

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 10월 3주 **발행인** 장영태 **감수** 김태일
자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간뉴스	02
II. 건화물선	05
III. 컨테이너	13
IV. 탱커	15
V. 중고선 시장	19
VI. 주요 해운지표	21

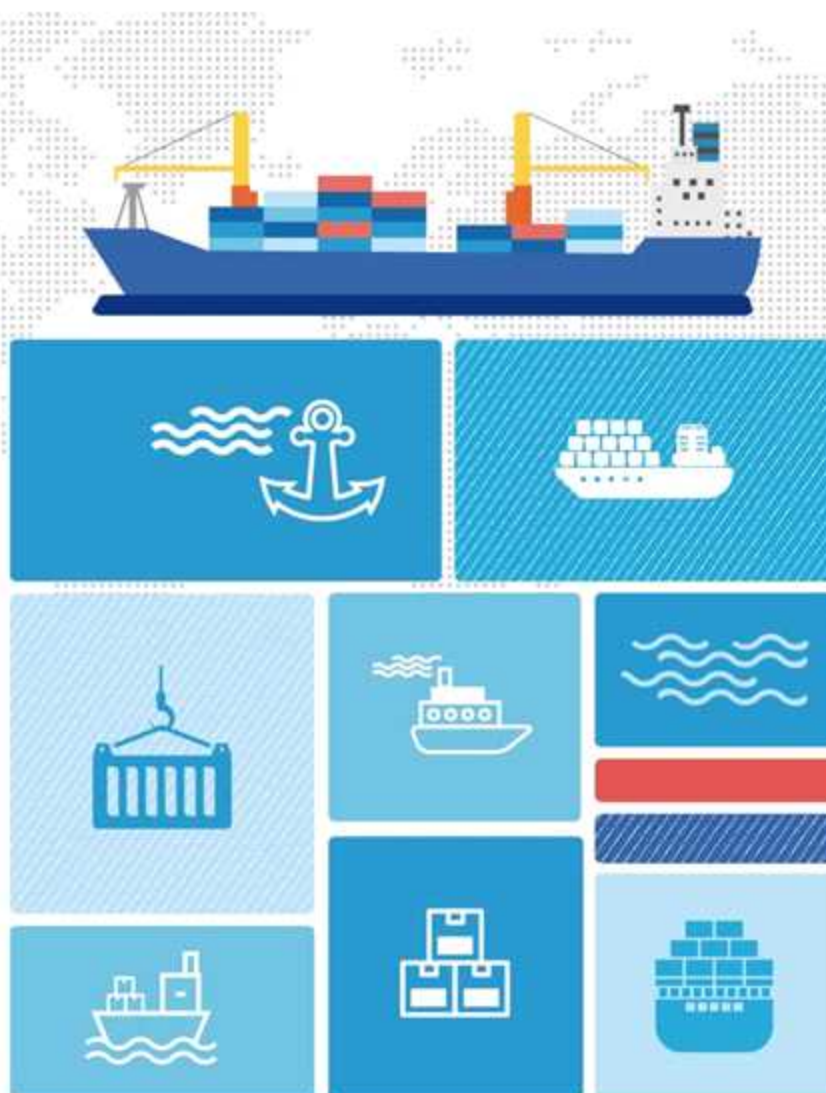
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

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

황수진 전문연구원
 zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

김병주 연구원
 bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간 뉴스

COVID-19에도 불구하고 선박수요 증가

- 알파라이너 자료에 따르면 컨테이너 유휴선박이 올해 5월 270만 TEU까지 증가하였으나 최근 43만 TEU까지 크게 감소함
 - 컨테이너 선사들은 2분기 컨테이너 운송 수요 악화에 대비하여 서비스 중단 및 통합으로 공급 감축을 실시하였으며 이에 유휴선박의 비중이 총 선대의 11.6%까지 증가함
 - 하지만 3분기 들어 각국 정부들이 봉쇄를 해제함에 따라 예상보다 높은 수요 증가가 발생했으며, 이로 인해 선사들은 공급량을 증가시키게 되었고 유휴선박 비율은 크게 감소함
 - 수요 증가는 주로 의료용품에 대한 수요 증가, 일부 항공화물의 해상화물로 전환, 코로나19로 인해 서비스 부문에 투입될 재화가 소비재로 전환됨에 따른 것으로 추정됨
- 수요 증가세가 4분기에도 지속되면 선사들은 운항속도 상승을 통해 공급량을 증가시킬 수 있음
 - 현재의 낮은 연료유가가 운항속도 상승에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상되나 이산화탄소의 규제 강화는 운항속도 상승에 부정적인 요소로 작용할 수도 있음

자료: Alphaliner Weekly 41호

최건우 전문연구원

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

MSC와 CMA CGM, Maersk와 IBM이 주도하는 '트레이드렌즈'에 통합 완료

- 머스크(Maersk)와 아이비엠(IBM)이 주도하는 '트레이드렌즈(TradeLens)'에 엠에스씨(MSC), 씨엠에이씨지엠(CMA CGM)이 가입을 완료함으로써 시스템의 개방성과 신뢰도가 상승함
 - '트레이드렌즈'는 블록체인 기반 플랫폼으로 선사, 항만 터미널, 세관 등의 정보를 묶어 안정적인 공유가 가능함
 - 머스크와 IBM은 동 플랫폼의 개발, MSC와 CMA CGM은 시스템 확장과 이에 대한 검증 역할을 수행할 것으로 알려짐
 - 2018년 시작된 동 플랫폼은 10개 이상의 선사와 175개 이상의 조직이 가입됨. 총 600개 이상의 항만 또는 터미널 자료를 통해 3,000만 TEU 이상의 화물 추적이 가능함
 - CMA CGM은 과거 COSCO 주도의 블록체인 플랫폼인 GSBN(Global Shipping Business Network)에 가입했음

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134279/Carriers-complete-TradeLens-integration>

최건우 전문연구원

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

I 중국, COVID-19 책임에 대한 호주 정부와의 갈등으로 호주산 석탄 수입 중단

- COVID-19 책임에 대한 중국과 호주의 마찰로 인해 지난주 중국이 호주산 석탄 수입을 중단했음
 - 미국 블룸버그 통신에 따르면 중국 정부는 중국내 발전소 및 제철소에 호주산 석탄 수입을 중단하라는 구두 통보를 한 것으로 알려짐
- 중국은 이미 지난 4월 COVID-19 바이러스 발원지 문제와 관련 호주와의 갈등으로 호주산 철광석 통관을 지연 시킨바 있음
 - 철광석 업계 전문가들은 중국이 호주산 철광석의 수입 제재를 추가적으로 시행하기는 힘들 것으로 예상하고 있는데, 가장 큰 요인으로는 중국 철광석 수입의 약 60% 가량이 호주산에 달할 정도로 중국의 호주산 철광석에 대한 수입 의존도가 높다는 점임
 - 중국이 호주산 철광석 수입을 계속해서 금지할 경우 급격한 철광석 가격 상승이 예상되기 때문에 현실적으로 중국이 호주산 철광석의 수입 제재를 계속해서 시행할 가능성은 낮은 것으로 전망됨

자료: <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/coal/100920-chinese-state-owned-end-users-given-verbal-notice-to-stop-importing-australian-coal-sources>

<https://www.hellenicshippingnews.com/china-coal-import-measures-unlikely-to-extend-to-iron-ore-sources/>

김병주 연구원

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

I OPEC, 향후 10년간 원유 및 석유제품 물동량 증가가 정체될 것으로 전망

- 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries)는 전 세계 원유 및 석유제품 물동량이 2030년에 일일 약 3,850만 배럴을 기록할 것으로 전망함
 - 2019년 원유 및 석유제품 물동량이 일일 3,035만 배럴인 점을 고려하면 향후 11년 동안 원유 및 석유제품 물동량 증가율은 연 2.18%에 불과함
 - 원유 및 석유제품 물동량은 2030년 이후 점진적으로 상승해 2045년 4,100만 배럴을 기록할 것으로 전망되었음
- 중동에서 아시아로 향하는 원유 및 석유제품 물동량도 향후 둔화가 불가피할 것으로 전망되었음
 - 중동-아시아 항로의 원유 및 석유제품 물동량은 2019년 일일 1,850만 배럴에서 2020년 일일 1,500만 배럴까지 감소하였음
 - COVID-19가 단기간 내에 완화되지 않으면 중동-아시아 항로의 원유 및 석유제품 물동량은 2025년 일일 1,700만 배럴을 기록하는데 그칠 것으로 전망됨

자료: [lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134195/Opec-forecasts-stagnant-crude-oil-trade-over-nextdecade](https://www.loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134195/Opec-forecasts-stagnant-crude-oil-trade-over-nextdecade) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 9월 주요 항만의 기항횟수, COVID-19 발생 이전 수준 회복

- 클락슨 리서치(Clarksons Research)는 세계 주요 항만 기항횟수가 최근 증가하면서 COVID-19가 발생하기 이전과 비교해 불과 3% 낮은 수준이라고 언급하였음
 - 클락슨 리서치는 중국 항만 9월 실적으로 한정할 경우 기항횟수가 전년 동월 대비 7% 증가하는 등 항만 기항횟수가 확연히 회복되고 있다고 덧붙였다
 - 이러한 중국 항만의 실적은 6월, 7월 전년 동월 대비 약 15% 감소에 비하면 큰 폭으로 개선된 것임
 - 다만 9월의 유럽 항만 기항횟수는 전년 동월 대비 8% 감소하는 등 여전히 기항횟수 둔화가 현저함
- COVID-19 발생 직후 전 세계 항만 기항횟수는 큰 폭으로 감소한 바 있음
 - 전 세계 항만 기항횟수는 COVID-19 확산 시점인 4월과 5월에 각각 전년 동월 대비 3%와 9% 감소하였음
 - 5월 EU의 항만 기항횟수는 전년 동월 대비 13% 하락했고, 미국은 전년 동월 대비 25% 하락하는 등 주요 항만의 기항횟수는 5월에 가장 큰 폭의 하락을 보였음

자료: tradewindsnews.com/ports/deep-sea-port-calls-now-running-just-3-below-pre-covid-19-heyday-clarksonssays/2-1-891365 (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

2. 건화물선 - 주간 동향

황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

1) 금주 예측 ('20.10.19~'20.10.23)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

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

2) 지난주 동향 ('20.10.12~'20.10.16)

1 중국의 호주산 석탄 수입 제한 조치, 운임에 부정적 영향

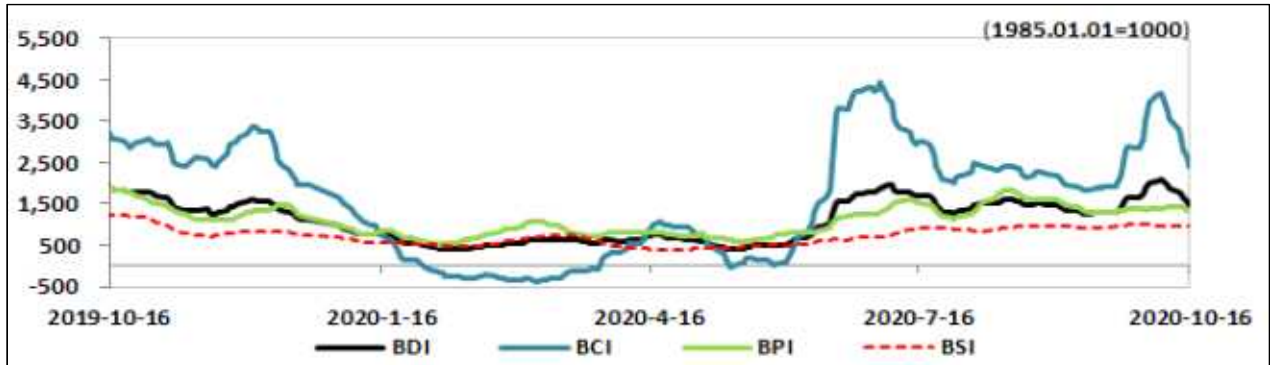
지난주 케이프선 주간평균운임은 25,565달러/일로 이전 주 대비 28% 하락했으나, 여전히 손익분기점보다 높은 수준을 기록했음. 운임의 하락 원인은 중국의 철광석 항만재고가 늘어나면서 시장 수요가 줄어들었기 때문이며, 추가적으로 호주에서 중국으로 향하는 항로에서 선박공급이 늘어나면서 운임에 하방압력이 작용한 결과임. 하지만 분기별로 보면 4분기는 운임이 강세를 보이는 계절적 성수기에다 최근의 경기부양책 효과까지 더해져 철광석과 원료탄에 대한 수요가 전기 대비 증가할 것으로 예상됨. 브라질의 주요 광산업체도 4분기 철광석 생산량이 전분기 대비 늘어날 것이라고 발표하고 있으며, 당분간 케이프선 운임은 일정 수준 이상을 유지할 것으로 보임. 다만 최근 중국이 호주산 석탄 수입 제한 조치를 내린 것으로 알려져 있는데, 호주산 원료탄 시장에서 중국의 비중(약 20%)을 고려할 때 이러한 조치는 운임에 부정적인 영향을 미칠 가능성이 높음

지난주 파나막스선 주간평균운임은 이전 주 대비 1.2% 하락한 11,228달러/일을 기록함. 남미지역의 곡물 출하 시즌이 끝나 가는데다 석탄 시장에 대한 불안심리가 심화되면서 운임이 하락한 것으로 보임. 지난 주 중국 정부가 구두로 일부 제철소, 전력회사 등에게 호주산 석탄 수입을 중단하라는 지시를 내렸다는 소문이 시장에 확산되기 시작했으며, 14일에는 호주의 광산업체 비에이치피(BHP)그룹이 중국의 석탄 수입자들로부터 납기일을 연장해 달라는 요청을 받았다고 발표해 시장 심리가 더욱 위축됨. 일반적으로 4분기는 중국의 겨울 난방 수요로 인해 연료탄 해상물동량이 늘어나는 시기이나, 올해는 남은 기간 동안 석탄 수입에 대한 중국 정부의 향후 행보를 주목할 필요가 있음

지난주 수프라막스선 주간평균운임은 이전 주 대비 0.5% 하락한 10,774달러/일을 기록했으며, 한 주 내내 약 보합 흐름을 나타냄. 수프라막스 시장 역시 중국과 호주간 관계 악화로 인해 석탄 물량이 줄어들 것에 대한 우려가 운임에 반영된 것으로 보임. 한편 아프리카 돼지 열병으로 인해 줄어들었던 중국내 돼지 개체수가 빠른 속도로 늘어나기 시작하면서 대두에 대한 중국의 수요가 증가하고 있음. 9월 중국의 대두 수입량은 979만 톤으로 전월 대비 1.9% 늘어났으며, 작년 9월(820만 톤) 대비 19% 늘어난 수치임. 중국의 대두 수입량 증가 소식은 향후 중소형선박의 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 보임

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

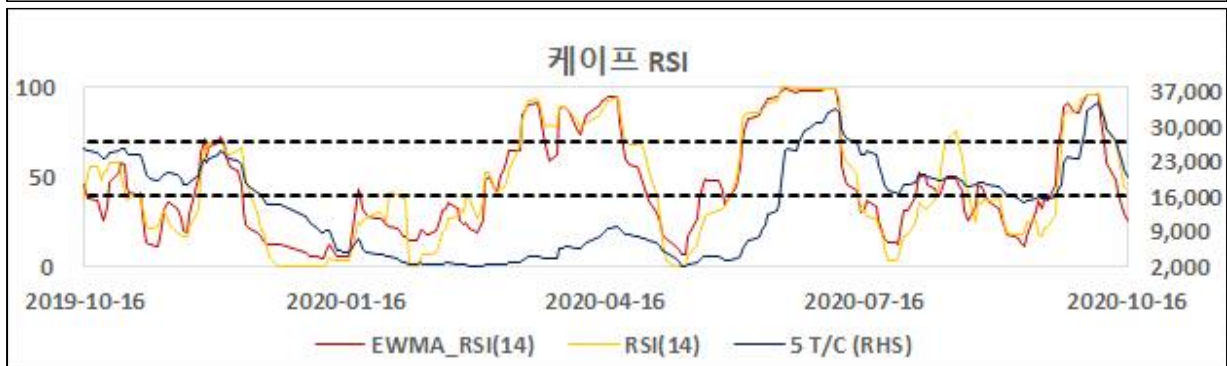
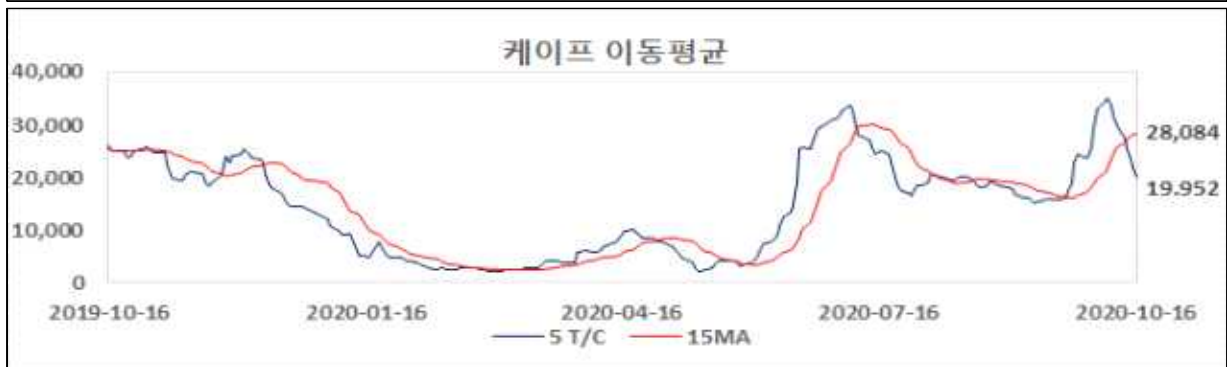
		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(10.16)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	1,643	(-372)	393	2,020	980	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	23,565	(-9,163)	1,992	33,760	12,007	3,460	38,014	18,030
	파나마스(4TC)	11,228	(-134)	3,345	15,079	7,966	4,435	18,116	11,116
	수프라마스(10TC)	10,774	(-58)	4,208	10,994	7,398	4,837	15,233	9,925
	한디(6TC)	8,805	(86)	2,142	8,706	5,029	4,198	10,067	7,188
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	케이프	15,375	(-2,125)	10,125	19,750	14,875	11,500	23,000	17,358
	파나마스	11,150	(-400)	9,625	14,125	11,838	11,500	16,125	13,267
	수프라마스	10,500	(-125)	8,250	10,625	9,772	9,500	12,500	10,857
	한디	8,813	(63)	8,000	10,000	9,164	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(10.16)							
		2020년 11월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	16,538	(-2,918)	8,963	(-562)	13,175	(-347)	13,000	(-269)
	파나마스(4TC)	10,453	(-1,710)	8,647	(-669)	9,855	(-391)	9,278	(-103)
	수프라마스(10TC)	10,282	(-654)	7,857	(-261)	9,026	(-136)	9,104	(-39)
	한디(6TC)	8,450	(12)	6,125	(-750)	6,857	(19)	6,719	(6)

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

자료: Clarkson, Baltic

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

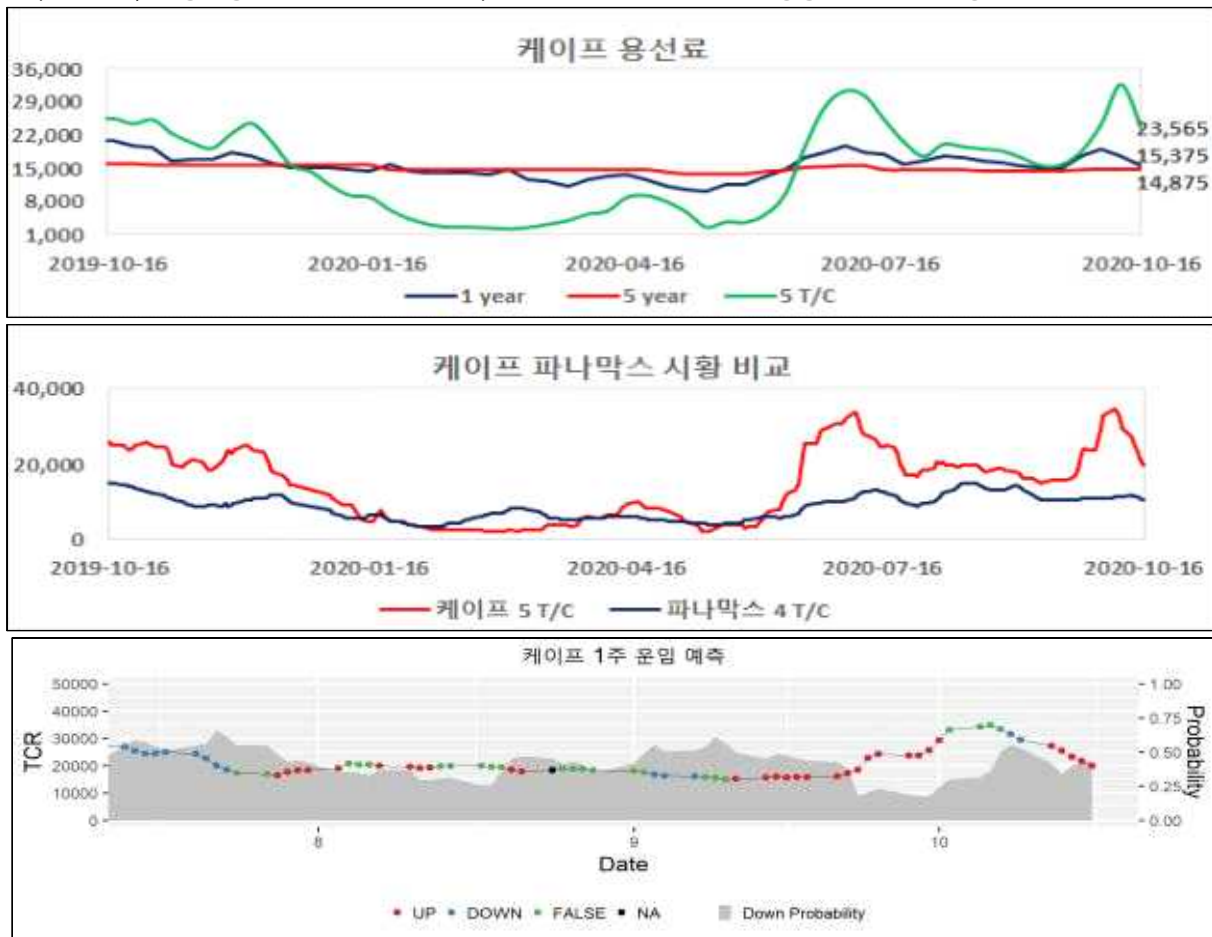
- (케이프 이동평균) 15일 이동평균선은 완만한 상승세를 이어가고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 하락세를 보였으나 30선을 하향 돌파하지는 못함. 9월 말의 운임 상승폭이 커 지난 주 운임에 가해진 하방압력을 상쇄시켰기 때문임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 장기용선료에 근접한 수준으로 하락했으나, 정배열(스팟운임 > 단기용선료 > 장기용선료)을 유지 중임
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선 스팟운임이 가파른 하락세를 보이기는 하나, 두 선형간 운임차이가 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

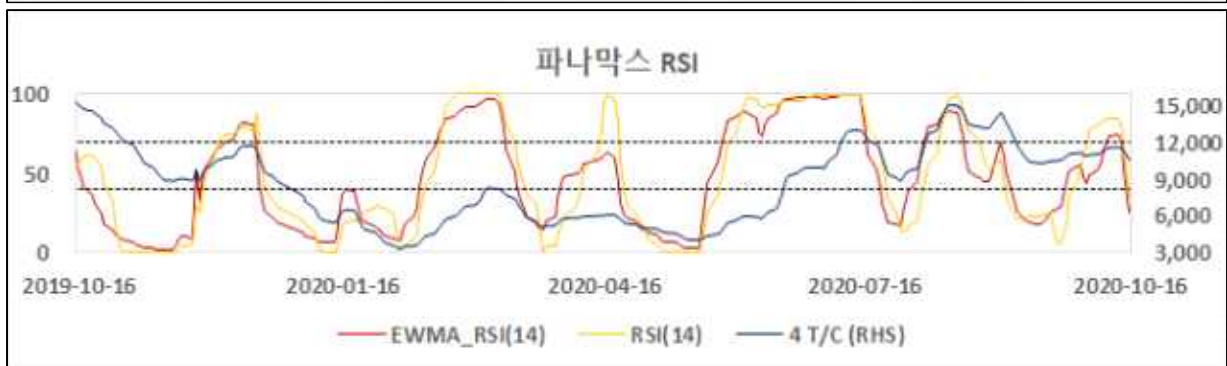
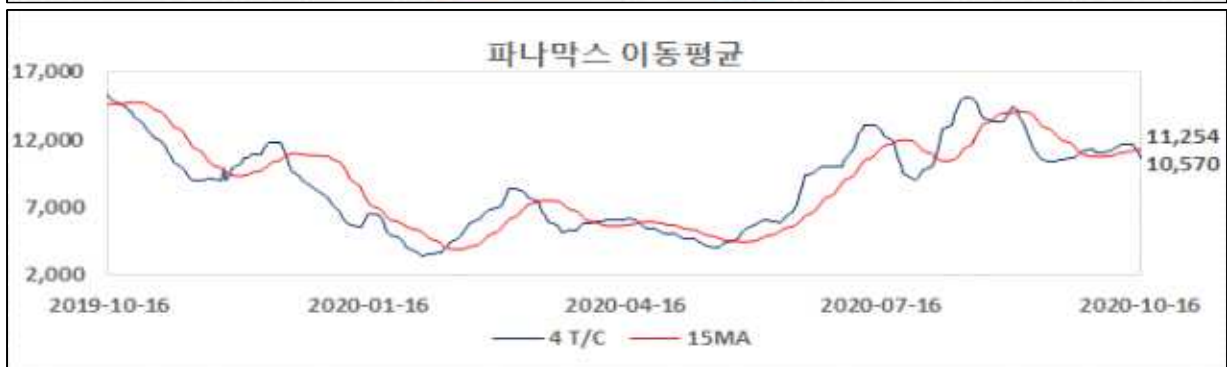


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	10.12	10.19	58.29	41.71
	10.13	10.20	65.74	34.26
	10.14	10.21	60.23	39.77
	10.15	10.22	57.33	42.67
	10.16	10.23	56.11	43.89
	10월 3주	10월 4주	59.54	40.46

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

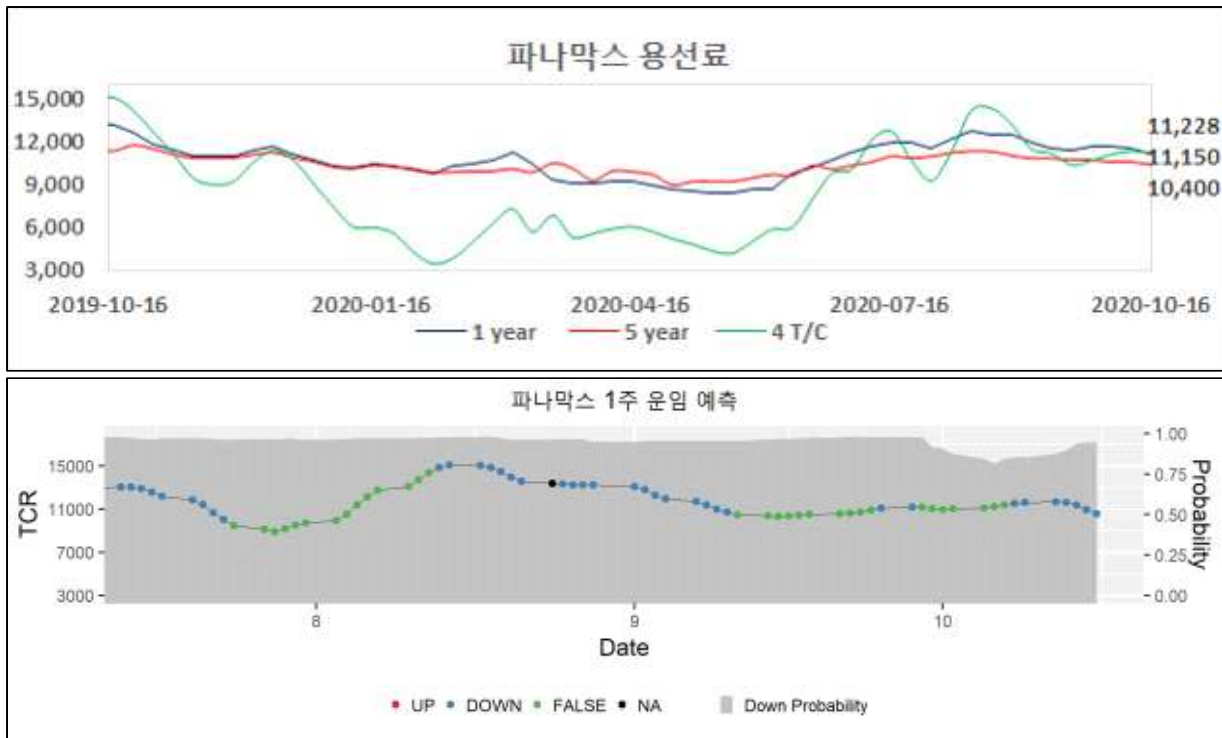
- (파나막스 이동평균) 스팟운임이 이동평균선을 하향 돌파함
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파하며, 매도세가 강해짐
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임이 단기용선료에 근접해 상회 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

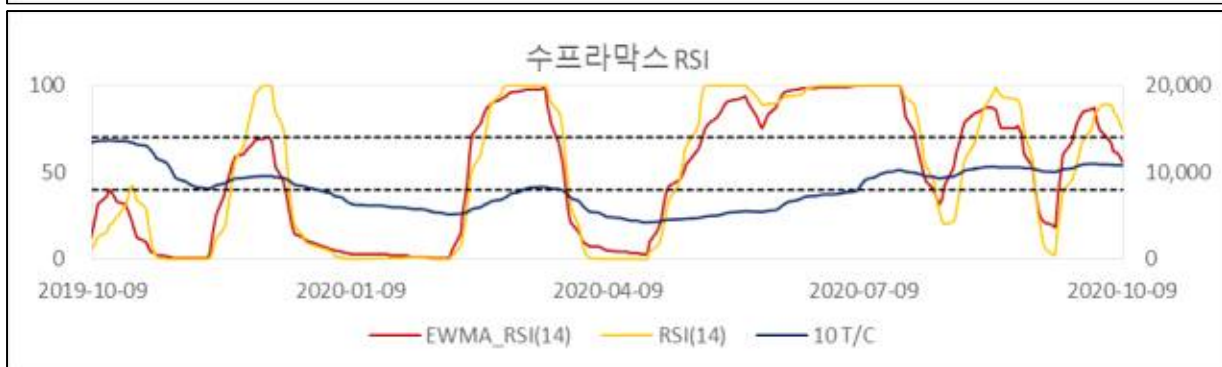
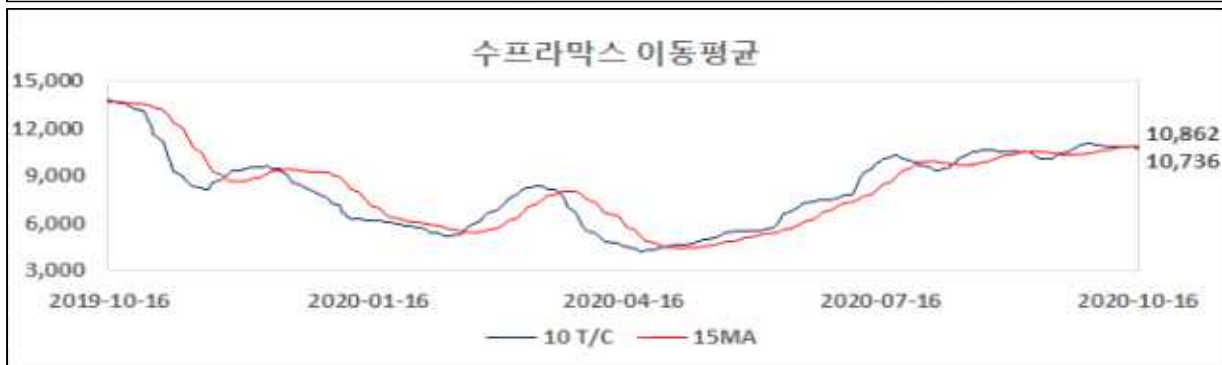


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	10.12	10.19	12.33	87.67
	10.13	10.20	10.07	89.93
	10.14	10.21	5.94	94.06
	10.15	10.22	5.28	94.72
	10.16	10.23	5.10	94.90
	10월 3주	10월 4주	7.75	92.25

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

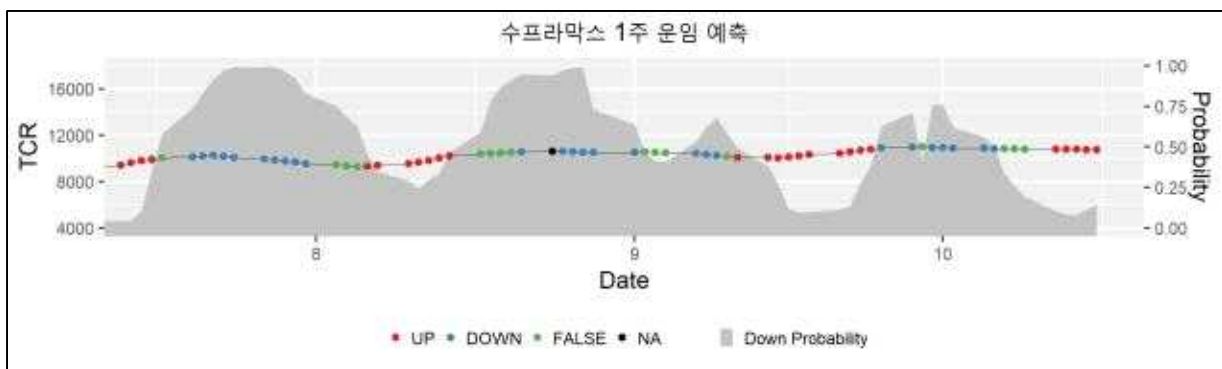
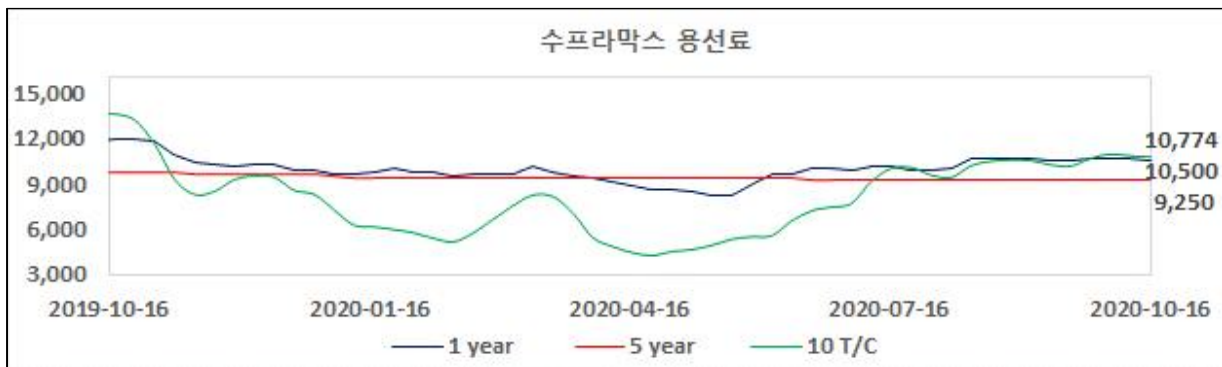
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 이어가고 있으며, 스팟운임이 이동평균선을 중심으로 회귀와 이탈을 반복 중에 있음
- (수프라막스 RSI) RSI가 70이상을 기록 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 스팟운임이 단기용선료에 근접해 소폭의 상승과 하락을 반복 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	10.12	10.19	89.63	10.37
	10.13	10.20	91.59	8.41
	10.14	10.21	91.74	8.26
	10.15	10.22	88.61	11.39
	10.16	10.23	85.29	14.71
	10월 3주	10월 4주	89.37	10.63

3. 컨테이너 - 주간 동향

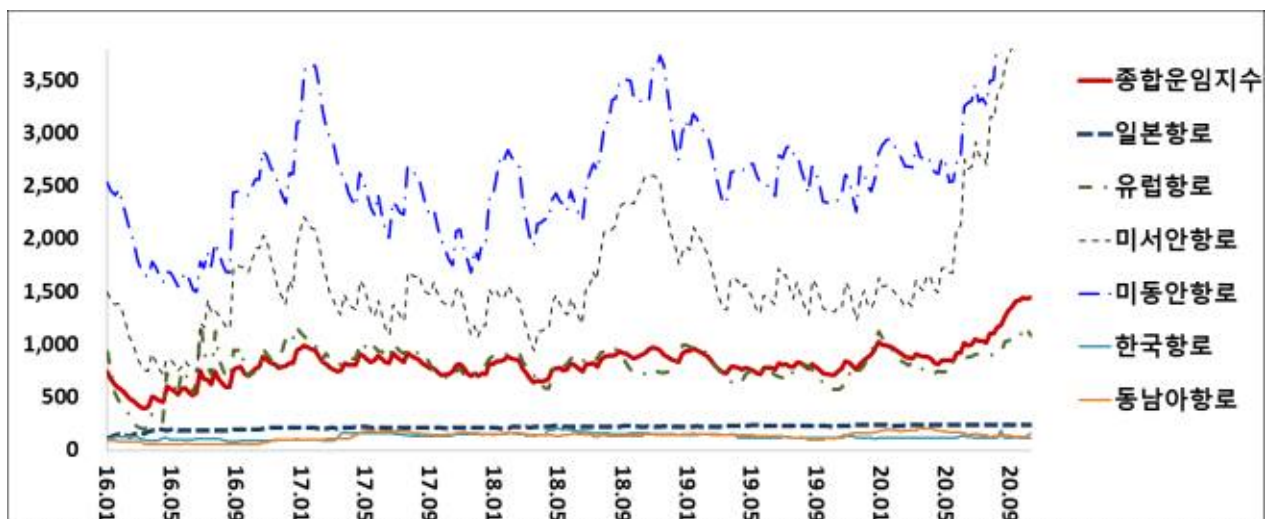
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 10.65 상승한 1,448.87을 기록함

유럽과 북미항로 운임은 하락하였지만 아프리카와 오세아니아항로 운임이 크게 증가하여 컨테이너 운임지수는 2012년 이후 최고수준을 기록중. 일반적으로 국경절 이후 물량이 하락하여 공급량도 축소하나 올해 10월 중국 상하이 양산항의 선박 입항수는 전년 수치를 뛰어넘는 것으로 나타나 수요가 지속되는 것으로 분석됨. 8월 컨테이너 물동량이 전년 대비 1.5% 증가한데 이어 10월까지도 컨테이너 운송 수요가 지속되는 것으로 추정됨. 이에 선사들은 예고된 임시결항을 축소함. 국경절 이후 아시아-북미 항로의 임시결항 비중은 투입선대의 9.2%에 달할 것으로 예고되었으나 실제로는 3.6%에 그침. 이는 2014-2019년 평균인 8.9%에 비해 낮은 수준임.

BIMCO는 향후 컨테이너 시장의 불확실성으로 인해 높은 운임이 연말까지 이어질 것으로 전망했으며, 포워더인 Platts는 향후 수요가 감소되어 선사들은 임시결항을 통해 운임 하락에 대응할 것으로 전망함

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

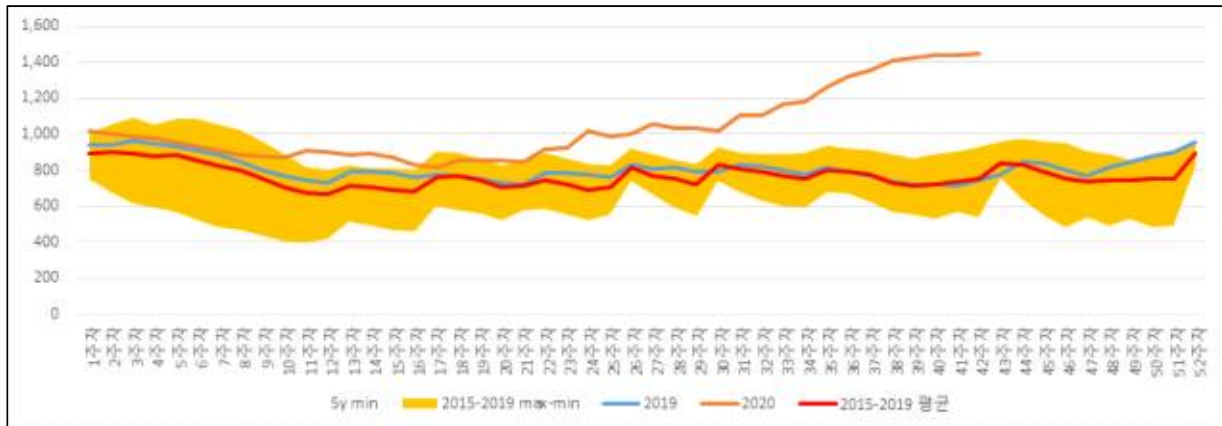


자료:상해항운교역소

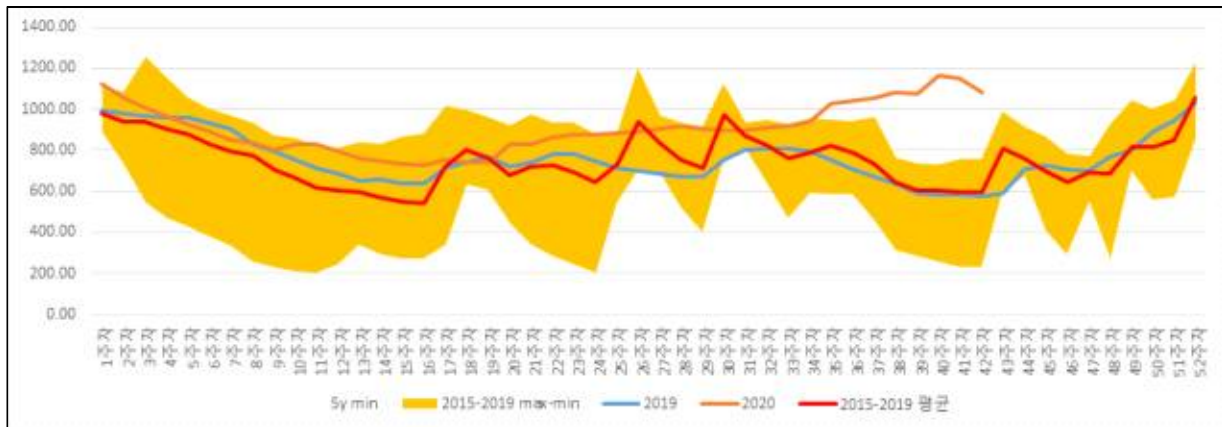
	금주 (전주비)	2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (10.16)							
종합(SCFI)	1,448.87 (10.6)	818.16	1,448.87	1,042.95	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1,084 (-65.0)	725.0	1,168	908.63	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,841 (-7.0)	1,361	3,867	2,420.65	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,619 (-3.0)	2,542	4,634	3,303.50	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	119 (1.0)	116.0	188.0	121.60	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238 (-)	230.0	244.0	239.28	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	158 (23.0)	131.0	211.0	166.20	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	850.0 (3.9)	497.0	850.0	665.0	591.0	807.0	709.0

3. 컨테이너 기술적 분석

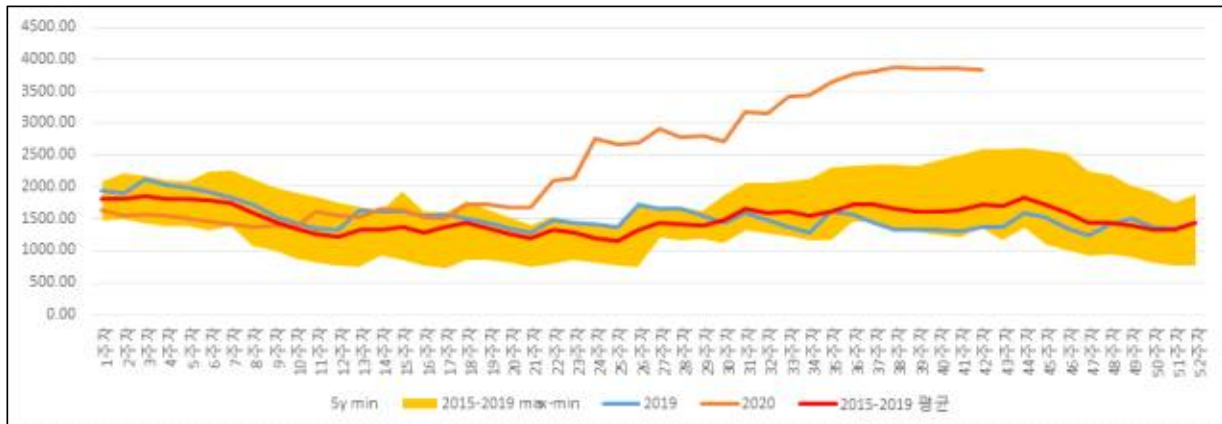
- SCFI 지수는 일부항로의 운임 강세로 강보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 국경절 이후 계절적으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 보험세가 지속될 가능성이 높음



4. 탱커 - 주간 동향

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

10월 셋째 주 유조선 시장, 회복세로 전환했지만 낮은 수준 지속

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 29.7로 전주(26.6) 대비 3.1p(11.6%) 증가했음. 회복세를 보였지만 2020년 WS 최고치는 3월 13일의 217.5로 WS 29.7은 2020년 연간 최고치 대비 187.8p(86.3%) 낮은 수준으로 저시황이 이어지고 있음

저시황이 이어지는 가운데 지난주 수에즈막스급 유조선 수익이 큰 폭으로 하락하였음. 불틱거래소에 따르면 10월 15일 수에즈막스급 유조선 수익은 1,773달러/일로 평가되는데, 이는 1,593달러/일을 기록한 2018년 2월 5일 이후 가장 낮은 것임. COVID-19의 영향으로 2020년 하반기에 계속되고 있는 유조선 시장 침체는 2018년 세계 금융 위기 당시에 버금가는 것으로 평가됨

한편 알파탱커(Alphatanker)는 원유 수요가 2022년 하반기까지 COVID-19 발생 이전 수준으로 회복될 가능성이 낮다고 언급함. 알파탱커는 적어도 향후 2년간 유조선 수요가 낮은 수준을 유지할 것이라고 전망하고 있으며, 원유 수요가 향후 10년 안에 역대 기록을 경신해 일일 최고치를 기록할 가능성도 낮다고 덧붙였음

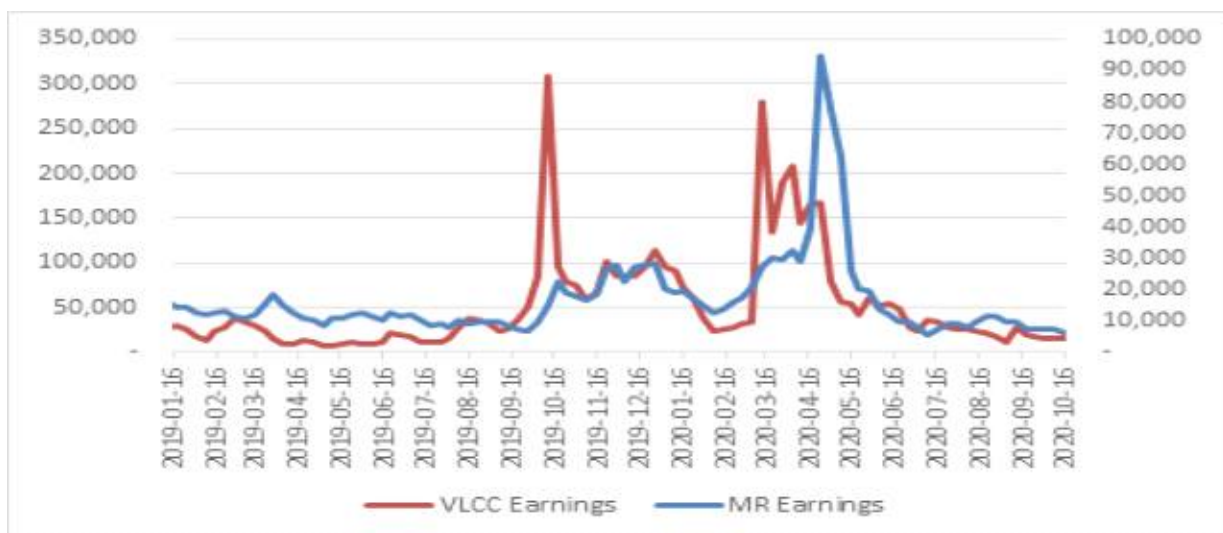
10월 셋째 주 석유제품선 시장, 약보합세

지난주 MR(Medium Range) WS은 80.5로 전주(81.6) 대비 1.1p(1.3%) 하락함

유조선 시장이 소폭 상승했지만, COVID-19로 인한 석유제품 소비 감소로 석유제품선 WS는 아직 낮은 수준임. 2019년 석유제품 WS 평균은 135.4, 2018년 석유제품 WS 평균은 135.3, 2017년 석유제품 WS 평균은 159.6, 2016년 석유제품 WS 평균은 124.9임

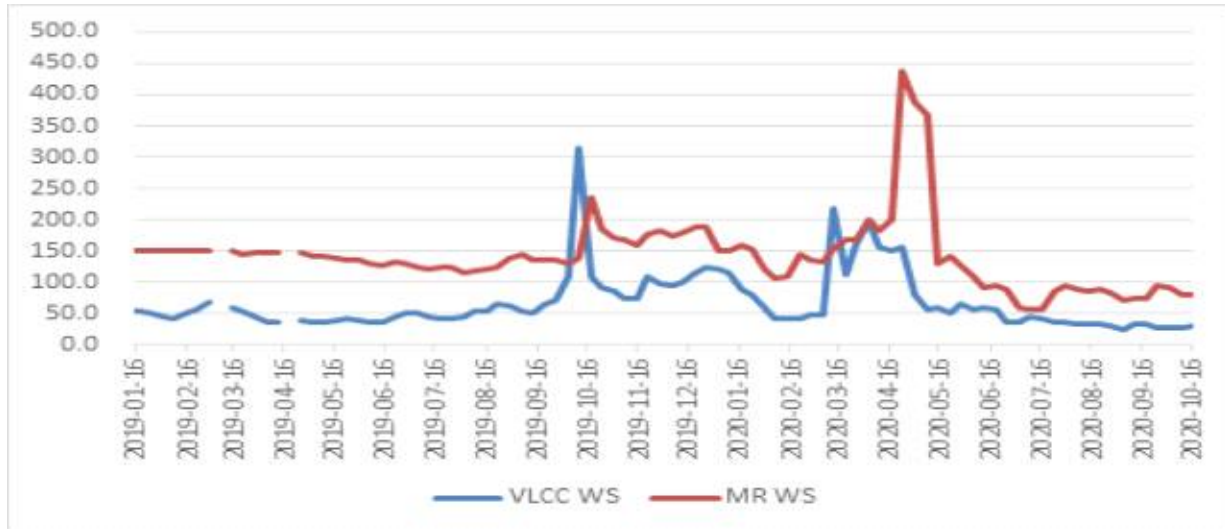
2020년 WS 최고치는 4월 24일의 437.2로 WS 80.5는 2020년 연간 최고치 대비 356.7p(81.5%) 낮은 수준으로 저시황이 이어지고 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
유조선 시장		(10.16)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings	TD3C	11,094	(2,501)	6,103	250,354	58,340	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	17,535	(-88)	2,664	79,699	17,535	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	25,750	(-)	25,750	80,000	43,440	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	13,750	(-)	13,000	20,000	14,963	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	29.7	(11.6)	24.8	217.5	68.6	36.0	315.0	66.6
	MR	80.5	(-1.3)	55.5	437.2	135.4	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

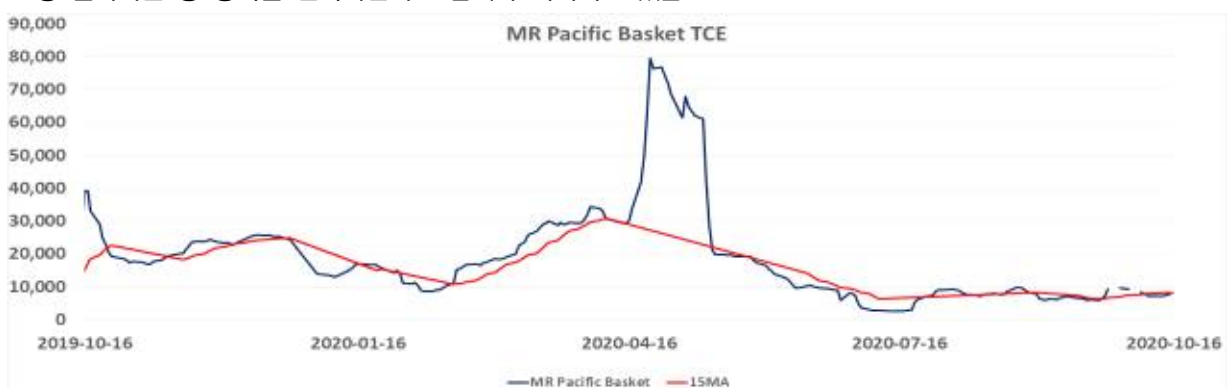
- 추세선(붉은색)이 최근 3년 평균선(노란색)을 하회하고 평균선과의 간격이 더 커지는 등 하락장세가 이어지고 있음. 추세선이 최근 3년 내 최소값(음영 표시)에 근접하는 등 운임 약세가 심화되고 있음



- 수익 추세선(파란색)은 연중 최저수준을 기록하면서 15일 이동평균선을 하향돌파하고 있는데, 이는 VLCC 수익이 약세를 보이고 있음을 시사함



- 석유제품선 추세선(파란색)은 2주전 15일 이동평균선(붉은색)을 소폭 상향 돌파했지만, 지난주 다시 소폭 하향 돌파하는 등 등락을 반복하면서 보합세가 이어지고 있음



5. 중고선 시장

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

- 10월 16일 BDI는 1,477로 10월 9일(1,892) 대비 415(21.9%) 감소. 10월 19일 건화물선 중고선 지수는 20.65로 전주 대비 0.20(1.0%) 감소하였음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 10월 16일 기준 SCFI 평균은 1,440.88을 기록했는데, 중국 국경절 연휴로 10월 9일 대비 변동 없음. 10월 컨테이너 중고선 지수는 35.09로 8월에서 10월까지 3개월 연속 변동이 없음



5. 중고선 시장

■ 2020년 10월(10월 1일~16일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 건화물선 등의 중고선 매매가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Tanker	ADS Serenade	2002	299,152	DWT	2020-10-16	25.50	ADS Crude	Clients of Marshal Shipping
Cruise	Columbus	1989	1,400	Berths	2020-10-16		Global Maritime Grp	Undisclosed interests
Bulk	Huge Hakata	2012	180,643	DWT	2020-10-16	23.00	Nissen Kaiun	European interests
Bulk	SBI Hera	2016	60,425	DWT	2020-10-16	18.50	Scorpio Bulkera	Undisclosed interests
Bulk	West Treasure	2014	61,292	DWT	2020-10-16	15.00	Toei Japan Ltd.	Undisclosed interests
Bulk	Yutai Breeze	2010	55,088	DWT	2020-10-16	9.00	Taiship Development	Indonesian interests
Offshore	Lewek Aries	2008	3,536	DWT	2020-10-15		EMAS Offshore	Clients of Atlas Marine Shipping
Container	Maria Schulte	2006	3,500	TEU	2020-10-15	7.50	Schulte Group	Clients of Lomar
Offshore	Ocean Clever	2009	5,150	HP	2020-10-15		Atlantic Off Mgmt	Clients of Allianz Marine
Bulk	Tilda Oldendorff	2011	180,556	DWT	2020-10-15	18.40	Oldendorff Carriers	Clients of Alpha Bulkera
Tanker	Voyager I	2003	309,233	DWT	2020-10-15	26.00	NGM Energy	Middle Eastern interests
Bulk	China Steel Integrity*	2002	175,775	DWT	2020-10-15	9.20	China Steel Express	Clients of Eddie Steamship
Bulk	China Steel Responsibility*	2003	175,775	DWT	2020-10-15	9.30	China Steel Express	Clients of Eddie Steamship
Tanker	Bunga Kasturi Tiga	2006	298,100	DWT	2020-10-14	31.00	AET Tankera	Indonesian interests
Cruise	Vasco da Gama	1993	1,220	Berths	2020-10-14		Global Maritime Grp	Clients of Mystic Cruises
Bulk	Jupiter Ace	2009	32,527	DWT	2020-10-09	5.80	Sammok Shipping Co.	Undisclosed interests
Bulk	Mineral Antwerpen	2003	172,424	DWT	2020-10-09	9.00	Sincere Navigation	Clients of N.G. Moundreas

Bulk	SBI Conga	2015	81,167	DWT	2020-10-09	18.40	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Offshore	Garnet	2005	5,430	HP	2020-10-07	1.00	CH Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Lewek Swan	2005	12,240	HP	2020-10-07	1.50	EMAS Offshore	Clients of Raj Shipping
Tanker	Maersk Progress	2005	109,570	DWT	2020-10-07	12.00	Maersk Tankers	Undisclosed interests
Offshore	MP Prelude	2011	8,076	HP	2020-10-07		MP Offshore	Clients of Vallianz Offshore
Tanker	Nord Integrity	2010	48,045	DWT	2020-10-07	16.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Bulk	Nord Neptune	2006	75,726	DWT	2020-10-07	8.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Tanker	Nord Sakura	2012	45,953	DWT	2020-10-07	16.35	Nagashiki Shipping	Greek interests
Bulk	Queen Anatolia	1996	28,450	DWT	2020-10-07	2.90	Navigators Shpg & T	Undisclosed interests
Bulk	Royal Accord	2009	180,129	DWT	2020-10-07	17.00	Tokei Kaiun	Clients of Golden Union
Bulk	Pacific Endurance	2011	181,458	DWT	2020-10-05	19.10	Toshin Kisen	Clients of N.G. Moundreas
Container	Kota Petani*	2018	11,800	TEU	2020-10-05	176.00	PIL	Clients of Seaspan
Container	Kota Pemimpin*	2018	11,800	TEU	2020-10-05		PIL	Clients of Seaspan
Gas C'rier	Gas Jenny	1991	75,353	cu.m.	2020-10-02	13.00	Pacific Gas	U.A.E interests
Bulk	SBI Sousta	2016	81,600	DWT	2020-10-02	18.50	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Bulk	Triton Hawk	2010	78,833	DWT	2020-10-02	13.86	Mitsui OSK Lines	Clients of Castor Maritime
Bulk	BTG Everest*	2015	81,014	DWT	2020-10-02	22.25	Bulk Trading (BTG)	Clients of Neda Maritime
Bulk	BTG Eiger*	2016	81,031	DWT	2020-10-02	23.25	Bulk Trading (BTG)	Clients of Neda Maritime
Offshore	Go Enif	2010	4,057	HP	2020-10-01		Vettal Mega	Nigerian interests
Bulk	Pacific Queen	2010	175,918	DWT	2020-10-01	14.50	Salamon AG	Clients of Berge Bulk
Offshore	Swordfish 5	2010	4,462	HP	2020-10-01		Otto Marine	Nigerian interests

6. 주요 해운지표 (2020.10.16)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.16)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	65.0	77.0	72.1	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)		(10.16)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.1	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	85.5	(-)	86.0	85.5	92.0	89.5	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	31.5	30.5	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(10.16)								
380 CST	Rotterdam	254.3	(4.8)	251.3	124.8	303.8	238.4	245.8	443.5	348.9
	Singapore	279.3	(10.8)	271.4	157.8	388.0	261.7	306.5	511.5	402.5
	Korea	307.7	(8.0)	302.0	196.3	426.5	310.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	298.5	(7.0)	291.5	181.8	436.8	286.3	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	314.5	(0.3)	311.8	179.0	585.3	324.5	493.8	548.3	518.9
	Singapore	344.3	(3.3)	339.9	219.8	726.3	371.9	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	322.3	(4.8)	317.1	214.8	722.3	373.5	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(10.16)								
철광석	국제價	109.2	(-7.3)	114.10	71.7	128.7	99.1	72.3	127.2	93.3
	중국産	141.0	(-6.0)	72.9	108.3	151.3	122.9	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	77.1	(-2.2)	39.8	63.5	80.6	69.7	72.0	83.1	77.0
	중국産	97.9	(-4.7)	50.7	84.7	102.5	88.6	93.9	107.4	100.8
원료탄	호주산	154.3	(-12.8)	80.8	133.4	204.2	156.3	168.2	252.9	214.0
	네팔(몽골)	115.7	(-8.5)	61.2	112.7	134.8	121.5	120.9	187.3	153.2
	중국産	198.6	(-9.5)	102.8	190.0	219.2	198.7	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,050.0	(-15.50)	1,043.5	821.8	1,065.5	900.4	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	625.3	(31.50)	595.5	474.0	625.3	535.6	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	7,047	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	7,871	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	4,098	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	13,473	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