

# KMI

## 주간해운시장포커스

**발간년월** 2020년 12월 4주    **발행인** 장영태    **감수** 김태일  
**자료문의** 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터    **주소** 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

I. 주간뉴스 .....	02
II. 건화물선 .....	04
III. 컨테이너 .....	12
IV. 탱커 .....	14
V. 중고선 시장 .....	17
VI. 주요 해운지표 .....	20

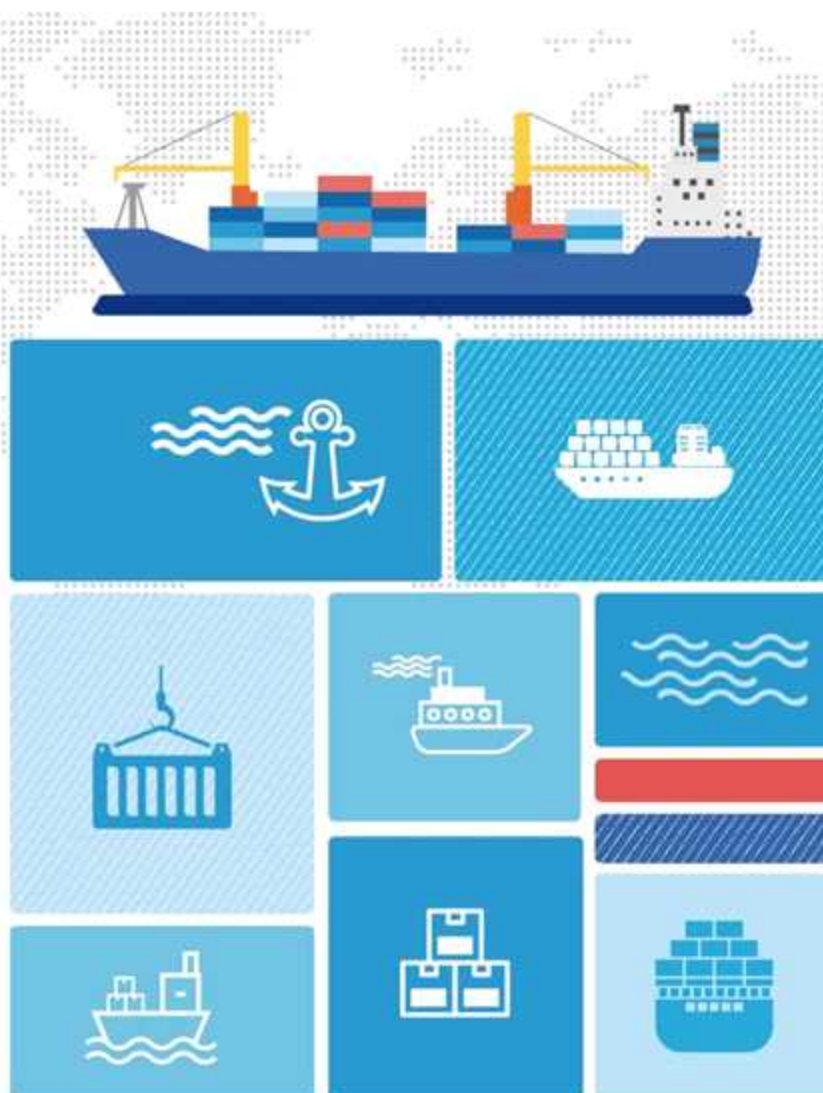
이호춘 해운빅데이터연구 센터장  
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

### I 알파라이너, 총 컨테이너 유휴선대(inactive fleet) 60만 TEU에서 안정적 추세 유지

- 2020년 12월 기준 유휴선대는 총 컨테이너 선대의 2.8%인 65.6만 TEU로 전월과 큰 차이가 없는 것으로 나타남
  - 지난달에 비해 유휴선대 선대의 총 척수는 9척 감소했지만 5,100TEU급 이상 선박의 증가로 유휴선대량은 24,323TEU 증가함
  - 선주사와 조선소 입고된 선박은 증가했으나 선사에서 운영하는 계선(idle)은 감소함
- 2020년 4분기 선대 수요 증가로 용선료가 급등
  - 올해 5월 5,000TEU급 선박의 용선료는 10,000~11,000달러/일이었으나 4분기 28,000달러/일 이상 기록함
  - 중고선에 대한 수요도 증가하여 최근 MSC는 3척(4,943TEU, 2,732TEU, 2,728TEU), 완하이는 2척(4,178TEU, 6,350TEU)을 구매함
  - 알파라이너 자료에 따르면 최근 몇 주 동안 용선료 상승세는 둔화되었으나 여전히 높은 수준임

자료: 알파라이너 주간 50호

최건우 전문연구원

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

### I 중국 정부, 호주산 석탄 수입 제한 공식화

- 중국 관영매체인 글로벌 타임즈는 중국 정부가 호주산 석탄 수입에 대한 제한을 공식화했다고 보도함
  - 글로벌 타임즈(Global Times)에 따르면, 지난 주말 중국 국가발전개혁위원회(NDRC)가 중국 10대 전력 회사들과의 만남에서 호주를 제외한 모든 국가의 석탄 수입을 통관 제한 없이 승인했다고 보도되었음
- 호주 가디언(Guardian Australia)은 중국 정부가 발표한 2천만 톤의 추가적인 석탄 수입 계획에도 호주산 석탄을 제외할 가능성이 높다고 보도함
  - 무역 제재로 중국 시장의 호주산 석탄 점유율을 대체하기 위한 석탄 물량은 몽골, 인도네시아, 러시아로부터 우선적으로 수입하고 중국 정부는 전력 회사들의 석탄 수입가격을 톤당 640위안(97.8 달러) 아래로 맞추기 위해서 전력 회사들의 석탄 재고 물량을 공유하도록 시행할 방침임
  - 또한 중국 정부는 호주산 석탄 수입 제한으로 발생한 석탄 부족분을 보충하기 위해서 인도네시아 석탄광산협회와 2021년 15억 달러 상당의 구매 계약을 체결하였음
- 중국의 호주산 석탄 수입 제재로 인해 최소 60척의 호주산 석탄을 실은 벌크선들이 중국 항만에서 대기하고 있는 것으로 알려짐

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-formalises-cut-to-australian-coal-imports-state-media-reports/>

김병주 연구원

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

## IHS Markit, 세계 컨테이너 물동량 전망치 등 발표

- 시장 분석기관인 IHS Markit이 새로 발표한 GTA(Global Trade Atlas) Forecasting에 따르면 올해 전 세계 컨테이너 물동량은 전년 대비 8.9% 하락할 것으로 전망됨
  - 이는 올해 6월에 발표된 전망치인 전년 대비 10.3% 하락과 비교해 1.4%포인트 개선된 것임
- 한편 GTA Forecasting에 따르면 올해 아시아로부터의 미국의 수입은 2019년 대비 5.4% 감소할 것으로 추정됨
  - 내년에는 아시아로부터의 미국의 수입이 2020년 대비 6.4% 증가할 것으로 전망되지만, 이는 지난 6월에 발표된 전망치 8.3% 대비 1.9%포인트 감소한 것임
  - 미국의 아시아로의 수출은 올해에는 전년 대비 8.9% 감소할 것으로 추정되며, 2021년에는 금년 대비 5.5% 증가할 것으로 전망됨
- GTA Forecasting은 세계 컨테이너 물동량 장기 전망치를 상향 조정함
  - 전 세계 컨테이너 물동량이 2022년 6.2%, 2023년과 2024년 각각 3.5%씩 증가할 것으로 전망함
  - 이는 6월에 발표된 전망치 2022년 4.4%, 2023년 3.1%, 2024년 2.9%보다 모두 상향 조정된 것임

자료: [joc.com/maritime-news/container-lines/ihsmarkit-downgrades-outlook-global-container-volumes-2021\\_20201210.html](https://joc.com/maritime-news/container-lines/ihsmarkit-downgrades-outlook-global-container-volumes-2021_20201210.html) (로그인필요)

안영균 전문연구원

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

## I 알파탱커(Alphatanker), 내년 미·중간 원유 거래 증가 전망

- AXSMarine 산하 유조선 조사기관인 알파탱커는 미국 셰일 업체들이 유가 약세로 생산량이 하락했지만, 올해 8월에 체결된 1단계 미중 무역협정 등이 원만하게 이행될 경우 향후 양국간 원유 거래가 증가할 수 있다고 전망함
  - 알파탱커는 차기 바이든 행정부에서 1단계 미중 무역협정의 성공적 이행을 전제로 올해 일일 43만 배럴을 기록한 중국의 미국산 원유 수입이 일일 100만 배럴까지 증가할 것으로 전망
  - 한편 알파탱커는 2021년 미국의 총 원유 수출량이 현재의 일일 250만 배럴에서 일일 300만 배럴로 증가해 수출량이 큰 폭으로 증가할 것 같지는 않다고 전망함
- 석유수출국기구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries)의 증산은 전 세계 원유 가격을 낮추고 이는 다시 미국의 셰일오일 생산량을 감소시킬 것으로 전망됨
  - 12월 초에 OPEC과 러시아 등은 2021년 1월부터 총 원유 생산량을 일일 50만 배럴 증산하고 2월부터는 매달 생산량을 조정하기로 합의했음
  - 미국 에너지관리청(EIA)에 따르면 미국 원유 생산량은 2019년 일일 1,230만 배럴에서 2020년 일일 1,130만 배럴로 하락한 이후 2021년에는 일일 1,110만 배럴까지 감소할 것으로 추정됨

자료: [tradewindnews.com/tankers/us-china-crude-trade-to-support-large-tankers-despite-bearish-outlook-overshale-output/2-1-929122](https://tradewindnews.com/tankers/us-china-crude-trade-to-support-large-tankers-despite-bearish-outlook-overshale-output/2-1-929122) (로그인필요)

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 ('20.12.21~'20.12.25)

#### 건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나마선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	상승유력	혼조세
시계열 모형	상승기대	혼조세	상승기대

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 ('20.12.14~'20.12.18)

#### I 중국의 철광석, 석탄 수요 강세 지속

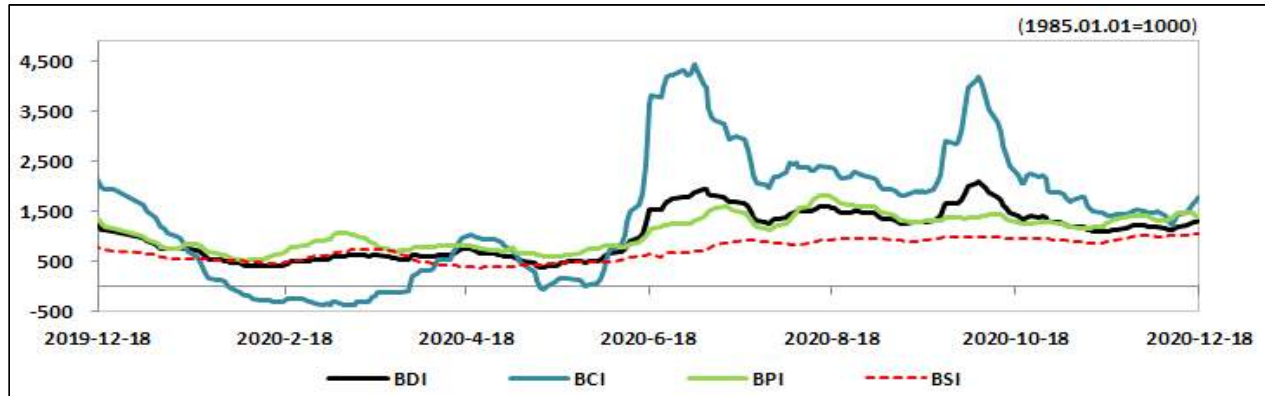
지난주 케이프선 주간평균 운임은 이전 주 대비 23.1% 상승한 13,664달러/일을 기록함. 브라질출발 중국도착 항로의 운임 상승세가 뚜렷하게 나타남. 이는 중국의 철광석 수요 강세 속에 철광석 항만재고량이 10월 이후 최저 수준인 1억 1,218만 톤을 기록했기 때문임(12월 11일 기준)

중국의 경기부양책 효과로 인한 철광석 수요 증가 소식과 호주와 브라질의 철광석 생산량 전망치 하향 조정으로 인한 공급차질에 대한 우려로 철광석 가격이 연일 최고치를 갱신하고 있음. 철광석 가격의 상승세가 철광석 물량을 확보하려는 움직임으로 이어질지는 당분간 지켜봐야할 상황임. 중국철강협회(CISA·China Iron and Steel Association)는 BHP와 리오틴토사와 화상회의를 갖고 가격상승에 대한 원인에 대한 논의를 진행했으며, 중국 자동차협회(CAAM·China Association of Automobile Manufacturers)는 내년도 중국의 자동차 출하량이 올해보다 4% 증가(2,630만 대)할 것으로 전망함. 이러한 중국철강협회의 행보와 자동차협회의 전망이 향후 철광석 가격에 어떤 영향을 미칠지 주목할 필요가 있음.

지난주 파나마선 주간평균 운임은 이전 주 대비 5.3% 상승한 11,762달러/일, 지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 3.1% 상승한 11,554달러/일을 기록함. 흑해(Black sea)와 미국 걸프만(US Gulf)에서 광물(mineral) 수출이 증가했으며, 중국의 수요를 바탕으로 한 인도네시아산 석탄 수출 증가도 운임에 긍정적 영향을 미침. 또한, 중국의 기상악화로 인해 일시적으로 체선현상이 발생한 것도 시장 내 선박수가 줄어드는 효과로 나타나 운임상승에 일부 기여함.

## 2. 건화물선 - 주간 동향

### 건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

### 건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 <sup>3)</sup>			2019년		
				최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(12.18)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,286	(131)	393	2,097	1,058	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	13,664	(2,563)	1,992	34,896	13,027	3,460	38,014	18,030
	파나막스(4TC)	11,762	(589)	3,345	15,079	8,552	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	11,554	(349)	4,208	11,631	8,135	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	10,177	(177)	2,142	10,237	5,969	4,198	10,067	7,188
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프	15,250	(125)	10,125	19,750	14,799	11,500	23,000	17,358
	파나막스	11,100	(-)	8,425	12,750	10,519	9,875	14,750	11,877
	수프라막스	10,563	(1)	8,250	10,625	9,819	9,500	12,500	10,862
	핸디	9,063	(1)	7,313	9,063	8,270	8,250	9,500	8,886
	1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)								
건화물선 시장(FFA)		(12.18)							
		2021년 1월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	12,981	(1,856)	10,489	(919)	14,097	(192)	13,631	(18)
	파나막스(4TC)	8,981	(-427)	8,862	(-147)	10,132	(-161)	9,644	(-103)
	수프라막스(10TC)	9,929	(218)	8,975	(-86)	9,641	(-22)	9,457	(-32)
	핸디(6TC)	7,663	(275)	7,042	(213)	7,251	(72)	6,819	(-)

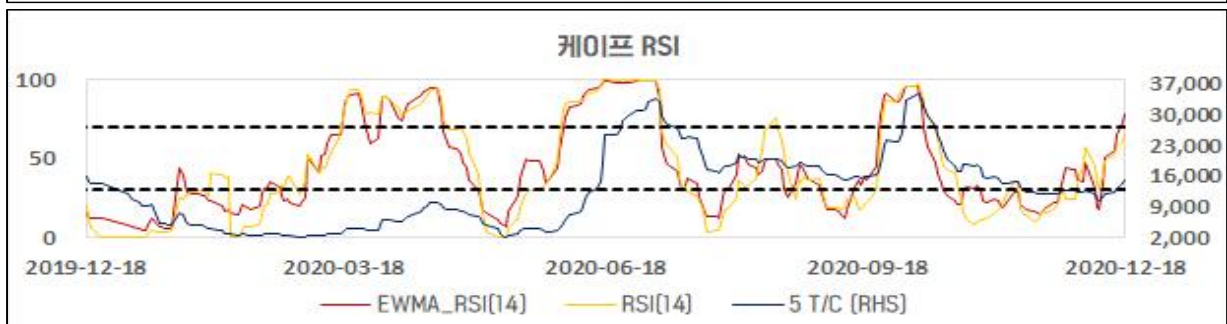
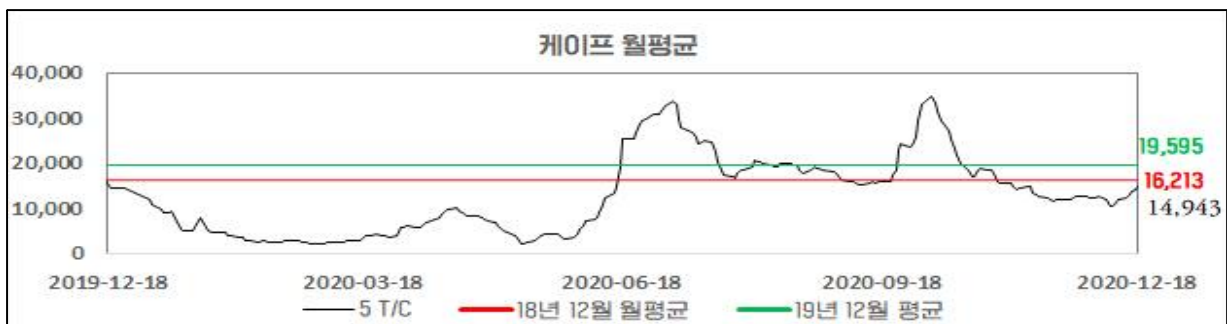
주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공시된 자료의 최저, 최고, 평균값  
4), 5) : 일간 최저, 최고값으로 변경 7) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값 8) : 2018년부터 5 T/C값

자료: Clarkson, Baltic



## 2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

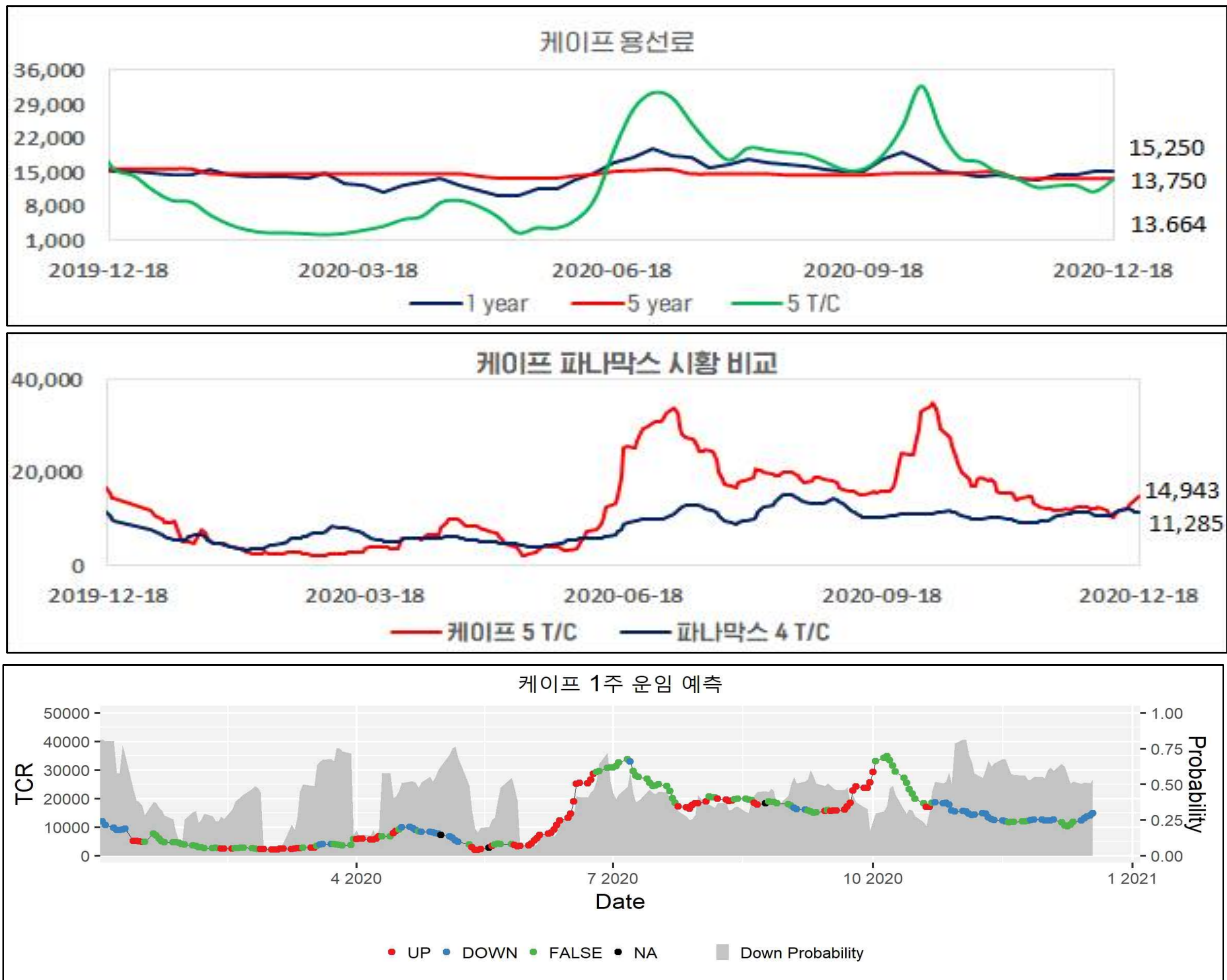
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 횡보양상을 보임
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파하기 직전으로, 과매수 상태에 진입할 것으로 보임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



- \* 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) 장단기 용선료보다 스팟운임이 낮은 수준을 기록 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임간 격차가 다시 벌어지기 시작함
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

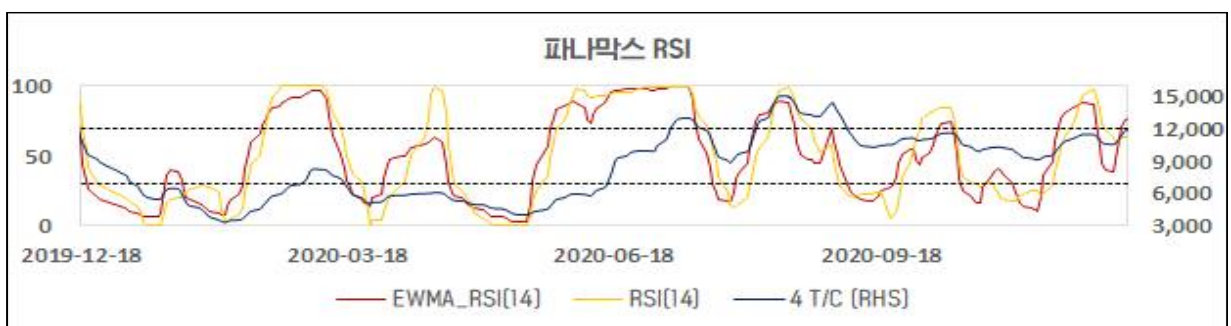
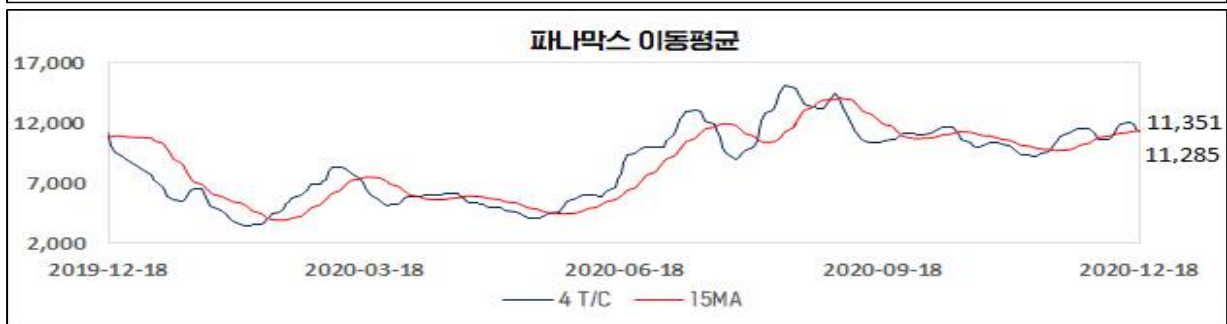


\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함  
 \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	12.14	12.21	49.55	50.45
	12.15	12.22	48.72	51.28
	12.16	12.23	49.08	50.92
	12.17	12.24	49.27	50.73
	12.18	12.25	46.37	53.63
	12월 3주	12월 4주	48.60	51.40

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 완만한 상승세가 이어지고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향돌파하지 못하고, 70선에 근접해 하회 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

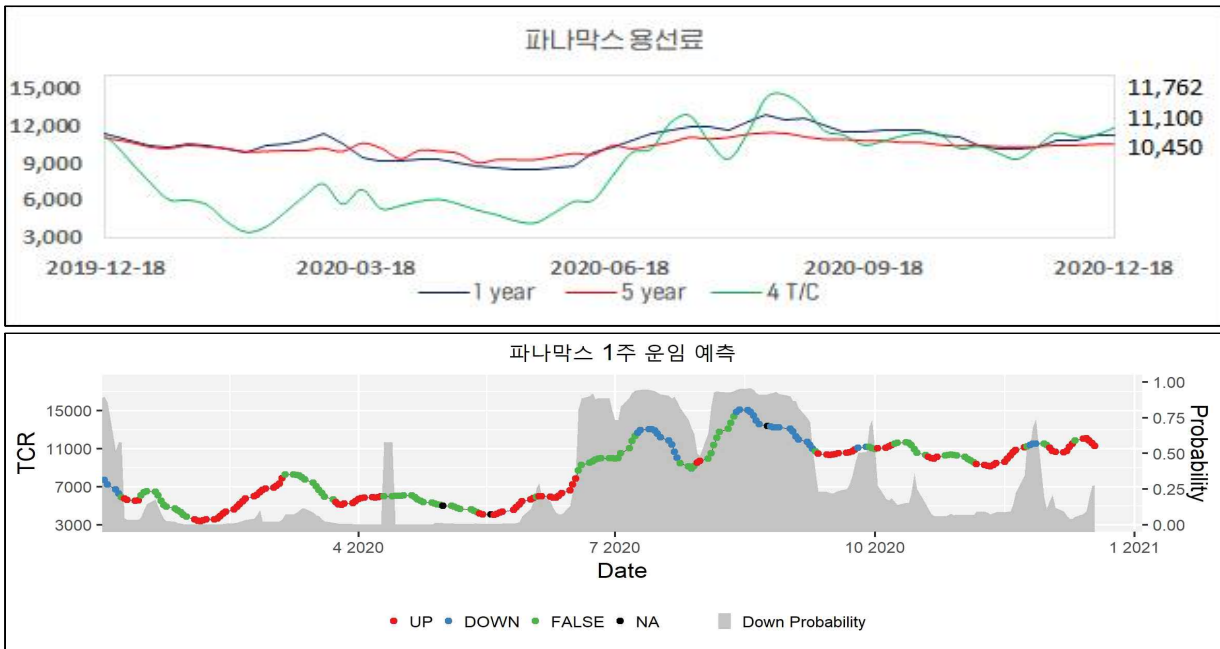


- \* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- \* EWMA\_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함



## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임이 장단기용선료보다 높은 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



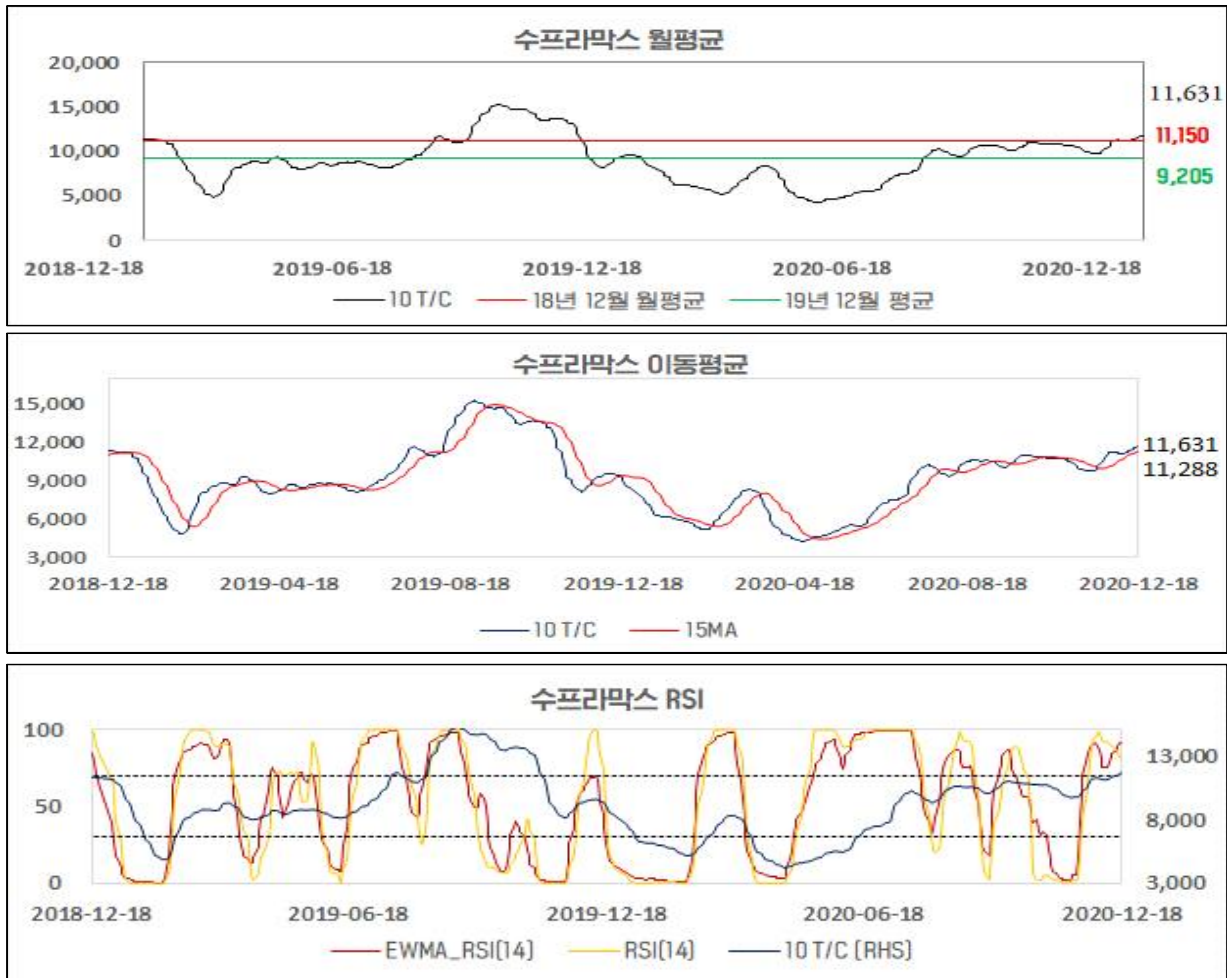
\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

\* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
파나막스		12.14	12.21	92.64	7.36
		12.15	12.22	90.31	9.69
		12.16	12.23	81.34	18.66
		12.17	12.24	72.77	27.23
		12.18	12.25	72.17	27.83
		12월 3주	12월 4주	81.85	18.15

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

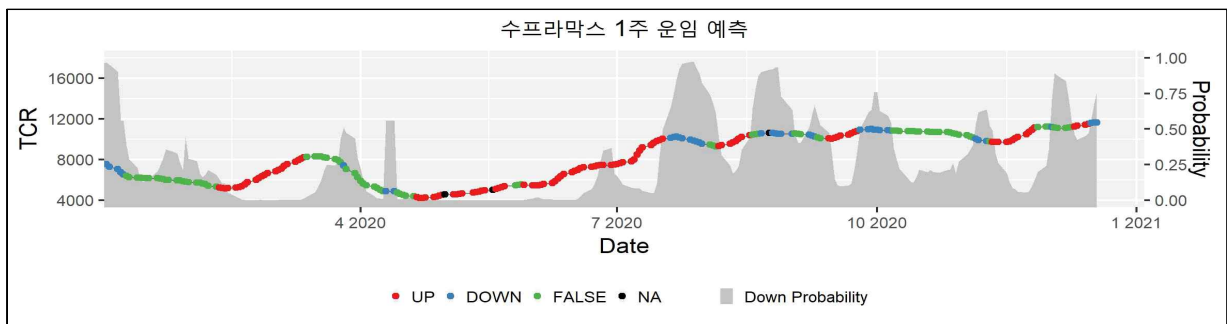
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 상승세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파 한 후, 과매수 상태에 진입함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨



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

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 장기 용선료의 횡보세가 이어지고 있는 반면, 단기용선료와 스팟운임은 상승세를 보임
- (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	12.14	12.21	55.02	44.98
	12.15	12.22	52.94	47.06
	12.16	12.23	43.23	56.77
	12.17	12.24	32.09	67.91
	12.18	12.25	23.62	76.38
	12월 3주	12월 4주	41.38	58.62

### 3. 컨테이너 - 주간 동향

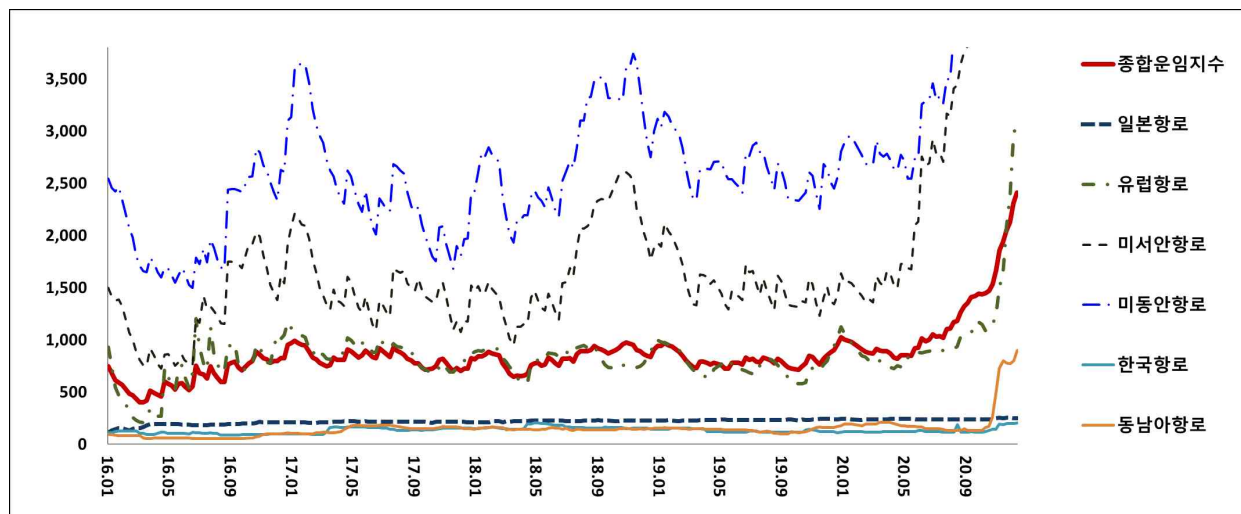
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

#### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 100.11 상승한 2,411.82를 기록함

유럽과 남미에서 발생한 큰 폭의 운임 상승이 컨테이너 운임지수를 크게 상승시킴. 올해 4분기 아시아-북미 운임은 4,000달러 내외에서 안정세를 찾아가고 있으나 유럽 운임은 매주 최고치를 기록중. CMA CGM은 4분기 아시아-유럽항로에 대한 선대공급을 6.0% 증가시켰으며 디 얼라이언스는 내년 1월에 동항로에 대한 추가 선대 투입계획을 확정하는 등 수요 증가에 선사들도 선복 공급을 증가시키는 양상임

모든 항로에서 공급 부족 현상이 나타나고 있으나 스크러버 장착 및 수리를 위해 입고된 선박을 제외하고 시장에서 가용 가능한 선박은 28만TEU로 총 컨테이너 선대의 1.2%에 불과해 공급 증가에도 한계가 있음. 아울러 용선료도 올해 5월 대비 100% 이상 상승한 상태라 선사는 최근의 운임 고공행진이 지속될 것이라는 확신이 있어야 추가 선대 확보에 나설 수 있는 상황으로 내년 춘절 이전까지 현 상황이 유지될 가능성이 높음. 다만 컨테이너 박스에 대한 공급이 안정화되면 이에 부과되는 추가 운임의 하락으로 컨테이너 운임은 예상보다 빠르게 하락할 수 있음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

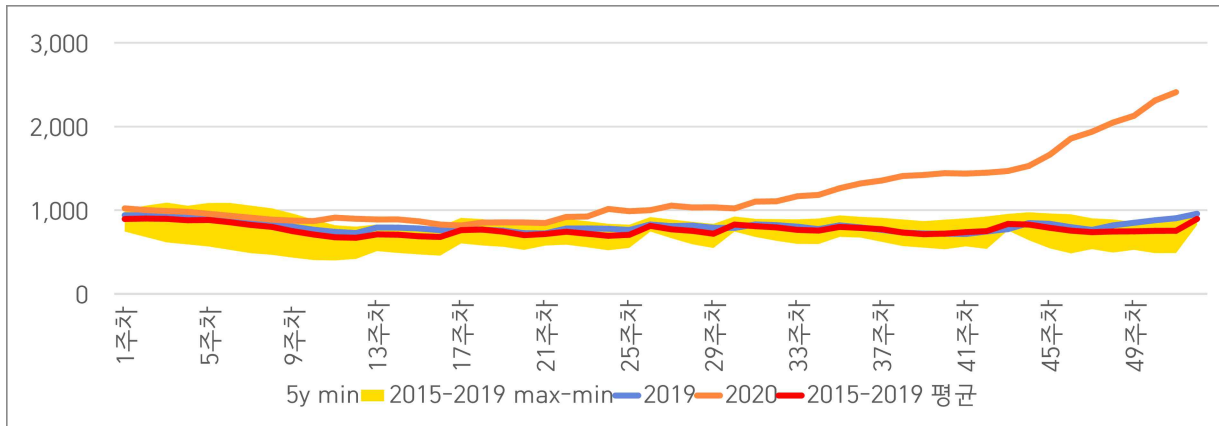


자료:상해항운교역소

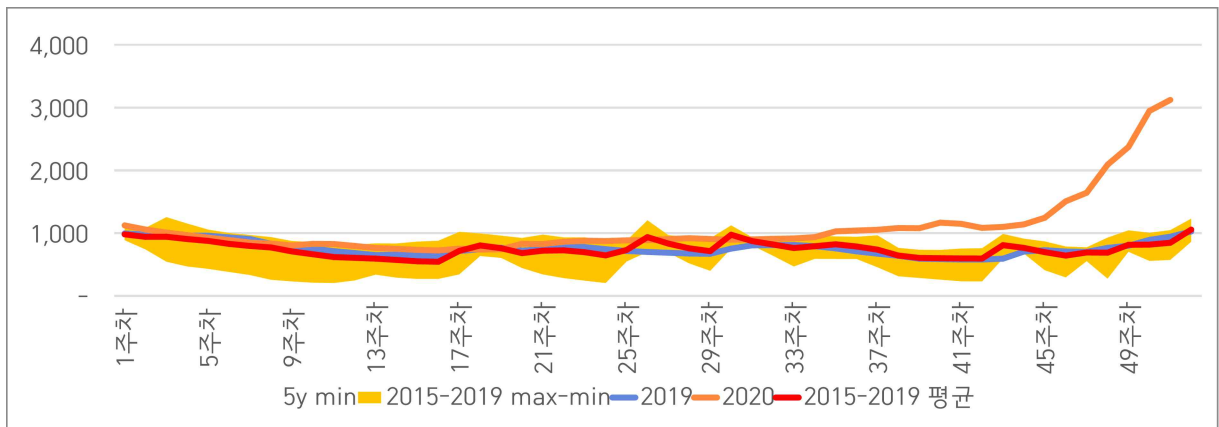
	금주 (전주비)	2020년			2019년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장 (12.18)									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	2,412	(100.11)	818.16	2,412	1,205.68	715.97	968.07	810.92
	유럽항로(\$/TEU)	3,124	(176)	725.0	3,124	1,092	580.0	1,027	759.66
	미서안항로(\$/FEU)	3,948	(-48)	1,361	3,948	2,692	1,229	2,114	1,525.32
	미동안항로(\$/FEU)	4,874	(70)	2,542	4,874	3,562	2,256	3,187	2,633.67
	한국항로(\$/TEU)	206	(9)	116.0	206.0	132	112.0	153.0	128.37
	일본항로(\$/TEU)	250	(-)	230.0	255.0	241	219.0	244.0	233.38
	동남아항로(\$/TEU)	899	(101)	130.0	802.0	252	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	497.0	1,133.0	713.0	591.0	807.0	709.0	

### 3. 컨테이너 기술적 분석

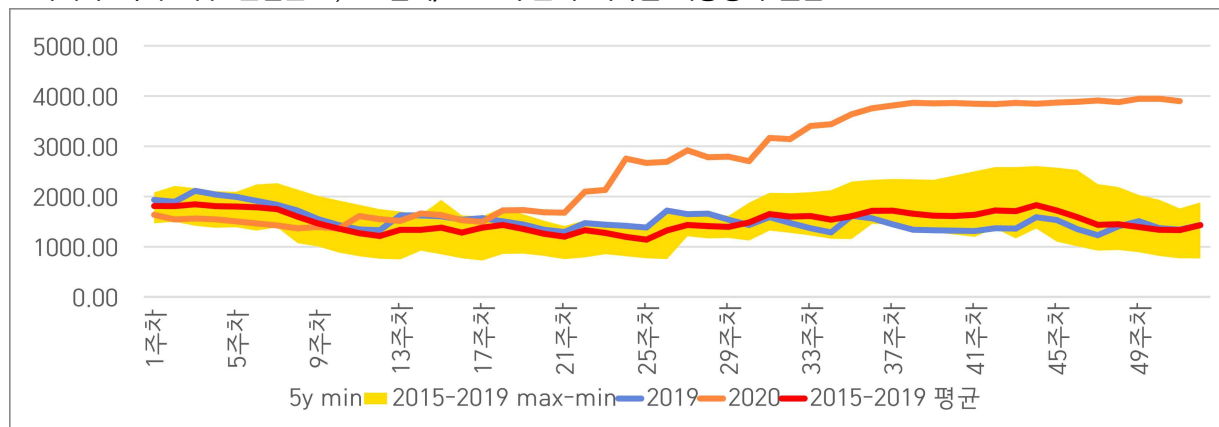
- SCFI 지수는 유럽운임 강세로 강보합세를 유지할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 강세가 지속될 가능성이 높음



- 아시아-북미 서부 운임은 4,000달러/FEU 수준이 지속될 가능성이 높음





## 4. 탱커 - 주간 동향

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

### 12월 셋째 주 유조선 시장, 상승세 지속

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 35.0으로 전주 대비 0.8p(2.4%) 상승했으며, WS이 5주 연속 상승함

중동발 WS의 경우 중국척이 지난주 전반적으로 2~3포인트 상승해 WS 35 근처에 도달한 이후 주 후반에 소폭 하락하면서 WS 34를 기록하였음. 12월 18일 기준 희망봉 경유 걸프만척은 지난주 대비 약 1포인트 상승한 WS 17.5를 기록하였음

대서양을 경유하는 아프리카발 중국척은 주초 WS 37을 기록하면서 전주의 상승 기조가 이어졌지만, 주후반에 WS 35 근처까지 하락하였음

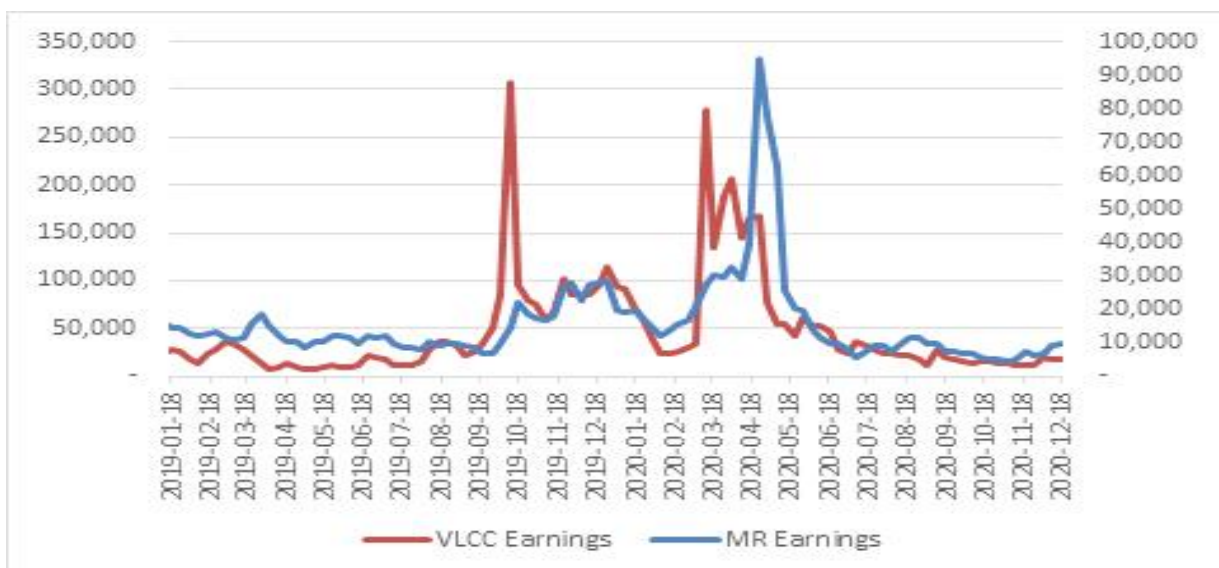
### 12월 셋째 주 석유제품선 시장, 소폭 하락

지난주 MR(Medium Range) WS는 108.8로 전주(116.6) 대비 7.8p(6.7%) 하락했으며, MR WS는 7주만에 하락을 기록함

지난주 중동-일본 LR2형은 주후반 아시아 수입 수요가 늘어나면서 주초 WS 60대 중반에서 WS 80강까지 상승하였음. LR1형도 12월 18일 기준 일주일전 대비 27포인트 상승한 WS 110을 기록하면서 큰 폭으로 상승함

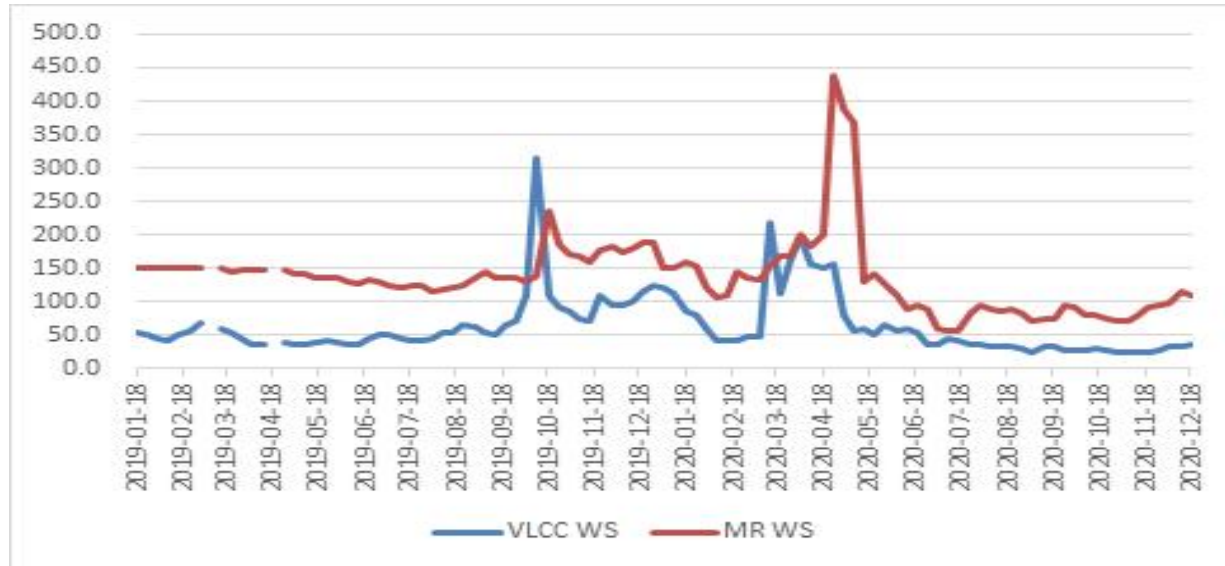
지난주 MR형은 중동-아프리카가 WS 170대 중반 전후로 제자리걸음을 하면서 횡보함. 지난주 대서양 항로는 유럽-미국 동안이 전주 대비 약 6% 상승한 WS 85로 상승한 반면 물량이 적은 미국 걸프만-유럽 간 백홀(back haul) 항로는 전주 대비 약 4% 하락한 WS 40대 초반을 기록함. 지난주 미국 걸프만-브라질 항로는 WS 65로 전주 대비 거의 변화가 없음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

## 유조선 운임지수(WS)



자료: Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
유조선 시장		(12.18)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings	TD3C	14,310	(-239)	5,603	250,354	49,569	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	13,538	(730)	2,664	79,699	15,911	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	25,125	(-1,750)	22,875	80,000	40,076	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	11,625	(-)	11,625	20,000	14,495	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	35.0	(0.8)	24.8	217.5	61.7	36.0	315.0	66.6
	MR	108.8	(-7.8)	55.5	437.2	127.4	114.2	235.0	148.0

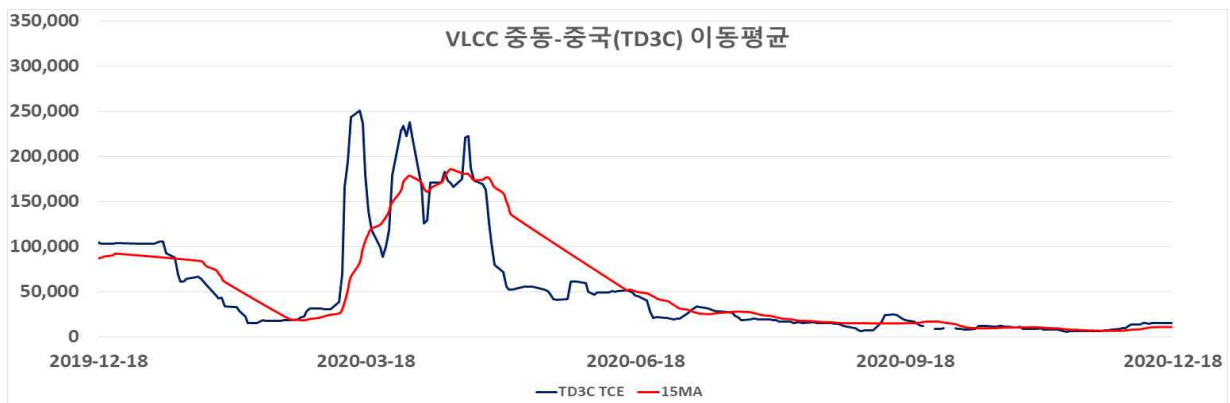
\* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임. Pacific Basket 항목은 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 4. 탱커 기술적 분석

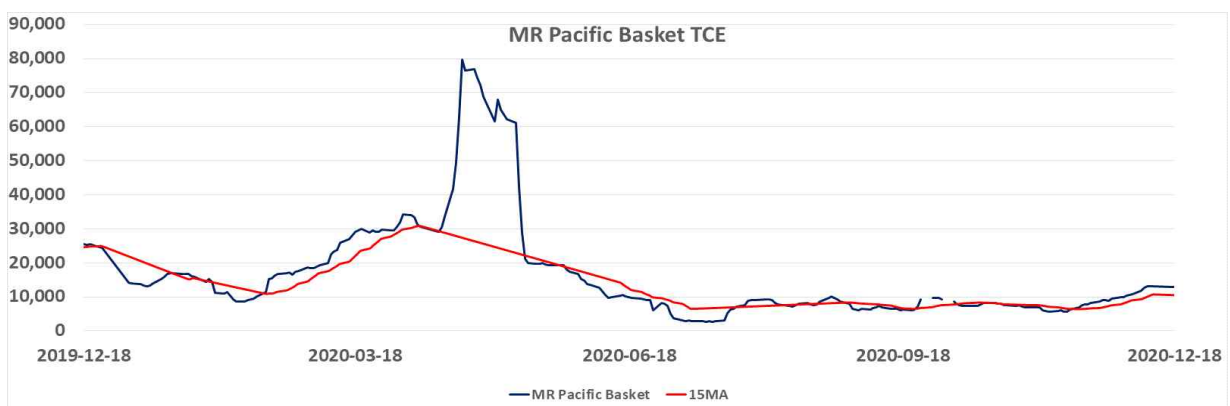
- 추세선(붉은색)은 3주 연속 WS 30대를 기록하고 있는데, 아직 최근 3년 평균과의 격차는 상당한 수준임



- 수익 추세선(파란색)은 지지난주부터 15일 이동평균선을 상회하면서 우상향 추세를 보이고 있으며, 지난주 15일 이동평균선과의 격차는 전주와 거의 동일함



- 석유제품선 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)을 상향 돌파한 이후 최근 6주 연속 우상향했지만 지난주 소폭 하락하였음



## 5. 중고선 시장

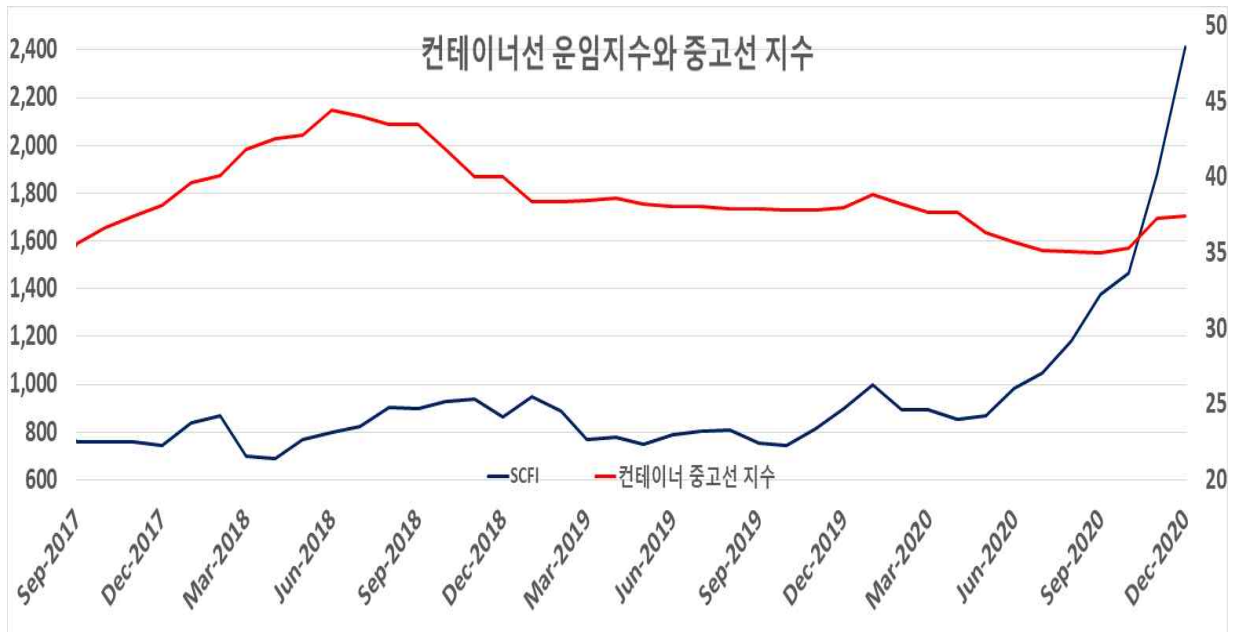
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 12월 18일 BDI는 1,325로 12월 11일(1,211) 대비 114p(8.6%) 증가. 12월 18일 건화물 중고선 지수는 20.65로 10주 연속 변동이 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 12월 18일 SCFI는 2,411.81를 기록하면서 역대 최고 기록을 다시 경신하였음. 12월 18일 컨테이너 중고선 지수는 37.46으로 전주 대비 거의 변동이 없음



## 5. 중고선 시장

### ■ 2020년 12월(12월 1일~18일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 컨테이너선 등의 중고선 거래가 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Dry MPP	N/B GUANGZHOU YAMEN YM07-001	2021	6,000	DWT	2020-12-18		Qinzhou Guiqin	Chinese interests
TankChem	Nord Butterfly	2008	38,431	DWT	2020-12-18	9.00	Norden A/S	Clients of Ancora
Tanker	Pamisos	2011	105,335	DWT	2020-12-16	22.00	Pleiades Shpg Agcy	Clients of Moundreas, N.G.
Bulk	Diva Eva	2006	52,415	DWT	2020-12-11	6.70	Pavimar SA	Far Eastern interests
Bulk	Golden Shea	2007	76,937	DWT	2020-12-11	9.90	Golden Ocean Group	Chinese interests
Bulk	Key Evolution	2010	83,416	DWT	2020-12-11	14.00	Tokei Kaiun	Undisclosed interests
Container	Maersk Semarang	2007	8,400	TEU	2020-12-11		Zodiac Maritime	Clients of D. Oltmann
Container	Partner Star	2005	6,350	TEU	2020-12-11	24.50	Costamare Shipping	Clients of Wan Hai Lines
Bulk	SBI Zumba	2016	81,183	DWT	2020-12-11	20.00	Scorpio Bulkurs	Undisclosed interests
Container	Star Planet	2002	735	TEU	2020-12-11		Quadrant Breed.	Chinese interests
Container	Texas Trader	2005	4,992	TEU	2020-12-11	15.00	Lomar Shipping	Clients of MSC
Offshore	Pacific Vigour	2010	8,810	HP	2020-12-10		Swire Pac Offshore	Vietnamese interests
Bulk	Andes Queen	2013	52,256	DWT	2020-12-09	11.00	NS United KK	Greek interests
Bulk	Jag Roopa	2006	52,454	DWT	2020-12-09	6.90	Great Eastern Shpg	Chinese interests
Bulk	Qatar Spirit	2009	57,000	DWT	2020-12-09	7.40	Milaha	Undisclosed interests
Tanker	Maritina	2006	74,993	DWT	2020-12-08	12.50	Meiji Shipping	Indian interests
Bulk	SBI Tethys	2016	61,190	DWT	2020-12-08	18.25	Scorpio Bulkurs	Undisclosed interests
Offshore	Connector	2012	157	LOA	2020-12-07		Ocean Yield	Clients of Jan De Nul Group
TankChem	Team Calypso	2010	44,999	DWT	2020-12-07	17.00	Team Tankers	Chinese interests



Gas C'rier	BW Cedar	2007	82,291	cu.m.	2020-12-04		BW LPG Limited	Undisclosed interests
Tanker	Eagle	2002	309,064	DWT	2020-12-04	25.00	Yinson Production	Clients of Stradeza Shipping
Tanker	Najaf	2000	309,498	DWT	2020-12-04	19.25	Evalend Shipping	Greek interests
Container	Teal Hunter	2010	4,178	TEU	2020-12-04	18.00	Delphis	Clients of Wan Hai Lines
Bulk	Wookie	2012	81,755	DWT	2020-12-04	12.00	Kassian Maritime	Greek interests
Container	Nordspring*	2007	3,586	TEU	2020-12-04	11.00	Reederei Nord	Clients of MPC
Container	Nordwinter*	2008	3,586	TEU	2020-12-04	11.00	Reederei Nord	Clients of MPC
Container	Telemann*	2006	2,732	TEU	2020-12-04	7.50	Borealis Maritime	Clients of MSC
Container	Bomar Spring*	2006	2,732	TEU	2020-12-04	7.50	Borealis Maritime	Clients of MSC
Container	Filomathia	2020	1,774	TEU	2020-12-03	23.00	Lomar Shipping	Chinese interests
Offshore	Loch Seaforth	2011	20	Deck tm <sup>2</sup>	2020-12-03		Teras Offshore	Chinese interests
TankChem	Nord Pearl	2009	50,078	DWT	2020-12-03	16.00	Norden A/S	Clients of Marflet
TankChem	Team Calypso	2010	44,999	DWT	2020-12-03	17.00	Team Tankers	Chinese interests
Bulk	SBI Apollo*	2016	60,437	DWT	2020-12-03	38.40	Scorpio Bulkera	Greek interests
Bulk	SBI Poseidon*	2016	60,432	DWT	2020-12-03		Scorpio Bulkera	Greek interests
TankChem	Bhairavi	2009	13,103	DWT	2020-12-02		SCI Forbes	Undisclosed interests
Bulk	Hai Ji	2004	73,601	DWT	2020-12-02	6.63	COSCO Shipping Bulk	Undisclosed interests
Container	Morgana	2010	4,255	TEU	2020-12-02	14.30	Awilco Container	Clients of Asian Spirit Steamships
Tanker	Poseidon I	2002	305,796	DWT	2020-12-02	26.00	Dynacom Tankers Mgmt	Undisclosed interests
Bulk	Shoyo	2008	77,008	DWT	2020-12-02	11.00	Universal Marine	Greek interests

## 6. 주요 해운지표 (2020.12.18)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	12월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(12.18)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-)	63.0	63.0	77.0	70.6	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.0	(-)	10.0	8.0	10.0	8.8	9.0	12.5	11.1
자료:Clarkson										
신조선 시장 (\$ Million)		(12.18)								
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	88.7	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	31.5	30.4	31.5	35.0	33.6
자료:Clarkson										
연료유 (\$/Tonne)		(12.18)								
380 CST	Rotterdam	300.3	(8.8)	293.8	124.8	303.8	245.2	245.8	443.5	348.9
	Singapore	325.5	(16.8)	315.8	157.8	388.0	268.8	306.5	511.5	402.5
	Korea	358.25	(-4.3)	358.9	196.3	426.5	313.8	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	328.8	(8.0)	324.7	181.8	436.8	289.9	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	380.8	(14.3)	167.5	179.0	585.3	327.0	493.8	548.3	518.9
	Singapore	401.0	(13.5)	390.1	219.8	726.3	370.6	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	398.8	(13.0)	389.1	214.8	722.3	370.5	546.5	624.5	578.8
자료:Clarkson										
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		9월	10월	11월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계		
ASEAN	수출	8,253	8,253	7,962	79,932	95,248	100,114	87,449		
	수입	7,534	4,738	4,307	49,868	53,822	59,628	51,584		
NAFTA	수출	4,738	8,330	7,991	79,348	84,260	89,921	82,296		
	수입	4,612	5,683	5,121	62,319	60,199	69,712	66,889		
EU	수출	8,330	5,018	4,908	46,648	53,140	57,676	48,445		
	수입	7,973	4,898	5,658	53,496	56,657	62,296	50,738		
BRICs	수출	5,683	14,861	14,207	140,162	169,587	189,936	149,584		
	수입	5,239	10,705	11,973	116,074	118,550	133,785	120,398		

**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