

KMI 주간해운시장포커스

발간년월 2020년 10월 1주 | 발행인 장영태 | 감수 김태일
자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간뉴스	02
II. 건화물선	06
III. 컨테이너	14
IV. 탱커	16
V. 중고선 시장	19
VI. 주요 해운지표	23

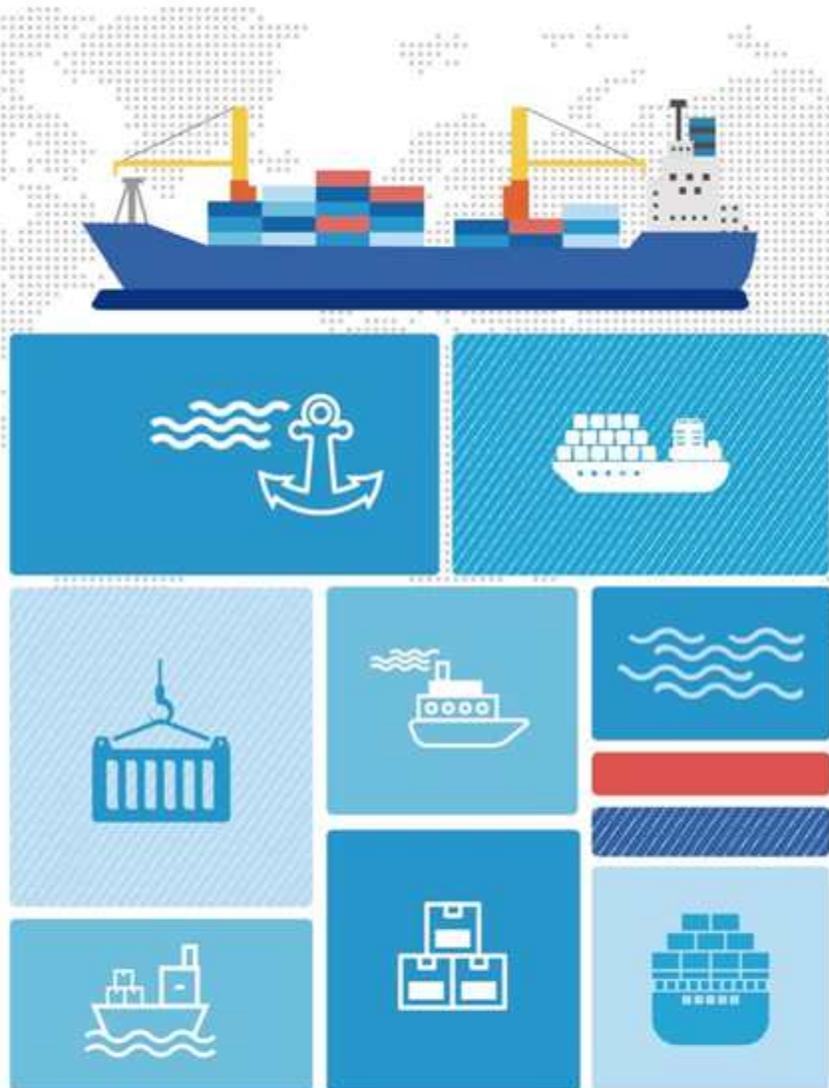
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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 뉴스

■ 글로벌 컨테이너 선사, 2분기 영업이익 증가

- 알파라이너 자료에 따르면 올해 상위 10대 선사들의 2분기 영업이익 비중은 매출액 대비 8.5%로 1분기 2.6%에 비해 크게 상승함
 - 지난해 회계기준의 변경으로 직접적인 비교는 어려우나 수치적으로 2010년 이후 가장 높은 수준임. 상위 10대 선사들 중 에버그린(Evergreen) 12.0%, 하팍로이드(Hapag-Lloyd) 11.7% 순으로 영업이익률이 높았으며 국적선사인 HMM은 8.7%를 기록함
 - 이와 같은 영업이익률 상승은 연료유가 하락에 기인함. 2분기 처리물동량은 COVID-19로 감소하였으며 운임도 1분기대비 소폭 하락하였으나 연료유가가 전분기대비 46.5% 하락(싱가포르 VLSFO 기준)하여 비용이 크게 감소함
 - 아울러 서비스 중단으로 인한 비용 감소도 영향을 미침. 머스크는 연료유가 하락으로 2억 6,500만 달러 외에 서비스 중단으로 인해 1억 5,100만 달러의 비용을 감소시킨 것으로 알려짐
- 3분기에도 글로벌 선사들의 영업이익률은 높은 수준을 기록할 가능성이 높음
 - 3분기 연료유가는 2분기 대비 24.1% 상승(싱가포르 VLSFO 기준)했지만 아시아-북미 서부 등 원양항로를 중심으로 운임이 크게 상승함

자료: Alphaliner Weekly 40호

최건우 전문연구원

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

■ 하팍로이드(Hapag-Lloyd), LNG 추진선 발주 검토

- 독일 선사인 하팍로이드는 COVID-19로 잠정 중단된 23,000TEU급 초대형 컨테이너선 발주 검토를 재개함
 - 동사는 LNG를 연료로 사용하는 23,000TEU급 선박 6척에 대한 인도날짜와 견적을 조선소에 요청함. 우리나라 현대, 삼성중공업 외에 중국의 후동-중화(Hudong-Zhonghua Shipbuilding) 조선소 등이 참여한 것으로 알려짐
 - 최대 주문척수는 12척으로 금액으로는 10억 달러 이상으로 추정됨. 올해 컨테이너선 발주 잔량은 2000년 이후 최저수준으로 신조선가도 하락하여 신조발주에 유리한 상황임
 - 동사는 LNG 추진선 신조발주와 별개로 기존선박에 대한 개조도 진행함

자료: <https://www.tradewindsnews.com/containerhips/hapag-lyoyd-reignites-hunt-for-ultra-large-boxship-newbuildings/2-1-881521>

최건우 전문연구원

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

■ 올해 중국 석탄 수입량 감소, 파나마스선 운임에 부정적 영향

- COVID-19의 영향으로 중국의 석탄 수입 증가율이 최근 3년 만에 최저 수준을 기록함
 - 올해 들어 8월까지(1~8월) 중국의 석탄 수입량은 2억 2,070만 톤으로 집계되었으며, 지난해 같은 기간과 비교해 불과 47만 톤(0.2%) 늘어난 것으로 집계됨. 또한, 중국의 석탄 생산량은 올해 1월부터 8월까지 24억 톤으로 마이너스 성장을 기록함(전년 동기 대비 Δ 0.1%)
 - 특히, 불틱국제해운거래소(BIMCO·Baltic and International Maritime Council) 올해 5월부터 8월까지 4개월 동안 수입한 중국의 석탄량은 전년 동기 대비 2,620만 톤이나 줄어들었음
 - 이는 파나마스선 351척 분에 해당한다고 분석함. 이 같은 중국의 석탄 수입 증가율 둔화는 파나마스선 운임하락의 요인이 될 것으로 예상됨
- 중국의 석탄 수입 증가율이 둔화되고 있는 가운데, 중국과 호주 간의 정치적 관계악화가 장기화 될 경우 중국이 호주산 석탄 수입을 줄이고, 인도네시아 등에서 석탄을 수입해 호주산 석탄 수입 감소분을 상쇄할 것이라는 의견이 제시됨
 - 중국은 대부분의 석탄을 인도네시아와 호주에서 수입함. 올해 1월부터 8월까지 중국이 수입한 석탄 중 인도네시아산이 45%(9,620만 톤), 호주산이 42%(9,020만 톤)를 차지함

자료: https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20201001_chinese_coal_imports_first_eight_months(보도일: 2020년 10월 1일, 접속일자: 2020년 10월 5일)

황수진 전문연구원

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

■ EU 대형 화주 트라피구라(Trafigura), 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization)에 '글로벌 탄소세' 제안

- 9월 25일 유럽의 대형 화주이자 원유 중개업체인 트라피구라(Trafigura)는 이산화탄소(CO₂) 배출량이 많은 선박 연료유를 대상으로 부과되는 '글로벌 탄소세' 도입을 IMO에 제안함
 - 트라피구라는 매년 4,000항차 이상을 운송하는 세계 최대급 용선주로서, 이러한 글로벌 탄소세가 자신들의 운송비용에 큰 영향을 준다는 사실을 알고 있음에도 불구하고 친환경 정책을 제안하였음
 - 이 회사는 선박의 운항비용이 증가하면서 용선주들이 연비가 우수한 선박이나 저탄소 연료유 선박에 대한 용선을 증가시킬 것이라고 덧붙였음
- 트라피구라의 제안에 따르면 CO₂ 배출량 1톤 당 250~300달러를 징수하고 모은 자금을 저탄소 연료에 대한 보조금 지급이나 친환경 선박 개발 연구 등에 총당하고자 함
 - 선박 연료유 1톤을 사용하면 단순 계산 시 CO₂는 3배인 약 3톤이 배출돼 이번 탄소 과금제 적용 시 연료유 1톤 당 750~900달러의 비용 증가가 발생함
 - 케이프사이즈는 일일 연료유를 30~40톤 소비하므로, 일일 2만 달러~3만 달러 이상의 신규 부담이 발생하게 됨
 - 세계 유수의 화주 트라피구라가 자사의 운송비용 증가로 연결될 수 있는 제안을 함으로써 향후 선박 연료유에 대한 과세와 배출권 거래 등에 대한 논의가 한층 활발해질 것으로 전망됨
- 이번에 제안된 '글로벌 탄소세'의 특징을 보면 고배출형 연료유에는 높은 세금을 부과하는 반면 저배출형 연료유에는 감세를 해주는 리베이트(rebate) 방식을 적용하고 있다는 것임

- 트라피구라는 CO₂ 배출이 많은 탄소 집약형 연료에 높은 세금을 부과함으로써 세계 해운업이 탈탄소화를 향해 의미 있는 진전을 할 것이라고 언급함
- 세계 해운 관계자들은 만약 '글로벌 탄소세'가 도입될 경우 당장은 해운업계에 부담이 되겠지만, 장기적으로 보면 우리 사회 전체가 부담하는 방향으로 나아갈 것으로 전망함
- 또한 세금 및 보조금 지급을 위해서는 연료유의 품질과 이산화탄소 배출량에 관한 정확하고 신뢰성 높은 정보가 필요한데, 이는 향후 주요 이슈가 될 수 있음

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

안영균 전문연구원

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

■ 컨테이너 스팟운임, 완화 조짐에도 여전히 사상 최고치

- 지난 9월에 컨테이너선 시장에 추가로 선박이 투입되면서 화주들의 선박 수배가 용이해졌지만 스팟 운임은 사상 최고치에 근접하고 있음
 - 컨테이너 스팟운임은 이번 주 들어 증가세가 둔화하였지만, 주요 노선에서 사상 최고치를 돌파함
 - 상해 컨테이너 운임 지수는 지난 8주 연속 주요 항로별 기록을 경신한 이후 이번 주에는 전체 평균 1% 미만 상승하는 데 그쳤음
- 아시아에서 출발하는 헤드홀(head haul, 수출항로) 운임은 소폭으로 하락하면서 반전 조짐을 보임
 - 9월 29일 아시아-유럽항로 운임은 TEU당 3달러 하락해 1,079달러를 기록했고, 아시아-미국 서안항로 운임은 TEU당 11달러 하락해 3,856달러를 기록했음
 - 주요 항로에서 9주 만에 하락한 컨테이너 운임은 정점을 찍고 하락할 가능성이 있음
- 중국의 국경절 연휴가 시작되는 10월 초부터 아시아발 물동량이 감소하면서 운임 하락세가 가중될 가능성이 있음
 - 국경절 연휴 기간의 수요 감소는 매번 운임 하락으로 이어졌지만 올해에는 선사들의 엄격한 선복량 관리와 예상보다 높은 미국의 수요로 고운임이 유지될 가능성도 있음
 - COVID-19로 선복 관리의 필요성을 깨달은 컨테이너 선사들이 향후 계속적으로 선복량 조절을 지속할 것이라는 전망이 제기되고 있음
- 환태평양 항로에서 고운임이 지속 가능할지는 장기적 관점에서 지켜봐야 함
 - COVID-19로 수요가 큰 폭으로 감소하고 경제 상황이 악화된다면, 운임 하락을 방지하기 위해 선복 감소가 필요할 것임
 - 해운 컨설턴트사인 드류리(Drewry)는 "우리가 목격하고 있는 현 운임 수준은 시장 수급의 일반적인 역학 관계를 넘어선 것으로 판단한다"고 언급하였음

- 동사는 "해운선사들이 COVID-19를 배경으로 선복을 오히려 면밀하게 관리함으로써 운임을 보다 효과적으로 관리할 수 있게 되었다"고 덧붙였다

자료: lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134036/Container-spot-freight-rates-show-signs-of-easing (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

중국 정부, COVID-19 감염 증가로 선원 통제 강화

- 외국 항만에서 출항하는 선박에 승선한 승무원들은 중국에 도착하기 이전에 COVID-19 음성 확인을 받아야 함
 - 음성 확인서를 제출해야 하는 동 규정은 교통부, 관세청, 외교부에 의해 합동 발표됐으며, 중국 항만을 방문하기 이전의 14일 동안 선원 교대를 시행한 선박이 대상임
 - 선원들은 중국 항만 입항 3일 전까지 중국 주재 대사관이나 영사관이 임명 또는 승인한 현장에서 COVID-19 검사를 받아야 함
- 중국 정부의 성명에 따르면 9월 24일부터 시행되는 동 규칙을 위반할 경우 중국 내 관련 법령에 의거 해당 선박의 입·출항 또는 운항 제한으로 이어질 수 있음
 - 중국 정부는 COVID-19 검사 결과를 감추거나 변조할 경우 형사 고발을 당할 수 있다고 경고함
- 이러한 선원 통제 강화 규정은 최근 중국 항만 두 곳에서 새로운 감염이 발견된 이후에 발표된 것임
 - 9월 20일 다론허에 입항한 선박의 필리핀 선원 2명에서 양성반응이 나왔으며, 9월 24일에는 칭다오항에서 근무하는 중국인 노동자들 2명에서 양성반응이 나왔음
 - 칭다오항에서 발생한 이번 양성반응으로 9월 중 예정이었던 외국인 선원 대상 교대 규정 완화 계획이 중단됐으며, 언제 다시 완화될지 불확실함
 - 중국 항만은 자국 선원 교대는 허가하고 있지만, 외국인 선원 교대는 제한하고 있음
- 겨울 들어 COVID-19가 확산된다면 자국 항만에서 외국인 선원 교대를 제한하는 중국 항만 당국의 기조가 계속해서 이어질 가능성이 있음

자료: lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134037/China-tightens-crew-controls-as-port-infections-rise (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 ('20.10.05~'20.10.09)

■ 주간 평균 운임 예측 분석 결과

두 모형을 케이프선(상승)을 제외하고 파나마선과 수프라막스선의 운임에 대해 서로 다른 예측치가 도출됨. 인공지능은 이번주 파나마선 운임이 하락할 것으로 예측한 반면 시계열 모형은 상승할 것으로 예측함. 수프라막스선 운임도 혼조세(인공지능)와 상승(시계열)으로 예측결과가 상이하게 나옴

■ 건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나마선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	상승기대	하락유력	혼조세
시계열 모형	상승기대	상승기대	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 ('20.09.28~'20.10.02)

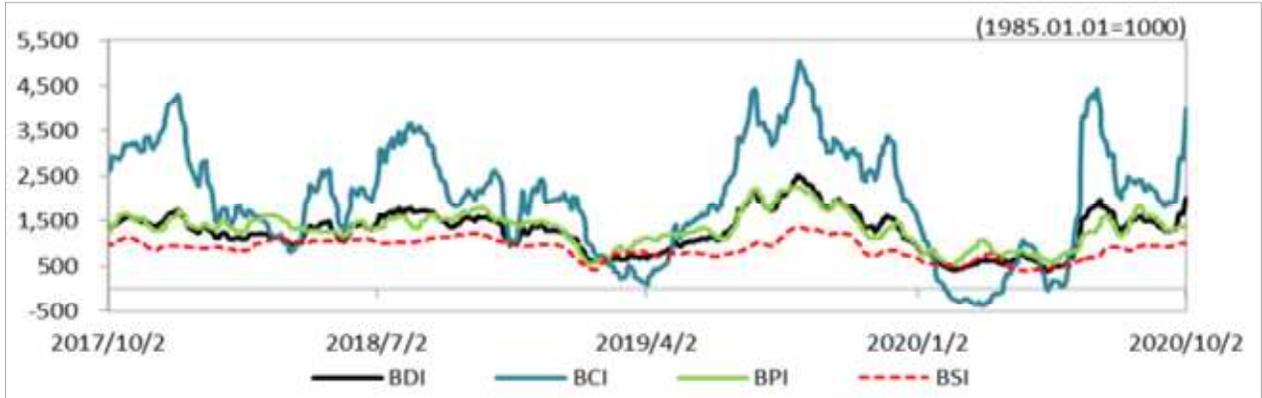
■ 중국의 철광석 수요 증가로 케이프선 운임 급등

지난 주 케이프선 주간평균운임은 이전 주 대비 37% 상승한 27,115달러/일을 기록하여 손익분기점을 넘어선 것으로 나타남. 이는 중국이 연휴에 대비해 철광석 물량을 확보하려는 움직임이 활발해졌기 때문임. 특히 브라질발 중국향 항로 운임은 동 항로의 선박 부족으로 급등함. 브라질의 9월 철광석 수출량은 전월대비 21% 증가한 3,790만 톤을 기록했으며, 3분기까지 2억 4,900만 톤을 기록함. 올해 브라질의 철광석 수출량은 전년 대비 5% 줄어든 3억 3,700만 톤으로 전망됨

지난 주 파나마선 주간평균운임은 이전 주 대비 2.8% 상승한 11,069달러/일을 기록함. 수프라막스선 주간 평균운임은 이전 주 대비 전주대비 2.5% 상승한 10,946달러/일을 기록함. 미국동부해안(USEC·United States East Coast)과 유럽(Continental)지역에서의 선박공급과잉 현상이 해소된 것이 운임 상승의 원인으로 분석됨. 아시아지역(중국, 인도, 한국)의 연휴기간으로 일부 항로의 운임이 하락세를 보였으나, 중소형선박의 운임에 미치는 영향은 크지 않은 수준임

2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

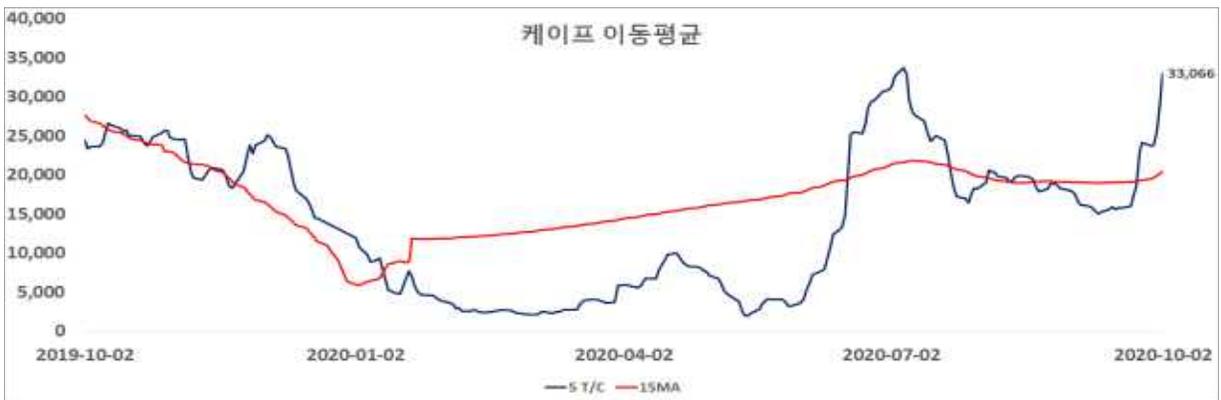
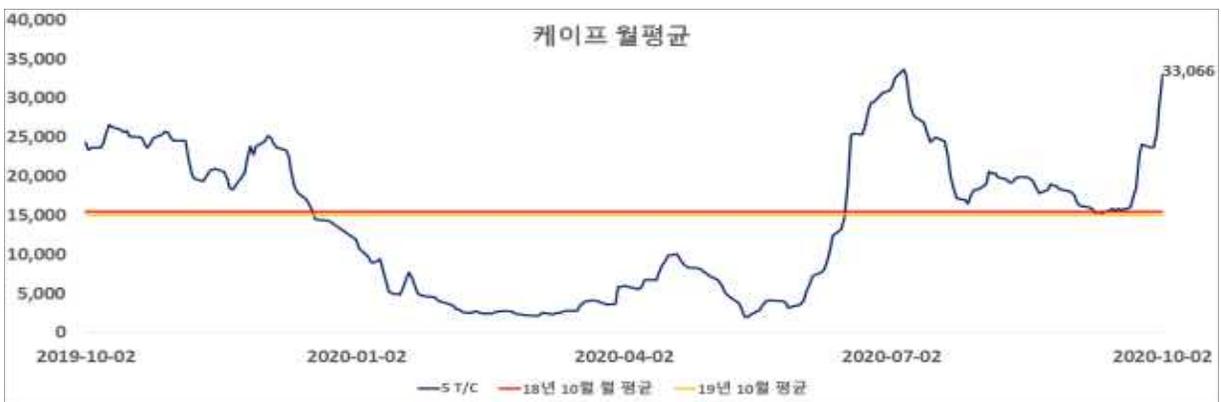
		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(10.02)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,785	(310)	393	2,020	980	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	27,115	(7,329)	1,992	33,760	12,007	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	11,069	(297)	3,345	15,079	7,966	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,946	(265)	4,208	10,994	7,398	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	8,663	(311)	2,142	8,706	5,029	4,198	10,067	7,188
	케이프	19,125	(1,375)	10,125	19,750	14,797	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	12,950	(-)	9,625	14,125	11,796	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,625	(-)	8,250	10,625	9,732	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,875	(-)	8,000	9,875	9,125	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(10.02)							
		2020년 11월물		2020년 4분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	22,694	(1,291)	17,009	(996)	13,952	(77)	13,334	(65)
	파나막스(4TC)	12,809	(25)	10,609	(-41)	10,418	(40)	9,416	(66)
	수프라막스(10TC)	11,354	(122)	9,775	(111)	9,275	(-25)	9,175	(-11)
	핸디(6TC)	8,425	(112)	7,238	(150)	6,844	(125)	6,713	(107)

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

자료: Clarkson, Baltic

2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

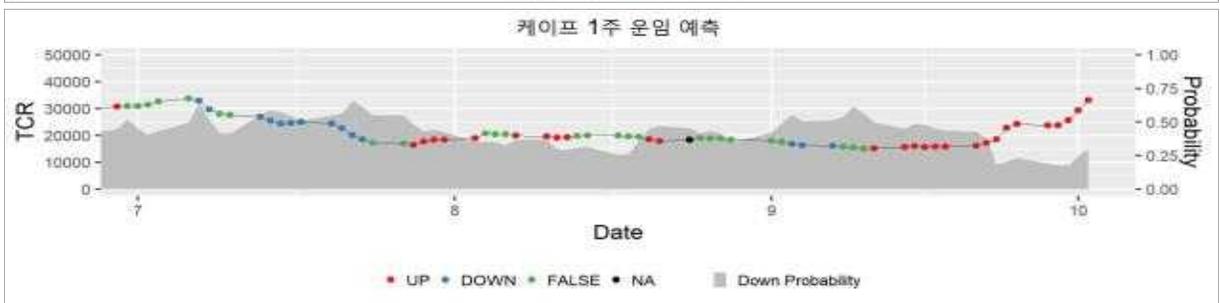
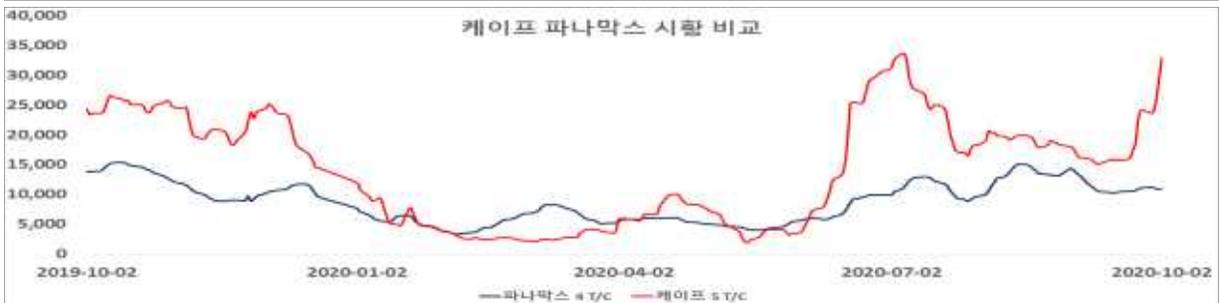
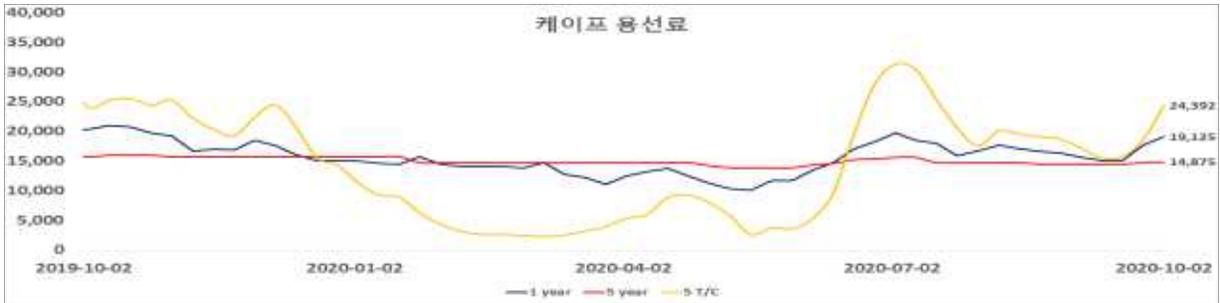
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 상승세가 두드러짐
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임과 단기용선료가 급등함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 두 선형간 운임차이가 확대됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

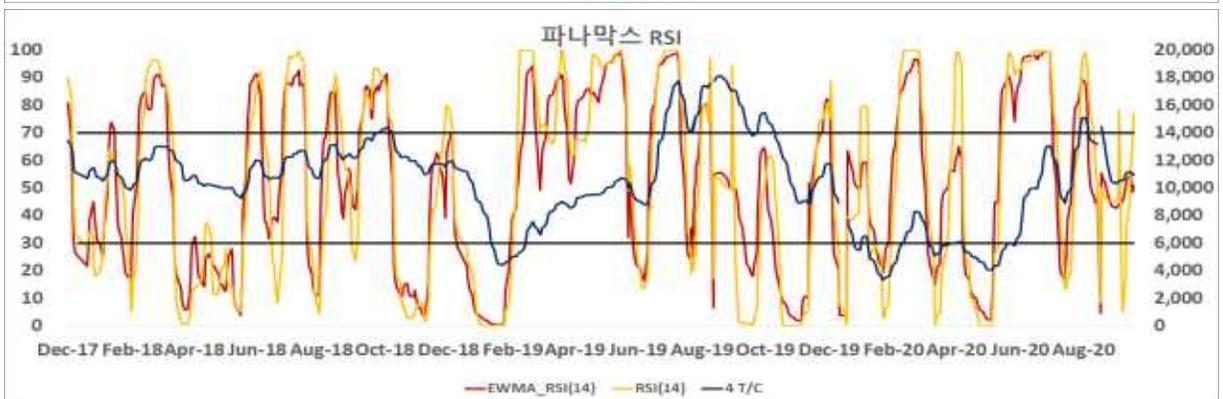
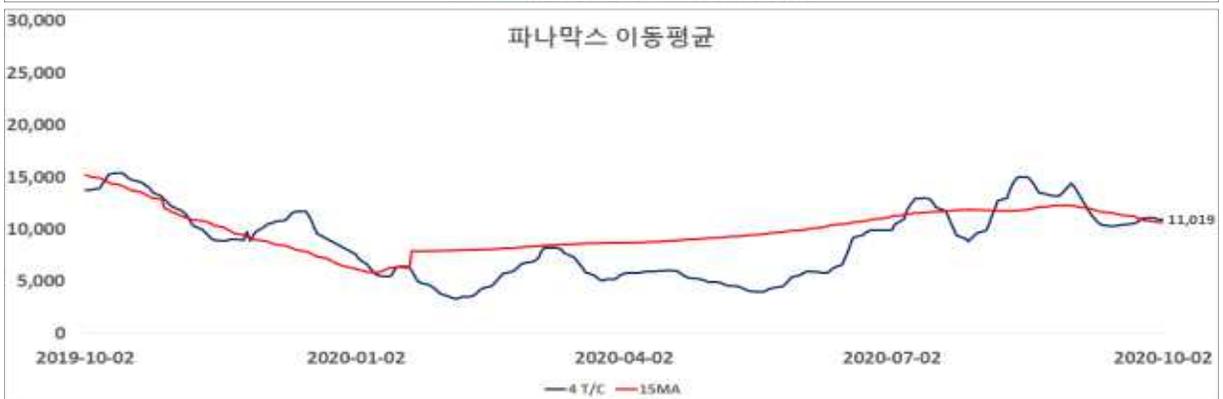
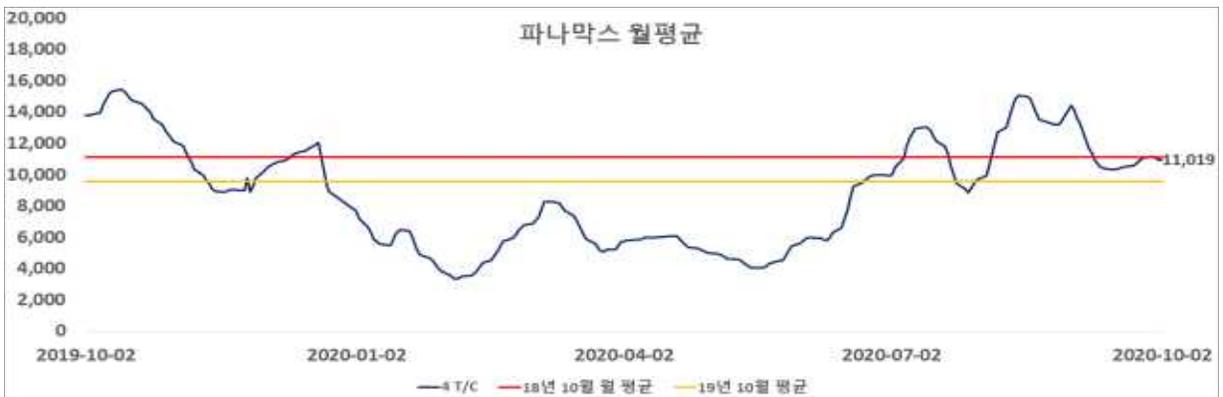


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	09.28	10.05	81.17	18.83
	09.29	10.06	82.36	17.64
	09.30	10.07	82.38	17.62
	10.01	10.08	75.43	24.27
	10.02	10.09	69.92	30.08
	10월 1주	10월 2주	78.25	21.75

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

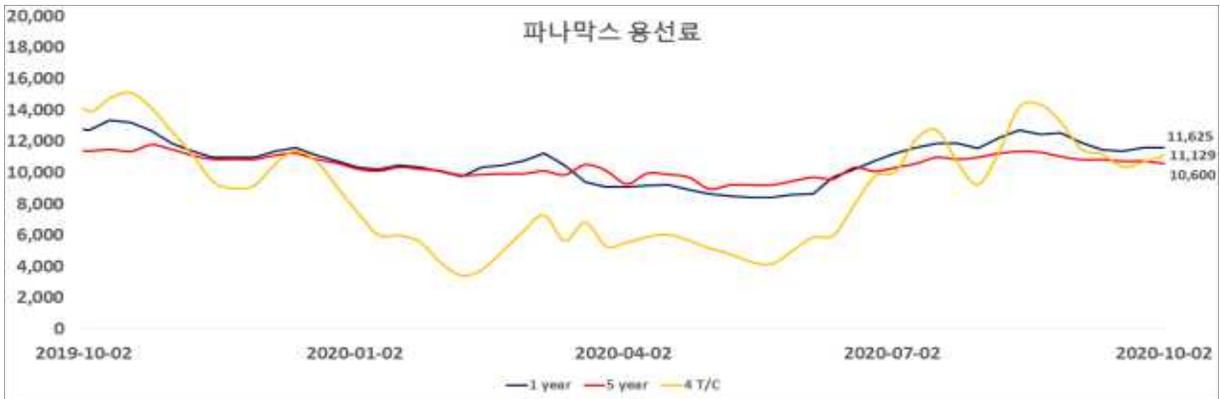
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 완만한 하락세를 기록 중이며, 스팟운임은 이동평균선에 근접해 약보합세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파 했으나, 상승 모멘텀이 강하지 않음
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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 단기용선료보다 낮은 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

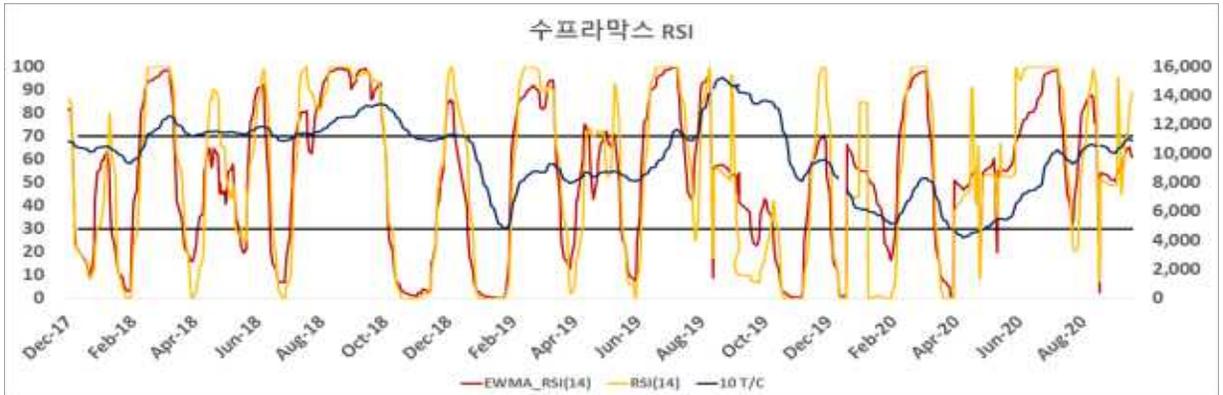
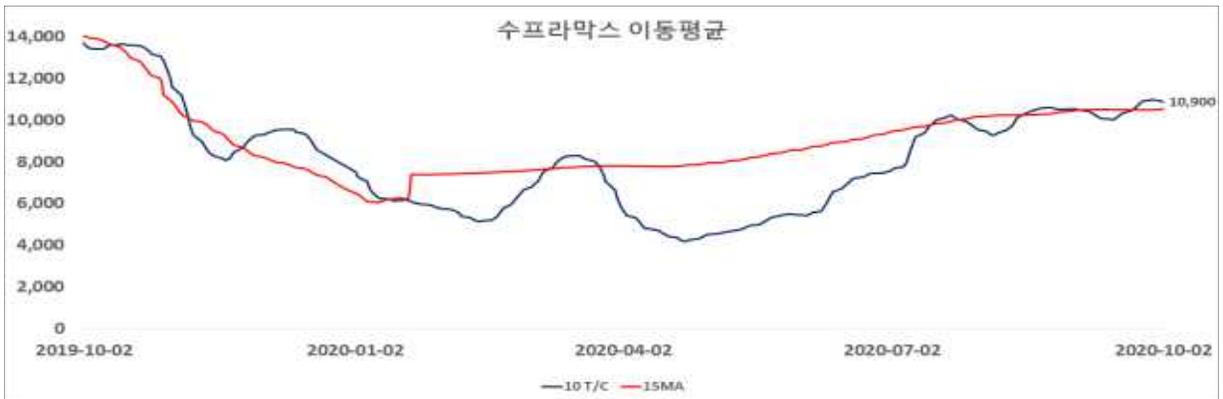


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	09.28	10.05	3.42	96.58
	09.29	10.06	3.19	96.81
	09.30	10.07	12.06	87.94
	10.01	10.08	11.58	88.42
	10.02	10.09	13.52	86.48
	10월 1주	10월 2주	8.76	91.24

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

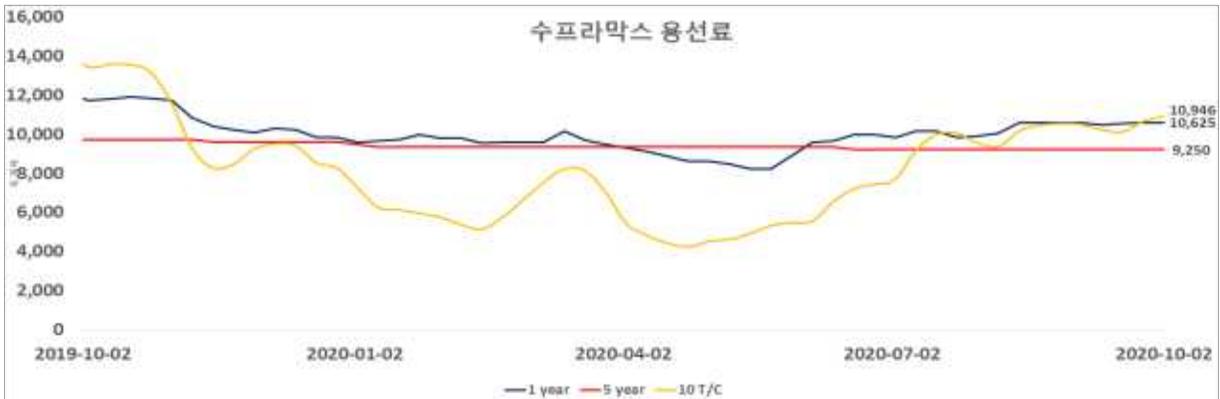
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 약보합세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임이 단기용선료를 중심으로 회귀와 이탈을 반복 중임
- (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	09.28	10.05	28.94	71.06
	09.29	10.06	58.63	41.37
	09.30	10.07	24.18	75.82
	10.01	10.08	23.84	76.16
	10.02	10.09	38.13	61.87
	10월 1주	10월 2주	34.74	65.26

3. 컨테이너 - 주간 동향

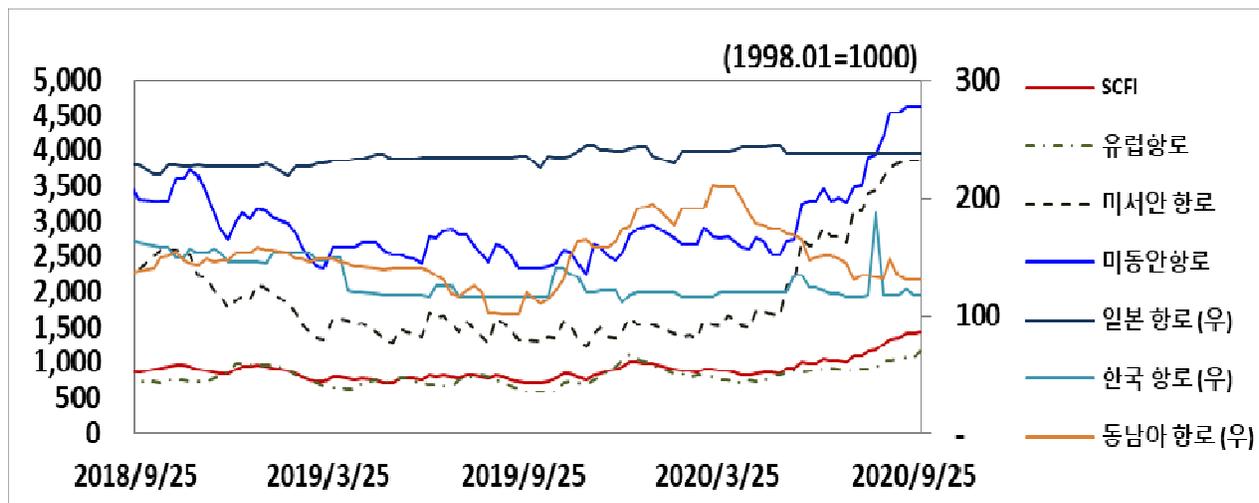
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 21.79 상승한 1,443.54를 기록함

컨테이너 운임지수는 9월 말 기준 역대 최고치인 1,443을 기록함. 9월 말 기준 전년 동기 대비 원양항로 운임은 40~190% 이상 상승한데 반해 인트라항로(상하이-부산/일본/싱가포르) 운임 상승률은 -1.0~9.0%로 나타나 운임 양극화가 심화됨. 특히 아시아-북미 서부 운임은 전년 동기대비 2배 가까운 운임 상승을 기록하였는데 예상치 못한 수요 증가가 원인으로 분석됨. 올해 COVID-19로 인해 2분기 소비가 크게 감소할 것으로 예상하였으나 실제 영향은 서비스부문만 예상대로 감소하고 상품부문은 전년과 큰 차이가 없는 것으로 나타남. 미국 내 2분기 상품소비가 예상보다 커 소매업체 재고율은 크게 낮아졌으며 이를 복원하기 위한 상품 수요가 증가하면서 3분기 운임은 높은 수준이 지속됨. 더욱이 물류 공급망의 차질로 인해 상품 수급이 어려워진 2분기에 대한 학습효과로 예비적인 재고 수요까지 발생할 수 있어 4분기 수요는 예상을 상회할 수 있음

최근 호주의 패트릭(Patrick) 터미널의 항만 노사 간의 갈등으로 시드니, 멜버른, 브리즈번 등 호주 전역에서 컨테이너 처리가 지연됨. 이로 인한 컨테이너선 체선이 극심해지면서 관련 컨테이너 운임도 전년 동기 대비 70% 이상 상승한 TEU당 1,633달러를 기록함(9월 말 기준)

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

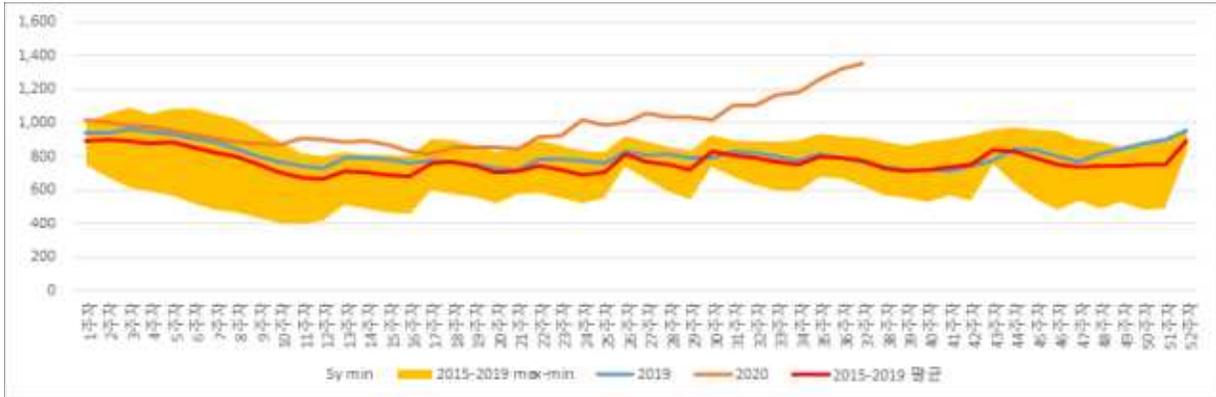


자료:상해항운교역소

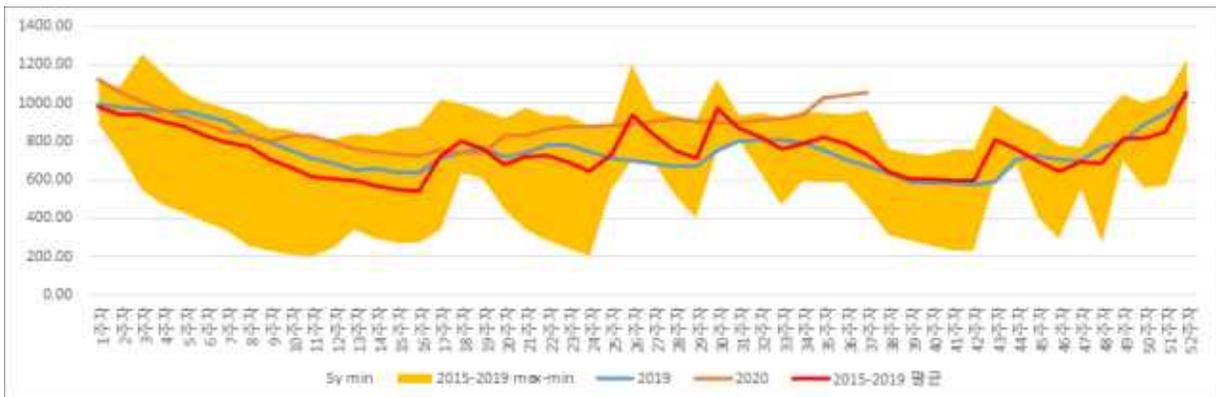
컨테이너선 시장	금주 (10.02)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
종합(SCFI)	1,443.54	(21.8)	818.16	1,443.54	1,021.87	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1,168	(89.0)	725.0	1,168	897.68	580.0	1,027	759.66
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	3,863	(7.0)	1,361	3,867	2,345.71	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,622	(-3.0)	2,542	4,634	3,234.18	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	118	(-)	116.0	188.0	121.76	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	239.34	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	131	(-)	131.0	211.0	167.24	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	497.0	788.0	652.0	591.0	807.0	709.0

3. 컨테이너 기술적 분석

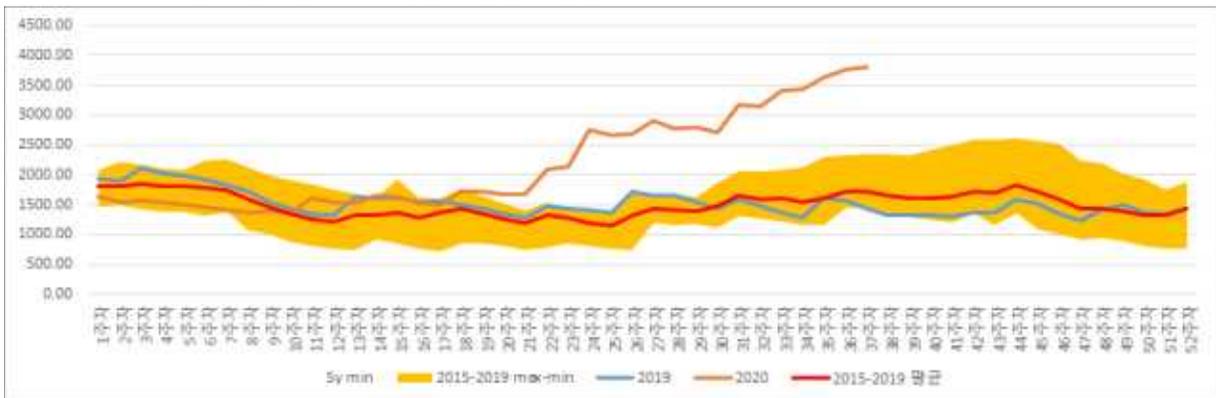
- SCFI 지수는 일부항로의 운임 강세로 강보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 국경절 이후 계절적으로 약보합세를 기록할 가능성이 높으나 예상보다 높은 수요로 소폭 상승 가능성도 상존함



- 아시아-미주운임은 강보합세가 지속될 가능성이 높음



4. 탱커 - 주간 동향

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

■ 10월 첫째 주 원유선 시황, 아시아 명절 이전 수요 둔화 등으로 부진

지난 주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 26.7로 이전 주(28.8) 대비 2.1p(7.3%) 감소했음. 2019년 WS 최저치 36.0, 2018년 WS 최저치 34.0 등으로 2020년 하반기 들어 원유선 시황은 부진이 이어지고 있음

10월 초 중동-극동항로 스팟운임은 일일 약 8,000달러로 손익분기점 약 3만 달러의 3분의 1 이하에 그치고 있음. 9월 중순 2만 달러대 후반을 기록한 이후 단계적으로 가격이 하락하고 있음. 일반적으로 중국 국경절, 한국 추석 등이 있는 9~10월에 명절 이전 수요가 증가하면서 운임이 상승해 왔으나, 올해 10월 1일 중국 국경절 이후로는 신규 선박 수요가 거의 발생하지 않음. 볼틱거래소에 따르면 중국의 국경절 연휴(10월 1~8일), 한국의 추석(9월 30일~10월 4일) 이전 수요가 예상한 것보다 적게 발생하면서 시황 부진이 이어지고 있음

5월 이후 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries)의 감산으로 스팟용선 시장에서 물동량이 부족한 상황이 계속되고 있음. 볼틱거래소에 따르면 중동발 성약건수가 예년 120건/월 이상 발생했지만, 감산 영향으로 2020년 6월 이후 평균 90건/월 정도에 그치고 있음. 한편 볼틱거래소는 9월 들어 VLCC 약 130척이 화물 선적을 위해 중동 인근 해역에서 대기하는 등 선박 공급 과잉이 장기화 되고 있다고 분석함. OPEC과 비OPEC의 주요 산유국 모임인 석유수출국기구 플러스(OPEC +)는 9월 공동감시위원회(JMMC: Joint Ministerial Monitoring Committee)에서 감산 준수를 확인했는데, 감산이 확실시되면 단기적으로 스팟 용선 시황은 둔화가 예상됨

단기 용선계약의 경우 6개월물이 3만 달러 전후로 최근 3주간 약 30건 이상이 보고되는 등 기간 용선계약을 체결하려는 화주들의 움직임이 늘어나고 있음. 노령선의 경우에도 기간 용선계약은 스팟운임보다 훨씬 높은 수준으로 성약이 가능하므로 선주들도 기간 용선계약을 체결하는 것을 선호하고 있음

2020년 2분기(4~6월) 미국의 원유 수출량은 지난해 같은 기간보다 약 25% 감소했음. 미국 에너지정보청(US Energy Information Administration)에 따르면 미국의 6월 수출은 280만 배럴(bpd)로 2월의 370만 배럴(bpd)보다 약 90만 배럴 낮은 수치를 기록함. 한편 에스엔피글로벌플랫폼(S&P Global Platts)에 따르면 미국 걸프만의 원유 수출량은 향후 6개월 동안 절반 수준으로 감소해 2021년 4월에는 140만 배럴(bpd)을 기록할 것으로 전망됨. COVID-19가 확산된 이후 미국은 기존의 원유 수출량을 유지하기 위해 소비 감소에도 불구하고 수출을 계속해 왔는데, 수입국의 재고량 포화로 인해서 2021년 이후에는 미국발 원유 수출량이 감소할 가능성이 있음

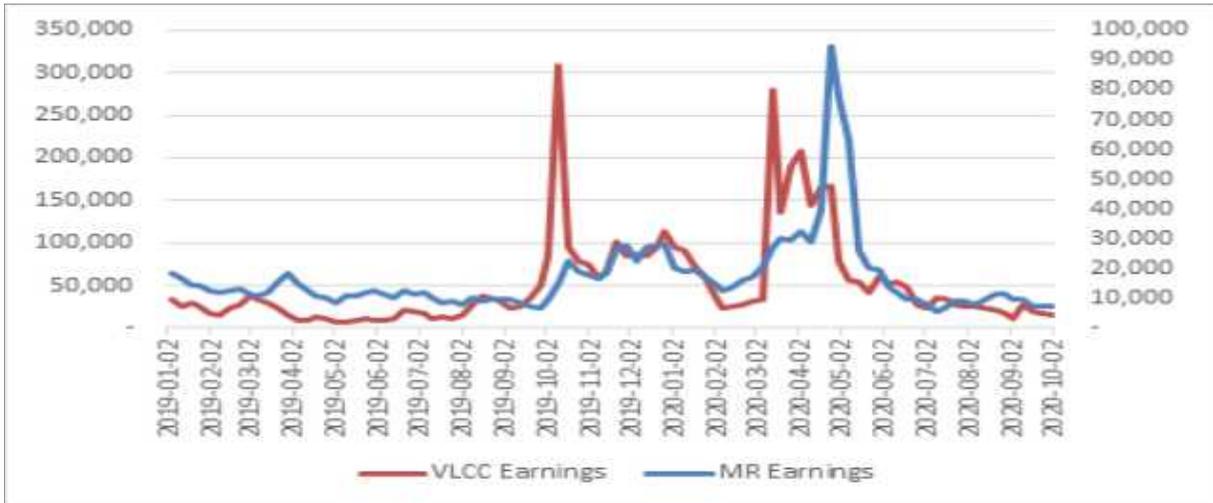
한국과 중국을 포함한 아시아로 향하는 미국 원유 수출량 증감이 향후 원유선 시황에 유의미한 영향을 미칠 것으로 전망됨. 중국과 함께 한국은 아시아 지역의 최대 구매처이며, 이외 인도, 대만, 싱가포르, 태국 등도 미국산 발 원유를 수입하고 있음. 올해 2분기 아시아 태평양 지역은 미국산 원유의 최대 수입국으로 부상했으며, 수입 실적이 유럽을 앞질렀음. 2분기 미국발 원유 중 29%가 유럽으로 수출됐으며, 아시아 비중은 52%를 차지하고 있음

■ 10월 첫째 주 석유제품선 시황, 약보합세 전망

지난주 MR(Medium Range) WS은 92.5로 이전 주(94.1) 대비 1.6p(1.7%) 하락

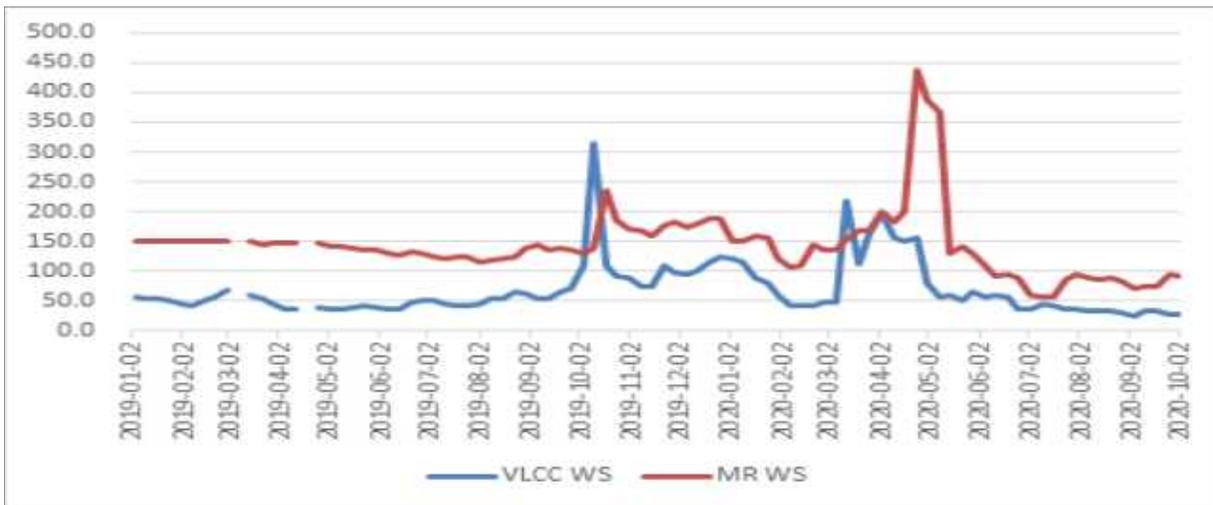
부유식 저장소로 활용되던 석유제품선이 7월 초 254척(3억 700만 배럴)으로 정점을 찍은 이후 9월말부터 시장에 유입되면서 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

유조선 시장	금주 (전주비)	2020년			2019년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
Average Earnings	TD3C	8,813	(-4,480)	6,103	250,354	(60,840)	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	9,550	(2,315)	2,664	79,699	(18,057)	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	28,500	(1,750)	28,500	80,000	(44,325)	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	14,000	(-)	13,000	20,000	(15,026)	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	26.7	(-2.1)	24.8	217.5	(70.7)	36.0	315.0	66.6
	MR	92.5	(-1.6)	55.5	437.2	(138.2)	114.2	235.0	148.0

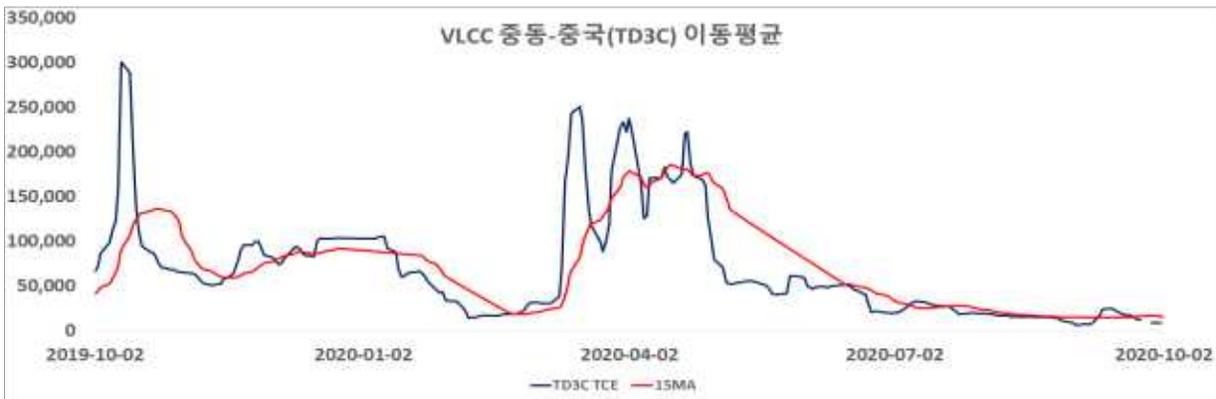
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

4. 탱커 기술적 분석

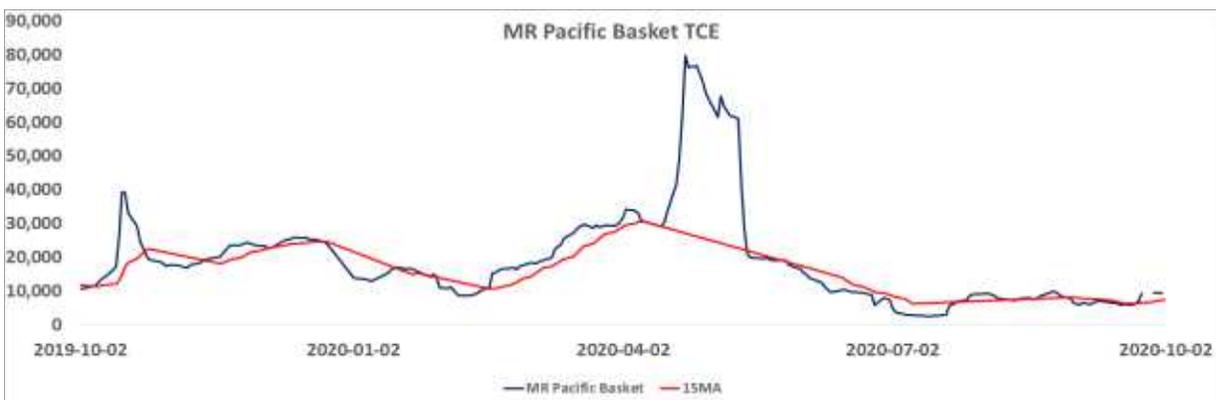
- 이동평균선 아래에서 하락하던 추세선(붉은색)이 지난주 상승 반전했지만, 금주 다시 이동평균선이 하락함. 향후 운임에 하방압력이 나타날 가능성이 높음



- 수익 추세선(붉은색)은 9월 중의 왼쪽 어깨에서는 수익이 일시적으로 상승했지만, 왼쪽 어깨 정점 이후부터는 하락 반전 현상이 발생하면서 새로운 국면으로 진입하고 있음. 향후 본격적인 하락장세가 이어질 수 있음



- 제품선 추세선은 근래 지속적인 상승을 시도하면서 15일 이동평균선을 상향 돌파하였음. 운임 흐름이 근래의 저가 흐름을 극복하는 등 시세 흐름이 바뀌었으며, 긴 몸체를 가진 양봉을 형성하는 등 상승국면에 접어들었음



5. 중고선 시장

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

- 10월 2일 BDI는 2,020으로 9월 25일(1,667) 대비 353p(21.2%) 증가. 10월 2일 건화물선 중고선 지수는 20.85로 14주 동안 변동이 없음. 호주, 브라질 등의 철광석 출하량이 늘어나고 있음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 9월 SCFI 평균은 1,376.79p로 전주 1,337.92 대비 38.87p(2.9%) 증가. 10월 SCFI는 중국 국경절 연휴로 발표되지 않았음. 10월 컨테이너선 중고선 지수는 35.09로 8-9월 대비 변동이 없음



5. 중고선 시장

■ 2020년 9월(9월 1일~30일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 시황 회복이 두드러지는 컨테이너선, 건화물선 등의 중고선 매매가 활발하였음

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Container	Kota Gemar	2002	2,475	TEU	2020-09-25		PIL	Middle Eastern interests
Container	Kota Gunawan	2003	2,475	TEU	2020-09-25		PIL	Middle Eastern interests
Container	Kota Lagu	2006	4,250	TEU	2020-09-25		PIL	Clients of TS Line
Offshore	Seabed Worker	2009	89	LOA	2020-09-25		Swire Seabed A/S	Clients of Next Geosolutions
Tanker	Bastia	2005	159,156	DWT	2020-09-24	21.50	Euronav-Ridgebury JV	Clients of Seven Islands
Bulk	Global Majesty	2012	56,052	DWT	2020-09-24	11.00	Sato Steamship	Undisclosed interests
Tanker	Minerva Zenia	2002	105,851	DWT	2020-09-24	12.20	Minerva Marine	Middle Eastern interests
Bulk	Sri Ganesh	2007	56,039	DWT	2020-09-24	7.60	Mercator	Chinese interests
Container	Sinar Sangir*	2008	1,708	TEU	2020-09-24	6.00	Shoei Kisen Kaisha	Undisclosed interests
Container	Sinar Subang*	2008	1,708	TEU	2020-09-24	6.00	Kyowa Kisen	Undisclosed interests
Tanker	Mare Tirrenum	2004	110,673	DWT	2020-09-23	14.20	Fratelli D'Amico	Vietnamese interests
Tanker	Pantariste	2002	309,288	DWT	2020-09-23	23.75	Minerva Marine	Clients of FGAS
Bulk	Sideris G.S.	2006	174,186	DWT	2020-09-23	11.00	Diana Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Key Calla	2010	83,353	DWT	2020-09-22	13.00	MC Shipping Ltd	Undisclosed interests
TankChem	Ambassador Norris	2001	45,290	DWT	2020-09-21	10.00	Mitsui OSK Lines	Chinese interests
Tanker	Hunter Laga	2019	299,995	DWT	2020-09-14		SFL Corp Ltd	Clients of Hunter Tankers

Bulk	Ikan Bawal	2012	83,454	DWT	2020-09-14	16.00	JX Ocean	Japanese interests
Bulk	Cape Fushen	2008	177,890	DWT	2020-09-11	13.80	Fukujin Kisen	Clients of Berge Bulk
TankChem	High Courage	2005	46,976	DWT	2020-09-11	12.65	D'Amico Soc di Nav	Clients of Medbulk
Container	Kota Jasa	2001	1,728	TEU	2020-09-11		PIL	Undisclosed interests
Bulk	Double Paradise	2011	95,712	DWT	2020-09-10	16.00	Konlink Shipping Pte	Clients of Polembros Shipping
Container	Kota Ganteng	2002	2,475	TEU	2020-09-10		PIL	Clients of Temas Line
Tanker	ADS Stratus	2002	299,157	DWT	2020-09-09	25.50	ADS Crude	Clients of Marshall Shipping
Container	Mataquito	2010	6,589	TEU	2020-09-09		Peter Dohle	Clients of John T. Essberger
Pass.	Pu Tuo Shan	1990	728	Passengers	2020-09-09		Zhoushan Haixing	Undisclosed interests
Bulk	Ivy Ocean*	1999	45,690	DWT	2020-09-09	7.40	Hubei Qin Tai Ltd	Chinese interests
Bulk	EJ Ocean*	1998	46,570	DWT	2020-09-09		Hubei Qin Tai Ltd	Chinese interests
Bulk	Angelic Zephyr	2014	37,780	DWT	2020-09-08	14.00	NYK Bulk & Projects	Chinese interests
Bulk	Glorious Starlight	2012	28,236	DWT	2020-09-08	6.75	Chiba Shipping	Greek interests
Bulk	Ikan Sembak	2012	61,358	DWT	2020-09-08	13.70	Pacific Carriers	Undisclosed interests
Container	Kota Kasturi	2005	3,081	TEU	2020-09-08	5.00	PIL	Chinese interests
TankChem	Lovely Lady	1999	47,431	DWT	2020-09-08	6.50	Eastern Med	Undisclosed interests
Container	Moen Island	2005	2,826	TEU	2020-09-08	6.30	Borealis Maritime	Clients of Iseaco Holdings
Bulk	Skua	2003	53,350	DWT	2020-09-08	5.40	Eagle Bulk Shipping	Chinese interests
TankChem	Ridgebury Colette B*	2008	37,293	DWT	2020-09-08	11.50	Ridgebury Tankers	Clients of Tufton Oceanic

TankChem	Ridgebury Elvia B*	2008	37,280	DWT	2020-09-08	11.50	Ridgebury Tankers	Clients of Tufton Oceanic
Container	Kota Laju	2007	4,250	TEU	2020-09-07	8.25	PIL	Greek interests
Bulk	Elena II	2006	76,741	DWT	2020-09-04	8.20	Ultrana Naviera	Greek interests
Bulk	Global Garnet	2005	52,223	DWT	2020-09-04	6.60	NYK Bulk & Projects	Chinese interests
Bulk	Lowlands Kamsar	2010	82,206	DWT	2020-09-04	15.00	Misuga Kaiun Co Ltd	Undisclosed interests
Tanker	Minerva Maya	2002	105,709	DWT	2020-09-04	12.20	Minerva Marine	Vietnamese interests
Tanker	Petropavlovsk	2002	106,532	DWT	2020-09-04	10.20	Sovcomflot JSC	Clients of KASCO
Bulk	Watford	2010	57,022	DWT	2020-09-04	8.90	Orion Reederei	Greek interests
Container	YM Uberty	2008	8,241	TEU	2020-09-04	27.00	Yang Ming Marine	Clients of MSC
Tanker	Hafnia America	2006	74,996	DWT	2020-09-02	12.00	Hafnia Limited	Greek interests
Dry Genl	Tong Cheng 603	2010	5,821	DWT	2020-09-02		Guangdong Tongcheng	Clients of Shengsi Zhenxin
Dry Genl	Tong Cheng 604	2010	5,821	DWT	2020-09-02		Guangdong Tongcheng	Clients of Zhejiang Donghao
Container	Ital Massima*	2007	4,363	TEU	2020-09-02	17.20	Wisdom Marine Group	Clients of Asiatic Lloyd
Container	Ital Melodia*	2007	4,363	TEU	2020-09-02		Wisdom Marine Group	Clients of Asiatic Lloyd
Bulk	Deribas	1996	28,665	DWT	2020-09-01	2.60	Transbulk Management	Lebanese interests
Bulk	Western Honolulu	2014	57,924	DWT	2020-09-01	14.00	Nisshin Shipping	Clients of Eurobulk
Tanker	Xin Sheng	2014	4,923	DWT	2020-09-01	2.68	Ningbo FTZ Cosnavi	Undisclosed interests

6. 주요 해운지표 (2020.10.02)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.02)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	65.0	77.0	72.5	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)		(10.02)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.1	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	86.0	(-)	86.0	86.0	92.0	89.7	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)		(10.02)								
380 CST	Rotterdam	250.3	(3.3)	250.3	124.8	303.8	237.7	245.8	443.5	348.9
	Singapore	266.5	(4.5)	266.5	157.8	388.0	261.1	306.5	511.5	402.5
	Korea	300	(4.0)	300.0	196.3	426.5	310.4	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	284.5	(5.0)	284.5	181.8	436.8	285.9	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	306.8	(13.5)	306.8	179.0	585.3	325.0	493.8	548.3	518.9
	Singapore	334.5	(6.8)	334.5	219.8	726.3	373.3	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	311.5	(4.5)	311.5	214.8	722.3	376.2	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(10.02)								
철광석	국제價	123.5	(17.0)	123.5	71.7	128.7	98.4	72.3	127.2	93.3
	중국産	-	(-)	-	108.3	151.3	124.8	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	-	(-76.4)	-	63.5	78.7	70.9	72.0	83.1	77.0
	중국産	-	(-97.6)	-	84.7	98.8	90.1	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주産	-	(-170.5)	-	133.4	204.2	159.5	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	-	(-121.9)	-	112.7	134.8	124.1	120.9	187.3	153.2
	중국産	-	(-204.1)	-	190.0	219.2	202.8	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,020.8	(18.25)	1,022.1	821.8	1,043.5	892.6	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	573.3	(29.00)	571.8	474.0	581.5	532.2	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