

# KMI

## 주간해운시장포커스

발간년월 2020년 7월 3주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	07
IV. 컨테이너	15
V. 탱커	17
VI. 중고선 시장	21
VII. 주요 해운지표	24

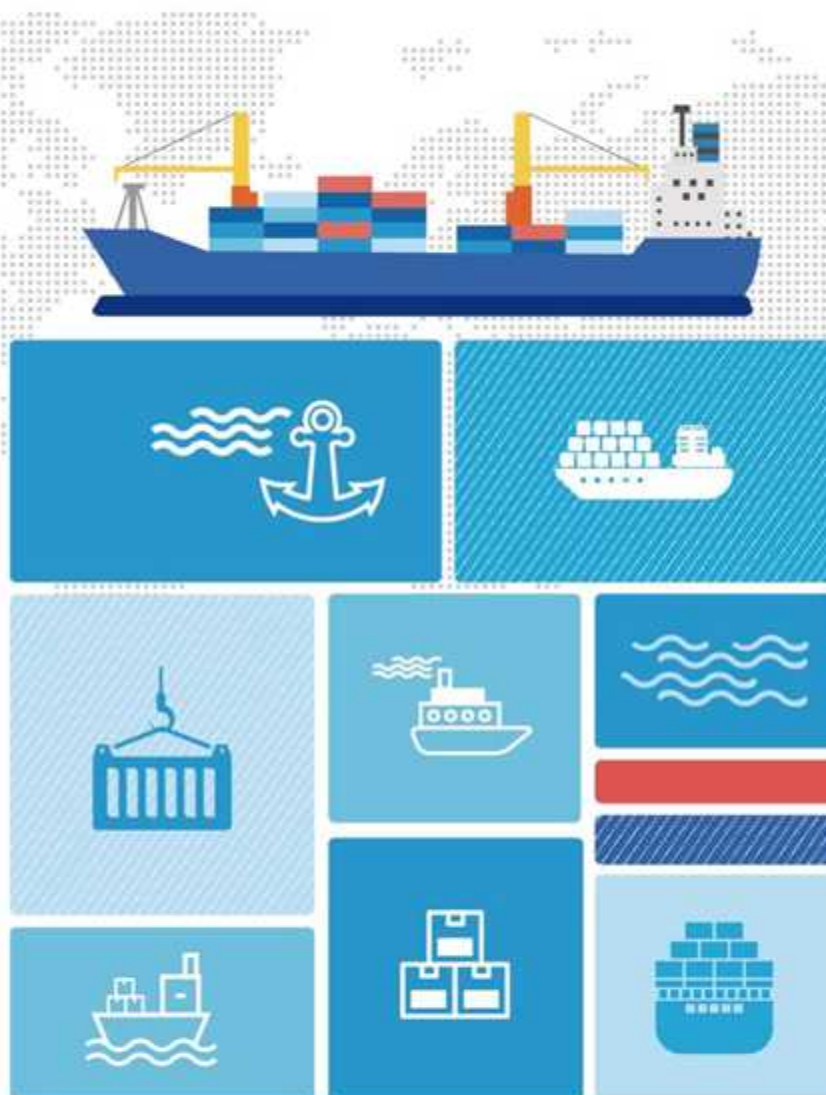
고병욱 해운빅데이터연구 센터장  
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

안영균 전문연구원  
ahnyg@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

## 컨테이너 해운 산업정책 동향과 제언

코로나-19 충격에 따른 각 국의 해운 지원정책과 그에 대한 비판적 입장(KMI 주간해운시장 포커스 478호), 선사들의 라이선스 허용과 톤 세제 적용에 따른 시장의 경쟁정책에 대한 논의(KMI 주간해운시장 포커스 481호)에 이어 최근에 독일의 해운 지원정책 촉구 동향, 국제 무역 포럼의 얼라이언스 허용 폐지 주장과 EU 항만 터미널 및 물류 업계의 톤 세제 개정 요구를 살펴봄. 이를 통해 코로나-19 종식 후, 컨테이너 산업정책 거버넌스의 지향점을 제언하고자 함

## I 독일 선주협회의 해운 지원정책 촉구 동향

Lloyd's List의 보도에 따르면, 독일 선주협회(VDR) 회장인 Hartmann이 성명을 발표하고, EU와 독일 정부의 해운 지원정책이 필요하다고 밝힘. EU 회원국이 6개월마다 유럽 연합 이사회(Council of European Union) 의장을 번갈아 맡게 되어 있는데, 최근에 독일이 의장을 맡게 되면서 Hartmann은 독일이 중심이 되어 EU의 해운산업을 지원해야 한다고 주장하는 것임. 특히 그가 강조하는 것은 코로나-19 충격으로 EU 이외 지역의 선사들이 정부 보조금을 받아 시장 점유율을 확대해 가고 있기 때문에 EU가 비EU 선사에 대한 의존도를 더 이상 높이지 않기 위해 EU도 자국 선사에 대한 재정지원을 강화해야 한다는 것임. 이에 덧붙여, Hartmann은 기후변화 대응을 위한 환경규제가 EU 지역에 국한되지 않고, 글로벌 차원의 공정한 규제가 되어야 함을 역설하고 있음

## I 국제 무역 포럼의 얼라이언스 허용 폐지 주장

JOC는 OECD 산하의 국제 무역 포럼(International Trade Forum)이 최근 코로나-19 충격에 글로벌 컨테이너 선사들이 얼라이언스 차원에서 임시 결항/결편을 통해 공급을 감축하는 것을 비판했다고 보도함. 즉, 코로나-19로 물동량이 급감하자 얼라이언스가 동시에 선박을 감축했는데, 이는 선사들의 독과점 폐해를 보여주는 사례라는 것임. 국제 무역 포럼은 올해 9월까지 유럽집행위원회가 얼라이언스 허용 정책에 대한 이해당사자들의 의견을 수렴하고 있는 사실을 언급하면서, 이러한 폐해를 조속히 시정하기를 요구함. 그러나 일각에서는 세계 무역 총액 13조 달러 중에 해운운송비는 1.3%에 불과하기 때문에, 컨테이너 선사들의 코로나-19 충격에 대한 운임 방어 노력을 비난하기는 어렵다는 견해도 제기됨. 또한 운임은 유지되지만, 물동량 감소로 컨테이너 선사들이 실제로 받게 되는 매출 감소 충격을 고려하면 공급감축 노력은 폭리행태가 아닌 수익성을 지키기 위한 불가피한 자구적 조치로 이해해야 함

## I 톤세제도(tonnage tax)에 따른 항만 터미널, 물류부문의 경쟁 왜곡 주장

유럽의 물류 대표 단체인 Clecat과 항만 운영업체의 대표 단체인 Feport가 유럽집행위원회에 해운기업의 톤세제도 적용에 따른 항만 터미널 및 물류부문의 경쟁 왜곡 문제를 제기했음. 즉, 컨테이너 선사들이 종합물류기업화를 위해 항만 터미널과 내륙 물류 사업에 대한 진출을 확대하면서, 톤세제도 적용을 받지 못하는 전문 항만 터미널 및 물류 업체가 공정한 시장 경쟁을 하지 못하고 있다는 것임. 이들은 유럽집행위원회가 톤세제도 적용에 따른 파급효과를 평가하는 방법론에 문제가 있다고 지적하면서, 조속히 이러한 경쟁 왜곡 문제를 해소해 줄 것을 요청함

## I 포스트 코로나, 새로운 컨테이너 해운산업정책 거버넌스 마련되어야

컨테이너 해운산업은 글로벌 무역의 물리적 이동을 가능케 하는 핵심 물류 인프라임. 고가의 선박이 다수 투입되어야 정기적인 컨테이너 운송이 가능하다는 사실과 물동량의 변동성이 크다는 특징으로 인해 19세기 말부터 정기선 운송에서는 선사들 간의 공동행위를 허용해 왔음. 이 같은 공동행위를 통해 민간기업인 컨테이너 정기선사들이 정부의 재정적 지원 없이 물동량 변동에 따른 시장 변동위험에 대응하고, 기술혁신에 기반한 고가의 선박을 자체적으로 조달한 자금으로 확보해 운영해 왔음. 선사들의 공동행위에 대한 화주들의 지속적인 비판으로 전통적으로 운임담합을 허용한 해운동맹은 사실상 사라졌으며, 느슨한 협력 방식인 얼라이언스 체제가 그 자리를 대신하고 있음

코로나-19 충격으로 국제무역을 하는 화주기업들도 재무적 어려움이 매우 큰 상황이지만, 물동량 감소에도 불구하고 선사들의 공동행위(선박감축)로 해운운송비는 오히려 예년 수준 보다 높은 이례적 상황이 나타나고 있음. 이는 독과점에 기반한 폭리행태가 아니라 선사들의 재무성과 개선을 위한 자구책으로 이해하는 것이 타당할 것임. 나아가 코로나-19 충격으로 재무적 어려움에 빠진 자국 선사를 지원하는 정책을 서비스 부문의 국제 무역을 교란하는 부당한 정부 보조금으로 비판하기 보다는 수출입 물류 인프라를 지키는 불가피한 정책으로 이해해야 할 것임(우리나라, 중국, 대만 등 아시아 뿐 아니라, EU의 독일, 프랑스도 자국 선사를 재정적으로 지원했음). 코로나-19 확산으로 화주기업은 물론이고 해운기업도 큰 어려움에 봉착한 가운데, 위기를 슬기롭게 극복하고, 코로나-19 이후의 해운시장에서는 수요자인 화주와 공급자인 선사가 모두 윈윈(win-win)할 수 있는 컨테이너 해운산업정책이 마련되어야 할 것임. 이를 위해 현재의 대립적인 선화주를 전제한 거버넌스 체제를 넘어서는 새로운 상생의 거버넌스가 구축되어야 할 것임

## 2. 주간 뉴스

### I 미국 수입량은 2014년 이후 최저수준 기록 전망

- 올해 미국소매협회에 따르면 미국 내 수입은 개선되고 있지만 2014년 이후 가장 낮은 수치를 기록할 것으로 예상함
  - 동 기관의 자료에 따르면 올해 5월 미국 항만의 컨테이너 실적은 전년대비 17.2% 감소한 153만 TEU를 기록함
  - 6월은 5.8%, 7월은 14.1% 8월은 13.3% 감소할 것으로 예상되어 올해 실적은 전년대비 크게 낮을 것으로 예상됨. 특히 10월 예상 실적은 170만 TEU로 2014년 161만 TEU 이후 가장 낮은 처리량을 기록할 것으로 예상함
  - 미 서부항만의 물동량은 점차 회복되고 있지만 동부는 대서양 교역량 감소로 실적 개선이 이루어지지 않는 것으로 분석됨. 미국소매협회는 올해 수입 컨테이너 물동량은 전년대비 8.9% 감소할 것으로 예상함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133001/US-facing-lowest-peak-season-since-2014>

최건우 전문연구원

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

### I 양밍, 탄소배출량 51% 감축

- 대만선사인 양밍은 단위당(TEU) 1km 운송시 발생하는 탄소배출량을 2008년 대비 51% 감축함
  - 동 선사는 2008년부터 선박 효율성 개선을 위한 설비 투자를 실시함. 12척의 선박에 대한 개조를 통한 효율성 향상과 함께 20년 이상의 노후선박을 해체함
  - 2,800TEU급 10척, 14,000TEU급 20척 등 친환경 선박을 발주하여 운영하고 있으며 Weathernews Inc와 협력하여 연료소비 관리를 위한 모니터링 시스템을 구축함
  - 이외에도 해양생태계를 보호하기 위해 NOAA(National Oceanic and Atmospheric Administration)에서 추진하는 선박 감속 프로그램에도 참여하는 등 다양한 친환경 정책을 도입함

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/yang-ming-31-years-ahead-of-imo-as-emissions-cut-by-51-/2-1-839479>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

### I 700척 이상의 스크러버 장착 예정 선박이 설치 계획을 전면 재검토

- Clarksons는 700척 이상의 스크러버 장착 예정 선박에 대한 스크러버 설치가 취소되거나 연기될 가능성이 높다고 전망함
  - Clarksons Research는 스크러버 설치 활동이 둔화된 데 이어 retrofit(기존 선박에 스크러버를 설치하는 것) 주문(orderbook)이 급감했다고 지적하였음
  - 스크러버 설치가 취소된 주요 원인으로 2가지가 있는데, 첫째 2019년 전 세계 스크러버 설치 중 76%를 담당한 중국 야드가 Covid-19로 폐쇄되었던 것임
  - 둘째 2020년 6월 기준 저유황 연료유와 기존 고유황 연료유 간의 가격 차이가 톤당 60달러밖에 차이가 나지 않는데, 이는 연초 300달러에서 차이가 큰 폭 감소한 것임

## 2. 주간 뉴스

- 저유황유 가격이 당초 전망치 보다 낮을 수 있다는 인식이 확산되면서 선사들은 스크러버 설치 계획을 취소하고 있음
  - 4~5월 스크러버 개조를 위해 150여척의 선박이 야드에 입거된 반면 스크러버 설치를 위해 야드에 대기 중이던 270여척의 선박이 설치 계획을 취소하였음
  - 현재 전 세계 선박의 총톤수 대비 0.6%, 100척 가량의 선박만이 스크러버 설치 작업을 하고 있음
  - 이는 2020년 초 1.8%, 300척 이상에서 줄어든 것임
- Clarksons는 Covid-19 이후 해운업 환경 규제가 강화될 가능성이 있다고 전망함
  - 앞으로도 선박 수리 야드가 녹색전환(green transition)에 중요한 역할을 할 것으로 예상되지만, 스크러버 설치 선박은 큰 폭으로 감소할 수 있음

tradewindsnews.com/shipyards/clarksons-says-remaining-700-scrubber-retrofits-could-be-scrapped-ordelayed/2-1-830075 (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### ■ Covid-19로 인한 해운업 탈탄소화(decarbonise) 전략의 지연 가능성

- 2019년 머스크 탱커즈(Maersk Tankers)가 유조선에 풍력 발전용 회전자 돛(Rotor Sail)을 장착하는 실험은 당시만 해도 성공적으로 평가되었음
  - 2019년 1년간 실험한 결과 총 연료 절감량은 8.2%에 달했으며, 이를 통해 약 1,400톤의 CO<sub>2</sub> 배출을 줄일 수 있었던 것으로 추정됨
  - 동 선박은 아시아-북미항로를 운항했는데 바람이 항상 좋은 것은 아니었고, 만약 아시아-유럽항로를 운항했을 경우 10%까지도 연료 절감이 가능했을 것으로 분석됨
- Covid-19의 등장으로 인한 저유황유 가격의 폭락은 선사들의 CO<sub>2</sub> 배출 저감 노력을 감소시킬 수 있음
  - 머스크 라인(Maersk Line)의 회전자 돛 설치 등 선사들의 연비 향상 노력은 SOx 국제 규제 등을 의식한 대응 방안임
  - 머스크 탱커즈는 친환경 연료유의 가격이 전망치보다 낮을수록 선사들의 탈탄소화 노력이 줄어들 수 있다고 예상하였음
  - 실제 머스크 탱커즈의 회전자 돛 실험이 성공했음에도 불구하고 해운기업의 관심을 불러일으키지 못하고 있는 주요 원인 중의 하나로 저유황유 가격의 하락이 꼽힘
- 그러나 해운기업들의 탈탄소화 전략이 Covid-19로 완전히 어그러지지는 않을 것으로 전망됨
  - 탈탄소화 달성을 위해서는 친환경 연료유의 사용뿐만 아니라 연료 절감 기술이 병행되어야 하므로, 해운기업들의 연비 절감 기술 개발은 계속될 것임

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132808/Fuelsaving-technologies-struggle-to-excite-shippping (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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



## 2. 주간 뉴스

### ■ Covid-19 시대에서 일본 해운업 렌즈를 통해 바라 본 해운업 미래 전망

- NYK가 6월 공표한 재무보고서는 “세계 해운업은 포스트 코로나(post-corona)에 직면하는 것이 아니라 코로나 바이러스와 공존할 것(co-existing with corona)”이라고 언급함
  - NYK와 K-Line은 선대 감축을 실시할 예정이며, 유동성 강화를 위해 부동산과 해외 터미널 사업을 매각할 계획임
  - NYK의 경우 올해 2~4월 코로나 바이러스를 감안한 조치로, 370억 엔 규모의 보유 부동산 매각을 실시하였으며, 유동성 확보를 위해 자산 청산을 계속 추진하겠다고 밝혔음
  - MOL은 향후 2년간 전체 선단을 최대 40척 줄이고 투자지출은 1천억 엔 줄이려고 하는데, 이는 기존 투자계획 2천억 엔에서 절반가량 감소한 것임
  - MOL은 2022년부터 컨테이너 물동량의 감소가 현저할 것이라고 전망하고 있음
- Covid-19가 해운업에 미치는 영향이 완전히 부정적인 것은 아님
  - MOL은 6월 공표한 재무보고서에서 Covid-19가 해운업의 디지털화 과정을 가속화할 것이라고 언급하였음
  - MOL은 Covid-19로 가격이 하락한 저유황유를 선택하는 선사들이 늘어나는 것도 Covid-19가 해운업에 가져온 주요 지각변동 중에 하나라고 덧붙였음
  - 저유황유 사용 확산은 녹색해운(green shipping)의 실현을 앞당길 수 있음

[lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132784/The-view-of-shippings-future-through-a-Japanese-lens](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132784/The-view-of-shippings-future-through-a-Japanese-lens) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### ■ 볼틱거래소 7월부터 BCI(Baltic Capesize Index) 산정방법 변경

- 볼틱거래소는 6월 23일 3개월간의 케이프사이즈 지수 검토를 종료했으며, 7월 6일부터 산정방법을 변경하여 시행할 예정임
  - 2020년 1월 말 BCI가 마이너스를 처음 기록한 이후 BCI는 2개월 넘게 마이너스(-)를 기록한 바 있으며, 5월 들어서도 이틀 동안 마이너스(-)를 기록했었음
  - 볼틱거래소는 성명을 발표하고 "Covid-19라는 예외적 상황이 발생하면서 BCI가 마이너스(-)를 기록한 것이 산정방법 재검토의 계기가 되었다"고 언급함
- 지수가 마이너스(-)를 기록하게 된 원인은 BCI 산정시 적용되는 항로별 운임 중 일부는 일일운임(dollar/day)으로 평가되는데, 일부는 톤당 달러로 측정되기 때문임
  - 이 중 톤당 운임이 큰 폭으로 하락하면서 BCI 지수가 마이너스(-) 부호로 표시되게 되었음
  - 볼틱거래소는 7월 6일부터 톤당 운임 항로인 C2, C3, C4, C5, C7, C17을 BCI 산정 시에 포함시키지 않을 예정이며, 오직 일일운임을 공표하는 항로만 사용 예정임
  - 이렇게 산정방법을 변경할 경우 BCI는 파나마믹스, 수프라믹스, 핸디사이즈 등에 대한 지수처럼 마이너스(-)를 기록하는 경우가 발생하지 않게 됨

## 2. 주간 뉴스

- 볼틱거래소는 새로운 산정방법이 "최근 우리가 경험한 Covid-19 등의 극단적인 거시적 조건에서의 운임 수준을 더욱 효과적으로 대표할 수 있다고 기대감을 표명하였음

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132765/Baltic-ends-review-of-BCI-with-changes-to-multipliers (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

### ■ 내년까지 컨테이너 물동량 반등이 어려울 것으로 전망

- 컨테이너 물동량은 최근 일부 항로에서 수요가 급증했음에도 불구하고, 올해 전반적인 물동량 회복에 별다른 영향을 미치지 못할 것으로 보임
- SeaIntelligence는 컨테이너 물동량의 반등은 소비자의 신뢰 회복에 의해 결정될 것이라고 언급함
  - 동사는 2020년 컨테이너 물동량 반등은 불가능하다고 보이지만, 만약 반등이 일어난다면 그것은 성탄절을 맞아 물건을 출하하는 연말 성수기가 될 수 있다고 전망함
  - 연말 성수기 반등을 위해서는 유럽과 미국의 수입업자들이 크리스마스 시즌에 소비가 강세일 것이라고 예상하고, 상품을 선제 주문하는 시나리오가 발생해야 함
  - 구미 다수의 수입업자들이 크리스마스 시즌의 매출 강세를 예상하는 모습은 현재 찾아보기 어려움
- SeaIntelligence는 6~7월 아시아-유럽항로에 투입되는 선박 다수가 이미 철수되었다고 지적함
  - 아시아-북미에서는 물동량 반등의 조짐이 보이고 있으며, 북미로 향하는 아시아발 화물의 경우 선사들의 공격적인 감선으로 선박이 부족해 화물이 정체되는 모습이 발견됨
  - SeaIntelligence는 아시아-북미항로의 경우 몇 주 안에 감선이 급격하게 줄어드는 현상이 발생할 수 있다고 긍정적 전망을 덧붙였음
  - 다만 SeaIntelligence는 일부 항로에서 선박을 재투입하고 있음에도 불구하고, 선사들이 큰 규모의 감선을 시행할 예정이기 때문에 물동량 회복은 일시적인 현상이라고 분석함
- SeaIntelligence는 선사들이 Covid-19를 이례적인 상황으로 가정하지 않고, Covid-19가 존재한다는 것을 전제로 하고 이에 대응하는 방안을 강구해야 한다고 언급함
  - 동사는 제2의 확산이나 Covid-19에 대한 조절 불능은 2020년에 더욱 강력한 수축을 몰고 올 것이고 이후 2021년에 상당히 약한 수량의 회복이 뒤따를 것으로 전망함
  - 동사는 해운업계가 2023년이 돼야 2019년 수준을 회복할 수 있을 것이라고 덧붙였음

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132813/No-container-volume-rebound-until-next-year-at-earliest (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	상승 유력	상승 유력
시계열 모형	하락 기대	상승 유력	상승 기대

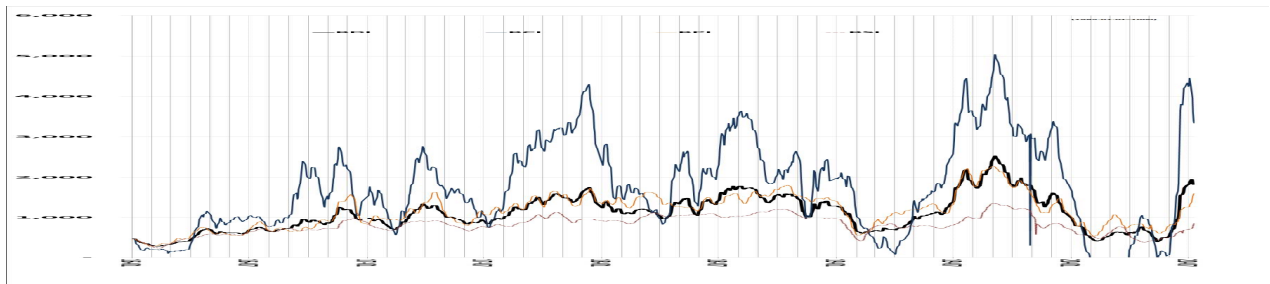
주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%~90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외  
 2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

##### 건화물선 운임

		금주		(전주비)		2020년 <sup>3)</sup>		2019년		
				최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균	
건화물선 시장(현물)		(07.10)								
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,875	52	393	1,956	754	595	2,518	1,355	
	케이프(5TC)8)	30,401	-925	1,992	33,760	8,579	3,460	38,014	18,030	
선형별 운임지표 <sup>2)</sup>	파나마스(4TC)	12,154	2,074	3,345	12,950	6,223	4,435	18,116	11,116	
	(달러/일)	수프라막스(6TC)	8,176	894	3,915	8,891	5,848	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	5,635	326	2,142	6,410	4,007	4,198	10,067	7,188	
	케이프	18,500	-1,250	10,125	19,750	13,951	11,500	23,000	17,358	
1년 용선료 <sup>6)</sup>	파나마스	13,250	500	9,625	13,250	11,176	11,500	16,125	13,267	
	(달러/일)	수프라막스	10,188	313	8,250	10,188	9,443	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,375	375	8,000	9,625	8,902	8,750	10,750	9,856	
건화물선 시장(FFA)		(07.10)								
		2020년 7월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물		
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	
선형별	케이프(5TC)	21,916	-2,209	17,425	-1,200	13,328	-589	13,294	-434	
	운임 평가치 <sup>7)</sup>	파나마스(4TC)	13,209	631	11,744	281	10,039	140	9,234	-54
	(달러/일)	수프라막스(6TC)	10,611	597	9,668	186	9,046	25	8,857	43
	핸디(6TC)	6,181	181	6,675	12	6,694	25	6,594	13	

주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공식된 자료의 최저, 최고, 평균값  
 4), 5) : 일간 최저, 최고값으로 변경 7) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값 8) : 2018년부터 5 T/C값

##### 건화물선 운임 지수



자료: 클락슨, 볼틱

### 3. 건화물선 - 주간 동향

#### 2) 지난주 동향

##### ■ 중국 악천후 영향으로 케이프선 운임 하락세

케이프선 주간평균운임은 30,401달러/일로 전주대비 0.03% 하락함. 일일 스팟운임은 주초에 1일 33,760달러로 출발해 금요일에 27,644달러까지 떨어짐. 6월에 들어서면서 한 달 내내 상승세를 유지하던 케이프선 운임이 7월 7일을 기점으로 급락하는 형태를 보임. 이에 대한 원인은 2가지로 압축됨. 첫째는 중국 내 폭우 등의 악천후로 인해 케이프선의 양하 일정이 지연되고 있는 점임. 또한, 악천후의 여파가 중국의 철광석 수요에 부정적 영향을 미치고 있으며, 특히 브라질산 철광석 수입에 소극적 자세를 취하게 만들었다는 분석임. 둘째는 카고스플릿(cargo split)현상이 나타나고 있기 때문임. 지난 주 파나마스선과 케이프선운임간의 차이가 1일 평균 18,000달러 대에 달한 것이 시장에서 케이프선 보다 파나마스선을 선호하게 만든 원인이 되었다는 주장임. 참고로, 6월 한 달 동안 케이프선 운임이 가파르게 상승한 원인 중 하나로 언급되는 중국의 철광석 재고량 부족 부분이었으며, 7월 10일 기준 중국 항만의 철광석 재고량은 1억 87만 톤으로 여전히 낮은 수준임. 최근 3년 중국 항만의 철광석 재고량은 1억 3,890만 톤임. 전문가들은 향후 케이프선 운임의 향방에 대해 좀 더 관망할 필요가 있으나, 중국의 경기부양책과 항만의 철광석 재고가 부족한 점을 감안하면 단기간 내에 철광석 수요가 다시 살아나 운임이 상승할 것이라는 전망임. 파나마스선 주간평균운임은 12,154달러/일로 전주대비 21% 상승함. 한 주 내내 가파른 상승세를 시현하였음. 시장이 최근 케이프선 운임의 급등으로 파나마스선을 선호하고 있는 것으로 나타남. 특히 흑해와 남미 지역에서 곡물 등의 화물이 시장에 유입되고 있으나, 가용선박 부족으로 운임이 상승함. 참고로, 7월 인도의 석탄 수입량이 줄어들 수도 있다는 부정적 의견이 나오고 있음. 지난 몇 달 동안 코로나19로 인해 봉쇄정책을 실시하면서 인도의 석탄 소비가 급격히 줄었으며, 봉쇄정책을 서서히 완화하고 있으나 석탄에 대한 수요가 정상화되기까지는 시간이 걸릴 것이라는 분석임. 또한 코로나19로 인해 건설 활동 등에 악영향을 미치면서 철강, 시멘트, 석탄에 대한 인도의 수요가 줄어들 것이라는 전망이 나오고 있음. 특히 인도의 석탄 수요 감소는 인도네시아에 직격탄을 줄 것으로 분석하고 있음. 이는 파나마스선 운임에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보고 있음. 수프라맥스선 주간평균운임은 8,176달러/일로 전주대비 12% 상승함. 일일 스팟운임은 주초에 7,788달러로 상승출발한 후, 이후 9,184달러/일까지 상승함. ECSA와 USG지역을 중심으로 운임이 상승하고 있는 것으로 나타남

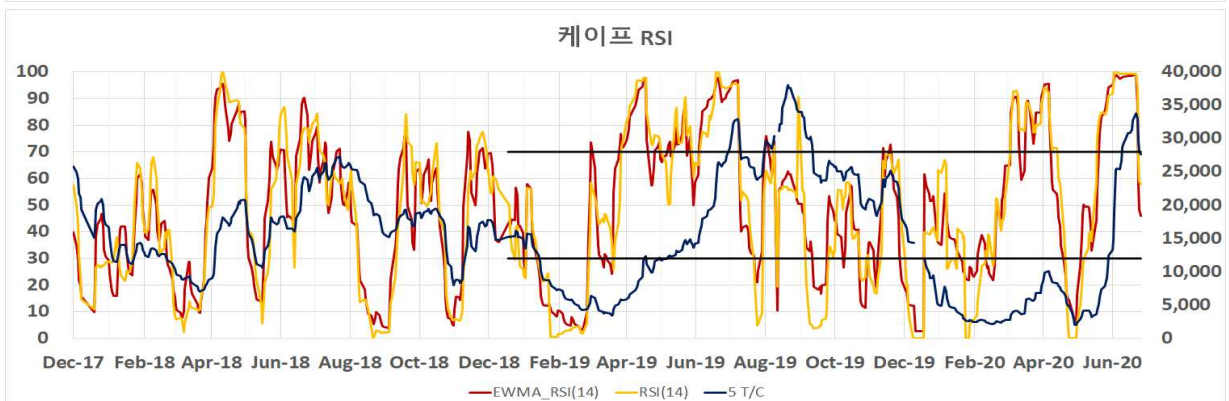
##### ■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

이번주 모든 선형의 운임이 상승할 것으로 예상됨



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

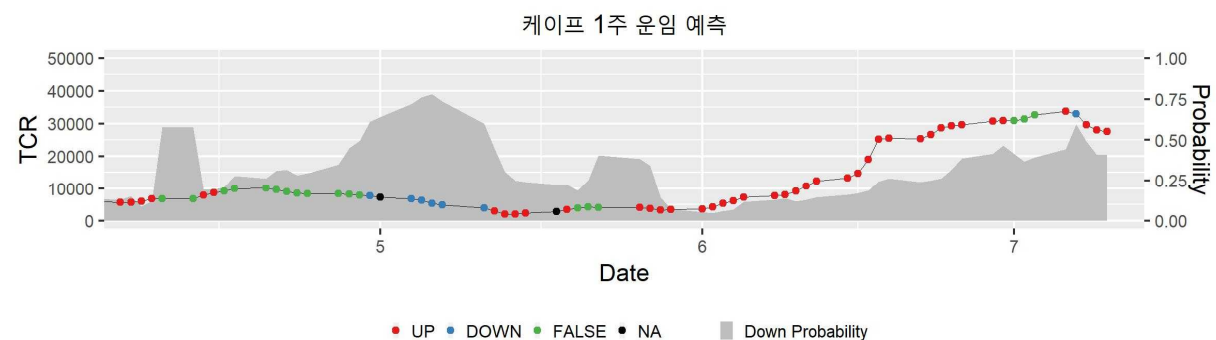
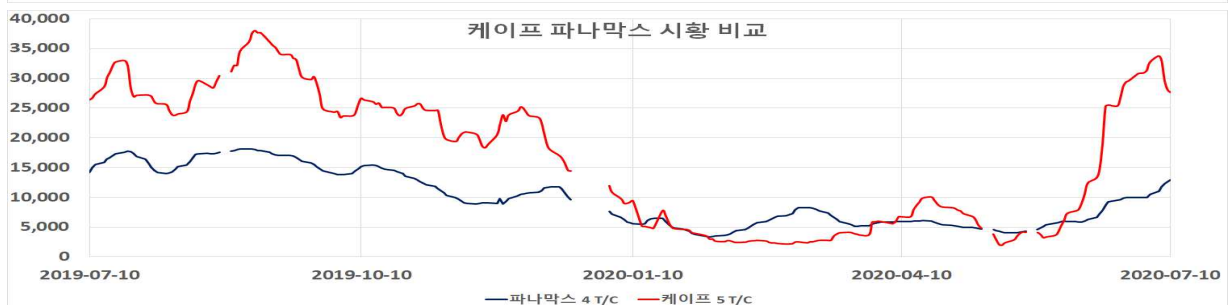
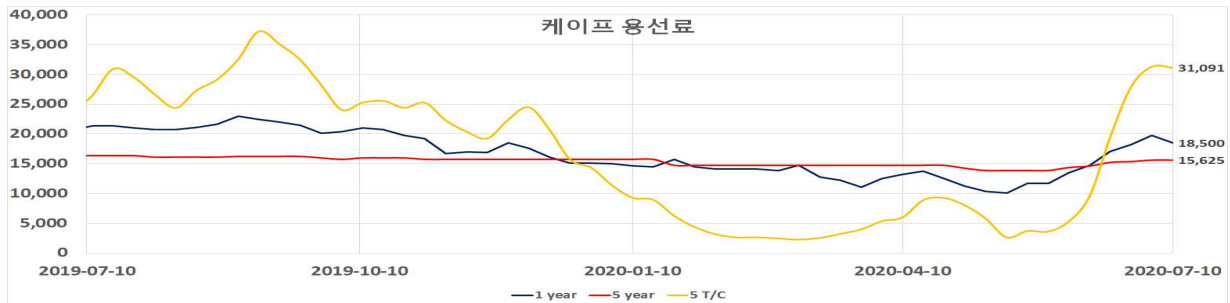
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 스팟운임을 상향 돌파함. 지난주부터 스팟운임이 급락하는 모습을 보임
- (케이프 RSI) RSI가 가파르게 70선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 혼조세를 보일 것으로 보임



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 전주대비 소폭 하락한 것으로 나타남
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 지난주에 비해 케이프선과 파나마스선 운임 차이(21,000달러대/일)가 줄어들고 있으나 여전히 18,000달러/일 초반대의 큰 격차를 보임
- (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

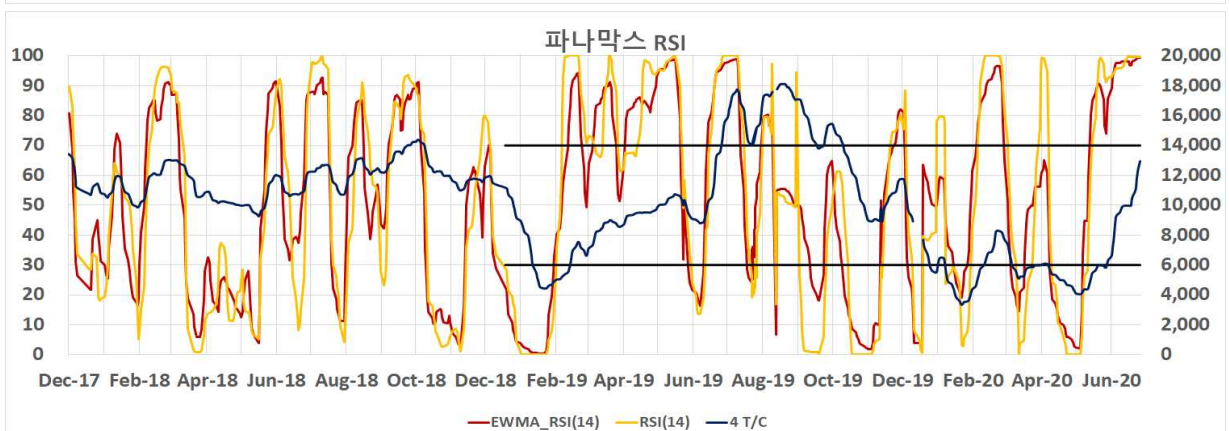
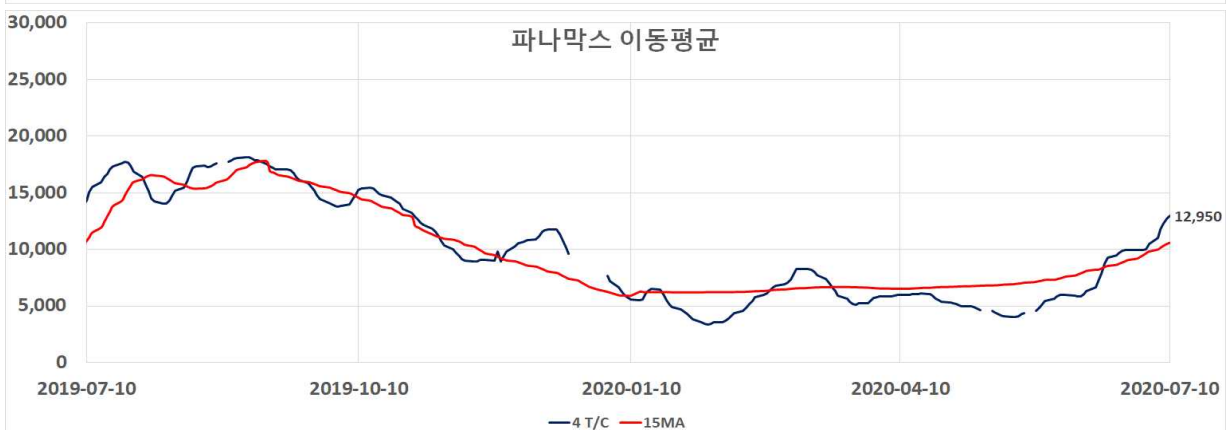
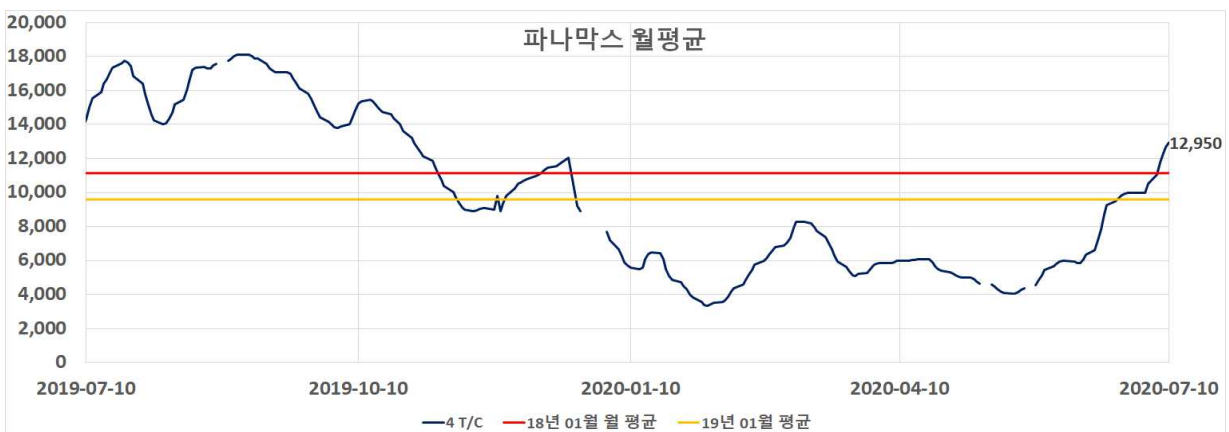
\* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

\* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
케이프	07.06	07.13	55.6	44.4
	07.07	07.14	40.34	59.66
	07.08	07.15	51	49
	07.09	07.16	59.17	40.83
	07.10	07.17	59.24	40.76
	7월 2주	7월 3주	53.07	46.93
	건화물선 시장(현물)			

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

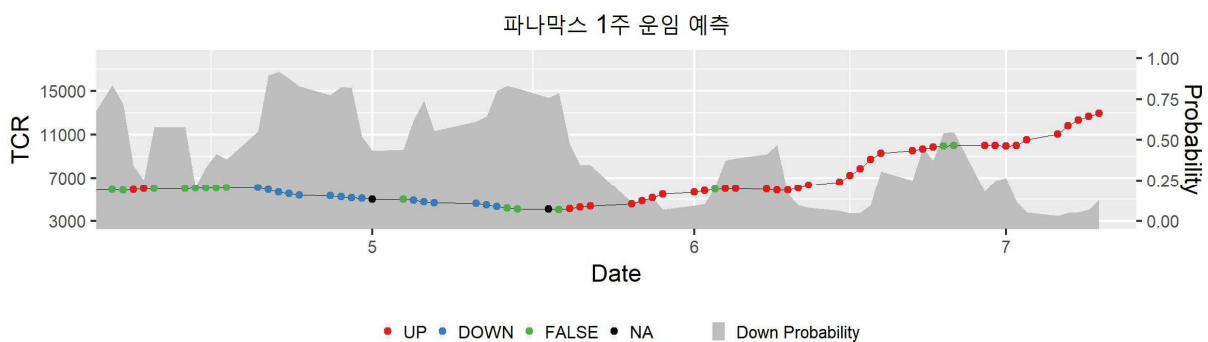
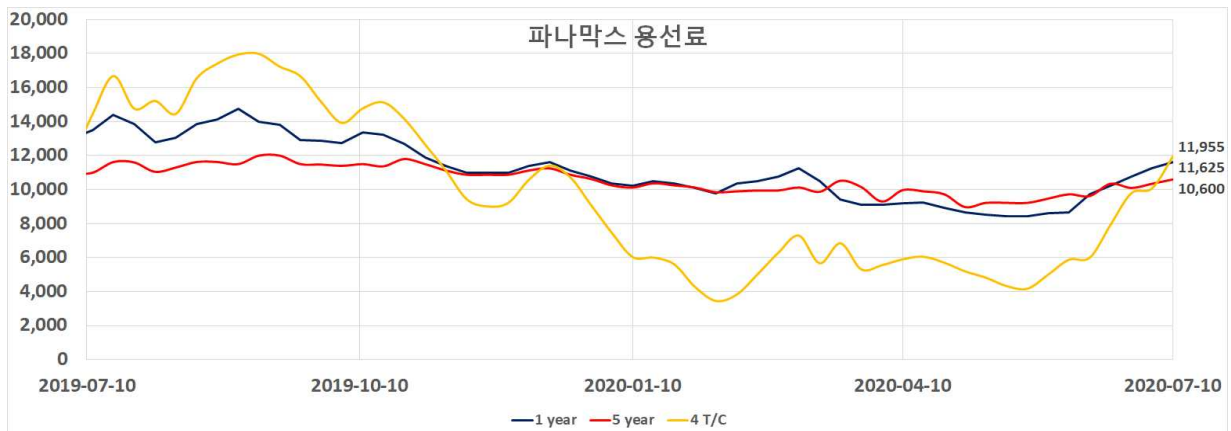
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 완만한 상승세를 보이고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파한 후 100이 근접해 횡보 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 소폭 상승할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 스팟운임이 장단기 용선료를 상향 돌파함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 이번주 파나마스선운임은 상승할 것으로 예상됨

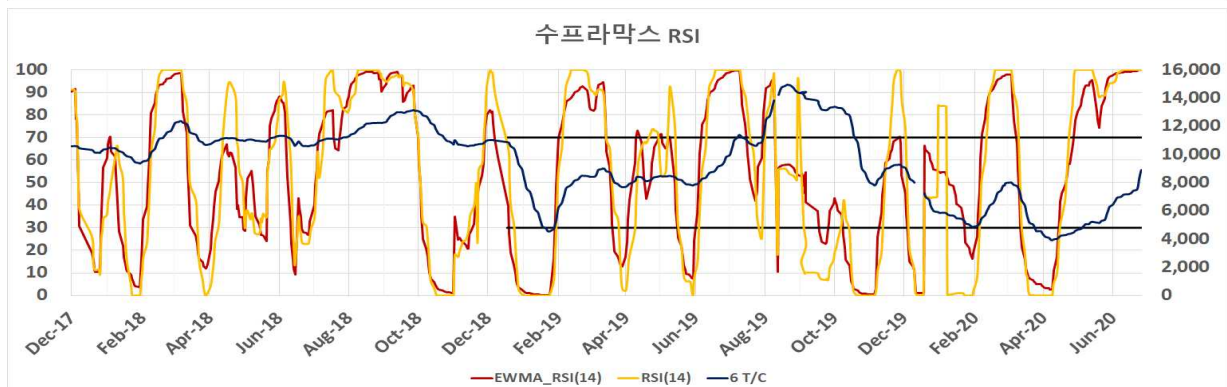
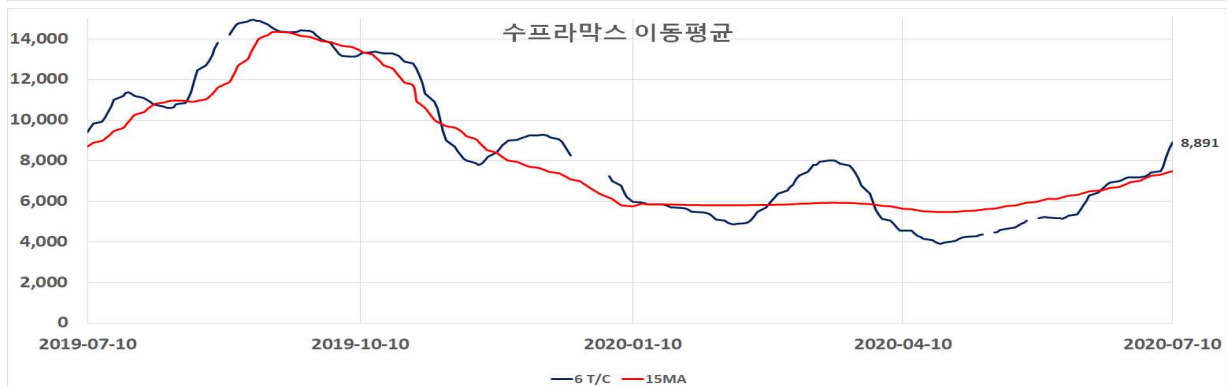
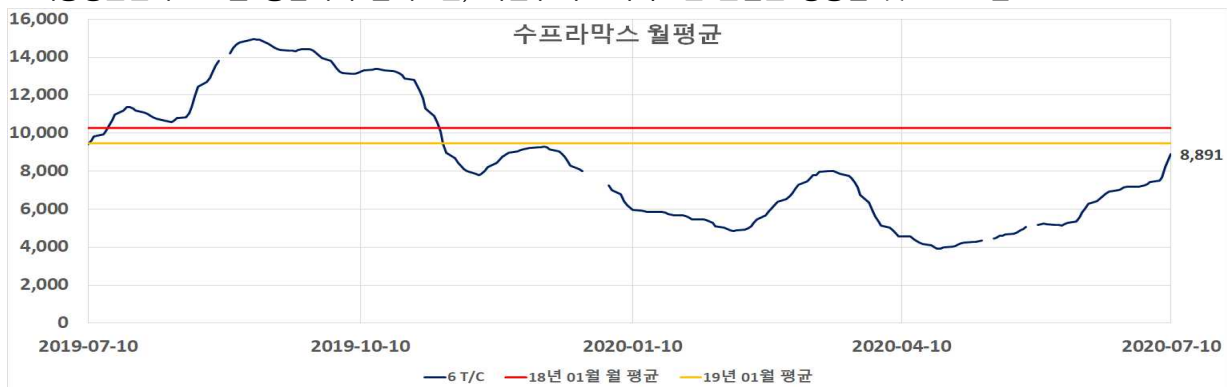


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	07.06	07.13	96.8	3.2
	07.07	07.14	95.02	4.98
	07.08	07.15	94.8	5.2
	07.09	07.16	93.02	6.98
	07.10	07.17	87.05	12.95
	7월 2주	7월 3주	93.34	6.66

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 스팟운임이 이동평균선을 큰 폭으로 상회 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 100선에 근접해 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 보임

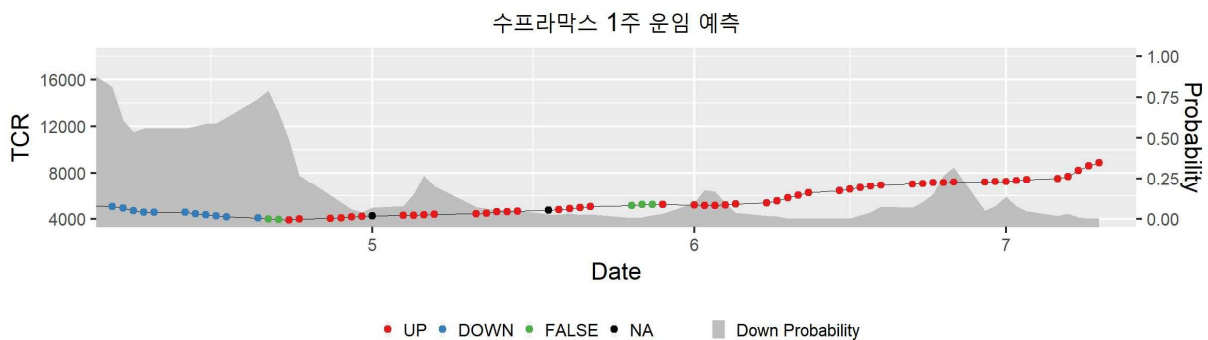
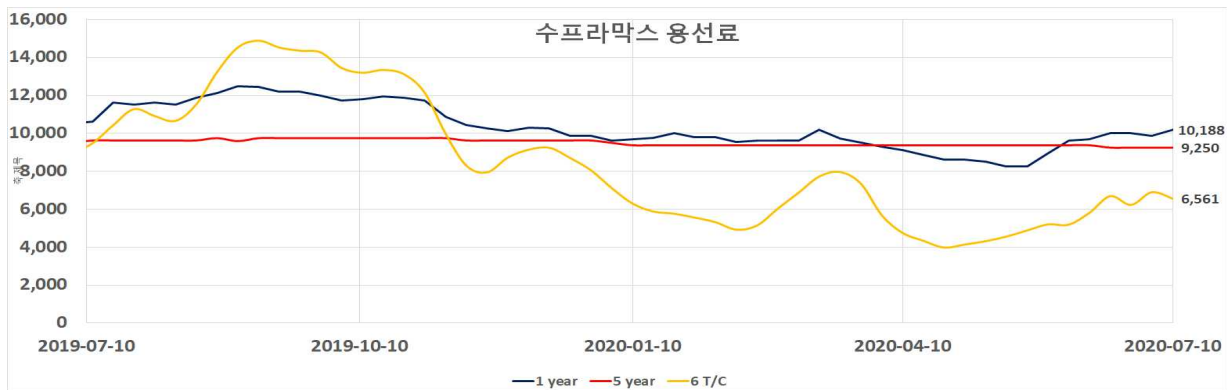


- \* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- \* EWMA\_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 횡보 중인 장기용선료를 중심으로 회귀와 이탈을 반복 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	07.06	07.13	98.28	1.73
	07.07	07.14	97	3
	07.08	07.15	99.01	0.99
	07.09	07.16	99.78	0.22
	07.10	07.17	99.83	0.17
	7월 2주	7월 3주	98.78	1.22

## 4. 컨테이너 - 주간 동향

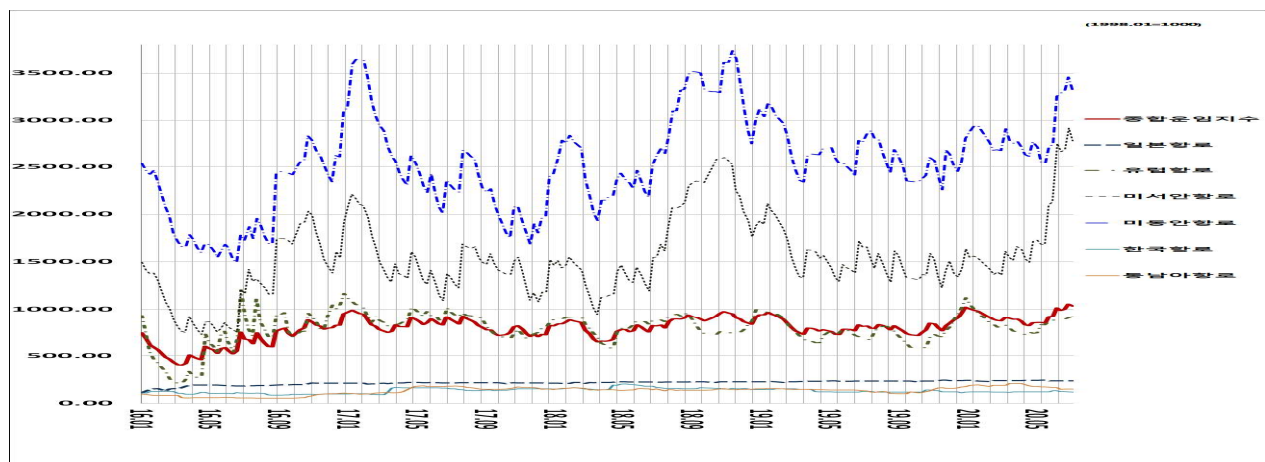
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 21.55 하락한 1,033.58을 기록함

컨테이너 운임지수가 하락했지만 여전히 전년동기대비 200 이상 높은 수준임. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 13달러/TEU 상승한 920달러를 기록했으며 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 136달러 하락한 2,783달러/FEU를 기록함. 전년동시점과 비교할 때 아시아-유럽항로는 250달러/TEU, 아시아-미주항로는 1,000달러/FEU 이상 높은 것으로 나타남. 유럽에 비해 북미의 수요 회복이 예상보다 커 동 항로 운임은 높은 수준을 유지하고 있으며 북미항로보다 유럽항로에 대한 임시결항이 더 빈번한 것으로 나타남. 최근 디 얼라이언스는 아시아-북미항로에 대한 임시결항 예고를 반복하기로 결정함. 동 얼라이언스는 7월 말에 예정인 아시아-북미 서비스인 PN3, PN4에 대한 임시결항은 취소함. 동 서비스의 주간 공급량은 각각 10,000TEU, 8,750TEU임

올해 5월 누적 기준 세계 컨테이너 물동량은 7.7% 감소한 것으로 나타남. 공급은 2% 미만으로 증가할 것으로 예상되며 선박 해체량도 최근 증가하고 있는 추세임. 머스크의 9,600TEU급이 해체되는 등 대형선에 대한 해체는 선대구조의 재편을 촉진할 것으로 예상됨

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)

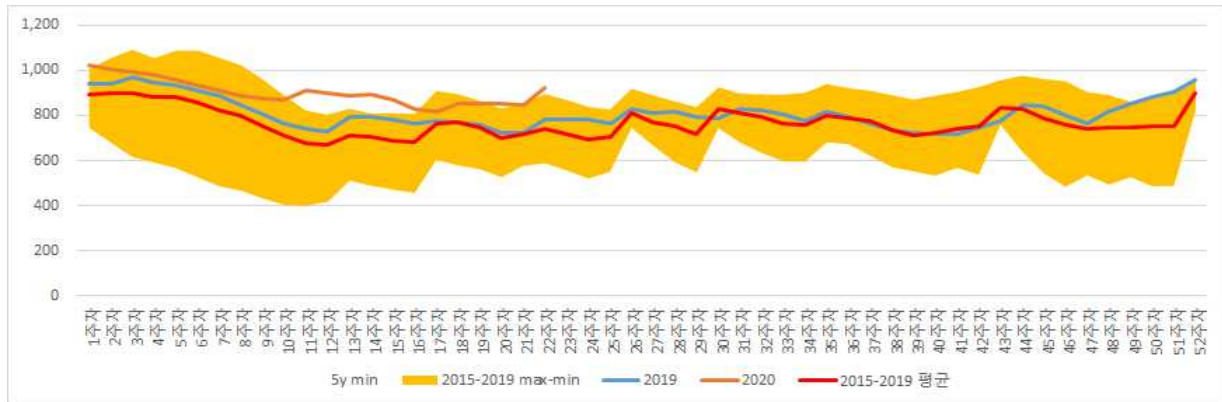


자료:상해항운교역소

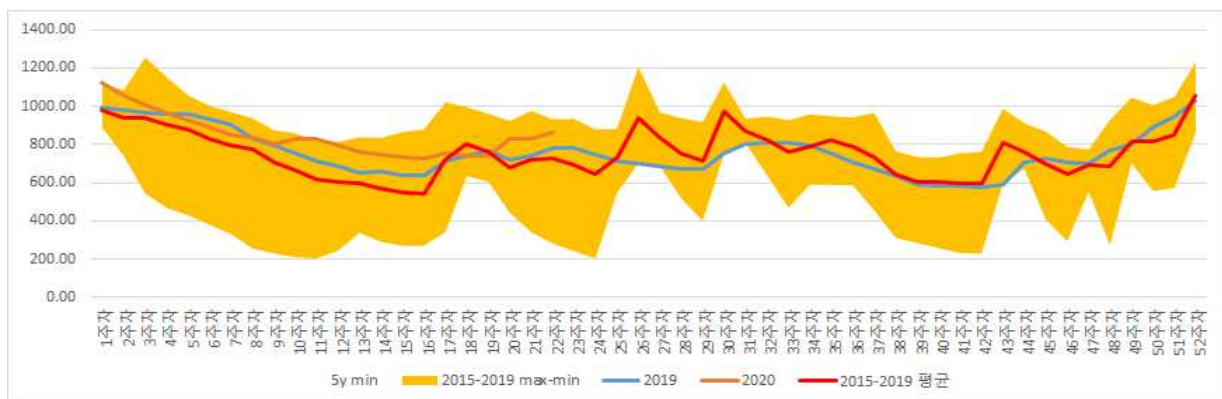
	금주 (07.10)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(07.10)							
종합(SCFI)	1033.58	(-21.6)	818.16	1,055.13	922.96	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	920	(13.0)	725.0	1,124	853.50	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	2,783	(-137.0)	1,361	2,920	1,834.08	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	3,297	(-162.0)	2,542	3,459	2,856.58	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	117	(-2.0)	116.0	134.0	120.69	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	239.66	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	151	(-)	147.0	211.0	181.73	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	519.0	(5.0)	497.0	773.0	646.0	591.0	807.0	709.0

## 4. 컨테이너 기술적 분석

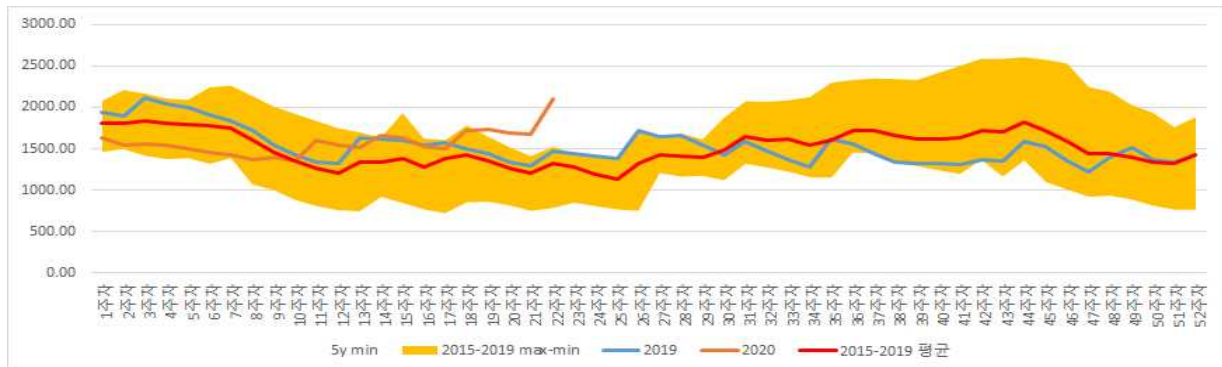
- SCFI 지수는 7월 말까지 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 계절적으로 하락 가능성이 높으나 수요 회복이 영향을 미칠 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 예상보다 높은 수요로 운임은 높은 수준이나 점진적인 공급 확대로 운임은 약세를 기록할 가능성이 높음



\* 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

### 17월 셋째 주 원유선 상황, 회복 심리 고조로 상승

금주 VLCC WS은 46.5로 전주(35.7) 대비 10.8p(23.2%) 증가

6월말 중남미 원유 수출 감소와 북미 등에서의 코로나 바이러스 확산 영향으로 원유 수요가 이탈하면서 원유선은 운임이 운영비 이하로 하락했었음. 6월말 기준 아프리카막스와 수에즈막스의 평균수익은 전년 동월 대비 85%나 폭락해 일일 5,000달러 이하로 하락하면서 빠른 속도로 하락세를 보였음. 3월말 일일 스팟운임이 21만 4,000달러까지 올랐던 초대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier)의 평균 스팟운임은 7월 첫째 주에 최고점 대비 66% 하락한 일일 1만 5,000달러를 기록하였음. 유조선 상황 부진은 원유 감산과 코로나 바이러스로 인한 원유 소비 부진에 의한 것으로 평가됨. 집계된 감산량을 바탕으로 Lloyd's List가 추정한 5월과 6월의 중동 원유 수출량은 4월 대비 일일 400만 배럴 가까이 줄었음. 이는 거의 50척 규모의 VLCC 수요가 줄어든 것임

지난주 VLCC 시황이 반등했음. 6월 말부터 시황 하락이 계속 되고 있었지만, 지난주 스팟운임이 약 3만 달러를 기록하면서 손익분기점 수준까지 회복되었음. 볼틱거래소 관계자들은 침체가 지속된 데 따른 시장의 반발 심리가 발현되었다고 분석하였음. 7월 8일 볼틱거래소 마켓리포트에 따르면 SK에너지가 ELANDRUS(2020년 준공, 27만 DWT)를 중동-한국에서 WS 39.75, 운임 환산 시 일일 약 3만 달러에 성약함. 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries) 회원국과 비회원 산유국으로 구성된 OPEC+의 협조 감산 영향으로 VLCC 시황은 5월 이후 단계적으로 하락했었음. 6월 하순부터 VLCC의 손익분기점인 3만 달러 이하로 하락하는 상황이 계속 되고 있었지만, 지난주에 반등을 보인 것임. 서아프리카-극동(중국)도 3만 2,000~3만 3,000달러대의 성약이 체결되면서 회복세를 보이고 있음. 다만 볼틱거래소 관계자는 협조 감산은 향후에도 계속 되므로, 일시적으로 반등해도 시황 상승 지속력이 부족할 수 있다고 전망함

싱가포르 해역에서 부유식 저장소의 역할을 수행하고 있는 기존 VLCC에 더해 새로운 VLCC가 부유식 저장소로 추가되면서 부유식 원유선은 규모 측면에서 역대 기록을 경신함. Lloyd's List에 따르면 7월 3일 기준 224척의 원유선에 2억 9,380만 배럴의 원유가 저장되어 있음. 이는 2009년의 232척, 2억 9,240만 배럴 보다 규모면에서 높은 수치임. 부유식 저장소는 파나마식 이상의 선형을 가진 유조선이 20일 이상 해상에서 정박하는 것을 의미함. 한편 미국의 제재로 다른 나라와 무역을 할 수 없는 이란 국적 선박이 집계에서 제외되면 총 부유식 원유 저장소는 210척, 2억 1,300만 배럴로 줄어듦. 현재 부유식 원유선은 싱가포르와 말레이시아, 중국 해역에 집중돼 있음. Lloyd's List에 따르면 20일 이상 중국 인근 해상에서 대기하는 유조선은 23여 척이 있음

한편 Lloyd's List에 따르면 전 세계 총 28척의 원유선들이 베네수엘라 원유를 싣고 향해 중이거나 해상 대기 중으로, 미국의 제재로 적재된 원유를 아직 하역하지 못하고 있음. 미국 재무부는 6월 2일 베네수엘라산 석유 수출에 종사한 혐의가 있는 마셜제도와 그리스의 해운선사 4곳을 제재 대상으로 지정했으며, 재무부 산하의 해외자산통제국(OFAC: Office of Foreign Assets Control)은 베네수엘라산 석유 수출에 선박이 종사하지 말 것을 권고함. Lloyd's List에 따르면 러시아 선적의 아프리카막스급 유조선 Sierra가 러시아 국영석유업체 로스네프트(Rosneft)의 화물을 싣기 위해 베네수엘라로 항행하는 것이 6월 26일 포착되었음. 1998년 건조된 동 선박은 6월 25일 러시아 항만인 노보로스시스크(Novorossiysk)항을 출항하였으며, 베네수엘라산 원유를 수송하려는 것으로 추정됨. 베네수엘라 정부가 원유 구매자를 찾고 있는 가운데 미국 재무부는 원유선 이동에 대해 확인을 강화하고 있음. 전술한 28척의 원유선 중 일부는 이르면 1월에 선적되었으며, 베네수엘라에 대한 제재로 용선시장에 투입되는 원유선이 감소한 것은 시황에 긍정적인 영향을 줄 수 있음





### 7월 셋째주 제품선 사항, 부유식 저장소 감소로 소폭 하락

금주 MR WS은 55.5로 전주(58.9) 대비 3.4p(5.8%) 하락

제품선 부유식 스토리지(floating storage)가 풀리면서 제품선의 항만 기항횟수가 늘어나고 있으며, 용선시장에 투입되는 제품선이 증가하면서 선박 수급이 완화되고 있음. 선박 수급 완화는 운임을 하락시키는 기제로 작용함

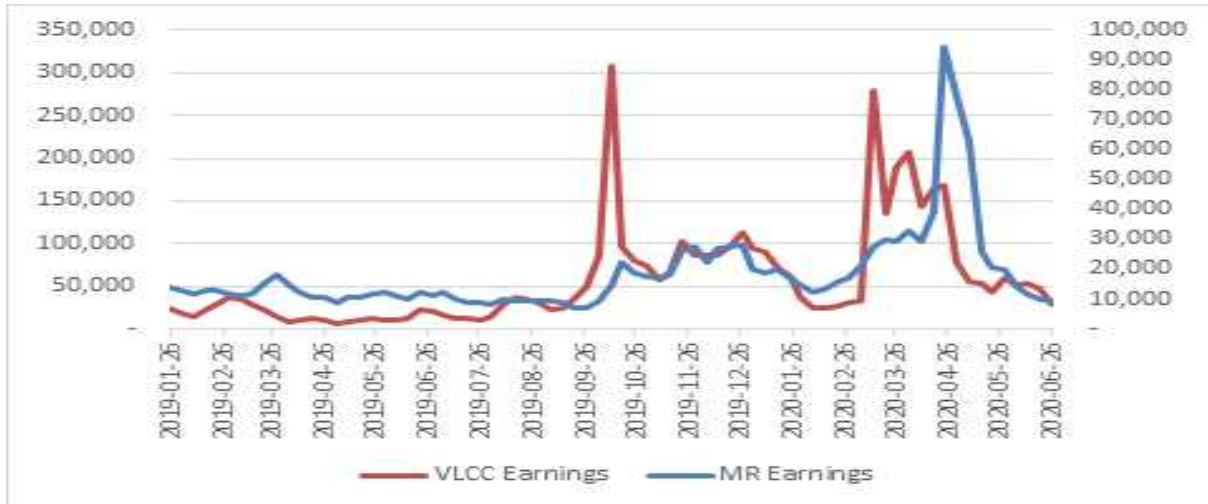
6월말부터 전 세계 항만에서 출항하는 제품선이 급증하면서 다수의 제품선 부유식 저장 계약이 종료된 것으로 나타남. Clarksons는 "올해 초 선물가격 상승으로 선주들이 석유제품을 저장하기 위해 선박을 수배하게 되면서 운임이 상승하고 선사 마진이 증가했는데, 부유식 스토리지가 감소하면서 운임에 하방압력이 발생하고 있다"고 설명함. Clarksons에 따르면 지난 4월에는 230여 척의 제품선이 부유식 저장소로 묶여 있었으나 6월 25일 기준 160척으로 줄어들었음

Clarksons는 "스토리지 플레이(storage play)가 상당 부분 풀렸음에도 불구하고 아직 움직임이 확연하게 줄어들지 않은 것이 아니기 때문에 제품선 시장의 추세는 확실하지 않다"고 언급함. Clarksons는 제품선 스팟운임이 6월 중에 스토리지 플레이가 일시적으로 감소했던 원유선 시장에서 볼 수 있는 패턴과 비슷하게 하락할 수 있다고 전망함. 부유식 저장소의 사용이 감소하면서 제품선의 항만 기항 횟수는 5월 말에 정점을 찍었음. Clarksons의 자회사인 Clarksons Research의 자료에 따르면 5월 말 기준 제품선의 주요 항만별 기항 횟수는 7일 동안 평균 30-35회를 기록했는데, 이는 작년의 기항 횟수를 거의 따라 잡은 것임

Clarksons Research는 2020년 하반기 이후와 2021년에 석유제품 수요가 회복되고 부유식 저장소가 감소해 정상화되면서 석유제품 운송이 다시 증가할 것으로 전망함

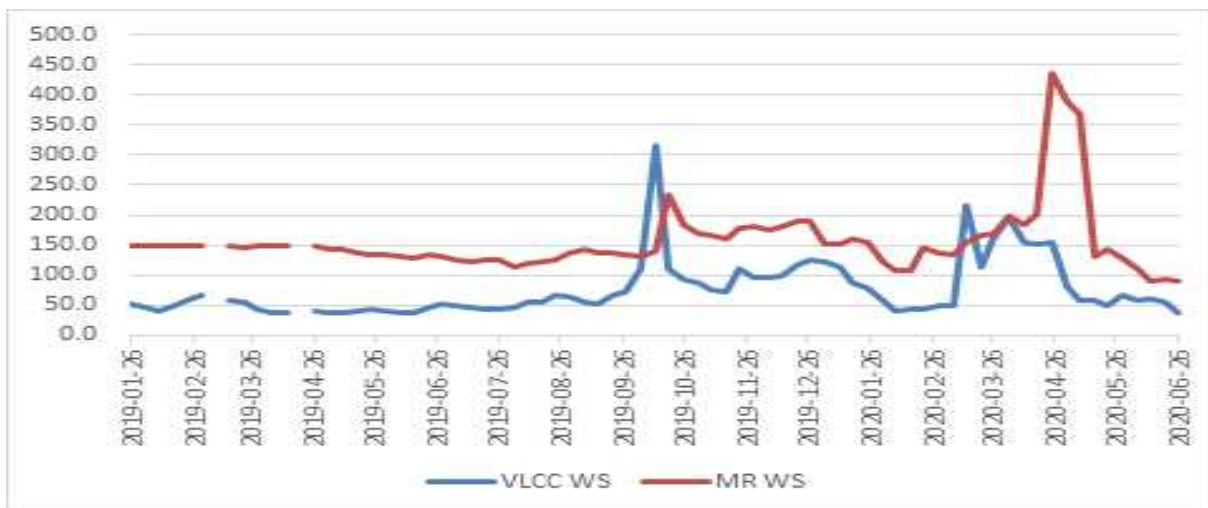


VLCC &amp; Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



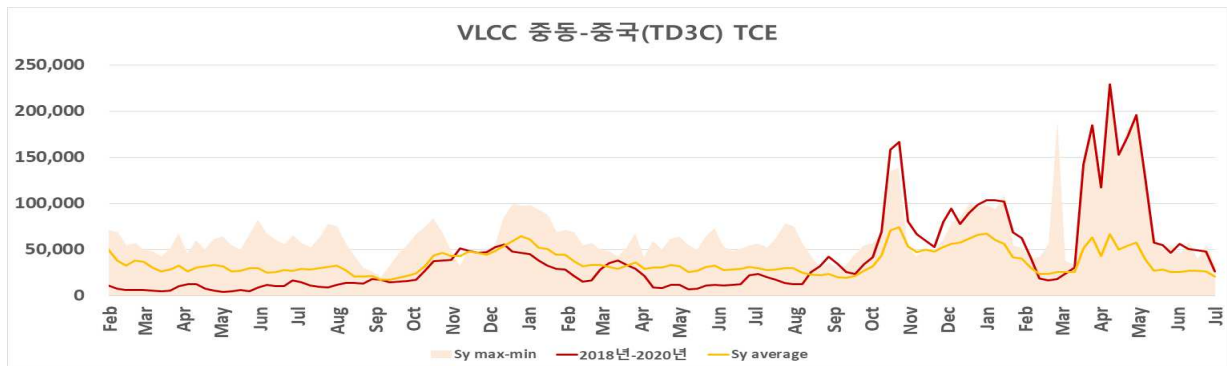
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(07.10)							
Average Earnings	TD3C	30,750	(-10,730)	14,755	250,354	80,074	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	3,014	(-3,465)	2,924	79,699	22,723	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	37,500	(-)	30,000	80,000	48,777	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	13,000	(-750)	13,000	20,000	15,741	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	46.5	(10.8)	35.7	217.5	87.1	36.0	315.0	66.6
	MR	55.5	(-3.4)	55.5	437.2	162.0	114.2	235.0	148.0

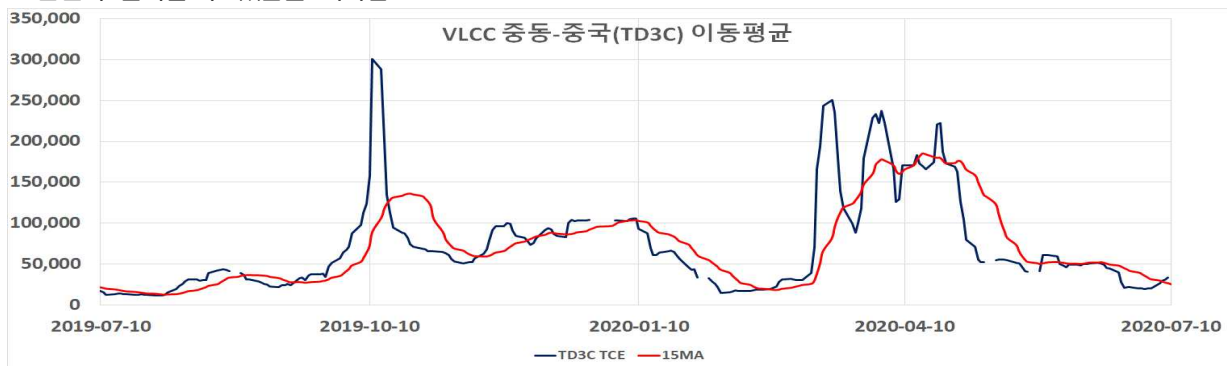
\* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임. Pacific Basket 항목은 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

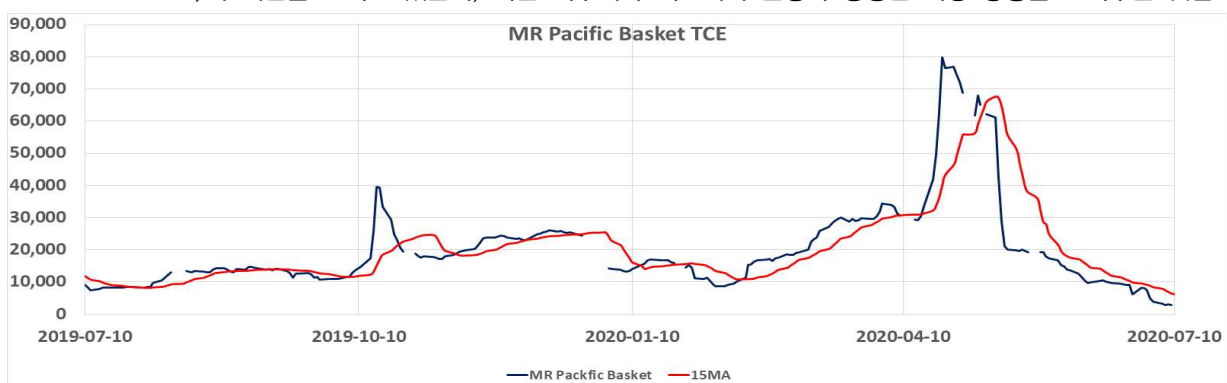
- 운임 추세선(붉은색)이 5년 평균운임선(노란색)과 교차하면서 완전 음봉(Marubozu Black)의 패턴을 보이고 있는데, 이는 매우 취약한 하락장세를 의미함. 한편 하락 막바지 국면에 투매를 나타내어 강세 전환의 초기임을 시사하기도 함



- 수익 추세선(파란색)이 15일 이동평균선인 하향추세선을 상향 돌파하며 위쪽 그림자를 지나는 밑꼬리 양봉(Closing White Marubozu) 패턴을 보이고 있는데, 바닥을 찍고 상승형 장세전환이 발생하거나 향후 상승 반전이 일어날 수 있음을 시사함



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 15일 이동평균선과 일정한 간격을 유지한 채 하향하는 큰딸림 일봉(High Wave Candle)의 패턴을 보이고 있는데, 이는 매수세와 매도세의 균형이 팽팽한 시장 상황을 보여주는 것임



## 6. 중고선 시장

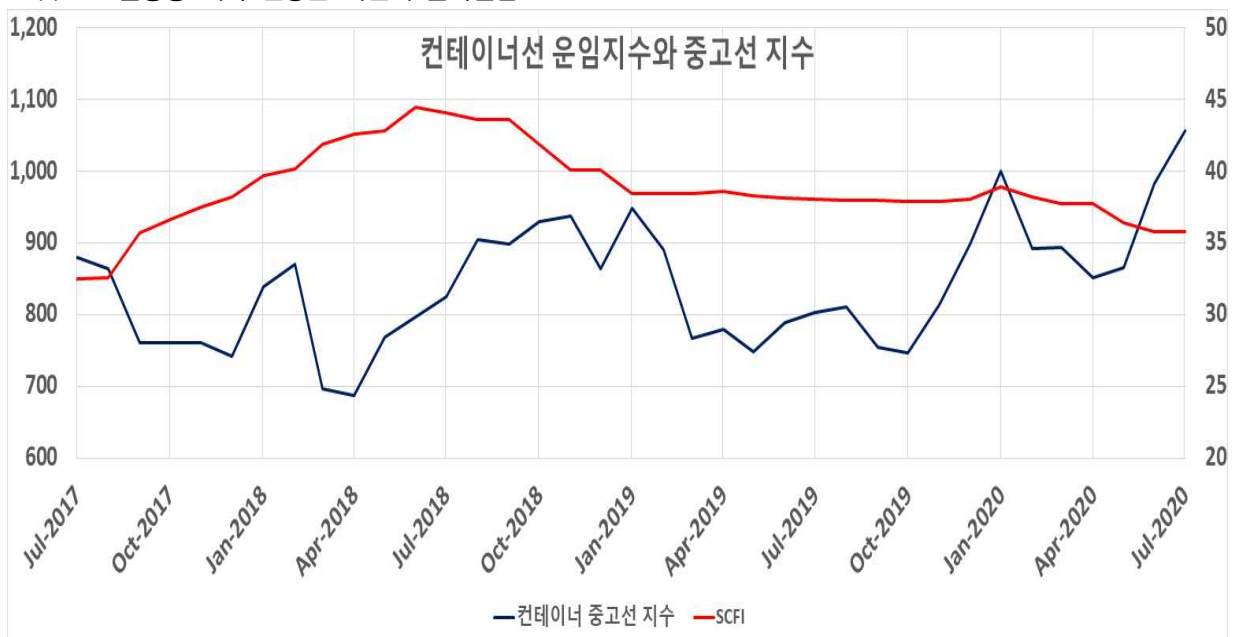
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 7월 10일 BDI는 1,810으로 7월 3일 1,894 대비 84p(4.4%) 증가. 7월 10일 건화물 중고선 지수는 20.85로 7월 3일 대비 변동 없음. 2019년 7월 12일 건화물 중고선 지수는 22.80이었음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 7월 SCFI 평균은 1,055.13으로 6월 평균(982.75) 대비 72.38p(7.3%) 증가. 작년 7월의 SCFI 월평균은 802.01임. 7월 컨테이너 중고선 지수는 35.75로 6월 대비 변동 없음. 운임 방어는 투입 선박 축소에 따른 것으로 물동량 회복 전망은 여전히 불확실함



### 2020년 7월(7월 1일~10일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 상반기 대비 전 선종을 대상으로 중고선 거래가 발생함. 컨테이너선은 소형 피더컨테이너선의 매매가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형 (DWT)	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
화학제품선	High Performance*	2005	51,302	2020-07-10	29.00	12.95	D'Amico Soc di Nav
가스운반선	Lavender Passage	1996	78,451 (cu.m.)	2020-07-10		16.00	Nippon Yusen Kaisha
건화물선	Loreto	2004	76,737	2020-07-10	0.60	8.00	Ultrana Naviera
화학제품선	High Progress*	2005	51,303	2020-07-10		12.95	D'Amico Soc di Nav
건화물선	Rosita*	2004	52,292	2020-07-09		14.00	Ugland Marine
건화물선	Favorita*	2005	52,292	2020-07-09			Ugland Marine
건화물선	Medi Lausanne	2006	83,002	2020-07-08		9.00	D'Amico Soc di Nav
화학제품선	Navig8 Amessi	2015	37,295	2020-07-08		26.50	Ocean Yield ASA
유조선	Xin Tong Yu 6	2004	3,015	2020-07-08			Zhejiang Tongyu
유조선	Xin Tong Yu 7	2004	2,539	2020-07-08	8.00		Zhejiang Tongyu
크루즈선	Oceana	2000	2,016 (Berths)	2020-07-07	9.00		P&O Cruises (UK)
화학제품선	Valle di Siviglia	2001	42,721	2020-07-07	6.00	7.30	Navi Montanari
컨테이너선	Marcarrier*	2007	1,024 (TEU)	2020-07-07		5.20	MarConsult
컨테이너선	Marcloud*	2007	1,024 (TEU)	2020-07-07		5.20	MarConsult
연근해선	Surf Panglima	2010	1,529	2020-07-06			Surf Marine
연근해선	Tanjung Gaya	2008	49 (LOA)	2020-07-06		0.63	Icon Offshore
건화물선	Cape Rosa	2005	203,163	2020-07-03		13.50	K-Line
건화물선	Graceful Madonna	2010	180,242	2020-07-03		20.50	Misuga Kaiun Co Ltd
컨테이너선	Hoheweg	2007	957 (TEU)	2020-07-03		2.10	Rass Reederei
건화물선	Maratha Prudence*	2012	32,070	2020-07-03			Chowgule Steamship
건화물선	Maratha Paramount*	2011	32,081	2020-07-03			Chowgule Steamship
건화물선	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3005*	2020	325,000	2020-07-03			Polaris Shipping
건화물선	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3006*	2020	325,000	2020-07-03			Polaris Shipping
건화물선	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3007*	2020	325,000	2020-07-03			Polaris Shipping
건화물선	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3008*	2021	325,000	2020-07-03			Polaris Shipping
건화물선	N/B Hyundai HI (Ulsan)	2021	325,000	2020-07-03			Polaris Shipping

	3009*						
건화물선	Global Heart	2012	32,964	2020-07-02		9.00	NYK Bulk & Projects
연근해선	Harvey Charger	2009	1,261	2020-07-02			Harvey Gulf Intl
건화물선	Orient Hope	2009	32,165	2020-07-01		7.00	Orient Line Co. Ltd.
유조선	Seamullet	2001	32,230	2020-07-01			German Tanker Shpg

### 2020년 7월(7월 1일~10일) 스크랩 실적 (자료: Clarksons)

◦ 중형 컨테이너선 등의 스크랩이 발생함

선종	선명	건조 년도	단위	선형	해체일자	해체 위치	고철량 (Ldt)	고철 단가 (US\$/Ldt)
컨테이너선	Kuo Hsiung	1993	TEU	1,169	2020-07-10	Pakistan	5,822	340
컨테이너선	Sine Maersk	1998	TEU	9,600	2020-07-07	Turkey	31,903	
유조선	Stolt Vestland	1992	DWT	31,435	2020-07-06	India		
유조선	NCC Mekka	1995	DWT	37,272	2020-07-06	India		
오픈 해치 중장비 운반선	Mobile Pearl	1984	DWT	43,002	2020-07-06	India		
유조선	Dilya	1980	DWT	18,078	2020-07-03	Indian Sub cont	5,764	163
광탄선	Handan Steel	1994	DWT	264,971	2020-07-03	Bangladesh	38,047	274
컨테이너선	Armada Purnama	1995	TEU	1,016	2020-07-03	Bangladesh	5,353	303
컨테이너선	YM Pine	2001	TEU	5,512	2020-07-03	India	22,524	270
컨테이너선	Seoul	2000	TEU	5,762	2020-07-03	India	24,700	303
컨테이너선	EM Oinousses	2000	TEU	2,506	2020-07-03	Pakistan	11,191	344
컨테이너선	E.R. Amsterdam	2000	TEU	6,008	2020-07-03	India	24,882	298
컨테이너선	YM Green	2001	TEU	5,512	2020-07-03	India	22,746	270
드릴십	Valaris DS-5	2011	Water Depth	10,000	2020-07-03	Turkey	35,337	180
드릴십	Valaris DS-6	2012	Water Depth	12,000	2020-07-03	Turkey	35,416	180
광탄선	Pacific Coral	1995	DWT	265,278	2020-07-03	Pakistan	40,162	295
컨테이너선	Ahlam	1995	TEU	512	2020-07-03	India	2,393	285
컨테이너선	Ever Divine	1998	TEU	4,211	2020-07-03	India	21,050	270
중장비운반선	Hijau Terang	1996	DWT	10,812	2020-07-03	Bangladesh	3,926	303
자동차운반선	Ocean Highway	2000	Cars	5,052	2020-07-03	India	13,400	270
지질조사선	Harrier Explorer	1979	LOA	81	2020-07-03	Unknown		
드릴십	Valaris DS-3	2010	Water Depth	12,000	2020-07-03	Turkey	35,139	180
Ro-Ro선	Fides	1993	Lane m.	2,340	2020-07-01	Turkey		183



## 7. 주요 해운지표 (2020.07.10)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.10)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	69.0	(-)	69.0	69.0	77.0	74.6	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)		(07.10)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.4	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	89.0	(-)	89.0	89.0	92.0	90.9	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	31.5	30.8	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(07.10)								
380 CST	Rotterdam	-	(-)	249.0	124.8	303.8	226.9	245.8	443.5	348.9
	Singapore	-	(-)	252.5	157.8	388.0	253.4	306.5	511.5	402.5
	Korea	-	(-)	313.8	196.3	426.5	307.6	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	-	(-)	264.8	181.8	436.8	283.0	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	-	(-)	299.0	179.0	585.3	332.8	493.8	548.3	518.9
	Singapore	-	(-)	329.8	219.8	726.3	389.6	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	-	(-)	348.3	214.8	722.3	395.5	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(07.10)								
철광석	국제價	106.9	(6.4)	103.1	71.7	106.9	91.4	72.3	127.2	93.3
	중국産	128.3	(0.9)	127.9	108.3	130.6	118.6	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	75.9	(5.0)	73.4	63.5	75.9	69.1	72.0	83.1	77.0
	중국産	95.2	(4.4)	92.6	84.7	95.3	89.7	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주産	147.9	(-2.9)	148.7	133.4	204.2	168.8	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	124.5	(-5.9)	130.2	112.7	134.8	127.3	120.9	187.3	153.2
	중국産	199.0	(6.1)	196.5	190.0	219.2	206.5	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	887.3	(-)	894.0	821.8	946.0	872.4	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	534.0	(-)	507.1	474.0	581.5	531.7	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		3월	4월	5월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,626	5,640	5,299	35,860	95,248	100,114	87,449
	수입	4,971	4,134	4,022	22,655	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	8,661	6,109	5,183	33,899	84,260	89,921	82,296
	수입	6,348	5,911	5,171	30,266	60,199	69,712	66,889
EU	수출	5,050	3,965	3,381	20,425	53,140	57,676	48,445
	수입	5,445	4,557	4,918	23,490	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	12,826	11,359	11,718	58,730	169,587	189,936	149,584
	수입	11,209	11,132	10,385	51,893	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