

# KMI 주간해운시장포커스

발간년월 2020년 8월 1주 | 발행인 장영태 | 감수 윤희성  
자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

## 목차

- I. 주간이슈 ..... 02
- II. 주간뉴스 ..... 03
- III. 건화물선 ..... 08
- IV. 컨테이너 ..... 16
- V. 탱커 ..... 18
- VI. 중고선 시장 ..... 21
- VII. 주요 해운지표 ..... 26

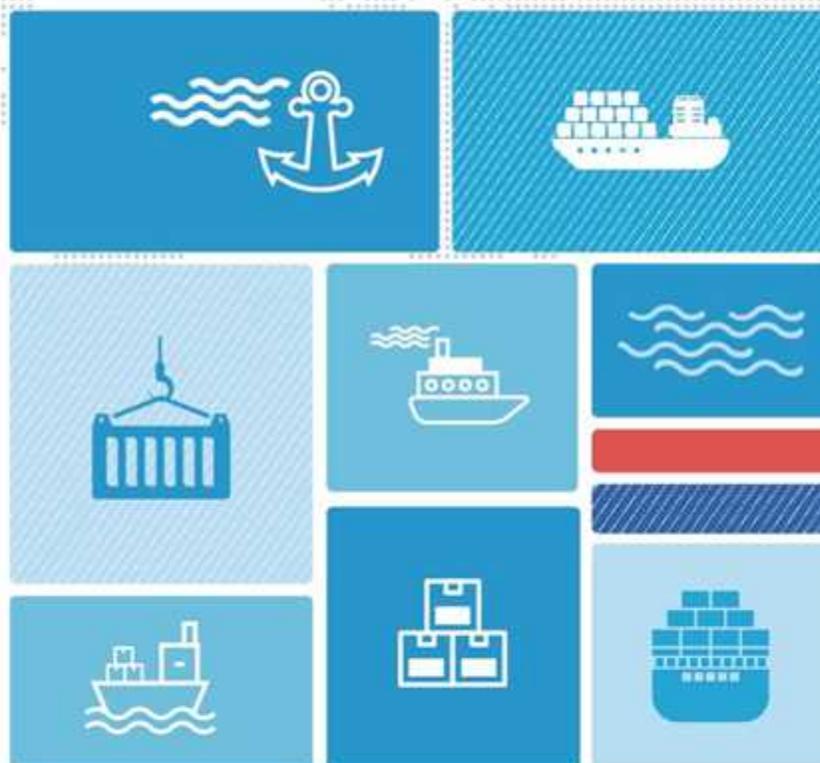
고병욱 해운빅데이터연구 센터장  
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

안영균 전문연구원  
ahnyc@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 이슈

고병욱 해운빅데이터연구 센터장 | valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

# 디지털 전환, 협력을 통해 적극 대응해야

코로나19로 비대면 사업방식이 크게 확산되면서 디지털 전환에 속도가 붙고 있음. 컨테이너선 시장에서의 디지털 전환 사례를 살펴서 시사점을 논의함

### I MSC, 온라인 선복 예약 플랫폼 개시

디지털 전환에 보수적으로 대응해 왔던 세계 2위 컨테이너 선사인 MSC가 최근 온라인 선복 예약 플랫폼을 개시함. 이 플랫폼을 통해 화주와 포워더는 아시아-유럽, 유럽-북미 항로에 대한 선복을 예약할 수 있게 되었음. 이미 Maersk, Hapag-Lloyd는 스팟 운송 물량의 10%(전체 물량의 5%)를 온라인 예약을 통해 확보하고 있는데, MSC도 이러한 디지털 전환 추세에 적극 대응하며 나서고 있음. MSC는 나아가 선복 예약과 함께 온라인 결제도 가능하게 디지털 전환에 속도를 낼 계획으로 알려짐. 또한 온라인 서비스 범위를 문전서비스(door-to-door)로 까지 확대하고 화물의 종류에 따라 서비스 및 운임을 차별화하는 방향으로의 개선방안도 검토 중인 것으로 보도됨

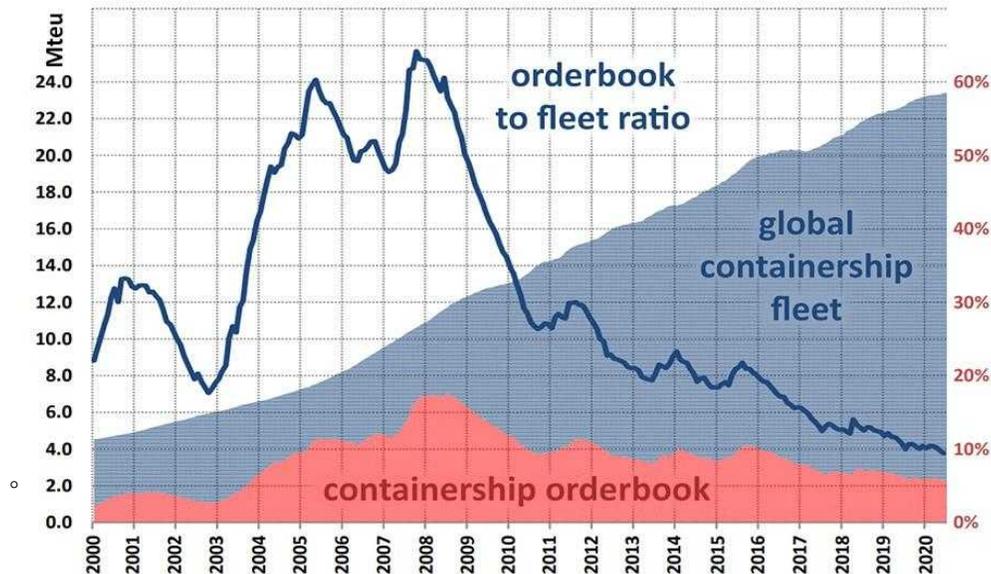
### I 싱가포르 MPA, 글로벌 디지털 플랫폼 참여자와 데이터 표준 개발 MOU 체결

싱가포르 MPA는 Global Shipping Business Network(GSBN), TradeLens, GeTS, PSA, 로테르담 항만공사와 공동으로 데이터 표준 개발을 추진한다는 양해각서(MOU)를 체결했다고 밝힘. 글로벌 해운산업계에서는 다양한 디지털 플랫폼 간의 데이터의 호환성(interoperability)에 대한 우려가 지속적으로 제기되어 왔는데, 이번 MOU를 통해 이러한 우려가 상당부분 줄어들 것으로 기대됨. 한편, 최근 Lloyd's List는 싱가포르가 전문성과 글로벌 네트워크 측면에서 강점을 지니고 있을 뿐 아니라, 학계와의 협력과 스타트업 육성에서도 앞서 나가고 있다고 평가하면서, 향후 해운산업계의 디지털화에 중심적 역할을 할 것이라고 소개함

### I 우리 해운산업도 협력을 통해 적극 대응 필요

4차 산업혁명을 주도하고 있는 정보통신기술(ICT)의 발전은 글로벌 공급사슬 전체에 걸쳐 변화를 일으키고 있음. 이는 선사 뿐 아니라, 화주, 포워더의 운송니즈 변화를 수반함. 세계적 디지털 전환에 우리 해운산업이 경쟁력을 확보하기 위해서는 고객의 니즈변화에 적극 대응해야 함. 이 과정에서 GSBN, TradeLens 등의 거대 플랫폼에 참여함과 동시에 화주, 포워더, 선사, 항만운영업체 등의 공급사슬 참여자 간의 협력이 필요함. 지금이 각 산업계의 대표 기관이 디지털 전환을 위한 협의체 구성을 추진할 시점으로 판단됨

## 2. 주간 뉴스



### 컨테이너선 발주잔량(orderbook) 비중이 역대 최저수준으로 하락

- 알파라이너자료에 따르면 7월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 총 컨테이너 선대의 9.4%인 221만 TEU로 나타남
- 동 수치는 2000년대 이후로 가장 낮은 발주잔량 비중으로 10% 이하는 처음으로 기록됨. 이는 올해 신조발주량 급감에 기인하며 과거 2008년~2009년 금융위기에도 최소 400만 TEU 이상의 발주잔량을 기록함
- 올해(6월 누계) 신조발주량은 19척(16.2만TEU)에 불과하여 발주잔량은 200만 TEU 이하로 감소할 수 있음
- 코로나19로 공급 감축이 이루어지는 가운데 올해 초대형 컨테이너선을 발주하려는 선사(ONE, 하판로이드)들이 발주를 연기하여 올해 신조 계약은 사상 최저 수준을 기록할 가능성이 높음
- 하지만 코로나19와 별개로 2016년 이후 신조 발주량은 지속적으로 감소하고 있는 추세임. 이는 글로벌선사들 간 초대형선을 통한 비용 경쟁이 완화됨을 의미하며 향후 신조발주는 저탄소, 친환경선을 중심으로 이루어질 것으로 전망됨

Alphaliner Weekly 30호

최건우 전문연구원

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

### 컨테이너시장의 경쟁 패러다임 변화

- 코로나19로 인해 많은 전문가들이 컨테이너 운송 시장의 어려움을 예상하였으며 최대 200억 달러의 매출이 감소할 것으로 예상함
- 하지만 다수 국가들의 경기부양책으로 인해 일부항로에서는 예상보다 높은 수요가 발생하고 컨테이너 운임도 2014년 이후 최고치를 기록하는 등 선사들의 부정적인 영향을 상쇄시킴

## 2. 주간 뉴스

- 이는 선사들의 공급관리에 따른 영향이 크며 과거 선사들 간의 시장점유율 경쟁에서 벗어난 것으로 판단됨
- CTS(Containers Trades Statistics)에 따르면 5월 누계 컨테이너 물동량이 7.7% 감소하였으며 Drewry는 올해 컨테이너 물동량이 7.3% 감소할 것으로 예상함. 이는 코로나19 초기에 예측한 10% 이상 감소에 비해 크게 낮아진 수치임
- 선사들의 신조선박 인도 지연요청으로 공급 증가율은 2% 대에 그칠 것으로 예상되나 수요 감소세가 더 크기 때문에 내년까지는 공급관리가 지속될 것으로 예상됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133315/Talk-of-a-containers-crisis-is-off-the-mark>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

### 로이즈리스트, 중국의 철광석 수요 증가가 케이프선 운임 상승을 견인할 것인지에 대한 부정적 의견 제시

- 로이즈리스트는 세계철강협회자료를 인용하여 중국의 철강 생산량이 증가하고 있으나, 중국을 제외한 주요 철강생산국의 생산량은 줄어들고 있다고 발표함
  - 중국의 상반기 철강 생산량은 4억 9,100만 톤으로 전년 동기 대비 1.4% 증가했으며, 6월 생산량은 9,160만 톤으로 전년 동월대비 4.5% 증가했다고 밝힘
  - 주요 철광석 수입국 중 하나인 일본, 한국, 인도의 상반기 철강 생산량은 전년 동기 대비 각각 17.4%(4,200만 톤), 9.5%(3,200만 톤), 24.2%(4,300만 톤) 줄어들었으며, 유럽연합의 상반기 철강 생산량은 전년 동기 대비 18.7% 줄어든 8,300만 톤에 그쳤다고 설명함
- 중국의 철강 생산 증가가 철광석 수요 증가로 이어질 것으로 보이나, 케이프선 시장 운임 상승을 견인할지 여부는 조심스럽다는 입장을 냄
  - 로이즈리스트는 주요 철강 생산국의 생산량 증감여부가 철광석 수요에 영향을 미칠 것으로 보고 있으며, 특히 중국의 철강 생산량 증가가 철광석 수요 증가로 이어질 것으로 분석함
  - 다만, 중국의 철강 생산량 증가에 따른 철광석 수요 증가분이 주요 철강 생산국의 생산량 감소분에 따른 철광석 수요 감소분을 상쇄시킬 수 있을지 미지수라는 의견을 제시함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133286/Capesize-market-decline-shows-signs-of-slowing>(로그인 필요)

[https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/steel-data-viewer/MCSP\\_crude\\_steel\\_monthly/CHN/IND](https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/steel-data-viewer/MCSP_crude_steel_monthly/CHN/IND)

황수진 전문연구원

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

### 볼틱거래소, 유조선 운임지수인 월드스케일(WS: World Scale)의 개편 계획을 발표

- 볼틱거래소는 유조선 시장에서 운임지수로 사용되고 있는 WS의 개편을 위한 협의를 7월 들어 시작 하였음
  - 월드스케일협회(WSA: World Scale Association)는 한 항만에서 다른 항만으로 1톤의 화물을 운송할 때 발생하는 운임을 나타내는 플랫폼운임(flat rates)을 공표해 왔음
  - 유조선의 경우 매년 1월과 7월 2회에 걸쳐 특정 두 항만 간의 스팟운임을 의미하는 WS가 발표 되고 있음

## 2. 주간 뉴스

- 두 항만 간을 왕복항행(round voyage) 할 때 선주의 이익이 '0'이 되는 운임 수준을 WS 100으로 지수(value)화 하고 있음
- WSA는 고정운항비용(fixed hire)를 일일 12,000달러로 가정하고 있기 때문에 WS 100은 고정운항비용 일일 12,000달러가 보장되는 운임 수준임
- 볼틱거래소는 이번 협의회에서 신규 WS 산정방식을 논의하고 특히 WS가 선물시장을 반영하도록 산정방식을 개선할 것이라고 설명함
  - WS은 유조선 스팟운임으로 벙커 비용과 같은 가변적 요소를 포함하며, 유조선 시장에서 60년 이상 기초 스팟운임으로 널리 사용되어 왔음
  - WS이 유조선 업계를 넘어 금융기관 등 WS 용어에 익숙하지 않은 분야에서까지 사용되고 있으며, WS이 선물운임시장과 연동되지 않는 것에 대한 개선 요청이 다수 있음
  - 볼틱거래소는 7월 21일부터 미국 걸프만에서 브라질로 가는 TC18의 신규 항로를 상정하고, 선물 운임시장과 연동되는 신규 운임지수를 시범 적용하고 있음
- 이번 변경안이 볼틱거래소에서 최종 승인될 경우 2021년 1월 1일부터 새로운 방법론을 적용할 예정임

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133253/Baltic-Exchange-seeks-feedback-on-Worldscale-process> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### Performance Shipping의 선종 다각화를 통한 이익 창출 전략 성공

- Performance Shipping이 주력 선종을 컨테이너선에서 유조선으로 전환하기로 한 결정은 2020년 7월 30일에 발표된 동사의 2/4분기 실적을 통해 현명한 것으로 판명되었음
  - 2020년 6월 Simeon Palios 선주로부터 매입한 아프라막스급 원유선 2척에 더해 추가 두 척이 동사의 유조선 선대에 합류하면서 동사는 주력선종을 유조선으로 전환함
  - Performance Shipping은 2019년 연말까지만 해도 컨테이너 주력 선사였지만, 선종 다각화를 위해 유조선 선대를 보충하였고 향후에도 유조선을 추가 확보한다는 계획임
- Performance Shipping은 컨테이너선 물동량이 COVID-19로 하락한 것을 경험한 반면 COVID-19에도 불구하고 비교적 안정적인 운송 수요를 유지한 유조선 부문을 주목함
  - 동사는 6월말 10만 5천 DWT의 블루문을 화주인 사우디 아람코가 일일 2만 8천 달러로 17개월 동안 운항해 달라는 매력적인 제안을 받고 주력 선대를 변경하기로 결정함
  - 이는 2/4분기의 아프라막스급 일일 스팟운임인 26,092달러보다 높은 수치임
  - COVID-19 위기는 Performance Shipping이 기민하게 새로운 수익 창출 전략을 수립하는데 기여했으며, 신규 수익 창출 전략은 성공적임
  - 2020년 Performance Shipping의 상반기 순이익은 740만 달러로 2019년 상반기 170만 달러 적자에 비해 대폭 개선되었으며, 증익에 유조선 수익이 큰 기여를 하였음
- 보유 선종을 다양화하는 사업 다각화를 통해 경기변동으로 인한 경영성과 악화 우려를 줄일 수 있음

## 2. 주간 뉴스

- COVID-19를 배경으로 과감하게 사업 다각화를 도모한 Performance Shipping은 선종 다각화로 수익구조의 다변화를 계속적으로 모색할 계획이라고 밝혔음

[joc.com/maritime-news/china-flooding-disrupts-yangtze-river-cargo-flow\\_20200717.html](http://joc.com/maritime-news/china-flooding-disrupts-yangtze-river-cargo-flow_20200717.html) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### COVID-19로 부진이 전망된 2020 컨테이너 운임의 예상을 벗어난 움직임

- 세계 경제에 참화를 초래한 COVID-19 대유행은 컨테이너 화물 물동량이 2008~09년 글로벌 금융 위기 이후 가장 큰 폭으로 하락하는 것을 야기함
  - Drewry에 따르면 전 세계 컨테이너 무역에서 2020년 첫 5개월 동안의 물동량 실적은 전년 동기 대비 7.7% 감소했음
  - Drewry는 올해 1년 동안 전 세계 컨테이너 물동량이 7.3% 감소할 것으로 예상하고 있는데, 이러한 수치는 일부 초기 예측의 10% 이상 감소에서 개선된 것임
  - EU, 북미 등에서 무역이 호전되면서 최악의 상황이 끝났을 수도 있지만, 장래 대유행의 진로를 정확히 전망하기는 불가능함
- Sea-Intelligence 등은 늦어도 2021년까지 컨테이너 물동량 반등이 어려울 것으로 전망함
  - Drewry는 COVID-19의 변화가 없다면 2021년 물동량 증가율도 2019년 대비 -10% 전후 수준을 기록할 것으로 전망하고 있음
- 세계 컨테이너 선사들은 대유행의 발발 이후 전례 없는 선복량 관리 능력을 보여주고 있음
  - 그들이 집단지성을 발휘해 경쟁을 줄이고 서비스수를 줄이는 감편을 단행하고 있는 것은 운임의 붕괴로 인한 법인 도산이라는 실존적 위협을 피하고자 함임
  - 선사들은 10년이 넘는 기간 동안 이어져 온 컨테이너 운송 치킨게임을 마치고, 선대 축소 등을 통한 과잉선복량의 압력을 줄이고자 암묵적 협력을 수행하고 있음
  - 한편 Drewry에 따르면 올해 인도예정 선박의 65%만 세계 선대에 합류할 것으로 전망되며, 이로써 올해 전 세계 선복량은 전년 대비 약 2.6% 성장할 것으로 전망됨
  - 2020년이 우리에게 알려 주었듯이 물동량 우위의 장세가 아닌 감편을 통한 공급량 우위의 장세가 이어진다면 COVID-19가 이어지더라도 고시황이 지속될 가능성이 있음

[lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133315/Talk-of-a-containers-crisis-is-off-the-mark](http://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133315/Talk-of-a-containers-crisis-is-off-the-mark) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### COVID-19의 영향변화로 확연하게 증가하고 있는 물동량 확인

- 주요 동서 항로에서 수요가 개선되고 있다는 회복감이 선사들 사이에서 높아지고 있으며, 감편이 취소되면서 컨테이션들이 원래의 항로에 투입되기 시작함

## 2. 주간 뉴스

- Sea-Intelligence에 따르면 지난주(7월 19~24일) 전 세계 선박 기항 횟수는 2019년 동 기간 대비 4% 감소하는데 그치면서 확연한 회복 기조를 보이고 있음
- Sea-Intelligence에 따르면 6~7월 들어 북미 서안 발착 항로에서 감편되었던 21개의 서비스가 재개되는 등 특히 북미 서안에서 물동량 회복이 빠름
- Lloyd's List의 상해항 트래픽(traffic) 데이터에 따르면 홍수가 발생하기 이전인 6~7월 들어 기항 활동 증가가 확인함
- 다만 아시아-북미 동안 항로는 여전히 물동량을 회복하지 못했으며, 감편은 7월 들어 오히려 확대되고 있음
- o Sea-Intelligence는 일부 아시아 항만의 경우 기항횟수가 2019년 동기간 대비 상회하기 시작한 곳이 나타나고 있다고 설명함
  - 최근 2M 얼라이언스는 아시아-북유럽 항로에서 감편을 단행했었던 AE2/Swan 서비스를 재개하였고, 디 얼라이언스(The Alliance)는 FE4 서비스를 재개하였음
  - 전통적 성수기인 3분기 중반으로 수요가 증가하는데, 감편으로 적어도 한태평양 항로에 있어 COVID-19가 큰 문제가 되지 않을 것으로 호언하는 선사가 나타나고 있음

[loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133266/Box-carrier-capacity-deployments-show-increasingconfidence](https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133266/Box-carrier-capacity-deployments-show-increasing-confidence) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### I 콘탱고(Contango)로 가격 변동 손실을 줄이는 메이저 석유생산업체

- o Royal Dutch Shell과 Total 등 주요 석유생산업체는 COVID-19의 확산으로 인한 유가 격변에도 콘탱고가 그들의 손실을 줄여 주었다고 언급함
  - 미래 선물가격이 현물가격보다 높은 콘탱고 현상이 발생하자 석유생산업체들은 원유나 석유제품을 보관해 두었다가 나중에 판매하기 위해 부유식 저장소를 활용하고 있음
  - 2분기 원유 가격 쇼크로 매도가격의 폭락을 겪게 된 석유생산업체들은 원유 등을 저장해 놓았다가 가격이 올랐을 때 매각하는 방식으로 손실을 줄일 수 있었음
  - Shell은 부유식 저장소를 활용한 대량의 차익거래(arbitrage) 전략을 실시해 2분기에 2019년 동기 보다 89% 늘어난 24억 달러의 조정수익을 기록했음
  - Shell과 Total은 일례로 4~5월에 저렴한 석유제품을 보관하기 위해 30일에서 120일 동안 다량의 Aframax 선박을 용선했으며, 유가가 상승한 6월 이후 대량 매각하였음
- o Poten & Partners에 따르면 화주의 용선실적이 선사를 상회하는 이례적인 현상이 발생하고 있는데, 이는 전술한 화주인 석유생산업체의 부유식 저장소 활용에 기인함
  - Poten & Partners에 따르면 2020년 반기(1~6월) 톤수 기준 Shell은 세계 2위의 원유선 용선자임
  - Total의 2분기 현금흐름 36억 달러는 콘탱고를 활용한 차익거래의 성과를 반영하고 있음

[loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133326/Contango-trades-shield-oil-majors-from-epic-losses](https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133326/Contango-trades-shield-oil-majors-from-epic-losses) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### 3. 건화물선 - 주간 동향

황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

#### 1) 금주 예측

#### 건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

| 구분      | 케이프선(5TC) | 파나마스선(4TC) | 수프라막스선 |
|---------|-----------|------------|--------|
| 인공지능 모형 | 상승 기대     | 하락 기대      | 하락 유력  |
| 시계열 모형  | 상승 기대     | 상승 기대      | 상승 기대  |

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

#### 건화물선 운임

|                          | 금주        | (전주비)       | 2020년 <sup>3)</sup> |                  |         | 2019년  |        |        |        |        |
|--------------------------|-----------|-------------|---------------------|------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                          |           |             | 최저 <sup>4)</sup>    | 최고 <sup>5)</sup> | 평균      | 최저     | 최고     | 평균     |        |        |
| 건화물선 시장(현물)              |           | (07.31)     |                     |                  |         |        |        |        |        |        |
| 운임지수 <sup>1)</sup>       | BDI       | 1,314       | (-176)              | 393              | 1,956   | 830    | 595    | 2,518  | 1,355  |        |
|                          | 케이프(5TC)8 | 17,576      | (-3,034)            | 1,992            | 33,760  | 9,838  | 3,460  | 38,014 | 18,030 |        |
| 선형별 운임지표 <sup>2)</sup>   | 파나마스(4TC) | 9,271       | (-1,410)            | 3,345            | 12,950  | 6,691  | 4,435  | 18,116 | 11,116 |        |
|                          | (달러/일)    | 수프라막스(10TC) | 9,767               | (-400)           | 4,208   | 10,250 | 6,439  | 4,837  | 15,233 | 9,925  |
|                          | 핸디(6TC)   | 6,551       | (115)               | 2,142            | 6,410   | 4,242  | 4,198  | 10,067 | 7,188  |        |
|                          | 케이프       | 16,750      | (875)               | 10,125           | 19,750  | 14,234 | 11,500 | 23,000 | 17,358 |        |
| 1년 용선료 <sup>6)</sup>     | 파나마스      | 12,525      | (25)                | 9,625            | 13,250  | 11,329 | 11,500 | 16,125 | 13,267 |        |
|                          | (달러/일)    | 수프라막스       | 9,938               | (63)             | 8,250   | 10,188 | 9,497  | 9,500  | 12,500 | 10,857 |
|                          | 핸디        | 9,375       | (0)                 | 8,000            | 9,625   | 8,948  | 8,750  | 10,750 | 9,856  |        |
| 건화물선 시장(FFA)             |           | (07.31)     |                     |                  |         |        |        |        |        |        |
|                          |           | 2020년 7월물   |                     | 2020년 3분기물       |         | 2021년물 |        | 2022년물 |        |        |
|                          |           | 금주          | (전주비)               | 금주               | (전주비)   | 금주     | (전주비)  | 금주     | (전주비)  |        |
| 선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> | 케이프(5TC)  | 21,953      | (6,125)             | 19,729           | (2,685) | 13,846 | (770)  | 13,238 | (200)  |        |
|                          | 파나마스(4TC) | 12,638      | (3,032)             | 12,344           | (1,569) | 9,786  | (281)  | 9,116  | (157)  |        |
|                          | (달러/일)    | 수프라막스(6TC)  | 10,796              | (1,457)          | 10,274  | (892)  | 9,150  | (525)  | 8,889  | (368)  |
|                          |           | 핸디(6TC)     | 6,525               | (212)            | 6,463   | (88)   | 6,600  | (25)   | 6,519  | (13)   |

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

#### 건화물선 운임 지수



자료: 클락슨, 볼틱

### 3. 건화물선 - 주간 동향

#### 2) 지난주 동향

##### ■ 건화물선 시장 주간평균 운임은 하락세를 보이나, 시장 심리는 개선 중

케이프선 주간평균운임은 17,576달러/일로 전주대비 14.7% 하락함. 1일 스팟운임의 변화를 살펴보면 월요일에 17,014달러로 하락 출발했으나, 주 중반 이후부터 시장의 심리가 개선되면서 운임이 상승함. 시장의 심리가 개선된 이유로는 브라질과 호주를 중심으로 올해 광산업체의 철광석 생산 및 판매 활동이 일정 수준으로 회복될 것이라는 소식이 전해지고 있기 때문임. 호주의 광산업체인 FMG(Fortescue Metal Group Ltd)는 올해 철광석 출하량이 전년대비 6% 증가한 1억 7,800만 톤으로 예상하며, 4분기에 기록적인 철광석 출하량을 보여 줄 것(4,730만 톤)이라고 발표함. 발레사도 하반기에 1억 8,300만 톤의 철광석을 생산할 계획이라고 발표함. 이는 상반기(1억 2,700만 톤)대비 44% 증가한 수준임. 비록 올해 철광석 생산량은 코로나19의 여파로 3억 1,000만 톤에 그칠 것으로 보고 있으나(당초 예상보다 하향 조정됨), 더 이상의 하향 조정은 없을 것이라는 설명임. 현재 중단되었던 광산의 운영을 재개 중에 있으며, 특히 S11D광산 및 남부지역의 철광석 생산능력이 향상되고 있기 때문이라고 설명함. 파나마선 주간평균운임은 9,271달러/일로 전주대비 13.2% 하락함. 주간평균운임은 전주대비 하락한 것으로 나타나, 1일 운임은 화요일에 8,884달러/일로 저점을 기록한 후 반등에 성공해 9,707달러/일로 마감됨. 올해 호주가 밀 농사 풍년으로 수확량이 증가할 것으로 알려지면서 주간평균운임은 하락했으나, 시장의 심리가 개선되면서 운임이 상승함. 수프라막스선 주간평균운임은 9,767달러/일로 전주대비 3.9% 하락함. 일일 스팟운임은 약보합세를 보임. 시장 내 유입되는 화물량의 부족으로 운임이 하락함

##### ■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

이번주 빅데이터·인공지능 분석 결과 케이프선 운임은 상승, 중소형선박의 운임은 혼조세를 나타낼 것으로 보임

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 이동평균) 이동평균선의 하락세를 보임
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 장기용선료는 일정 수준을 유지 중이며, 단기용선료가 소폭 상승한 모습을 보임
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 두 선형간 운임 차이가 심화됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

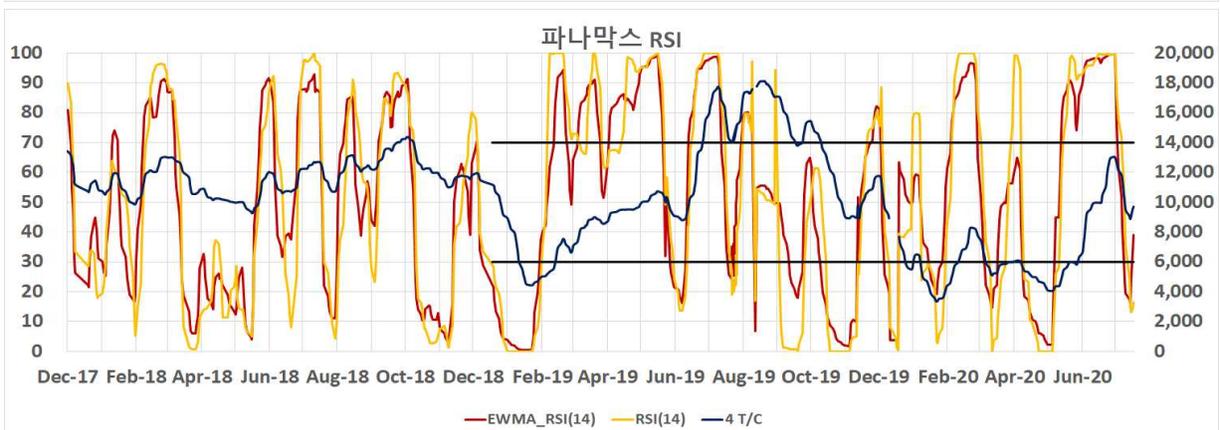
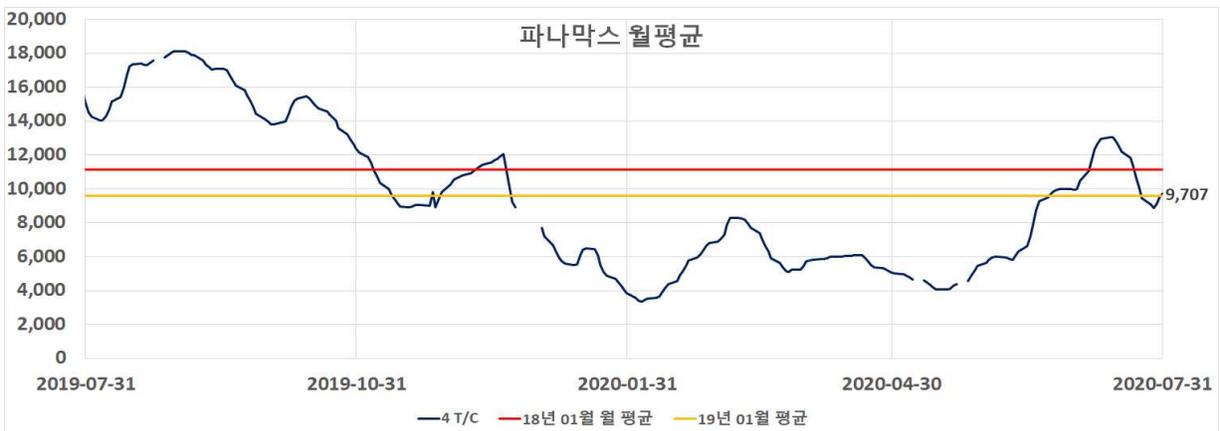


\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함  
 \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용  
 \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

|                    | 예측기준일 | 예측일   | 예측확률(%) |       |
|--------------------|-------|-------|---------|-------|
|                    |       |       | 상승      | 하락    |
| <b>건화물선 시장(현물)</b> |       |       |         |       |
| 케이프                | 07.27 | 08.03 | 73.21   | 26.79 |
|                    | 07.28 | 08.04 | 75.78   | 24.11 |
|                    | 07.29 | 08.05 | 75.46   | 24.54 |
|                    | 07.30 | 08.06 | 72.36   | 27.64 |
|                    | 07.31 | 08.07 | 58.44   | 41.56 |
|                    | 7월 5주 | 8월 1주 | 71.07   | 28.93 |

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

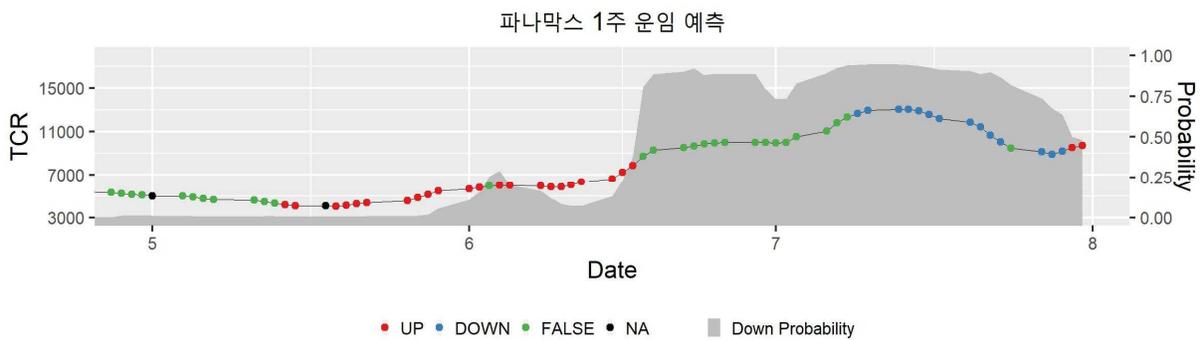
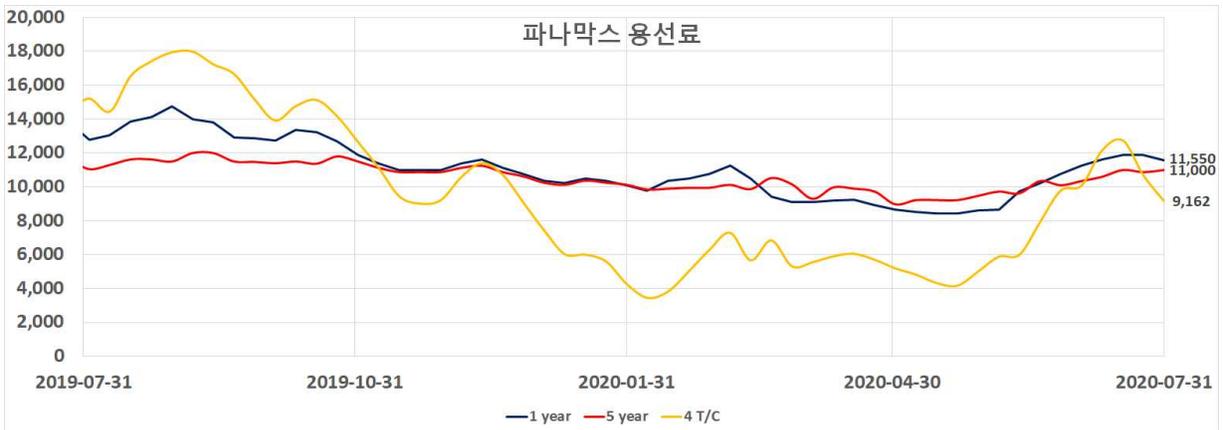
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 약보합세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장단기용선료의 간격이 줄어들고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

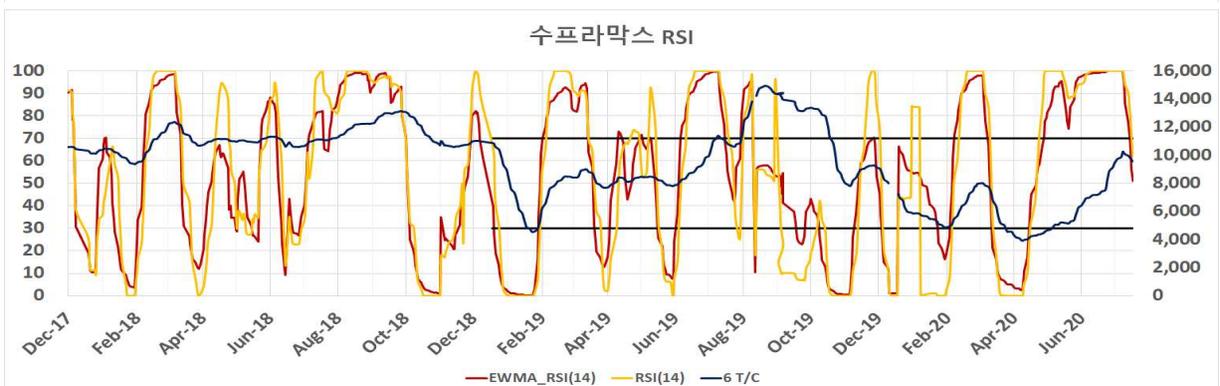
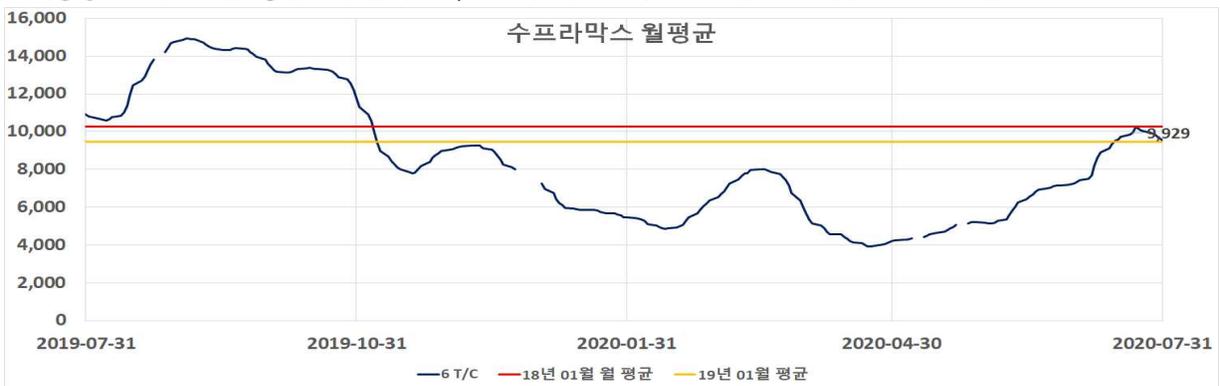


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

|                    | 예측기준일 | 예측일   | 예측확률(%) |       |
|--------------------|-------|-------|---------|-------|
|                    |       |       | 상승      | 하락    |
| <b>건화물선 시장(현물)</b> |       |       |         |       |
| 파나막스               | 07.27 | 08.03 | 26.51   | 73.49 |
|                    | 07.28 | 08.04 | 32.59   | 67.41 |
|                    | 07.29 | 08.05 | 36.41   | 63.59 |
|                    | 07.30 | 08.06 | 50.06   | 49.94 |
|                    | 07.31 | 08.07 | 51.83   | 48.17 |
|                    | 7월 5주 | 8월 1주 | 39.48   | 60.52 |

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

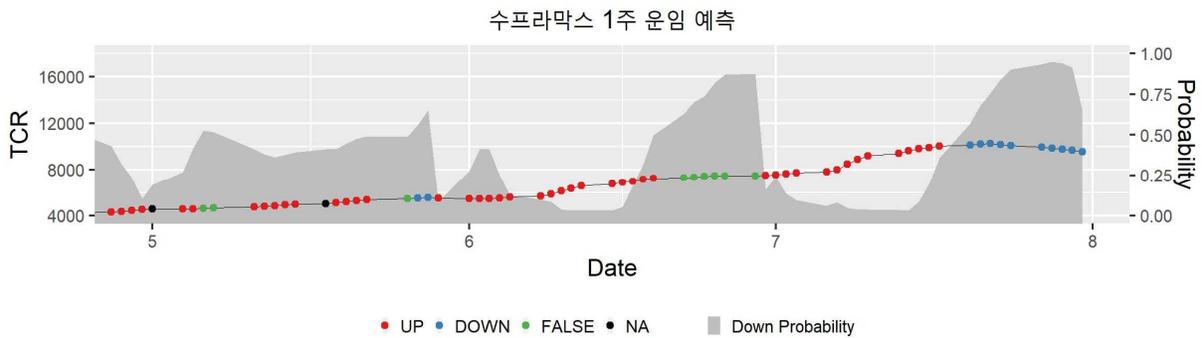
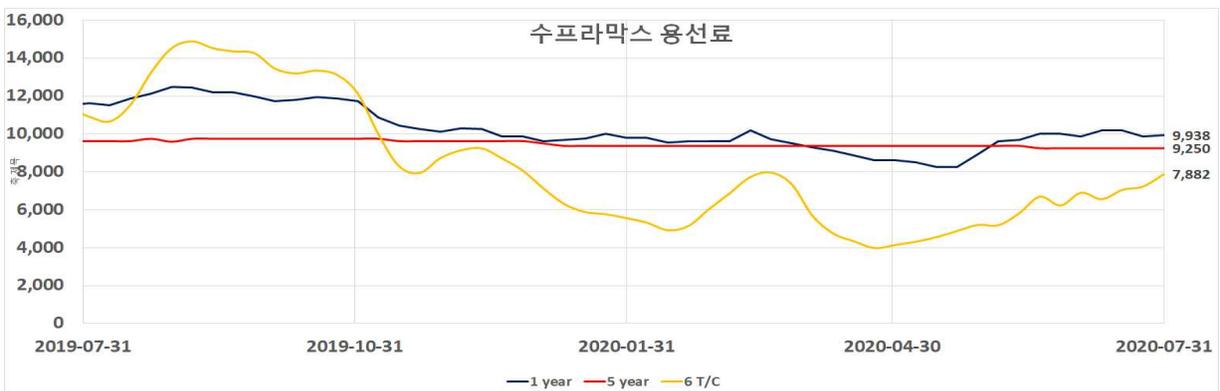
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 상승세가 이어짐
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 보임



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 장기용선료는 횡보 중인 반면, 단기용선료가 전주대비 소폭 상승한 모습을 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 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
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

|                    | 예측기준일 | 예측일   | 예측확률(%) |       |
|--------------------|-------|-------|---------|-------|
|                    |       |       | 상승      | 하락    |
| <b>건화물선 시장(현물)</b> |       |       |         |       |
| 수프라막스              | 07.27 | 08.03 | 6.78    | 93.22 |
|                    | 07.28 | 08.04 | 5.21    | 94.79 |
|                    | 07.29 | 08.05 | 6.15    | 93.85 |
|                    | 07.30 | 08.06 | 8.54    | 91.46 |
|                    | 07.31 | 08.07 | 35.41   | 64.59 |
|                    | 7월 5주 | 8월 1주 | 12.42   | 87.58 |

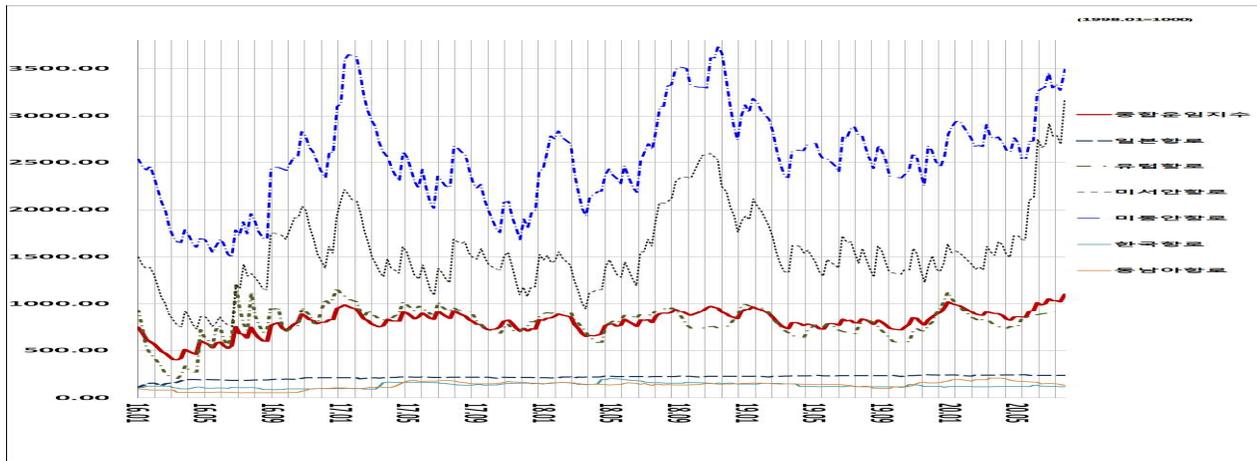
## 4. 컨테이너 - 주간 동향

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

### 컨테이너 운임지수(SCFI)는 81.44 상승한 1,103.47을 기록함

컨테이너 운임지수는 2014년 이후 6년만에 1,100대를 기록함. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 5달러/TEU 상승한 901달러에 그쳤으나 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 463달러 상승한 3,167달러/FEU를 기록함. 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임이 3,000달러 대를 넘어서는 것은 SCFI가 발표된 2009년 이후 처음 있는 일임. 코로나19로 인한 봉쇄조치 이후 예상보다 높은 수요 증가가 원인으로 지목되지만 공급 부족도 일정부분 영향을 미친 것으로 추정됨. 4,000~7,500TEU급 선박의 발주가 최근 몇 년 동안 이루어지지 않아 이들 선박에 대한 신규공급은 거의 중단됨. 현재 아시아-북미 서부를 운항하는 총 44개 서비스 중 19개 서비스가 4,000~7,500TEU급 선대로 구성되어 있어 이들 선박 공급이 원활하지 않으며 관련 용선료도 최근 크게 상승한 것으로 나타남. 선사들은 코로나19로 인해 수요에 대한 불확실성이 커지고 있는 상황에서 1만TEU급 이상 선박을 투입하기보다는 높은 운임을 통해 실적 개선효과를 누리는 전략도 고려할 수 있음. 다만 디얼라이언스는 중단된 PN3, PN4를 재개하였으며 2M은 일시적으로 Sequoia 서비스에 대해 주간 공급량을 8,500TEU에서 13,810TEU로 증가시킬 예정임

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)

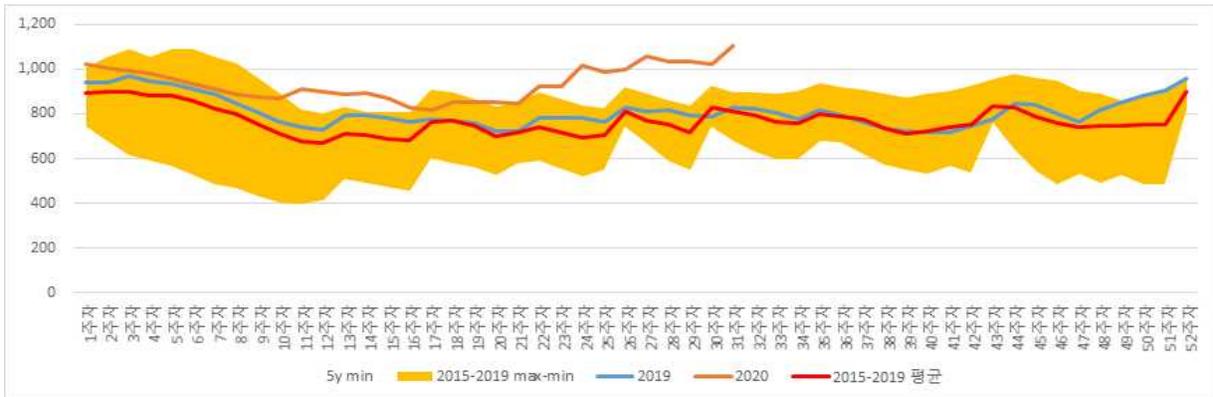


자료:상해항운교역소

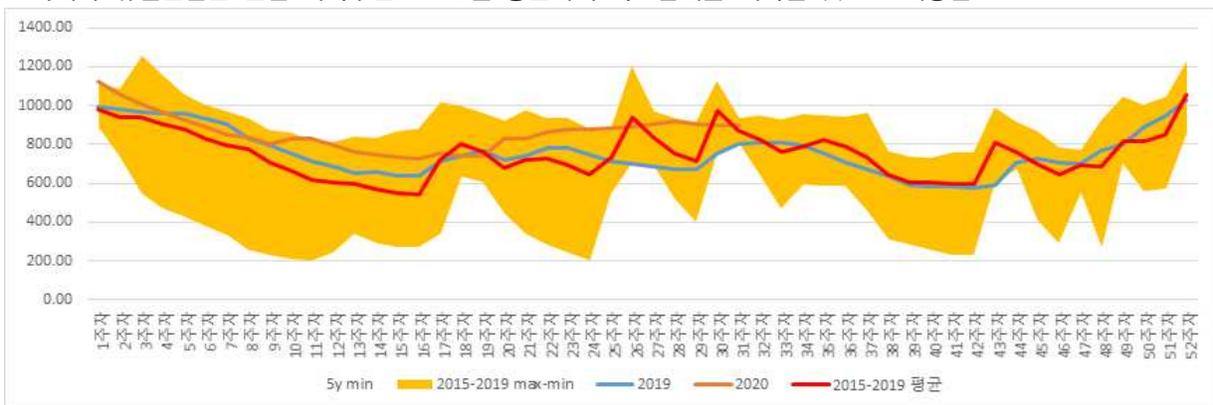
|                 | 금주<br>(07.31)   | (전주비)         | 2020년         |                 |               | 2019년         |               |               |
|-----------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                 |                 |               | 최저            | 최고              | 평균            | 최저            | 최고            | 평균            |
| <b>컨테이너선 시장</b> | <b>1,103.47</b> | <b>(81.4)</b> | <b>818.16</b> | <b>1,055.13</b> | <b>936.48</b> | <b>715.97</b> | <b>968.07</b> | <b>810.92</b> |
| 종합(SCFI)        | 1,103.47        | (81.4)        | 818.16        | 1,055.13        | 936.48        | 715.97        | 968.07        | 810.92        |
| 유럽항로(\$/TEU)    | 901             | (5.0)         | 725.0         | 1,124           | 858.45        | 580.0         | 1,027         | 759.66        |
| 상해발운임지수         |                 |               |               |                 |               |               |               |               |
| (SCFI) 및 운임     |                 |               |               |                 |               |               |               |               |
| (USD)           |                 |               |               |                 |               |               |               |               |
| 미서안항로(\$/FEU)   | 3,167           | (463.0)       | 1,361         | 2,920           | 1,943.14      | 1,229         | 2,114         | 1,525.32      |
| 미동안항로(\$/FEU)   | 3,495           | (226.0)       | 2,542         | 3,459           | 2,909.28      | 2,256         | 3,187         | 2,633.67      |
| 한국항로(\$/TEU)    | 117             | (-)           | 116.0         | 134.0           | 120.38        | 112.0         | 153.0         | 128.37        |
| 일본항로(\$/TEU)    | 238             | (-)           | 230.0         | 244.0           | 239.76        | 219.0         | 244.0         | 233.38        |
| 동남아항로(\$/TEU)   | 131             | (-13.0)       | 147.0         | 211.0           | 177.52        | 101.0         | 173.0         | 138.14        |
| 용선지수(HRCI)      | 577.0           | (5.3)         | 497.0         | 773.0           | 637           | 591.0         | 807.0         | 709.0         |

## 4. 컨테이너 기술적 분석

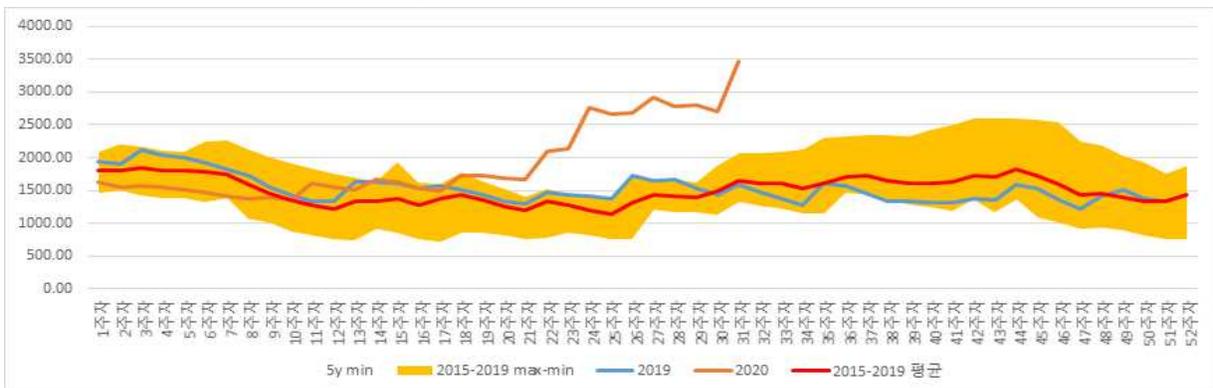
- SCFI 지수는 높은 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 운임 하락구간으로 8월 중순까지 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 전주 높은 운임으로 인한 피로감으로 하락할 가능성이 높음. 단, 대외영향(미-중 갈등, 코로나19)으로 불확실성이 증대되는 상황임



\* 컨테이너 운임은 계절성이 뚜렷하여 과거 추세를 참고하는 방법이 유효함

- 일반적으로 중국 춘절 이후 제조업 휴지기를 갖기 때문에 이전에 수요가 증가하여 운임이 높으며 춘절이후 하락함. 이후 선사들은 계절적 요인으로 인해 운임 인상(GRI, FAK 등)을 실시함
- 단기 운임은 과거 운임 패턴과 최근 5년도 운임 추이를 통해 추정 가능함

## 5. 탱커 - 주간 동향

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

### 18월 첫째 주 원유선 상황, 보험세

금주 대형 원유 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) WS은 36.0으로 전주(35.4) 대비 0.5p(0.2%) 증가함  
7월 29일 기준 VLCC 중동-극동 스팟운임은 일일 1.6만 달러가 보고되면서 전주 대비 하락했음. 7월 들어 VLCC 상황이 계속적으로 하락하고 있음. 주요 산유국들의 협조 감소 영향으로 8월 초순 물량이 극단적으로 적어 성약이 거의 없음. 중동해 주변에서는 성약이 붙지 않은 VLCC 30척 이상이 계선을 실시하면서 화물 대기 상태이며, 수급 밸런스의 악화가 눈에 띈. 현재 중동-극동항로의 스팟 시장 수준은 일일 기준 약 1만 5,000달러 전후를 기록하면서 VLCC 손익분기점 약 3만 달러의 반값 수준까지 하락함

주요 산유국인 석유수출국기구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries +)의 공조 감소 여파로, 5월 이후 VLCC 스팟 용선시장에서 화물이 나오지 않거나 나와도 화물량이 적은 상황이 이어지고 있음. 볼틱거래소에 따르면 8월 상순의 중동 출시 원유화물은 몇 건에 머무르고 있는데다가, 그것도 8월 9일 이후 서서히 나오는 것으로 전망됨. 8월 1~8일까지의 화물이 극단적으로 적음. 게다가 중동해에 극동에서 하역을 끝낸 VLCC가 일정 수 돌아올 예정이어서 수급 밸런스 악화가 예상됨

전술한 바와 같이 7월에 성약이 되지 않았던 VLCC가 이미 30~35척 정도 대기하고 있어 중동해에서는 화물이 적은 반면 선박 공급량은 증가하는 흐름임. 수급 밸런스가 악화되면서 상황이 한층 더 하락할 가능성이 있음. 볼틱 거래소에 따르면 8월 8~9일에 중동발 중국착 항로에서 WS 37, 용선료 환산 시 일일 약 1만 6,000달러의 성약이 보고된 바 있음. 중동-극동 항로는 7월 상순만 해도 수지 균형점인 3만 달러 안팎에서 움직였지만 이처럼 큰 폭 하락하고 있음

### 18월 첫째주 제품선 상황, 단기 수출물량 증가로 상승

금주 MR(Medium Range) WS은 93.7로 전주(84.8) 대비 8.9p(10.5%) 상승

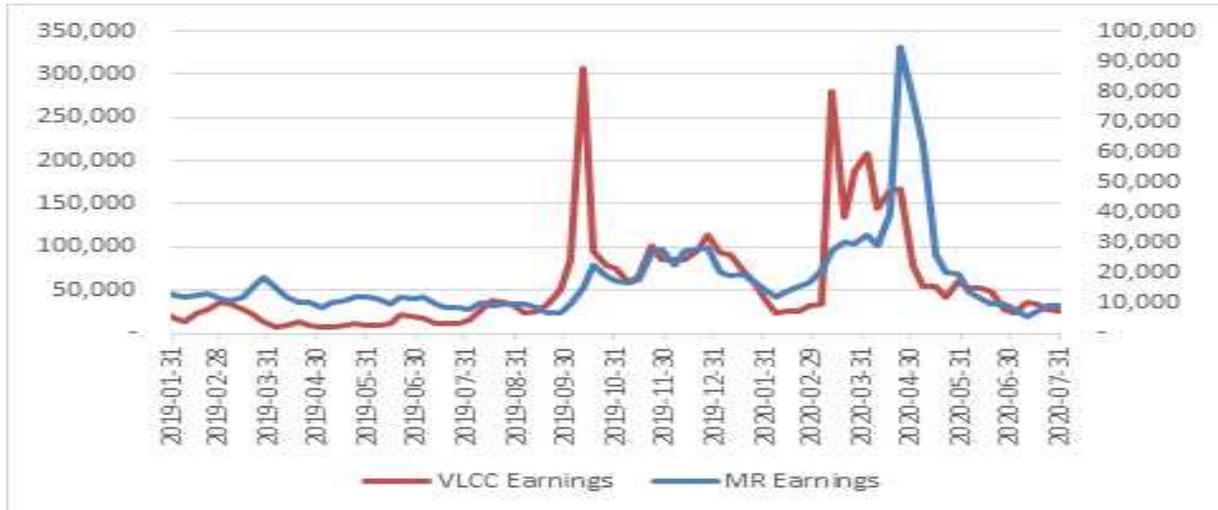
해운업 컨설팅 업체인 Wood Mackenzie에 따르면 2020년 아시아-태평양 항로의 석유제품 수요는 전년 대비 일일 1,800만 배럴 감소할 것으로 예상됨. COVID-19 확산으로 인한 경기 침체로 석유제품 소비가 감소하면서 석유제품의 해상운송 수요가 감소하고 더불어 제품선 운임이 하락하는 연쇄효과를 볼 수 있음

Poten & Partners는 얽최근 중국에서 발생한 홍수로 인해 2020년 중국의 원유 및 석유제품 수요가 전년 대비 최대 5% 감소할 수 있다고 전망함. Poten & Partners는 "이번 홍수로 양쯔강 주변의 상해항 등 중국 중심 항만에서의 제품 수요가 감소하고 있으며, 공장들은 홍수로 인한 물류상의 어려움으로 생산을 줄이고 있다"고 덧붙였다. 홍수로 인해 항만에서 체선이 발생하고 있으며, 이로 인해 물류활동에 평소보다 더 많은 시간이 소요되고 있음. Poten & Partners는 일부 댐의 수심이 비정상적으로 높아 위험이 커지고 있으며, 상황이 더 악화될 수 있다고 예상함

Poten & Partners는 양쯔강 주변에 모여 있는 다수의 정유업체들이 대부분 적은 저장용량을 가지고 있는데, 저장 공간을 늘리기 위해 기존의 잉여 석유제품을 수출하려는 움직임을 보이고 있다고 언급하면서 이는 제품선의 단기 운임 상승으로 이어질 수 있다고 시황에 긍정적인 움직임이 상존함을 언급함. 요컨대 석유제품을 생산하는 중국 정유업체들의 수출 증대는 단기적으로 제품선 운임에 도움이 될 수 있음

다만 홍수로 인한 석유제품에 대한 수요 감소는 COVID-19로 인한 경기침체와 맞물리면서 경기회복에 부정적인 영향을 미칠 것임. Poten & Partners는 "석유제품의 4~5월 가격 상승에 따라 축적된 중국의 석유제품 재고가 이미 많기 때문에 앞으로 중국의 원유 수입 감소가 전망되며, 이는 VLCC 등 유조선 시장의 악화로 이어질 수 있다"고 전망함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



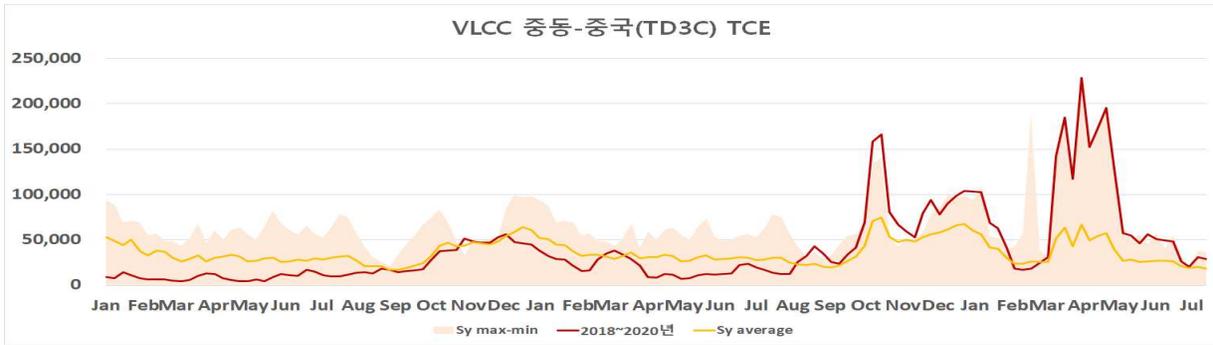
자료:Charles R. Weber

| 유조선 시장                    | 금주 (전주비)       | 2020년  |          |        | 2019년   |        |        |         |        |
|---------------------------|----------------|--------|----------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|
|                           |                | 최저     | 최고       | 평균     | 최저      | 최고     | 평균     |         |        |
| Average Earnings (\$/day) | TD3C           | 19,495 | (-3,994) | 14,755 | 250,354 | 74,473 | 6,167  | 300,391 | 39,394 |
|                           | Pacific Basket | 8,633  | (2,983)  | 2,664  | 79,699  | 21,046 | 7,403  | 39,463  | 14,846 |
| 용선료 (1년,\$/day)           | VLCC           | 36,000 | (-1,500) | 30,000 | 80,000  | 47,637 | 24,500 | 65,000  | 36,358 |
|                           | MR             | 13,000 | (-)      | 13,000 | 20,000  | 15,414 | 13,250 | 16,500  | 14,683 |
| 운임지수(WS)                  | VLCC           | 36.0   | (-4.1)   | 35.7   | 217.5   | 82.4   | 36.0   | 315.0   | 66.6   |
|                           | MR             | 93.7   | (1.5)    | 55.5   | 437.2   | 153.9  | 114.2  | 235.0   | 148.0  |

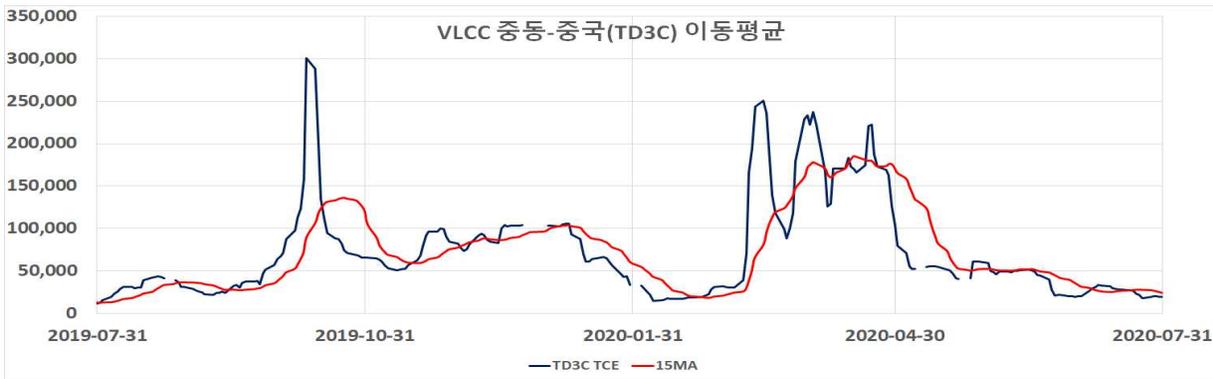
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

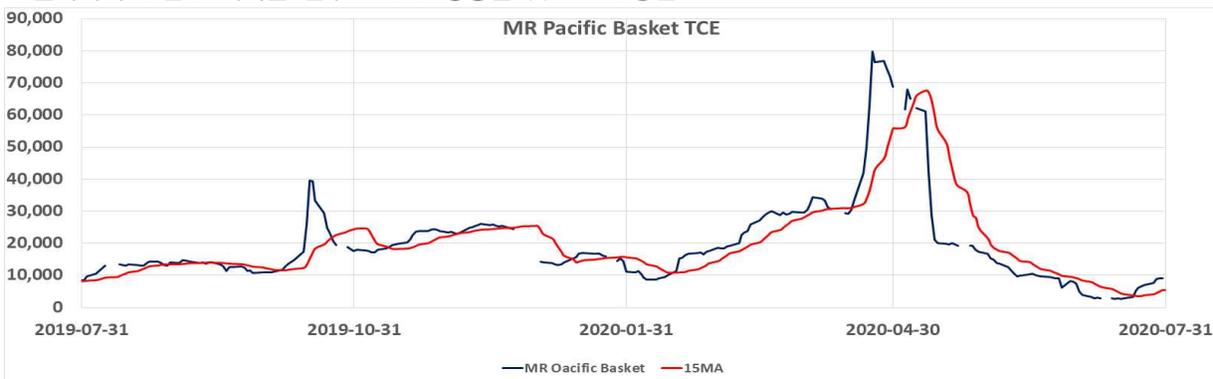
- 운임 추세선(붉은색)은 직전에 나타났던 최고점 또는 최저점 기록을 초과하지 못하고 진행방향을 바꾸는 failure swing을 보이고 있는데, 최저점을 찍고 반등하는 bottom failure swing의 패턴을 보이고 있으며 이는 시장가격의 추세반전이 임박했음을 시사함



- 장단기 수익 추세선이 서로 교차하는 시기로 장기 추세선(파란색)이 단기 추세선(붉은색)을 돌파했으나 다시 역으로 돌파되는 상황이며, 양 추세선의 Divergence가 나타났는데 이는 중요한 추세전환(상승)의 신호로 간주할 수 있음



- 추세선과 15일 이동평균선 모두 상승으로 움직임이 변화하는 rise hinge 패턴을 보이고 있는데, 이 경우 시장 흐름이 단기간에 바뀔 가능성이 있으므로 주의를 필요로 함. 추세선이 이동평균선을 아래에서 위로 상향 돌파하여 운임은 하락을 멈추고 반전 상승할 것으로 전망됨



## 6. 중고선 시장

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

- 7월 31일 BDI는 1,350으로 7월 24일(1,317) 대비 33p(2.5%) 증가. 7월 31일 건화물 중고선 지수는 20.85로 6주 동안 변동이 없음. BDI는 5주 연속 하락했었는데, 6주 만에 상승을 기록함



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 7월 SCFI 평균은 1,036.59로 전주 대비 변동이 없음. 6월 평균(982.75) 대비 53.84p(5.4%) 높음. 2019년 7월의 SCFI는 802.01임. 7월 컨테이너 중고선 지수는 35.75로 6월(35.75) 및 전주 대비 변동이 없음



### 2020년 7월(7월 1일~31일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 7월 중 건화물선, LNG 운반선 등의 중고선 매매가 활발하였음

| 선종        | 선명               | 건조<br>년도 | 선형      | 단위  | 매매일자       | 가격<br>(백만<br>달러) | 매도자                 | 매수자                       |
|-----------|------------------|----------|---------|-----|------------|------------------|---------------------|---------------------------|
| Bulk      | Global Innovator | 2013     | 28,222  | DWT | 2020-07-31 | 7.00             | NYK Bulk & Projects | Undisclosed interests     |
| Bulk      | Ikan Jenahar     | 2010     | 31,755  | DWT | 2020-07-31 | 8.00             | Nissen Kaiun        | Greek interests           |
| Bulk      | Pacific Oak      | 2005     | 203,212 | DWT | 2020-07-31 | 14.70            | Miyazaki Sangyo     | Clients of Seacon         |
| Tanker    | Eagle Melbourne  | 2011     | 50,079  | DWT | 2020-07-29 | 16.00            | Meiji Shipping      | European interests        |
| Bulk      | Noble Halo       | 2008     | 56,089  | DWT | 2020-07-29 | 7.00             | Keishin Kaiun K.K.  | Undisclosed interests     |
| Bulk      | Santa Rosalia    | 2008     | 75,886  | DWT | 2020-07-24 | 10.50            | Mitsubishi Ore      | Undisclosed interests     |
| Bulk      | Xenofon XL       | 2010     | 57,005  | DWT | 2020-07-24 | 7.45             | Technomar Shipping  | Undisclosed interests     |
| Bulk      | Zambesi          | 2013     | 34,205  | DWT | 2020-07-24 | 8.75             | John T. Essberger   | Undisclosed interests     |
| Container | Arica            | 2007     | 2,872   | TEU | 2020-07-23 | 6.50             | NSC Schiffahrt      | Undisclosed interests     |
| Bulk      | Fulham           | 2010     | 57,045  | DWT | 2020-07-22 | 7.50             | Orion Reederei      | Undisclosed interests     |
| Bulk      | KM Yokohama      | 2011     | 83,480  | DWT | 2020-07-21 | 15.00            | Doun Kisen          | Greek interests           |
| Container | Magnus F         | 2006     | 1,083   | TEU | 2020-07-21 | 1.71             | Freese Shipping     | Undisclosed interests     |
| Bulk      | Ithomi*          | 2011     | 56,441  | DWT | 2020-07-21 | 15.50            | Delta Intl Shipping | Clients of Allseas        |
| Bulk      | Parnon*          | 2011     | 56,617  | DWT | 2020-07-21 |                  | Delta Intl Shipping | Clients of Allseas        |
| Bulk      | MI Harmony       | 2014     | 61,617  | DWT | 2020-07-20 | 15.00            | Meiji Shipping      | Clients of Norden A/S     |
| Bulk      | Ocean Jorf       | 2016     | 61,269  | DWT | 2020-07-20 | 18.00            | Doun Kisen          | Greek interests           |
| Bulk      | BW Acorn         | 2010     | 82,589  | DWT | 2020-07-17 | 13.00            | BW Dry Cargo        | Clients of Orion Reederei |

|            |                              |      |         |        |            |        |                      |                                   |
|------------|------------------------------|------|---------|--------|------------|--------|----------------------|-----------------------------------|
| Bulk       | SAM Eagle                    | 2010 | 32,581  | DWT    | 2020-07-17 | 4.73   | SAM SA               | Clients of Melinda Maritime       |
| Tanker     | Sea Coral                    | 1996 | 298,306 | DWT    | 2020-07-17 | 18.00  | Ocean Tankers        | Russian interests                 |
| Bulk       | BW Barley*                   | 2010 | 83,369  | DWT    | 2020-07-17 | 28.50  | BW Dry Cargo         | Clients of Centrofin              |
| Bulk       | BW Einkorn*                  | 2010 | 81,502  | DWT    | 2020-07-17 |        | BW Dry Cargo         | Clients of Centrofin              |
| Cruise     | Costa NeoRomantica           | 1993 | 1,578   | Berths | 2020-07-16 |        | Costa Crociere       | Clients of Celestyal Cruise Lines |
| Cruise     | Amsterdam*                   | 2000 | 1,380   | Berths | 2020-07-16 | 37.00  | Holland America Line | Clients of Fred Olsen Cruise Line |
| Cruise     | Rotterdam*                   | 1997 | 1,316   | Berths | 2020-07-16 |        | Holland America Line | Clients of Fred Olsen Cruise Line |
| Gas C'rier | N/B Hyundai HI (Ulsan) 3118* | 2020 | 98,000  | cu.m.  | 2020-07-16 | 762.00 | Zhejiang Sat. Petro. | Clients of MISC                   |
| Gas C'rier | N/B Hyundai HI (Ulsan) 3119* | 2021 | 98,000  | cu.m.  | 2020-07-16 |        | Zhejiang Sat. Petro. | Clients of MISC                   |
| Gas C'rier | N/B Hyundai HI (Ulsan) 3120* | 2021 | 98,000  | cu.m.  | 2020-07-16 |        | Zhejiang Sat. Petro. | Clients of MISC                   |
| Gas C'rier | N/B Samsung HI*              | 2020 | 98,000  | cu.m.  | 2020-07-16 |        | Zhejiang Sat. Petro. | Clients of MISC                   |
| Gas C'rier | N/B Samsung HI*              | 2020 | 98,000  | cu.m.  | 2020-07-16 |        | Zhejiang Sat. Petro. | Clients of MISC                   |
| Gas C'rier | N/B Samsung HI*              | 2021 | 98,000  | cu.m.  | 2020-07-16 |        | Zhejiang Sat. Petro. | Clients of MISC                   |
| Cruise     | Maasdam*                     | 1993 | 1,258   | Berths | 2020-07-16 |        | Holland America Line | Undisclosed interests             |
| Cruise     | Veendam*                     | 1996 | 1,258   | Berths | 2020-07-16 |        | Holland America Line | Undisclosed interests             |
| Bulk       | Bulk Paraiso                 | 2007 | 53,503  | DWT    | 2020-07-15 | 8.00   | Okouchi Kaiun        | Singaporean interests             |
| Bulk       | Taipower Prosperity I        | 2000 | 88,005  | DWT    | 2020-07-15 | 5.30   | Taiwan Power Corp    | Chinese interests                 |
| Bulk       | Taipower Prosperity II       | 2000 | 88,018  | DWT    | 2020-07-15 | 5.01   | Taiwan Power Corp    | Chinese interests                 |
| Gas C'rier | Fuji Gas                     | 1995 | 37,450  | cu.m.  | 2020-07-14 | 8.00   | Global United India  | Undisclosed interests             |

|            |                   |      |         |        |            |       |                      |                                |
|------------|-------------------|------|---------|--------|------------|-------|----------------------|--------------------------------|
| Bulk       | Goldeneye         | 2002 | 52,421  | DWT    | 2020-07-14 | 4.90  | Eagle Bulk Shipping  | Undisclosed interests          |
| Tanker     | HRA               | 2011 | 320,105 | DWT    | 2020-07-14 | 46.00 | Vanda Marine Corp    | Clients of Eurotankers         |
| Bulk       | Nikkei Verde      | 2011 | 51,658  | DWT    | 2020-07-14 | 10.00 | Tamai Steamship      | Chinese interests              |
| TankChem   | High Performance* | 2005 | 51,302  | DWT    | 2020-07-10 | 12.95 | D'Amico Soc di Nav   | Clients of Medbulk             |
| Gas C'rier | Lavender Passage  | 1996 | 78,451  | cu.m.  | 2020-07-10 | 16.00 | Nippon Yusen Kaisha  | Clients of FGAS                |
| Bulk       | Loreto            | 2004 | 76,737  | DWT    | 2020-07-10 | 8.00  | Ultranav Naviera     | Undisclosed interests          |
| Container  | MOL Paradise      | 2005 | 6,350   | TEU    | 2020-07-10 | 10.00 | Mitsui OSK Lines     | Clients Of Costamare           |
| TankChem   | High Progress*    | 2005 | 51,303  | DWT    | 2020-07-10 | 12.95 | D'Amico Soc di Nav   | Clients of Medbulk             |
| Bulk       | Rosita*           | 2004 | 52,292  | DWT    | 2020-07-09 | 14.00 | Ugland Marine        | Undisclosed interests          |
| Bulk       | Favorita*         | 2005 | 52,292  | DWT    | 2020-07-09 |       | Ugland Marine        | Undisclosed interests          |
| Bulk       | Medi Lausanne     | 2006 | 83,002  | DWT    | 2020-07-08 | 9.00  | D'Amico Soc di Nav   | Greek interests                |
| TankChem   | Navig8 Amessi     | 2015 | 37,295  | DWT    | 2020-07-08 | 26.50 | Ocean Yield ASA      | Clients of Navig8 Chem Tankers |
| Tanker     | Xin Tong Yu 6     | 2004 | 3,015   | DWT    | 2020-07-08 |       | Zhejiang Tongyu      | Clients of Maple Leaf Shipping |
| Tanker     | Xin Tong Yu 7     | 2004 | 2,539   | DWT    | 2020-07-08 |       | Zhejiang Tongyu      | Clients of Maple Leaf Shipping |
| Cruise     | Oceana            | 2000 | 2,016   | Berths | 2020-07-07 |       | P&O Cruises (UK)     | Undisclosed interests          |
| TankChem   | Valle di Siviglia | 2001 | 42,721  | DWT    | 2020-07-07 | 7.30  | Navi Montanari       | Far Eastern interests          |
| Container  | Marcarrier*       | 2007 | 1,024   | TEU    | 2020-07-07 | 5.20  | MarConsult           | Chinese interests              |
| Container  | Marcloud*         | 2007 | 1,024   | TEU    | 2020-07-07 | 5.20  | MarConsult           | Chinese interests              |
| Offshore   | Island Dawn*      | 2014 | 3,750   | DWT    | 2020-07-07 |       | Island Offshore Mngt | Undisclosed interests          |

|           |                              |      |         |     |            |       |                      |                                   |
|-----------|------------------------------|------|---------|-----|------------|-------|----------------------|-----------------------------------|
| Offshore  | Island Duchess*              | 2013 | 3,750   | DWT | 2020-07-07 |       | Island Offshore Mngt | Undisclosed interests             |
| Offshore  | Surf Panglima                | 2010 | 1,529   | DWT | 2020-07-06 |       | Surf Marine          | Indonesian interests              |
| Offshore  | Tanjung Gaya                 | 2008 | 49      | LOA | 2020-07-06 | 0.63  | Icon Offshore        | Undisclosed interests             |
| Bulk      | Cape Rosa                    | 2005 | 203,163 | DWT | 2020-07-03 | 13.50 | K-Line               | Singaporean interests             |
| Bulk      | Graceful Madonna             | 2010 | 180,242 | DWT | 2020-07-03 | 20.50 | Misuga Kaiun Co Ltd  | Clients of Eastern Pacific        |
| Container | Hoheweg                      | 2007 | 957     | TEU | 2020-07-03 | 2.10  | Rass Reederei        | Clients of Jens & Waller          |
| Bulk      | Maratha Prudence*            | 2012 | 32,070  | DWT | 2020-07-03 |       | Chowgule Steamship   | Greek interests                   |
| Bulk      | Maratha Paramount*           | 2011 | 32,081  | DWT | 2020-07-03 |       | Chowgule Steamship   | Greek interests                   |
| Bulk      | N/B Hyundai HI (Ulsan) 3005* | 2020 | 325,000 | DWT | 2020-07-03 |       | Polaris Shipping     | Clients of H-Line                 |
| Bulk      | N/B Hyundai HI (Ulsan) 3006* | 2020 | 325,000 | DWT | 2020-07-03 |       | Polaris Shipping     | Clients of H-Line                 |
| Bulk      | N/B Hyundai HI (Ulsan) 3007* | 2020 | 325,000 | DWT | 2020-07-03 |       | Polaris Shipping     | Clients of H-Line                 |
| Bulk      | N/B Hyundai HI (Ulsan) 3008* | 2021 | 325,000 | DWT | 2020-07-03 |       | Polaris Shipping     | Clients of H-Line                 |
| Bulk      | N/B Hyundai HI (Ulsan) 3009* | 2021 | 325,000 | DWT | 2020-07-03 |       | Polaris Shipping     | Clients of H-Line                 |
| Bulk      | Global Heart                 | 2012 | 32,964  | DWT | 2020-07-02 | 9.00  | NYK Bulk & Projects  | Turkish interests                 |
| Offshore  | Harvey Charger               | 2009 | 1,261   | DWT | 2020-07-02 |       | Harvey Gulf Intl     | Clients of Miller Marine Services |
| Bulk      | Orient Hope                  | 2009 | 32,165  | DWT | 2020-07-01 | 7.00  | Orient Line Co. Ltd. | Undisclosed interests             |
| Tanker    | Seamullet                    | 2001 | 32,230  | DWT | 2020-07-01 |       | German Tanker Shpg   | U.A.E interests                   |

## 7. 주요 해운지표 (2020.07.31)

| 주요 해운지표 추이                 |             | 금주      | (전주비) | 7월평균 | 2020년 |      |      | 2019년 |      |      |
|----------------------------|-------------|---------|-------|------|-------|------|------|-------|------|------|
|                            |             |         |       |      | 최저    | 최고   | 평균   | 최저    | 최고   | 평균   |
| <b>중고선 시장 (\$ Million)</b> |             | (07.31) |       |      |       |      |      |       |      |      |
| 건화물선(5년)                   | Panamax     | 18.0    | (-)   | 18.0 | 17.5  | 19.0 | 18.1 | 19.0  | 19.0 | 19.0 |
| 유조선(5년)                    | VLCC        | 69.0    | (2)   | 68   | 68.0  | 77.0 | 74.0 | 68.0  | 75.0 | 71.1 |
| 컨테이너선(10년)                 | Sub-Panamax | 8.0     | (-)   | 8.0  | 8.0   | 9.0  | 8.6  | 9.0   | 12.5 | 11.1 |

자료:Clarkson

|                            |             |         |      |      |      |      |      |      |      |      |
|----------------------------|-------------|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>신조선 시장 (\$ Million)</b> |             | (07.31) |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 건화물선                       | Panamax     | 25.5    | (-)  | 25.5 | 25.5 | 27.0 | 26.3 | 27.0 | 27.5 | 27.4 |
| 유조선                        | VLCC        | 87.5    | (-1) | 88   | 88.5 | 92.0 | 90.6 | 92.0 | 93.0 | 92.6 |
| 컨테이너선                      | Sub-Panamax | 30      | (-)  | 30   | 30.0 | 31.5 | 30.7 | 31.5 | 35.0 | 33.6 |

자료:Clarkson

|                       |           |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------------------|-----------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>연료유 (\$/Tonne)</b> |           | (07.31) |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 380 CST               | Rotterdam | 259.3   | (-1.8)  | 255.1 | 124.8 | 303.8 | 230.8 | 245.8 | 443.5 | 348.9 |
|                       | Singapore | 284.0   | (2.5)   | 271.2 | 157.8 | 388.0 | 256.3 | 306.5 | 511.5 | 402.5 |
|                       | Korea     | 331     | (1.5)   | 325.6 | 196.3 | 426.5 | 310.3 | 353.8 | 567.5 | 447.8 |
|                       | Hong Kong | 300.8   | (0.8)   | 285.2 | 181.8 | 436.8 | 284.0 | 334.8 | 524.0 | 425.0 |
| VLSFO                 | Rotterdam | 312.8   | (-12.0) | 310.4 | 179.0 | 585.3 | 330.3 | 493.8 | 548.3 | 518.9 |
|                       | Singapore | 344.3   | (-11.5) | 340.3 | 219.8 | 726.3 | 383.6 | 530.8 | 648.0 | 566.4 |
|                       | Hong kong | 350.0   | (-10.3) | 353.5 | 214.8 | 722.3 | 390.2 | 546.5 | 624.5 | 578.8 |

자료:Clarkson

|                     |        |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
|---------------------|--------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>주요 원자재가 (\$)</b> |        | (07.31) |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 철광석                 | 국제價    | 110.7   | (14.7)  | 102.6 | 71.7  | 112.6 | 92.5  | 72.3  | 127.2 | 93.3  |
|                     | 중국産    | 137.2   | (1.9)   | 131.8 | 108.3 | 131.8 | 120.2 | 107.9 | 140.4 | 121.1 |
| 연료탄                 | 국제價    | 76.2    | (0.5)   | 75.0  | 63.5  | 76.0  | 69.9  | 72.0  | 83.1  | 77.0  |
|                     | 중국産    | 94.1    | (-0.8)  | 94.0  | 84.7  | 95.3  | 90.3  | 93.9  | 107.4 | 100.4 |
| 원료탄                 | 호주산    | 143.8   | (3.5)   | 143.8 | 133.4 | 204.2 | 165.9 | 168.2 | 252.9 | 214.0 |
|                     | 내륙(몽골) | 122.1   | (0.8)   | 124.7 | 112.7 | 134.8 | 126.7 | 120.9 | 187.3 | 153.2 |
|                     | 중국産    | 199.7   | (1.3)   | 198.1 | 190.0 | 219.2 | 205.7 | 210.7 | 233.0 | 221.5 |
| 곡물                  | 대두(국제) | 897.5   | (-7.25) | 894.6 | 821.8 | 946.0 | 874.7 | 791.0 | 943.0 | 890.2 |
|                     | 밀(국제)  | 531.3   | (-8.25) | 523.6 | 474.0 | 581.5 | 531.7 | 418.5 | 558.8 | 493.9 |

자료:mysteel, CBOT

|                                   |    |        |        |        |          |          |          |          |
|-----------------------------------|----|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|
| <b>세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)</b> |    |        |        |        |          |          |          |          |
|                                   |    | 4월     | 5월     | 6월     | 2020년 합계 | 2017년 합계 | 2018년 합계 | 2019년 합계 |
| ASEAN                             | 수출 | 5,636  | 5,300  | 6,445  | 42,236   | 95,248   | 100,114  | 87,449   |
|                                   | 수입 | 4,134  | 4,022  | 4,301  | 26,948   | 53,822   | 59,628   | 51,584   |
| NAFTA                             | 수출 | 6,103  | 5,178  | 6,640  | 40,525   | 84,260   | 89,921   | 82,296   |
|                                   | 수입 | 5,912  | 5,172  | 5,398  | 35,664   | 60,199   | 69,712   | 66,889   |
| EU                                | 수출 | 3,966  | 3,375  | 3,580  | 23,999   | 53,140   | 57,676   | 48,445   |
|                                   | 수입 | 4,558  | 4,919  | 4,917  | 28,399   | 56,657   | 62,296   | 50,738   |
| BRICs                             | 수출 | 11,355 | 11,714 | 12,690 | 71,409   | 169,587  | 189,936  | 149,584  |
|                                   | 수입 | 11,132 | 10,386 | 10,079 | 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