

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 7월 4주

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	25

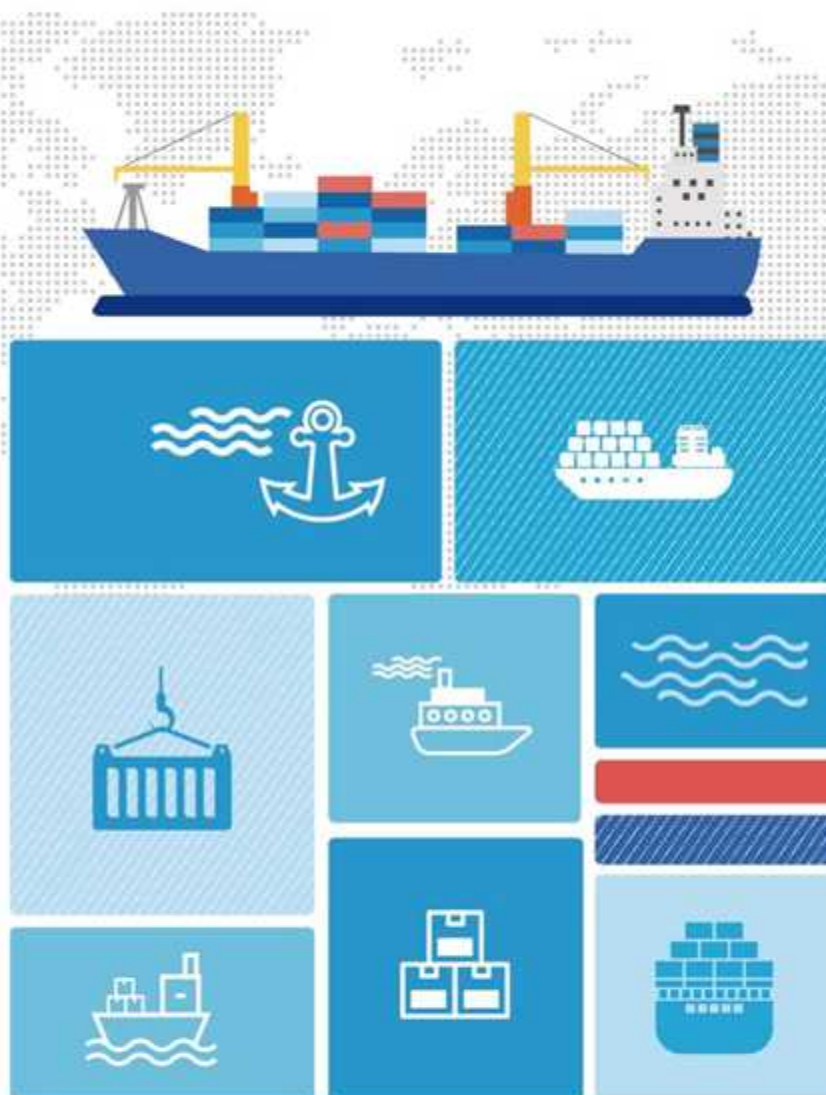
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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

건화물선 FFA 시장 동향과 시사점

I 건화물선 FFA 시장 동향

건화물선 운임선도거래(Forward Freight Agreement, FFA) 시장이 2008년 이후 최대의 거래량을 보이고 있음. 건화물선 시장은 올해 초 남반구 기상이변에 따른 계절적 침체기에 더해 코로나-19 사태로 산업 활동이 위축되면서 불탄해운거래소의 케이프 선형 운임지수인 BCI가 마이너스를 기록할 정도로 극심한 불황을 겪었음. 그러나 코로나-19 사태에 대한 중국의 재정정책, 철광석 재고량 감소와 철강 생산 증대 등으로 케이프선을 중심으로 시황이 회복되면서 운임 변동성이 매우 커졌음. 이러한 실물 운임 시장의 침체와 활황으로 높아진 변동성에 대응하고자 FFA 거래가 크게 증가하는 것으로 해석됨

6월 마지막 주 FFA 거래량은 지난해 같은 기간에 비해 케이프선 16%, 파나마선 11%, 수프라마크선 44%, 옵션 거래 25% 증가함. 이러한 FFA 거래 확대로 대표적 FFA 브로커인 FIS에서는 올해 FFA 거래가 200백만 단위를 (lots) 넘어서 초창기인 2008년 거래량의 80% 수준에 달할 것으로 전망함. FFA 1단위는 1,000톤 또는 하루 운선료 (달러/일)를 단위로 하기 때문에 올해 FFA 거래량 예측치는 약 20억 톤의 운송계약에 해당되는 것임. 시장에서는 이 같은 FFA 거래 증가는 최근 큰 변동성을 보인 건화물선 시장의 위험관리를 위한 것으로 평가함. 한편 현재 FFA 가격은 현재가가 미래가보다 높은 백워드이션(backwardation)이기 때문에 운임의 과잉 급등은 조만간 조정에 들어갈 것으로 전망됨

I FFA 거래 플랫폼 혁신 시도

Lloyd's List는 FFA 거래 플랫폼을 출시한 BLOC-X社를 소개하는 기사를 보도함. BLOC-X社는 원유의 장외 거래(over-the-counter transaction)에 플랫폼을 제공하는 스타트업(start-up) 회사인데, 최근에 건화물선 FFA 거래 플랫폼을 출시했음. 이 플랫폼은 건화물선 FFA 거래를 희망하는 시장 참여자가 서로의 거래 의사(bid 또는 offer)를 플랫폼에 올리고, 거래 상대방을 찾는 것을 도와주는 기능을 함. 실제 FFA 거래는 플랫폼 밖에서 최종적으로 협상되어지고 거래가 종결되는 구조임. 불탄해운거래소에서 Baltex라는 전자 거래 플랫폼이 실패하고, 다수의 FFA 브로커가 내부적인 플랫폼 운영에 실패한 사례에 비추어 BLOC-X社의 건화물선 FFA 거래 플랫폼의 성공 가능성에 의문을 제기하는 시각도 있음

I 시사점

건화물선 시장은 다른 어떤 시장보다 큰 변동성을 지니고 있음. 특히 케이프선은 가동 선박 규모가 상대적으로 작고 철광석과 석탄에 특화되어 있으며, 대형 항만이 아니면 이 선박을 수용할 수 없는 상황이라 더욱 변동성이 큼. 따라서 서비스 제공자인 선사와 서비스를 필요로 하는 화주 모두 운임변동위험에 대응하기 위해서는 FFA 거래를 적극적으로 활용하는 것이 바람직함. 그러나 우리나라는 FFA 거래를 이용한 시장위험 관리에 수반되는 FFA 손실을 우려해 FFA를 적극적으로 활용하고 있지 못하는 실정임. 따라서 선사와 화주들이 FFA를 활용해 운임변동에 대응할 수 있도록 기업 내부 프로세스를 개선하는 노력이 필요함

2. 주간 뉴스

2020년 해체량은 30만 TEU에 이를 것으로 전망

- 알파라이너에 따르면 올해 6월에만 25척(6.8만 TEU)의 컨테이너 선박이 해체를 위해 판매됨
 - 6월 해체 계약은 상반기 14.3만TEU의 절반 이상으로 코로나19로 인한 영향이 큰 것으로 추정됨
 - 코로나19로 인해 사실상 3~4월 해체시장이 휴업임을 감안하면 일부 해체계약은 6월로 이월되었으며 올해 해체량은 30만 TEU에 이를 것으로 전망함
 - 이는 2019년 18.5만 TEU, 2018년 10.2만 TEU에 비해 높은 수치임. 아울러 해체 가격은 2016년 이후 최저치로 코로나19 이전시점과 비교할 때 25% 하락함
 - 올해 해체시장이 과거와 다른점은 과거에는 발생하지 않은 중·대형선의 해체가 이루어짐. 머스크의 9,600TEU급 선박을 비롯하여 6,000TEU급 이상의 선박들의 해체가 진행됨

Alphaliner weekly 28

최건우 전문연구원

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

하파로이드, 올해 2분기 실적 호조

- 독일 선사인 하파로이드의 올해 상반기 세전·이자지급전이익(EBITDA)은 11.5억 유로로 전년동기 실적인 9.6억 유로에 비해 크게 증가함
 - 동 선사의 2분기 세전·이자지급전이익이 6.8억 유로로 1분기 4.7억 유로에 비해 크게 높아짐
 - 노르웨이 투자은행은 동 선사의 2분기 평균 운임은 0.4% 하락, 처리량은 11.7% 감소하여 세전·이자지급전이익은 4.6억 유로로 예상하였으나 실적은 크게 상회함
 - 올해 상반기 세계 컨테이너 물동량이 7.0% 감소하였지만 동 선사는 선대 최적화를 통해 경쟁력을 확보함. 동 선사의 올해 세전·이자지급전이익은 17~22억 유로로 전망됨

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/hapag-lloyd-beats-consensus-by-25-after-strong-second-quarter/2-1-843918>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

중국의 홍수대응 경보 발령, 수력 설비 전력 공급을 위한 연료탄 수요 증가 전망

- 중국의 양쯔강이 연일 계속된 폭우로 인해 범람했으며, 이로 인해 항만과 해운에 부정적 영향을 미치고 있는 것으로 나타남
 - 중국 항만협회(China Ports & Harbours Association)에 따르면 중국에 몇 주간 지속된 폭우로 양쯔강이 범람함. 폭우로 인해 양쯔강의 일부 항은 수심이 너무 높아져 운영을 일시적으로 중단함
 - 양쯔강 3대 터미널인 난징(Nanjing), 우한(Wuhan), 충칭(Chongqing)의 화물처리량이 7월 1일에서 10일까지 전년동기 대비 4.9% 줄었다고 밝혔음
- 중국은 여름철 집중호우가 지속될 것으로 보고, 홍수대응경보(2단계)를 발령함
 - 중국은 여름철 집중호우가 계속될 것으로 예상하고 있으며, 홍수 대응 경보를 3단계에서 2단계로 격상함. 참고로 중국의 홍수 대응 비상대응 체계는 총 4단계이며, 그 중 1단계가 가장 심각한 수준임

- 이는 발레사의 생산량이 작년에 3억 4,000만 톤까지 줄었으나, 이전 5년 평균은 3억 9,000만 톤을 유지했었던 것과 비교하면 낮은 수준으로 평가됨. 발레사의 생산 능력이 회복된다면 케이프 선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대함
- 홍수대응경보 발령으로 중국의 수력설비 가동을 위한 연료탄 소비가 증가할 것으로 예상됨
 - 강 등의 범람을 막기 위해 수력설비를 가동하게 되면 설비의 전력 공급을 위한 연료탄 수요가 증가할 것이라는 분석임. 여름은 연료탄 소비가 많은 계절로, 이번 홍수 상태가 수요를 더욱 증가시킬 것으로 기대함
 - 중국 정부가 호주와의 외교적 문제로 자국 연료탄 등의 석탄 생산량을 증산할 것을 요구했으며, 이에 대해 생산업체들은 정부의 요구를 이행하기 어렵다는 입장을 내놓은 것으로 알려짐. 또한 중국의 석탄 수입 규제를 완화해달라는 업체들이 늘어나고 있는 중이라고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/ports/floods-in-china-disrupt-river-shipping-and-prompt-more-coal-demand/2-1-843427>(로그인 필요)

황수진 전문연구원

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

I 홍콩, 입항 선원 대상 COVID-19 검사 의무화 시작

- 홍콩 입항 화물선에 승선한 선원을 대상으로 COVID-19 검사가 의무화 됨
 - 7월 10일 홍콩의 해양·항만 정책당국인 해양부는 COVID-19 음성검사 결과를 제공하지 않는 선원들이 홍콩항에 하선하지 못하도록 하는 행정명령을 발표했다
 - 7월 10일부터 시행되는 동 행정명령은 선원들이 홍콩항에 입항하기 최대 48시간 이전에 마지막 기항지에서 음성 판정을 받은 결과를 제출하도록 규정하고 있음
 - 6월 중순 이후 COVID-19가 확산되고 있는 아시아 지역 실태를 검토한 이후 내려진 조치로, 아시아 주요국의 선원 교대 정책이 다시 강화될 가능성이 있음
- 행정명령 발효로 이제 해운선사나 선박관리 대리점은 홍콩에 입항하는 선원에 대해 COVID-19 음성 판정을 받았음을 신고해야 함
 - 홍콩 입항 선원들은 선원들의 원활한 공급을 용이하게 하기 위한 정책의 일환으로, 입국 시에 검역 조치의 면제를 받아 왔음
 - 홍콩 해경은 "검사결과가 없는 승무원은 입항 할 수 없으며, 해당 해운선사나 선박관리 대리점은 검사결과가 없는 승무원이 원상복귀 하도록 조치해야 한다"고 밝혔음
 - 검사결과를 제출하지 않은 선원은 송환을 위해 공항으로 보내지기 이전에 선박에 계속해서 남아 있어야 함
- 6월 30일 홍콩에서 올해 최고 수준인 일일 34건의 현지 감염이 확인됐음
 - 6월 24일에는 홍콩에 기항했다가 Ningbo항에 입항한 파나마 국적 컨테이너선인 MSC Flavia호의 선원 11명이 Ningbo항에 도착하자마자 양성 반응이 나온 바 있음

<https://www.loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133003/Hong-Kong-introduces-mandatory-health-tests-for-seafarers>(로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

2. 주간 뉴스

I 역수송(backhaul) 항로에서의 운송 수요 부진으로 유휴 공컨테이너 증가

- 컨테이너 선사들의 높은 수준의 감선이 유휴 공컨테이너의 증가를 발생시키고 있음
 - EU 북부 지역 소재 항만은 COVID-19로 수출 물량이 감소하면서 공컨테이너가 늘어나고 있지만, 남부 유럽 소재 항만에서는 컨테이너 박스 부족 현상이 심각함
 - 효율성 제고를 위한 컨테이너 재배치 컨설턴트인 Containers xChange에 따르면 북유럽 항만 창고에서 컨테이너 박스가 상당기간 유휴상태로 방치되어 있음
- Containers xChange에 따르면 7월 들어 EU 일부 항만에서 수출 물동량이 늘어나면서 공컨테이너가 감소하는 추세도 관찰되고 있음
 - 동사는 컨테이너 가용성 지수(CAx)를 개발했는데, CAx 값이 0.5를 초과하면 컨테이너박스에 잉여가 발생해 공컨테이너가 증가하고 있음을 의미함
 - 스위스 제노바항의 경우 7월 15일 CAx 값이 0.01로 낮은데 이는 잉여 컨테이너가 거의 없으며 컨테이너의 반출입이 원활하게 진행되고 있음을 나타냄
 - EU 북부 지역에 소재한 독일 함부르크항의 CAx는 7월 1일 0.47에서 7월 15일 0.78로 상승했으며, 이는 공컨테이너가 큰 폭 증가했음을 의미함
 - 제노바항, 로테르담항, 엔트워프항 등 남유럽 항만에서 감선이 일부 취소되고 서비스 제공이 재개되면서 컨테이너 반출이 증가하고 있음
- 일순 출하물량이 늘어날 경우 컨테이너 박스 품귀현상이 발생할 수 있음
 - 세계 경제가 COVID-19로 인한 침체에서 벗어나면 화물을 적재하기 위해 컨테이너를 찾는 화주들에게 애로가 발생할 수 있음
 - 다만 여전히 유럽발 아시아착 역수송 항로에서의 감편이 다수 있어서 컨테이너 박스의 지역 간 불균형 문제가 심화 될 가능성이 있음

lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133071/European-container-shortages-ease-butimbbalances-remain (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I Covid-19로 인한 세계 경제 둔화 심화

- IHS Markit은 논평을 통해 COVID-19 대유행은 미국 경제 등 세계 경제의 불황을 야기하고 적어도 2022년까지 세계 경제의 완전한 회복을 기대하기 어렵다고 언급함
 - 백신의 조기 개발 여부가 경기회복의 방향을 결정할 것이며, V자 모양이 아닌 다른 형태로 경제회복이 발생할 가능성이 높음
 - IHS Markit은 바이러스의 확산-연화 국면이 반복되고 있다고 설명하면서 확산 속도에 따라 W자형 회복이 발생할 수 있으며, W자 회복의 발생 가능성을 20~25%로 예상함
 - 복합구매관리자지수와 원자재물가지수가 5~6월 연속으로 상승하면서 반등을 보여주었지만, 6월 중순 이후 COVID-19 감염자수가 늘어남과 동시에 하락하고 있음
- 미국의 화주들은 다시 코로나 바이러스가 확산될 가능성을 주시하면서 수출입 등 경제활동이 단기간 내에 왕성화 되는 것을 경계하고 있음

2. 주간 뉴스

- 미국 실업률은 3월 14.7%에서 6월 11.1%로 떨어졌지만, 6월의 11.1%는 여전히 2월대비 7.6% 높은 것으로 2월 이후 실업자 수는 1,200만 명 늘었음
- IHS Markit은 경영에 큰 어려움을 겪고 있는 미국 기업체들이 늘어나고 있으며, 현재 미국 내 유일하게 선방하고 있는 분야는 주식시장이라고 언급함
- IHS Markit은 2020년 미국의 실질 국내총생산(GDP)이 전년 대비 6.1% 감소할 것으로 추정했으며, 세계 전체 GDP는 2019년 대비 5.5% 감소할 것으로 전망함
 - IHS Markit은 2020년 유로존 경제가 전년 대비 약 9% 위축되고 영국 GDP는 12% 감소하는 등 전 세계적으로 심각한 경기침체가 발생할 것이라고 전망함
 - 일본 GDP는 전년 대비 5.2% 감소할 것으로 예상되며, 중국은 내수를 토대로 회복세를 보이고 있지만 완벽한 회복은 세계적인 수요 부족으로 달성이 어려울 것으로 분석됨
- IHS Markit은 일부 제조업은 V자형 회복의 기회를 가질 수 있지만 강력하고 지속적인 회복은 역부족이라고 지적함
 - COVID-19로 인한 공급망 소멸과 중소기업 도산 등으로 인해 V자형 회복은 매우 어려운 상황임

joc.com/trucking-logistics/truckload-freight/joc-uncharted-covid-19's-economic-drag-deepens_20200716.html (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 중국의 6월 철광석 수입량 전년 동월 대비 35% 증가. 건화물 시장 상승에 긍정적 영향

- 중국 세관총서는 7월 14일, 6월의 철광석 수입량이 전년 동월 대비 35% 증가한 1억 168만 톤으로 크게 성장했다고 발표했음
 - 국내용의 왕성한 강재 수요에 따라 중국 철강 원료 수입이 고수준으로 추이하고 있음
 - 대두 수입도 전년 동월 대비 71% 증가한 1,116만 톤으로 확대되는 등 중국에 대한 왕성한 수송 수요가 드라이 시장 회복을 이끌고 있음
- 철강 원료 수송에 기용되는 케이프사이즈 건화물선의 스팟시황은 6월에 들어와 급회복 되었음
 - 중국의 수입 의욕이 왕성한 가운데 남미로부터의 출하가 회복된 것과, 중국 항만에서의 체선이 선복 수급의 긴축 요인이 되었음
 - 대두 수입 증가는 파나마스 등 중형 건화물선 시황을 끌어올리고 있음
 - 중국 6월 원유 수입량도 전년 동월 대비 34% 증가한 5,318만 톤으로 늘어 원유선 시황을 뒷받침하고 있으며, 천연가스도 전년 동월 대비 11% 증가한 833만 톤을 기록함
 - 반면 석탄은 전년 동월 대비 7% 감소한 2,529만 톤에 그쳤는데, 이는 중국 정부가 석탄의 수입 제한을 시행하고 있는데 기인함
 - 이외 비철금속은 전년 동월 대비 9% 증가한 159만 톤, 원목·제재는 전년 동월 대비 4% 증가한 834만㎡를 기록함
- COVID-19가 연화되면서 반발 매수세가 확대되고 그동안 둔화 기조를 보인 물동량이 급증하였는데, 이는 건화물 시장의 빠른 회복을 가능케 하였음

2. 주간 뉴스

- 1~6월 누계 수입량을 살펴보면 철광석은 전년 동기 대비 10% 증가한 5억 4,691만 톤으로 큰 폭 증가했음
- 아프리카 돼지 콜레라의 영향으로 사료용 곡물 수요 감소가 예상됐지만, 대두도 1~6월 누계 수입량이 전년 동기 대비 18% 증가한 4,504만 톤으로 약 20% 가까이 증가했음

<https://secure.marinavi.com/news/> (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	하락 기대	하락 유력	상승 유력
시계열 모형	하락 기대	혼조세	혼조세

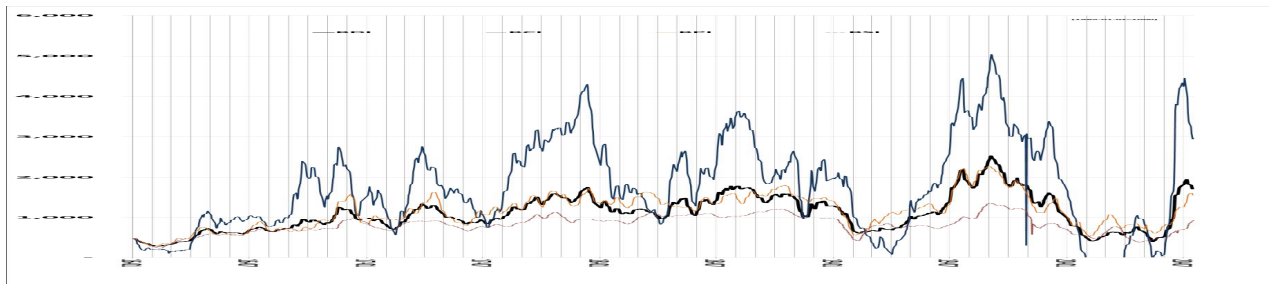
주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%~90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외
2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(07.17)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,728	(-147)	393	1,956	754	595	2,518	1,355
	케이프(5TC)8)	25,388	(-5,013)	1,992	33,760	8,579	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	12,879	(725)	3,345	12,950	6,223	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	9,454	(1,278)	3,915	8,891	5,848	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	6,095	(460)	2,142	6,410	4,007	4,198	10,067	7,188
	케이프	18,000	(-500)	10,125	19,750	14,091	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	13,250	0	9,625	13,250	11,247	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,188	0	8,250	10,188	9,469	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,375	0	8,000	9,625	8,918	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(07.17)							
		2020년 7월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	20,875	(-1,041)	17,622	(197)	13,346	(18)	13,181	(-113)
	파나마스(4TC)	11,341	(-1,868)	11,403	(-341)	9,705	(-334)	9,131	(-103)
	수프라막스(6TC)	10,450	(-161)	9,550	(-118)	8,914	(-132)	8,782	(-75)
	핸디(6TC)	6,283	(102)	6,475	(-200)	6,619	(-75)	6,550	(-44)

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

건화물선 운임 지수



자료: 클락슨, 볼틱

3. 건화물선 - 주간 동향

2) 자란주 동향

■ 케이프선 운임 하락세 시현에도 BEP 이상의 운임 수준 기록 중

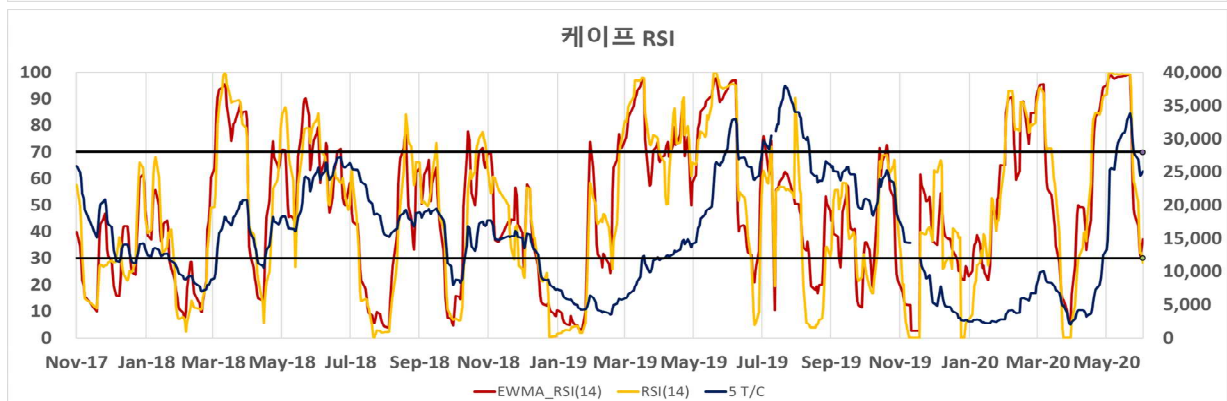
케이프선 주간평균운임은 25,327달러/일로 전주대비 16.7% 하락함. 케이프선 운임이 하락세를 보이고 있으나, 여전히 BEP 이상의 운임 수준을 기록 중임. 최근 운임이 하락세를 보이는 이유에 대해서 첫째, 선주와 용선주간의 조정기간이기 때문이라는 의견이 지배적임. 특히 호주의 경우가 이에 해당하는데, 6월은 호주의 회계연도(financial year)가 끝나는 달로, 철광석 수출량이 많은 시기에 해당한다고 설명함. 이 시기가 지났으며, 광산업체들이 다시 선주들과 운임에 대한 협상을 진행하고 있기 때문이라는 주장임. 둘째는 최근 철광석 가격이 연 최고치를 기록 중이기 때문임. 이로 인해 수입을 위한 성약 활동이 줄어든 것도 운임에 부정적 영향을 미쳤다는 분석임. 또한 서아프리카가 우기에 접어들면서 수출량이 줄어들고 있는 것도 운임 하락의 원인으로 제기됨. 장기적인 관점에서 운임에 부정적 영향을 미칠만한 소식이 전해지고 있음. 중국내에서 코로나19 등의 비상사태에 대비해 철광석 공급을 위한 대응책을 마련해야한다는 주장이 나오고 있는 것으로 알려짐. 중국은 철광석 수입을 호주와 브라질에 의존했으나 재난 등의 비상상황이 발생할 경우 자국의 철광석 수요에 대비할 대응책을 마련해야한다는 것임. 이에 대해 로이즈리스트는 장기적인 관점에서 철광석 시장에 큰 타격을 줄 수 있는 소식이며, 케이프선 운임에도 부정적 영향을 미칠 수 있다고 주장함. 참고로, 6월 중국의 철광석 수입량이 9,970만 톤으로 집계됨(중국세관데이터). 이는 전월대비 18% 증가한 수준으로, 3년 만에 최고치를 갱신함. 중국의 상반기 철광석 수입량은 총 5억 3,560만 톤으로 전년 동기 대비 9% 이상 증가함. 파나마선 주간평균운임은 12,742달러/일로 전주대비 4.8% 상승함. 파나마선 운임도 태평양 수역을 중심으로 선주와 용선주간의 조정기간에 들어간 것으로 평가됨. 수프라라막스선 주간평균운임은 9,454달러/일 전주대비 15.6% 상승함. 태평양 수역을 중심으로 운임이 개선되고 있는 것으로 나타남. 이는 인도의 석탄 수요가 살아나고 있기 때문임. 또한 대서양 수역에서의 선박 공급 부족과 ECSA에서 성약활동이 활발히 일어나고 있는 것이 운임에 긍정적 영향을 미침

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

금주 빅데이터·인공지능 분석 결과 케이프선, 파나마선 운임은 하락, 수프라라막스선 운임은 상승할 것으로 예측됨

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

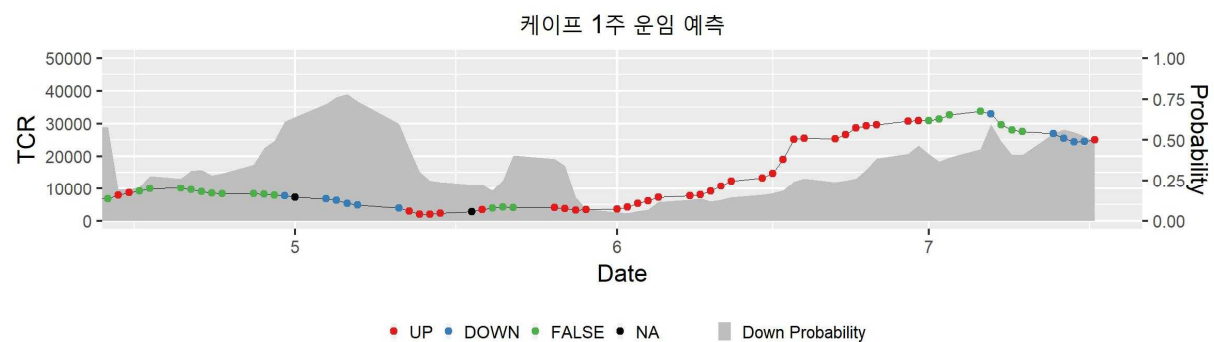
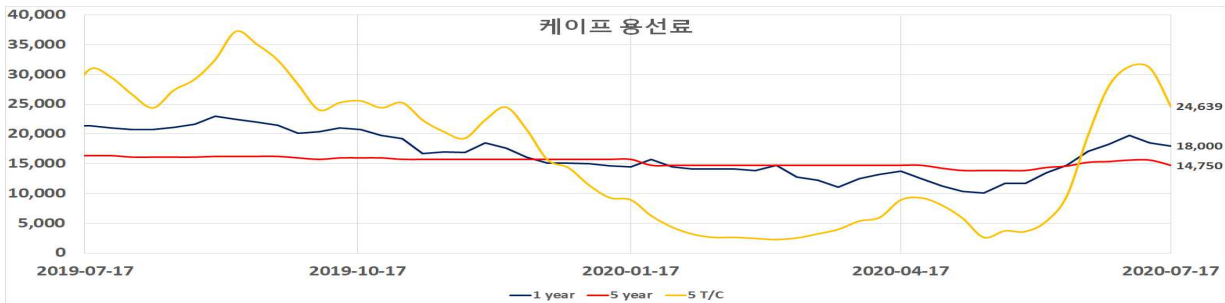
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 강보합세를 시현함
- (케이프 RSI) 하향세를 보인던 RSI가 30선에 근접해 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 장단기 용선료 차이가 일정 수준을 유지 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 7월 중순에부터 선형간 운임차이가 좁혀지고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

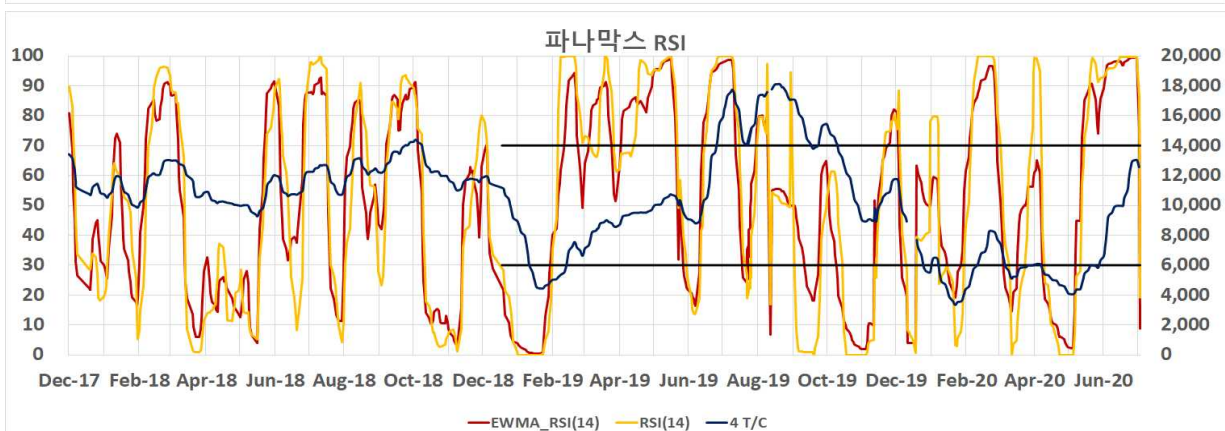
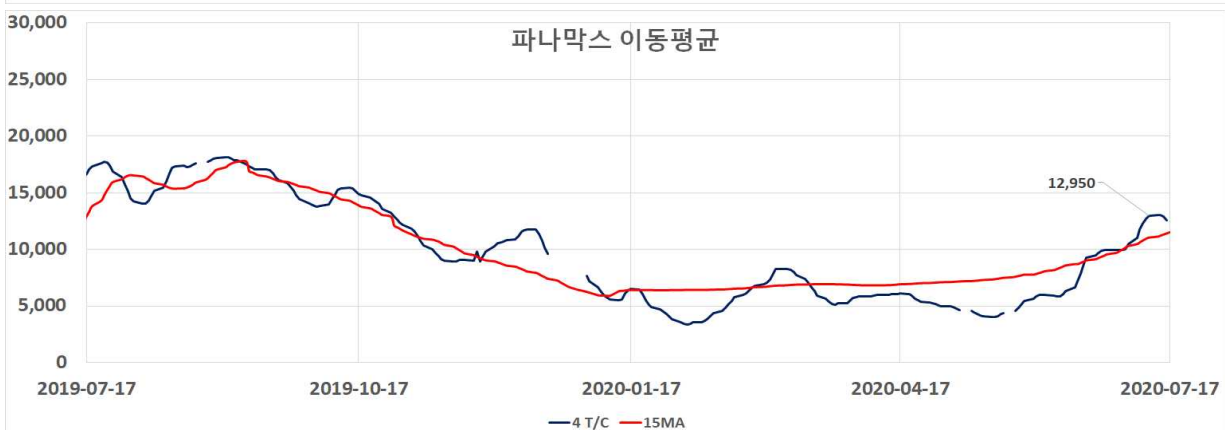
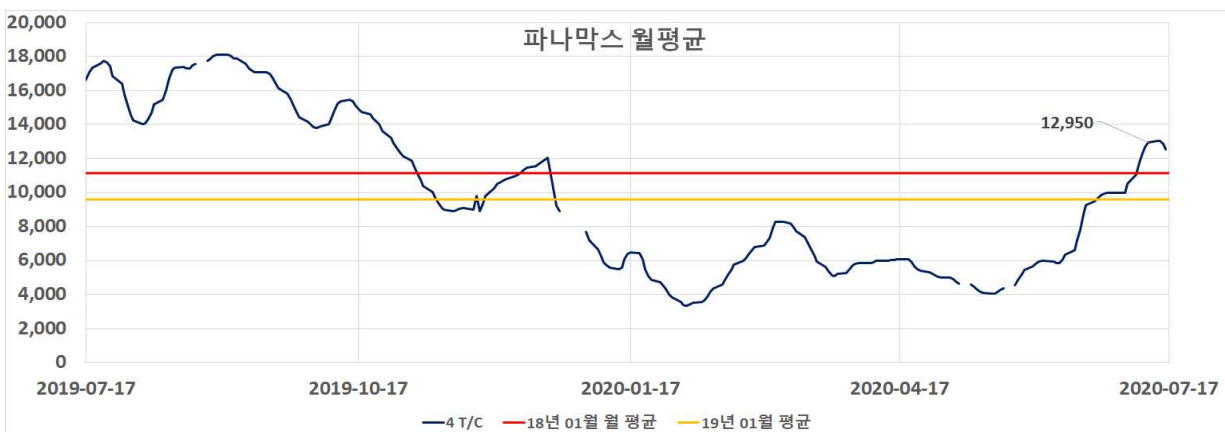


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	07.13	07.20	46.11	53.89
	07.14	07.21	43.7	56.3
	07.15	07.22	45.14	54.86
	07.16	07.23	47.77	52.23
	07.17	07.24	51.12	48.88
	7월 3주	7월 4주	46.77	53.23

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

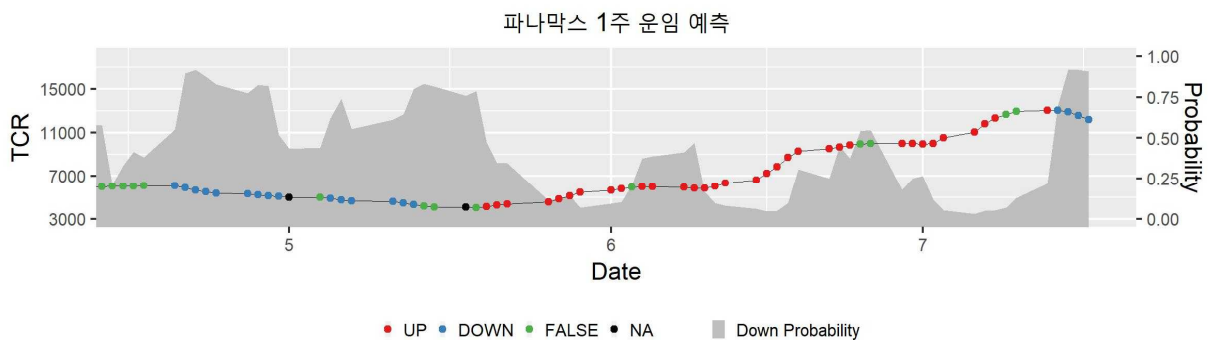
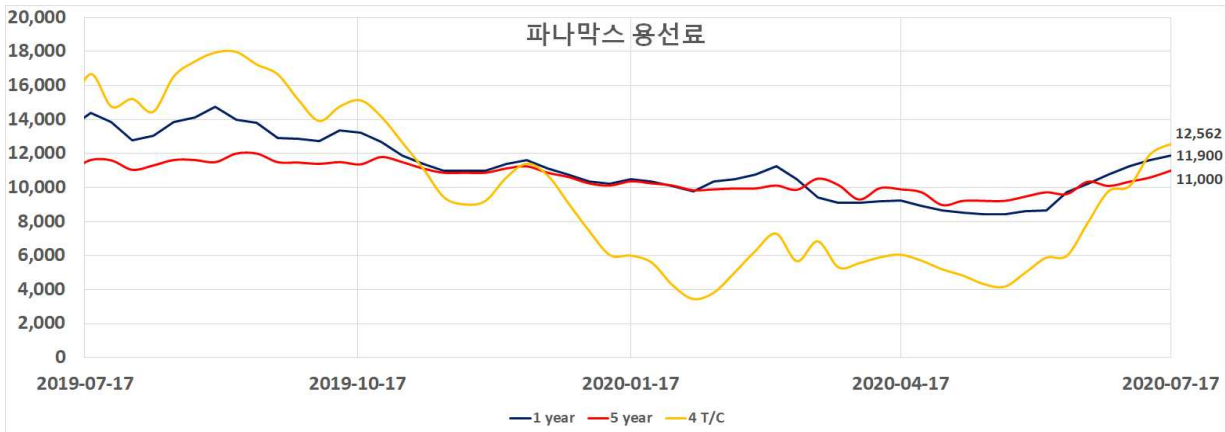
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 이어감
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 하향 돌파한 후, 하락세가 멈춤
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 단기용선료가 장기용선료를 상회 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

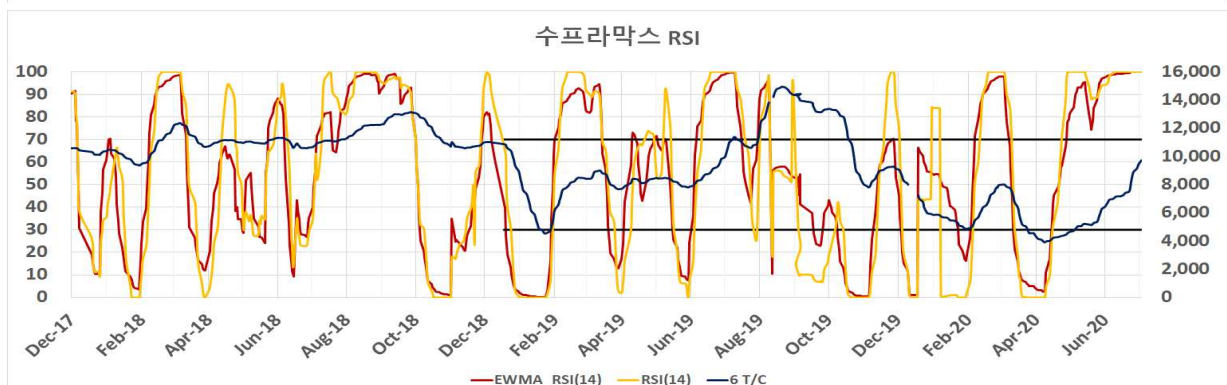
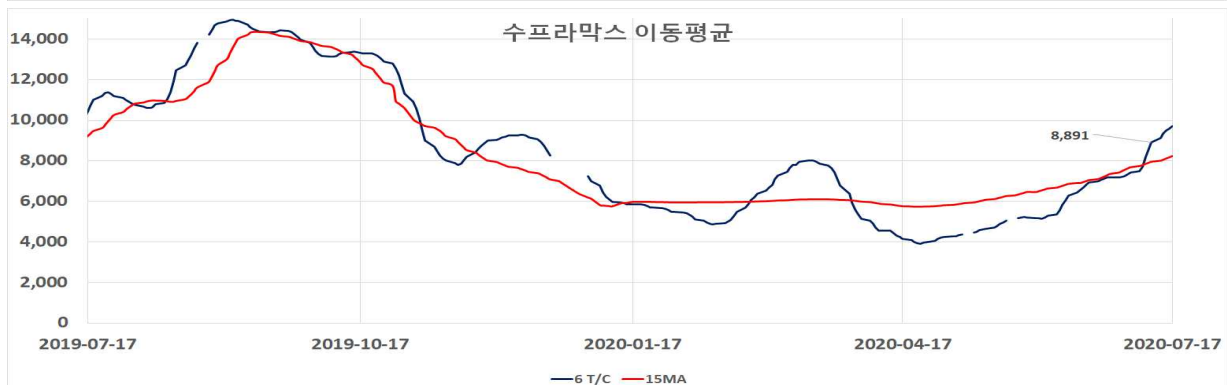
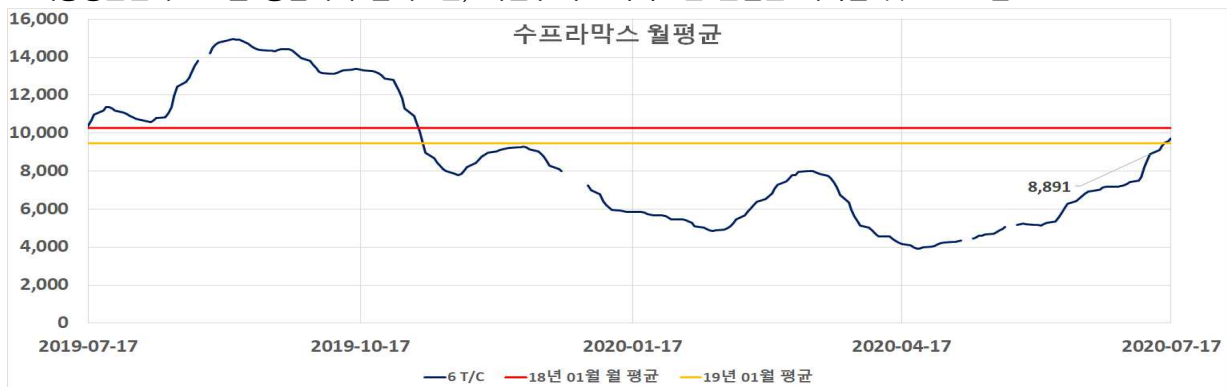


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파니막스	07.13	07.20	78.15	21.85
	07.14	07.21	30.55	69.45
	07.15	07.22	8.08	91.92
	07.16	07.23	8.28	91.72
	07.17	07.24	9.12	90.88
	7월 3주	7월 4주	26.83	73.17

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

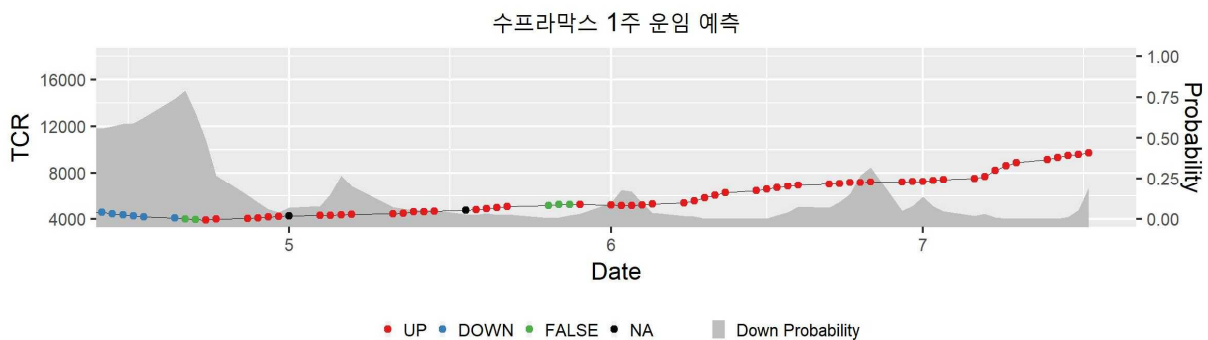
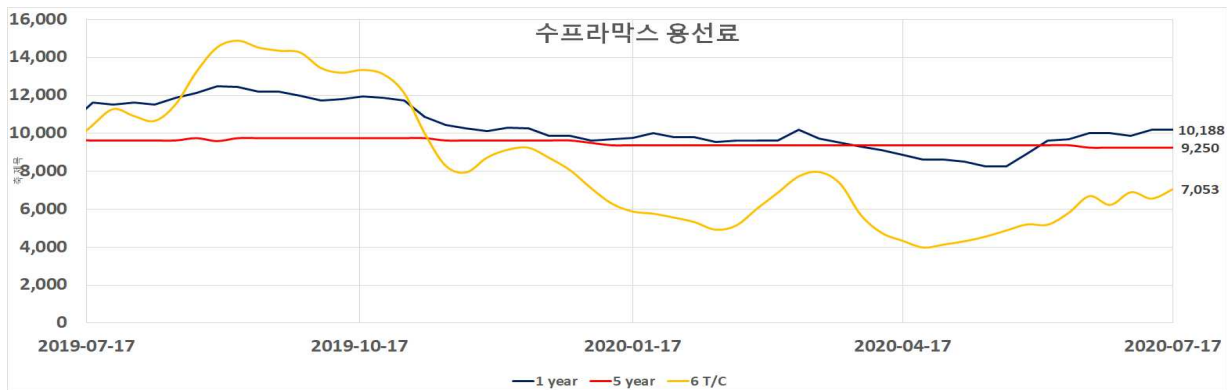
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 100선에 근접해 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 보임



- * 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) 단기용선료가 장기용선료를 상회하는 형태가 이어짐
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 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	07.13	07.20	99.92	0.08
	07.14	07.21	99.82	0.18
	07.15	07.22	98.72	1.28
	07.16	07.23	94.82	5.18
	07.17	07.24	80.82	19.18
	7월 3주	7월 4주	94.82	5.18

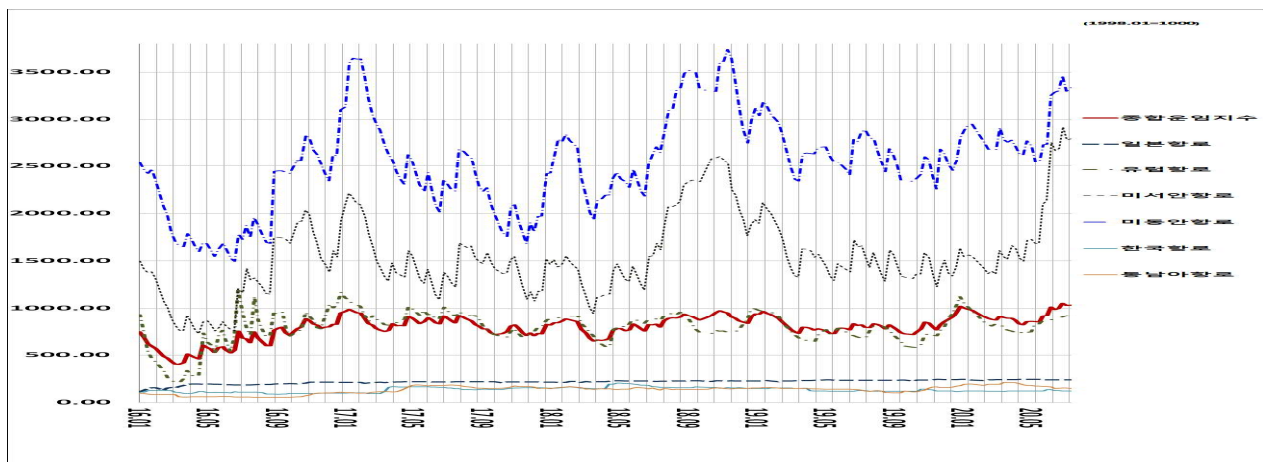
4. 컨테이너 - 주간 동향

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

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 2.04 상승한 1,035.61을 기록함

컨테이너 운임지수는 전주대비 소폭 상승하여 1,035.61을 기록하여 전년 동시점 790.77 대비 200 이상 높은 수준을 기록함. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 13달러/TEU 하락한 907달러를 기록했으며 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 11달러 상승한 2,794달러/FEU를 기록함. 최근 로이즈리스트는 올해 LA항의 처리량이 15% 감소할 것으로 예상하였으며 실제로 6월 미 서부 3대 항만(LA, 롱비치, 오클랜드) 수입화물 처리실적은 7.0% 감소함. 처리량 감소에도 높은 운임으로 인해 일부 선사들은 코로나19의 영향을 최소화함. 하팍로이드는 전년대비 더 높은 매출을 기록할 것으로 예상하는 등 글로벌 선사들은 높은 운임으로 수혜를 받음. 하지만 인트라 아시아 항로의 운임은 오히려 더 낮은 수준임. 상해-싱가포르 운임은 올 초 190달러/TEU 내외를 기록하였으나 현재 150달러/TEU 이하로 하락하였으며 상해-부산, 상해-일본도 올 초 대비 모두 하락함. 컨테이너 운임지수가 상승하였으나 일부 항로에 집중되어 실제로 운임 인상 효과를 누리는 선사는 소수에 그치고 있으며 대다수의 국적선사들은 낮은 운임 상황을 겪고 있음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

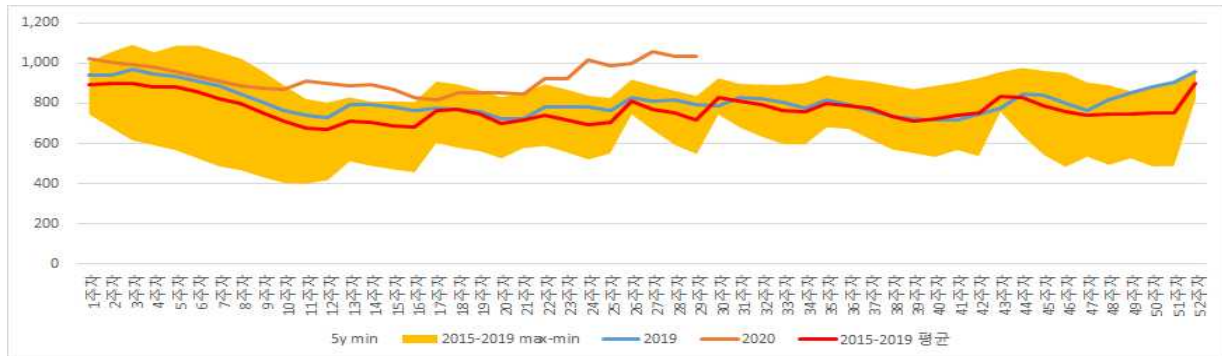


자료:상해항운교역소

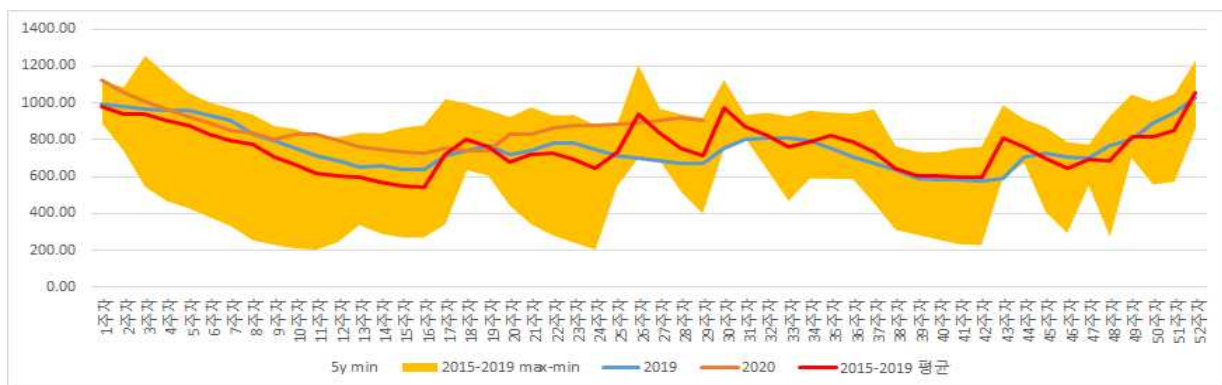
	금주 (07.17)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(07.17)							
종합(SCFI)	1,035.61	(2.0)	818.16	1,055.13	927.13	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	907.0	(-13.0)	725.0	1,124	855.48	580.0	1,027	759.66
상해발운임지수								
(SCFI) 및 운임								
(USD)								
미서안항로(\$/FEU)	2,794	(11.0)	1,361	2,920	1,869.63	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	3,334	(37.0)	2,542	3,459	2,874.26	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	119.0	(-)	116.0	134.0	120.63	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238.0	(-)	230.0	244.0	239.89	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	148.0	(-3.0)	147.0	211.0	180.48	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	530.0	(2.1)	497.0	773.0	642.0	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

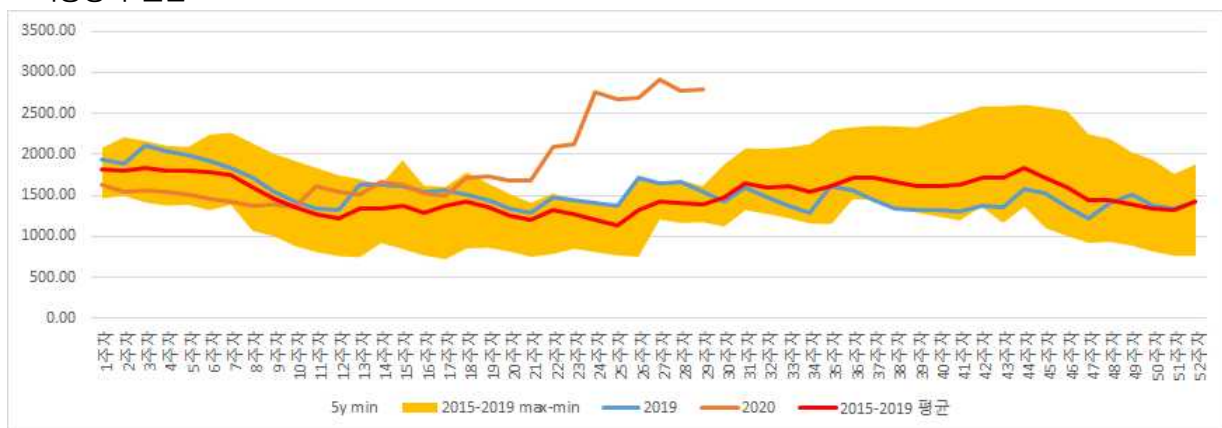
- SCFI 지수는 7월 말까지 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 반등할 것으로 예상되나 예년에 비해 높은 운임 수준으로 인해 반등폭은 크지 않을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 계절적으로 상승구간이나 예상보다 높은 운임 수준을 기록하고 있어 약보합세를 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 넷째 주 원유선 상황, 소폭 하락

금주 VLCC WS은 42.4로 전주(46.4) 대비 4.0p(8.6%) 감소함

미국 브로커인 Poten & Partners가 집계한 2020년 상반기(1~6월) 원유선의 스팟용선 성약수는 전년 동기 대비 7% 감소한 4,305척임. Covid-19로 인한 세계적인 에너지 수요 감퇴가 성약수 감소의 주된 요인임

용선자별 순위(수송톤수 기준)를 살펴보면 사우디아라비아의 국영선사 Bahri가 12위(전년 동기 53위)로 약진했는데, 올봄 사우디아라비아의 일시적 원유 증산에 따라 대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 용선이 활성화 된 바 있음. 2020년 상반기 용선 규모 1위를 기록한 중국 국영 석유기업 Sinopec의 원유 수입 자회사인 Unipet의 원유 수송량은 전년 동기 대비 5% 감소한 1억 656만 톤에 그쳤지만, 2위인 다국적기업 영란(英蘭) Royal Dutch Shell의 수송톤수 대비 4배를 기록하면서 압도적인 수송 규모를 기록하였음

3위는 브라질의 반관반민(半官半民) 석유기업인 Petrobras로 전년 동기 대비 57% 증가한 2,178만 톤을 기록했는데, 동사는 VLCC를 중심으로 올해 상반기 수송량을 크게 늘려 전년 동기의 11위에서 큰 폭의 rank-up을 달성함. 그 밖에 전년 동기 대비 수송량을 늘린 용선자는 네덜란드 원유 트레이더인 Trafigura로 전년 동기 대비 90% 증가한 1,379만 톤을 기록했는데, 저유가를 계기로 트레이딩이 활발해진 것으로 보임

2020년 상반기 선형별로는 VLCC 기준 Unipet이 약 350척을 용선해 2위인 Petrobras의 약 50척을 7배 가까이 웃돌았음. 2020년 상반기 수에즈막스의 스팟 성약 합계는 전년 동기 대비 19% 감소한 1,055척으로 축소되었는데, 1위는 미국의 석유기업인 ExxonMobil(전년 동기 3위)로 약 70척을 기록해 2위 Royal Dutch Shell과 3위이자 세계 10대 석유기업인 스페인 Repsol의 약 60척을 상회하였음

2020년 상반기 아프리카막스의 스팟 성약 합계는 전년 동기 대비 10% 감소한 1,637척으로 감소하였음. 아프리카막스의 경우 네덜란드 Vitol이 약 110척, 2위 Royal Dutch Shell이 약 100척, 3위 Unipet이 약 80척을 용선했음

금년 상반기 VLCC 시장은 사우디의 일시적인 원유 증산과 트레이더에 의한 해상 비축을 배경으로, 3-4월에 스팟운임이 일일 20만 달러 초과를 기록하며 급등했었음. 이후 석유수출국기구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries +)의 감산 합의와 Covid-19 확산이 겹치면서, VLCC 스팟운임이 6월에는 한때 2만 달러 대로 떨어지는 등 상황에 극심한 변동이 계속되고 있음

<2020년 상반기 원유선 스팟용선 Top 20>

순위	용선자	수송량(톤)	성약수
1	Unipet (중국)	1억 656만 (▲ 5)	499
2	Royal Dutch Shell (英蘭)	2,305만 (▲ 12)	275
3	Petrobras (브라질)	2,178만 (57)	130
4	Vitol (네덜란드)	2,174만 (▲ 15)	198
5	IOC (인도)	2,166만 (▲ 2)	125
6	Chevron (미국)	1,913만 (▲ 12)	151
7	ExxonMobil (미국)	1,588만 (▲ 36)	168
8	Total (프랑스)	1,552만 (▲ 26)	110
9	BP (영국)	1,392만 (▲ 28)	145
10	Trafigura (네덜란드)	1,379만 (90)	115
11	Sinochem (중국)	1,353만 (1)	49
12	Bahri (사우디아라비아)	1,324만 (-)	95

13	PetroChina (중국)	1,228만 (▲ 18)	76
14	Equinor (노르웨이)	1,103만 (-)	90
15	Repsol (스페인)	1,018만 (▲ 27)	99
16	Lukoil (러시아)	985만 (▲ 26)	94
17	Glencore (스위스)	930만 (▲ 31)	72
18	BPCL (인도)	890만 (▲ 30)	50
19	Reliance Industries (인도)	862만 (▲ 31)	70
20	Mercuria (스위스)	674만 (-)	69
Top 20개사		3억 7,677만 (▲ 9)	2,680
기타		2억 5,640만 (9)	1,625
합계		6억 3,317만 (▲ 3)	4,305

주: 괄호안에 숫자는 전년 동기 대비 성장률을 의미함. ▲는 마이너스임

자료: Poten & Partners

한편 주요 산유국들이 가입한 OPEC+는 7월 15일 개최한 합동각료모니터링위원회(JMMC: Joint Ministerial Monitoring Committee)에서 협조감산 규모를 8월부터 완화하기로 방침을 정했음. OPEC+의 발표 자료에 따르면 8월 이후에 5~7월과 비교해 일일 200만 배럴 규모의 증산이 시작됨. 일일 200만 배럴 규모의 증산으로 대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월 30척 분의 수송 수요가 증가하게 될 것으로 추정되는데, 다만 불티거래소 관계자는 「감산이 계속 되는 것에 변화가 없어 시황이 급회복되는 시나리오는 상정하기 어렵다」고 전망함

위원회에서 결정된 8월부터의 협조 감산 폭은 일일 770만 배럴로 5월부터 계속된 일일 970만 배럴과 비교해 감산 규모가 완화되는 것임. 감산 완화는 COVID-19의 확산 둔화 및 세계 경제활동 재개를 근거로 해 원유 수요의 회복을 전망한 OPEC+의 대응으로 평가됨. 요컨대 8월 이후 7월말과 비교해 실질적으로 일일 200만 배럴의 증산이 이루어지는 것으로, VLCC 1척의 수송량이 일일 200만 배럴이므로 단순 계산 시 월 30척분의 수송 수요가 증가하게 되는 것임

7월 들어 중동-극동 항로의 시황 수준은 손익분기점과 거의 같은 약 3만 달러 대로 추이하고 있음. 6월의 중동 발 성약수는 약 90건으로 전년 동월의 약 130건에 비해 약 30% 감소함. 불티거래소 등 시장 관계자에 따르면 7월에도 같은 경향이 유지 될 가능성이 높음. 계절성을 감안할 경우 평소 8월 초부터 원유 선적 거래가 활발해지는데, 7월 15일경으로 예정됐던 8월분 사우디아라비아산 원유 출하 소식 발표가 늦어지고 있어 용선자들은 선복 수배 활동을 일시적으로 중단한 상태이고 원유선 시장은 한산한 분위기임

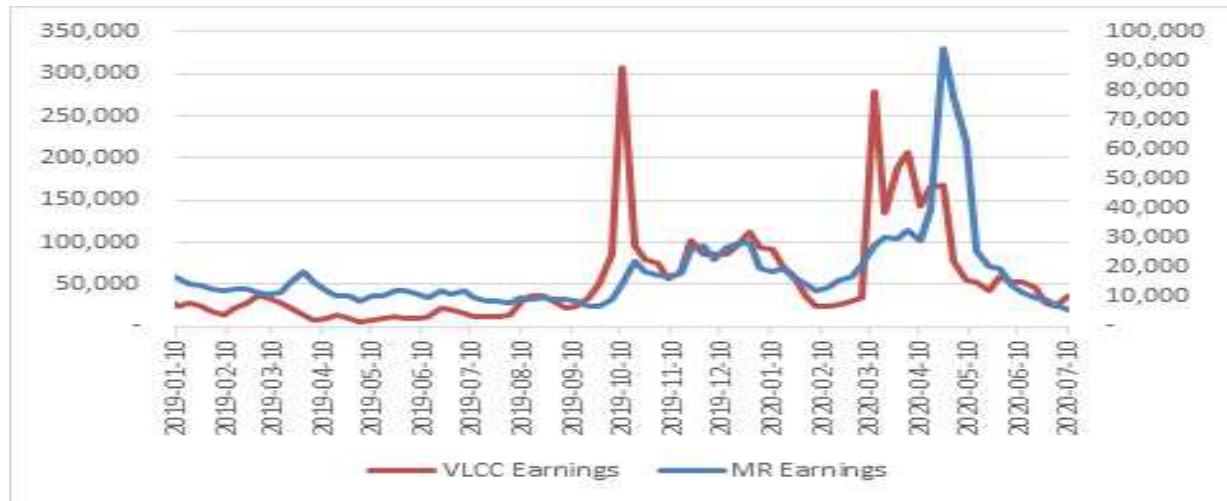
7월 넷째주 제품선 시황, 보험세

금주 MR WS은 57.0으로 전주(55.5) 대비 1.5p(2.7%) 상승

COVID-19의 확산을 배경으로 중국 등 세계 주요 정유소의 가동이 무더기 일부에서 체선이 발생하고 있는 등 전반적인 석유제품 물동량 감소로 시황 상승 효과는 한정적임

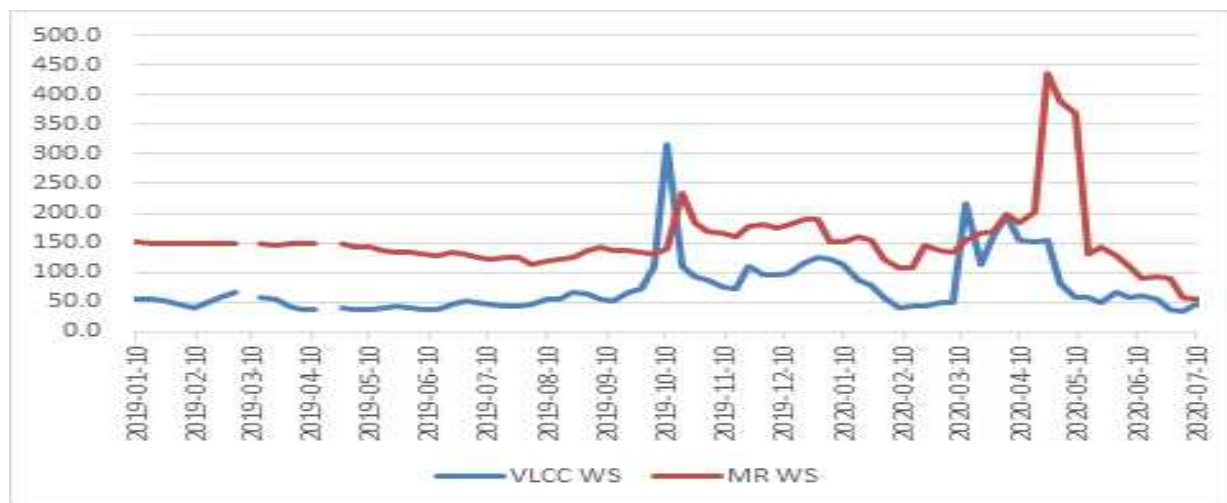
COVID-19는 제품선 시황 회복에 불확실성을 더하고 있는데, 불티거래소에 따르면 석유제품 생산과 수출은 8월까지 현재 수준을 유지하여 제품선 시황의 단기 반등은 어려울 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



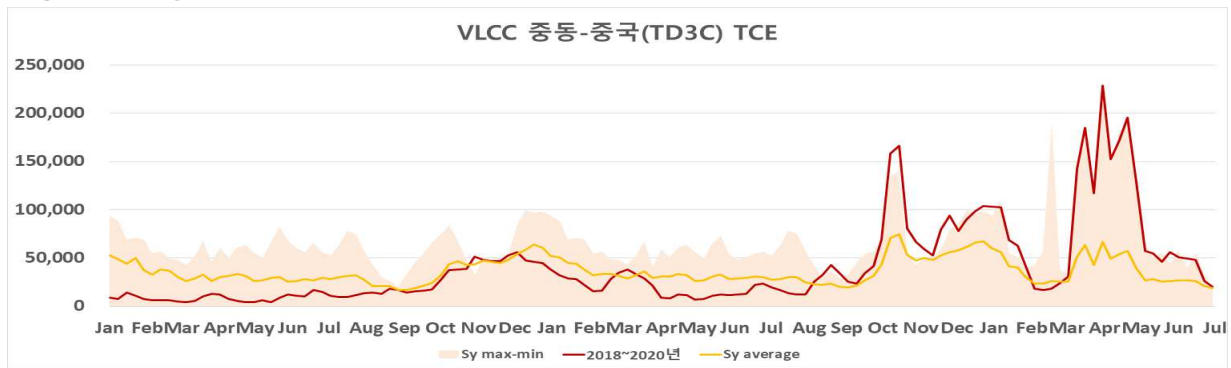
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장 (07.17)									
Average Earnings	TD3C	28,954	(-1,796)	14,755	250,354	80,074	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	2,745	(-269)	2,664	79,699	22,127	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	37,500	(-)	30,000	80,000	48,388	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	13,000	(-)	14,250	20,000	15,647	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	42.4	(-4.0)	35.7	217.5	85.6	36.0	315.0	66.6
	MR	57.0	(1.5)	55.5	437.2	158.4	114.2	235.0	148.0

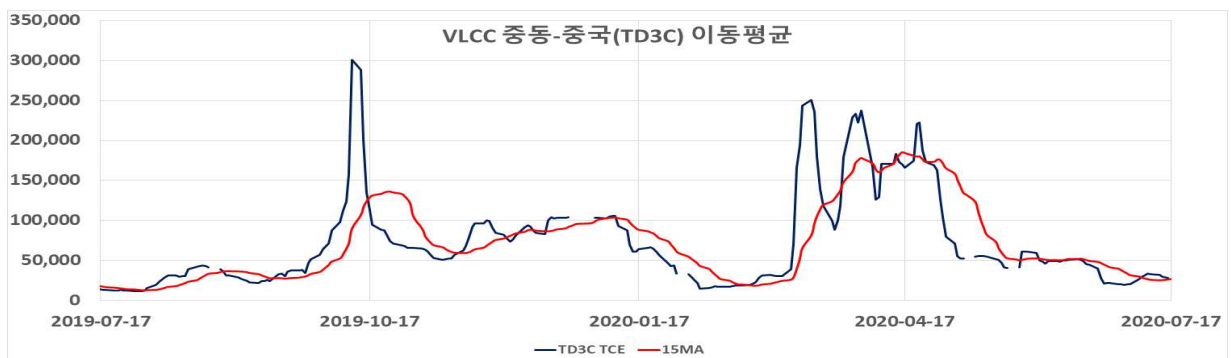
* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임. Pacific Basket 항목은 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

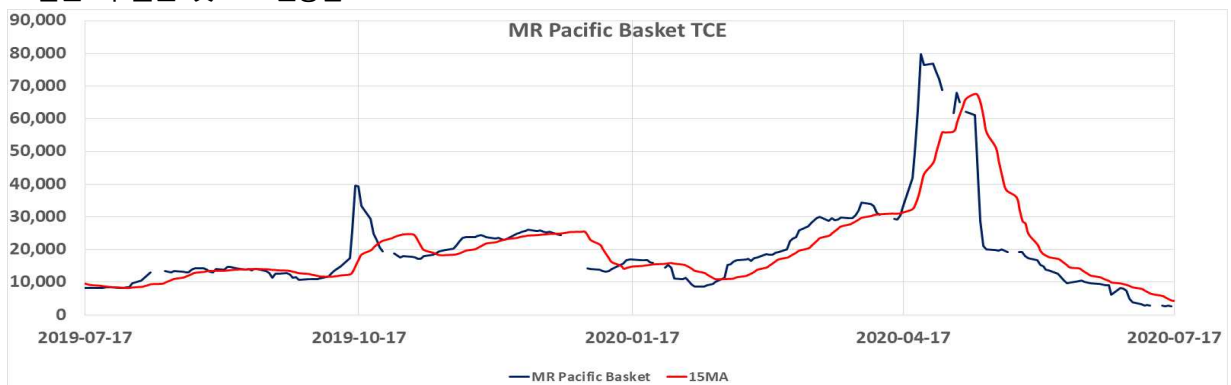
- 운임 추세선(붉은색)이 수개월 동안 정상권을 유지하다가 저항선인 장기선(Sy average)을 하향 돌파하여 낮게 마감된 동 패턴은 향후 추세의 하락반전을 예고하고 있음. 전형적인 악세 장악형 패턴으로 당분간 운임의 상승반전이 발생하기 어려움을 시사함



- 수익 추세선(파란색)이 15일 이동평균선을 수시로 상하향 교차하는 십자별형 패턴을 보이고 있으며, 지난주 추세선이 15일 이동평균선의 저점과 교차하였는데 이는 향후 하락 전환으로 반전할 가능성이 있음을 시사함



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 상당기간 하락 후 바닥국면에서 올라오는 망치형(hammer) 패턴을 보이고 있는데, 동 패턴은 하락장세에서 나타나 상승으로의 전환을 암시하고 일반적으로 상승으로의 추세 반전 가능성이 훨씬 더 높은 것으로 전망됨



6. 중고선 시장

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

- 7월 17일 BDI는 1,710으로 7월 10일(1,810) 대비 100p(5.5%) 하락. 7월 17일 건화물선 중고선 지수는 20.85로 3주 동안 변동이 없음. 지난주 건화물선 시장의 상승세에 제동이 걸렸음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 7월 SCFI 평균은 1,044.36으로 6월 평균(982.75) 대비 61.61p(6.3%) 상승. 2019년 7월의 SCFI는 802.01임. 7월 컨테이너선 중고선 지수는 35.75로 6월(35.75) 대비 변동이 없음



2020년 7월(7월 1일~17일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

- COVID-19로 고령선 매각을 통해 유동성을 확보하려는 움직임이 있음. 고령 건화물선과 크루즈의 중고선 거래가 다수 발생함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
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	Ultrana 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 (2020.07.17)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.17)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	68.0	(-1)	69.0	68.0	77.0	74.4	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)		(07.17)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.4	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	88.5	(-1)	89.0	88.5	92.0	90.8	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)		(07.17)								
380 CST	Rotterdam	255.5	(5.0)	251.7	124.8	303.8	228.7	245.8	443.5	348.9
	Singapore	273.8	(9.8)	263.4	157.8	388.0	254.5	306.5	511.5	402.5
	Korea	327.75	(2.0)	322.4	196.3	426.5	308.9	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	285.3	(10.0)	275.1	181.8	436.8	282.8	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	334.8	(29.3)	313.1	179.0	585.3	331.9	493.8	548.3	518.9
	Singapore	351.8	(15.0)	339.4	219.8	726.3	386.5	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	255.5	(-101.8)	320.3	214.8	722.3	389.3	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(07.17)								
철광석	국제價	110.0	(3.2)	106.3	71.7	112.6	92.1	72.3	127.2	93.3
	중국産	131.8	(3.6)	128.8	108.3	131.8	119.0	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	75.9	(0.1)	74.4	63.5	76.0	69.4	72.0	83.1	77.0
	중국産	95.3	(0.1)	93.6	84.7	95.3	89.9	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	138.0	(-9.9)	146.3	133.4	204.2	167.8	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	121.8	(-2.7)	126.9	112.7	134.8	127.1	120.9	187.3	153.2
	중국産	199.2	(0.2)	197.5	190.0	219.2	206.2	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	898.0	(10.75)	890.6	821.8	946.0	872.9	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	534.8	(0.75)	518.5	474.0	581.5	531.8	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