

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 11월 5주 **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	18
VI. 주요 해운지표	22

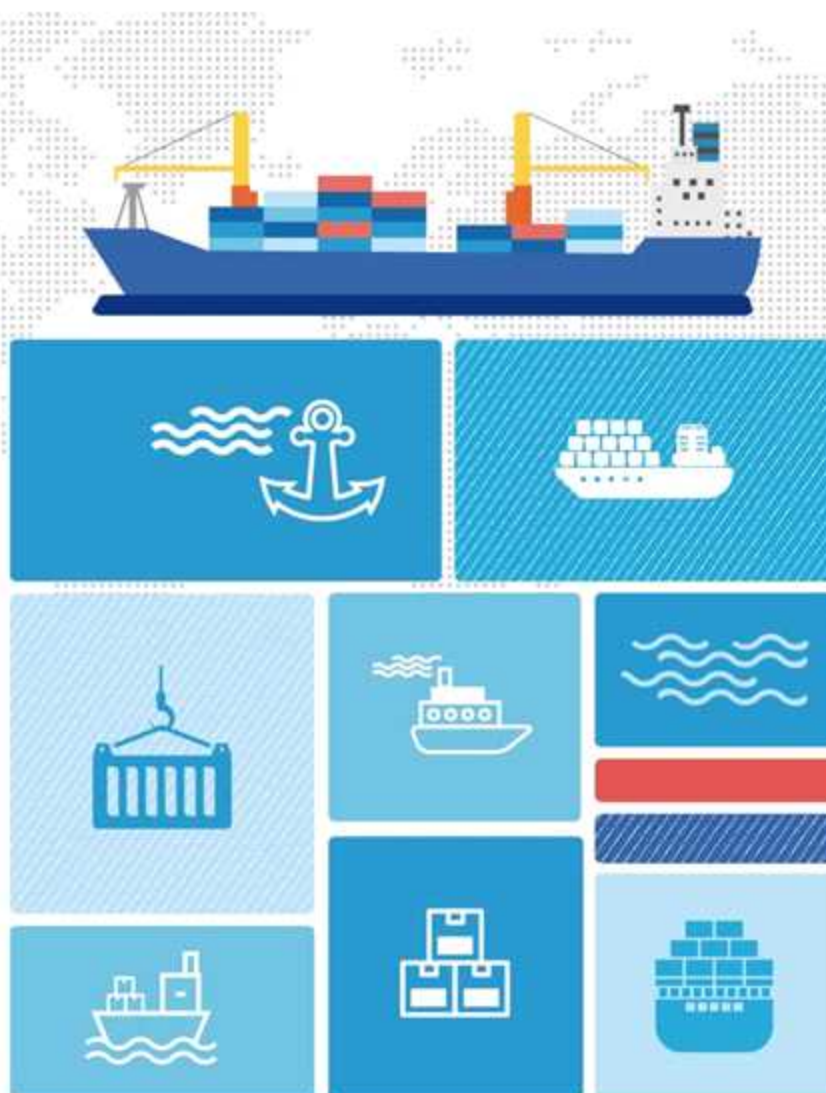
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

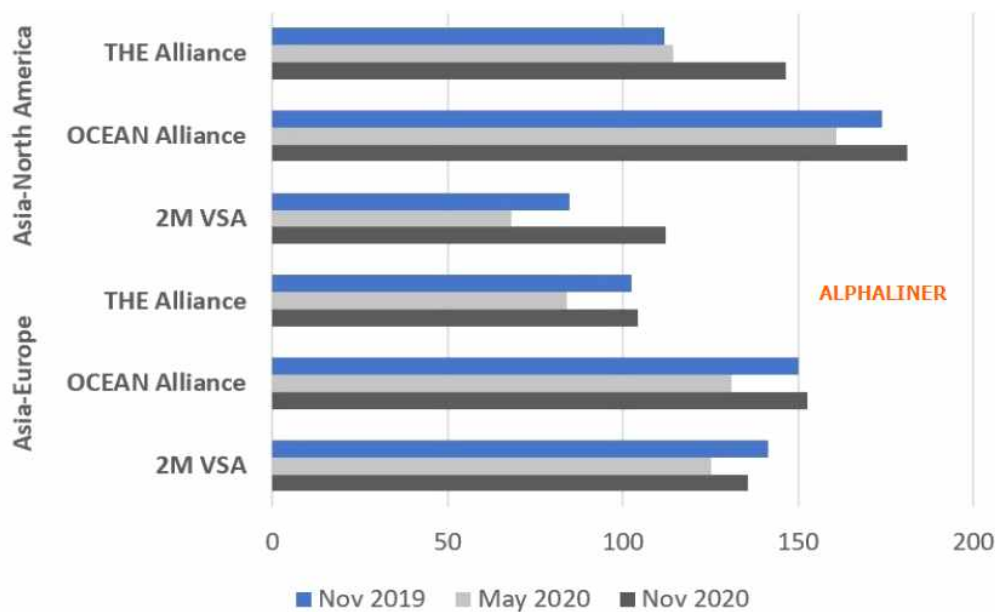
김병주 연구원
 bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



1. 주간 뉴스

1 3대 얼라이언스, 원양항로에 최대 선박 투입

- 알파라이너자료에 따르면 2020년 11월 기준 3대 얼라이언스들은 아시아-북미, 아시아-유럽항로에 최대 선대를 투입하는 것으로 조사됨
 - 올해 5월 대비 11월 투입선대는 아시아-북미항로는 32.7%, 아시아-유럽항로는 15.4% 증가함. 특히 2M은 올해 11월 기준 전년대비 32.3%, 올해 5월 기준 64.7%의 선대를 증가시킴
 - HMM은 신조 인도된 2.4만 TEU 12척과 2M에 용선 후 돌아온 1만~1.3만 TEU급 10척이 동-서 기간항로에 배치되어 올해 5월 대비 투입선대가 158% 증가함
- 원양항로에서 얼라이언스들의 점유율도 차이가 발생함
 - 2020년 11월 기준 아시아-북미항로에서 2M은 19%에서 21%, 디얼라이언스는 25%에서 28%, 오션얼라이언스는 38%에서 34%로 변동됨
 - 동 기간 동안 아시아-유럽항로에서는 2M은 36%에서 34%, 디얼라이언스는 26%에서 27%로 변동됨



자료: 알파라이너 위클리 47호

최건우 전문연구원

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

1 중국, 석탄 수입 할당량 늘리지만 호주산 석탄은 제외될 가능성이 높은 것으로 전망

- 중국이 2020년 석탄 수입 쿼터를 추가로 약 2,000만 톤 늘렸지만 무역 분쟁으로 마찰을 빚고 있는 호주산 석탄은 제외 될 것으로 전망됨
 - 중국 관세청은 올해 안에 늘어난 석탄 수입 할당량을 인도하기 위해 인도네시아 및 러시아 석탄의 통관 시간을 단축시킬 것이라고 밝힘

- 또한 인도네시아는 중국과 향후 3년간 14억 6천만 달러 규모의 석탄 수출 계약을 체결한 것으로 파악됨
- 중국의 호주산 석탄 월간 수입량은 금년 5월 944만 톤으로 정점을 찍은 이후 꾸준히 감소해 10월 179만 톤으로 크게 하락함
- 지난 10월 중국 정부의 호주산 석탄 수입을 금지하라는 비공식 명령으로 인해 호주산 석탄을 실은 선박들이 한 달 이상 대기를 하는 등 중국은 호주에 잇달아 경제 보복 조치를 가하고 있음

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-increases-coal-import-quotas-but-australia-likely-to-be-excluded/>

김병주 연구원

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

I 국제에너지기구(IEA)와 석유수출국기구(OPEC), 2020년 4분기 원유 수요 전망치 하향 조정

- 11월 에너지 관련 국제기구들이 4분기 원유 수요 전망치를 잇달아 하향 조정해서 발표함
- 국제에너지기구(IEA: International Energy Agency)는 올해 4분기 원유 수요를 2019년보다 880만 배럴/일 낮은 9,130만 배럴/일로 전망했는데, 이는 한 달 전 전망치보다 40만 배럴/일 낮은 것임
- IEA는 COVID-19로 인해 무역활동 재개에 좀 더 시간이 걸릴 수 있으며, 이를 반영해 전망치를 하향 조정했다고 설명함
- IEA는 2021년 원유 수요를 9,710만 배럴/일로 전망했는데, 이는 올해 4분기 대비 580만 배럴/일 증가한 수치임
- 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries)는 올해 4분기 원유 수요를 기존 9,800만 배럴/일에서 9,000만 배럴/일로 하향 조정함
- 한편 OPEC은 2021년 원유 수요를 9,620만 배럴/일로 전망했는데, 이는 2020년 4분기 대비 620만 배럴/일 증가한 수치임

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 국제해사기구(IMO), 온실가스(GHG: Green House Gas) 단기조치 승인

- 11월 16일 개최된 IMO(International Maritime Organization) 제75차 해양환경보호위원회(MEPC: Marine Environment Protection Committee)에서 온실가스(GHG) 단기조치가 승인됨
- IMO는 제75차 MEPC에서 선박에 대한 기술 및 운항효율 요구사항을 담은 GHG 단기조치를 승인했으며, 추가적으로 친환경 선박 연구개발을 지원하는 기금 창설을 논의함
- 동 기금은 선사의 연료소비 1톤 당 2달러를 출자 받아 10년간 50억 달러 규모의 연구자금을 조달하고, 이 자금으로 GHG 배출 감소관련 기술개발을 추진한다는 구상임
- 제75차 MEPC는 당초 올해 3월 말에 개최될 예정이었으나 코로나19 확산으로 연기되었으며, 11월 16~20일 비대면 온라인으로 진행되었음

- 제75차 MEPC에서 승인된 GHG 단기조치는 일본과 노르웨이가 공동 제안한 현존선에너지효율지수(EEXI: Energy Efficiency Existing Ship Index)와 중국과 브라질이 공동 제안한 연간효율지수(AER: Annual Efficiency Ratio)를 패키지화한 것임
 - EEXI는 선박 연비를 사전에 검사·인증하는 제도로 엔진 출력제한 등 선박에 대한 에너지 절감형 개조를 촉진할 것으로 기대됨
 - 중국 등 개발도상국들이 지지한 AER은 1년간의 연비를 사후 점검해 A~E의 5단계로 평가하며, IMO는 낮은 등급 선박에 대해 개선 명령을 할 계획임
 - GHG 단기조치는 EEXI와 AER 내용 모두를 포함하고 있으며, 2021년 개최되는 제76차 MEPC에서 채택된 후 2023년에 발효될 것이 유력함

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

안영균 전문연구원

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

I 코로나19 배경으로 화주 등 디텐션(detention)·디머리지(demurrage) 감면 요청

- 화주, 트럭 운전자 등으로 구성된 국제연합단체(단체명 미정)는 11월 중순 미국 해사연방위원회(FMC: Federal Maritime Commission)에 항만 혼잡이 해소될 때까지 디텐션과 디머리지를 감면해 줄 것을 요청함
 - 40여 개국의 화주, 트럭 운전자 등으로 구성된 동 단체는 화물 급증으로 불가피하게 발생한 디텐션·디머리지를 즉각 감면해 줄 것을 요청하는 서한을 FMC에 송부하였음
 - 디텐션은 컨테이너 반출 후 이를 대체할 공컨테이너를 기간 내 제공하지 않을 경우 부과하는 비용이고, 디머리지는 적컨테이너가 약정 기일 내에 반출되지 않고 터미널에 머물렀을 때 부과되는 비용임
- 감선·감편으로 공컨테이너 회송 시간이 지체되고 있으며, 아시아 수입량 대비 미국 등 북미 지역의 수입량이 증가하면서 공컨테이너 배치에 대륙간 불균형이 발생하고 있음
 - 아시아 국가들의 공컨테이너 부족 현상이 심화되고 있으며, 특히 중국의 주요 항만들에서 공컨테이너 부족 현상이 심화되고 있음
 - 세계 해운시장에서 계절적 물동량 차이 등으로 인해 공컨테이너 부족 현상이 발생한 경우는 있었지만 대륙간 불균형으로 인한 부족 현상은 최초임
- 북미지역의 전례 없는 수입 급증으로 공컨테이너의 부족과 공컨테이너를 반납할 야드 부족 현상이 심화되고 있는 가운데 국제연합단체는 연체비용 감면을 주장하고 있음
 - 올해 LA항, LB항, 뉴욕항 등 미국 항만 전역에서 발생한 디텐션·디머리지의 합계는 약 1억 5천만 달러에 달하는 것으로 추정됨
 - 동 단체는 물동량 증가 요인 이외에도 코비드-19 확산으로 인한 항만노동자 부족도 항만혼잡을 발생시키는 데 일조하고 있다고 언급함

자료: joc.com/maritime-news/container-lines/fmc-urged-suspend-detention-demurrage-fees.html (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 ('20.11.30~'20.12.04)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	혼조세	상승유력
시계열 모형	혼조세	상승유력	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 ('20.11.23.~'20.11.27)

■ 일본 엔화 약세로 철강 수출 증가, 중국의 석탄 수입할당량 상향 조정이 운임에 긍정적 영향

지난주 케이프선 주간평균 운임은 이전 주 대비 2.7% 상승한 12,286달러/일을 기록함. 일본의 엔화 약세로 인해 철강 수출량이 증가하면서 원자재에 대한 수요가 되살아났기 때문임

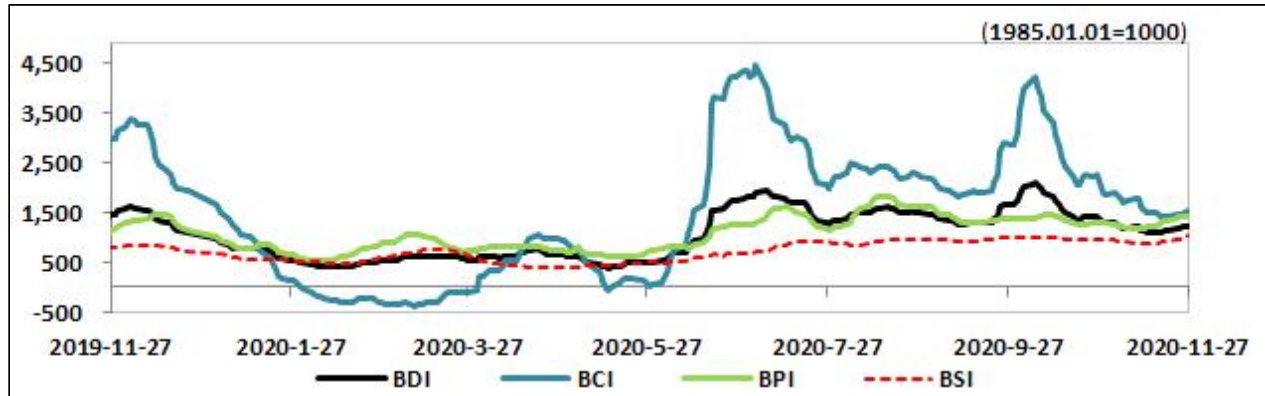
전문가들은 12월에 중국이 원료탄에 대해서 수입할당량을 상향 조정할 가능성이 있으나, 운임 상승으로 이어질 가능성이 낮다고 평가함. 중국이 호주산을 제외하고 미국, 러시아, 캐나다산 원료탄을 수입할 것으로 보이며, 해당 지역에서 중국까지 항해일수가 통상 22일에서 35일 정도 걸리는 점을 감안하면 12월 운임상승으로 바로 이어지는 않을 것이라는 분석임. 하지만 이러한 소식은 12월 말 이후부터 1월까지 운임에 긍정적인 요인이 될 것이라고 평가함

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 10.8% 상승한 11,354달러/일을 기록함. 운임상승의 주된 원인은 중국이 연료탄 수입할당량을 상향조정했기 때문임. 중국 정부는 올해 연말까지 남은 기간 동안 연료탄 약 2,000만 톤을 추가 수입할 수 있도록 허용함. 단, 호주산 석탄 수입에 대해서는 현재의 수입 금지 입장을 고수함. 중국은 동절기 난방 수요 충족을 위해서 호주산 대신 인도네시아산과 러시아산 연료탄을 수입할 것으로 보이며, 이는 11월말부터 12월 초까지 연료탄 수송을 위한 선박 수요 증가로 이어져 운임에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨

지난주 수프라막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 9.6% 상승한 10,888달러/일을 기록함. 수프라막스선 운임 역시 중국의 연료탄에 대한 수입할당량 상향 조정 소식에 상승함

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)		(11.27)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,199	(75)	393	2,097	1,048	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	12,286	(327)	1,992	34,896	13,068	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	11,354	(1,106)	3,345	15,079	8,372	4,435	18,116	11,116
	수프라마스(10TC)	10,888	(952)	4,208	11,198	7,929	4,837	15,233	9,925
	한디(6TC)	9,316	(604)	2,142	9,719	5,706	4,198	10,067	7,188
	케이프	14,375	(875)	10,125	19,750	14,875	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	10,800	(575)	9,625	14,125	11,838	11,500	16,125	13,267
	수프라마스	10,125	(313)	8,250	10,625	9,772	9,500	12,500	10,857
	한디	8,438	(-)	8,000	10,000	9,164	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(11.27)							
		2020년 12월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	13,088	(-250)	8,170	(31)	13,212	(220)	13,291	(75)
	파나마스(4TC)	11,083	(455)	9,350	(724)	10,283	(317)	9,533	(-67)
	수프라마스(10TC)	10,707	(421)	8,251	(62)	9,193	(30)	9,325	(4)
	한디(6TC)	8,288	(313)	6,423	(108)	6,920	(5)	6,700	(-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

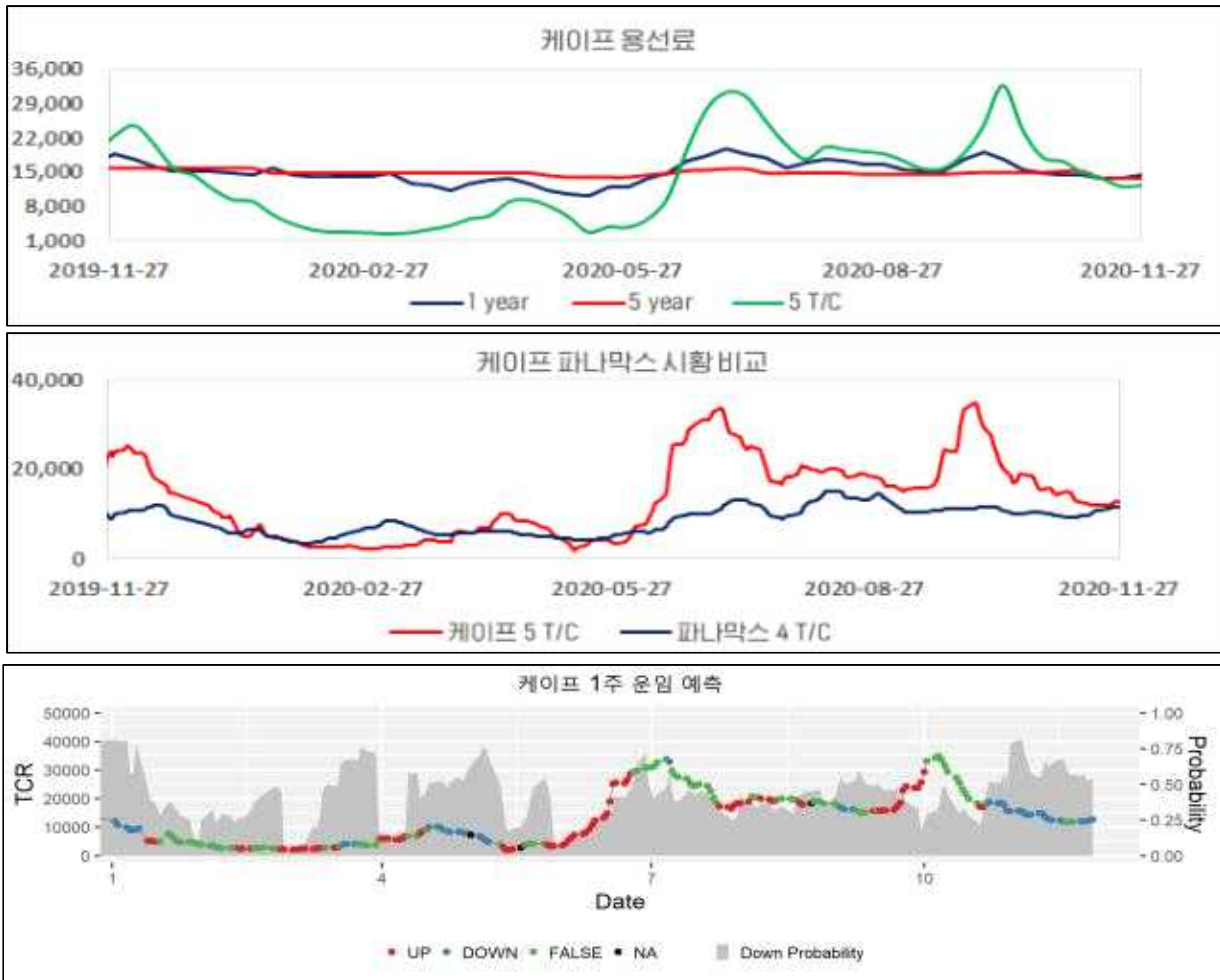
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 하락세가 이어짐
- (케이프 RSI) RSI가 여전히 30선을 상향 돌파했으나, 그 크기가 크지 않음
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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 용선료가 스팟운임보다 높은 수준을 기록 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임차이가 축소됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

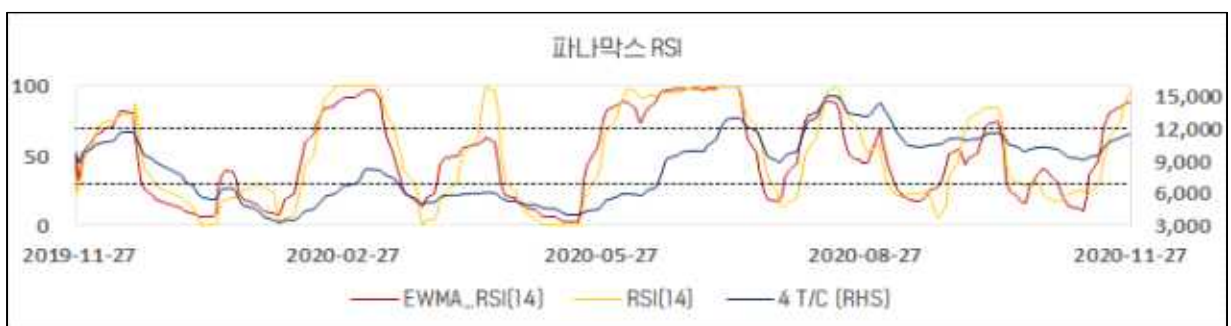
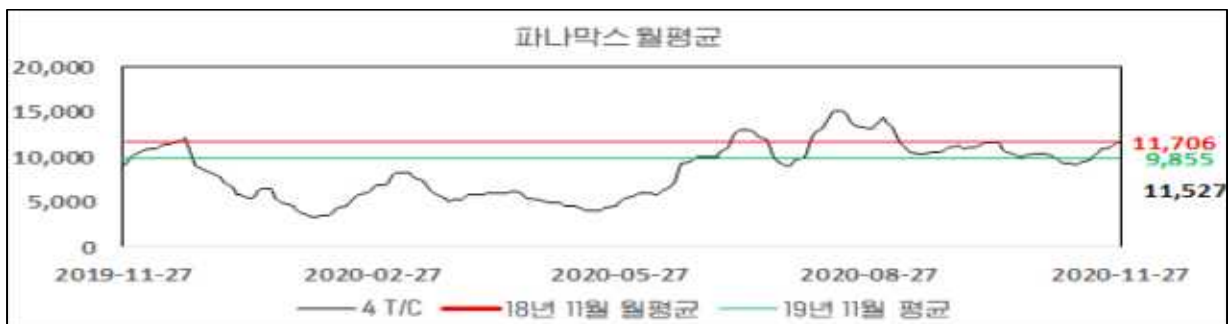


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	11.23	11.30	43.95	56.05
	11.24	12.01	44.02	55.98
	11.25	12.02	46.95	53.05
	11.26	12.03	46.63	53.37
	11.27	12.04	44.90	55.10
	11월 4주	12월 1주	45.29	54.71

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

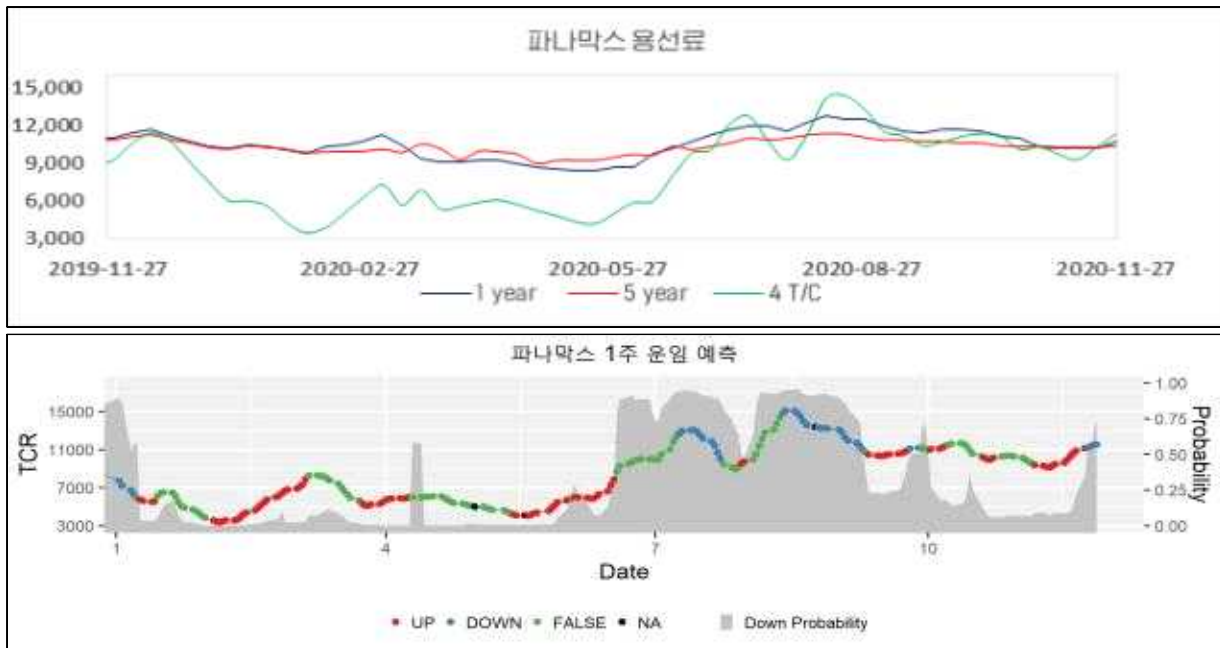
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 하락세를 멈추고 소폭 상승했으나, 그 크기가 크지 않음
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향돌파하며, 초과매수 국면에 돌입했으나 매수 심리가 꺾일 것으로 예상됨
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨



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

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 장단기용선료를 스팟운임이 상회 중이나, 그 폭이 크지 않음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 이번주 파나마스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨

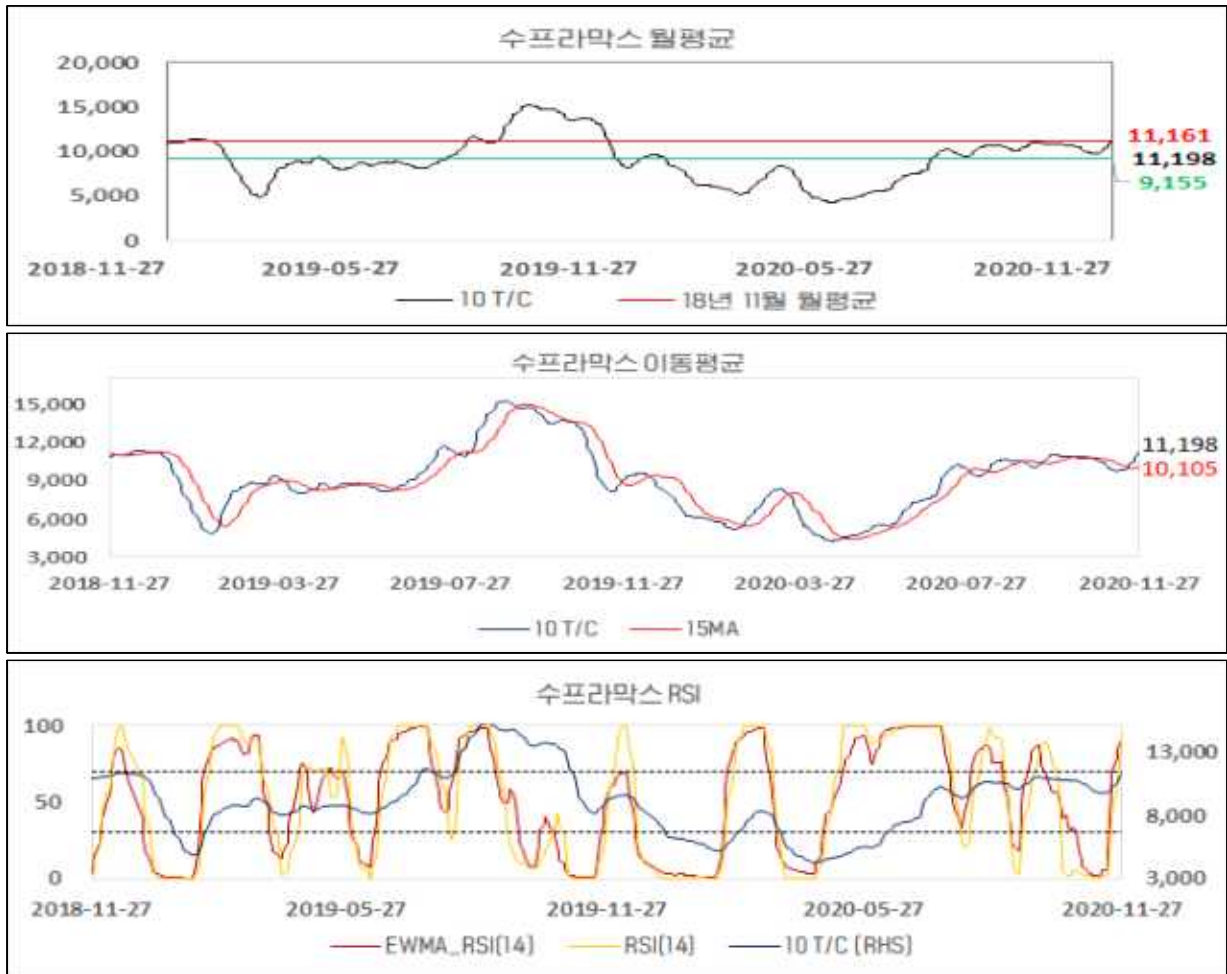


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	11.23	11.30	65.54	34.46
	11.24	12.01	43.42	56.58
	11.25	12.02	44.80	55.20
	11.26	12.03	31.85	68.15
	11.27	12.04	26.21	73.79
	11월 4주	12월 1주	42.36	57.64

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

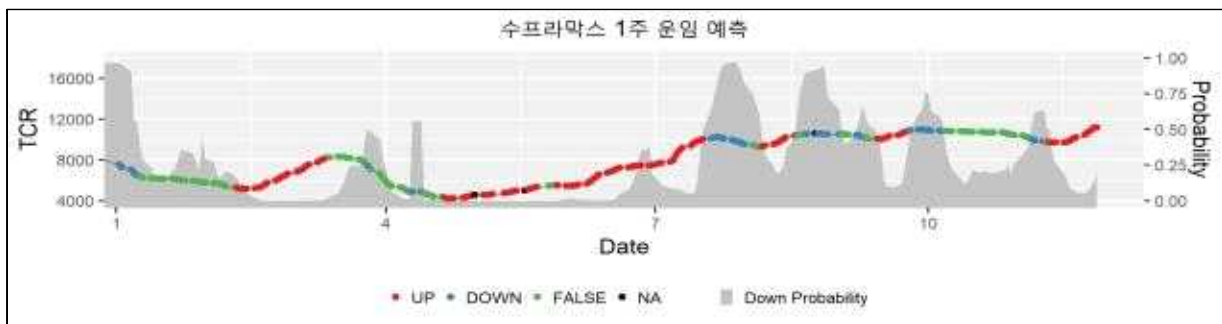
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 상승전환됨
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임과 단기용선료가 장강용선료보다 높은 수준을 기록 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	11.23	11.30	94.83	5.17
	11.24	12.01	93.66	6.34
	11.25	12.02	89.74	10.26
	11.26	12.03	85.41	14.59
	11.27	12.04	80.17	19.83
	11월 4주	12월 1주	88.76	11.24

3. 컨테이너 - 주간 동향

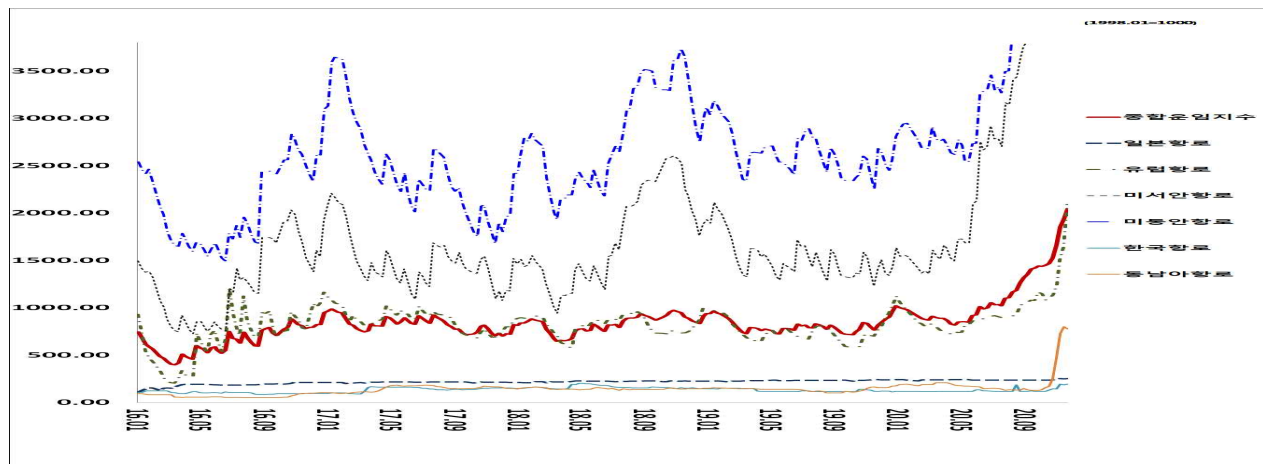
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 109.95 상승한 2,048.27을 기록함

북미 서부, 싱가포르, 남아프리카를 제외한 모든 항로 운임이 상승하여 SCFI 운임 발표 이후 처음으로 2,000대를 기록함. 운임이 사상 최고치를 기록하고 화주들은 선박을 구하기 어려운 상황에서 미 해사연방위원회(FMC:Federal Maritime Commission)는 얼라이언스에 대한 모니터링을 강화함. 과거 분기별로 제출된 무역, 운임자료를 월별로 변경함. 동 기관은 이를 통해 컨테이너 얼라이언스를 비롯한 관련 기관의 불법행위에 관한 조사를 실시할 예정인 것으로 알려짐

이와 같은 조치로 당장 컨테이너 운임이 크게 하락할 가능성은 낮음. 통계에서 알 수 있듯이 이번 운임의 상승은 공급보다는 수요요인이 큰 것으로 분석됨. 다만, 2021년에 얼라이언스 내에서 이루어지는 공급조절에 대한 압박은 될 수 있을 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

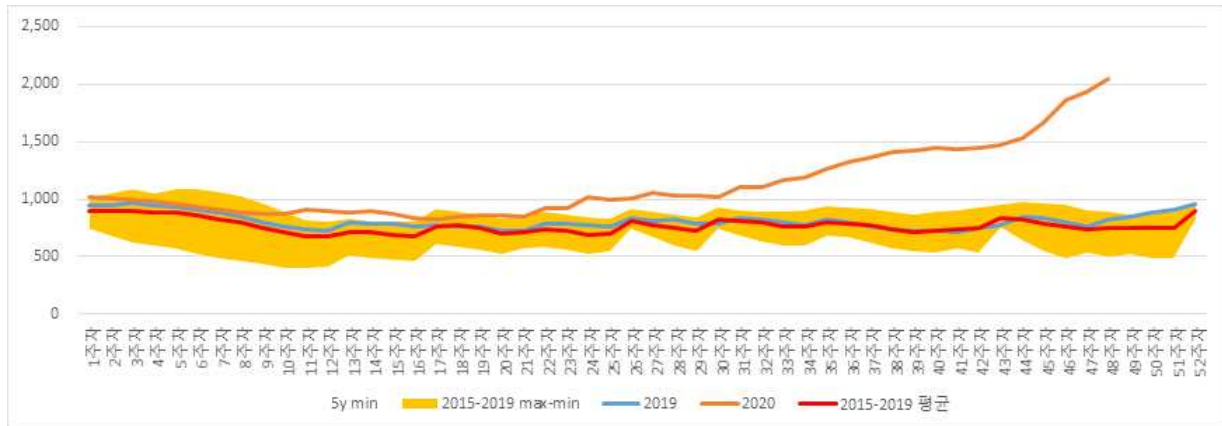


자료:상해항운교역소

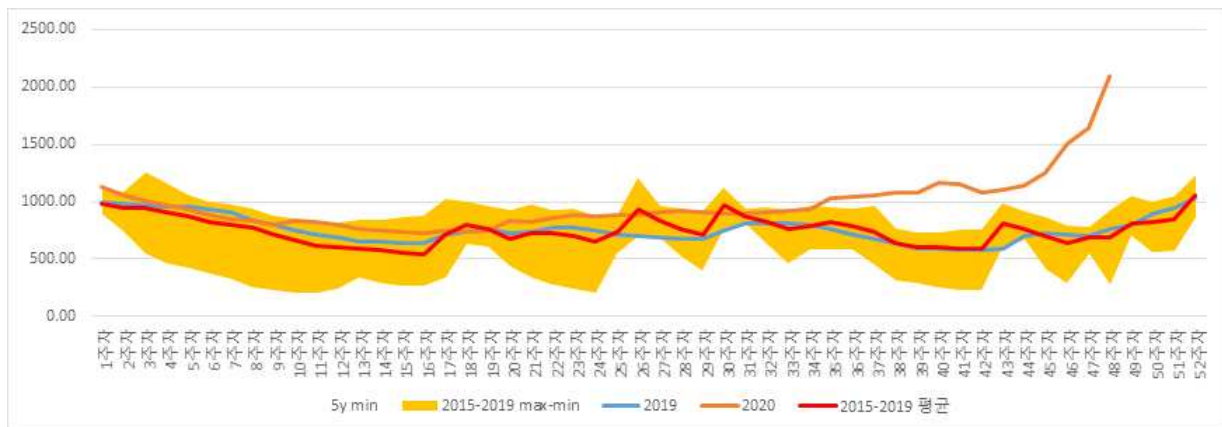
	금주 (전주비)	2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (11.27)							
종합(SCFI)	2,048.27 (110.0)	818.16	2,048.27	1,135.34	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	2,091 (447.0)	725.0	2,091	979.87	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,880 (422.0)	1,361	3,913	2,610.67	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,708 (26.0)	2,542	4,708	3,481.24	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	197 (9.0)	116.0	197.0	127.57	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	253 (1.0)	230.0	255.0	240.39	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	776 (-26.0)	130.0	802.0	214.20	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	- (-)	497.0	1,077.0	695.0	591.0	807.0	709.0

3. 컨테이너 기술적 분석

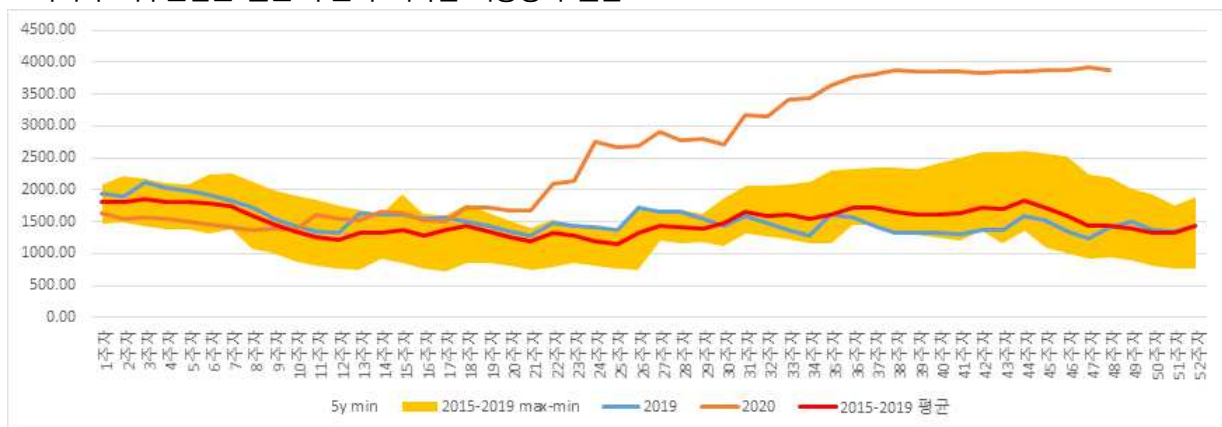
- SCFI 지수는 일부항로의 운임 강세로 강보합세를 유지할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 강세가 지속될 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 높은 수준이 지속될 가능성이 높음



4. 탱커 - 주간 동향

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

11월 다섯째 주 유조선 상황, 소폭 상승했으나 저운임 지속

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 28.1로 전주(26.0) 대비 2.1p(7.9%) 상승했음

VLCC 스팟 시황에 침체가 이어지고 있음. 11월 27일 중동-중국항로 운임은 WS 28.1로, 용선료 환산 시 일일 약 7,100달러임. VLCC 손익분기점은 약 3만 달러로 스팟운임이 손익분기점 4분의 1 이하까지 하락하였음

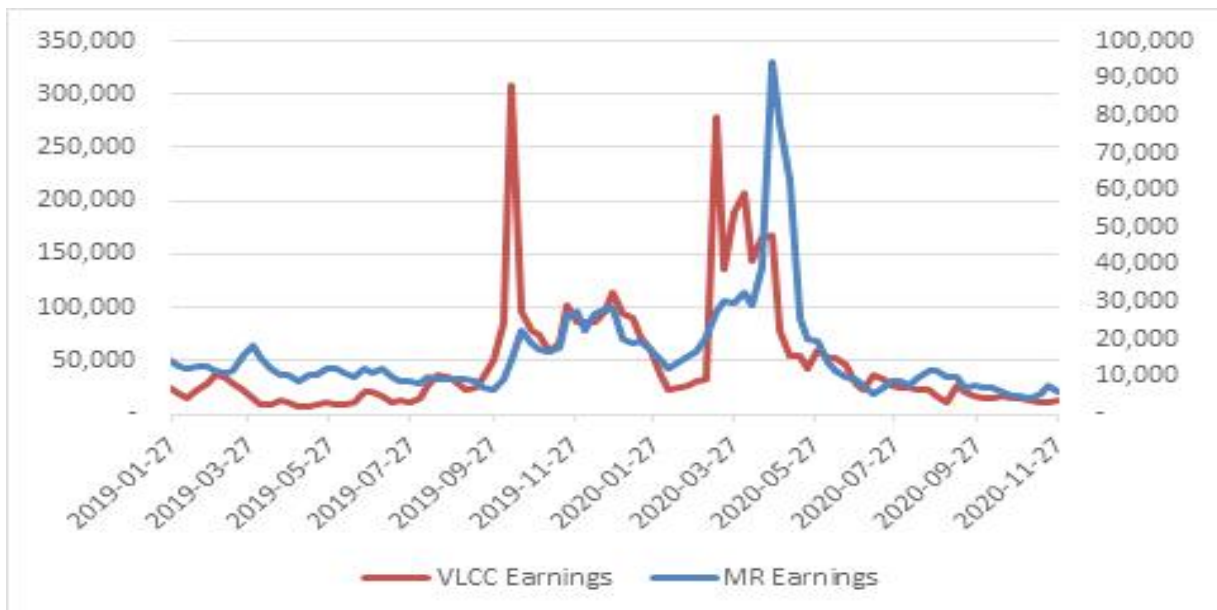
주요 산유국들의 공조 감산으로 화물 자체가 적은 상황이 지속되고 있음. 불틱거래소에 따르면 11월 중동발 성약 건수는 누적 건수가 약 100건에 불과한 상황으로 이는 예년 11월의 130~140건과 비교해 훨씬 못 미치는 실적임. 한편 지난주 중동-한국항로 성약은 보고되지 않았음. 불틱거래소는 중동-한국항로 성약이 있을 경우 WS 26.5, 용선료 환산 시 약 6,000달러가 될 것으로 추정하고 있음

11월 셋째 주 석유제품선 상황, 운임 소폭 상승

지난주 MR(Medium Range) WS은 95.6으로 전주(92.5) 대비 3.1p(3.3%) 증가했음

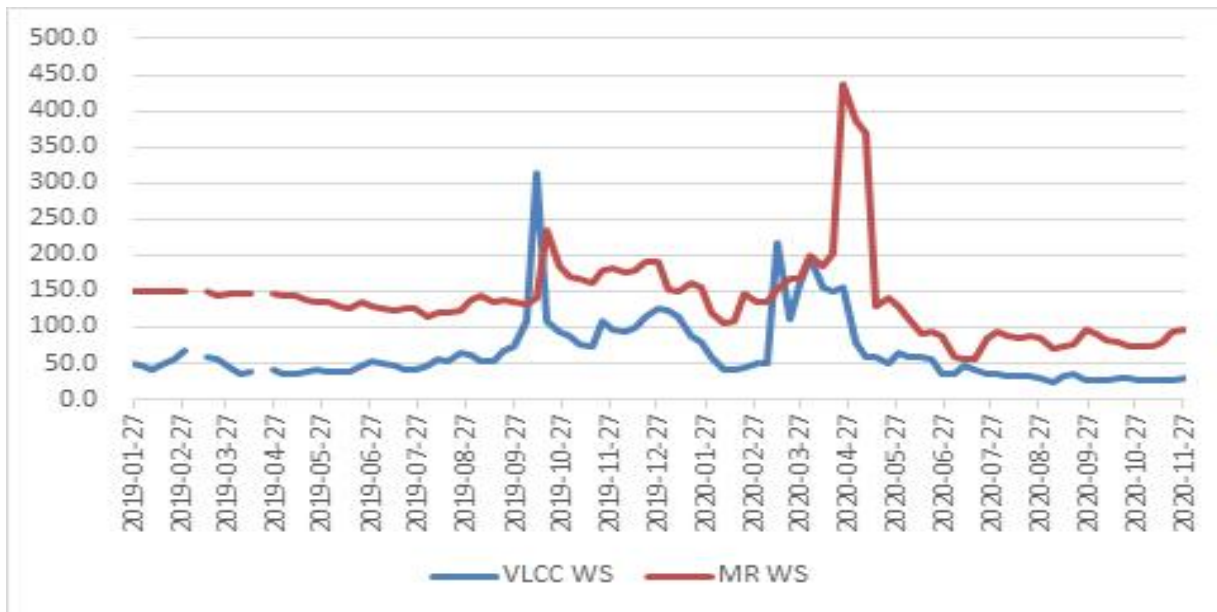
석유제품 소비 감소로 석유제품선 시황이 둔화되고 이는 원유 시황에도 부정적 영향을 주고 있음. 이탈리아, 스페인, 포르투갈 등 EU 정유사들이 디젤, 가솔린, 제트연료 등의 가공을 위한 원유 수입을 줄이면서 석유제품뿐만 아니라 원유 물동량이 함께 감소하는 현상이 발생함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



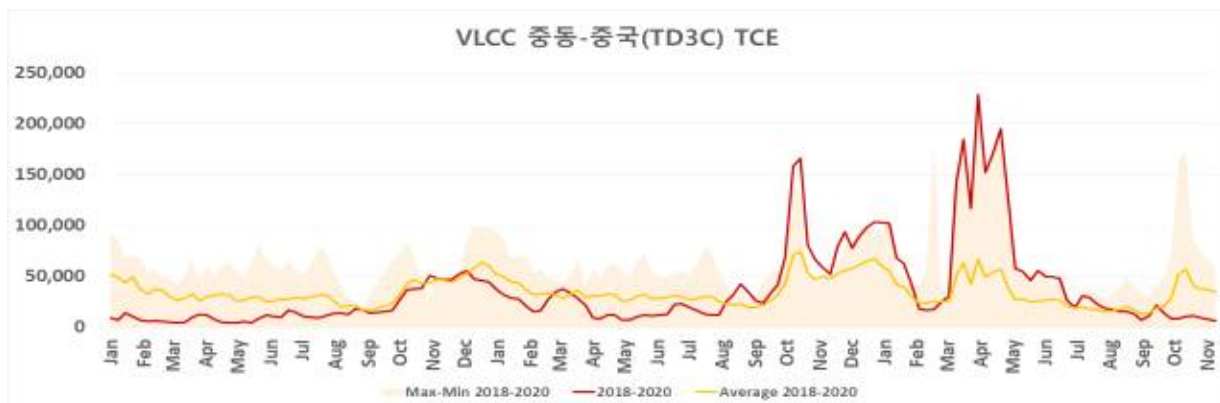
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.27)							
Average Earnings	TD3C	6,928	(599)	5,603	250,354	51,904	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	8,902	(1,240)	2,664	79,699	16,174	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	22,875	(-500)	22,875	80,000	41,021	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	11,625	(-)	11,625	20,000	14,601	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	28.1	(2.1)	24.8	217.5	63.4	36.0	315.0	66.6
	MR	95.6	(3.1)	55.5	437.2	128.6	114.2	235.0	148.0

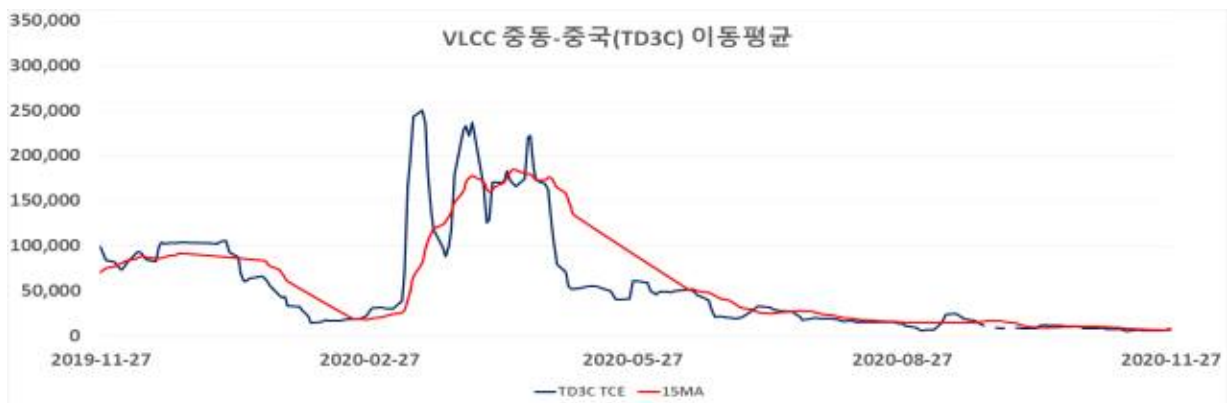
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

4. 탱커 기술적 분석

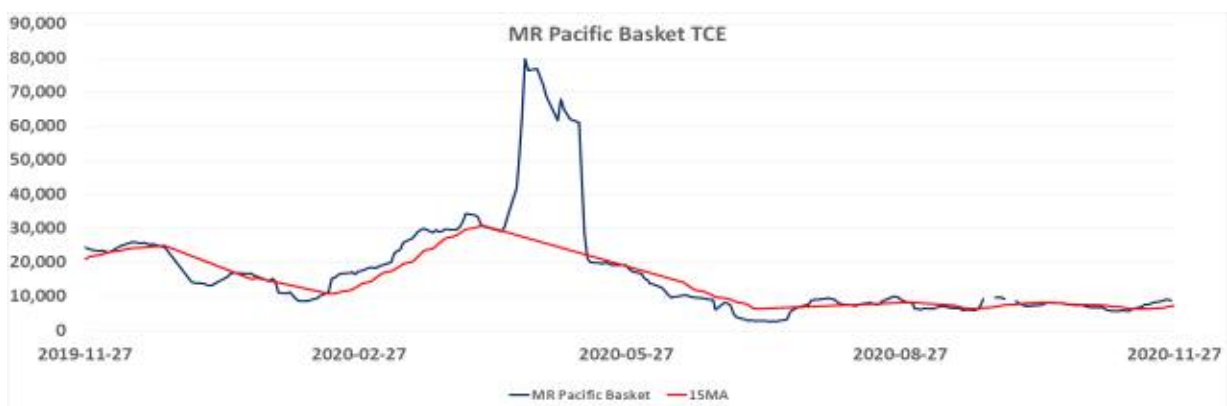
- 추세선(붉은색)은 WS 20대의 낮은 운임으로 추이하고 있는데, 3년 평균선과 상당한 수준의 차이를 기록하는 등 저운임 기조가 이어지고 있음



- 수익 추세선(파란색)은 8월 이후 손익분기점(수익 0) 수준을 기록하거나 손익분기점에도 못 미치는 경우가 있음



- 지지난주 석유제품선 추세선(파란색)이 15일 이동평균선(붉은색)을 상향 돌파한 이후 지난주에도 상승세가 이어지면서 이동평균선과의 차이가 증가함



5. 중고선 시장

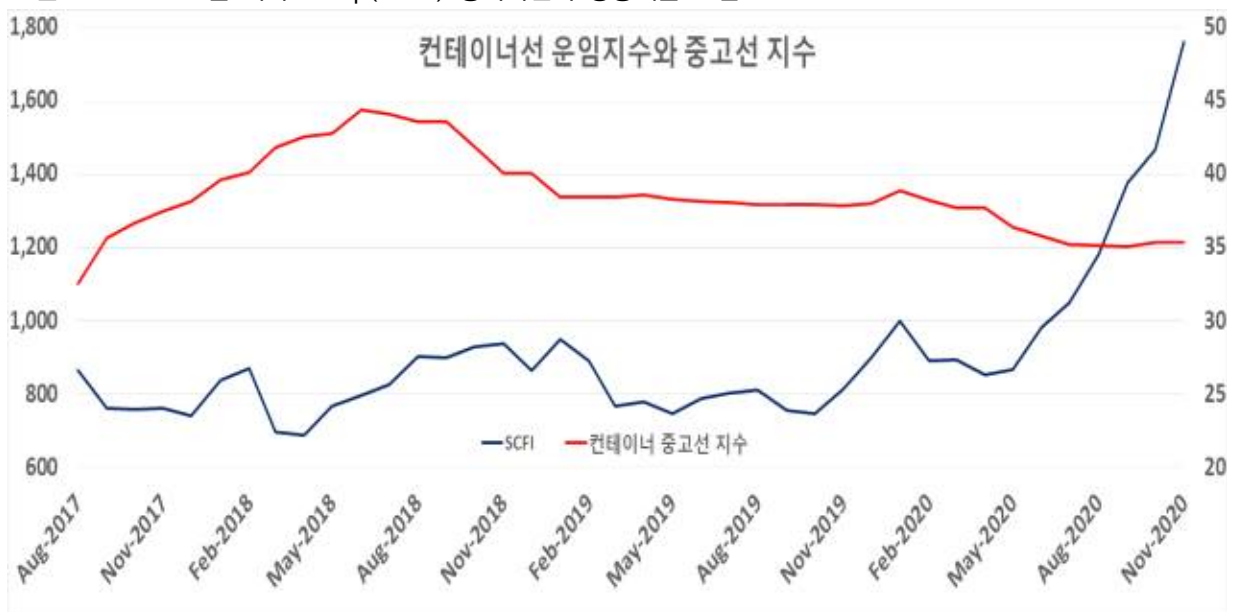
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 11월 27일 BDI는 1,230으로 11월 20일(1,148) 대비 82p(7.1%) 증가. 11월 27일 건화물 중고선 지수는 20.65로 7주 연속 변동이 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 11월 27일 SCFI는 1,877.12를 기록하면서 기록적인 고운임이 지속되고 있음. 11월 컨테이너 중고선 지수는 37.31로 10월 대비 2.29p(6.4%) 증가하면서 상승세를 보임



5. 중고선 시장

■ 2020년 11월(11월 1일~27일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 선령 10년 이내의 건화물선 중고선 거래 등이 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
Gas C'rier	BW Boss	2001	84,333	cu.m.	2020-11-27		BW Global United	U.A.E interests
Gas C'rier	BW Confidence	2006	83,270	cu.m.	2020-11-27	40.00	BW LPG Limited	Undisclosed interests
Tanker	Champion Prince	2012	105,258	DWT	2020-11-27	24.00	Nippon Yusen Kaisha	Greek interests
Bulk	Fearless	2001	30,778	DWT	2020-11-27	4.20	Blue Wall Shipping	Middle Eastern interests
Gas C'rier	Marola	2003	37,300	cu.m.	2020-11-27	14.00	Carbofin S.p.A.	European interests
Bulk	SBI Bravo*	2015	61,200	DWT	2020-11-27	67.00	Scorpio Bulkera	Undisclosed interests
Bulk	SBI Antares*	2015	61,593	DWT	2020-11-27		Scorpio Bulkera	Undisclosed interests
Bulk	SBI Hydra*	2015	61,115	DWT	2020-11-27		Scorpio Bulkera	Undisclosed interests
Bulk	SBI Maia*	2015	61,590	DWT	2020-11-27		Scorpio Bulkera	Undisclosed interests
Container	Nordemilia*	2016	1,730	TEU	2020-11-26	33.80	Reederei Nord	Asian interests
Container	Nordclaire*	2016	1,730	TEU	2020-11-26		Reederei Nord	Asian interests
Bulk	Asia Emerald I	2011	58,000	DWT	2020-11-25	9.25	HBC Asia Pte. Ltd.	Chinese interests
Container	Kota Jati	2000	1,728	TEU	2020-11-25		PIL	Undisclosed interests
Bulk	Leda	2013	82,165	DWT	2020-11-25	16.65	K-Line	Greek interests
Tanker	Selene Trader	2003	300,727	DWT	2020-11-25	23.85	Mitsui OSK Lines	Far Eastern interests
Bulk	Asia Pearl V	2010	35,358	DWT	2020-11-20	5.70	Asia M'time Pacific	Undisclosed interests
Bulk	Hai Lu	2004	76,629	DWT	2020-11-20	7.68	COSCO Shipping Bulk	Chinese interests
Bulk	Ina	2003	176,423	DWT	2020-11-20	9.00	Portline SA	Undisclosed interests

Bulk	SBI Reggae	2016	81,600	DWT	2020-11-20		Scorpio Bulkers	Egyptian interests
Container	Uni Florida	2007	3,450	TEU	2020-11-20	10.00	Uni-Asia Holding	Clients of Simatech
Container	Sinar Sabang*	2008	1,740	TEU	2020-11-20	6.75	Samudera Shpg Line	German interests
Container	Sinar Sumba*	2008	1,740	TEU	2020-11-20	6.75	Samudera Shpg Line	German interests
Bulk	Fools Gold	2010	28,346	DWT	2020-11-19	6.30	Taylor Maritime	Greek interests
Offshore	Terrel Tide	2009	3,644	DWT	2020-11-19		Tidewater Marine	Clients of New Fortress Energy
Bulk	Apollo	2006	77,326	DWT	2020-11-18	9.20	Transocean Maritime	Greek interests
TankChem	Maersk Edward	2005	36,803	DWT	2020-11-18	7.10	Maersk Tankers	Undisclosed interests
Container	Miramarin	2010	6,574	TEU	2020-11-18	27.50	Cardiff Marine	Clients of KMTC
Bulk	Nirai	2003	91,439	DWT	2020-11-18	7.00	Hachiuma Steamship	Undisclosed interests
Offshore	Pacific Papillon	2010	5,220	HP	2020-11-18		Swire Pac Offshore	Indian interests
Bulk	Port Dalian	2012	56,737	DWT	2020-11-18	9.00	Portline SA	Chinese interests
Bulk	Port Hainan	2012	56,777	DWT	2020-11-18	9.00	Portline SA	Chinese interests
TankChem	Torm Camilla	2003	44,990	DWT	2020-11-18	9.75	TORM A/S	Chinese interests
Bulk	SBI Parapara*	2017	81,227	DWT	2020-11-18		Scorpio Bulkers	Clients of Centrofin Management
Bulk	SBI Mazurka*	2017	81,232	DWT	2020-11-18		Scorpio Bulkers	Clients of Centrofin Management
Bulk	SBI Swing*	2017	81,237	DWT	2020-11-18		Scorpio Bulkers	Clients of Centrofin Management
Bulk	SBI Jive*	2017	81,252	DWT	2020-11-18		Scorpio Bulkers	Clients of Centrofin Management
Offshore	MWV Falgout	2020	80	LOA	2020-11-17		Poet SB & Eng	Clients of Jisco Marine
TankChem	Valle di Aragona	2001	42,721	DWT	2020-11-17	7.00	Navi Montanari	Indonesian interests
Tanker	Xu Yang 6	2001	3,496	DWT	2020-11-17		Unknown Chinese	Chinese interests
TankChem	Stena Conquest	2003	47,136	DWT	2020-11-16	9.15	Stena Bulk	Chinese interests
Bulk	True Dream	2014	180,694	DWT	2020-11-16	26.50	C Transport Maritime	Indian interests

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
Bulk	Lentikia	2015	39,202	DWT	2020-11-11	13.80	Cogema S.A.M.	German 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	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
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 (2020.11.27)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	11월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(11.27)								
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	71.1	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)		(11.27)								
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	88.9	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)		(11.27)								
380 CST	Rotterdam	288.8	(13.5)	276.4	124.8	303.8	242.3	245.8	443.5	348.9
	Singapore	317.5	(8.3)	303.1	157.8	388.0	265.8	306.5	511.5	402.5
	Korea	338.25	(11.5)	328.8	196.3	426.5	311.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	325.3	(21.0)	304.1	181.8	436.8	287.7	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	354.8	(21.3)	333.7	179.0	585.3	324.5	493.8	548.3	518.9
	Singapore	384.5	(20.0)	362.9	219.8	726.3	369.4	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	381.3	(26.5)	352.9	214.8	722.3	369.3	546.5	624.5	578.8
자료:Clarkson										
주요 원자재가 (\$)		(11.27)								
철광석	국제價	130.0	(7.8)	123.4	71.7	130.0	102.3	72.3	127.2	93.3
	중국産	151.6	(3.7)	146.0	108.3	151.6	125.9	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	81.5	(-0.2)	81.2	63.5	81.8	71.2	72.0	83.1	77.0
	중국産	106.6	(1.3)	104.4	84.7	106.7	90.6	93.9	107.4	100.8
원료탄	호주산	129.9	(4.6)	132.6	133.4	204.2	153.7	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	134.1	(-0.3)	130.3	112.7	134.8	122.3	120.9	187.3	153.2
	중국産	216.3	(-0.4)	214.7	190.0	219.2	200.6	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,191.8	(10.75)	1,173.1	821.8	1,770.5	929.1	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	596.5	(3.25)	600.1	474.0	632.8	544.3	418.5	558.8	493.9
자료:mysteel, CBOT										
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		8월	9월	10월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계		
ASEAN	수출	7,018	8,253	7,534	71,983	95,248	100,114	87,449		
	수입	4,414	4,738	4,612	45,566	53,822	59,628	51,584		
NAFTA	수출	6,669	8,330	7,973	71,361	84,260	89,921	82,296		
	수입	5,306	5,683	5,239	57,168	60,199	69,712	66,889		
EU	수출	3,778	5,018	5,071	41,741	53,140	57,676	48,445		
	수입	4,366	4,898	5,037	47,826	56,657	62,296	50,738		
BRICs	수출	12,600	14,861	14,755	125,969	169,587	189,936	149,584		
	수입	9,612	10,705	11,206	104,093	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