

# KMI

## 주간해운시장포커스

■ 발간년월 2020년 10월 4주    ■ 발 행 인 장영태    ■ 감 수 김태일  
 ■ 자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터    ■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

I. 주간뉴스 .....	02
II. 건화물선 .....	05
III. 컨테이너 .....	13
IV. 탱커 .....	15
V. 중고선 시장 .....	18
VI. 주요 해운지표 .....	22

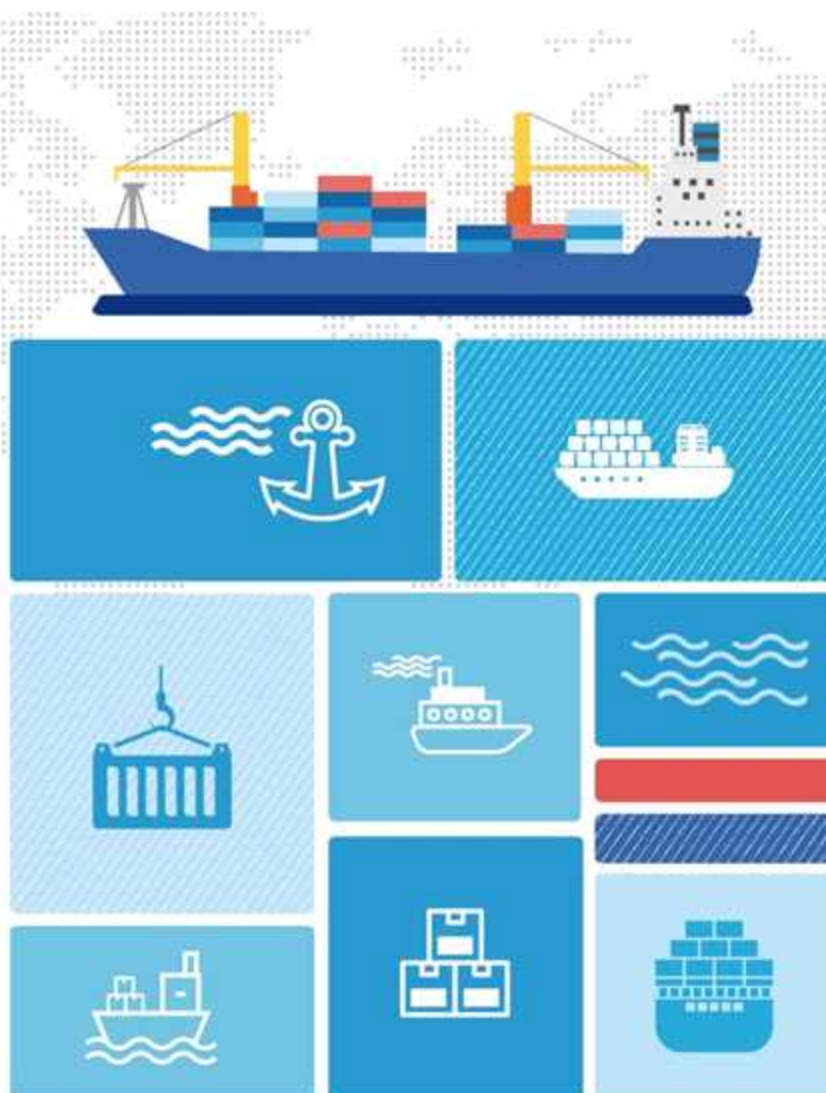
이호춘 해운빅데이터연구 센터장  
 leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

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

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

김병주 연구원  
 bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628



## 1. 주간 뉴스

### ■ 컨테이너 신조선박발주 확대 전망

- 공급과잉으로 어려움을 겪은 선사들이 다시 신조발주를 확대할 것으로 전망됨
  - 가장 큰 원인으로 현재 컨테이너선대 발주잔량이 총 선대의 8%에 불과함. 이는 2008년~2009년 금융위기 시 60%에 비해 매우 낮은 수준임
  - 또한, 코로나19로 수요 급감을 예상했던 원양항로를 중심으로 공급 조절을 통한 운임을 유지시킬 수 있다는 학습효과도 작용한 것으로 추정됨
- 현재 MSC, 하판로이드, 에버그린 등이 신조 발주를 검토함
  - MSC, 하판로이드, ONE은 2만 TEU급 이상, 에버그린, 조디악은 13,000~15,000TEU급 선박의 발주를 검토 중인 것으로 알려짐

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134382/No-need-for-alarm-as-container-lines-return-to-the-shipyards>

최건우 전문연구원

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

### ■ 코로나19로 선사에 대한 정부지원은 약 100억 달러에 달해

- 국제교통포럼(International Transport Forum)에 따르면 코로나19로 인해 최소 13개 국가에서 크루즈 및 페리선사들을 중심으로 정부지원이 실시됨
  - 항비, 세금 감면부터 유동성 지원까지 총 98억 달러의 정부지원이 확인되었으며 지원 항목 중 절반 이상이 여객운송에 관련됨
  - 올해 2월~6월 기간 중 선사들의 공급 조절로 컨테이너 총 선대의 20~30%가 유ힴ상태였으며, 이로 인해 운임은 전년에 비해 높은 수준을 유지함
  - 국제교통포럼은 선사들의 인위적인 선대감축으로 화주가 지불하는 비용이 상승하였으며, 글로벌 컨테이너 선사들의 경영실적이 양호함에도 불구하고 최소 4개 이상의 선사가 지원을 받은 것으로 나타나 지원기준에 대한 재정립과 지원 이후 모니터링이 필요하다고 강조함

자료: [https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134387/State-aid-for-shipping-nears-\\$10bn-during-pandemic](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134387/State-aid-for-shipping-nears-$10bn-during-pandemic)

최건우 전문연구원

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

### ■ 2020년 브라질 철광석 수출량, 2분기부터 본격적인 회복세로 전환

- 시장 조사기관인 반체로코스타(Banchero Costa)에 따르면 브라질의 철광석 수출 실적은 2019년 말~2020년 초 기간 동안 매우 저조했지만 최근 점진적으로 회복세를 나타내는 것으로 밝혀짐
  - 브라질 철광석 수출량은 2020년 1월~9월 기간 동안 2억 3,870만 톤을 기록했으며 이는 2019년 2억 5,090만 톤 대비 4.9%, 2018년 2억 8,380만 톤 대비 15.9% 감소한 수치임
- 이러한 철광석 수출량 수치는 Covid-19 여파로 연초 예상했던 수출량 전망치보다 낙관적인 기록임

- Covid-19가 심각했던 2020년 1월 브라질 철광석 수출량은 2,080만 톤으로서 전월대비 -26.6%, 전년 동월대비 -30.8% 감소한 수치를 기록함
- 2020년 1분기 철광석 수출량은 6,500만 톤으로서 전년 동기대비 17.2% 감소한 수치를 기록하는 등 연초 철광석 수출량 예측치는 매우 비관적이었음
- 하지만 2020년 2분기 철광석 수출량은 7,790만 톤으로 1분기 대비 19.9%가 상승했으며, 3분기에는 2분기보다 23.1% 상승한 9,590만 톤의 수출량을 기록하며 회복세를 보임
- 브라질 철광석 수출이 회복세로 전환된 가장 큰 요인은 중국행 수출량이 크게 증가한 것으로 파악됨
  - 2020년 1~9월 기간 동안 브라질 철광석 66.9%가 중국으로 수출되었으며 이는 전년 동기대비 5% 이상 상승된 수치로 중국행 철광석 수출량이 큰 비중을 차지하고 있음

<그림> 브라질 월별 철광석 수출량(2017~2020년)



자료 : branchero costa & c spa

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/brazil-iron-ore-exports-recovering-bodes-well-for-dry-bulk-markets-long-term-prospects/>

김병주 연구원

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

## I 미국 대선, 건화물선 운임에 미치는 영향은 미미할 것

- 스타벌크캐리어(Star Bulk Carrier) 회장은 트레이드 윈즈와의 인터뷰를 통해 미국의 대선결과가 건화물선 운임에 미치는 영향은 크지 않을 것이라는 입장을 밝힘
  - 스타벌크캐리어 회장은 미국의 대선 결과가 세계정세에 미치는 영향력은 막대할 것으로 보이나, 미국이 건화물선 운임의 변동성에 막대한 영향을 줄 만큼 중요한 시장은 아니라고 주장함
  - 건화물선 운임에 영향을 미칠 수 있는 부문은 미국의 곡물 시장에 한하며, 미국의 대선 결과가 곡물 해상운임에 막대한 영향을 끼치는 요인으로 작용하지 않을 것이라고 덧붙임

자료: <https://www.tradewindsnews.com/bulkers/us-election-should-not-impact-dry-bulk-shipping-hamish-norton-says/2-1-892657>  
(보도일: 2020년 10월 16일, 접속일자: 2020년 10월 19일)

황수진 전문연구원

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

**COVID-19로 선원공급국 항만에서 선원 교대를 실시하는 직접 교대 확산**

- COVID-19로 인해 선원 교대에 어려움이 발생하고 있는 가운데 일부 선박에서 선원공급국 항만에 기항해 선원을 직접 교대하려는 움직임이 발생함
  - 통상적으로 선원 교대는 선원들이 항공편 등을 이용해 화물의 선적·하역이 예정되어 있는 항만 또는 제3국 항만으로 이동해서 시행하는 것이 일반적임
  - 하지만 최근 들어 항공기를 통한 선원 이동이 난항을 겪으면서 9월 이후에 선원공급국 항만에서 선원을 교대하는 직접 교대 방식이 확산되고 있음
- 직접 교대 방식은 추가 비용이 발생하고 화물 운송에 더 많은 시간이 소요되는 문제가 있음
  - 우회에 의한 추가 연료비 등이 발생하고 통상적인 시간 보다 운송 시간이 더 소요됨
  - 직접 교대 시 선사는 화주에 사전 양해를 구해야 하며 추가 비용을 선사와 화주가 나누어 부담해야 하는 어려움이 있음

자료: <https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-10-21> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

## 2. 건화물선 - 주간 동향

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

### 1) 금주 예측 ('20.10.26~'20.10.30)

#### 건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나마선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락기대	하락유력	상승유력
시계열 모형	하락기대	혼조세	하락기대

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

### 2) 지난주 동향 ('20.19.~'20.10.23)

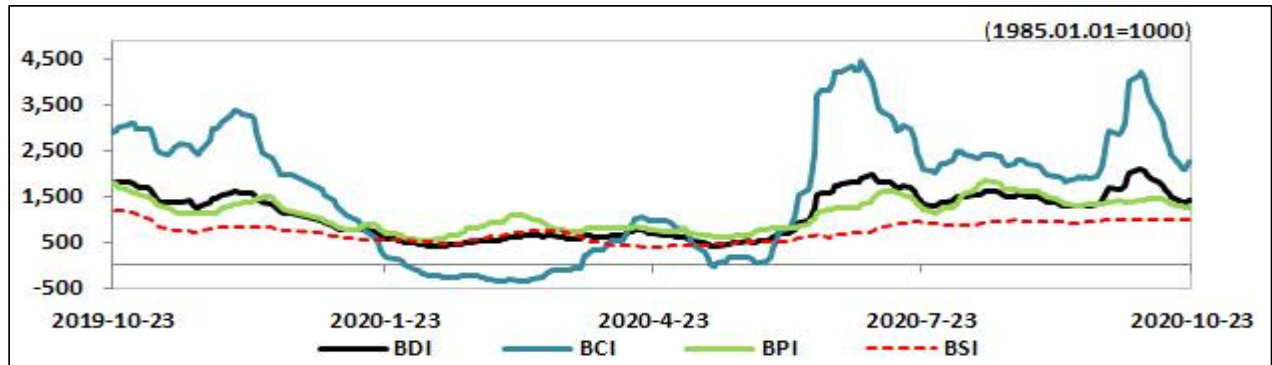
#### ■ 중국의 호주산 석탄 수입제한 조치로 건화물선 시장에 불확실성 가중

지난주 케이프선 주간평균 운임은 이전 주 대비 23.6% 하락한 17,992달러/일을 기록함. 운임은 지난 10월 6일 34,896달러/일로 정점을 기록한 후, 2주 연속 가파른 하락세를 보였으나, 지난주부터 하락압력이 둔화되기 시작해 17,121달러/일(10월 20일)로 저점을 형성함. 이후, 운임이 반등했으나 저점대비 소폭 상승(9.5%)에 그쳐 주간평균 운임은 하락함. 중국의 철광석 항만재고 증가와 함께 호주산 석탄 수입제한 조치 소식이 시장의 심리를 위축시키면서 운임의 하락을 가속화 시킨 것으로 보임. 중국 항만의 철광석 재고량(10월 16일부터 22일)은 1억 2,420만 톤으로 잠정 집계되었으며, 이는 8개월여 만에 최고치임. 여기에 중국이 대(對)호주 수입제한 조치 품목을 석탄에서 철광석까지 확대할 가능성도 있다고 알려지면서 시장 심리가 더욱더 악화된 것이 운임 하락의 원인임. 하지만 케이프선 운임의 하락 기간이 장기화되지는 않을 것으로 보임. 중국은 오는 29일까지 14차 5개년(2021~2025) 경제 계획 제정 등에 내해 논의할 것으로 알려졌다며, 동 계획에 대비하여 중국의 철광석 수요가 급증할 것으로 예상되기 때문임

지난주 파나마선 주간평균 운임은 이전 주 대비 10% 하락한 10,106달러/일을 기록함. 중국이 호주산 석탄 수입을 제한한 것이 운임에 부정적 영향을 미침. 4분기는 중국의 겨울철 난방 수요가 본격화되는 시즌임에도 불구하고 호주산 석탄 수입량은 줄어들 것으로 예상되기 때문임. 참고로, 2019년 기준 중국이 수입한 원료탄의 40%, 연료탄의 57%가 호주산이었음. 또한 시장에 공급되는 선박수가 증가하고 있는 데에 반해, 물동량 증가세가 둔화된 것도 운임 하락의 원인임. 반면, 중국의 대두 수요가 증가할 것으로 보이며, 이는 운임에 긍정적으로 작용할 것으로 예상됨. 중국 내 아프리카 돼지 열병으로 줄어들었던 돼지 개체수가 증가하기 시작하면서 대두에 대한 수요가 늘어나고 있으며, 중국이 2020년 10월부터 2021년 9월까지 약 1억만 톤의 대두를 수입할 것으로 전해짐. 지난주 수프라막스선 운임은 이전 주 대비 0.6% 하락한 10,705달러/일을 기록함. 중국의 수입 제한 조치가 운임에 부정적 영향을 미쳤기 때문임



## 건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

## 건화물선 운임

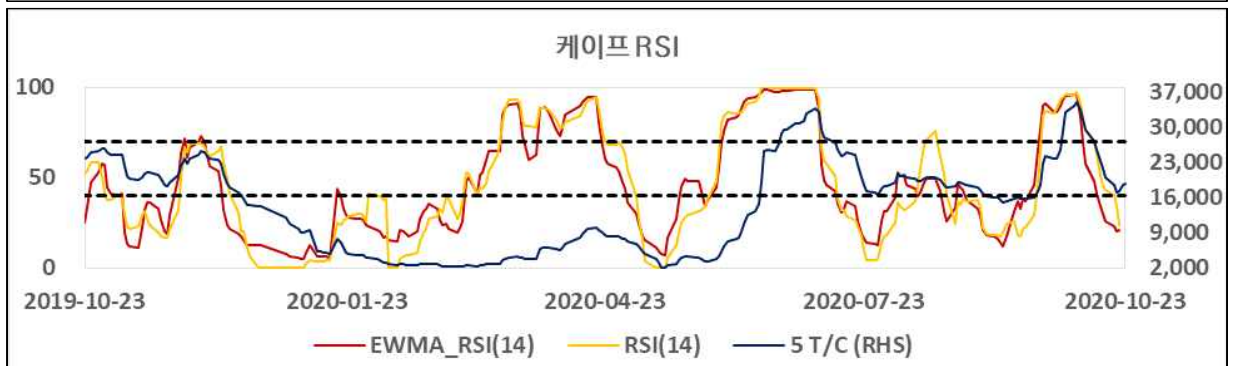
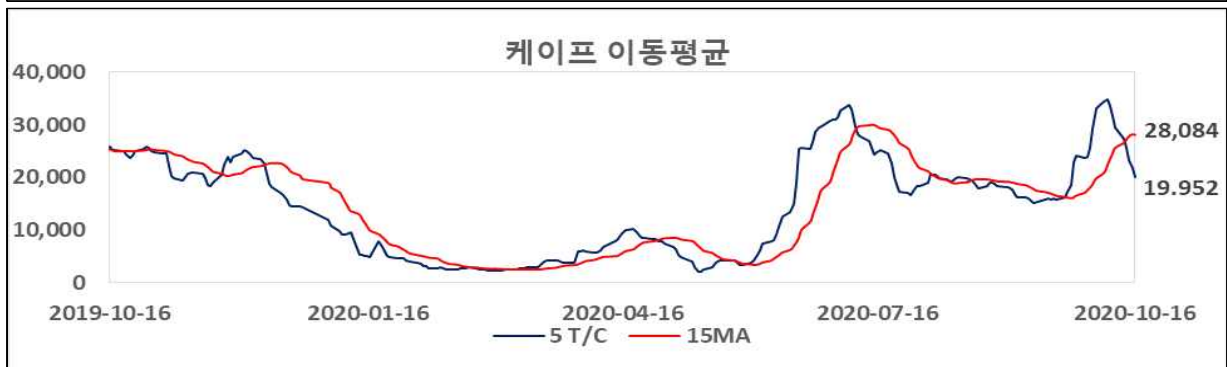
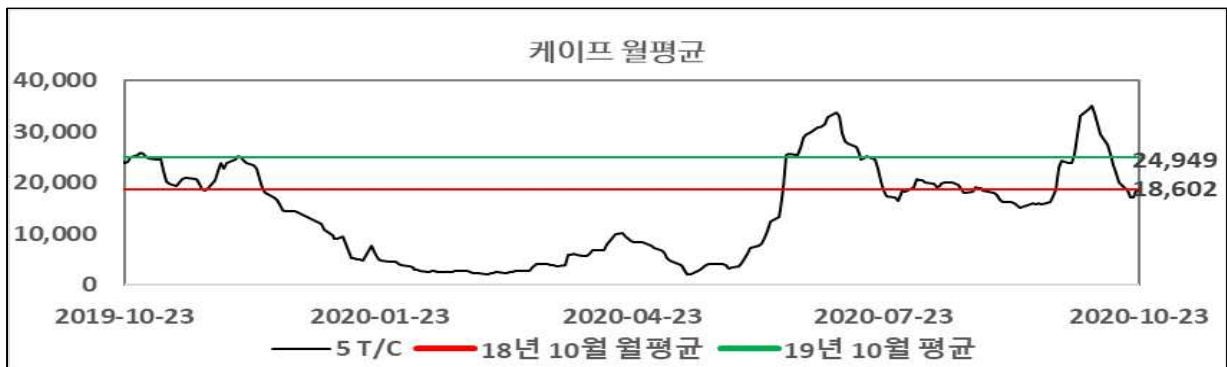
		금주 (전주비)		2020년 <sup>3)</sup>			2019년		
				최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(10.23)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,384	(-259)	393	2,020	980	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	17,992	(-5,573)	1,992	33,760	12,007	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	10,106	(-1,121)	3,345	15,079	7,966	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,075	(-69)	4,208	10,994	7,398	4,837	15,233	9,925
	한디(6TC)	8,783	(-22)	2,142	8,706	5,029	4,198	10,067	7,188
	케이프	14,875	(-500)	10,125	19,750	14,875	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)	파나막스	10,975	(-175)	9,625	14,125	11,838	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,125	(-375)	8,250	10,625	9,772	9,500	12,500	10,857
	한디	8,813	(-)	8,000	10,000	9,164	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(10.23)							
		2020년 12월물		2021년 1분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	16,478	(972)	8,972	(609)	13,414	(214)	13,159	(62)
	파나막스(4TC)	11,084	(9)	8,984	(337)	10,057	(122)	9,359	(13)
	수프라막스(10TC)	9,896	(239)	7,979	(202)	9,109	(83)	9,161	(6)
	한디(6TC)	7,625	(159)	6,138	(81)	6,863	(57)	6,725	(6)

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

자료: Clarkson, Baltic

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

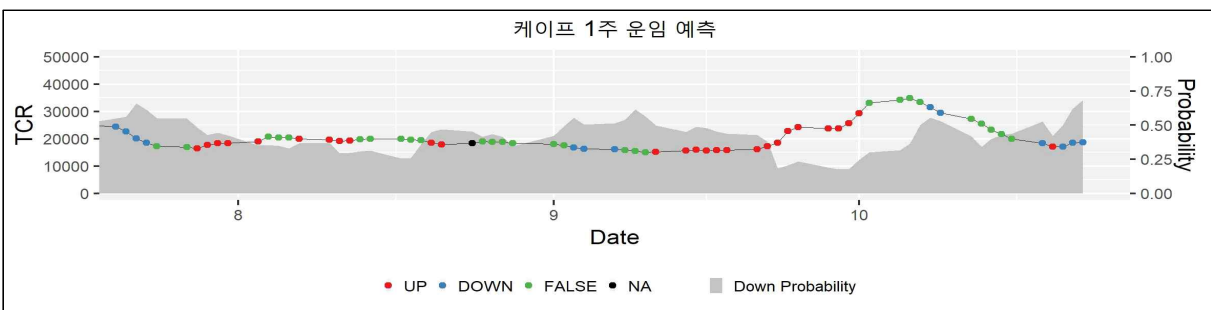
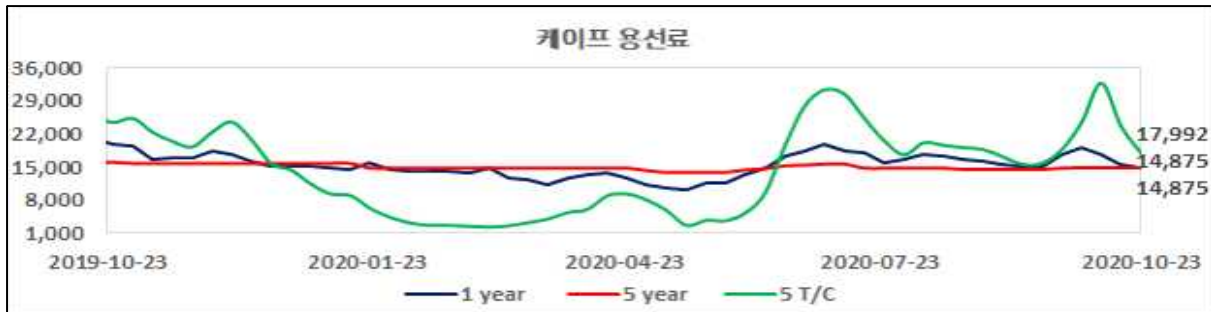
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 상승세가 둔화되고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 급락함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 이전 주 대비 두 선형간 운임차이가 줄어들
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



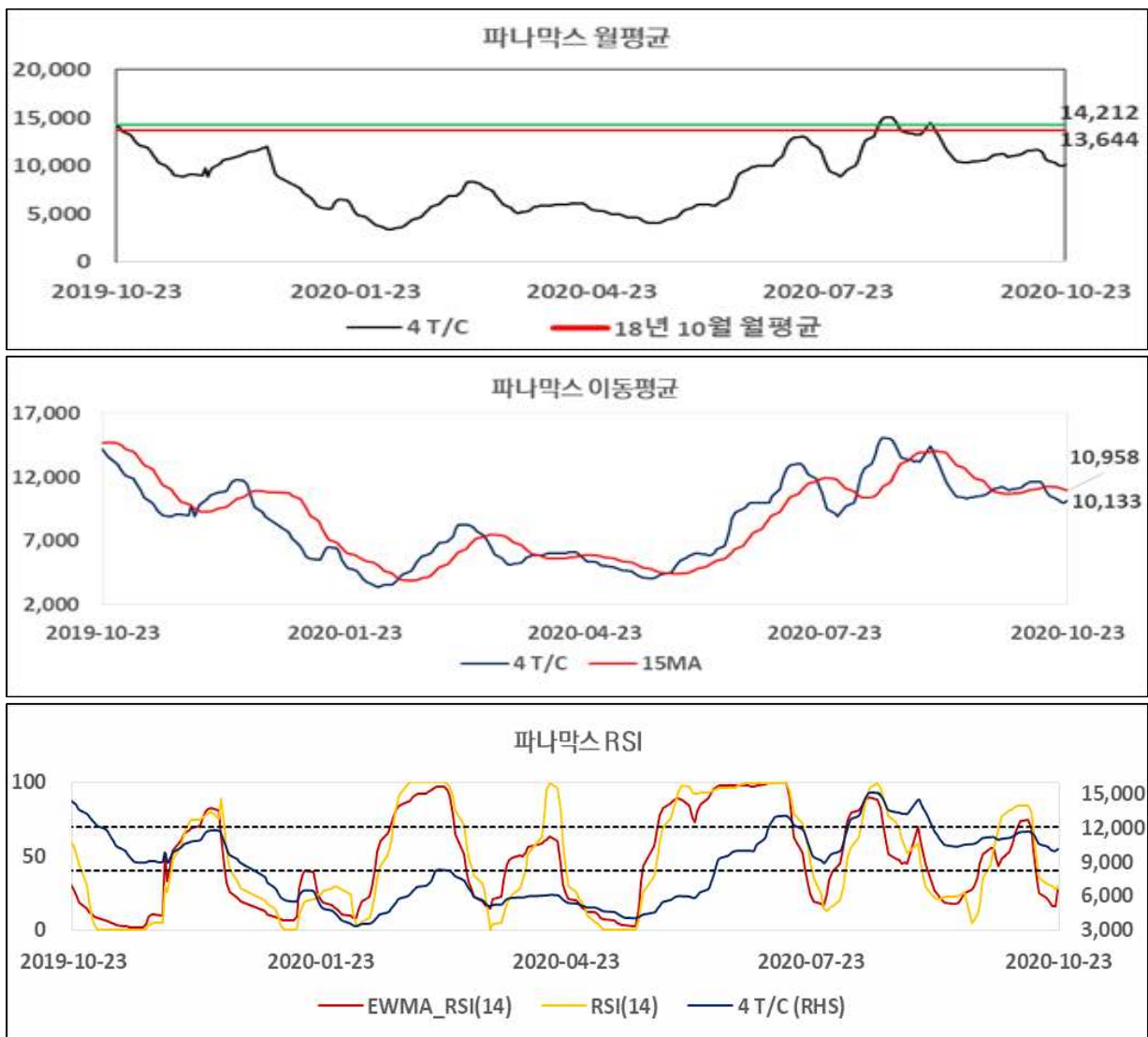
\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함  
\* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	10.19	10.26	6.73	93.27
	10.20	10.27	7.22	92.78
	10.21	10.28	6.87	93.13
	10.22	10.29	6.19	93.81
	10.23	10.30	4.40	95.60
	10월 4주	10월 5주	6.29	93.71



## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

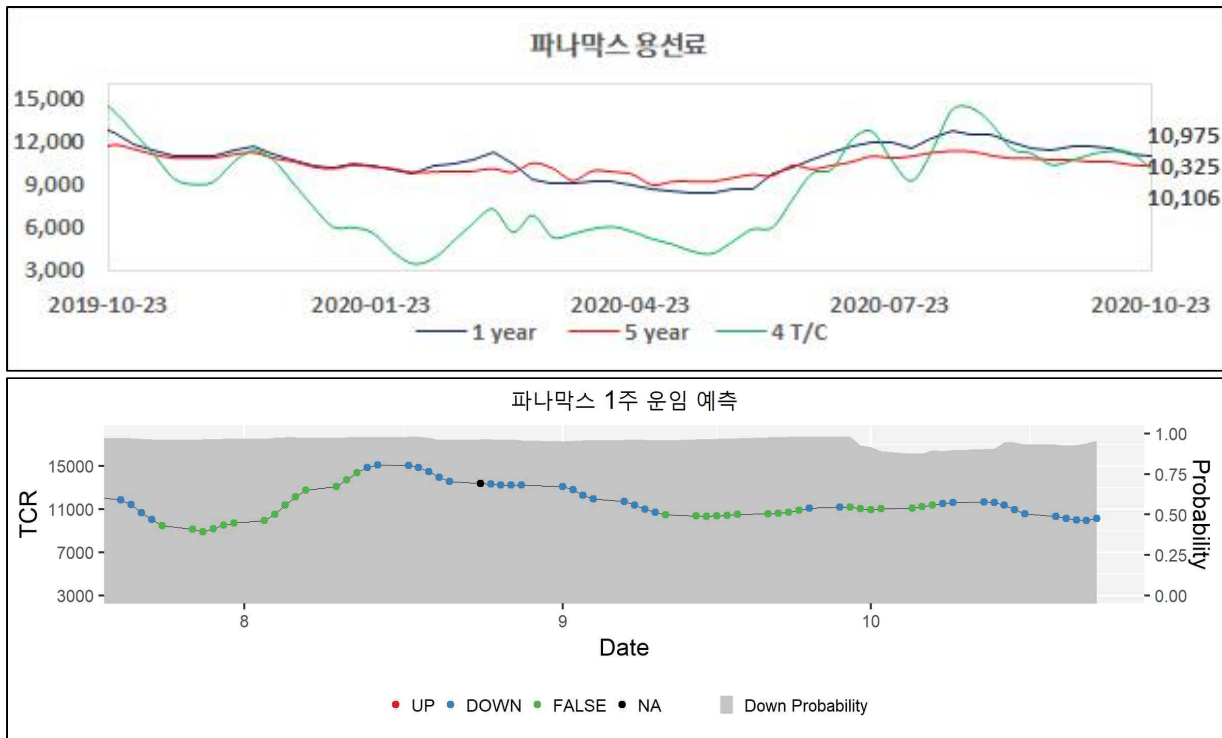
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 하락세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 주간평균운임이 장단기용선료보다 낮은 수준을 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



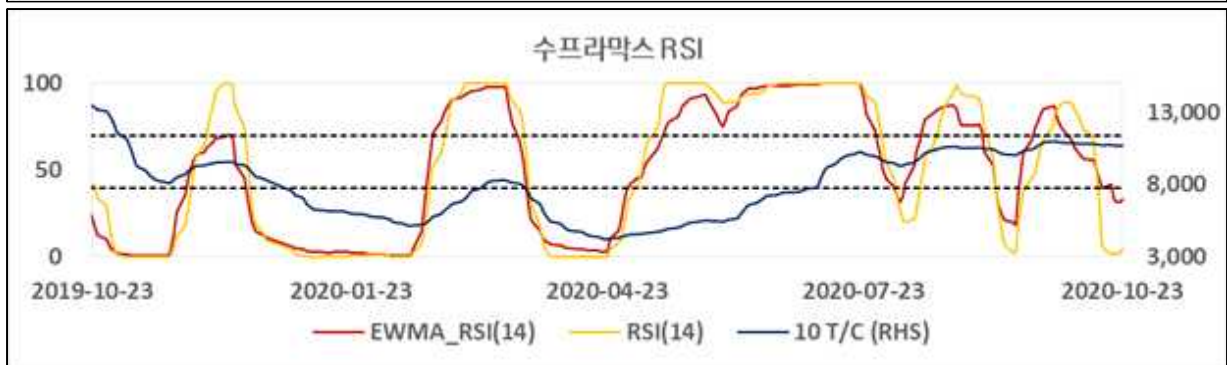
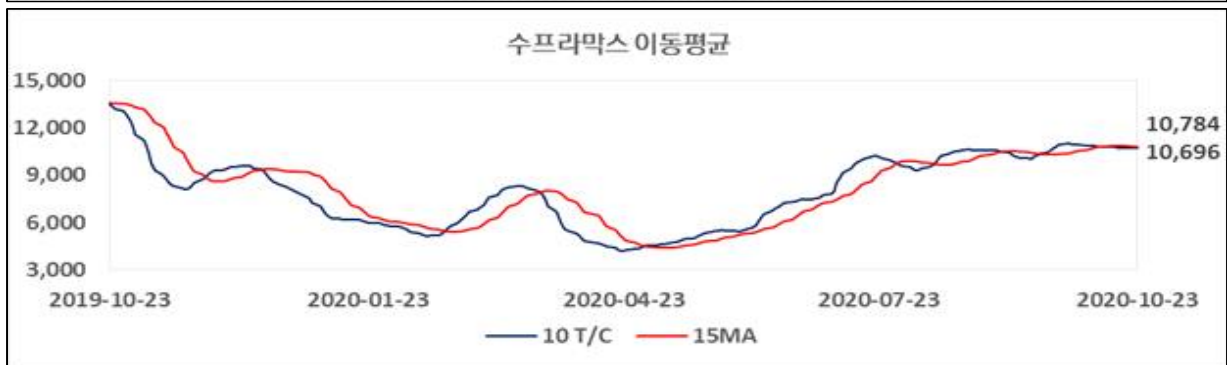
\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

\* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	10.19	10.26	6.73	93.27
	10.20	10.27	7.22	92.78
	10.21	10.28	6.87	93.13
	10.22	10.29	6.19	93.81
	10.23	10.30	4.40	95.60
	10월 4주	10월 5주	6.29	93.71

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

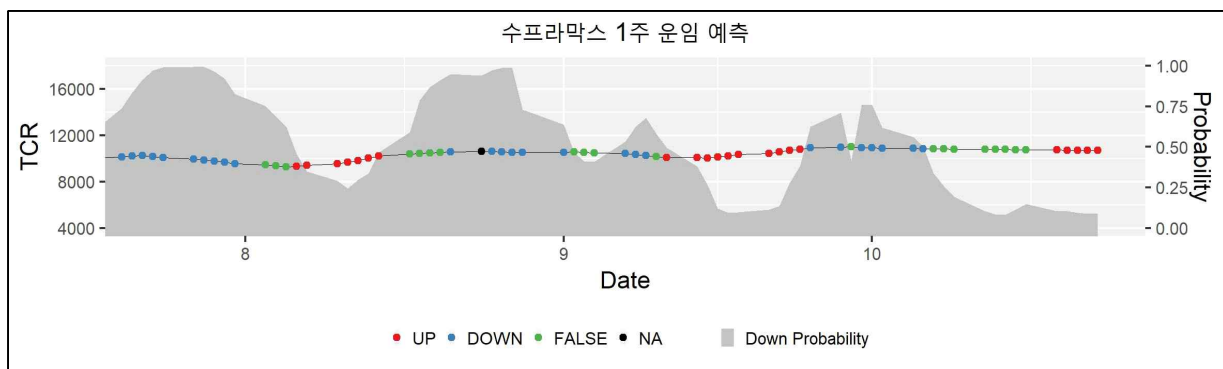
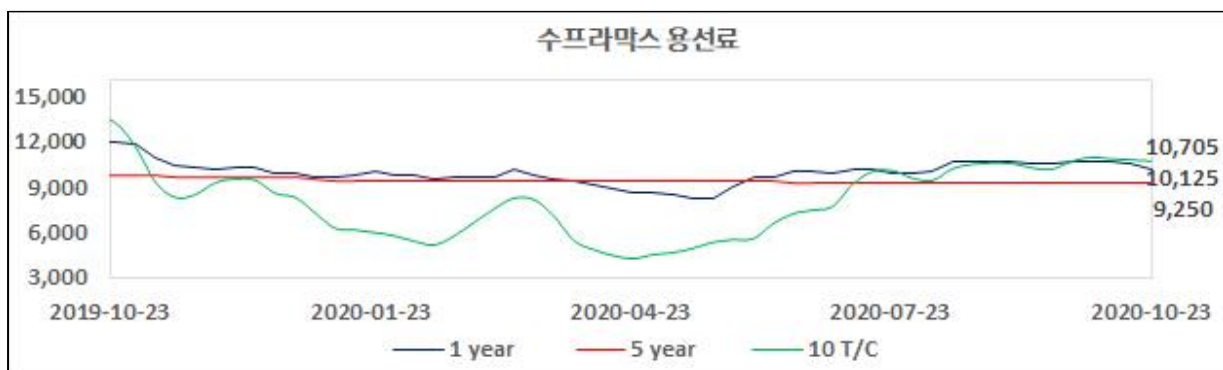
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 완만한 상승세를 이어가고 있음
- (수프라막스 RSI) RSI(14)와 EWMA\_RSI(14)를 보면 최근 2주간 운임의 하락세가 강하게 나타났으나, 그 강도가 약해지고 있음
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

## 2. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 하락했으나, 주간평균운임이 장단기 용선료를 상회 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

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	10.19	10.26	89.69	10.31
	10.20	10.27	89.55	10.45
	10.21	10.28	90.73	9.27
	10.22	10.29	91.06	8.94
	10.23	10.30	90.79	9.21
	10월 4주	10월 5주	90.36	9.64

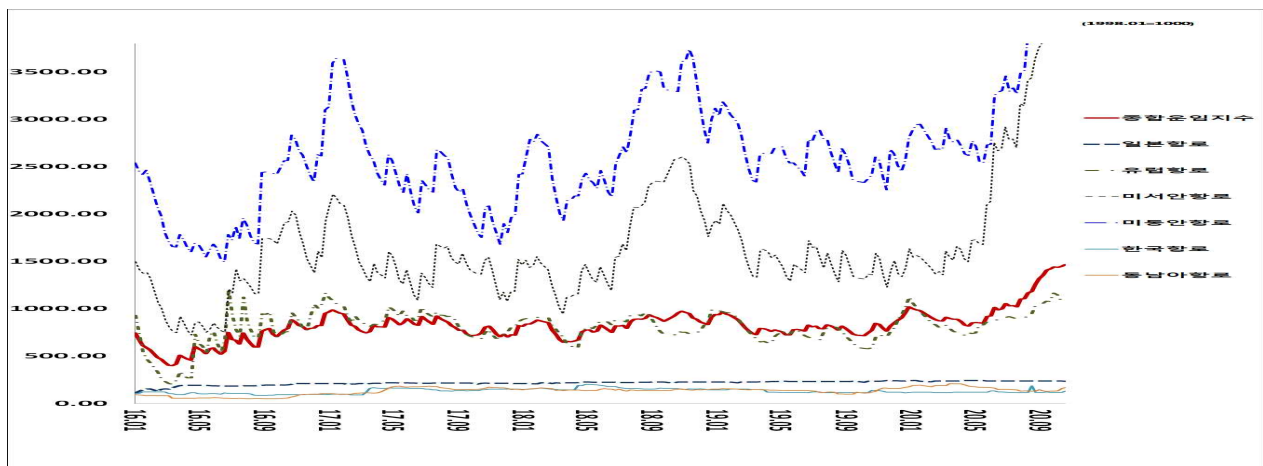
### 3. 컨테이너 - 주간 동향

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

#### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 20.16 상승한 1,469.03을 기록함

대부분의 항로 운임이 상승하여 컨테이너 운임지수는 전주 대비 20.16 상승한 1,469.03을 기록함. 3분기 아시아-북미항로의 운임이 종합운임지수를 견인했다면 최근에는 아시아-오세아니아 항로를 중심으로 운임 상승세가 높음. 각각 상황은 다르지만 컨테이너 운송 수요와 선사들의 공급 용량 조절 등이 원인으로 지목됨. 특히, 미국의 소매 판매 증가세는 9월 누적으로 2.0% 상승함. 이는 4월 전년대비 14.7% 하락을 만회하는 수치로 4분기에도 컨테이너 수요는 지속될 가능성이 높음. 미국의 올해 GDP 증가세는 4.9% 하락, 실업률은 9.1%에 달할 것으로 예상되나 재정지출 확대로 가처분소득은 전년대비 5.8% 증가할 것으로 예상됨(무디스, 2020). 코로나19로 관광 등 서비스 수요가 제한됨에 따라 상품수요 증가가 컨테이너 수요로 이어짐

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)



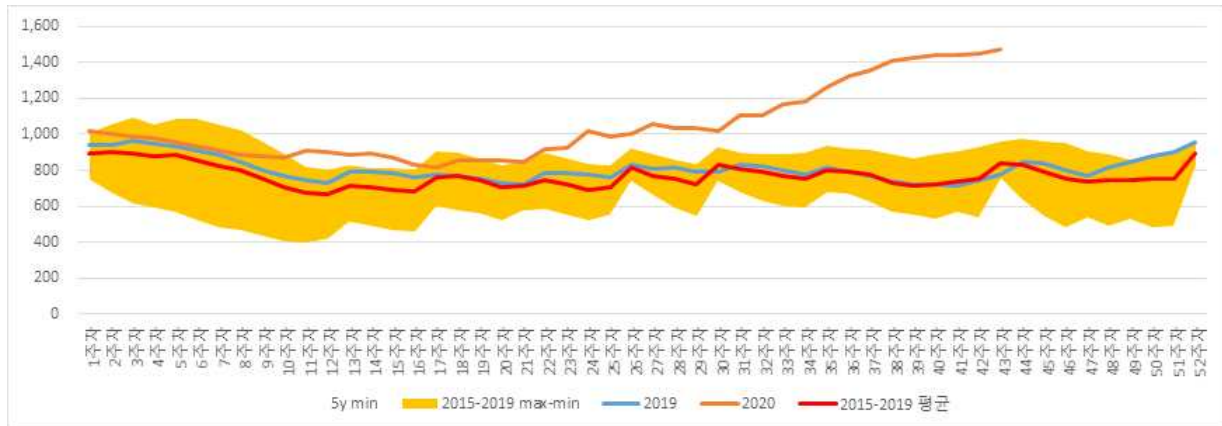
자료:상해항운교역소

	금주 (10.23)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(10.23)							
종합(SCFI)	1,469.03	(20.2)	818.16	1,469.03	1,053.34	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1,100	(16.0)	725.0	1,168	913.29	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,865	(24.0)	1,361	3,867	2,455.88	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,625	(6.0)	2,542	4,634	3,335.73	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	133	(14.0)	116.0	188.0	121.88	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	237	(-1.0)	230.0	244.0	239.22	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	170	(12.0)	130.0	211.0	166.29	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	-	497.0	850.0	665.0	591.0	807.0	709.0

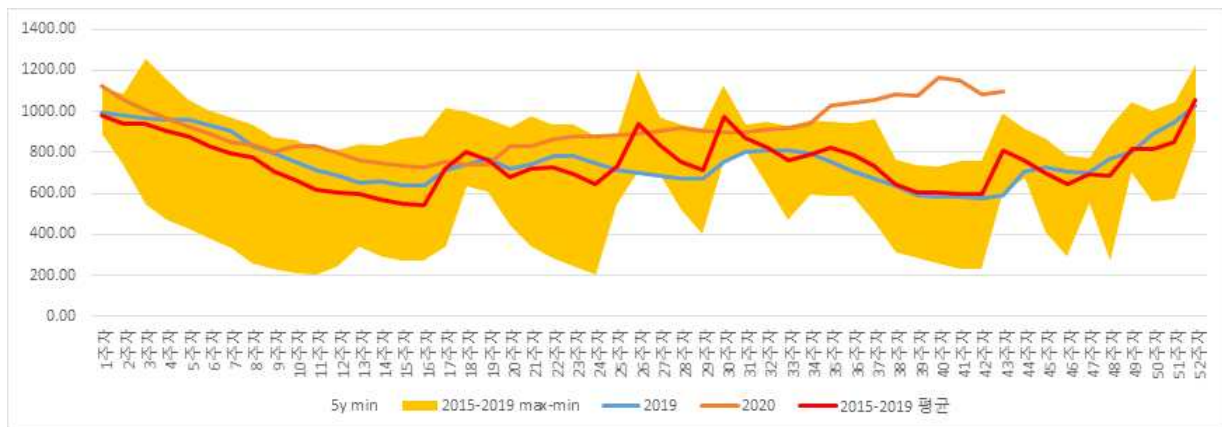


### 3. 컨테이너 기술적 분석

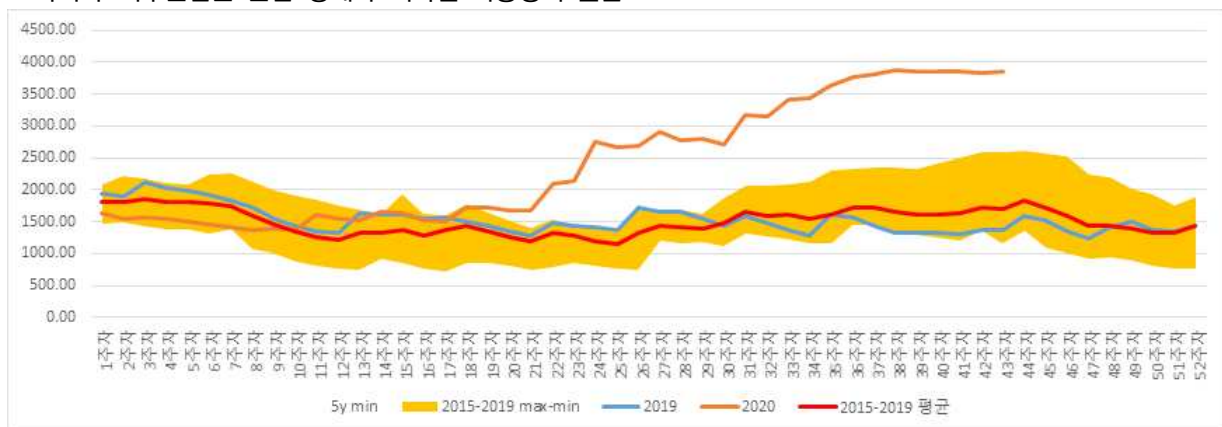
- SCFI 지수는 일부항로의 운임 강세로 강보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 운임 강세가 지속될 가능성이 높음



## 4. 탱커 - 주간 동향

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

### 10월 넷째 주 유조선 시장, 하락세 지속

지난주 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 월드 스케일(WS: World Scale)은 28.9로 전주(29.4) 대비 0.5p(1.7%) 감소했음

9월말 이후 중동-극동항로 VLCC 스팟운임은 일일 1만 5천 달러 이하를 기록 중이며, 불틱거래소에 따르면 지난주에는 1만 2,500달러 전후를 기록함. 이는 VLCC급 손익분기점 3만 달러에 크게 밀리는 것으로, COVID-19로 인한 원유 소비 감소가 시장 부진의 가장 큰 원인임

10월 23일 중동발 극동착 항로의 WS는 29.0을 기록했으며, 중동발 미국착 항로 WS 16.0, 서아프리카발 중국착 항로 WS 31.0 등으로 대부분의 유조선 항로가 전주 대비 하락하였음. 대부분의 유조선 항로 스팟운임이 저운임을 기록하고 있음

10월 중동발 VLCC의 성약 건수는 감산 영향으로 예년의 130건 대비 큰 폭으로 감소한 90건 정도를 기록할 전망이다

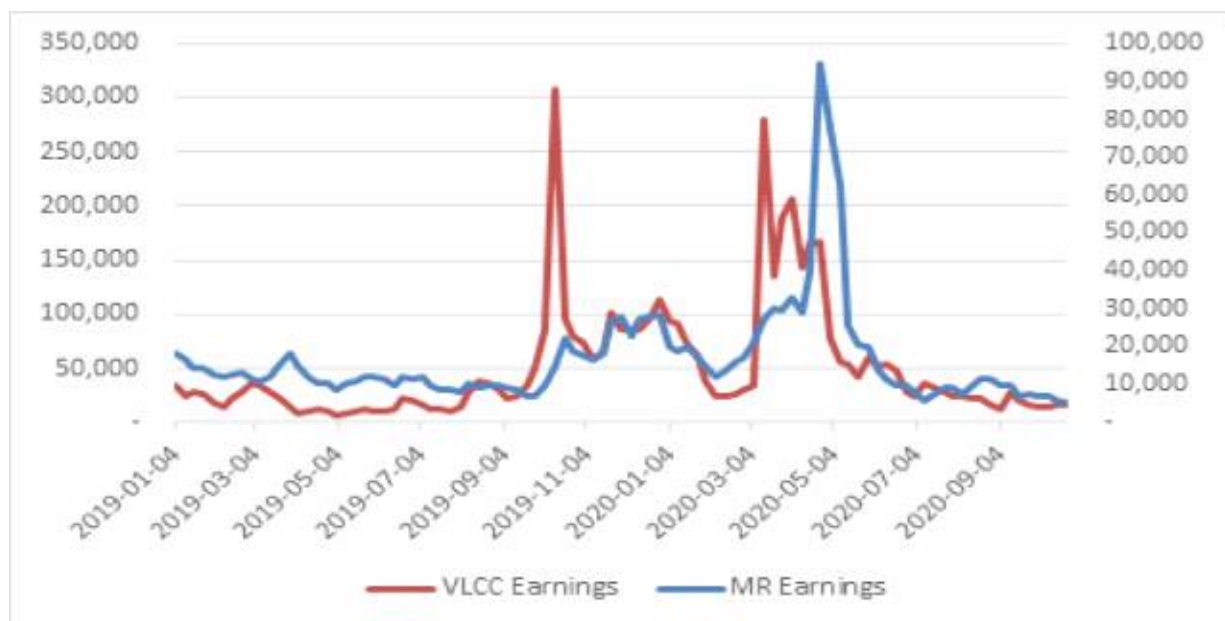
### 10월 넷째 주 석유제품선 시장, 소폭 하락

지난주 MR(Medium Range) WS는 74.7로 전주(80.0) 대비 5.3p(6.6%) 하락함

10월 19일 MR형 석유제품선 중동-일본항로 WS는 80.0으로 전주 대비 동일한 상태에서 출발했지만, 이후 상황이 점진적으로 하락하였음

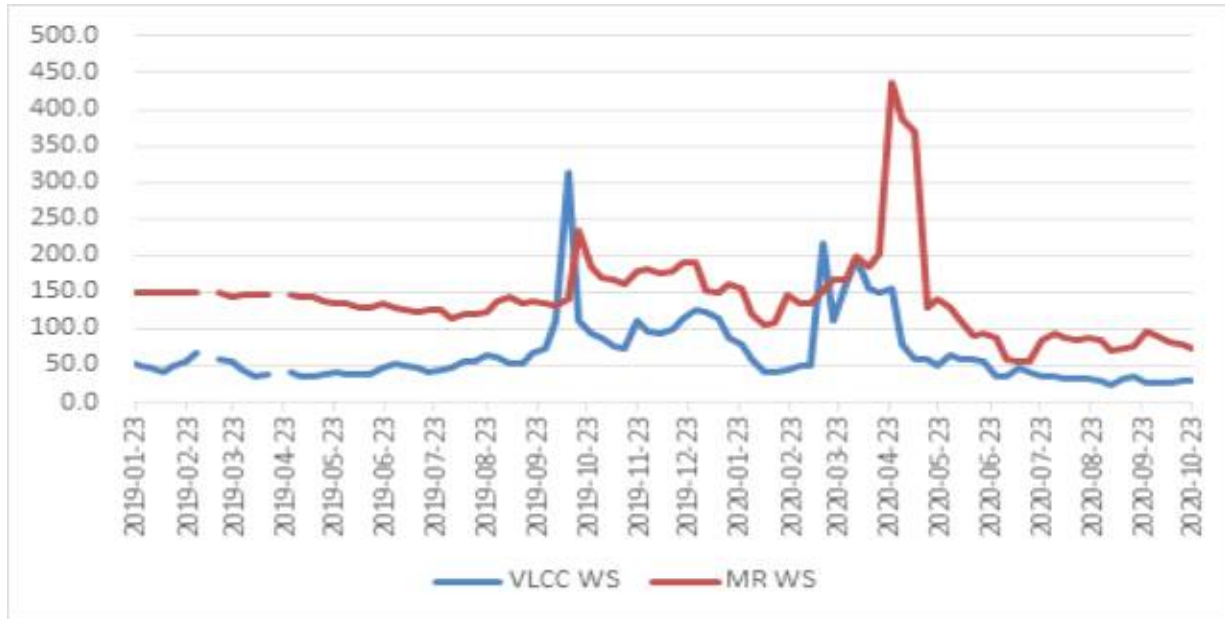
연말 성수기에 접어들었지만 COVID-19로 중국, 일본 등 주요 아시아 수입국의 소비가 부진함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

## 유조선 운임지수(WS)



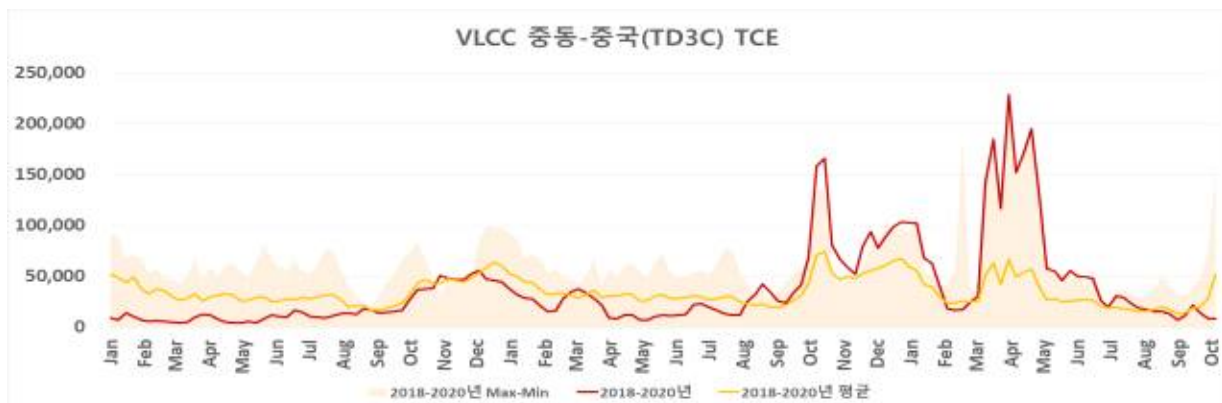
자료: Charles R. Weber

		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.23)							
Average Earnings	TD3C	11,319	(224)	6,103	250,354	57,215	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	17,297	(146)	2,664	79,699	17,297	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	25,000	(-750)	25,000	80,000	43,012	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	13,750	(-)	13,000	20,000	14,933	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	28.9	(-1.7)	24.8	217.5	67.7	36.0	315.0	66.6
	MR	74.7	(-6.6)	55.5	437.2	134.0	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

## 4. 탱커 기술적 분석

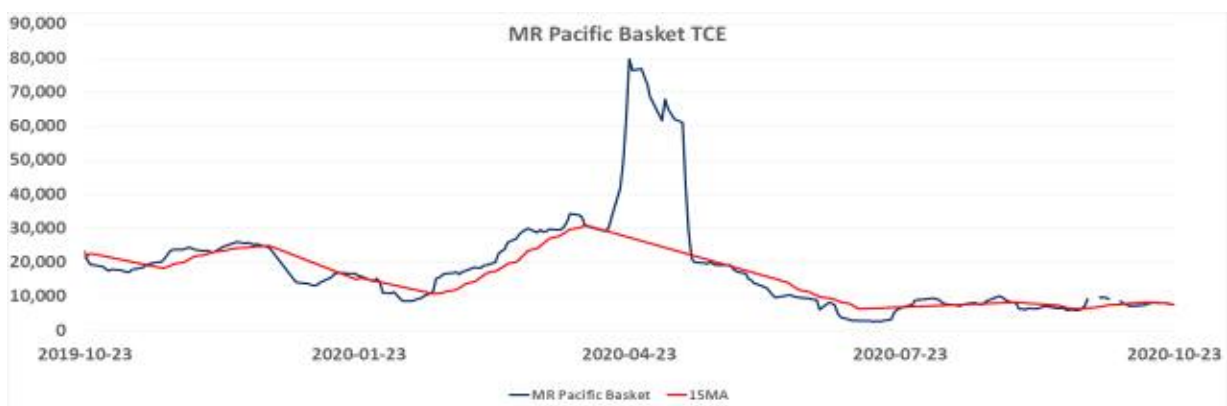
- 추세선(붉은색)과 최근 3년 평균선(노란색)과의 격차가 확대되고 있는데, 이는 시황 부진이 심화되고 있음을 시사함



- 수익 추세선(파란색)은 연중 최저수준을 기록하면서 15일 이동평균선과 유사한 수준을 기록하고 있으며, 연간 최저점 수준이 이어지고 있음



- 석유제품선 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)과 유사한 저수준을 기록하면서 소폭의 등락을 반복하고 있음



## 5. 중고선 시장

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

- 10월 23일 BDI는 1,415로 10월 16일(1,477) 대비 62p(4.1%) 감소. 10월 23일 건화물선 중고선 지수는 20.65로 전주 대비 변동이 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 10월 23일 SCFI는 1,376.50으로 16일 1,440.88 대비 64.38p(4.5%) 감소. 10월 컨테이너선 중고선 지수는 35.09로 8월에서 10월까지 3개월 연속 변동이 없음





## 5. 중고선 시장

### ■ 2020년 10월(10월 1일~23일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 건화물선, 컨테이너선 등의 중고선 매매가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Tanker	ADS Page	2002	299,164	DWT	2020-10-23		ADS Crude	Clients of Marshal Shipping
Offshore	Arkstar Unicorn	2013	45	LOA	2020-10-23	1.83	Arkstar Ship Mgmt	Undisclosed interests
Container	Cap Papatele	2008	1,022	TEU	2020-10-23	3.00	Maersk	Clients of Goto Shipping
Bulk	Champion Bay	2000	32,835	DWT	2020-10-23	3.00	Pacific Basin Shpg	Undisclosed interests
Bulk	Crimson Monarch	2014	77,116	DWT	2020-10-23	17.50	MMSL	Greek interests
Bulk	NSS Honesty	2007	229,548	DWT	2020-10-23	11.00	NS United KK	Undisclosed interests
Container	Sonderborg	2007	1,118	TEU	2020-10-23	2.65	Brise Bereederungs	Clients of Contships
Cruise	Magellan	1985	1,250	Berths	2020-10-22		Global Maritime Grp	Clients of Seajets
Bulk	SBI Hyperion	2016	61,171	DWT	2020-10-22	17.50	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Container	Ute	2007	5,041	TEU	2020-10-22		Stefan Patjens	Undisclosed interests
Bulk	Cologne	2011	180,643	DWT	2020-10-21	22.00	Nissen Kaiun	Clients of N.G. Moundreas
Bulk	Orient Grace	2012	58,620	DWT	2020-10-21	12.40	Sato Steamship	Greek interests
Bulk	SBI Zeus	2016	60,414	DWT	2020-10-21	18.50	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Offshore	Terasea Eagle	2013	16,300	HP	2020-10-21		TeraSea	Undisclosed interests
Offshore	Terasea Osprey	2014	16,300	HP	2020-10-21		TeraSea	Clients of POSH
Tanker	ADS Serenade	2002	299,152	DWT	2020-10-16	25.50	ADS Crude	Clients of Marshal Shipping

Cruise	Columbus	1989	1,400	Berths	2020-10-16		Global Maritime Grp	Undisclosed interests
Bulk	Huge Hakata	2012	180,643	DWT	2020-10-16	23.00	Nissen Kaiun	European interests
Bulk	SBI Hera	2016	60,425	DWT	2020-10-16	18.50	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Bulk	West Treasure	2014	61,292	DWT	2020-10-16	15.00	Toei Japan Ltd.	Undisclosed interests
Bulk	Yutai Breeze	2010	55,088	DWT	2020-10-16	9.00	Taiship Development	Indonesian interests
Offshore	Lewek Aries	2008	3,536	DWT	2020-10-15		EMAS Offshore	Clients of Atlas Marine Shipping
Container	Maria Schulte	2006	3,500	TEU	2020-10-15	7.50	Schulte Group	Clients of Lomar
Offshore	Ocean Clever	2009	5,150	HP	2020-10-15		Atlantic Off Mgmt	Clients of Allianz Marine
Bulk	Tilda Oldendorff	2011	180,556	DWT	2020-10-15	18.40	Oldendorff Carriers	Clients of Alpha Bulkers
Tanker	Voyager I	2003	309,233	DWT	2020-10-15	26.00	NGM Energy	Middle Eastern interests
Bulk	China Steel Integrity*	2002	175,775	DWT	2020-10-15	9.20	China Steel Express	Clients of Eddie Steamship
Bulk	China Steel Responsibility*	2003	175,775	DWT	2020-10-15	9.30	China Steel Express	Clients of Eddie Steamship
Tanker	Bunga Kasturi Tiga	2006	298,100	DWT	2020-10-14	31.00	AET Tankers	Indonesian interests
Cruise	Vasco da Gama	1993	1,220	Berths	2020-10-14		Global Maritime Grp	Clients of Mystic Cruises
Bulk	Jupiter Ace	2009	32,527	DWT	2020-10-09	5.80	Sammok Shipping Co.	Undisclosed interests
Bulk	Mineral Antwerpen	2003	172,424	DWT	2020-10-09	9.00	Sincere Navigation	Clients of N.G. Moundreas
Bulk	SBI Conga	2015	81,167	DWT	2020-10-09	18.40	Scorpio Bulkers	Undisclosed interests
Offshore	Garnet	2005	5,430	HP	2020-10-07	1.00	CH Offshore	Undisclosed interests
Offshore	Lewek Swan	2005	12,240	HP	2020-10-07	1.50	EMAS Offshore	Clients of Raj Shipping

Tanker	Maersk Progress	2005	109,570	DWT	2020-10-07	12.00	Maersk Tankers	Undisclosed interests
Offshore	MP Prelude	2011	8,076	HP	2020-10-07		MP Offshore	Clients of Vallianz Offshore
Tanker	Nord Integrity	2010	48,045	DWT	2020-10-07	16.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Bulk	Nord Neptune	2006	75,726	DWT	2020-10-07	8.00	Norden A/S	Undisclosed interests
Tanker	Nord Sakura	2012	45,953	DWT	2020-10-07	16.35	Nagashiki Shipping	Greek interests
Bulk	Queen Anatolia	1996	28,450	DWT	2020-10-07	2.90	Navigators Shpg & T	Undisclosed interests
Bulk	Royal Accord	2009	180,129	DWT	2020-10-07	17.00	Tokei Kaiun	Clients of Golden Union
Bulk	Pacific Endurance	2011	181,458	DWT	2020-10-05	19.10	Toshin Kisen	Clients of N.G. Moundreas
Container	Kota Petani*	2018	11,800	TEU	2020-10-05	176.00	PIL	Clients of Seaspan
Container	Kota Pemimpin*	2018	11,800	TEU	2020-10-05		PIL	Clients of Seaspan
Gas C'rier	Gas Jenny	1991	75,353	cu.m.	2020-10-02	13.00	Pacific Gas	U.A.E interests
Bulk	SBI Sousta	2016	81,600	DWT	2020-10-02	18.50	Scorpio Bulkera	Undisclosed interests
Bulk	Triton Hawk	2010	78,833	DWT	2020-10-02	13.86	Mitsui OSK Lines	Clients of Castor Maritime
Bulk	BTG Everest*	2015	81,014	DWT	2020-10-02	22.25	Bulk Trading (BTG)	Clients of Neda Maritime
Bulk	BTG Eiger*	2016	81,031	DWT	2020-10-02	23.25	Bulk Trading (BTG)	Clients of Neda Maritime
Offshore	Go Enif	2010	4,057	HP	2020-10-01		Vettal Mega	Nigerian interests
Bulk	Pacific Queen	2010	175,918	DWT	2020-10-01	14.50	Salamon AG	Clients of Berge Bulk
Offshore	Swordfish 5	2010	4,462	HP	2020-10-01		Otto Marine	Nigerian interests

## 6. 주요 해운지표 (2020.10.23)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.23)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	65.0	77.0	72.0	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.0	(-)	8.0	8.0	9.0	8.5	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(10.23)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.1	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	85.0	(-1)	86.0	85.0	92.0	89.4	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	31.5	30.5	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(10.23)								
380 CST	Rotterdam	257.0	(2.8)	252.8	124.8	303.8	238.8	245.8	443.5	348.9
	Singapore	283.5	(4.3)	274.4	157.8	388.0	262.2	306.5	511.5	402.5
	Korea	310.0	(3.0)	304.0	196.3	426.5	310.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	288.0	(-10.5)	290.6	181.8	436.8	286.4	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	309.3	(-5.3)	311.2	179.0	585.3	324.2	493.8	548.3	518.9
	Singapore	338.8	(-5.5)	339.6	219.8	726.3	371.1	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	318.0	(-4.3)	317.3	214.8	722.3	372.2	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(10.23)								
철광석	국제價	107.4	(-1.8)	113.5	71.7	128.7	99.4	72.3	127.2	93.3
	중국産	145.4	(4.4)	94.7	108.3	151.3	123.5	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	80.9	(3.8)	52.0	63.5	81.4	70.0	72.0	83.1	77.0
	중국産	102.7	(4.8)	66.0	84.7	103.2	88.9	93.9	107.4	100.8
원료탄	호주산	146.2	(-8.1)	100.9	133.4	204.2	156.1	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	121.4	(5.7)	78.9	112.7	134.8	121.5	120.9	187.3	153.2
	중국産	208.4	(9.8)	134.0	190.0	219.2	199.0	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	1,083.8	(33.75)	1,051.2	821.8	1,083.8	904.5	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	632.8	(7.50)	605.5	474.0	632.8	537.9	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		7월	8월	9월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,042	7,018	8,253	64,489	95,248	100,114	87,449
	수입	4,873	4,414	4,738	40,946	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	7,878	6,669	8,330	63,394	84,260	89,921	82,296
	수입	5,277	5,306	5,683	51,914	60,199	69,712	66,889
EU	수출	4,020	3,778	5,018	36,518	53,140	57,676	48,445
	수입	4,918	4,366	4,898	42,195	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	13,453	12,600	14,861	112,213	169,587	189,936	149,584
	수입	10,635	9,612	10,705	92,874	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