

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 8월 2주

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	22
VII. 주요 해운지표	24

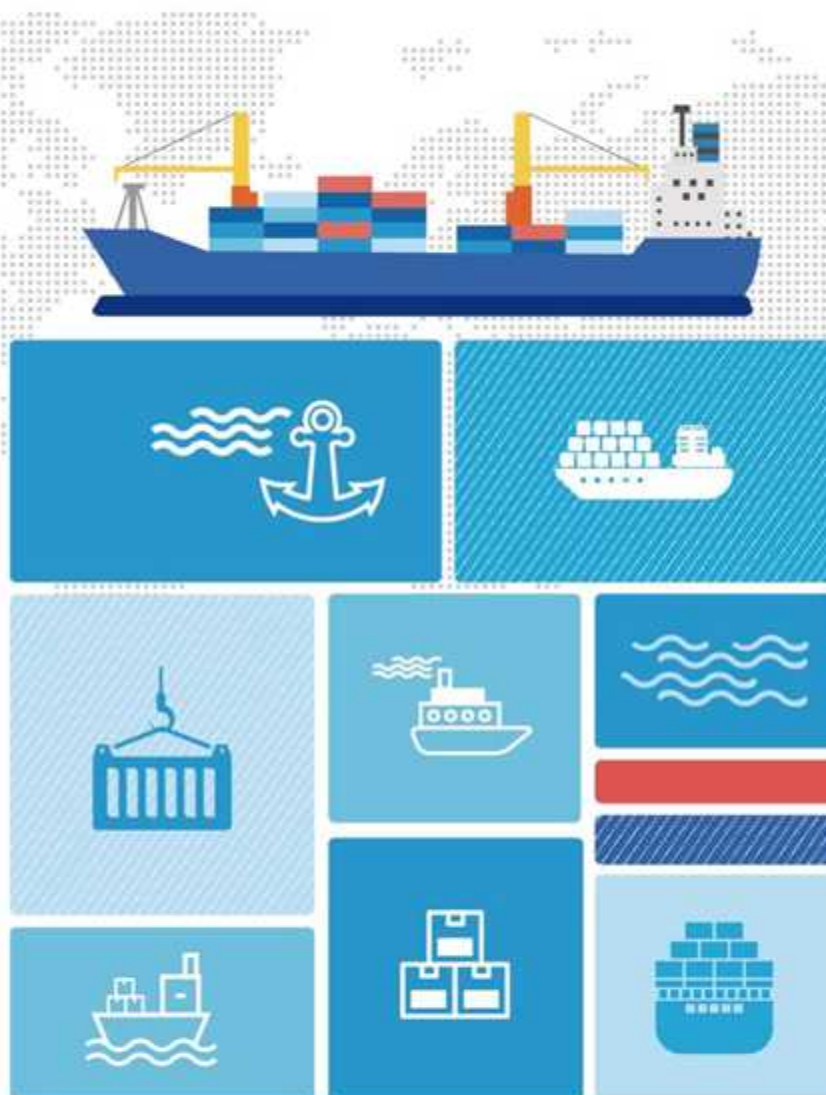
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

안영균 전문연구원
ahnys@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

공급사슬 변화와 해운에 대한 시사점

최근 Boston Consulting Group(BCG)은 글로벌 공급사슬 변화에 대한 전망 자료를 발표함. 이 자료를 통해 공급사슬 변화를 전망해 보고, 해운에 대한 시사점을 논의함

I 공급사슬 변화 요인

1980년대부터 다국적 기업은 글로벌 공급사슬 구축을 통한 생산의 국제화를 광범위하게 확대해 왔음. 이러한 생산 국제화의 주된 요인은 비용 절감과 시장에서의 서비스 최적화에 맞추어졌음. 2008년 글로벌 금융위기를 전후로 하여 다양한 요인이 이 같은 글로벌 공급사슬에 유의미한 변화를 야기하고 있음. 포스트 차이나로 대변되는 인도와 베트남 등의 신흥 시장이 새로운 제조공장으로 부상했고, 4차 산업혁명으로 일컬어지는 새로운 생산기술이 광범위하게 확산되고 있음. 또한 2016년 미국 트럼프 대통령 당선으로 관세전쟁이 촉발되었고, 브렉시트와 같은 보호주의적 정책이 현실화되고 있음. 여기에 올해 들어 코로나19라는 글로벌 팬데믹으로 공급사슬 전반에 걸쳐 변화 요인이 발생하고 있음

I 공급사슬 변화 전망

BCG는 공급사슬 변화를 전망함에 있어 두 가지 판단지표를 활용하고 있음. 즉 변화의 추동력이 얼마나 강한지(the impetus to change), 그리고 조정이 얼마나 용이한지(the ease of adjustment)를 판단하여 공급사슬의 실제적 변화를 전망해 볼 수 있다는 것임. BCG에 따르면 자동차나 전자제품 부문은 변화의 추동력도 강하고 조정도 비교적 용이한 것으로 평가됨. 실제로 일본의 마쓰다(자동차 회사)는 부품 제조공장을 중국에서 멕시코로 이전했고, 대만의 반도체회사인 Semiconductor Manufacturing은 120억 달러의 공장을 미국 아리조나에 지을 계획을 발표했음

이러한 글로벌 공급사슬의 변화는 앞으로 더욱 확대될 것으로 전망됨. BCG는 이 같은 공급사슬 변화를 크게 세 가지 다변화로 나누어 분석함. 먼저 원자재 및 중간재 납품업체의 다변화가 이루어질 것임. 그리고 생산공장의 입지도 다변화될 것임. 이러한 조달 및 생산의 다변화는 특히 코로나19와 같은 급변상황에 공급사슬의 안정성을 확보하는데 필수적인 요소로 이해됨. 마지막으로 이러한 조달 및 생산의 다변화를 뒷받침할 물류기능의 다변화가 추진될 것으로 예측됨. 물류기능 분야에서는 해운과 항공의 조합 뿐 아니라, 서비스 제공기업의 포트폴리오 다양화도 동시에 추진될 것임

I 해운에 대한 시사점

우리 해운기업은 아직은 종합물류기능을 수행하지 못하는 것으로 이해되며 위와 같은 공급사슬 변화에 따른 직접적인 대응은 우선 포워더를 포함한 물류기업에 의해 이루어질 것으로 예상됨. 그러나 해운기업 또한 이 같은 공급사슬 변화에 선제적인 전략을 추진할 필요가 있음. 최근의 공급사슬 변화의 핵심 요인에는 안정적인 공급사슬 관리라는 목표가 자리잡고 있음. 따라서 해상운송구간에서 정시성과 안정적 운송이라는 서비스 품질제고에 만전을 기해야 할 것임. 아울러 이러한 고품질 서비스가 경쟁 선사 대비 높지 않은 운임으로 제공되어야 함. 따라서 지속적인 원가 절감 노력을 경주할 필요가 있음

2. 주간 뉴스



■ 베이루트항 폭발로 컨테이너 서비스 조정

- 레바논의 최대 컨테이너 터미널인 베이루트항 폭발사고로 인해 일시적으로 컨테이너 서비스가 조정될 예정임
 - 폭발당시 CMA CGM 선박인 'CMA CGM Lyr'는 동항에 정박하고 있었으나 폭발지점과 1.5km 떨어져있어서 직접적인 피해는 입지 않음
 - 하지만 CMA CGM의 Merit Shipping 근무인원 중 2명이 중상을 당했으며 1명은 실종됨. 이외 에도 Maersk, 하파로이드 등도 피해를 입은 것으로 나타남. 특히 하파로이드는 일부 화물이 폭발로 멸실됨
 - 이번 폭발로 인해 베이루트항이 아닌 다른 항에서 컨테이너 화물을 처리할 예정임. MSC는 레바논 Gioia Tauro, Tekirdag 등에서 컨테이너 화물을 이전처리할 계획이며 하파로이드는 이집트 Damietta 항에서 처리할 계획임
 - 지난해 베이루트항은 120만TEU를 처리한 레바논 최대 컨테이너항으로 대체항만으로 트리폴리항만이 거론되고 있으나 연간처리능력이 40만TEU에 불과하여 현재 거론되는 가장 유력한 대체항만은 시리아에 위치한 Lattakia항임
 - 컨테이너 터미널은 폭발로 인한 손상이 거의 없으며 세관절차는 이번주부터 재개될 것으로 예상됨. 하지만 선사들은 1~2주 간 추이를 지켜본 후 서비스 재개를 결정할 것으로 예상됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133399/Beirut-explosion-hits-container-links>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

■ 머스크, 온라인 플랫폼 강화

- 머스크는 코로나19로 인해 디지털 전환이 가속화되면서 플랫폼을 잇따라 출시함
 - 코로나19로 인해 동사의 디지털 플랫폼 사용이 90% 증가한 것으로 나타남. 동사는 현재 5~6개의 디지털 플랫폼을 운영함

2. 주간 뉴스

- Maersk.com : 온라인 견적, 화물 예약확인, 배송 관리 및 추적이 가능함
- Maersk Spot : 시장 변동에도 불구하고 선적화물에 대한 가격 보증 가능
- Maersk Shipment & MyFinance mobile apps : 모바일 디지털 플랫폼
- Twill : 소형 화주를 위한 간편한 플랫폼
- 이외에도 Captain Peter, Maersk Flow가 운영중. 이와 같은 다양한 온라인 플랫폼을 운영하여 화주에 대한 접근성을 강화함
- 이러한 디지털 플랫폼을 통한 화물 확보는 경쟁선사뿐만 아니라 아마존과 같은 전자상거래기업과의 경쟁에 대비한 전략으로 풀이됨

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/maersk-unleashes-bevy-of-digital-container-shipping-portals/2-1-850038>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

I 중국 항만 당국, COVID-19로 인해 마닐라 선원교대 선박에 대한 감시(screening) 강화

- 최대 선원 공급국인 필리핀에서 COVID-19 감염자가 급증한 가운데 마닐라에서 선원 교대를 마친 선박에 대한 우려가 높아지고 있음
 - 중국 항만 당국이 입항선의 감시를 강화하고 있는 가운데 사전에 마닐라에서 선원이 교대된 건화물선에 대해 입항 허가를 내주지 않는 사례가 8월에 보고되었음
 - 중국은 엔타이항에 입항하려는 파나막스급 건화물선에 대해 양륙 허가를 내지 않았는데, 동 선박은 필리핀에서 중국으로 가던 중 일부 선원의 양성반응이 확인되었음
 - 머스크 라인 등 선사들에 따르면 "8월 들어 고객(화주)들은 마닐라에서 선원을 교대하지 말아달라"고 요구하고 있음
 - 8월 들어 필리핀에서 1일당 신규 감염자수가 5,000명을 넘는 등 감염 확대가 현저함
- 중국 항만 당국은 마닐라 기항선을 고위험선으로 지목해 경계하고 있음
 - 7월 이후 선박이 필리핀 등 선원 공급국에 직접 기항해 선원을 교대하는 경우가 늘어나고 있는데, 중국 등 주요국은 직접기항을 금지하는 방안을 검토 중에 있음
 - 원래는 선원이 항공편으로 출항 항만으로 이동해 승선하는 경우가 일반적이지만, 선원 교대가 원활하지 않자 직접 기항이라는 비상수단이 강구된 것임
 - 그리하여 마닐라에서는 건화물선, 인도에서는 컨테이너선과 유조선의 직접 기항을 통한 선원 교대가 활성화되던 중이었음
- 호주, 일본 등의 기항국 검사(PSC: Port State Control)가 자국 주요 항만에서의 선원 교대를 금지시키는 것에 대한 대안으로 강구된 직접 기항이 중단 될 가능성이 있음

<https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-08-05> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

2. 주간 뉴스

COVID-19로 인한 물동량 감소로 전 세계 항만 개발 프로젝트의 취소·중단 속출

- Drewry에 따르면 COVID-19로 물동량이 감소하면서 이에 대한 영향으로 항만 개발이 취소되거나 중단되고 있음
 - 지난 10년간 전 세계 컨테이너 터미널 처리용량(boxship terminal capacity)은 전년 대비 매년 4,000만 TEU 이상 증가했는데, 올해는 2,500만 TEU에 그칠 것으로 추정됨
 - 2020년 이후 전 세계 항만 처리용량은 연평균 3.5% 추이로 성장해 2019년 전 세계 항만 처리용량 8억 1백만 TEU에서 2024년 9억 5천만 TEU에 도달할 것으로 전망됨
 - Drewry에 따르면 전 세계 항만 기항횟수는 다행히 회복 기조를 보이고 있는데, 전 세계 항만 기항횟수는 2020년 3월 일일 평균 8,170건에서 8월 9,476건으로 증가함
- COVID-19가 완화되지 않고 확산되어 물동량이 계속적으로 둔화된다면 각국의 항만 당국은 항만 처리용량 확장 계획을 취소할 가능성이 있음
 - Drewry에 따르면 세계 경제성장의 대규모 둔화와 경제성장에 대한 불확실성 증가로 각국 건설사와 항만 당국은 계획된 프로젝트의 중단을 적극적으로 검토하고 있음
 - 2020년과 2021년 예정인 전 세계 주요 항만 처리능력 확장사업과 친수공간 건설 사업 등은 지연에 직면할 가능성이 있음
 - 특히 건설 계약과 장비 수주 입찰이 아직 진행되지 않은 초기 계획 단계에 있는 프로젝트의 경우 취소 또는 중단 가능성이 높음
- Drewry는 EU와 미국 등과 관련된 LNG 생산기지 개발 프로젝트 등이 이미 중단되거나 투자 규모가 축소되고 있다고 언급함
 - Drewry에 따르면 미국의 LNG 생산기지 개발 프로젝트 등이 취소될 경우 LNG 운반시장과 LNG 운반선 건조시장 등의 시황 둔화가 전망됨

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133390/Container-port-capacity-growth-to-contract-withdeclining-trade
e (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

COVID-19 대유행으로 물동량 감소가 불가피한 대서양 항로(마-EU)에서의 선사별 실적

- 미국과 EU 간 무역 규모는 역사적으로 꾸준한 성장을 보여 왔지만, COVID-19 대유행으로 급격한 수요 감소가 발생하면서 2020년 감소세가 불가피함
 - IHS Markit의 자회사인 Journal of Commerce에 따르면 EU로부터의 미국의 총 수입량은 지난 5월까지(2020년 1~5월) 141만 TEU로 전년 동기 대비 4.5% 감소함
 - 동 기간 미국으로부터의 EU 총 수입량은 73만 TEU로 전년 동기 대비 11.9% 감소함
 - 품목별로 살펴보면 EU가 미국으로부터 수입하는 자동차 및 자동차 부품이 큰 폭 감소했는데, 2019년 첫 5개월과 비교해 약 31,000TEU, 전년 동기 대비 40% 감소함
 - IHS Markit에 따르면 2020년 EU로부터의 미국 수입은 265만 TEU로 전년 대비 17.2% 감소, EU로의 미국 수출은 168만 TEU, 전년 대비 17.4% 감소로 전망됨

2. 주간 뉴스

- 대서양 항로에서 선사들의 공격적인 선박 감축이 있었으며, EU발 미국착 Top 10 선사의 물동량 점유율은 '20년 1~5월 기준 79.2%이며, 이는 전년 동기 76.4% 보다 증가한 것임
 - Sea-Intelligence에 따르면 2020년 2분기에만 '컨' 선박량은 북유럽-북미동안 12%, 지중해-북미동안 14%, EU-북미서안 항로에서 4%의 용량이 각각 추가 제거되었음
 - EU발 미국착 물동량 기준 상위 10개 선사 중 Top 3 선사 점유율은 1위가 스위스 MSC 23.1%, 2위 독일 하팍로이드 16.9%, 3위 덴마크 머스크라인 10.0%의 순임
 - 미국발 EU착 물동량 기준 상위 10개 선사 중 Top 3 선사 점유율은 1위가 독일 하팍로이드 25.3%, 2위 스위스 MSC 19.6%, 3위 덴마크 머스크라인 11.2%의 순임
 - 대서양 항로에 배선하는 선사들은 감선·감편을 수행하고 선박 공급을 줄여 동 항로에서의 운임 하락 회피를 시도하고 있는데, 물동량 감소는 불가피한 것으로 보임

[joc.com/maritime-news/container-lines/top-trans-atlantic-carriers-grow-eastbound-share-despite-demanddestruction_20200803.html](https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/top-trans-atlantic-carriers-grow-eastbound-share-despite-demanddestruction_20200803.html) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

<대서양 항로 선사별 실적: EU발 미국착>

순위	선사명	물동량 비중 (%)	2020년 1~5월 물동량 실적 (TEU)
1	MSC	23.1%	325,590
2	Hapag-Lloyd	16.9%	237,694
3	A.P. Møller - Maersk	10.0%	140,898
4	CMA CGM/APL	8.1%	113,850
5	Ocean Network Express	6.0%	84,754
6	Cosco Shipping/OOCL	5.8%	81,453
7	ACL/Grimaldi Group	2.6%	36,009
8	Independent Container Line	2.4%	33,117
9	Zim Integrated Shipping Services	2.3%	32,750
10	Evergreen Line	2.1%	28,951

자료: Sea-Intelligence

<대서양 항로 선사별 실적: 미국발 EU착>

순위	선사명	물동량 비중 (%)	2020년 1~5월 물동량 실적 (TEU)
1	Hapag-LloydMSC	25.3%	184,422
2	MSC	19.6%	143,076
3	A.P. Møller - Maersk	11.2%	81,786
4	Ocean Network Express	9.9%	72,383
5	Cosco Shipping/OOCL	9.2%	66,804
6	CMA CGM/APL	8.4%	61,164
7	Zim Integrated Shipping Services	4.2%	30,576
8	Evergreen Line	3.3%	24,007
9	ACL/Grimaldi Group	3.2%	23,013
10	Independent Container Line	3.0%	21,986

자료: Sea-Intelligence

2. 주간 뉴스

I 레바논 베이루트(Beirut) 항만 폭발 영향 및 COVID-19를 배경으로 하는 화주들의 불안 폭주

- 레바논 수도 베이루트의 베이루트 항만에서 발생한 대규모 폭발이 해운에 미치는 영향은 적을 것으로 분석되고 있음
 - 베이루트 항만은 연간 컨테이너 처리량 150만 TEU 규모이며, 컨테이너 화물 이외에 이번 폭발의 원인인 액체화물이나 곡물 등을 처리해 온 항만임
 - 레바논 무역 대부분은 항만 수출입에 의존하고 있는데, 베이루트항 다음으로 규모가 큰 트리폴리 항은 베이루트항 처리용량의 절반에도 못 미쳐 무역에 애로 발생 우려가 있음
 - 다만 레바논 항만이 주요 기간 항로인 아시아-EU나 아시아-북미항로에 포함되어 있지 않아 세계 해상무역에 미치는 영향은 적을 것으로 추정됨
- 8월 상해컨테이너화물지수가 북미항로에서 역사상 최고치를 기록하는 등 COVID-19를 계기로 선사들은 경쟁이 그들에게 아무런 도움이 되지 않았다는 것을 깨닫고 있음
 - 일본 ONE(Ocean Network Express)은 운임 강세, 낮은 연료유 가격으로 물동량 감소를 상쇄시키며, 2018년 4월 설립 이후 분기별 최고 실적을 기록할 것으로 전망됨
 - 중국 COSCO SHIPPING은 2020년 2분기 실적 공표 시 운임 효과가 반영된 개선된 실적을 공표할 예정이라고 밝혔음
 - 포스트 코로나(post corona) 시대에서 선사는 선대 확충 경쟁을 중단하고 가격 주도(price leader) 선사가 제시하는 운임을 추종하는 추종자(follower)가 될 수 있음
 - 시장점유율 확대를 위해 추종자가 운임을 낮출 경우 가격 주도 선사도 운임을 낮출 것이며, 이 경우 모든 선사가 손실을 보므로 최선책은 현행 운임을 유지하는 것이 됨
- 한편 COVID-19라는 전 세계적인 위기 상황에서 선사가 고객인 화주를 희생시키면서 수익성 제고를 도모하는 모습에 대해 일부 비판이 제기되고 있음
 - 중국에 본사를 둔 한 대형 화주는 해운선사들이 위기로부터 이익을 챙기고 있다고 비난함
 - 운송 단가 상승을 제품가격 인상으로 상쇄하려고 한다면, 운임 인상이 소비자제로 전가될 수 있음

lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133428/Weekly-briefing-Beirut-blast-to-impact-containers-drybulk-sentiment-rises (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 유력	혼조세
시계열 모형	상승 기대	상승 유력	혼조세

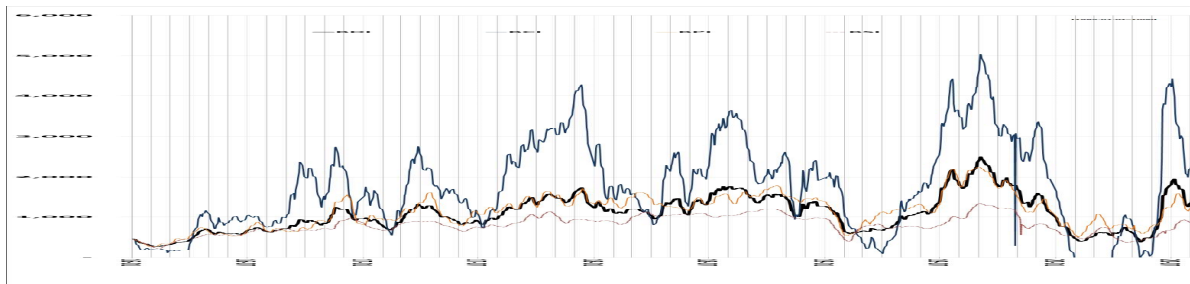
주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%~90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외
 2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(08.07)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,465	(150)	393	1,956	850	595	2,518	1,355
	케이프(5TC)8	20,093	(2,517)	1,992	33,760	10,169	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	11,332	(2,061)	3,345	13,040	6,840	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	9,370	(-397)	4,208	10,250	6,619	4,837	15,233	9,925
	핸디(6TC)	6,497	(-54)	2,142	6,573	4,315	4,198	10,067	7,188
	케이프	17,750	(1,000)	10,125	19,750	14,344	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	13,250	(725)	9,625	13,250	11,389	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,063	(125)	8,250	10,188	9,515	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,375	(-)	8,000	9,625	8,961	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(08.07)							
		2020년 7월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	21,391	(-562)	19,146	(-583)	13,615	(-231)	13,150	(-88)
	파나마스(4TC)	13,244	(606)	12,467	(123)	9,856	(70)	9,144	(28)
	수프라막스(10TC)	11,364	(568)	10,629	(355)	9,196	(46)	8,932	(43)
	핸디(6TC)	6,588	(63)	6,492	(29)	6,600	(-)	6,519	(-)

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

■ 견고한 수요 증가를 바탕으로 파나막스선 운임 급등

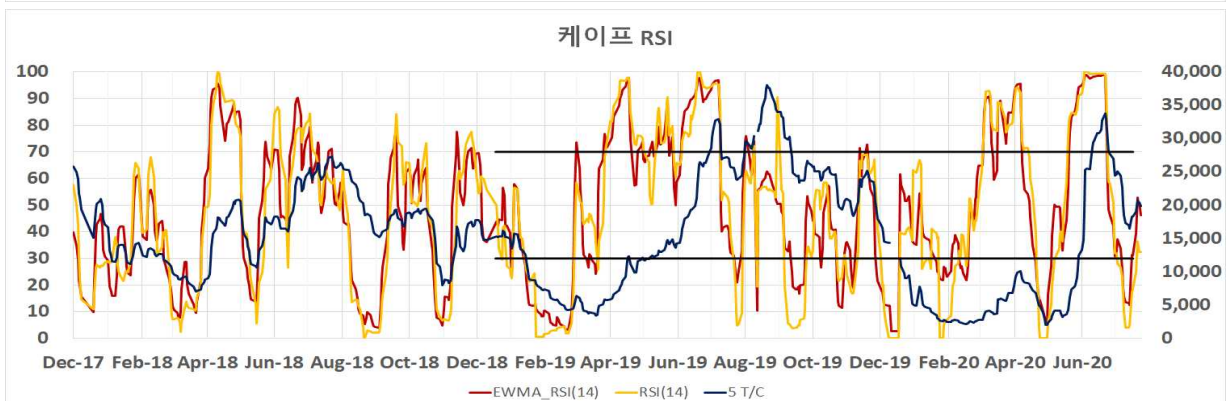
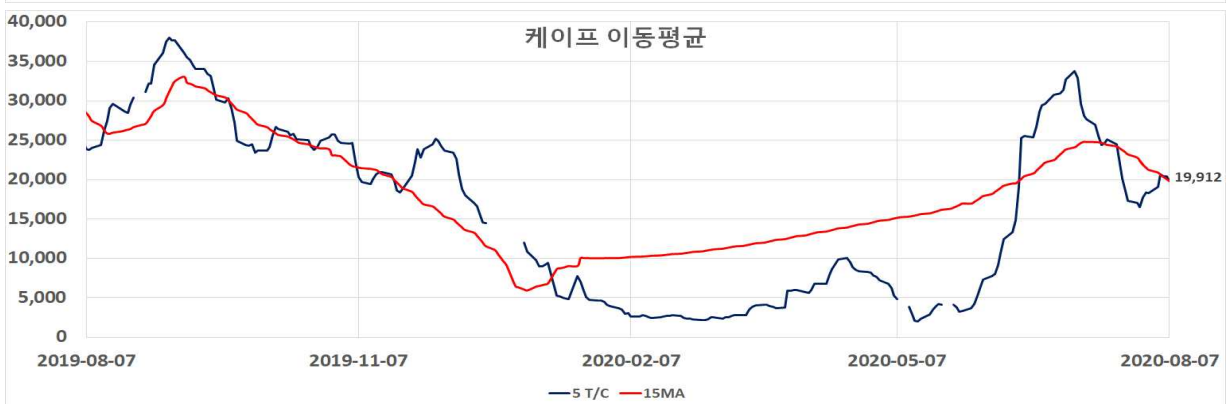
케이프선 주간평균운임은 전주대비 14.3% 상승한 20,093달러/일을 기록함. 1일 스팟운임을 살펴보면 7월말에 반등에 성공한 후, 꾸준한 상승세를 보였던 케이프선 스팟운임이 지난 주에는 횡보하는 모습을 보였으나, 주간평균 BEP 수준을 기록함. 운임의 상승을 제한한 원인은 악천후로 인한 중국 내 선박의 입출항 지연과 브라질 수역에서 선박 공급이 수요를 상회하는 과잉 상태가 되었기 때문임. 한편, 7월 달 중국의 철광석 수입량이 전월대비 11% 증가한 1억 1,264만 톤으로 집계됨. 5월에 8,703만 톤으로 최저점을 찍은 후 중국의 철광석 수입량이 꾸준히 증가하고 있음. 또한 중국의 7월 평균 항만재고량은 1억 1,092만 톤으로 전년 동기대비 4% 줄어듦. 파나막스선 주간평균운임은 11,332달러/일로 전주대비 22.2% 상승함. 한 주 내내 1일 스팟운임이 연일 상승함. 양대 수역에서 성약활동이 활발히 나타나고 있음. 대서양 수역에서는 발틱해에서 수출되는 석탄량이 늘어나고 있으며, 미국 걸프만과 남미를 중심으로 곡물 물동량이 시장에 꾸준히 유입되는 등 선박에 대한 수요가 늘고 있는 반면 공급이 부족한 것으로 나타나, 운임이 강세를 보인 것으로 분석됨. 또한 태평양 수역에서는 호주에서 중국, 인도로 향하는 석탄량이 급증하면서 운임의 상승을 이끌었음. 수프라막스선 주간평균운임은 9,370달러/일로 전주대비 4.1% 하락함. 1일 스팟운임을 살펴보면, 7월 중순 이후 10,250달러/일을 찍은 후, 하락세가 이어지고 있음. 지난주에는 시장 내 곡물이 유입되면서 운임이 강보합세를 보이고 있으나, 파나막스선과의 운임 차이가 줄어들면서 수프라막스선에 대한 수요가 줄어든 것이 운임상승의 제한 원인임

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

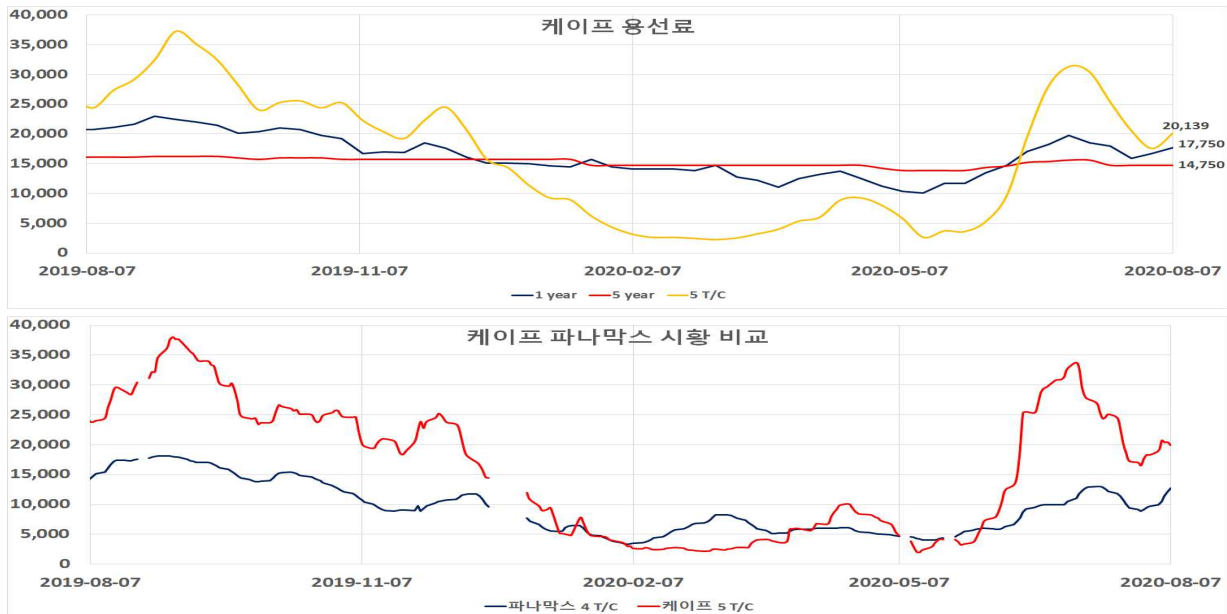
- (케이프 이동평균) 스팟운임이 이동평균선에 근접해 하락하는 모습임
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 상향돌파한 후 상승세를 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료의 상승세가 이어짐
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임 차이가 지난 주와 비슷한 수준임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



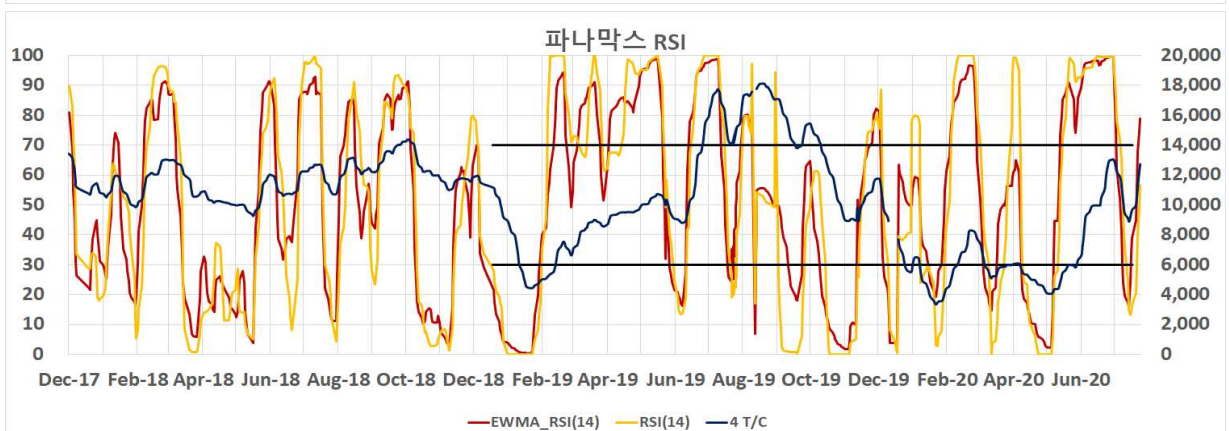
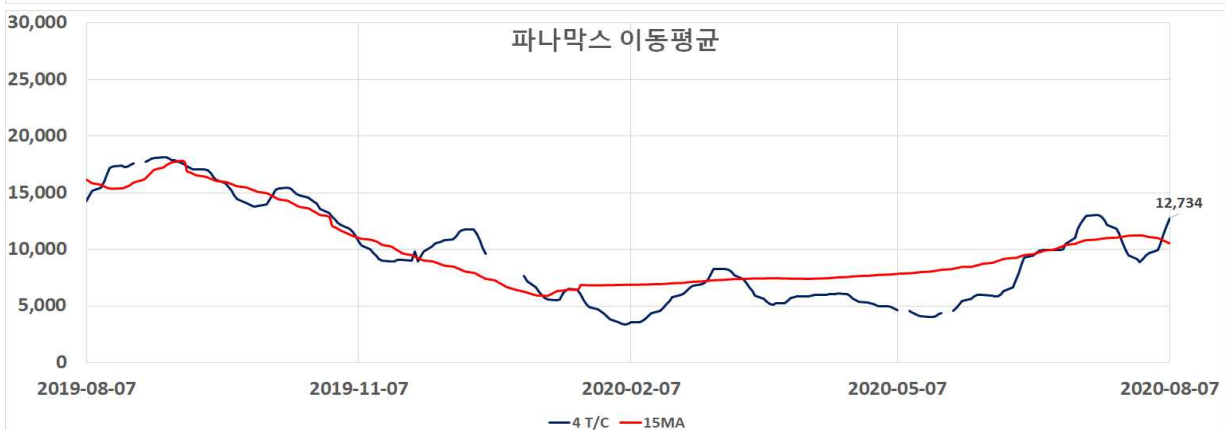
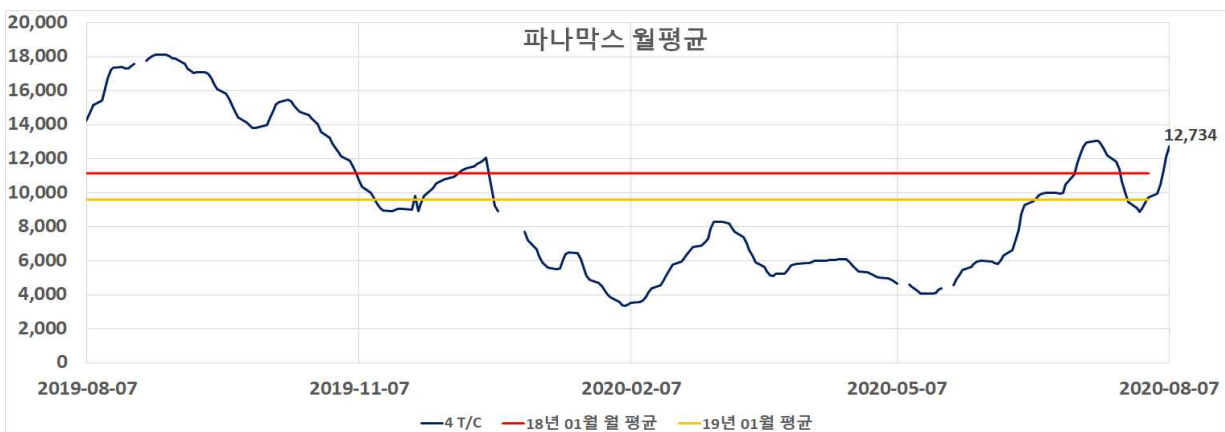
내부 사정으로 인해 이번주 인공지능기반 운임예측결과는 표로만 제공됩니다.

- * 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
건화물선 시장(현물)				
케이프	08.03	08.10	65.33	34.67
	08.04	08.11	65.06	34.94
	08.05	08.12	66.19	33.81
	08.06	08.13	67.91	32.09
	08.07	08.14	64.59	35.41
	8월 1주	8월 2주	65.82	34.18

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

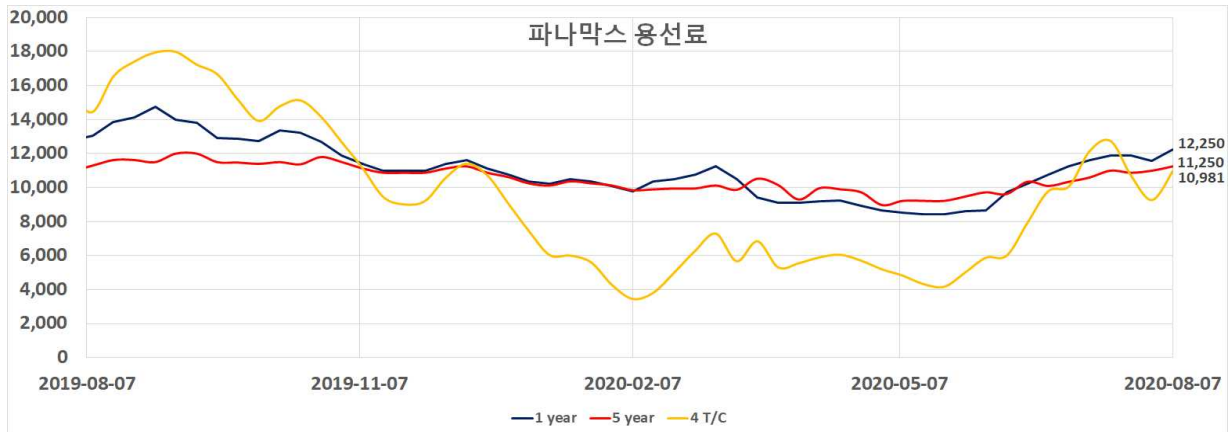
- (파나막스 이동평균) 스팟운임이 이동평균선을 상향 돌파 한 후, 상승세를 이어감
- (파나막스 RSI) RSI가 30선에 근접해 횡보 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장단기 용선료의 상승세가 두드러짐
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



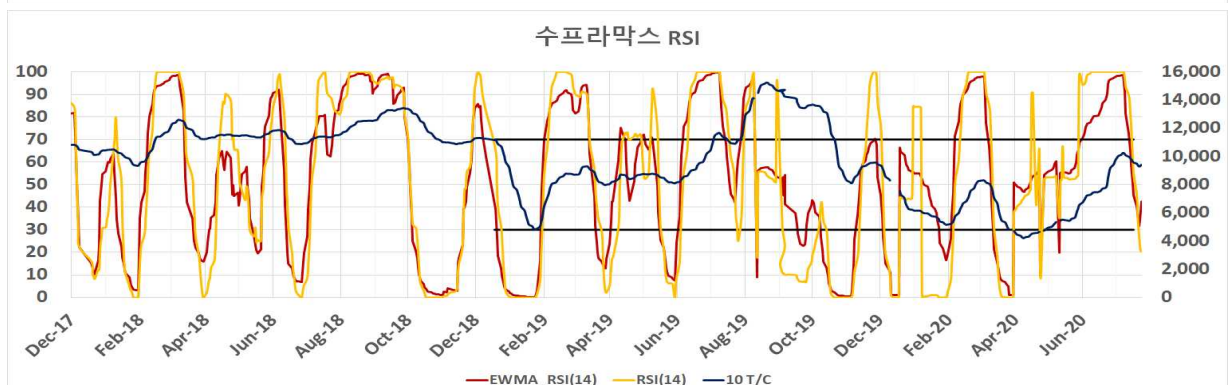
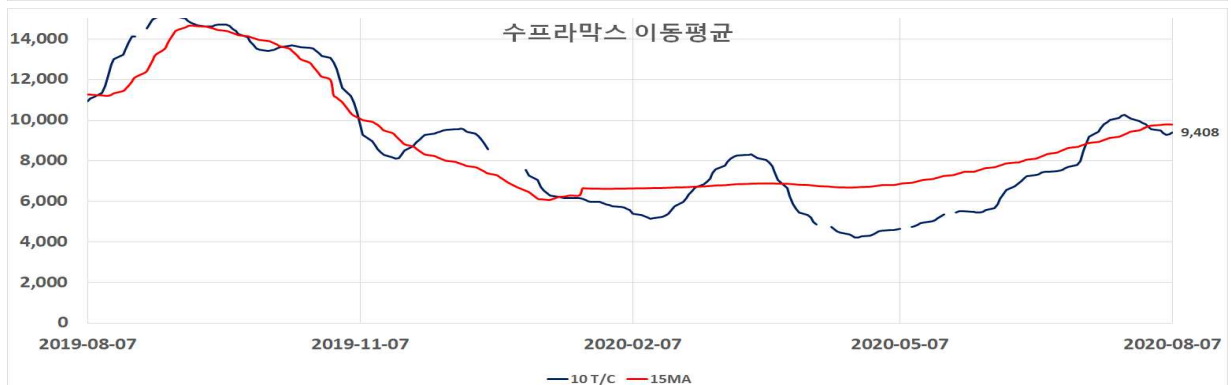
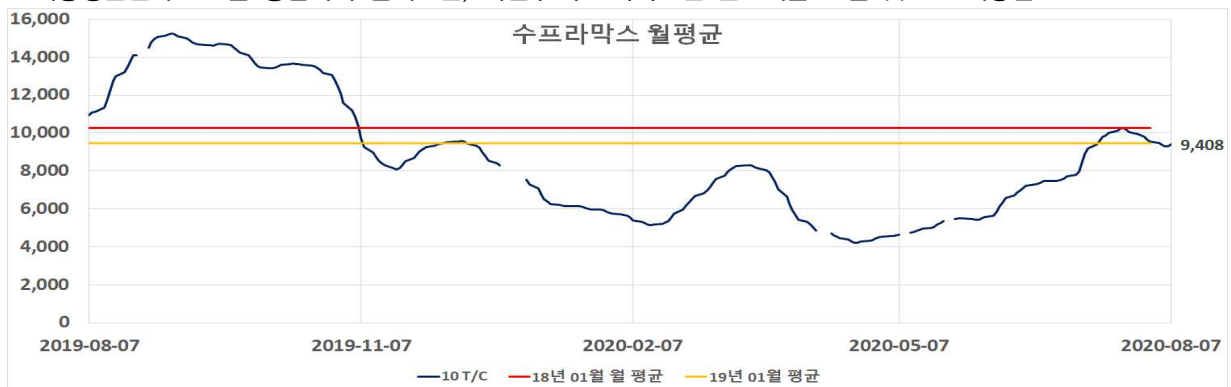
내부 사정으로 인해 이번주 인공지능기반 운임예측결과는 표로만 제공됩니다.

- * 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
건화물선 시장(현물)				
파나막스	08.03	08.10	35.93	64.07
	08.04	08.11	17.12	82.88
	08.05	08.12	7.44	92.56
	08.06	08.13	6.36	93.64
	08.07	08.14	6.78	93.22
	8월 1주	8월 2주	14.73	85.27

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

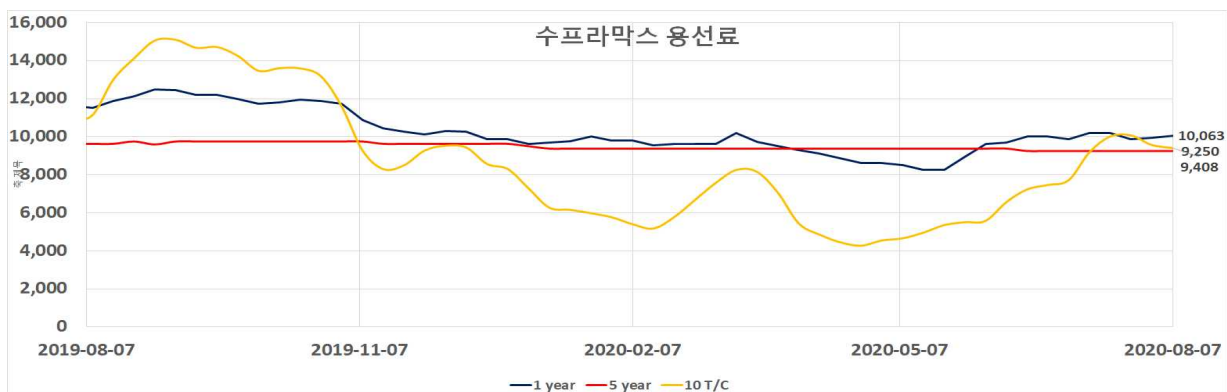
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임이 6월 중순부터 지금까지 이동평균선을 중심으로 상승과 하락을 반복 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 상회하며 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 혼조세를 보일 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 전주대비 소폭 상승한 모습을 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



내부 사정으로 인해 이번주 인공지능기반 운임예측결과는 표로만 제공됩니다.

- * 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
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	08.03	08.10	26.03	73.97
	08.04	08.11	32.41	67.59
	08.05	08.12	39.43	60.57
	08.06	08.13	57.05	42.95
	08.07	08.14	68.31	31.69
	8월 1주	8월 2주	44.64	55.36

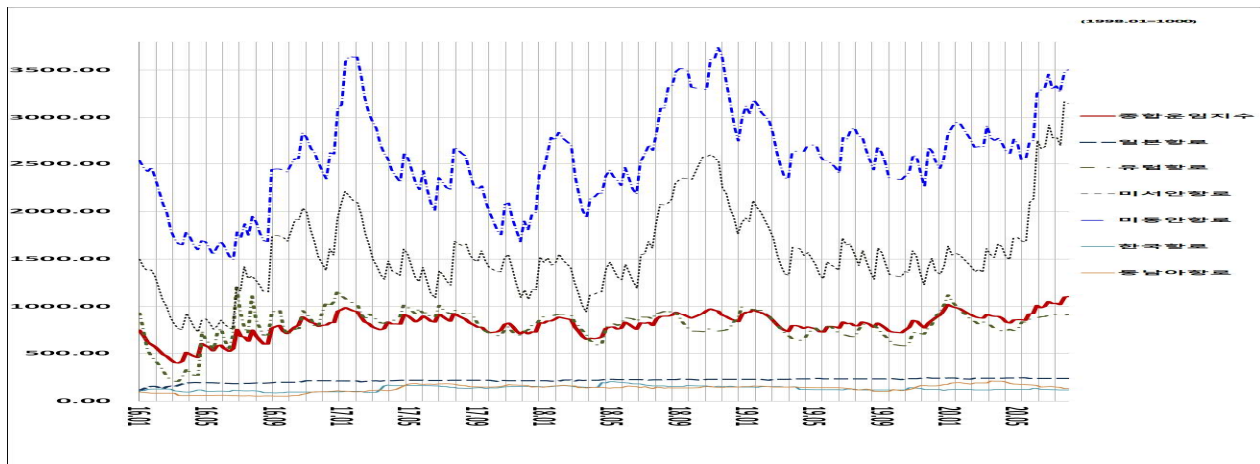
4. 컨테이너 - 주간 동향

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

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 3.92 상승한 1,107.39를 기록함

컨테이너 운임지수는 전주대비 소폭 상승하여 1,107.39를 기록하여 전년 동시점 822.09 대비 300 가까이 높은 수준을 기록함. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 9달러/TEU 상승한 910달러를 기록했으며 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 23달러 상승한 3,144달러/FEU를 기록함. 아시아-미 서부 운임은 전주대비 소폭 하락했지만 전년동기대비 FEU당 1,500달러 이상 높아 역대 최고 수준임. 현재 선사들의 공급축소는 아시아-지중해/중동/남미 항로를 중심으로 이루어지고 있으며 아시아-남미항로 운임은 전년대비 50% 수준에도 미치지 못하는 것으로 나타남. 사실상 아시아-북미 운임을 제외하고 대부분의 운임이 전년과 유사하거나 낮은 수준임. 특히 국적선사가 참여하는 인트라아시아항로의 공급량은 전년과 크게 차이가 없는 300만 TEU 수준으로 나타나 공급 조절이 이루어지지 않아 운임 상승 여력이 낮은 것으로 판단됨(7월 기준 아시아-유럽항로의 선대 배치량은 약 439만TEU로 전년동기 481만TEU에 비해 크게 낮은 것으로 나타남)

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

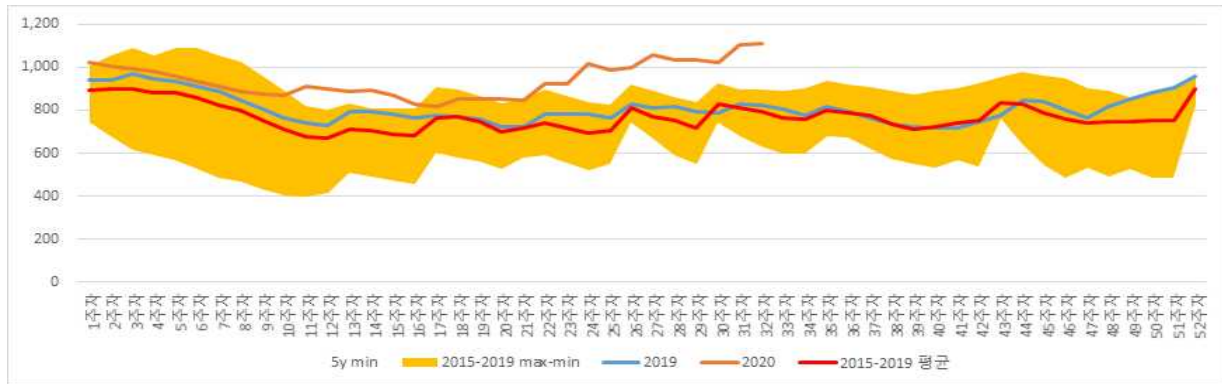


자료:상해항운교역소

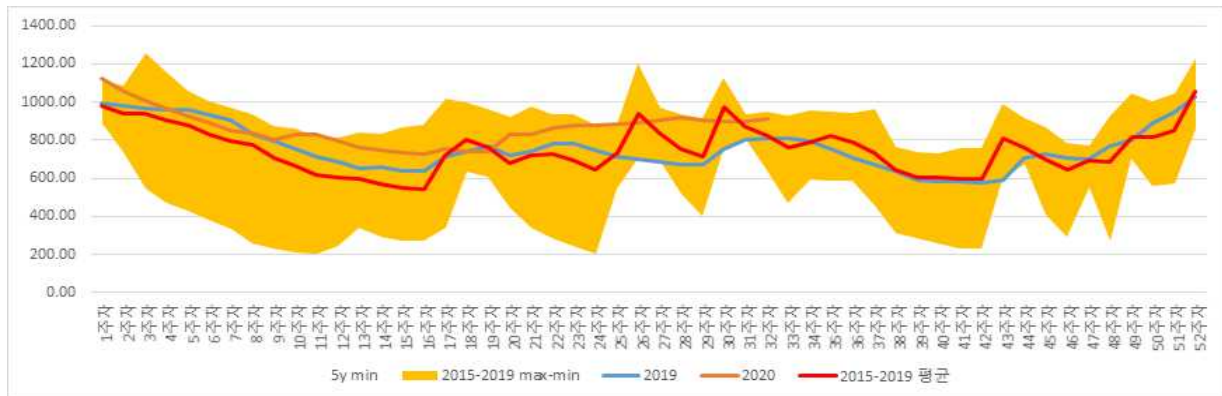
	금주 (08.07)	(전주비)	2020년			2019년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	1,107.39	(3.9)	818.16	1,107.39	942.18	715.97	968.07	810.92
	유럽항로(\$/TEU)	910	(9.0)	725.0	1,124	860.17	580.0	1,027	759.66
	미서안항로(\$/FEU)	3,144	(-23.0)	1,361	3,167	1,983.17	1,229	2,114	1,525.32
	미동안항로(\$/FEU)	3,504	(9.0)	2,542	3,504	2,929.10	2,256	3,187	2,633.67
	한국항로(\$/TEU)	117	(-)	116.0	134.0	120.27	112.0	153.0	128.37
	일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	239.70	219.0	244.0	233.38
	동남아항로(\$/TEU)	134	(3.0)	131.0	211.0	176.07	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-100)	497.0	773.0	637	591.0	807.0	709.0	

4. 컨테이너 기술적 분석

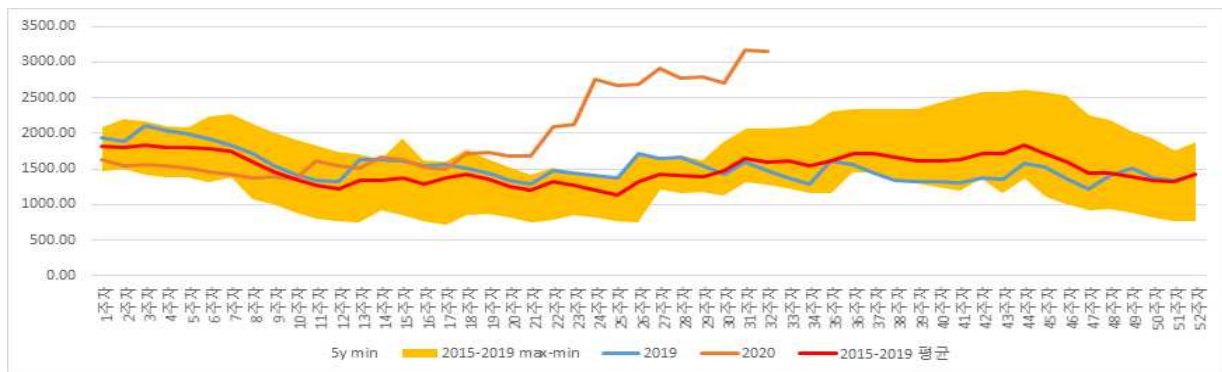
- SCFI 지수는 8월 말까지 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 계절적으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 보합 또는 상승 구간이나 예상보다 높은 운임수준으로 인해 하락 가능성도 상존함



* 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 추정이 가능함

5. 탱커 - 주간 동향

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

18월 둘째 주 원유선 사항, 하락 추세 지속

금주 대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) WS은 33.9로 전주(35.6) 대비 1.7p(4.8%) 하락함

원유선 고시황이 6월 중순에 종료된 이후에 계속적으로 시황이 하락하고 있는데, 하반기에 운임이 급등하거나 폭락할 수 있다는 양 견해로 나뉘고 있음. COVID-19로 인한 주요국의 경제활동 봉쇄(lock-down) 가능성은 백신이 널리 보급될 때까지는 또 다른 원유 수요 충격을 배제할 수 없음을 시사함. COVID-19 대유행 이외에도 11월 미국의 대통령 선거, 그리고 이란, 베네수엘라, 중국과 미국 사이에 외교적 갈등 등 이처럼 다양한 불확실성이 상존함. 원유선의 3~4월 스팟운임은 기록적으로 치솟았으나 이후 COVID-19 여파로 원유 소비의 3분의 1 이상이 감소하면서 스팟운임은 2020년 최저치 수준까지 하락한 바 있음

중동산 원유 출하량은 2분기(4~6월) 동안 2020년 1분기 대비 일일 400만 배럴 정도 감소하였는데, 이는 매월 VLCC 척수가 60척 줄어든 것과 동일한 규모임. 한편 원유 재고 감소를 통해 부유식 저장소가 상쇄되고 용선시장에 원유선 공급이 이루어지면 2020년 하반기에 원유선 스팟운임은 추가 하락할 수 있음. 다만 유가가 상승하면서 부유식 저장에 대한 인센티브가 줄어들고 있음에도 불구하고, 8월 들어서도 원유 부유식 저장소는 기록적인 수준을 유지하고 있음. Lloyd's List에 따르면 8월 6일 기준 원유와 석유제품에 대한 부유식 저장 규모는 약 3억 배럴을 상회하며, 이는 부유식 저장 규모가 COVID-19가 시작되기 직전인 1월 말 대비 167% 높은 것임. 차익거래(arbitrage)를 수행하고자 하여 VLCC를 부유식 저장소로 사용하는 용선자들이 VLCC 스팟운임 하락을 방지하고 있음

VLCC 스팟 용선 시황이 침체돼 있음. 중동-극동 항로의 스팟운임은 일일 약 1만 9,000달러로, 7월 하순 이후 채산 수준(일일 약 3만 달러)에 도달하지 못하는 상황이 이어지고 있음. 주요 산유국들이 참여하는 석유수출국기구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries +)의 공조 감산은 5~7월에 비해 8월 다소 완화됐지만, 중동산 물량은 VLCC 이외의 다른 선형과 기간용선에도 배정돼 스팟 용선선박 물량은 한정된 것으로 보임

8월 4일자 불틱거래소의 리포트에 따르면 중동-극동 성약은 찾아볼 수 없음. 불틱거래소는 중동-극동 성약이 있었다면 월드스케일(WS: World Scale) 33, 용선료 환산 시 일일 1만 9,000달러 정도를 기록했을 것이라고 추정함. 현재 VLCC 스팟 용선 시장은 8월 중순 이후에 운항하는 상담이 중심이 됨. 8월 들어 OPEC+의 협조 감산 규모가 7월말까지의 일일 970만 배럴에서 일일 770만 배럴로 완화되었지만, 화물이 적어 시장이 한산하고 8월 초 운항 물량은 거의 없음

불틱거래소는 실질적으로 일일 200만 배럴 증산이 된 것과 마찬가지로이지만, 물량이 수에즈막스나 아프리카막스급 등 타 선형이나 기간용선 등에 배분되어 VLCC 스팟 용선은 극단적으로 적고 선복 과잉이 있다고 설명함. 8월 중순 이후 성약이 없어 중동 해역에 계선되는 VLCC는 약 130척에 달할 것으로 추정되며, 이는 당분간 원유선 시황이 고전을 면치 못할 가능성이 있음을 시사함

물량이 적은 가운데 COVID-19 재확산 시 원유 소비 감소로 수급 균형이 느슨해져 시황이 한층 더 둔화 될 수 있음. 8월 중동발 성약은 현 시점까지 50여 건의 예약이 있음. 불틱거래소는 성약 추세 분석 시 8월의 성약 총 건수가 6월의 87건, 7월의 79건을 밑돌 가능성이 있다고 전망함

8월 둘째주 제품선 사항, 소폭 하락

금주 MR(Medium Range) WS은 89.1로 전주(93.7) 대비 4.6p(4.9%) 하락

석유제품 소비 감소로 정유업체들의 수출 물량이 줄면서 정유업체들은 잉여 석유제품을 육상의 저장소에 보관해 왔음. 7월까지만 해도 석유제품 육상 저장소 용량이 포화가 되어 잉여 석유제품을 부유식 제품선에 저장하는 것이 비일비재하였음. 그런데 7월 중순 이후 EU 등에서 석유제품 소비가 늘어나면서 육상 저장소에 저장된 석유제품의 출하가 발생함과 동시에 부유식 제품선에 저장되어 있던 석유제품이 육상 저장소로 이동하고 제품선이 용선시장에 복귀하는 것이 늘어나고 있음. 석유제품 운송수요가 늘어났지만 동시에 용선시장에 선박 공급량이 늘어나면서 7월 이후 제품선 사항은 등락을 반복하면서 보합세를 나타냄

2020년 하반기에 제품선 운임을 뒷받침 할 수 있는 긍정적인 요인이 있음. 베네수엘라와 이란에 대한 제재로 지난 18개월 동안 원유 수출시장에서 일일 400만 배럴이 제거되었으며, 리비아는 내전 발발로 모든 항만을 폐쇄 해 1월 이후 일일 100만 배럴이 추가로 제거된 바 있음. 그런데 제재 해제 시 원유가 시장에 과잉 출하되고 정제된 석유제품 양도 늘어나게 될 텐데, 증가하는 석유제품 재고로 석유제품에 대한 부유식 저장소 수요가 다시 증가할 수 있음. 이는 용선시장으로 복귀하는 제품선이 다시 부유식 저장소에 투입되도록 하여 수급을 긴축시키고 시장 상승에 긍정적인 영향을 줄 수 있음. 특히 미국 대선에서 도널드 트럼프의 재선이 되지 않을 경우 새로운 정부에서는 친중동 외교정책이 예상되고 있어 제재 해제를 통한 제품선 사항 상승 시나리오가 실현 될 가능성이 있음

한편 COVID-19의 확산으로 세계 주요국 경제활동이 겨울 동안 다시 봉쇄될 가능성이 있지만, 일반적으로 제품선 수요는 4분기에 계절적으로 가장 강하다는 의견이 지배적임. 미국의 정유 공장 가동률은 원유 생산 가동률과 마찬가지로 5월에 바닥을 치고 계속적으로 증가하고 있는데, 이러한 추세가 동계까지 이어진다면 제품선의 운임 상승이 기대됨. 미국 걸프만 인근에 소재한 정유업체들의 공장 가동률이 증가하고 있으며, 현재 운송 연료, 특히 자동차용 가솔린에 대한 수요가 증가함에 따라 공장 가동률은 6월 72.0%에서 8월 81.4%로 증가하였음. 미국발 석유제품에 대한 주요 구매국인 멕시코와 브라질의 수요는 빠르게 회복되고 있지 않지만, 미국의 석유제품 매출 실적은 미국 내수 수요 진작을 통해 8월 들어 5월 초 이후 가장 높은 수치를 기록함. 국제에너지기구(IEA: International Energy Agency)에 따르면 미국산 석유제품에 대한 내수 수요가 7월 이후 증가하고 있음. 다만 8월 기준 미국 국내 휘발유 수요는 일일 600만 배럴로 COVID-19 발생 이전의 일일 850만 배럴 대비 아직 낮은 수준임. IEA는 7월 이후 석유제품 소비가 늘어나면서 부유식 제품선 규모가 줄어들고 있지만 아직까지 석유제품 부유식 저장소 규모는 역사적인 수준에 근접해 있다고 지적함. IEA는 석유제품 가격이 상승하면 차익거래를 위해 부유식 저장소에 있던 석유제품이 시장에 풀릴 수 있다고 전망하고 있는데, 이 경우 제품선 용선시장에 선박공급이 늘어나면서 시장에 부정적 영향이 발생할 수 있음

유럽에서의 공장 가동률은 역내 석유제품 소비가 서서히 회복되고 있음에도 불구하고, 8월 기준 72%로 37년 만에 가장 낮은 수치를 기록함. IEA에 따르면 EU 정유소들에서 생산되는 석유제품 품종은 제트연료 약 48%, 디젤 약 34% 그리고 휘발유 약 18% 등으로 구성되어 있음

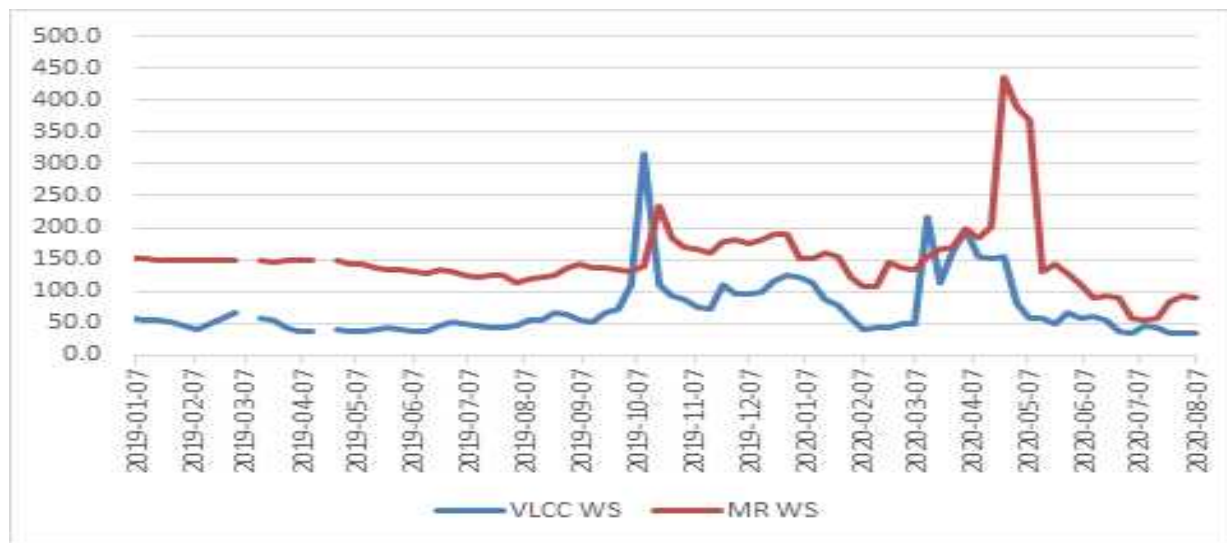
제품선 스팟운임은 변동성이 높음. 장래 제품선 스팟운임은 사우디아라비아, 러시아, 중국, 미국 등의 변덕스러운 외교정책과 이외 무엇보다 COVID-19의 확산과 둔화 속도에 의해 결정될 것임

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



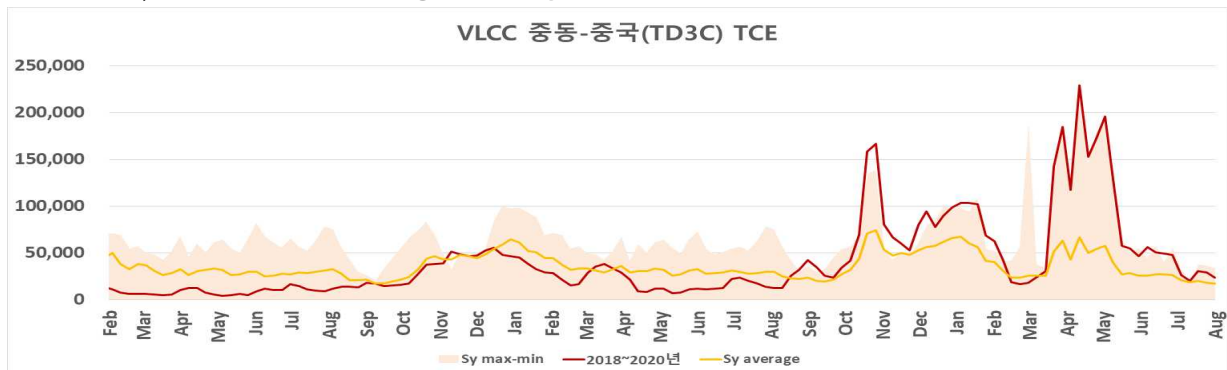
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.07)							
Average Earnings	TD3C	17,811	(-1,684)	14,755	250,354	72,646	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	8,962	(329)	2,664	79,699	20,719	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	36,000	(-)	30,000	80,000	47,273	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	13,000	(-)	13,000	20,000	15,333	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	33.9	(-1.7)	33.9	217.5	80.8	36.0	315.0	66.6
	MR	89.1	(-4.6)	55.5	437.2	151.9	114.2	235.0	148.0

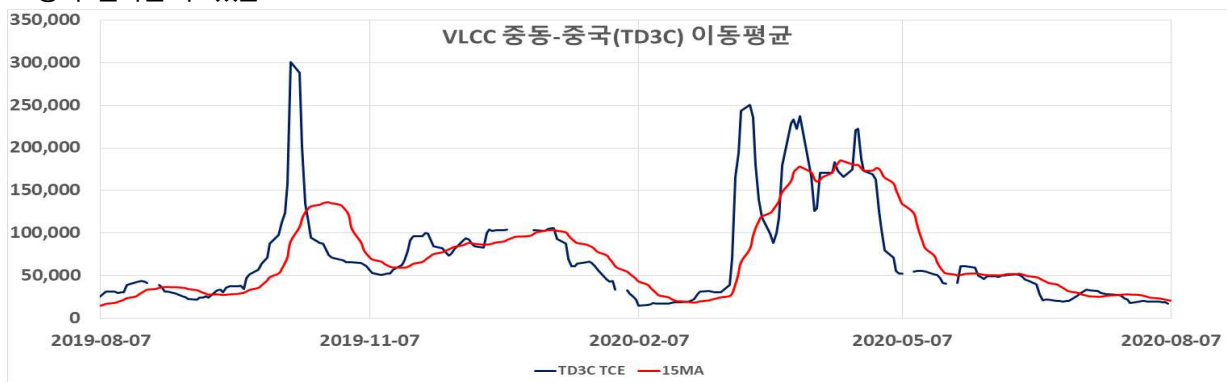
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

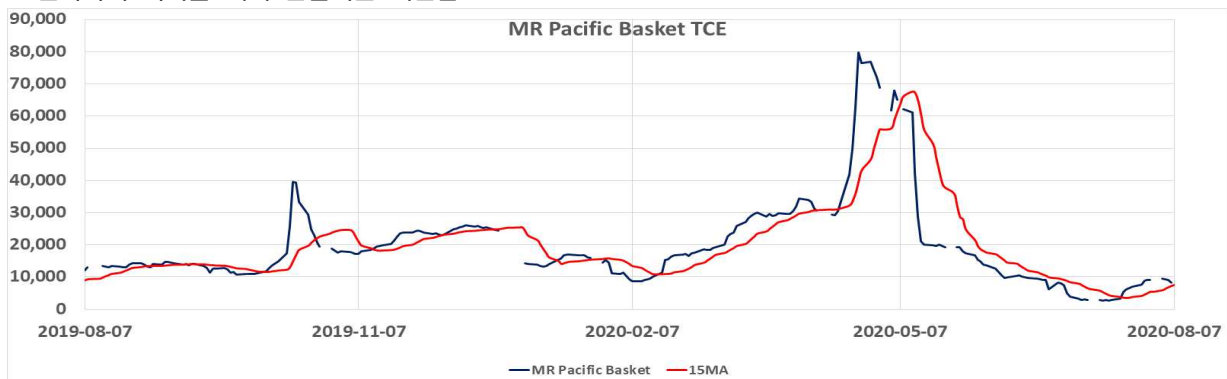
- 운임 추세선(붉은색)은 석별형(Evening Star) 패턴을 보이는데, 8월초 일시적 양선 형성 이후 하락하면서 매수세 약화를 보였고 지난주에는 긴 음선을 보이며 강한 매도세가 있음을 보여줌. 음선은 매도신호로 간주될 수 있으며, 수요 미흡으로 인한 전형적인 약세장을 시사함



- 장단기 수익 추세선이 더 이상 고가를 만들지 못하고 교차점을 일치시킬 때 나타나는 하락 집게형(Tweezer Down) 패턴으로, 이 경우도 위 그림자인 15일 이동평균선(붉은색)이 낮은 수준에서 길면 길수록 훨씬 약세장이 길어질 수 있음



- 추세선은 최근 1~3개월의 기간 동안 3산형 형태를 보이고 있는데, 이는 매수세가 유입되면서 등락이 반복되지만 더 이상 상승하지 못하는 것을 의미함. 3산형은 소비가 지극히 낮은 상황에서 공급 조정만으로 시황이 변화하기 어려울 때에 관찰되는 패턴임



6. 중고선 시장

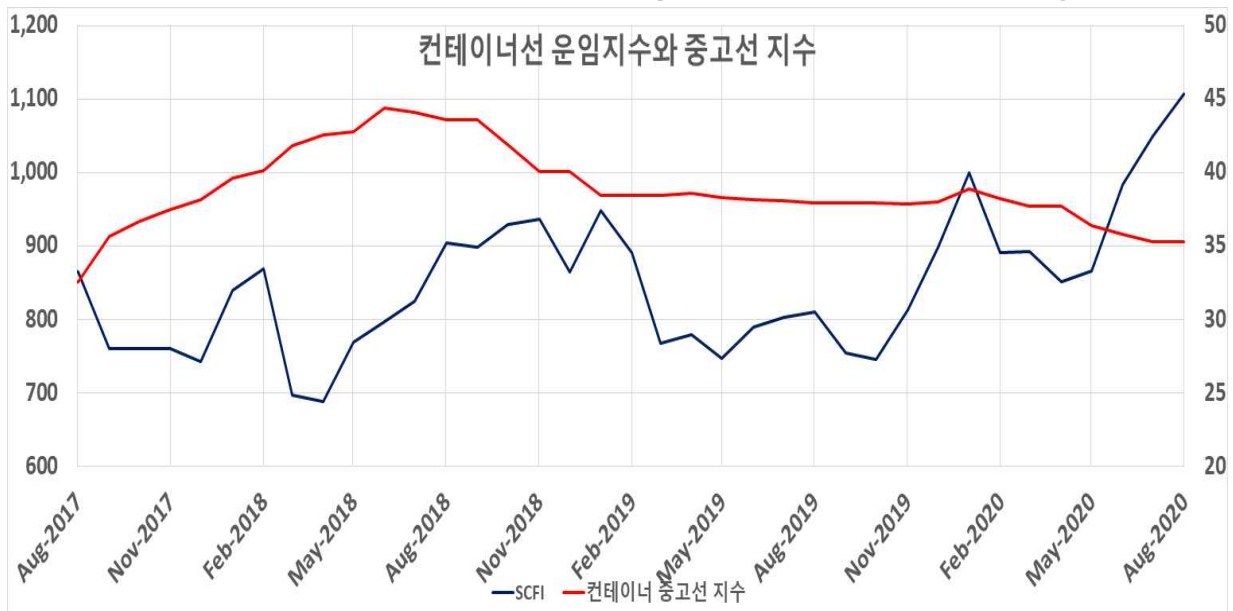
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 8월 7일 BDI는 1,501로 7월 31일(1,350) 대비 151p(11.1%) 증가. 7월 31일 건화물선 중고선 지수는 20.85로 7주 동안 변동이 없음. BDI는 1주 만에 반등했음(52주 최고가는 2,000 수준임)



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 8월 SCFI 평균은 1,107.39로 전주 대비 70.8p(6.8%) 증가. 7월 평균(1,049.96) 대비 57.43p(5.4%) 높음. 2019년 8월의 SCFI는 810.22였음. 8월 컨테이너 중고선 지수는 35.27로 7월 대비 변동이 없음



2020년 8월(8월 1일~7일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

- 8월 들어 컨테이너선의 중고선 거래가 활발함. 6~7월 컨테이너선 중고선 거래는 전무한 수준이었으며, 활발한 중고선 거래는 상황이 회복되고 있음을 시사하는 것임

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Tanker	Advantage Sky	2010	156,644	DWT	2020-08-07	25.50	Advantage Tankers	Turkish interests
Bulk	Giovanni Corrado	2020	81,994	DWT	2020-08-07	30.50	Gestion Maritime	Chinese interests
Tanker	Otowan	2005	302,477	DWT	2020-08-07	27.00	Mitsui OSK Lines	Greek interests
Offshore	Britoil 51	2003	6,600	HP	2020-08-06		Britoil Offshore	Indian interests
Offshore	Posh Kittiwake	2011	3,300	DWT	2020-08-06		POSH	Undisclosed interests
Offshore	Grand Slam*	2007	2,129	DWT	2020-08-06		GulfMark Americas	Undisclosed interests
Offshore	Jermaine Gibson*	2008	2,129	DWT	2020-08-06		GulfMark Americas	Undisclosed interests
Bulk	Faye	2010	76,619	DWT	2020-08-05	12.80	Soloi Inc.	Greek interests
Bulk	Glorious Kamagari	2013	38,182	DWT	2020-08-05	12.80	Sugahara Kisen	Undisclosed interests
Container	Port Adelaide	2007	2,553	TEU	2020-08-05	6.00	Osaka Asahi Kaiun	Undisclosed interests
Bulk	Western Confidence	2009	28,467	DWT	2020-08-05	5.90	Hellas Marine Serv.	Turkish interests
Pass.	Zhou Hai Jing 6	1990	150	Passengers	2020-08-05		Zhoushan Haijing	Chinese interests
Pass.	Zhou Hai Jing 8	1998	69	Passengers	2020-08-05		Zhoushan Haijing	Chinese interests
Bulk	Xing Huan Hai*	2017	81,361	DWT	2020-08-05	26.00	Fortune Ocean Shpg	Clients of Xiamen ITG
Bulk	Xing Le Hai*	2017	81,361	DWT	2020-08-05	26.00	Fortune Ocean Shpg	Clients of Xiamen ITG
Container	Paris Express*	2011	12,552	TEU	2020-08-05	146.00	Peter Dohle	Canadian interests
Container	Madrid Express*	2010	12,552	TEU	2020-08-05		Peter Dohle	Canadian interests
Container	FSL Eminence*	2008	4,252	TEU	2020-08-05		First Ship Lease	Undisclosed interests
Container	FSL Elixir*	2008	4,252	TEU	2020-08-05		First Ship Lease	Undisclosed interests
Container	YM Enhancer*	2008	4,250	TEU	2020-08-05		First Ship Lease	Undisclosed interests

7. 주요 해운지표 (2020.08.07)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.07)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	69.0	(-)	69	67.0	77.0	73.8	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										
신조선 시장 (\$ Million)		(08.07)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.3	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	87.0	(-1)	87.0	87.0	92.0	90.5	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										
연료유 (\$/Tonne)		(08.07)								
380 CST	Rotterdam	267.3	(8.0)	267.3	124.8	303.8	231.9	245.8	443.5	348.9
	Singapore	285.8	(1.8)	285.8	157.8	388.0	257.2	306.5	511.5	402.5
	Korea	314.25	(-16.8)	314.3	196.3	426.5	310.4	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	307.5	(6.8)	307.5	181.8	436.8	284.7	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	317.8	(5.0)	317.8	179.0	585.3	329.9	493.8	548.3	518.9
	Singapore	348.5	(4.3)	348.5	219.8	726.3	382.5	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	345.5	(-4.5)	345.5	214.8	722.3	388.8	546.5	624.5	578.8
자료:Clarkson										
주요 원자재가 (\$)		(08.07)								
철광석	국제價	118.7	(8.0)	118.1	71.7	120.4	93.3	72.3	127.2	93.3
	중국産	138.8	(1.6)	138.9	108.3	139.4	120.9	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	76.9	(0.8)	77.0	63.5	77.3	70.1	72.0	83.1	77.0
	중국産	94.2	(0.1)	94.3	84.7	95.4	90.4	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	138.6	(-5.2)	139.7	133.4	204.2	165.0	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	119.4	(-2.8)	119.4	112.7	134.8	126.4	120.9	187.3	153.2
	중국産	199.9	(0.2)	200.0	190.0	219.2	205.5	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	870.3	(-27.25)	882.9	821.8	946.0	875.0	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	495.5	(-35.75)	507.4	474.0	581.5	530.9	418.5	558.8	493.9
자료:mysteel, CBOT										
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		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