량을 늘리고 있어 운임이 급등하고 있는 것으로 보임. 참고로, 브라질의 6월 1주 ~ 3주까지 철광석 수출량은 2,110만 톤으로 5월(2,157만 톤)과 비슷함. 올해 케이프선의 FFA 3분기 가격은 20,304달러/일, 4분기 가격은 16,338달러/일을 기록함. FFA 가격 변화로 볼 때, 시장은 현재 운임 급등을 단기적 현상으로 보고 있는 것으로 해석됨. 파나마선 주간평균운임은 9,788달러/일로 전주대비 23.4% 상승함. 주간평균운임은 전주대비 큰 폭으로 상승한 것으로 나타났지만, 상승세는 전주대비 둔화된 것으로 나타남. 대서양 수역에서의 선박 부족 현상이 이번주에도 나타나고 있으며, USG지역을 중심으로 선박에 대한 수요가 증가하고 있는 것으로 나타남. 특히, 인도네시아에서 석탄 수출이 늘고 있는 것도 운임 상승의 원인임. 다만, 중국 연휴기간(6월 25일~27일)의 영향으로 운임 상승이 제한된 것으로 분석됨. 수프라맥스선 주간평균운임은 7,099달러/일로 전주대비 6.1% 상승함. 대서양 수역에서의 선박 부족현상으로 운임에 긍정적으로 작용하고 있음

##### ■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

이번주 파나마선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상되며, 케이프선과 수프라맥스선 운임은 상승할 것으로 예측됨

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

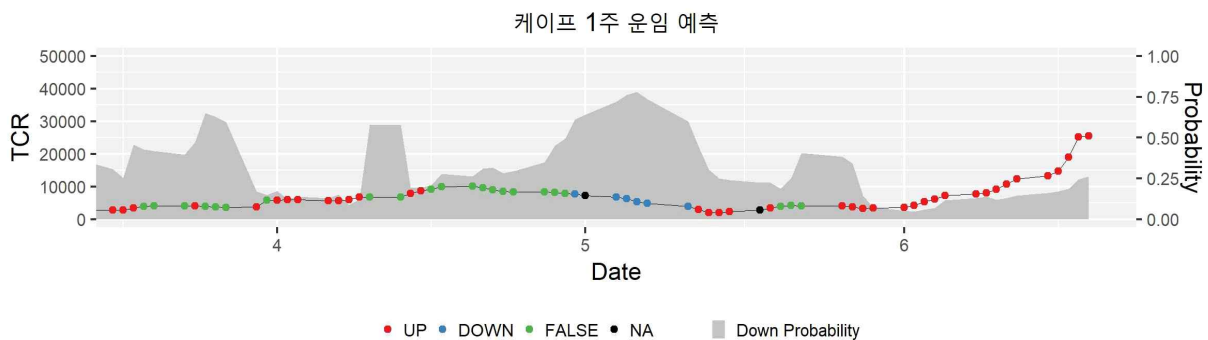
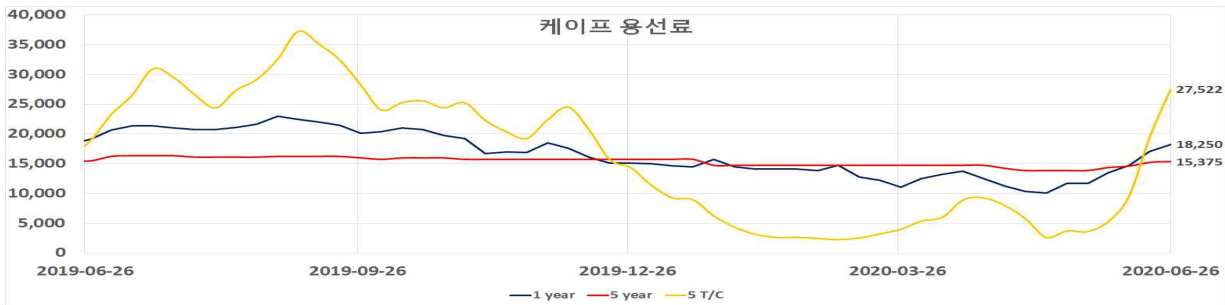
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 가파른 상승세를 보임
- (케이프 RSI) RSI가 100선에 근접해 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 보임



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 올해 들어 처음으로 운임의 정배열(스팟운임, 단기용선료, 장기용선료 순으로 높음)이 나타남
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선과 파나마스선 운임차가 커짐
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

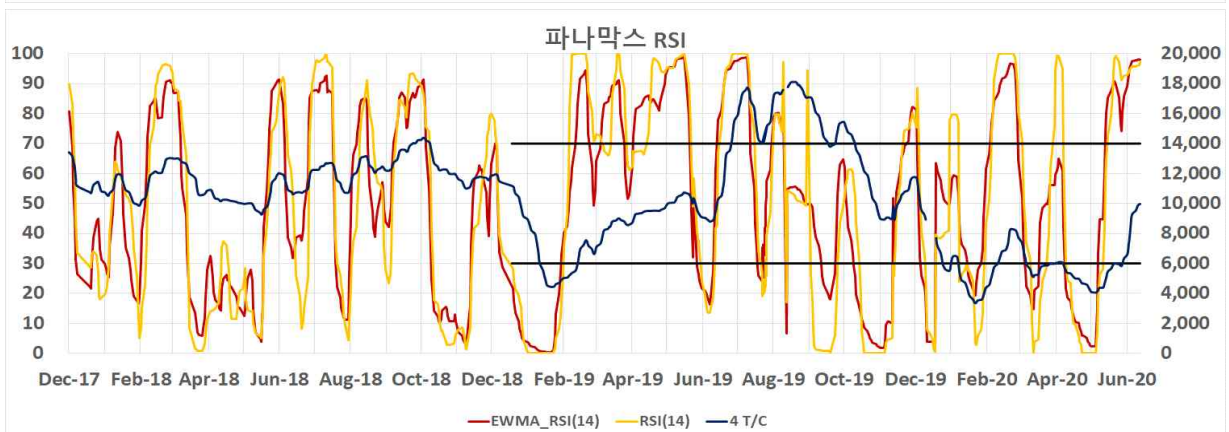
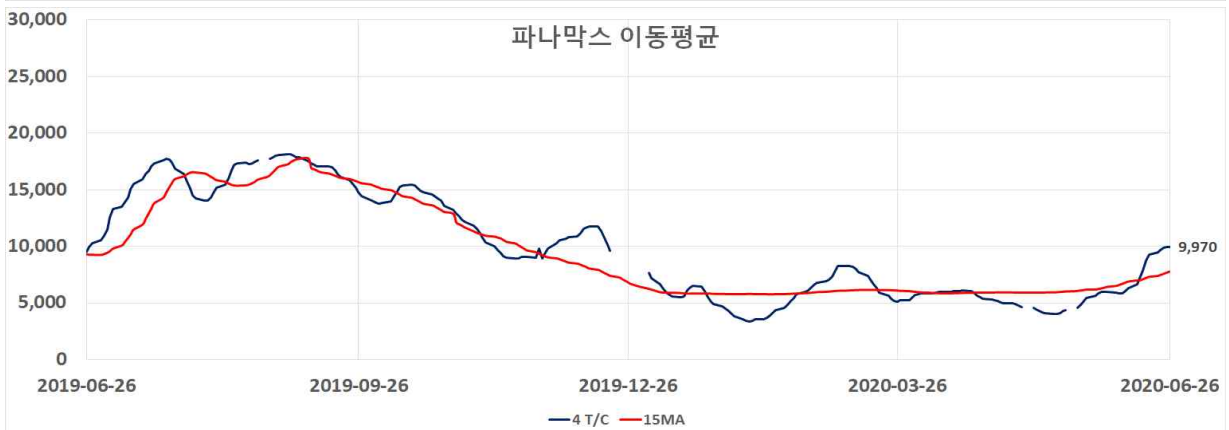
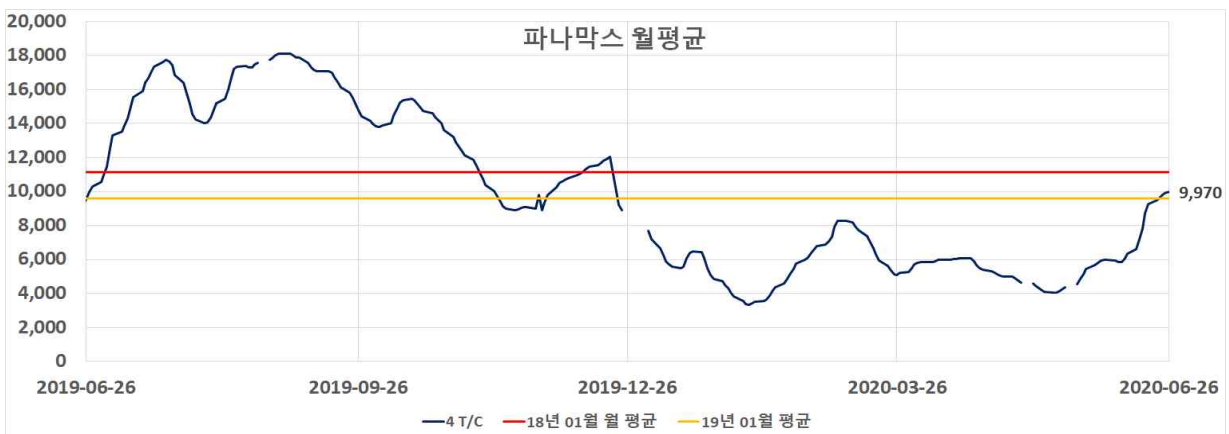


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측확률(%)	
		상승	하락
건화물선 시장(현물)			
케이프	06.22 ~ 06.29	76.11	23.89
	06.23 ~ 06.30	75.12	24.88
	06.24 ~ 07.01	73.82	26.18
	06.25 ~ 07.02	68.4	31.6
	06.26 ~ 07.03	61.46	38.54
	6월 4주 ~ 7월 1주	70.98	29.02

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 완만한 상승세가 지속됨
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향돌파한 후, 100선에 근접해 상승을 멈춤
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 소폭 하락할 것으로 예상됨

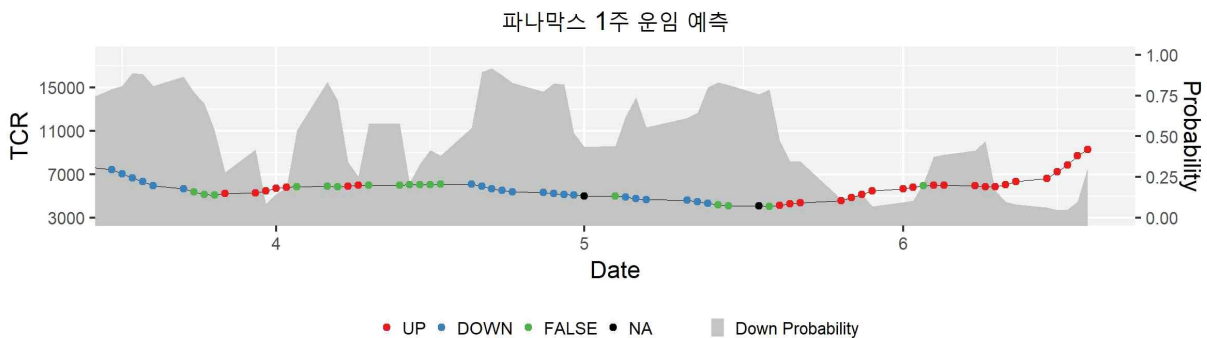
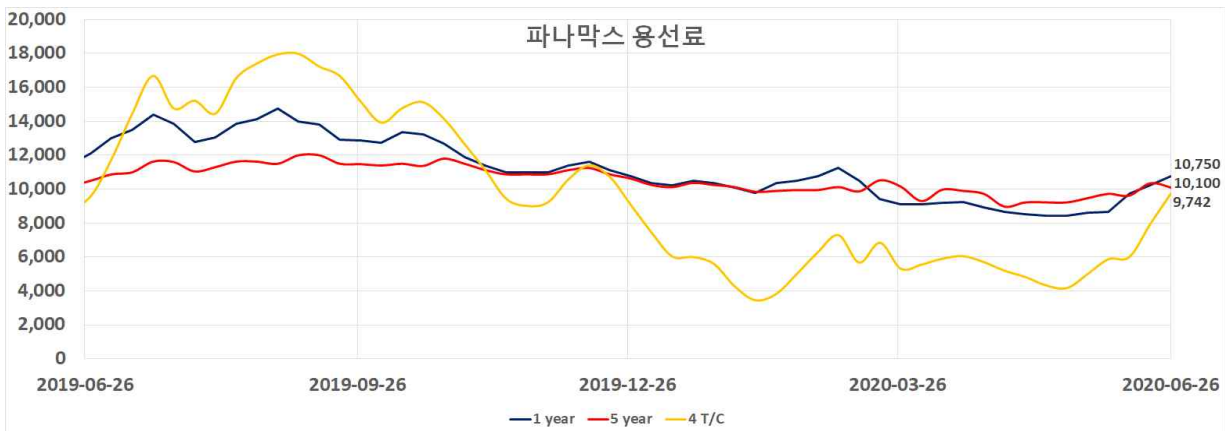


- \* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- \* EWMA\_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 장단기용선료와 스팟운임간의 차이가 점차 줄어들고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 이번주 파나마스선 운임은 보험세를 보일 것으로 예상됨

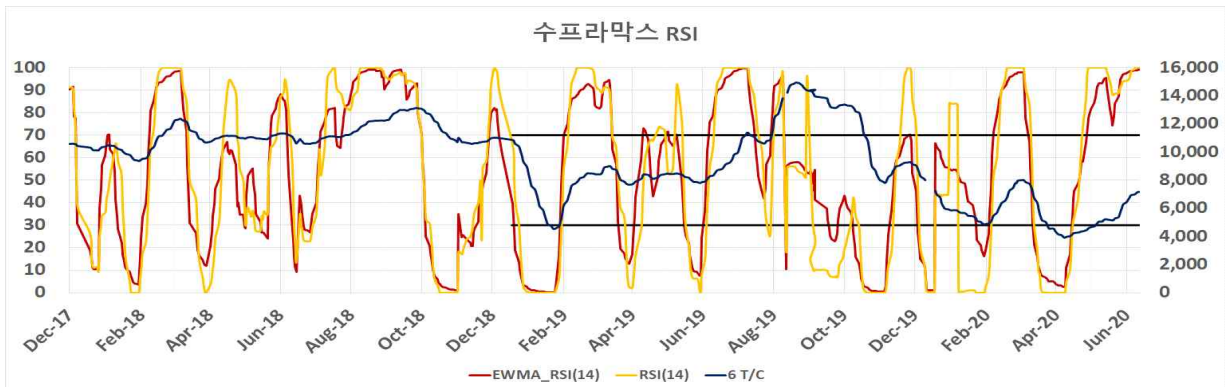
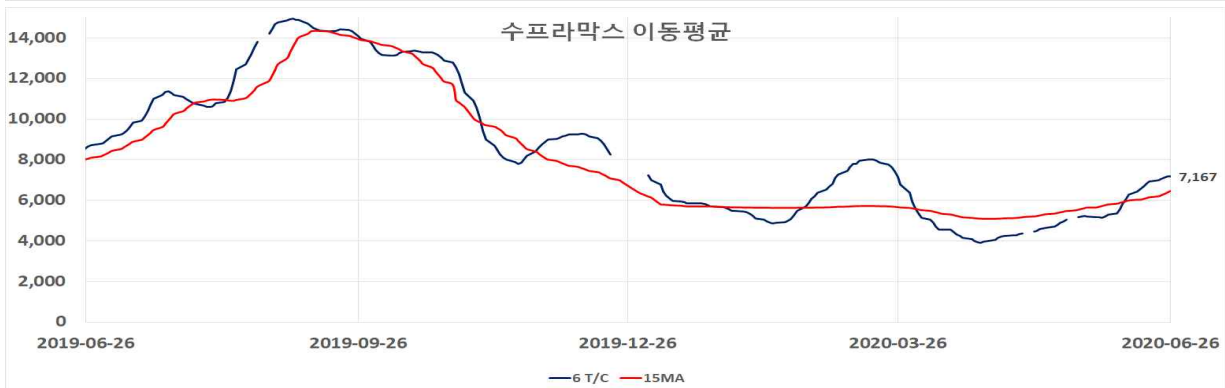
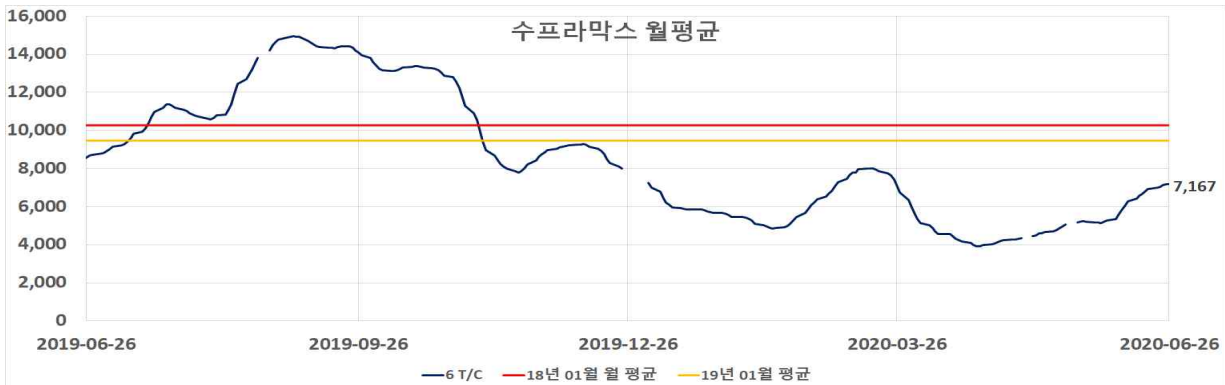


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	06.22	06.29	74.96	25.04
	06.23	06.30	54.97	45.03
	06.24	07.01	62.57	37.43
	06.25	07.02	45.77	54.23
	06.26	07.03	45.06	54.94
	6월 4주	7월 1주	56.66	43.34

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

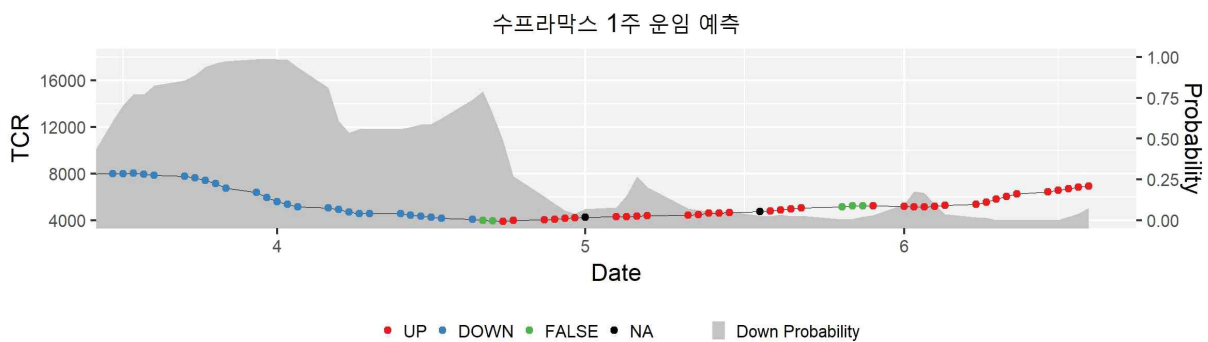
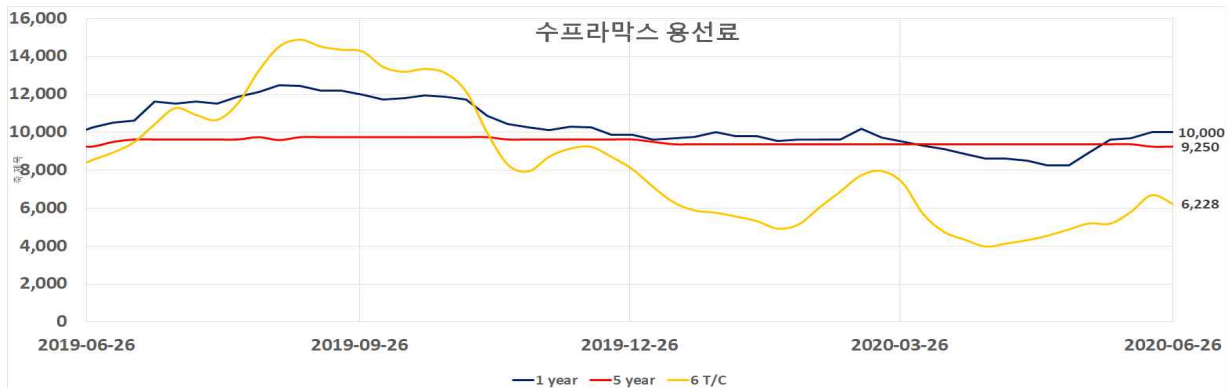
- (수프라막스 이동평균) 완만한 상승세가 이어지고 있음
- (수프라막스 RSI) RSI가 100선에 근접해 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 횡보할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 장기용선료를 상회함. 반면 스팟운임은 여전히 장단기용선료보다 낮은 수준을 기록함
- (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
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	06.22	06.29	93.24	6.76
	06.23	06.30	89.65	10.35
	06.24	07.01	84.89	15.11
	06.25	07.02	73.04	26.96
	06.26	07.03	67.94	32.06
	6월 4주	7월 1주	81.75	18.25

## 4. 컨테이너 - 주간 동향

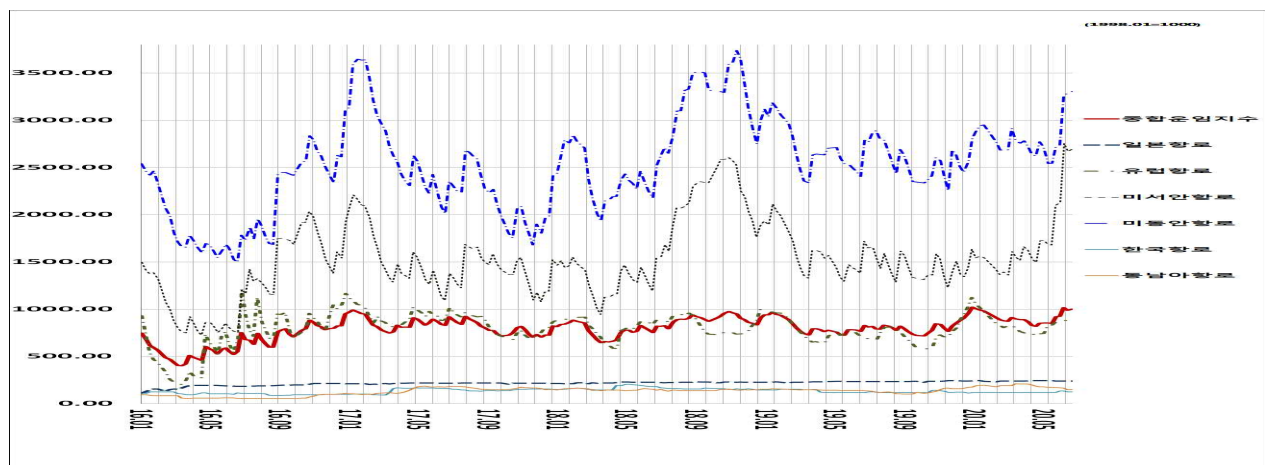
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 12.51 상승한 1,001.33을 기록함

일주일만에 컨테이너 운임지수가 1,000대로 회복함. 계절적으로 25주차 컨테이너 운임은 상승하는 기간으로 과거의 운임 패턴과 유사함. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 4달러/TEU 상승한 890달러를 기록했으며 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 23달러 상승한 2,692달러/FEU를 기록함. 유럽에 비해 북미의 수요 회복이 예상보다 커 동 항로 운임은 높은 수준을 유지하고 있으며 북미항로보다 유럽항로에 대한 임시결항이 더 큰 것으로 나타남.

로이즈리스트는 다양한 시나리오를 검토한 결과 내년 초까지 컨테이너 수요의 급격한 반등을 기대하기는 어려울 것으로 전망함. 이미 성수기 요율에 대한 할인이 이뤄지고 있으며 특히 아시아-유럽 서비스의 경우 향후 8-12주 동안 대규모의 공급 축소가 이뤄질 예정임. 크리스마스 수요가 향후 시장 전망의 척도로 작용할 가능성이 높으며 과거와 유사한 수요를 기록할 경우 내년 초 급격한 반등이 가능하지만 그렇지 않는다면 내년 상반기 반등은 어려움. 코로나19로 인해 수요 회복이 계속 지연될 경우 운송시장에 참여하는 선사보다 선주사가 더 어려울 수 있음. 선사는 시장 상황이 어려울수록 자사선의 임시결항보다는 용선선박의 반납을 통해 시장상황에 대응할 가능성이 높음. 이미 올 초 대비 30% 이상 하락한 용선료 역시 선주사에게 부담으로 작용함

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)

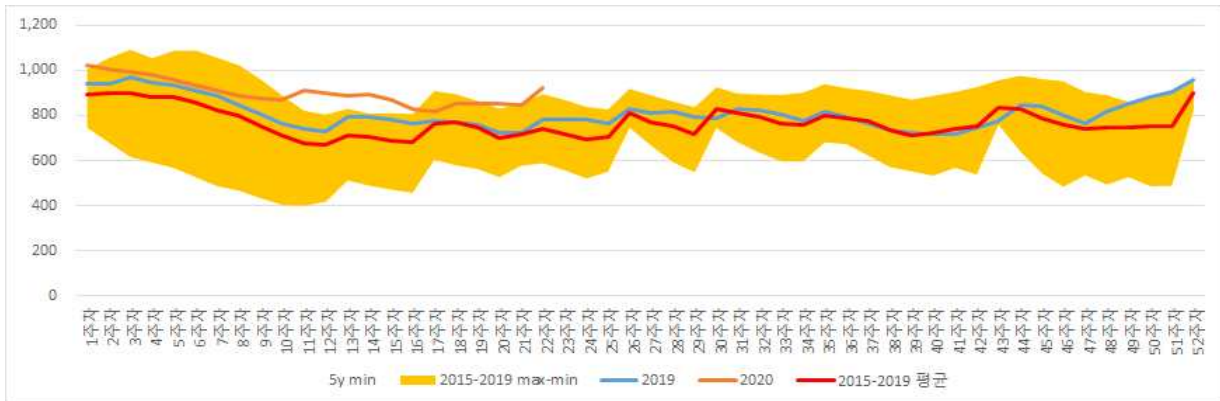


자료:상해항운교역소

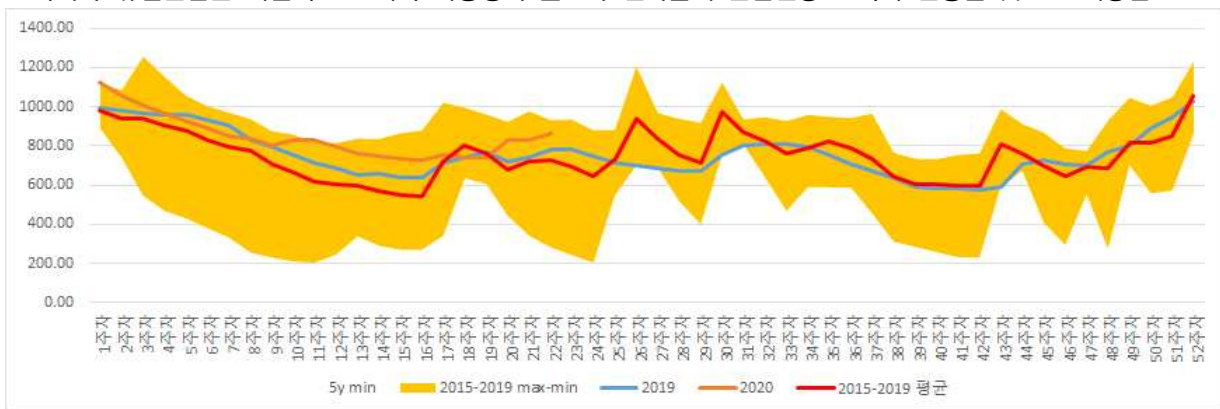
	금주	(전주비)	2020년			2019년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장		(06.26)							
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	1,001.33	(12.5)	818.16	1022.72	912.84	715.97	968.07	810.92
	유럽항로(\$/TEU)	890.0	(4.0)	725.0	1,124	848.50	580.0	1,027	759.66
	미서안항로(\$/FEU)	2,692	(23.0)	1,361	2,755	1,749.29	1,229	2,114	1,525.32
	미동안항로(\$/FEU)	3,303	(15.0)	2,542	3,303	2,813.13	2,256	3,187	2,633.67
	한국항로(\$/TEU)	124.0	(-)	116.0	134.0	120.75	112.0	153.0	128.37
	일본항로(\$/TEU)	238.0	(-)	230.0	244.0	240.13	219.0	244.0	233.38
	동남아항로(\$/TEU)	150.0	(3.0)	147.0	211.0	184.2	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)		-	(-)	497.0	773.0	663.0	591.0	807.0	709.0

## 4. 컨테이너 기술적 분석

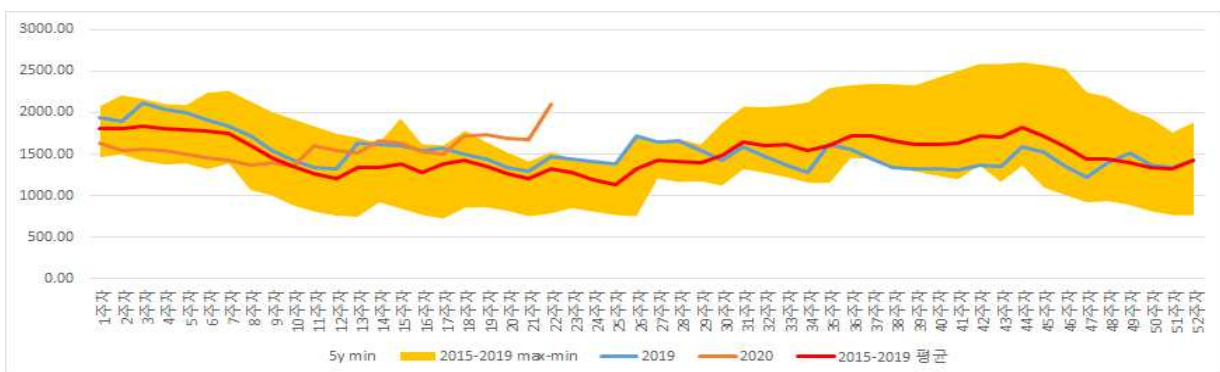
- SCFI 지수는 계절적요인에 따라 차주 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 계절적으로 하락 가능성이 높으나 선사들의 운임인상 노력이 진행될 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 예상보다 높은 수요로 운임은 높은 수준이나 점진적인 공급 확대로 운임은 약보합세를 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 추정 가능함



## 5. 탱커 - 주간 동향

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

### 16월 다섯째주 원유선 시황, 감산 영향으로 큰 폭 하락

금주 VLCC WS은 36.7로 전주(55.5) 대비 18.8p(33.8%) 감소

대형유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 시황이 급락했음. 6월 25일 기준 중동-극동 항로는 2만 2,000~2만 3,000달러로 손익분기점 약 3만 달러가 무너짐. 6월 초중반 5만 달러대를 유지했으나 주요 산유국의 협조 감산 영향이 본격화되면서 출하 화물이 대폭 감소함. 반면 부유식 저장소 감소로 용선시장에 VLCC가 투입되는 등 선박 공급량이 많아 수급 균형 악화가 두드러지고 있음

불틱거래소에 따르면 다가오는 7월의 VLCC 스팟 성약수는 6월과 거의 동일한 약 90건으로 평상시 약 150건의 60%에 그칠 가능성이 있으며, 이는 당분간 원유선 시황에서 약세가 이어질 가능성이 있음을 시사하는 것임. 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries) 가맹국과 비회원국으로 구성된 「OPEC+」는 7월에도 5-6월과 마찬가지로 일일 970만 배럴의 대규모 감산을 계속적으로 시행할 방침을 밝혔음. 감산의 영향으로 출하할 수 있는 화물 자체가 감소하고 있는 것 이외에 신종 코로나 바이러스의 영향으로 원유 소비가 약세를 보이고 있음. 한편 올해 4월에 VLCC 스팟운임이 일일 20만 달러를 넘는 등 시황이 급등하다 보니, 선사들의 VLCC 스크랩 예약이 거의 진행되지 않은 상황이라서 선박량은 계속적으로 높은 수준을 유지할 것으로 전망됨

6월 25일 불틱거래소에 따르면 한국 S-Oil의 화물을 운송하는 DHT FALCON(2006년 준공, 28만 톤)이 중동-한국에서 스팟운임 WS 34, 용선료 환산 시 일일 2만 2,000~2만 3,000달러에 성약된 것이 표면화됐음. 서아프리카-중동도 일일 2만 2,000달러에 성약된 손익분기점 이하의 저가성약이 보고됐음. 불틱거래소는 “감산이 계속 되므로, 당분간 VLCC 시황의 둔화가 예상된다”고 전망함

한편 단기 부유식 저장소로 사용되는 초대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 척수가 계속적으로 감소하고 있음. Lloyd's List에 따르면 6월 19일 부유식 저장소로 사용된 VLCC는 81척으로 6월 12일 89척보다 감소했으며, 이는 올해 최고조를 기록한 6월 5일 92척에서 2주 연속 감소한 것임. 이러한 부유식 저장소의 감소 속도는 지난 4월 유가가 21년 만에 최저치를 기록한 이후 원유선 애널리스트들이 예상한 것보다 빠른 속도이며, 세계 원유 시장의 수급전망이 재조정 될 필요가 있음을 시사함. 소규모이지만 세계 원유 소비의 반등과 함께 부유식 저장소에 저장되어 있던 원유 소비가 이루어지고 있음. Lloyd's List에 따르면 6월 19일 기준 약 2억 6,100만 배럴이 파나마식 선형의 부유식 원유선에 저장되어 있으며, 이는 6월 5일의 2억 9,200만 배럴보다 줄어든 수치임. 단기 부유식 저장소로 쓰이는 아프리카식 선형의 부유식 원유선은 6월 19일 68척으로 6월 12일 대비 3척, 5월 말의 최고조 규모 대비 21척 줄어들었음. 부유식 저장소로 쓰이는 수에즈식 선형의 부유식 원유선은 지난 주보다 5척 늘어난 61척으로 집계되었음

지난 3개월 동안 단기 부유식 저장소가 증축되면서 잉여 원유 화물이 선박에 보관되었으며, 비록 차익(arbitrage)을 목적으로 행동한 것이지만 유조선 선주사들은 결과론적으로 세계 원유 시장의 수급 붕괴를 막는데 기여했다는 평가임. Lloyd's List에 따르면 부유식 저장소에 저장되지 못하고 원유 공급이 더 풀렸을 경우 추가적인 유가 하락이 발생했을 가능성이 있음

Lloyd's List에 따르면 시황에 부정적인 재료가 있음에도 불구하고 코로나 바이러스가 진정 국면에 들어간 중국 원유 수입의 증가로 원유선 수요가 증가할 수 있음. 국제에너지기구(IEA: International Energy Association)에 따르면 월별 중국산 수입량은 이미 예년 수준을 회복했음

## 16월 다섯째주 제품선 시장, 소폭 하락

금주 MR WS은 90.3으로 전주(94.4) 대비 4.1p(4.4%) 하락

전 세계적인 석유제품 소비 감소로 제품선 약세가 이어지고 있음. EU와 북미의 석유제품 수입량이 감소하면서 한국·일본·인도 등 아시아 석유제품 출하량이 감소함. 불틱거래소가 공표하는 석유제품 메인 항로인 TC2\_37(로테르담에서 뉴욕)에서 가솔린, 나프타, 아스팔트 등을 수송하는 37,000톤 MR형 제품선의 6월 25일 스팟운임은 WS 80.3, 용선료 환산 시 일일 2만 2,000~2만 3,000달러를 기록함. TC2\_37 항로에서 4월 25일에 WS는 429.4, 용선료 환산 시 일일 73,827달러에 성약된 바 있어 두 달 만에 약 1/3 수준까지 하락한 것임. TC2\_37 운임선물계약(FFA: Forward Freight Agreement)은 7월 20일 86.0, 8월 20일 90.1, 9월 20일 92.1, 10월 20일 102.1, 11월 20일 104.8 등으로 제품선 시장에 코로나 바이러스 확산이 완화되면서 석유제품 소비가 증가하는 것을 기대하는 심리가 완연함

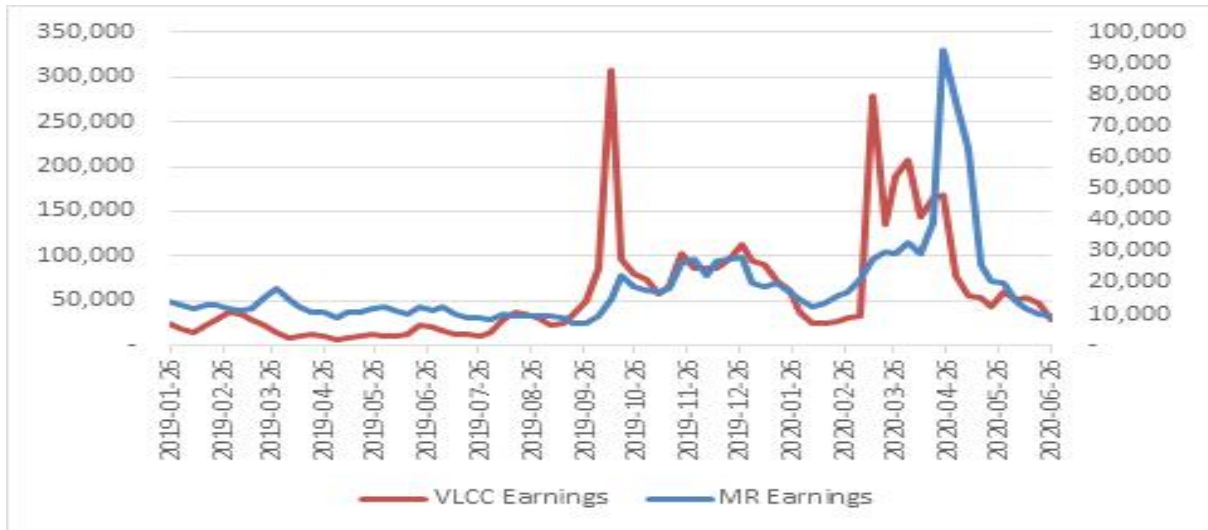
한편 수요차질로 타격을 입은 LNG 운반선 시장이 계속적으로 악화되고 있음. 세계 LNG 수출은 2019년 미국과 러시아의 기록적인 수입 확대와 호주의 수입 성장세에 힘입어 전년대비 12.7% 증가한 기록적 성장을 기록했음. 동시에 전 세계적으로 LNG 저장 수준 또한 증가하면서 2019년 LNG 운반선 시장은 초호황을 기록함

이러한 상황에서 코로나 바이러스로 인한 세계 경기 침체로 LNG 수요가 급감해 2020년 초 스팟운임 일일 9만 달러대에서 6월 상반기 기준 일일 3만 1,000달러 수준으로, LNG 운반선 운임은 연초 대비 65% 정도 하락하였음. Lloyd's List에 따르면 올해 LNG 운반선 시장이 부진한 또 다른 이유 중에 하나는 선박량 공급 과잉임. 선박 운임 재조정을 위해서는 공급 측면에서도 반등이 필요한데, LNG 선박량은 지난해 8% 성장에 이어 올해도 6월까지 이미 2% 성장했음. 세계 LNG 운반선대는 올해 연말까지 전년 대비 5% 성장할 것으로 전망되며, 내년에도 2020년 선박량 대비 11% 더 성장할 것으로 전망되고 있음

Lloyd's List에 따르면 LNG라는 대형 상품시장의 침체로 인해 LNG 운반선 수주에 의존하는 조선업체들이 타격을 받고 있으며, 현재 진행 중인 LNG 운반선 매머드급 톤수 발주 성약에 대한 의구심이 제기되고 있음. 세계 조선업 관계자들에 따르면 지난 2년 동안 미국의 LNG 수입 증가는 발주 수요를 진작시키고 조선업체로의 광풍을 부채질했으나 지금은 LNG 운반선 발주가 활력을 잃은 상황임. 지난 몇 년간 급증한 LNG 운송 수요로 야기된 선박 과잉 투자는 새로운 톤수 발주를 위축시켜 신조 발주가 지연될 가능성을 높이고 있음. Lloyd's List에 따르면 일부 세계 조선업 관계자들은 카타르 정부가 한국과 중국 야드에 발주하려고 하는 100척 이상의 LNG 운반선 발주는 규모 측면에서 과장된 것이라고 의구심을 제기하고 있음. 최근 Poten & Partners는 세계 경제가 3~4개월째 코로나 바이러스로 인한 폐쇄(lockdowns)를 겪고 있는 가운데 LNG 수요가 2020년 초 전망치를 회복하려면 최대 4년이 걸릴 수 있다는 분석 결과를 발표함. 카타르 발주 규모가 축소된다면 그동안 밀린 일감을 보충하기 위해 LNG 운반선 수주에 크게 의존해온 조선사들이 타격을 받을 우려가 있음. 기업 정보에 따르면 5월 31일 기준 한국조선해양(옛 현대중공업), 삼성중공업, 대우조선해양은 2020년 310억 달러로 상정된 3사 총 수주목표의 약 9%를 달성하는 데 그쳤음

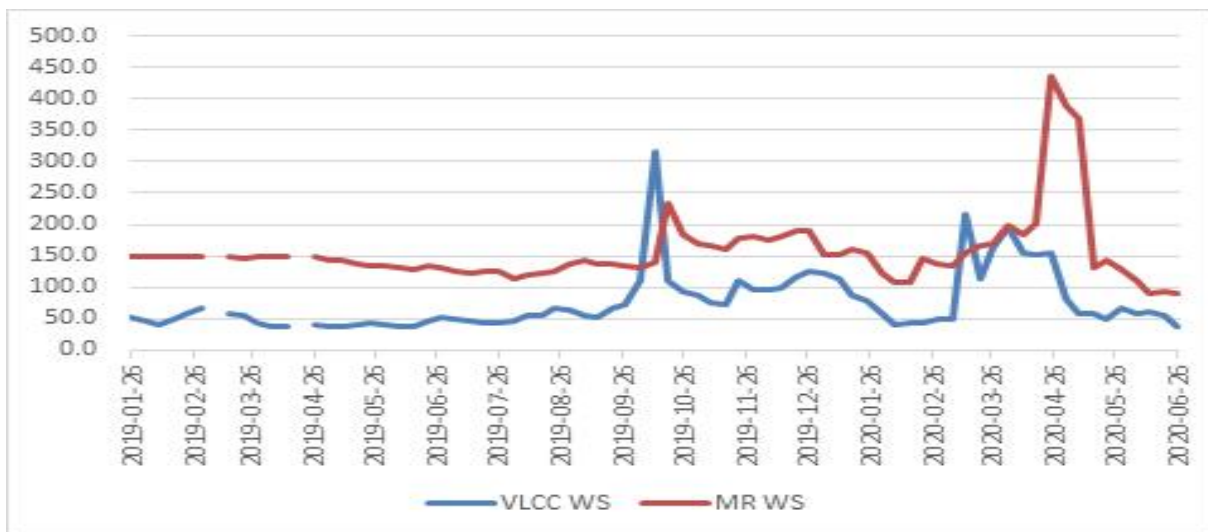
LNG 수요의 급격한 감소와 더불어 바이러스 발생은 올해 예정되었던 연산 7,000만 톤 이상의 액화 프로젝트에 대한 최종투자결정(FID: Final Investment Decisions)을 연기시켰음. 사빈 패스(Sabine Pass), 코브 포인트(Cove Point), 코퍼스 크리스티(Corpus Christi), 프리포트(Freeport), 카메론(Cameron), 엘바 아일랜드(Elba Island) 등 미국의 6개소 LNG 터미널 수출은 연초 출하량 대비 최고 60% 이상 감소했으며, 현재 LNG 소비량이 큰 폭 급감한 상황으로 실적이 개선될 기미가 보이지 않음

VLCC &amp; Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



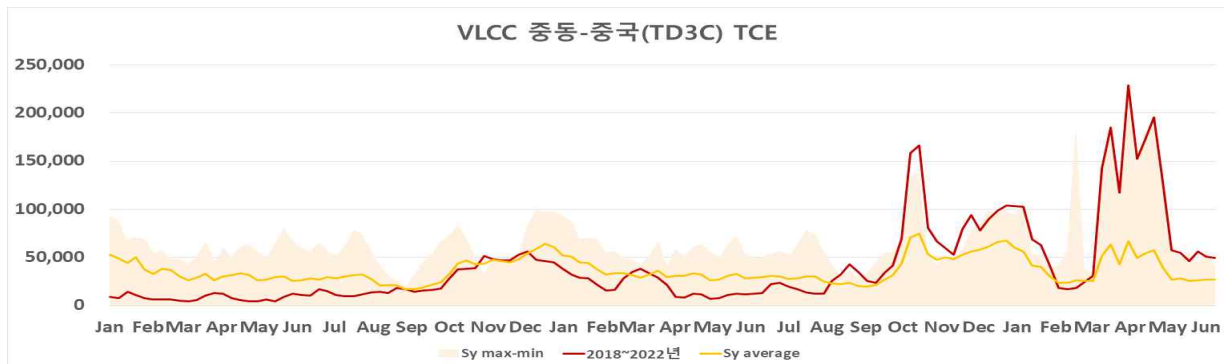
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장 (06.26)									
Average Earnings	TD3C	26,603	(-21,554)	14,755	250,354	84,449	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	9,267	(-885)	8,670	79,699	24,171	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	37,500	(-)	30,000	80,000	49,644	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	14,250	(-)	14,250	20,000	15,923	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	36.7	(-18.8)	36.7	217.5	90.7	36.0	315.0	66.6
	MR	90.3	(-4.1)	90.3	437.2	170.1	114.2	235.0	148.0

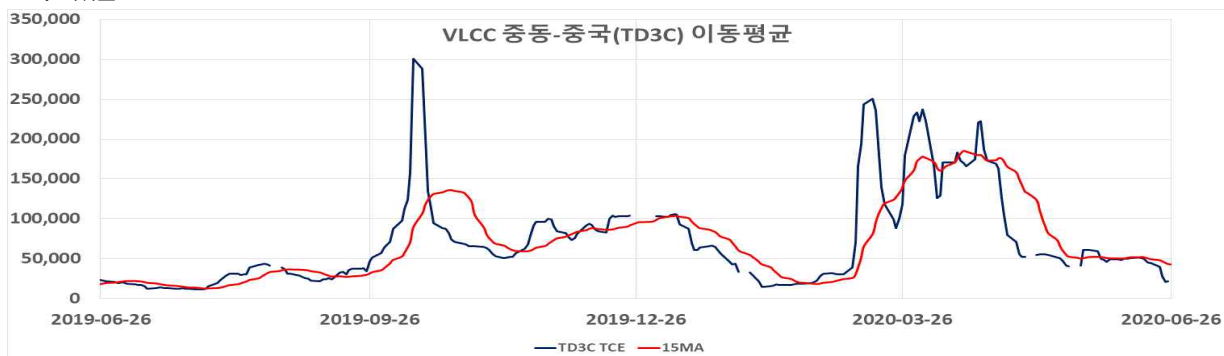
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

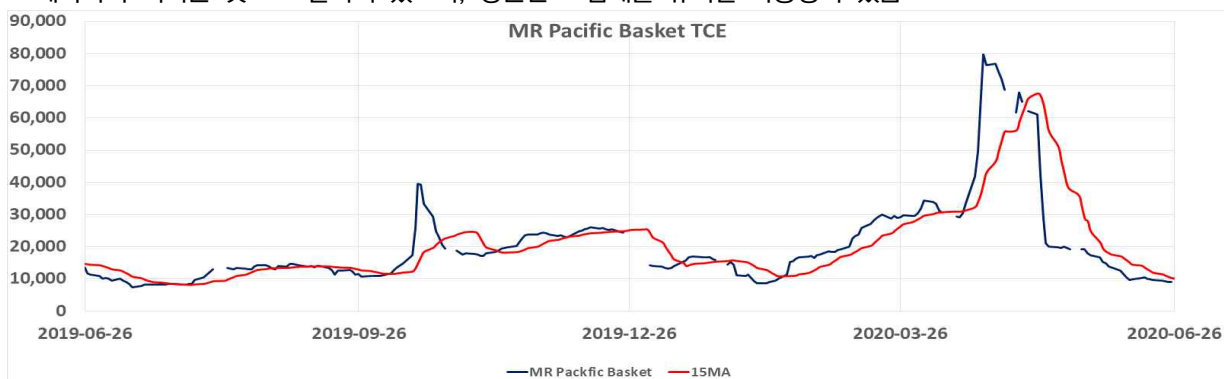
- 운임 추세선(붉은색)은 우하향하면서 저항선인 장기선(Sy average)과의 이격거리를 좁히고 있으며 쌍기형의 형태를 보이는데, 이는 추세가 하락 전환되었음을 의미함



- 수익 추세선(파란색)이 15일 이동평균선인 하향추세선을 하향 돌파하며 작은 음봉(Short Body White)이 형성됐는데, 음봉이 하락지속형 형태로 작용하므로 하락형 장세전환이 발생했거나 임박했다는 것으로 해석할 수 있음



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 점 십자형(Pricd Doji) 패턴을 보이고 있는데, 이는 추세선과 이동평균선의 가격이 일치하면서 상승 또는 하락하는 방향까지 같은 경우를 의미함. 점 십자형 패턴이 출현하면 향후 방향을 예측하기 어려운 것으로 알려져 있으며, 당분간 보합세를 유지할 가능성이 있음





## 6. 중고선 시장

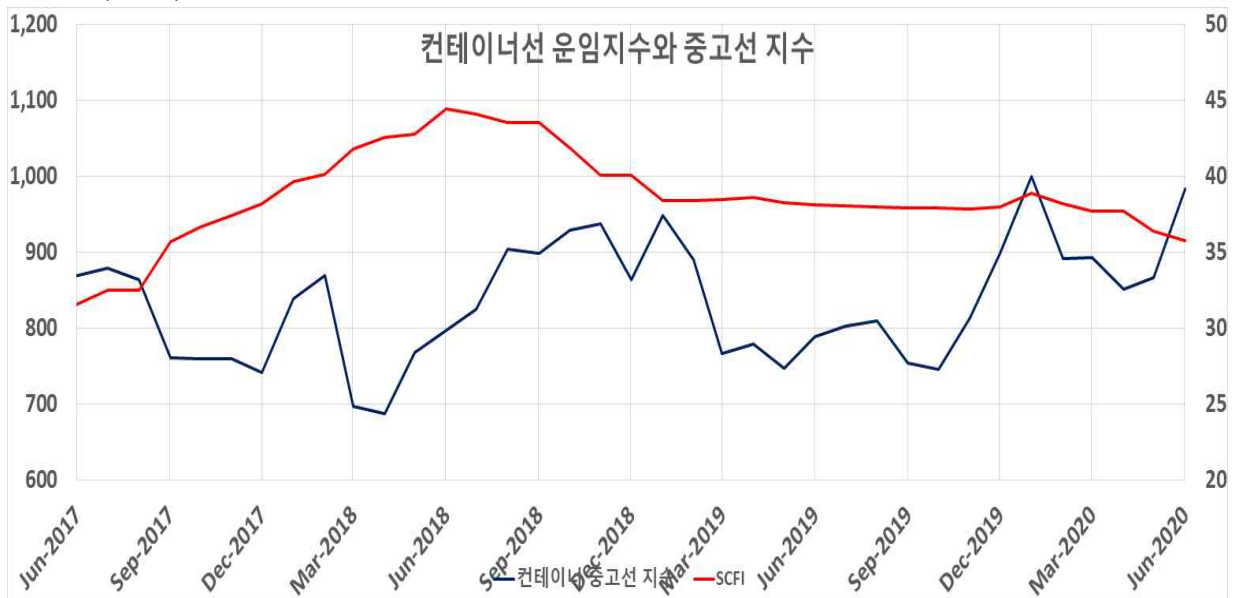
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 6월 19일 BDI는 1,749로 6월 19일(1,555) 대비 199p(12.4%) 증가. 6월 26일 건화물 중고선 지수는 20.85로 6월 19일(20.70) 대비 0.15(0.7%) 상승. 건화물선 시장의 고운임이 이어지고 있음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 6월 SCFI 평균은 982.75로 5월 평균(865.89) 대비 116.96p(13.5%) 상승. 작년 6월의 SCFI는 789.29임. 6월 컨테이너 중고선 지수는 35.75로 5월(36.38) 대비 0.63(1.7%) 하락함. 컨테이너 중고선 지수는 3·4월(37.71) 이후 거래 부진으로 하락하고 있음



### 2020년 6월(6월 22일~29일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 연근해선의 중고선 거래가 다수 발생함

선종	선명	건조 년도	선형 (DWT)	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
건화물선	N/B Oshima Shipbuilding 10940	2020	82,000	2020-06-26	29.00	Nisshin Shipping	Greek interests
연근해선	Boyd Tide	2011	2,590 (HP)	2020-06-25		Tidewater Marine	Clients of Haduco
크루즈	RCGS Resolute	1991	1,177 (berth)	2020-06-25	0.60	One Ocean Expdtn	Undisclosed interests
연근해선	Sea Cheyenne*	2007	2,711 (HP)	2020-06-25		GulfMark Offshore	Clients of Sino Shipping
연근해선	Sea Apache*	2008	2,694 (HP)	2020-06-25		GulfMark Offshore	Clients of Sino Shipping
연근해선	Sea Kiowa*	2008	2,693 (HP)	2020-06-25		GulfMark Asia	Clients of Sino Shipping
연근해선	Sea Cherokee*	2009	2,728 (HP)	2020-06-25		GulfMark Offshore	Clients of Sino Shipping
연근해선	Sea Choctaw*	2008	2,700 (HP)	2020-06-25		GulfMark Offshore	Clients of Sino Shipping
연근해선	Sea Comanche*	2009	2,719 (HP)	2020-06-25		GulfMark Offshore	Clients of Sino Shipping
건화물선	Alpha Era	2000	170,387	2020-06-24	8.00	Alpha Bulk	Chinese interests
유조선	Seadance	1999	105,476	2020-06-24	9.00	Eastern Med	Middle Eastern interests
건화물선	Global Trinity	2011	28,202	2020-06-23	6.00	Santoku Shipping	Greek interests
연근해선	Mariska-G	2014	2,000	2020-06-22		Rederij Groen	Undisclosed interests

### 2020년 6월(6월 22일~29일) 스크랩 실적 (자료: Clarksons)

◦ 고령 컨테이너선 등의 스크랩이 발생함

선종	선명	건조 년도	단위	선형	해체일자	해체 위치	고철량 (Ldt)	고철 단가 (US\$/Ldt)
컨테이너	Wan Hai 207	1992	TEU	23,724	2020-06-26	Indian Sub cont	6,775	250
자동차운반선	Pegasus Highway	1994	Cars	15,553	2020-06-26	India	12,738	287
유조선	Livramento	1997	DWT	44,582	2020-06-26	Indian Sub cont	9,271	195
컨테이너	Wan Hai 212	1993	TEU	23,887	2020-06-26	Indian Sub cont	6,813	245
컨테이너	Kota Juta	2001	TEU	24,935	2020-06-26	Indian Sub cont	7,500	310
컨테이너	TG Aphrodite	1999	TEU	33,709	2020-06-24	Pakistan	10,800	
해저지질탐사선	Markab	1976	LOA	1,167	2020-06-22	India	1,453	
자동차운반선	Arcadia Highway	1995	Cars	15,507	2020-06-20	India	12,784	
컨테이너	Kawasaki	1997	TEU	90,456	2020-06-20	India	34,318	
컨테이너	Lila Hochiminh	1998	TEU	21,473	2020-06-20	India	6,952	
크루즈	Costa Victoria	1996	Berths	8,039	2020-06-20	Italy		

## 7. 주요 해운지표 (2020.06.26)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.26)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(0.5)	17.6	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	69.0	(-1)	70.0	69.0	77.0	75.0	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.0	(-)	8.0	8.5	9.0	8.8	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(06.26)								
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.5	25.8	27.0	26.5	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	89.0	(-)	89.0	89.0	92.0	91.0	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	31.5	30.8	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(06.26)								
380 CST	Rotterdam	246.3	(17.5)	236.4	124.8	303.8	226.1	245.8	443.5	348.9
	Singapore	242.0	(0.8)	243.0	157.8	388.0	253.4	306.5	511.5	402.5
	Korea	306.3	(2.5)	303.6	196.3	426.5	307.3	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	257.0	(0.3)	257.9	181.8	436.8	283.7	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	285.8	(-6.8)	284.4	179.0	585.3	334.1	493.8	548.3	518.9
	Singapore	322.0	(-4.3)	316.0	219.8	726.3	391.9	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	329.0	(8.5)	317.9	214.8	722.3	397.3	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(06.26)								
철광석	국제價	-	(-)	102.0	71.7	104.9	90.5	72.3	127.2	93.3
	중국産	-	(-)	126.2	108.3	130.6	117.8	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	-	(-)	67.9	63.5	74.3	68.8	72.0	83.1	77.0
	중국産	-	(-)	88.2	84.7	94.9	89.5	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	-	(-)	138.4	133.4	204.2	170.6	168.2	252.9	214.0
	네팔(몽골)	-	(-)	132.7	112.7	134.8	127.0	120.9	187.3	153.2
	중국産	-	(-)	192.3	190.0	219.2	207.5	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	865.0	(-11.5)	866.4	821.8	946.0	871.1	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	474.0	(-7.3)	498.8	481.3	581.5	533.8	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		3월	4월	5월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,626	5,640	5,299	35,860	95,248	100,114	87,449
	수입	4,971	4,134	4,022	22,655	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	8,661	6,109	5,183	33,899	84,260	89,921	82,296
	수입	6,348	5,911	5,171	30,266	60,199	69,712	66,889
EU	수출	5,050	3,965	3,381	20,425	53,140	57,676	48,445
	수입	5,445	4,557	4,918	23,490	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	12,826	11,359	11,718	58,730	169,587	189,936	149,584
	수입	11,209	11,132	10,385	51,893	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