

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 12월 1주 **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	20

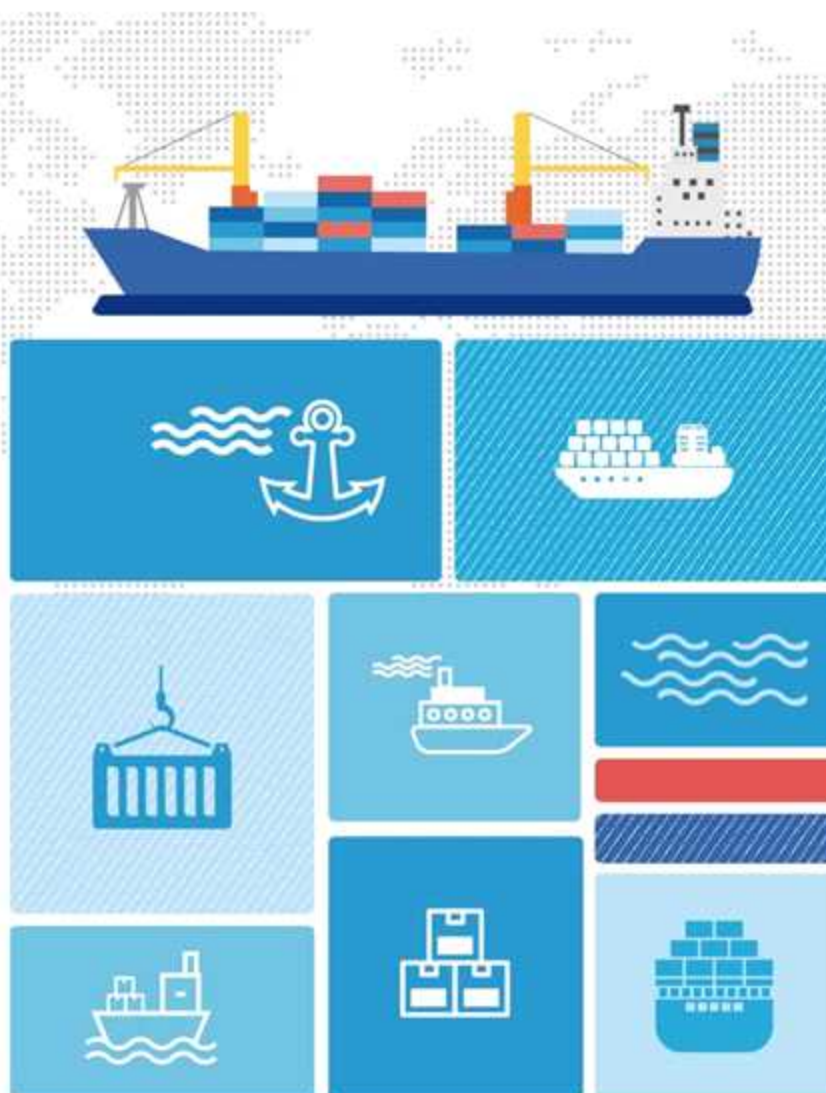
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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 저유가로 인한 LNG 추진선박의 경제성 저하

- IMO의 온실가스 감축 규제에 대한 대응 방안들 가운데 하나인 LNG 추진선박에 대하여 저유가가 지속되는 현 상황에서 선사들의 부정적인 시각이 증가함
 - LNG 추진선박 도입에 대한 가장 큰 부정적인 요인은 경제성임. 현재의 배럴당 50달러 미만의 유가에서는 경제성을 가지기 어려우며 유가가 최소 62달러 이상이 되어야 경제성을 가짐
 - 중대형선박을 LNG 추진선박으로 건조하기 위해서는 대략 700만 달러 이상의 비용이 추가 소요됨
 - 온실가스 감축 효과에 대해서도 검증이 필요함. LNG를 구성하고 있는 메탄의 경우 이산화탄소에 비해 온실효과가 약 86배 더 큰 것으로 알려져 있음
- 현재 LNG 추진 컨테이너 선박은 총 12척(78,576TEU) 운항 중임

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134942/Use-of-LNG-as-marine-fuel-faces-challenges>

최건우 전문연구원

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

I 중국, 30년 만에 최초로 인도산 쌀 수입 결정

- 중국은 인도와의 국경 분쟁으로 인한 마찰에도 불구하고 30년 만에 인도산 쌀을 수입하기로 결정함
 - 인도는 세계 제1위의 쌀 수출국이고 중국은 세계 제1위의 쌀 수입국임. 중국은 그동안 인도산 쌀의 품질 문제를 이유로 인도로부터 쌀 수입을 하지 않았음
 - 하지만 중국의 최대 쌀 수입국이자 세계에서 두 번째로 많은 쌀을 수출하는 태국의 금년 쌀 출하량이 엄청난 가뭄으로 인해 20년 만에 최저치인 650만 톤에 그치면서 중국내 쌀 수급에 차질이 예상되면서 인도산 쌀 수입을 결정함
- 인도의 쌀 수출업자에 따르면 2020년 12월 ~ 2021년 2월 기간 동안 총 10만 톤의 쌀을 본선인도 가격(Free on Board) 기준으로 톤당 300달러의 수출 계약이 이루어 졌다고 밝힘
 - 향후 중국-인도 간 쌀 무역의 지속 가능성을 전망하기는 힘들지만 이번 계약으로 인해 세계 쌀 무역 흐름에 분명한 변화가 생길 것이라고 추가 언급함

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-buys-first-indian-rice-in-decades-amid-scarce-supply/>

김병주 연구원

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

I 화물 정시성, 역대 최저 수준까지 하락

- 로스앤젤레스(Los Angeles)항, 롱비치(Long Beach)항 등 북미 항만에서 대기 선박 증가에 따른 항만의 혼잡도가 증가함에 따라 아시아-북미 화물의 정시성이 2011년도에 지표를 발표한 이후 가장 낮은 수준까지 하락하였음
 - 정시성 지표는 정해진 시간까지 운송된 비중을 의미하며, 11월 기준 아시아-북미항로 정시성은 34.5%로 이는 전년 동월 대비 약 14%포인트 감소한 것임

- 11월 마지막 주에 로스엔젤레스항, 롱비치항에서만 20여 척의 선박이 항만 혼잡으로 해상에서 대기하였음
- 코비드-19 확산으로 인한 '셧다운(shut-down)'의 해제 이후 경제 재개로 인한 컨테이너 물량이 급증하면서 북미뿐만 아니라 전 세계적으로 화물 정시성이 저하되고 있음
 - 10월 기준 전 세계 화물 정시성은 52.4%로 역대 최저를 기록했는데, 이는 9월 대비 3.6%포인트, 2019년 10월 대비 26.7%포인트 하락한 것임
 - 10월 기준 전 세계 평균 지연일은 4.86일로 이는 2019년 10월 대비 4.11일 증가한 것임
- 선박 및 컨테이너박스 수배의 어려움으로 인해 컨테이너 화물의 정시성 저하가 심화되고 있음

자료: joc.com/maritime-news/container-lines/asia-us-ocean-reliability-falls-new-low_20201130.html (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 공컨테이너의 대륙간 불균형 심각, 컨테이너 박스의 수배 어려움 가중

- 높은 수요에도 불구하고 컨테이너 박스가 전 세계 항만에서 평균 45일 동안 공컨테이너 상태로 체류하고 있는 것으로 분석됨
 - 중국과 미국 등의 지역에서 최근 컨테이너 박스가 비어 있는 상태로 각각 평균 61일과 66일을 체류하는 것으로 집계됨
 - 컨테이너 운송 수요 증가로 수출업자들은 화물을 운송할 선박을 수배하기 어려울 뿐만 아니라 공컨테이너의 야드 체류 기간 증가로 인해 컨테이너 박스 구하기도 수월하지 않는 상황임
- 컨테이너 박스를 확보한 선박에 운송 수요가 집중될 뿐만 아니라 운임 인상에도 영향을 미치고 있음
 - 중국발 미국착 컨테이너 운임은 5월 말 FEU당 1,648달러에서 9월 중순 feu당 3,850달러로 약 135% 상승함
 - 컨테이너 위치추적 서비스를 제공하는 컨테이너 엑스체인지(Container xChange)에 따르면 5~9월 동안 컨테이너 가용지수는 0.17을 기록했는데, 이는 전년 동기 대비 37% 하락한 것임
 - 공컨테이너의 대륙간 불균형을 해소하기 위해서 지난 10월에 32만 5천 개의 공컨테이너가 북미 항만에서 아시아로 선적되는 등 공컨테이너를 재배치하려는 움직임이 활발함

자료: lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134931/Container-shortages-exacerbated-by-slowturnaround-times (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 호주 기항선, 2021년 1~2월에 선원 교대 집중 전망

- 호주에 기항하는 선박의 선원 교대가 내년 1~2월에 집중될 가능성이 대두되고 있음
 - 호주해양안전국(AMSA: Australian Maritime Safety Authority)은 선원의 연속승선기간에 대한 규제강화를 내년 3월부터 시행할 예정임
 - 통상 매년 12월에 최대 선원 공급국인 필리핀 선원들을 대상으로 선원 교대가 활발히 발생하는 관계로 호주 기항선의 선원 교대는 12월 이후에 발생할 가능성이 높음

- 내년 3월 이후 호주 기항선 선원들의 승선기간은 최장 11개월을 넘지 못함
 - 내년 3월 이후 승선기간이 11개월을 초과한 선원을 승선시킨 선박은 호주 기항시에 ‘항만국 통제’(PSC: Port State Control)에서 적발되면 ‘출항정지’(detention)될 수도 있음
- 호주산 석탄 수송을 담당하는 건화물선 등을 대상으로 내년 1~2월에 선원 교대 수요가 높아질 것으로 전망됨
 - 내년 1~2월에 일본, 싱가포르, 남미 등에서 호주에 기항하는 선박의 선원 교대가 집중적으로 발생할 가능성이 높음

자료: <https://secure.marinavi.com/news/> (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 ('20.12.7~'20.12.11)

건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나막스선(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 ('20.11.30~'20.12.4)

■ 내년 브라질 철광석 생산량 전망치 하향조정, 철광석 공급 부족에 대한 불확실성 확산

지난주 케이프선 주간평균 운임은 이전 주 대비 1.2% 상승한 12,431달러/일을 기록함. 2주 연속 강보합세를 기록 중임. 중국 제철소의 철강 생산이 지속적으로 증가하고 있으나, 브라질 철광석의 공급 차질에 대한 우려로 서호주출발 중국도착 항로를 중심으로 운임이 상승했음. 하지만, 하락압력이 커 주간평균 운임 상승이 제한됨. 지난 11월 28일에 브라질 정박지에서 발생한 선박사고로 인하여 발레사의 주요 철광석 터미널(Ponta da Madeira) 운영이 일시적으로 중단되었음. 30일부터 운영이 재개되긴 했으나, 이로 인해 철광석 수출입 일정이 일시적으로 지연되면서 운임에 부정적 영향을 줌

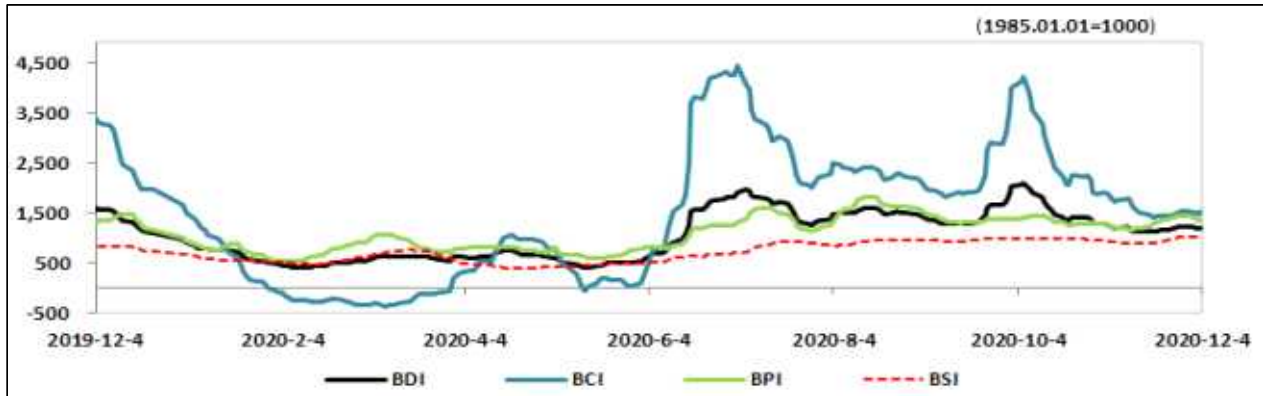
한편 지난 12월 2일에 브라질 발레사가 올해와 내년도 철광석 생산량 전망치를 하향 조정할 것이라고 발표함. 이로 인해 시장에 철광석 공급 부족에 대한 우려가 확산되면서 가격은 8년 만에 최고치인 톤당 145달러를 기록함. 발레사의 올해 철광석 생산량 전망치는 당초(3억 1,000만 톤 ~ 3억 3,000만 톤) 최저수준에도 못 미치는 3억 톤에서 3억 500만 톤을 생산할 것으로 전망했으며, 내년도 생산량 역시 당초 계획(3억 4,000만 톤 ~ 3억 5,500만 톤)에서 하향 조정한 3억 1,500만 톤 ~ 3억 3,500만 톤 정도에 그칠 것이라고 발표함

지난주 파나막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 2.5% 하락한 11,070달러/일을 기록함. 선박 공급이 수요를 초과하면서 운임이 하락함. EU의 밀 수출이 지난해 같은 기간보다 늦어지고, 중국의 대두 수요가 감소했기 때문임. 에이에이치디에이치(AHDH·Agriculture and Horticulture Development Board)에 따르면 중국의 대두 수요는 5개월 째 감소하고 있으며, 12월과 1월로 예약된 미국의 대두 수입을 취소하려는 움직임이 있었다고 발표함

수프라막스선 주간평균 운임은 이전 주 대비 2.8% 상승한 11,192달러/일을 기록함. 인도네시아출발 중국도착 항로와 호주출발 인도도착 항로의 석탄 수요가 증가하면서 운임이 상승함

2. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

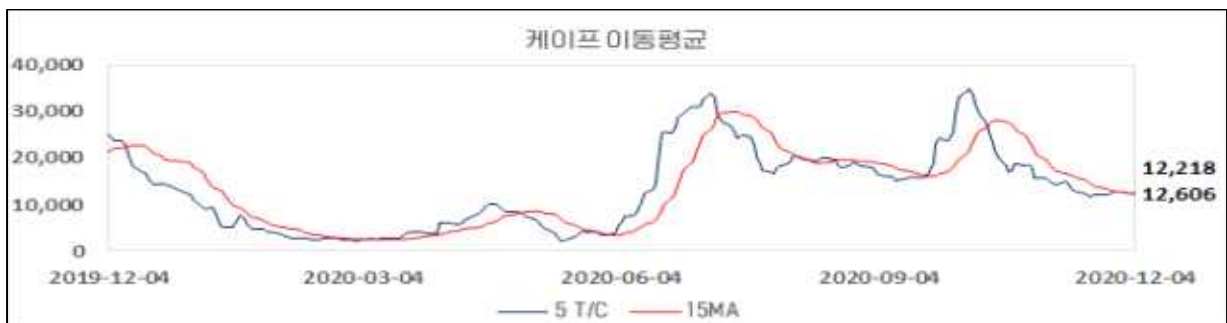
		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(12.4)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,205	(6.4)	393	2,097	1,051	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	12,431	(145)	1,992	34,896	13,054	3,460	38,014	18,030
	파나마스(4TC)	11,070	(-284)	3,345	8,429	15,079	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	11,192	(304)	4,208	11,241	7,998	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	9,911	(596)	2,142	9,986	5,795	4,198	10,067	7,188
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프	14,500	(125)	10,125	19,750	14,783	11,500	23,000	17,358
	파나마스	10,750	(-50)	8,425	12,750	10,495	9,875	14,750	11,877
	수프라막스	10,250	(125)	8,250	10,625	9,789	9,500	12,500	10,862
	핸디	8,750	(313)	7,313	8,875	8,237	8,250	9,500	8,886
건화물선 시장(FFA)		(12.4)							
		2021년 1월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	9,663	(510)	8,523	(353)	13,274	(62)	13,300	(9)
	파나마스(4TC)	8,400	(-1,100)	8,408	(-942)	10,032	(-251)	9,650	(117)
	수프라막스(10TC)	8,664	(110)	8,360	(109)	9,350	(157)	9,343	(18)
	핸디(6TC)	7,000	(112)	6,513	(90)	7,010	(90)	6,744	(44)

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

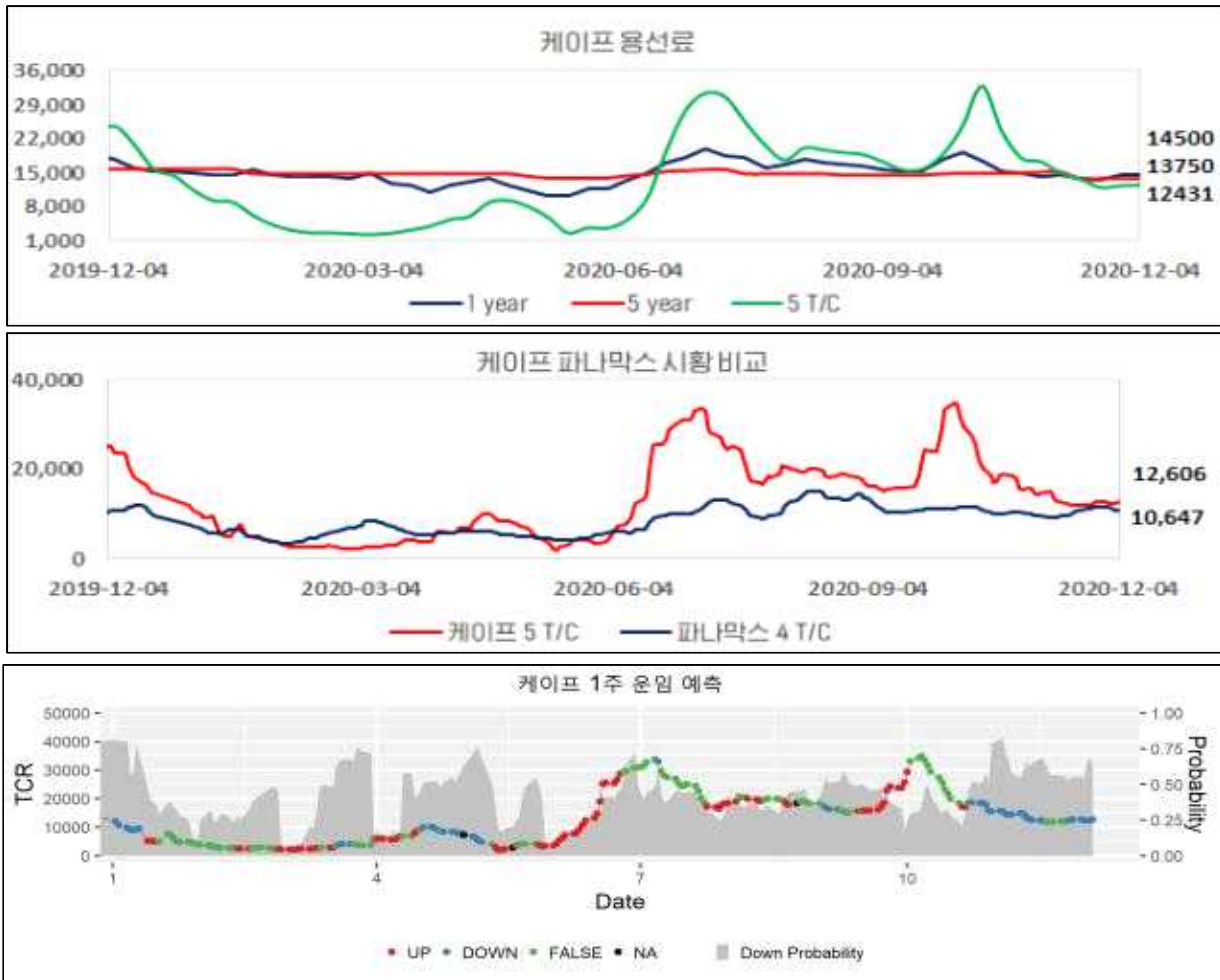
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 스팟운임을 하향 돌파함
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파했으나, 그 상승세가 크지 않음
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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 용선료보다 스팟운임이 낮은 수준을 기록 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임차이가 크지 않음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

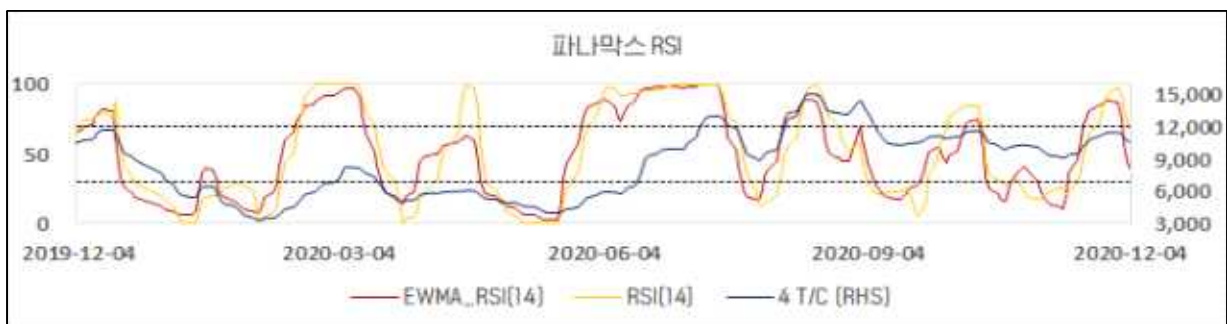
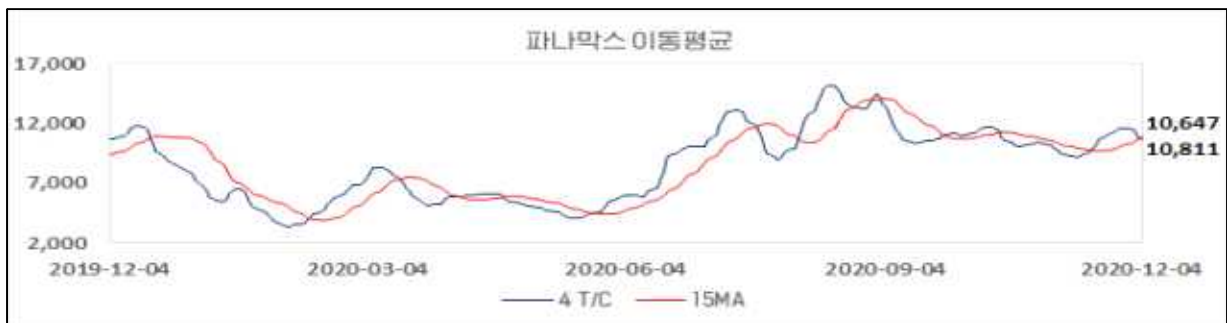
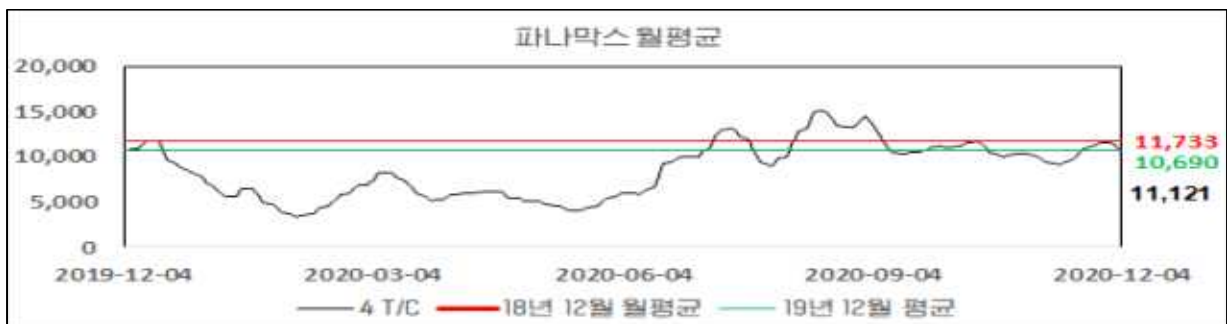


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	11.30	12.7	44.41	55.59
	12.1	12.8	45.88	54.12
	12.2	12.9	34.29	65.71
	12.3	12.10	31.73	68.27
	12.4	12.11	36.04	63.96
	12월 1주	12월 2주	38.47	61.53

2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

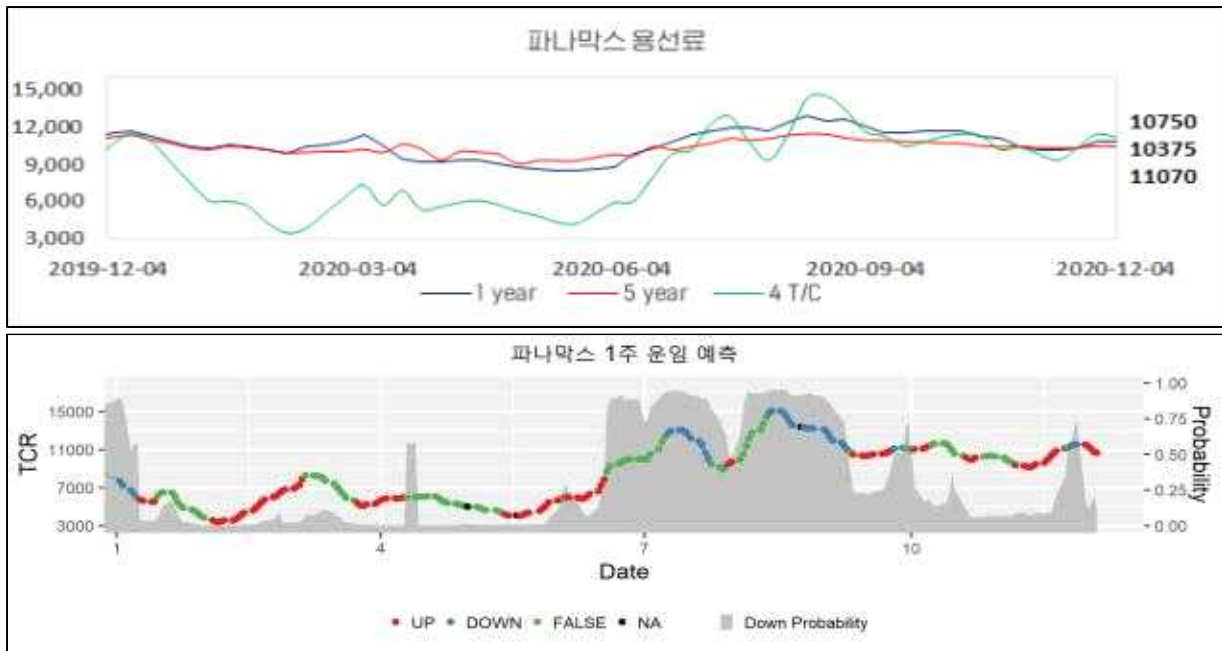
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 상승세를 기록 중임
- (파나막스 RSI) RSI가 70선 이상을 기록 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 장단기용선료보다 스팟운임이 상대적으로 높은 수준을 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

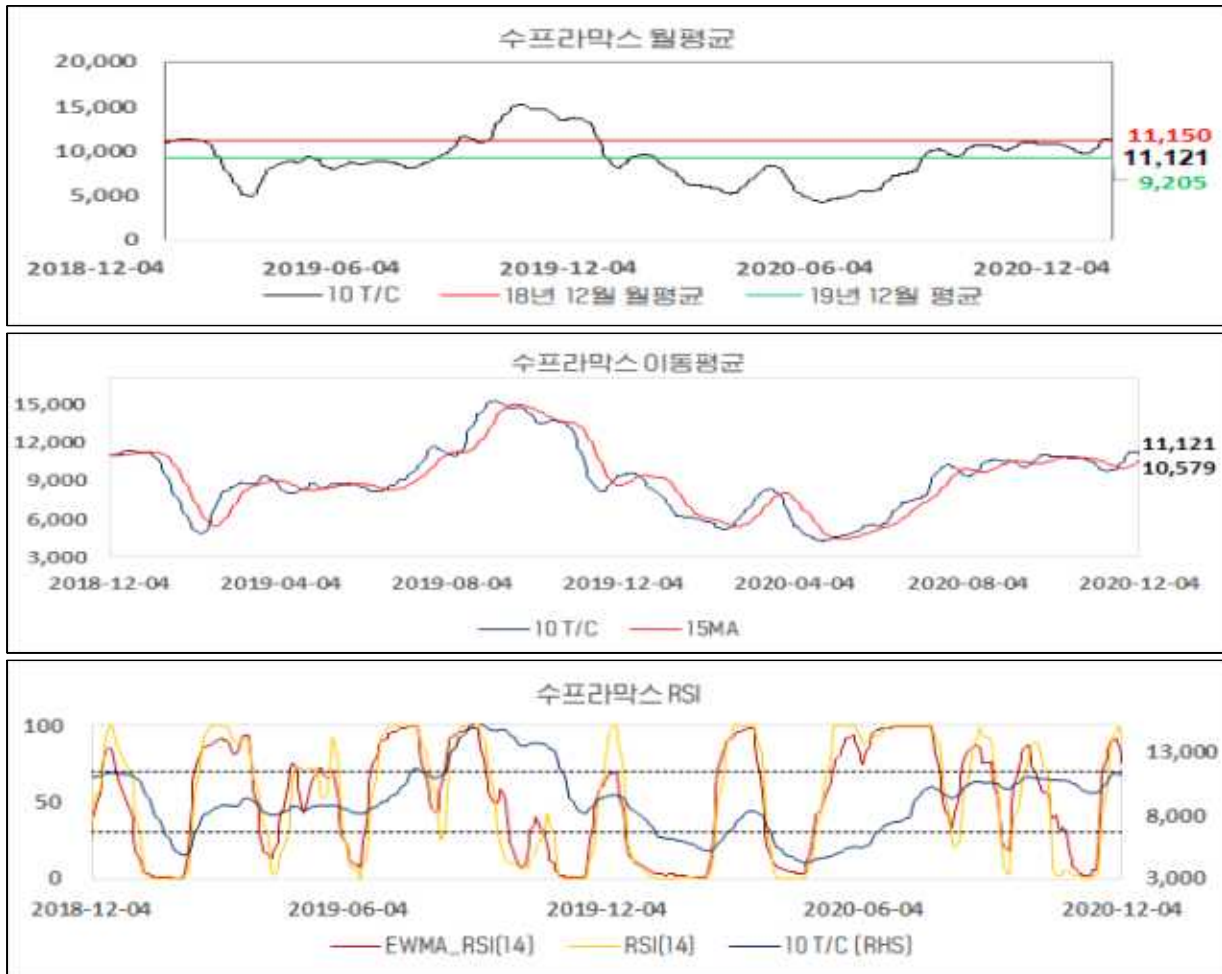


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	11.30	12.7	81.03	18.97
	12.1	12.8	88.81	11.19
	12.2	12.9	83.15	16.85
	12.3	12.10	79.25	20.75
	12.4	12.11	87.94	12.06
	12월 1주	12월 2주	84.04	15.96

2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 상승세가 지속되고 있으나, 스팟운임을 하회 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상회 중이기는 하나, 그 상승세가 크지 않음
- 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) 스팟운임과 단기용선료가 장강용선료보다 높은 수준을 기록 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	11.30	12.7	76.12	23.88
	12.1	12.8	64.95	35.05
	12.2	12.9	29.02	70.98
	12.3	12.10	10.82	89.18
	12.4	12.11	12.54	87.46
	12월 1주	12월 2주	38.69	61.31

3. 컨테이너 - 주간 동향

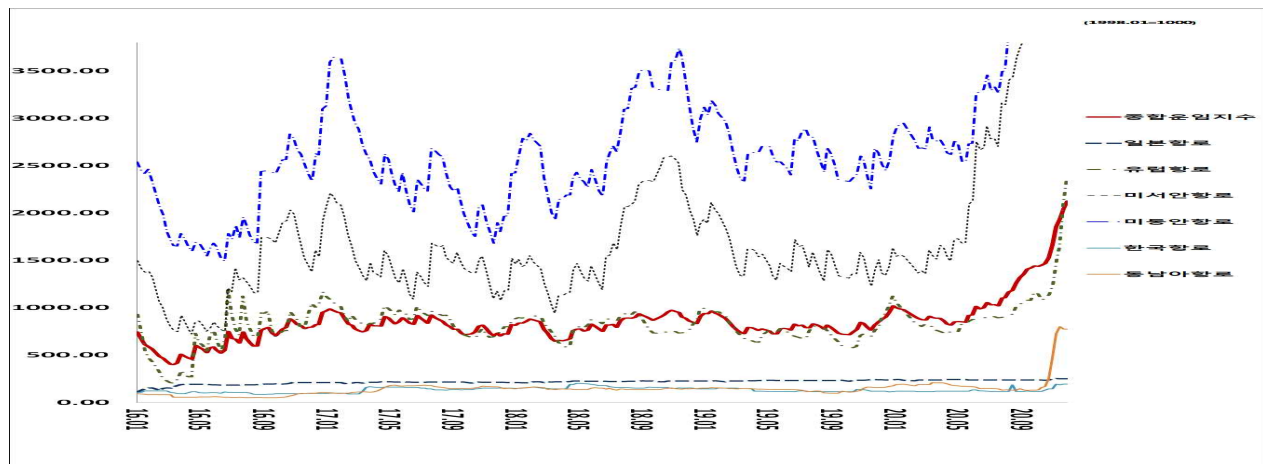
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4638

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 80.99 상승한 2,129.26을 기록함

유럽과 남미를 중심으로 큰 폭의 운임 상승으로 컨테이너 운임지수는 매주 최고치를 경신함. 유럽운임은 수요 증가가 원인으로 최근에는 다목적선박이 투입될 정도로 공급 부족에 시달림. 유럽계 물류기업인 DSV는 700~1,200TEU급 다목적선(MPP) 3척을 중국-유럽서비스에 일시적으로 투입함

북미와 인트라 아시아(싱가포르) 운임은 여전히 높은 수준이지만 상승세는 진정된 양상임. 아시아-북미 항로는 중국 정부의 노력으로 운임 상승은 최소화되고 있으나 컨테이너 부족은 심화됨. 중국을 중심으로 아시아에서 북미로 수출되는 화물량이 크게 증가함에 따라 불균형은 심화되고 공컨테이너 회수에 어려움을 겪고 있는 것으로 나타남. Container xChange에서 발표하는 컨테이너 가용성지수(Container Availability Index)는 49주차에 0.03으로 전년 동시점인 0.48 대비 크게 하락함(0.5 미만이면 부족)

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

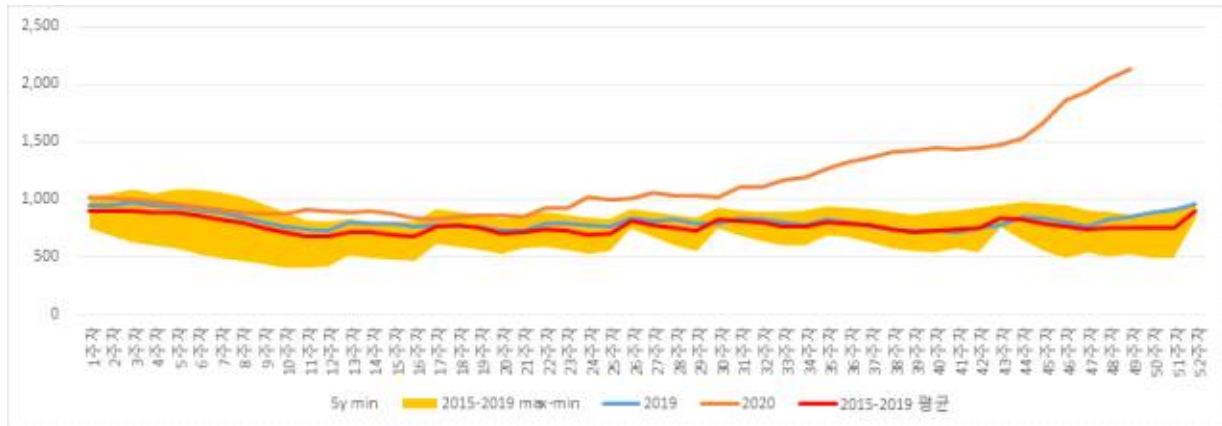


자료:상해항운교역소

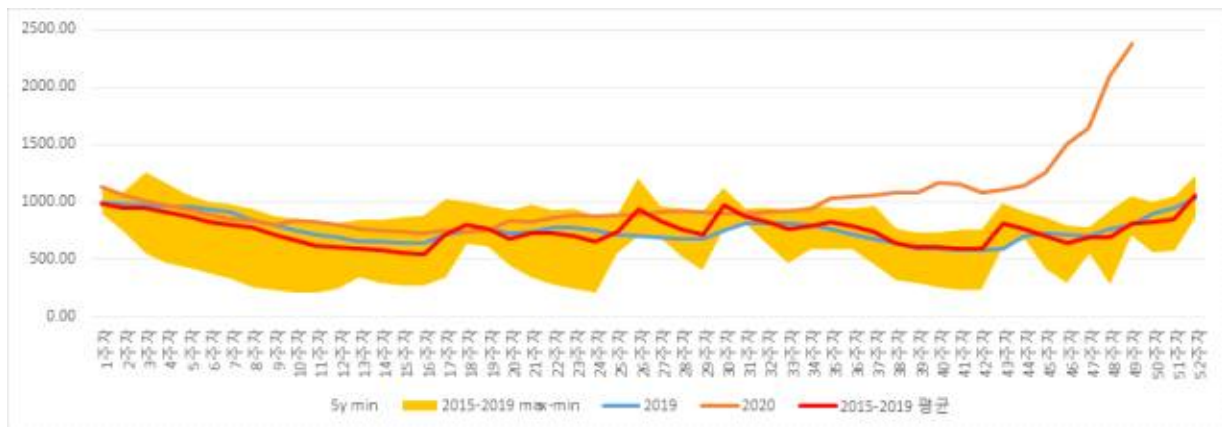
	금주 (전주비)	2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (12.04)							
종합(SCFI)	2,129.26 (81.0)	818.16	2,129.26	1,156.48	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	23741 (283.0)	725.0	2,374	1,009.53	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,947 (67.0)	1,361	3,947	2,639.11	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,700 (-8.0)	2,542	4,708	3,507.17	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	197 (-)	116.0	197.0	129.04	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	253 (-)	230.0	255.0	240.66	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	775 (-1.0)	130.0	802.0	226.13	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	1,133.0 (2.3)	497.0	1,133.0	713.0	591.0	807.0	709.0

3. 컨테이너 기술적 분석

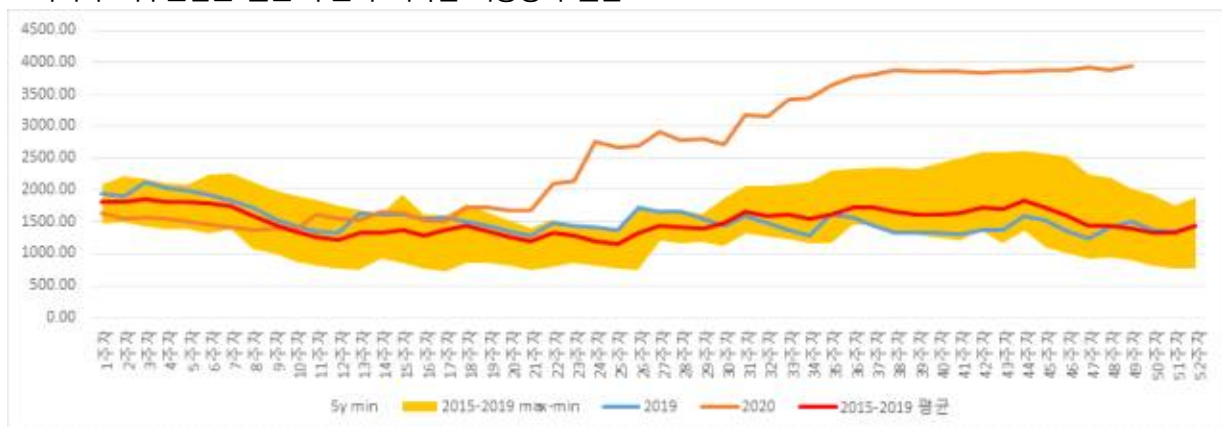
- SCFI 지수는 일부항로의 운임 강세로 강보합세를 유지할 가능성이 높음



- 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

12월 첫째 주 유조선 시장, 운임 상승

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 31.0으로 전주(28.5) 대비 2.6p(9.1%) 상승했으며, WS이 30대를 기록한 것은 12주 만임

지난주 선박 연료유 가격이 하락했으며, 수익은 증가함. 12월 4일 선박 연료유 가격은 싱가포르항 저유황유 기준 톤 당 381.75 달러로, 11월 27일 톤 당 384.50 달러 대비 톤 당 2.75달러(0.7%) 하락했음. 12월 4일 중동-중국 항로 27만 톤급 VLCC 수익은 일일 13,886달러로, 이는 11월 27일 일일 7,998 달러 대비 일일 5,888 달러(73.6%) 증가한 것임

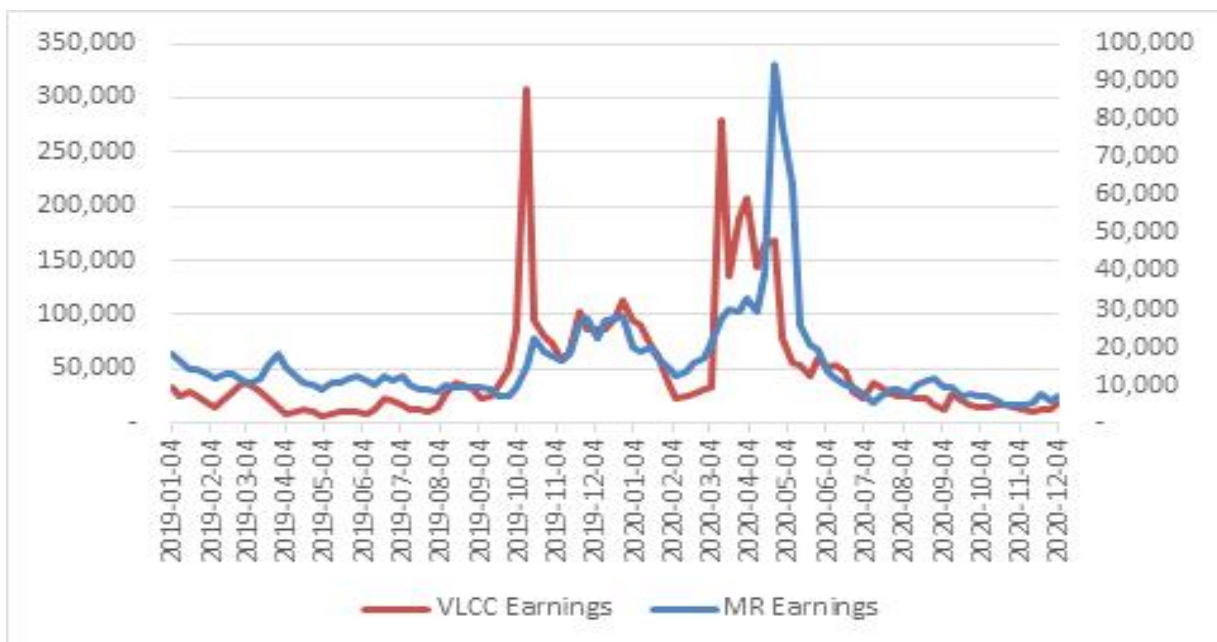
지난주 인도양 경유 중동-중국 항로는 WS 35.0으로 상승했으나 희망봉을 경유하는 중동-미국걸프만 항로 WS은 20 미만에 그쳤음. 대서양 경유 서아프리카-중국 항로는 지난주 WS 37.5를 기록하였음

12월 첫째 주 석유제품선 시장, 운임 상승세 지속

지난주 MR(Medium Range) WS은 96.6으로 전주(96.2) 대비 0.4p(0.5%) 증가했으며, MR WS은 5주 연속 상승하고 있음

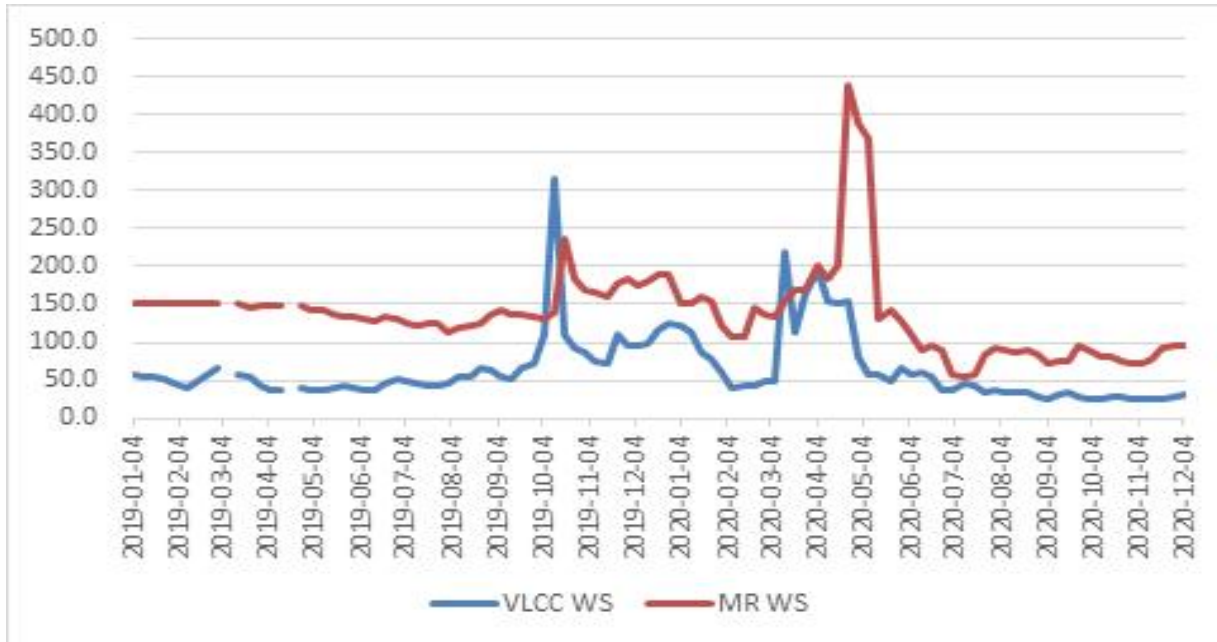
이처럼 5만 톤 이하의 MR WS은 상승세를 보이고 있지만, 지난주 8~12만 톤급 LR(Large Range) 2형의 중동-일본 항로는 WS 70대에서 WS 60대로 하락하면서 용선자 우위의 상황이 전개되고 있음. 지난주 5~7만 톤급 LR 1형은 중동-일본 항로가 WS 85.0을 기록하면서 지지난주 대비 상승하였음

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		(12.04)							
Average Earnings	TD3C	10,574	(3,647)	5,603	250,354	51,039	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	10,197	(1,171)	2,664	79,699	16,042	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	22,875	(-)	22,875	80,000	40,651	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	11,625	(-)	11,625	20,000	14,537	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	31.0	(2.6)	24.8	217.5	62.7	36.0	315.0	66.6
	MR	96.6	(0.4)	55.5	437.2	128.0	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

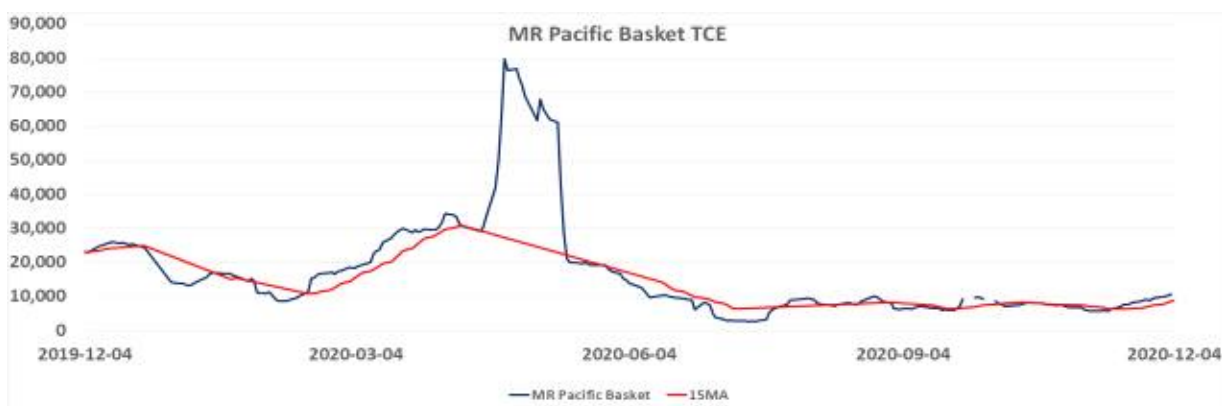
- 추세선(붉은색)은 두 달 넘게 WS 20대를 유지하다가 지난주 반등해 WS 30대를 기록했지만, 아직 3년 평균선과 상당한 수준의 차이를 기록하는 등 저운임 상황임



- 수익 추세선(파란색)은 지난주 상승하면서 15일 이동평균선을 돌파했으며, 일일 1만 달러를 조금 상회하는 수준임



- 석유제품선 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)을 상향 돌파한 이후 최근 5주 연속 우상향하고 있음



5. 중고선 시장

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

- 12월 4일 BDI는 1,197로 11월 27일(1,230) 대비 33p(2.6%) 감소. 12월 4일 건화물선 중고선 지수는 20.65로 8주 연속 변동이 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 12월 4일 SCFI는 2,129.26을 기록하면서 역대 최고 기록을 경신함. 2019년 12월의 SCFI 평균은 898.53이었음. 12월 컨테이너 중고선 지수는 31.31로 11월 37.31 대비 6p(16.1%) 감소함



5. 중고선 시장

■ 2020년 12월(12월 1일~4일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 한주 간 20건의 거래가 보고되는 등 중고선 거래가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
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 ²	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 Bulkers	Greek interests
Bulk	SBI Poseidon*	2016	60,432	DWT	2020-12-03		Scorpio Bulkers	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 (2020.12.04)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	12월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(12.04)								
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	70.9	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)		(12.04)								
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	88.8	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)		(12.04)								
380 CST	Rotterdam	289.5	(0.8)	289.5	124.8	303.8	243.2	245.8	443.5	348.9
	Singapore	313.3	(-4.3)	313.3	157.8	388.0	266.8	306.5	511.5	402.5
	Korea	356	(17.8)	356.0	196.3	426.5	311.9	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	324.5	(-0.8)	324.5	181.8	436.8	288.4	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	355.3	(0.5)	355.3	179.0	585.3	325.1	493.8	548.3	518.9
	Singapore	381.8	(-2.8)	381.8	219.8	726.3	369.7	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	382.8	(1.5)	382.8	214.8	722.3	369.6	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(12.04)								
철광석	국제價	144.9	(14.9)	138.1	71.7	144.9	103.0	72.3	127.2	93.3
	중국産	157.2	(5.6)	156.7	108.3	157.2	126.6	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	82.1	(0.6)	81.8	63.5	82.1	71.4	72.0	83.1	77.0
	중국産	109.7	(3.0)	109.3	84.7	109.7	91.0	93.9	107.4	100.8
원료탄	호주산	133.4	(3.5)	132.5	133.4	204.2	153.3	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	141.1	(7.1)	138.4	112.7	141.1	122.7	120.9	187.3	153.2
	중국産	222.4	(6.1)	220.6	190.0	222.4	201.0	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,163.0	(-28.75)	1,161.6	821.8	1,770.5	934.1	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	566.5	(-30.00)	570.4	474.0	632.8	544.9	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