

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2020년 11월 3주 ■ 발 행 인 장영태 ■ 감 수 김태일
 ■ 자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 ■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간뉴스	02
II. 건화물선	05
III. 컨테이너	13
IV. 탱커	15
V. 중고선 시장	18
VI. 주요 해운지표	21

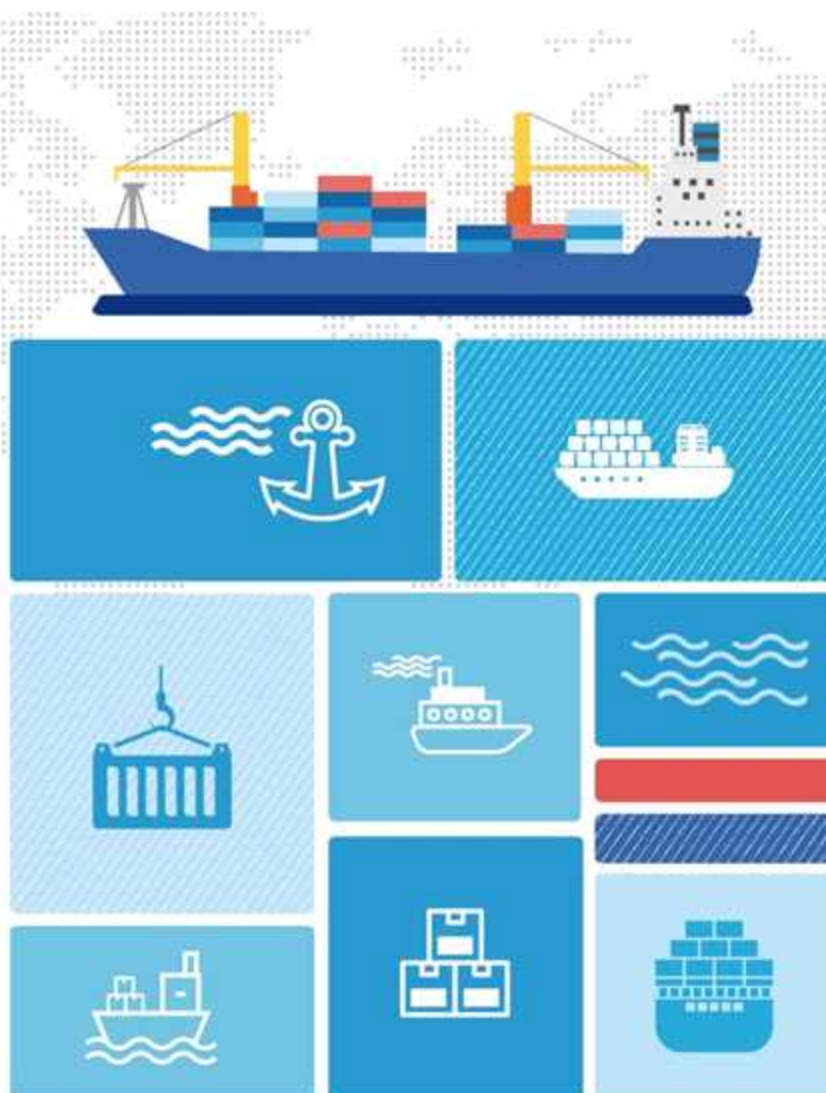
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

▮ 롱비치항, 최대 컨테이너 처리량 기록

- 동항의 2020년 10월 컨테이너 처리량은 전년동기대비 17.2% 증가한 806,603TEU를 기록함
 - 이전 최대처리실적인 2020년 9월 대비 11,000TEU 이상 증가한 수치로 올해에만 3번째(7월, 9월, 10월) 최대 처리 실적을 경신함
 - 동 기간 동안 수입은 전년대비 19.4% 증가한 40.2만 TEU, 수출은 12.9% 감소한 11.5만 TEU를 기록함(공컨테이너 약 29만 TEU)
- 연말 크리스마스, 전자상거래 증가 등이 원인으로 내년 중국 춘절 전까지 처리량은 과거에 비해 높은 수준이 유지될 것으로 예상됨
 - 롱비치항만 처리량 증가와 함께 내륙물류로 이어지는 고속도로 확장은 긍정적이지만 최근 물량 증가에 따라 터미널 내 적체가 심해진 것으로 알려짐

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134670/Long-Beach-container-throughput-hits-record>

최건우 전문연구원

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

▮ Strategie Grains, EU와 영국의 밀 수출량과 옥수수 수입량 전망치 하향 조정

- 유럽의 농경제 연구기관인 Strategie Grains는 프랑스 밀의 경쟁력 감소가 EU와 영국의 밀 수출량 감소에 큰 영향을 줄 것으로 전망함
 - Strategie Grains의 월간 리포트에 따르면 EU와 영국의 2020/2021년 밀 수출 전망치를 기존 2,500만 톤에서 2,430만 톤으로 하향 조정함
 - 밀 수출 전망치의 하향 조정은 최근 밀 가축 사료 수요가 감소한 것을 반영한 결과임
- 2020/2021년 EU와 영국의 옥수수 수입 전망치는 최근 국제 옥수수 가격의 상승으로 인해 기존 전망치에서 200만 톤 감소된 약 1,700만 톤으로 하향 조정함
 - 국제 옥수수 수입가격은 최근 우크라이나의 수확량 감소와 중국의 높은 수요로 인해 상승했음
 - 또한 코비드-19 바이러스를 억제하기 위한 일부 지역의 폐쇄 조치가 옥수수와 같은 곡물 수입량 전망치 하향 조정에 영향을 끼친 것으로 파악됨

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/strategie-grains-cuts-eu-maize-import-wheat-export-forecasts/>

김병주 연구원

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

▮ 아시아유럽항로 컨테이너 스팟운임 상승 지속

- 11월 이후 아시아-유럽항로 컨테이너 스팟운임은 10% 이상 상승했으며, 2015년 1월 이후 역대 최고치를 기록함
 - 11월 10일 중국-북유럽항로 스팟운임은 TEU당 일일 1,246달러로 이는 전년 동일 대비 70% 이상 높은 것임

- 한편 1,246달러는 2020년 연중 최저치를 기록한 4월 17일 스팟운임 883달러 대비 약 40% 상승한 것임
- 10월 첫째 주 중국의 골든위크(golden week) 성수기로부터 한 달이 경과한 지금까지도 운임 상승세가 이어지고 있는 것은 해상물동량 수요가 지속되고 있음을 반증하는 것임
 - 씨인텔리전스(Sea-Intelligence)에 따르면 올해 4분기 아시아-유럽항로 선복량은 전년 동기 대비 20% 증가한 수치이며, 선복량 증가에도 운임이 상승하는 것은 수요가 받쳐주기 때문임
 - 시황 상승이 지속되고 있는 아시아-북미항로에 이어 아시아-유럽항로에서도 4분기 운임 상승 현상이 뚜렷하게 나타나고 있음
- 아시아-유럽항로에서의 시황 상승이 언제까지 지속될지는 불확실함
 - Sea-Intelligence는 중국 구정이 있는 2021년 2월 중순까지 아시아-유럽항로 시황상승이 지속될 가능성이 있다고 전망하고 있지만 여전히 불확실성이 존재함
 - 독일, 프랑스, 영국 등이 최근 다시 봉쇄(lockdown)됐으며, COVID-19 재확산이 수요에 어떠한 영향을 미칠지가 확실하지 않음

자료: joc.com/maritime-news/surging-asia-europe-spot-rates-show-no-sign-slowdown (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 2020년 하반기 해상 물동량 빠른 증가세 나타남

- 2020년 하반기 국제무역 확대로 세계 컨테이너 물동량이 전년 대비 2개월(8~9월) 연속 증가하는 등 해상 물동량의 회복세가 뚜렷하게 나타나고 있음
 - Container Trades Statistics(CTS)에 따르면 9월 전 세계 컨테이너 물동량은 1,472만 TEU로 전년 동월 대비 6.9% 증가하였음
 - 이는 올해 처음으로 전 세계 컨테이너 물동량의 월별 실적이 지난해 월별 실적을 상회한 8월(1.7% 증가) 이후 최대 증가폭으로, 올해 7월은 전년 동월 대비 -0.1%의 실적이었음
- COVID-19 발생 이후 해상 물동량 실적 부진이 이어지고 있었음
 - 4월 전 세계 컨테이너 물동량 월별 실적은 전년 동월 대비 13.1% 감소한 바 있음
 - 전 세계 컨테이너 물동량 월별 실적을 보면 5월에 전년 동월 대비 11.4% 감소, 6월에 전년 동월 대비 3.9% 각각 감소했음

자료: loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134574/September-surge-puts-box-volumes-in-growthterritory (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 스콜피오 탱커스(Scorpio Tankers), 3분기(7~9월) 2,020만 달러 순손실 기록

- 석유제품선 선사인 스콜피오 탱커스가 11월에 발표한 2020년 3분기 실적을 보면 2,020만 달러의 순손실을 기록한 것으로 나타남

- 스콜피오 탱커스의 2019년 3분기 실적은 순손실 4,530만 달러를 기록했는데, 이는 여름철 비수기 진입과 6월 이후 심화된 석유제품의 재고 누적 영향이 컸던 것으로 파악됨
- 스콜피오 탱커스의 석유제품선 3분기 평균 운임은 전년 동기 대비 1,540달러 오른 일일 1만 5,100달러를 기록함
- 하지만 이는 상황이 호조였던 올해 2분기의 평균 일일 2만 9,693달러와 비교하면 절반 가까이 하락한 수치임
- 스콜피오 탱커스의 연간 누적 손익은 흑자를 기록하고 있음
 - 동사의 1~9월 순손익은 1억 7,040만 달러 흑자를 기록하고 있는데, 이는 전년 동기간의 실적(6,050만 달러의 적자)과 비교하면 양호한 실적임
 - 3분기 실적 부진에도 불구하고 연간 누적 손익이 흑자를 기록한 것은, 지난 2분기 부유식 저장소 규모가 늘어나 석유제품선 운임이 증가하면서 큰 폭의 흑자를 기록했기 때문임

자료: <https://secure.marineavi.com/news/index?showDate=2020-11-09> (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 ('20.11.16~'20.11.20)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프션(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	상승유력	혼조세
시계열 모형	하락기대	하락기대	하락기대

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 ('20.11.09.~'20.11.13)

■ 시장 상승 모멘텀 부족, 당분간 운임 약세 지속 전망

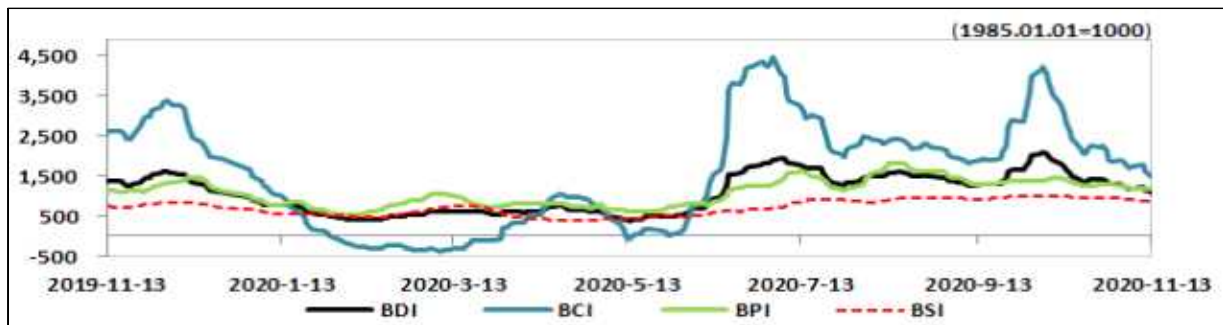
지난주 케이프션 주간평균 운임은 이전 주 대비 8.2% 하락한 13,672달러/일을 기록함. 케이프션 운임 하락은 중국 제철소가 동절기 철강 감산에 들어간 데다 호주산 석탄 수입 금지 조치의 여파로 철광석, 원료탄에 대한 수요가 크게 줄어들었기 때문임. 하지만 향후 운임 전망 또한 부정적인 상황으로 중국 정부가 강력한 부동산 규제 조치를 시행할 가능성이 높기 때문인데, 이로 인해 중국의 부동산 경기가 둔화되고 건설 수요가 줄어들면 결국 철광석과 원료탄 수요 감소로 이어질 수 있기 때문임

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 4.9% 하락한 9,268달러/일을 기록함. 선박의 공급이 수요를 상회하고 있는 것으로 나타남. 파나막스선 운임도 중국의 호주산 석탄 수입 금지조치로 인한 영향력에서 벗어나지 못하고 있는 것으로 분석됨. 원료탄에 대한 중국의 수요가 급감한데다가 미국 등의 선진국의 석탄 생산과 소비가 줄어들어 상승모멘텀을 찾지 못하고 있음. 미국이 9월에서 10월에 수확한 대두 물량이 시장에 유입되는 시기가 다가온 데다 중국의 대두에 대한 수요가 강해져 이는 파나막스선 운임에 긍정적 요인으로 작용할 것으로 예상됨. 또한 향후 운임에 긍정적인 영향을 미칠 소식이 발표됨. 지난 화요일에 미국 농무부가 2020/21년 옥수수 수확량을 하향 조정할 것이라고 발표하면서 시장에서는 미국산 옥수수 물량을 확보하기 위한 움직임이 활발해 질 것으로 예상됨

지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 3.9% 하락한 9,749달러/일을 기록함. 2주 연속 하락세를 보이던 운임은 9,700달러/일대에서 지지선을 형성함. 역시 선박의 공급이 수요를 상회하면서 운임이 하락함

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)		(11.13)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	1,157	(-75)	393	2,020	980	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	13,672	(-1,218)	1,992	33,760	12,007	3,460	38,014	18,030
	파나막스(4TC)	9,268	(-475)	3,345	15,079	7,966	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	9,749	(-394)	4,208	10,994	7,398	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	8,546	(-32)	2,142	8,706	5,029	4,198	10,067	7,188
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	케이프	13,750	(-625)	10,125	19,750	14,875	11,500	23,000	17,358
	파나막스	10,125	(-)	9,625	14,125	11,838	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	9,500	(-63)	8,250	10,625	9,772	9,500	12,500	10,857
	핸디	8,250	(-)	8,000	10,000	9,164	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(11.13)							
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)		2020년 12월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
	케이프(5TC)	13,406	(-1,610)	8,130	(-246)	13,033	(-153)	13,266	(122)
	파나막스(4TC)	9,794	(325)	8,266	(77)	9,813	(112)	9,466	(128)
	수프라막스(10TC)	9,743	(454)	8,031	(269)	9,125	(160)	9,193	(111)
	핸디(6TC)	7,813	(207)	6,265	(130)	6,896	(54)	6,700	(19)

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

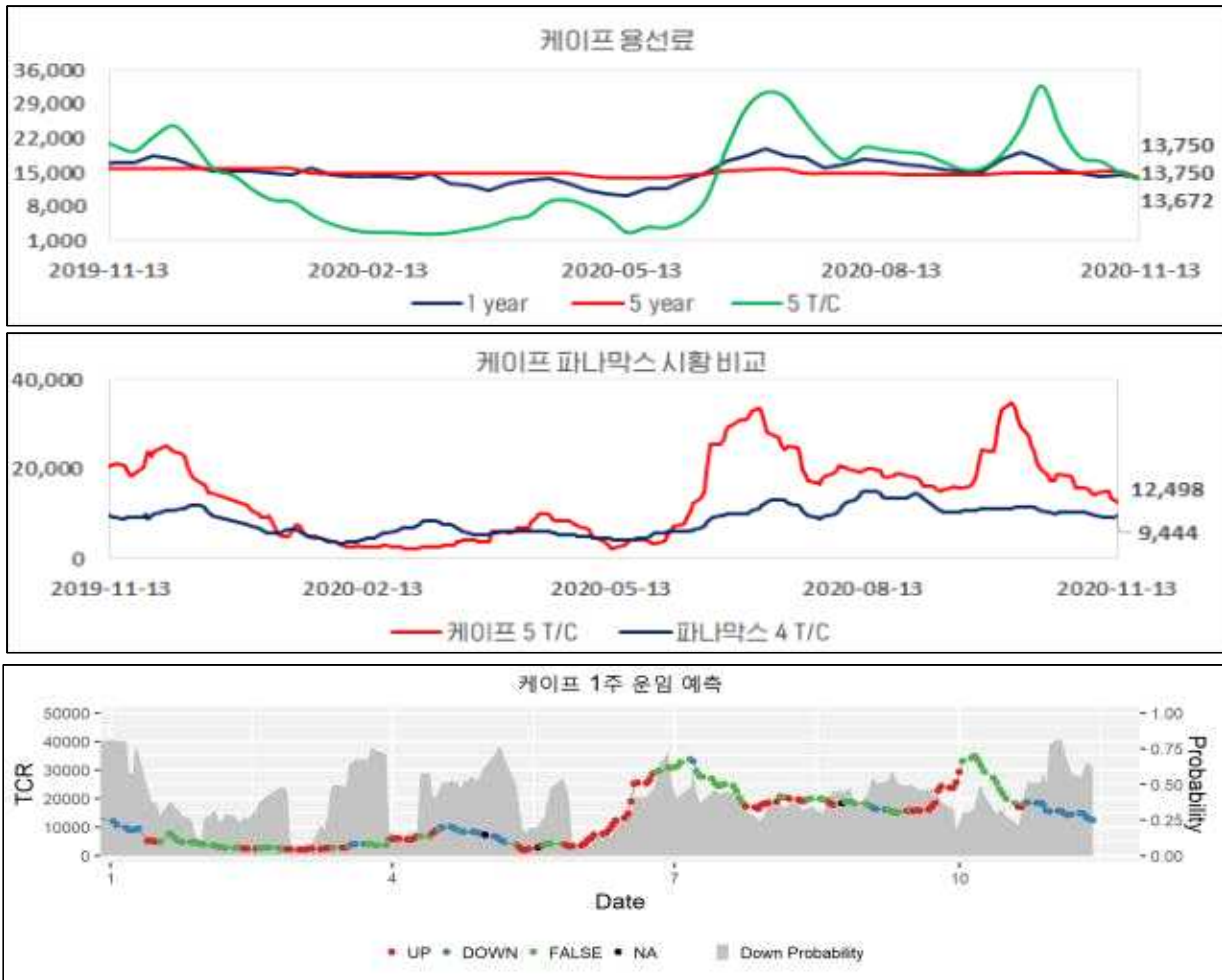
- (케이프 이동평균) 이동평균선은 가파른 하락세를 보이고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 여전히 30선을 하회 중이며, 하락세가 상승세보다 큼
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 운임과 단기용선료가 심리적 마지노선인 장기용선료와 비슷한 수준을 기록 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임차이가 축소됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

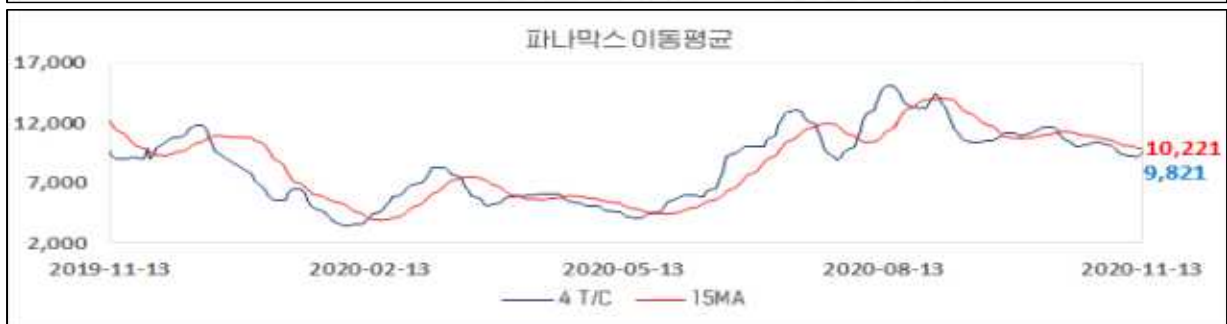
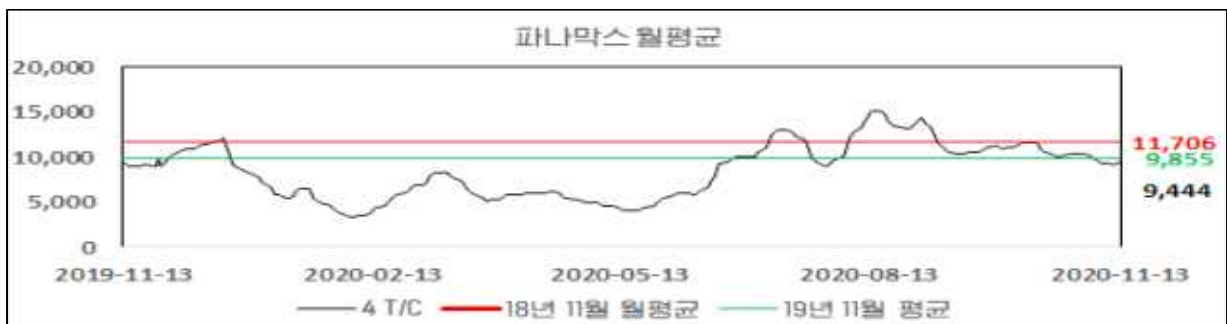


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	11.09	11.16	45.62	54.38
	11.10	11.17	39.82	60.18
	11.11	11.18	33.46	66.54
	11.12	11.19	37.62	62.38
	11.13	11.20	35.35	64.65
	11월 2주	11월 3주	38.38	61.62

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

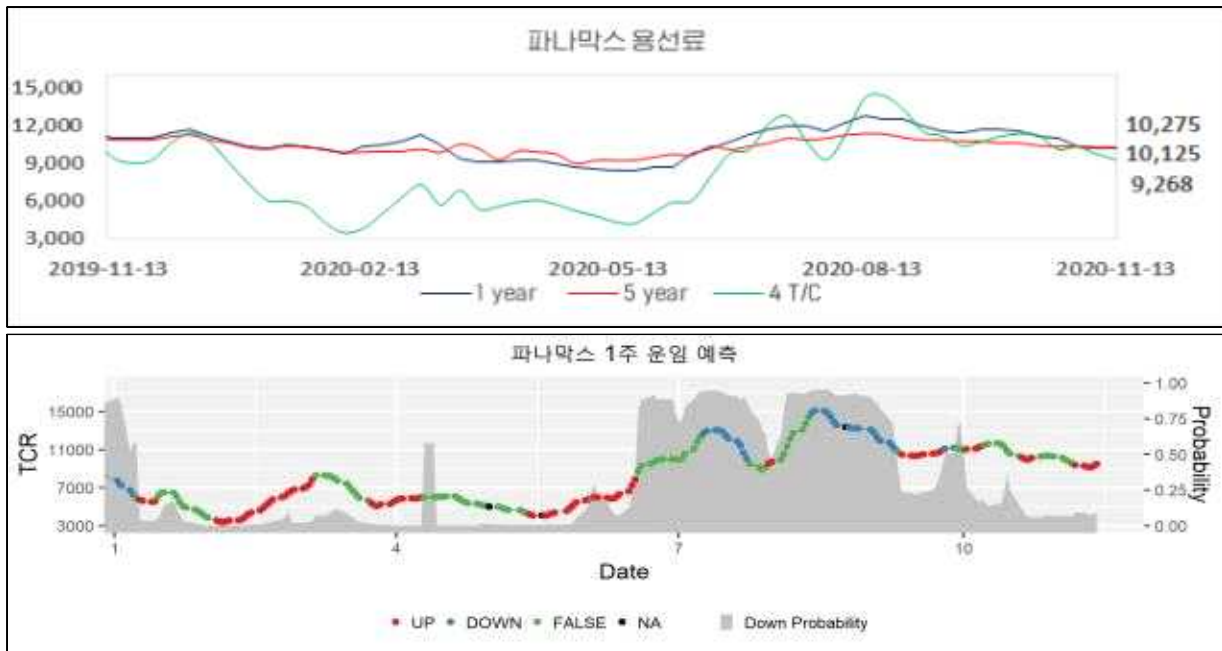
- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 하락세가 둔화됨. 작년 같은 기간 운임의 패턴을 살펴보면, 횡보하던 운임이 급 상승함. 이번 주 운임의 방향도 작년과 유사한 패턴으로 흐를지 지켜보아야할 것으로 보임
- (파나막스 RSI) RSI가 하락을 멈추고 30선까지 상승하며, 운임의 추가 상승 여력을 보임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장기용선료가 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

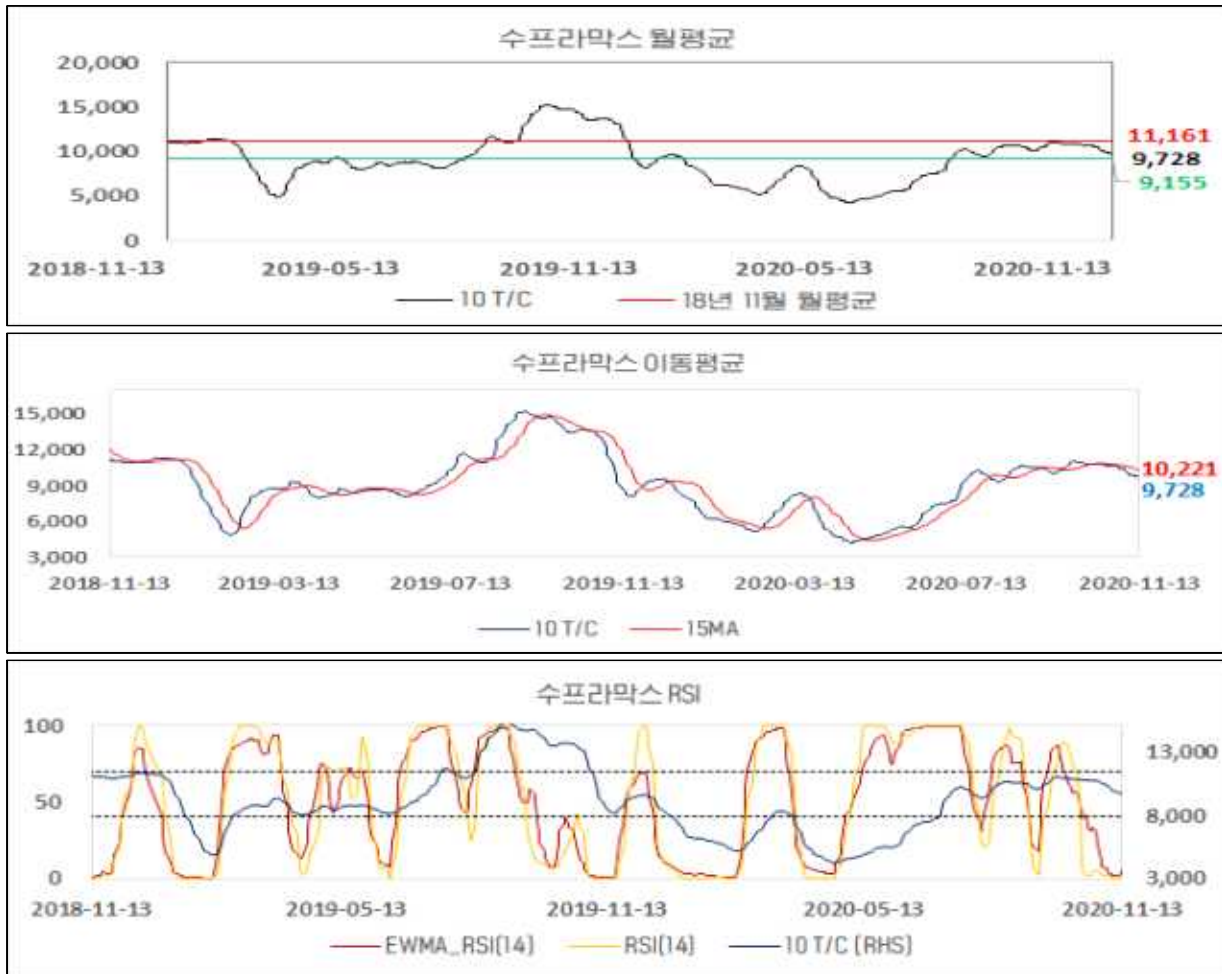


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	11.09	11.16	90.88	9.12
	11.10	11.17	91.47	8.53
	11.11	11.18	92.89	7.11
	11.12	11.19	91.74	8.26
	11.13	11.20	91.10	8.90
	11월 2주	11월 3주	91.61	8.39

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 하락세를 보이며, 스팟운임의 하락세는 둔화되며, 지지선을 형성함
- (수프라막스 RSI) RSI가 0에 근접하여 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 혼제세를 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 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 스팟운임과 단기용선료가 장기용선료에 수렴하는 형태를 보임. 심리적 마지노선인 장기용선료에 수렴함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 혼조세를 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

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	11.09	11.16	36.33	63.67
	11.10	11.17	48.16	51.84
	11.11	11.18	50.95	49.05
	11.12	11.19	67.07	32.93
	11.13	11.20	73.89	26.11
	11월 2주	11월 3주	55.28	44.72

3. 컨테이너 - 주간 동향

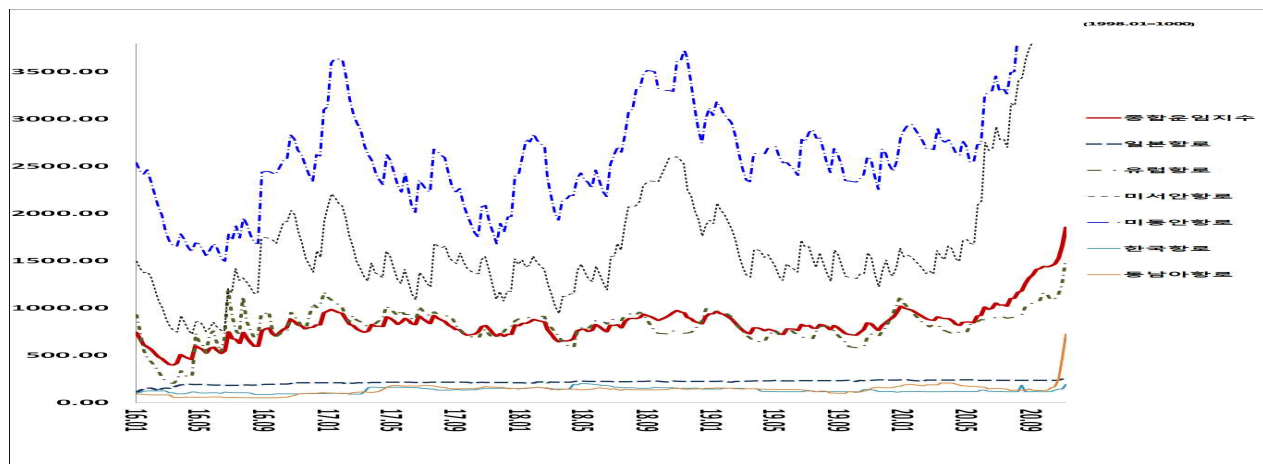
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 192.77 상승한 1,857.33을 기록함

아시아-남아프리카를 제외한 모든 항로 운임이 상승하였으며 대부분의 항로 운임이 역대 최고치를 기록함. 특히 이번 운임 상승은 아시아-유럽/지중해/동남아 운임의 급등에 기인함. 화주와 선사 모두 선박부족과 함께 컨테이너 확보에도 어려움을 겪고 있으며 일부선사들은 성수기할증료(PSS: Peak Season Surcharge)와 항만 혼잡에 대한 요금(CGS: Congestion Surcharge)을 부과함

3분기부터 이어진 컨테이너 수요 증가로 인해 수출입 불균형이 심화됨. 2019년 9월 기준 아시아-북미 컨테이너 물동량 중 headhaul 대비 backhaul의 비중은 32.5%였으나 2020년 26.4%로 하락함. 아시아-유럽도 10월부터 컨테이너 불균형이 심화되어 공컨테이너 수급이 더욱 어려워짐. 화주, 선사 모두 컨테이너 확보에 어려움을 겪고 있으며 Zim을 비롯한 글로벌 선사들은 이에 따른 추가요금(EIS: Equipment Imbalance Surcharge)을 부과함. 신규 컨테이너를 주문해도 인도 받는데 6개월 정도 소요되기 때문에 선사들은 추가 컨테이너 주문에 적극적으로 나설 수 없어 단기적으로 컨테이너 확보에 어려움을 겪을 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

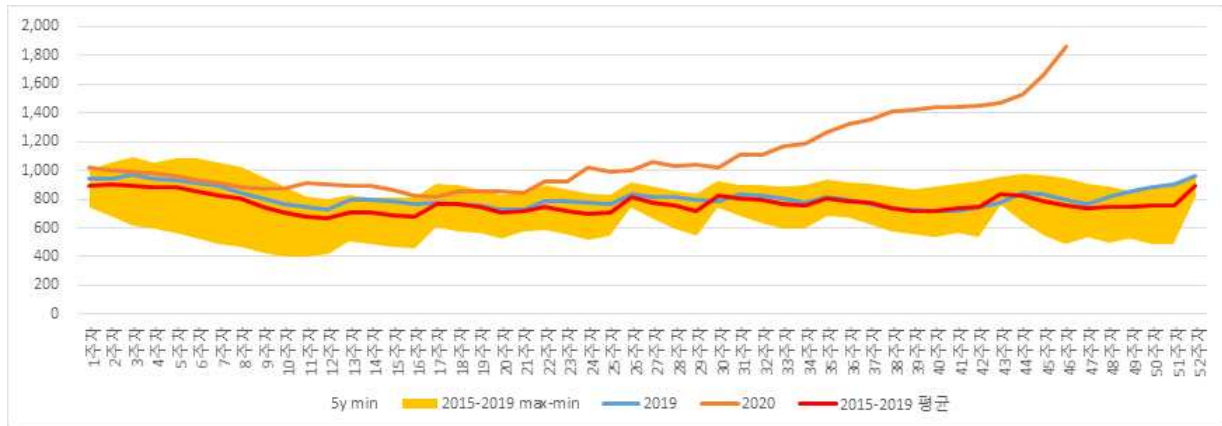


자료:상해항운교역소

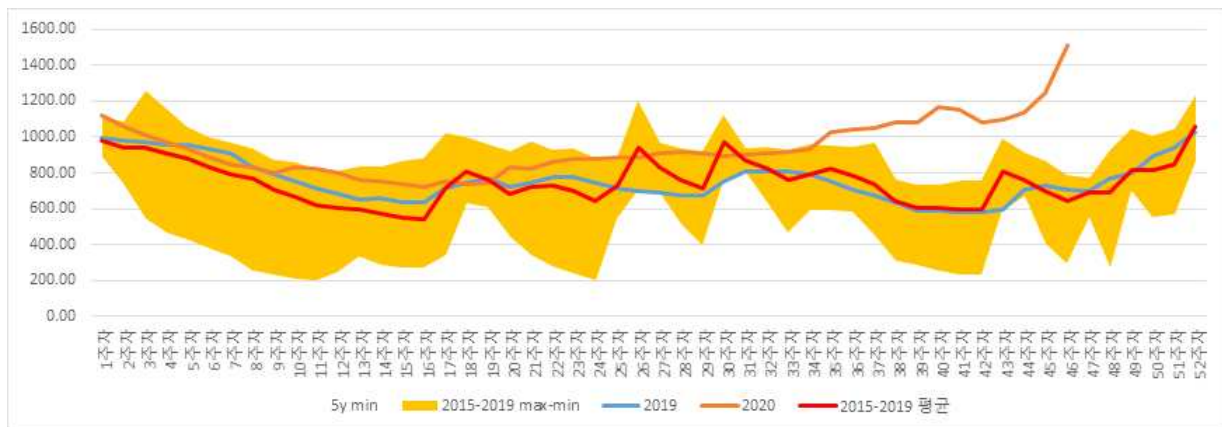
	금주 (전주비)	2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (11.13)							
종합(SCFI)	1,857.33 (192.8)	818.16	1,857.33	1,096.34	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1,508 (262.0)	725.0	1,508	939.52	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,887 (16.0)	1,361	3,887	2,552.23	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,676 (11.0)	2,542	4,676	3,426.07	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	195 (50.0)	116.0	195.0	124.61	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	255 (5.0)	230.0	255.0	239.84	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	728 (253.0)	130.0	728.0	188.07	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	- (-)	497.0	994.0	678.0	591.0	807.0	709.0

3. 컨테이너 기술적 분석

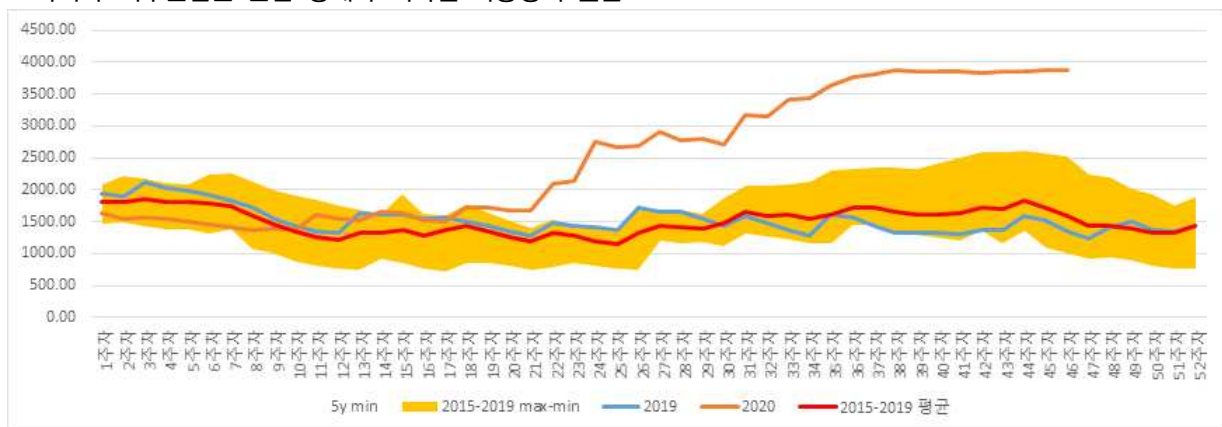
- SCFI 지수는 일부항로의 운임 강세로 강보합세를 유지할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 강세를 유지할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 운임 강세가 지속될 가능성이 높음



4. 탱커 - 주간 동향

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

11월 셋째 주 유조선 시장, WS 20대로 참체 지속

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 25.8로 전주(26.0) 대비 0.3p(1.0%) 감소했음

중동-극동항로에서의 VLCC 스팟운임은 10월 중순 WS 30대를 기록했지만 10월말 이후 WS 20대가 이어지고 있음. 불티거래소에 따르면 11월 11일 중동-한국에서 WS 23의 성약이 보고되었으며, 주요 산유국들의 협조 감산으로 중동발 원유 출하는 1일 1건 수준까지 줄었는데, 예년의 경우 겨울철 수요기에는 중동발 원유 출하가 통상 1일 3건 이상 발생해 왔음

석유수출국기구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries Plus)의 공조 감산으로 8월부터 감산 규모는 일일 770만 배럴임. 내년 1월부터 감산 폭이 완화될 예정이지만 최근 들어 완화 연기 가능성도 제기되고 있음

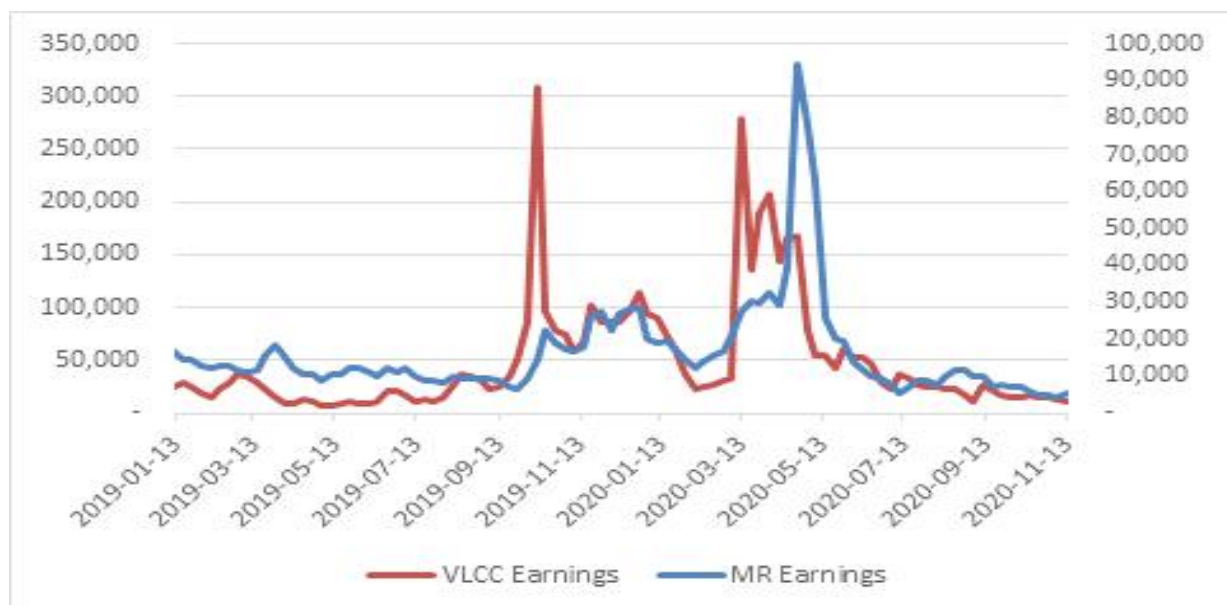
한편 11월에 WS 23(용선료 환산 시 일일 약 1만 달러) 조건으로 성약된 VLCC는 스크러버(scrubber) 설치 선박인데, 통상 스크러버 설치 선박의 운임이 비설치 선박보다 높게 나타나기 때문에 비설치 선박의 경우 운임이 일일 1만 달러 미만일 것으로 추정됨

11월 셋째 주 석유제품선 시장, 운임 소폭 증가

지난주 MR(Medium Range) WS은 76.6으로 전주(72.4) 대비 4.1p(5.7%) 증가했음

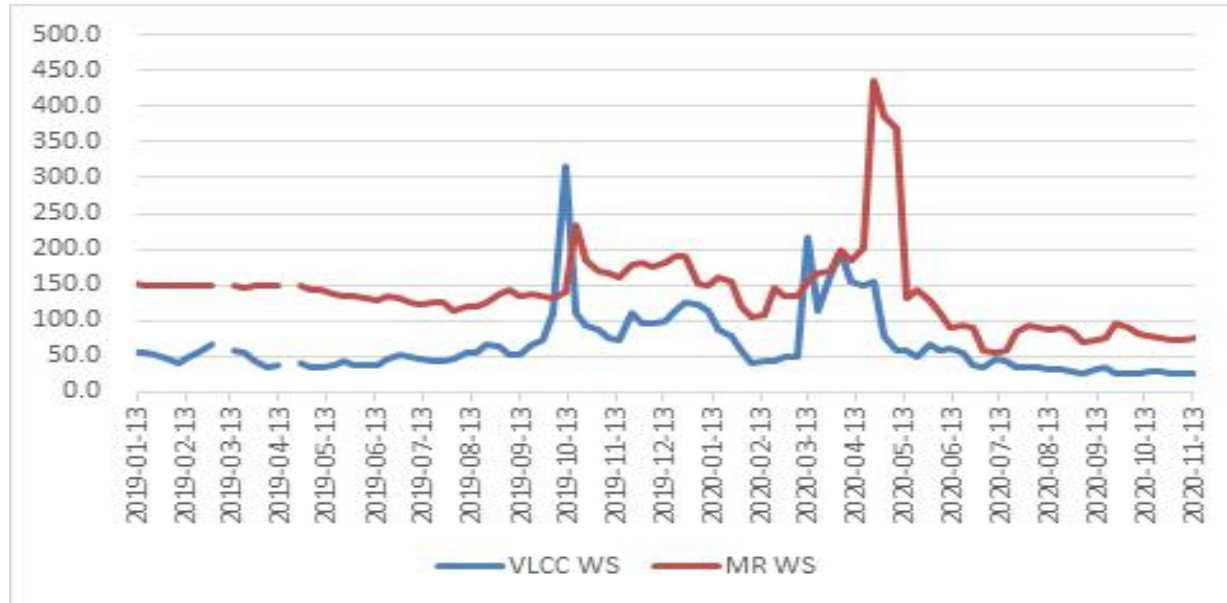
COVID-19가 유럽에서 재확산되면서 소비 심리가 둔화되었으며, 이로 인해 석유제품선 시장 부진이 이어지고 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



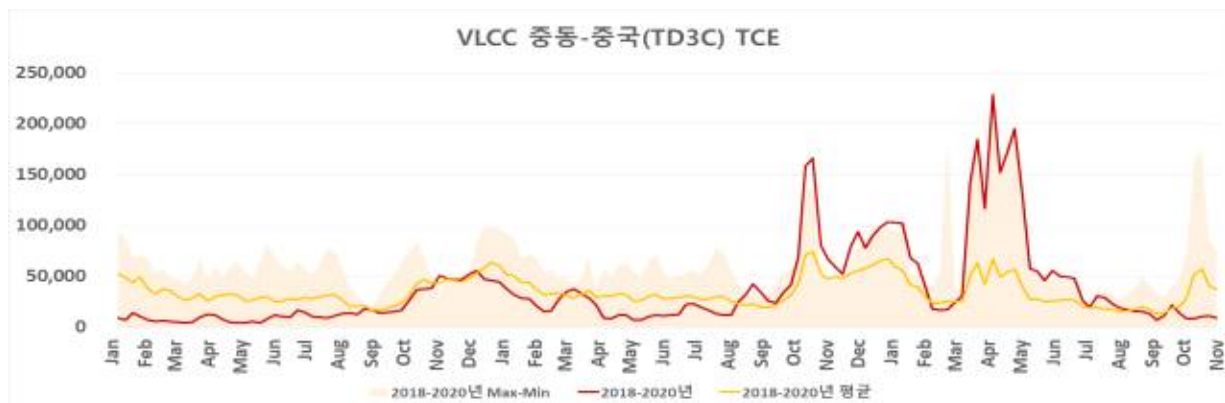
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.13)							
Average Earnings	TD3C	6,574	(-1,712)	5,603	250,354	53,925	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	5,822	(-470)	2,664	79,699	16,551	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	24,500	(-)	24,500	80,000	41,799	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	11,625	(-375)	11,625	20,000	14,736	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	25.8	(-1.0)	24.8	217.5	65.0	36.0	315.0	66.6
	MR	76.6	(5.7)	55.5	437.2	130.1	114.2	235.0	148.0

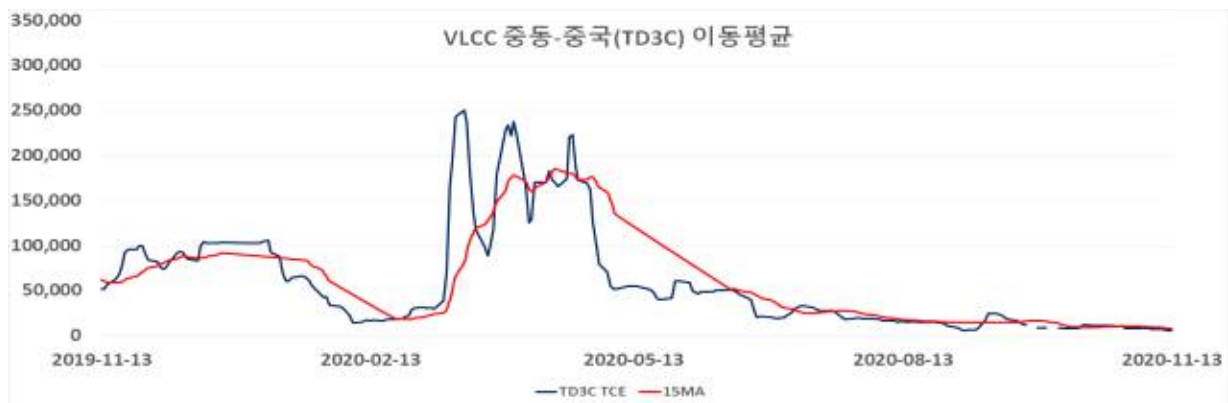
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

4. 탱커 기술적 분석

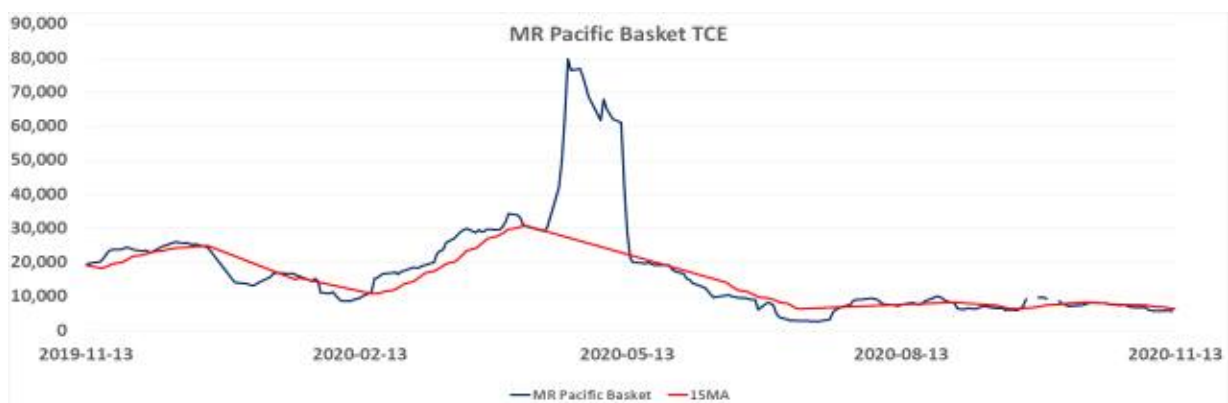
- 추세선(붉은색)이 낮은 운임으로 추이하고 있으며, 3년 중 최저점과의 간격이 줄어들면서 저시황 기조를 나타내고 있음



- 수익 추세선(파란색)과 15일 이동평균선은 연간 최저점 수준에서 큰 폭의 등락 없이 최근 몇 주간 동일한 수준을 기록하고 있음



- 석유제품선 추세선(파란색)이 15일 이동평균선(붉은색)과 유사한 수준을 기록하고 있는 가운데 지난주 추세선이 이동평균선을 소폭 상향 돌파하였음



5. 중고선 시장

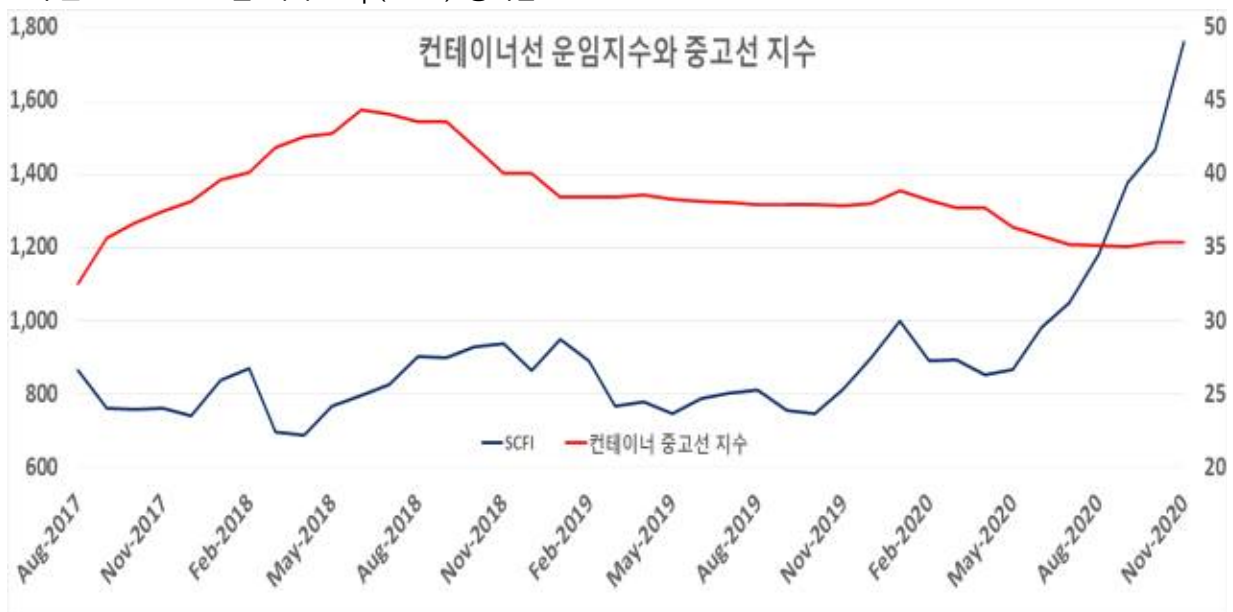
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 11월 13일 BDI는 1,115로 11월 6일(1,196) 대비 81p(6.7%) 감소. 11월 6일 건화물 중고선 지수는 20.65로 5주 연속 변동이 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 11월 13일 SCFI는 1,760.95로 11월 6일 1,664.56 대비 96.39p(5.8%) 증가. 11월 컨테이너 중고선 지수는 35.35로 10월 대비 0.3p(0.9%) 증가함



5. 중고선 시장

■ 2020년 11월(11월 1일~13일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 컨테이너선, 건화물선, 유조선 등 전 선종에서 중고선 매매가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Container	Amanda D	2000	1,730	TEU	2020-11-13		Peter Dohle	Clients of MSC
Container	Granville Bridge	2006	5,624	TEU	2020-11-13		Doun Kisen	Clients of MSC
Tanker	Kalamas	2011	105,391	DWT	2020-11-13	22.00	Pleiades Shpg Agcy	Clients of Performance Shipping
Container	Newark	2006	3,388	TEU	2020-11-13	8.60	NSC Schiffahrt	Greek interests
Bulk	Nord Sincere	2010	28,355	DWT	2020-11-13	6.65	Sincere Industrial	Undisclosed interests
TankChem	Atlantic Queen*	2010	46,838	DWT	2020-11-13	16.30	Cido Shipping	Clients of TORM A/S
TankChem	Atlantic Pegasus*	2010	46,838	DWT	2020-11-13	16.30	Cido Shipping	Clients of TORM A/S
Offshore	Armada Tuah 23	2006	5,000	HP	2020-11-12	1.00	Bumi Armada Nav	Sri Lankan interests
Bulk	Lentikia	2015	39,202	DWT	2020-11-11	13.80	Cogema S.A.M.	German interests
Bulk	Levanto	2001	73,926	DWT	2020-11-11	5.50	Dryships	Undisclosed interests
Bulk	Pacific Kindness	2011	82,177	DWT	2020-11-11	15.00	Taiheiyo Kisen	Greek interests
Bulk	Sea Melody	2010	58,117	DWT	2020-11-11	10.00	Santoku Shipping	Greek interests
Container	Natal	2007	3,388	TEU	2020-11-10	9.10	NSC Schiffahrt	Clients of Pelayaran Meratus
Tanker	Olympic Liberty	2003	304,992	DWT	2020-11-09	26.50	Olympic Shpg & Mgmt	Undisclosed interests
Tanker	Bonny	2005	159,152	DWT	2020-11-06	19.00	Euronav-Ridgebury JV	Clients of Seven Islands Shipping
Gas C'rier	Gas Beauty I	1982	75,680	cu.m.	2020-11-06	12.00	Benelux Overseas	Vietnamese interests
Container	Greenwich Bridge	2006	5,624	TEU	2020-11-06	14.00	K-Line	Clients of MSC

Container	Hugo Schulte*	2010	3,635	TEU	2020-11-06	25.00	Thomas Schulte	Undisclosed interests
Container	Martha Schulte*	2012	3,600	TEU	2020-11-06		Thomas Schulte	Undisclosed interests
Bulk	Olympic Hope*	2016	182,631	DWT	2020-11-05	30.00	Olympic Shpg & Mgmt	European interests
Bulk	Olympic Harmony*	2016	182,644	DWT	2020-11-05	30.00	Olympic Shpg & Mgmt	European interests
Bulk	Fair Winds	2009	28,434	DWT	2020-11-04	6.20	Kotoku Kaiun KK	Greek interests
Offshore	MDPL Asha Deep	2012	8,320	HP	2020-11-04		Japaul	Undisclosed interests
Bulk	Rubyred	1997	48,225	DWT	2020-11-04	3.30	TST Group	Undisclosed interests
Bulk	Shinano	2008	56,676	DWT	2020-11-04	8.80	Santoku Shipping	Undisclosed interests
Container	Contship Box*	2008	706	TEU	2020-11-04		Contships Management	Clients of Star Feeders
Container	Contship Day*	2007	706	TEU	2020-11-04		Contships Management	Clients of Star Feeders
Container	Bomar Hermes	2006	2,510	TEU	2020-11-02	6.00	Borealis Maritime	Clients of MSC
Bulk	Orient Grace	2012	58,620	DWT	2020-10-21	12.40	Sato Steamship	Greek interests

6. 주요 해운지표 (2020.11.13)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	11월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(11.13)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-1)	63.0	64.0	77.0	71.5	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	8.0	9.0	8.6	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(11.13)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.0	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	85.0	(-)	85.0	85.0	92.0	89.1	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)		(11.13)								
380 CST	Rotterdam	275.5	(9.3)	270.9	124.8	303.8	240.5	245.8	443.5	348.9
	Singapore	306.0	(26.3)	292.9	157.8	388.0	263.8	306.5	511.5	402.5
	Korea	326.5	(22.8)	315.1	196.3	426.5	310.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	303.3	(19.8)	293.4	181.8	436.8	286.5	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	337.0	(27.5)	323.3	179.0	585.3	323.6	493.8	548.3	518.9
	Singapore	365.8	(29.0)	351.3	219.8	726.3	369.2	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	351.5	(27.3)	337.9	214.8	722.3	369.4	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(11.13)								
철광석	국제價	122.6	(4.5)	120.2	71.7	128.7	101.2	72.3	127.2	93.3
	중국産	143.3	(0.4)	142.8	108.3	151.3	124.9	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	81.1	(0.3)	80.8	63.5	81.4	70.7	72.0	83.1	77.0
	중국産	103.9	(0.3)	103.2	84.7	103.9	89.9	93.9	107.4	100.8
원료탄	호주산	128.8	(-9.9)	138.3	133.4	204.2	155.0	168.2	252.9	214.0
	네팔(몽골)	128.9	(1.9)	127.1	112.7	134.8	121.8	120.9	187.3	153.2
	중국産	215.4	(0.7)	213.1	190.0	219.2	199.8	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,148.0	(49.50)	1,109.2	821.8	1,152.5	917.4	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	593.5	(-8.50)	601.9	474.0	632.8	542.4	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		7월	8월	9월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,042	7,018	8,253	64,489	95,248	100,114	87,449
	수입	4,873	4,414	4,738	40,946	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	7,878	6,669	8,330	63,394	84,260	89,921	82,296
	수입	5,277	5,306	5,683	51,914	60,199	69,712	66,889
EU	수출	4,020	3,778	5,018	36,518	53,140	57,676	48,445
	수입	4,918	4,366	4,898	42,195	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	13,453	12,600	14,861	112,213	169,587	189,936	149,584
	수입	10,635	9,612	10,705	92,874	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