

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 7월 5주

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

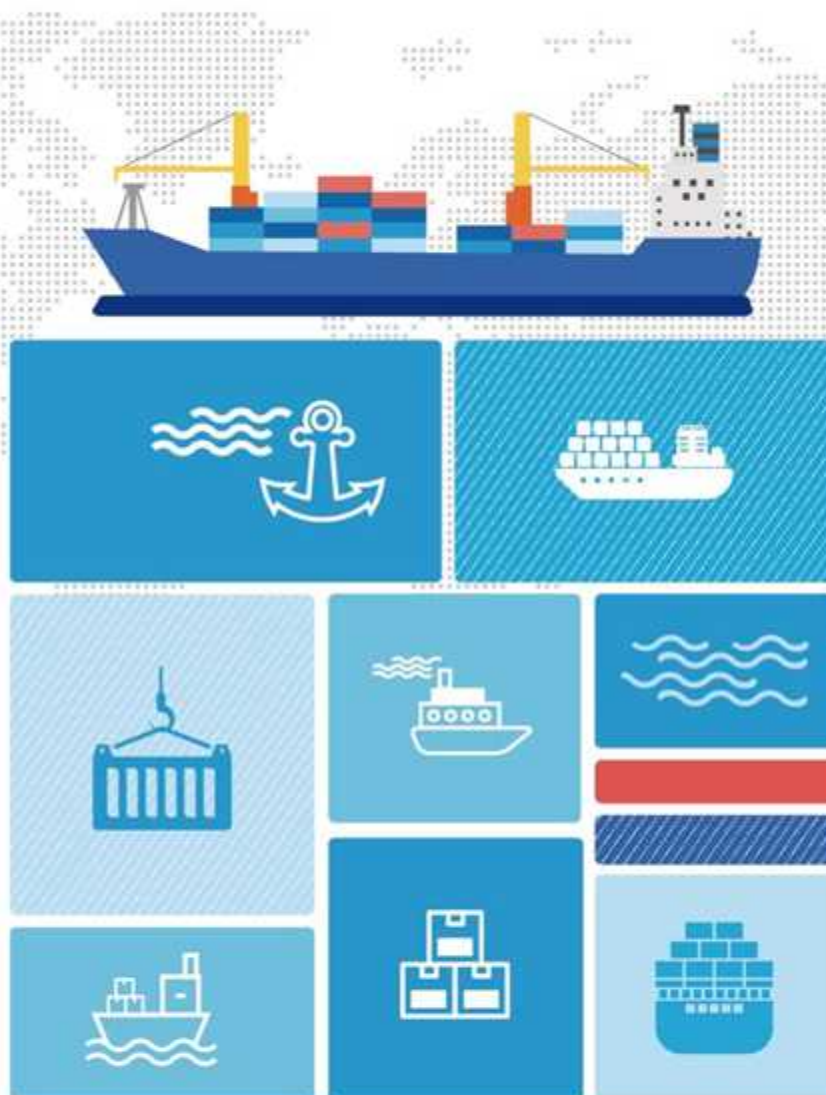
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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

컨테이너 선사의 협력 확대

I 컨테이너 선사의 내륙물류 협력 확대

최근 JOC 보도에 따르면, HMM은 30여 년 거래해 온 미주 철도운송 파트너 기업 BNSF Railway를 THE 얼라이언스의 Hapag-Lloyd와 ONE가 거래하는 Union Pacific Railroad로 변경했다고 함. JOC는 이 같은 움직임을 컨테이너선 얼라이언스의 내륙물류 협력 확대를 통한 경쟁력 강화의 일환으로 해석함. 5년 전 맥킨지의 추정에 따르면, 이러한 미주 내륙물류 협력을 통해 각 선사들이 얻게 되는 비용 절감액이 1억 달러에 이름. 또한 내륙물류 협력을 통해 보다 신속한 화물운송이 가능해질 수 있음을 지적하고 있음

I 컨테이너 선사 협력 확대에 대한 우려

일각에서는 컨테이너 선사들의 이 같은 내륙물류 확대가 제3자 서비스 기업(예를 들어, 트럭킹, 예선 등)에 대한 반경쟁적 행태로 이어질 수 있다는 우려를 표명하고 있음. 하지만 JOC는 컨테이너 선사들이 얼라이언스 등의 협력을 통해 가격 담합을 하지는 않고 운영상의 시너지 효과를 도모한다는 점에서 이 같은 반경쟁적 행태 비판은 과하다는 점을 지적하고 있음

I 시사점

컨테이너 선사들은 이미 얼라이언스 운영을 통해 대규모 선대의 공동운항으로 비용을 절감하고 서비스 질을 고도화하고 있음. 나아가 터미널 이용에 있어서도 협력을 통해 시너지 효과를 거두고 있는 것으로 평가됨. 이 같은 협력의 전제 조건은 각 선사의 데이터를 개선하고 공유하는 것이기 때문에, 이미 선사들은 얼라이언스 회원사와 정보공유 측면에서 협력하고 있다고 볼 수 있음. 나아가 이러한 기반 위에 철도, 도로 등의 내륙 물류에 있어서 얼라이언스 선사들이 운영 효율성을 위해 협력하는 것을 반경쟁적 행위로 예단하여 금지하는 것은 경제적 효율성 측면에서도 바람직하지 않은 것으로 이해됨

컨테이너 선사들의 협력은 다른 영역에 있어 그 강도가 강해지고 있음. 환경규제에 대응하기 위해 선사들은 화주, 항만, 선박금융 등의 기관들과 공동으로 협력체를 만들고(예 : 탄소 제로 연합, KMI 주간 해운시장 포커스 제 467호), 정보통신기술 변화에 대응해 TradeLens와 Global Shipping Business Network를 결성하여 운영하고 있음(KMI 주간 해운시장 포커스 제 468호).

글로벌 컨테이너 해운시장은 경쟁 또는 협력이라는 이분법적 구분에 기초해 기능하지 않을 것임. 오히려 코퍼티션(Coopetition)이라는 경쟁과 협력을 통합한 개념에 기반하여 컨테이너 해운시장은 기능할 것임. 즉, 고객과의 접점에서 운임과 서비스 질로서 경쟁하면서 동시에 얼라이언스와 다양한 협력체를 통해 서비스 생산부문의 효율화를 추구해 나갈 것임. 따라서 우리나라 컨테이너 선사들은 고객인 화주에 대한 서비스 경쟁을 치열하게 전개하면서, 동시에 원양 항로에서 적극적인 협력 방안을 강구할 뿐 아니라, 국적 선사의 시장점유율은 높지만 과당경쟁에 따른 협력의 시너지가 부족한 동남아 항로에 대해서는 적극적인 협력 방안을 다각도로 강구하여 경쟁력을 제고해 나가는 것이 바람직함

2. 주간 뉴스

고유황유와 저유황유 간 스프레드 축소로 스크러버 장착 동인 감소

- 7월 저유황유(VLSFO) 가격은 톤당 305달러로 고유황유와의 차이가 50달러에 불과함
- 코로나19 이전 두 유종 간 차이는 150~200달러에 이르렀으나 이후 50~60 달러로 축소됨. 이로 인해 스크러버 장착비용에 대한 투자회수기간이 코로나19 이전에는 1~2년이었으나 최근에는 4~5년으로 증가함
- 현재 스크러버 장착을 위해 입고된 컨테이너 선박은 52척(50만TEU)으로 3월 117척(112만TEU)에 비해 크게 감소함
- 운항선사들은 낮은 연료유가가 지속되면 스크러버 장착에 대한 동인이 감소할 것으로 예상됨. 현재 465척의 컨테이너선에 스크러버가 장착되었으며 신조포함 105척이 추가로 장착되어 인도될 예정임

Alphaliner Weekly 29호

항만 컨테이너 처리량 회복중

- 국제항만협회(IAPH)에서 격주로 조사하는 항만경제영향지표(Port Economic Impact Barometer)에서 항만 상황에 점진적으로 개선되고 있는 것으로 조사됨
- * 동 조사는 세계 90개 항만이 참여함
- 코로나19 이후 임시결항이 증가하였지만 대형선을 중심으로 적재율(load factors)은 상승하였으며 항만 입항선박도 과거 수준으로 회복하고 있어 컨테이너 처리량도 점차 증가하고 있는 것으로 나타남
- 코로나19 이후 조사가 진행되었으며 시간이 지나면서 점차 긍정적인 답변 비중이 높아짐. 다만 여객 부문은 화물부문에 비해 회복이 지체되는 것으로 나타남

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133202/Box-port-throughput-shows-signs-of-stabilising>

Breakwave(U.S. fund manager), 하반기에 케이프선 시장 개선될 것으로 기대

- Breakwave 증권거래소는 하반기, 특히 8월 이후부터 공급이 수요를 하회하면서 케이프선 스팟운임이 상승세를 보일 것이라고 주장함
 - 시장으로 해상물동량이 꾸준히 유입될 것으로 보이는 반면, 코로나19의 여파로 항만에 체선이 발생하면서 선박공급이 빠듯해 질 것으로 예상되기 때문이라고 봄. 최근 몇 년 사이에 신조 발주는 줄어 들고 있는데 반해, 해체되는 선박은 증가하고 있다고 덧붙임
 - 또한, 증권거래소는 올해 케이프선 스팟운임의 변화가 2019년과 유사한 패턴으로 전개되고 있으며, 올해에도 작년의 운임 패턴이 반복될 전망이라고 밝힘. 케이프선 스팟운임이 7월 말까지(2~3주간) 하락세를 보이다가 8월부터 반등에 성공할 것이라고 예상함
 - 한편, 올해 6월 항만 체선은 케이프선 선복량의 11.46%까지 도달했으며, 전년 동월(9.53%)과 비교하면 높은 수준임(클락슨)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133182/Volatility-likely-to-remain-in-dry-bulk>(로그인 필요)

[https://www.clarksons.net/n/#/sin/timeseries/browse:e=%5B444,421,512,506,1182,10645%5D;c=%5B35472%5D/\(ts:data/100/latest;t=%5B530200%5D;l=%5B530200%5D\)](https://www.clarksons.net/n/#/sin/timeseries/browse:e=%5B444,421,512,506,1182,10645%5D;c=%5B35472%5D/(ts:data/100/latest;t=%5B530200%5D;l=%5B530200%5D))(로그인 필요)

황수진 전문연구원

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

2. 주간 뉴스

I COVID-19로 인한 선원교대 문제는 최근 반세기 동안 세계 해운업에서 가장 중대한 것

- COVID-19로 인해 입항이 가능한 항만이 제한되고 있으며, 그리스 선주들은 현 상황이 해결되지 않고 계속될 경우 일부 항로에서 해상 운송이 중단될 우려가 있다고 경고함
 - 5개월 이상 선원 교대가 이루어지지 않아 휴가 없이 선상에 머무르고 있는 선원이 다수 있는데, 체력이 한계점에 도달하고 있음
 - Columbia Shipmanagement는 선원들이 승선을 거부하는 경우가 보이는데, 이는 한번 승선하면 언제 하선하게 될지 기약할 수 없는 현 상황에 기인한다고 지적함
 - 동사는 승선 거부 현상이 확산되면 해상운송이 중단되고 원자재가 부족하여 산업 활동이 중단될 것이고, 일자리가 감소하고 세계 무역이 중단될 수 있다고 우려하였음
- 그리스 선주들은 각국 정부가 선박을 승·하선하는 선원들의 이동을 촉진함으로써 국제 무역과 선원의 안녕을 방해받지 않는 것을 보장해야 한다고 주장함
 - 운항 중인 선박에서 사고가 발생해 치료를 받는 것이 필요하지만 물리적으로 하선이 불가능한 사례, 가족 장례식에 참석하지 못한 사례 등이 보고되고 있음
 - 선내에 갇힌 선원들에게 충분한 휴식이 주어지지 않다 보니 기존 선원들이 작업을 거부하고 있는 경우도 발생하고 있음
 - 송환선원의 항공료가 항공편의 희소성 때문에 10배가량 인상 되었는데, 동 가격을 지불할 의사가 있음에도 불구하고 항공편을 수배하지 못해 하선이 지연되는 경우도 있음
- 선원들은 선박에 무한정 갇혀 있을 수 없으며, 이 상황은 지속될 수 없고 중대한 기로에 서 있음

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133127/Crew-crisis-is-shippings-most-acute-problem-in-50-years (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 중국 홍수로 상해항, 닝보항 등의 항만운영 중단(shut-down) 및 중국발 물동량 감소 불가피

- 중국에서 발생한 수십 년 만의 최대 규모 홍수로 동남권 항만 운영이 차질을 빚고 있으며, 양쯔강 및 상해항, 닝보항 등의 운영이 중단되고 있음(port closures)
 - 2월부터 COVID-19로 인해 수출입에 차질을 빚었던 중국 동남권 항만의 컨테이너 운영 실적에 지난 6주간의 폭우로 부정적인 영향이 발생하고 있음
 - 일부 컨테이너 정기 서비스는 지난 1~2주 동안 완전히 중단되거나 축소된 규모로 서비스가 제공되고 있음
 - 중국 내륙발 수출화물 중 다수는 우한항에 모였다가 피더선을 통해 양쯔강을 따라 이동해 약 1,130km 떨어진 상해항에 도착하고 다시 컨테이너선을 통해 해외로 운송됨
 - 일반적으로 우한항에서 상해항까지 4일이 소요되는데, 폭우로 인해 피더선이 상해항에 도착하는데 대략 6일에서 7일이 소요되고 있음
 - 2019년 12월 발생한 COVID-19의 진원지로 추정되는 우한은 안후이성 허페이와 함께 중국 자동차 제조 거점 중 하나임

2. 주간 뉴스

- 머스크 라인은 양쯔강 및 양쯔강 연계 항만들이 운항을 중단한 사실을 확인했으며, 며칠간 더욱 집중 호우가 쏟아지면 항만 폐쇄가 확산될 수 있다고 우려를 표명함
 - 머스크 라인은 안후이성, 후베이성, 후난성 등 양쯔강 유역에 더 많은 량의 폭우가 예보돼 있어 기상정보를 모니터링하고 운송에 지장이 없도록 대응하겠다고 발표함
- 홍수로 특히 상해항, Ningbo항에 혼잡이 가중되고 있음
 - The Alliance(TA)의 북미 루프 4 서비스에 투입되는 8,100TEU급 Cosmos의 항행 일정이 3일 이상 지연됨
 - 개별선사로는 독일 Hapag-Lloyd, 홍콩 Gold Star Line, 이스라엘 Zim Integrated Shipping Services 등의 화물 운송이 지연되었음
- 중국 교통부에 따르면 중국 주요 항만의 취급 물동량이 COVID-19로 인한 부진에서 회복 조짐을 보이고 있는 상황에서 홍수로 회복세가 둔화될 가능성이 있음
 - 중국 교통부 산하 항로관리청에 따르면 7월 중국 주요 항만으로의 컨테이너선 기항횟수는 전년 대비 비슷하거나 일부 항만에서는 전년 실적을 웃도는 모습이 관찰되었음
 - 홍콩 Gold Star Line은 다수의 선사들이 3일에서 5일 정도 중국 항만 서비스에서 지연을 경험하고 있다고 언급함

joc.com/maritime-news/china-flooding-disrupts-yangtze-river-cargo-flow_20200717.html (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I COVID-19의 연화로 아시아-유럽항로에서 서비스 재개 움직임

- 아시아-유럽항로에서 컨테이너 서비스가 재개되는 등 감편 규모가 축소되고 있음
 - COVID-19에 대응하여 운임을 방어하기 위해 컨테이너 선사들은 서비스 제공 편수를 줄이는 감편을 단행해 왔음
 - 이러한 조치는 소기의 성과를 거둔 것으로 평가되는데, 7월 기준 아시아-북유럽항로의 스팟운임은 전년 동월 대비 32%, 아시아-지중해항로는 전년 동월 대비 33% 높음
 - 다만 Container Trades Statistics(CTS)에 따르면 아시아-유럽항로에서 컨테이너 물동량은 5월에 전년 동월 대비 14.6% 감소하였음
 - CTS에 따르면 아시아-유럽항로는 2월부터 운송수요가 급감하면서 2020년 2~6월에 2019년 동기 대비 거의 100만 TEU에 달하는 물동량이 감소한 것으로 추정됨
 - 고무적인 것은 Sea-Intelligence에 따르면 7월에 아시아-유럽항로에서 예정된 189건의 감편 중 18건이 재가동되었으며, 7월 13~19일에 두 건의 감편만 새로 발표되었음
- 선사의 진정한 경영실적은 운임뿐만 아니라 볼륨(volume)이 고려되어야 하는데, 6월 물동량은 8월에 집계될 예정이고 7월 들어 물동량 회복 조짐이 보임
 - 유럽 소매업체나 공장이 생산을 재개하는 등 볼륨 데이터가 확인한 상승 추세를 보이고 있다는 것이 현지 분위기임

2. 주간 뉴스

- 다만 Sea-Intelligence는 성수기를 맞아 컨테이너 물동량을 지나치게 낙천적으로 전망해 성급하게 감편을 취소할 경우 선박 공급 증가로 운임이 하락할 수 있다고 우려함
- 동사는 현재 Ocean Alliance(OA)의 감편수가 낮은 상태로, OA의 감편수가 증가해 다른 얼라이언스의 감편수까지 도달하고 이로 인해 상황이 하락할 수 있다고 지적하였음
- 2020년에 3개 얼라이언스 모두 2019년 대비 감편 규모가 높으며, 이는 COVID-19로 인한 해운 시장 둔화를 여실히 보여주고 있음
 - 2M 얼라이언스의 경우 감편 규모가 2019년 5% 대비 2020년 24%, OA는 6%에서 14%, The Alliance(TA)는 10%에서 24%로 증가한 실정임

joc.com/maritime-news/asia-europe-carriers-reinstate-sailings-limit-capacity-cuts_20200720.html (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

COVID-19의 연화로 아시아-북미항로에서 볼륨(volume) 회복 징후 관찰

- 주요 선사들이 미국의 수입이 줄어들지 않을 경우 8월 1일 이후 아시아-북미항로에서 운임 인상을 계획할 정도로, 7월 아시아-북미항로 컨테이너 운임은 안정세를 보이고 있음
 - 7월 아시아-북미항로에서 48편의 감편이 실시됐으며, 6월 이후 아시아로부터의 수입 급증은 감편과 함께 동 항로에서 스팟운임이 10년 만에 최고수준을 기록하는데 기여함
 - 글로벌 익스프레스 서비스(Global Express Services)는 아시아-북미항로에 선박을 투입하는 선사들의 선박량 관리가 스팟운임을 지지하고 있다고 언급함
 - 동사는 선사들이 유래를 찾아보기 힘든 수준의 공격적인 감편을 단행하고 있으며, 심지어 선사들은 운송수요보다 선박량을 낮게 유지하는 전략을 취하고 있다고 덧붙였다
- 아시아-북미항로 스팟운임은 역사적인 수준을 기록하고 있음
 - JOC Shipping & Logistics Pricing Hub에 따르면 아시아-북미 서안 스팟운임은 FEU당 7월 중순 2,794달러로 2019년 같은 주에 비해 68.4% 더 높음
 - 아시아-북미 동안 스팟운임은 FEU당 3,334달러로 2019년 같은 주에 비해 16.4% 더 높음
- 미국 소매업협회(NRF: National Retail Federation)에 따르면 일부 선사들이 아시아-북미항로에서 9월까지 강력한 수요 회복이 발생할 것으로 전망하고 있음
 - 수요 회복이 수반될 경우 대부분의 감편이 종료되면서 운임이 오히려 하락하는 현상이 발생할 수 있는데, 이는 선박 공급 증가량이 물동량 증가분을 상회할 수 있기 때문임
 - NRF는 미국 수입이 전년 동월 대비 8월 13.3%, 9월 12.3%, 10월 9.9%, 11월 0.6% 감소할 것으로 각각 전망하고 있음
 - IHS Markit은 2020년 아시아-북미항로 물동량이 2019년에 비해 7.6% 감소할 것으로 전망함

joc.com/maritime-news/container-lines/asia-us-spot-rates-hold-firm-amid-more-signs-volumerecovery_20200717.html (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	하락 기대	하락 유력	하락 기대

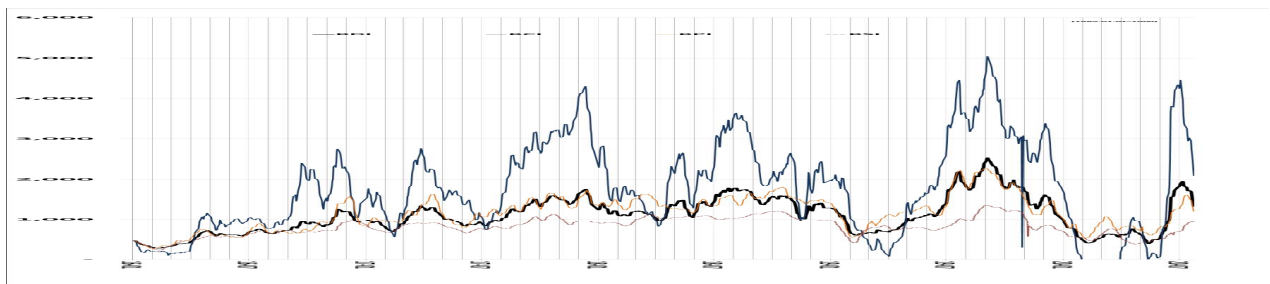
주 - 1) “상승(하락) 유력”은 90% 이상 상승(하락) 확률, “상승(하락) 기대”는 65%~90% 상승(하락) 확률, “혼조세”는 상승(하락) 확률이 50% 내외
 2) 수프라막스선은 인공지능 모형에 6TC, 시계열 모형에 10TC 사용. 인공지능 모형이 6TC를 사용하는 이유는 비교적 최근에 발표되는 10TC에는 인공지능 모형의 운영을 위해 필요한 데이터가 부족하기 때문

건화물선 운임

		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(07.24)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,490	(-238)	393	1,956	813	595	2,518	1,355
	케이프(5TC)8)	20,610	(-4,717)	1,992	33,760	9,571	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	10,681	(-2,061)	3,345	12,950	6,602	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,168	(714)	3,915	8,891	6,032	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	6,435	(340)	2,142	6,410	4,163	4,198	10,067	7,188
	케이프	15,875	(-2,125)	10,125	19,750	14,150	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	12,500	(-750)	9,625	13,250	11,289	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	9,875	(-313)	8,250	10,188	9,483	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,375	(0)	8,000	9,625	8,934	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(07.24)							
		2020년 7월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	15,828	(-5,047)	17,044	(-578)	13,076	(-270)	13,038	(-143)
	파나마스(4TC)	9,606	(-1,735)	10,775	(-628)	9,505	(-200)	8,959	(-172)
	수프라막스(6TC)	9,339	(-1,111)	9,382	(-168)	8,625	(-289)	8,521	(-261)
	핸디(6TC)	6,313	(50)	6,375	(-100)	6,575	(-44)	6,506	(-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) 지난주 동향

■ 중국, 항만채선 해소로 케이프선 스팟운임 하락

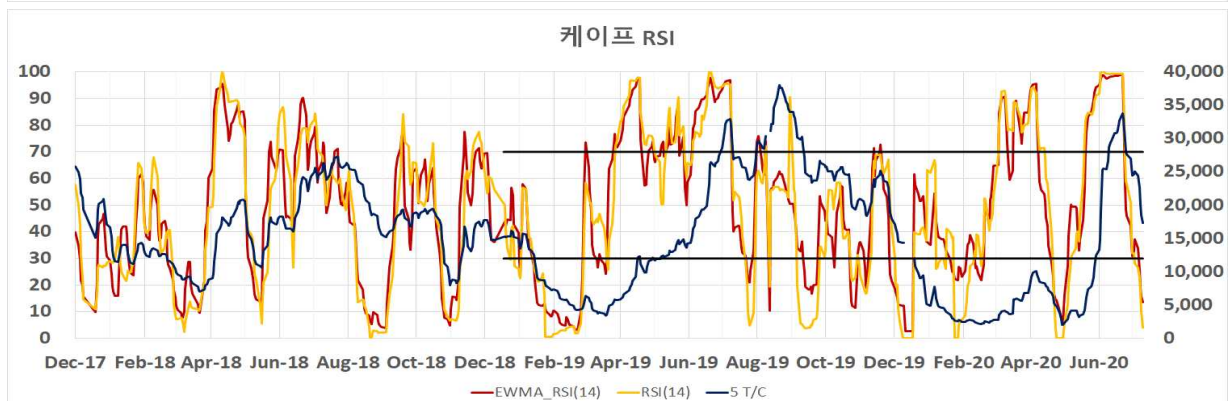
케이프선 주간평균운임은 20,718달러/일로 전주대비 18% 하락함. 1일 운임추이를 살펴보면 케이프선 스팟운임은 24,469달러/일로 시작해 연일 하락세를 보이다 주말에 17,824달러/일로 하락 마감함. 중국의 항만 내 채선이 해소되면서 시장 내 선박공급이 증가한 것이 운임의 하락원인 중 하나임. 또한 7월은 호주의 회계연도가 바뀌는 시기로 호주 광산업체 등이 철광석 가격 등을 결정하기 위한 협상을 진행함. 협상기간 동안 시장에 유입되는 철광석, 원료탄 물동량이 줄어들면서 운임에 악영향을 미친 것으로 보임. 참고로, 호주광산업체들이 2분기 철광석 판매실적을 발표함. 리오티نت사의 2분기 철광석 판매량은 전분기 대비 19% 증가한 8,670만 톤이며, BHP사는 7,700만 톤으로 전분기 대비 13%나 증가했다고 발표함. 브라질의 발레사는 2분기 철광석 판매량이 6,760만 톤으로 전분기 대비 6% 증가한 수준이며, 2020년 철광석 총 판매량은 3억 1,000만 톤에서 3억 3,000만 톤 범위에서 하한 달성할 가능성이 높다고 발표함. 파나마스선 주간평균운임은 10,681달러/일로 전주대비 16% 하락함. 양대 수역에서 선박 공급 과잉현상이 심화되면서 운임이 하락한 것으로 보임. 수프라맥스선 주간평균운임은 10,168달러/일로 전주대비 4% 상승함. 중대형선박의 운임이 연일 하락세를 기록하고 있음에도 수프라맥스선은 1일 10,000달러대를 기록함. 양대 수역에서 선박 공급 부족으로 운임이 상승함. 일본 휴일 성악 활동이 둔화되기는 했으나 운임에는 큰 영향을 미치지 못한 것으로 보임.

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

금주 빅데이터·인공지능 분석 결과 케이프선 상승, 파나마스선 횡보, 수프라맥스선은 하락할 것으로 예상됨

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

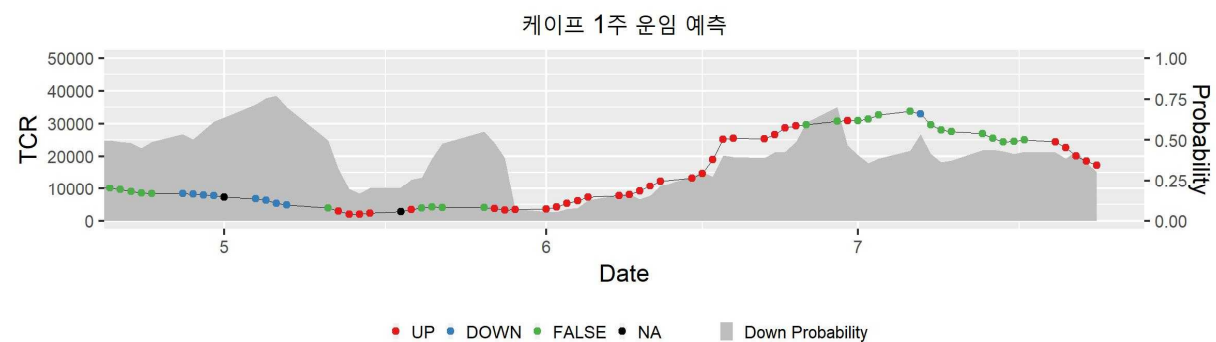
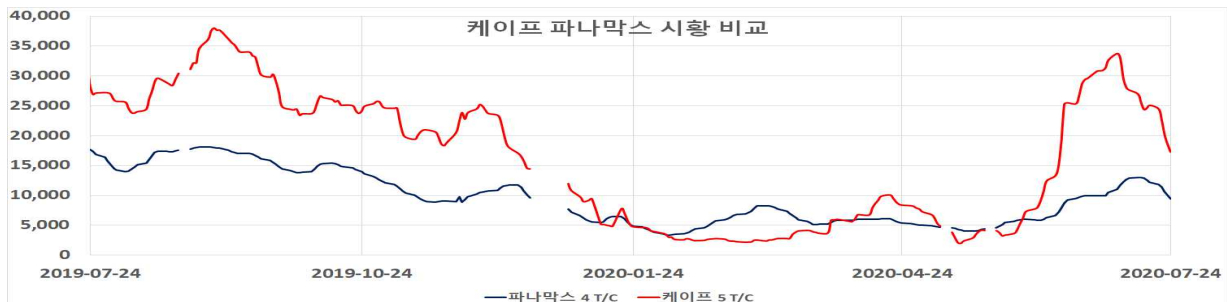
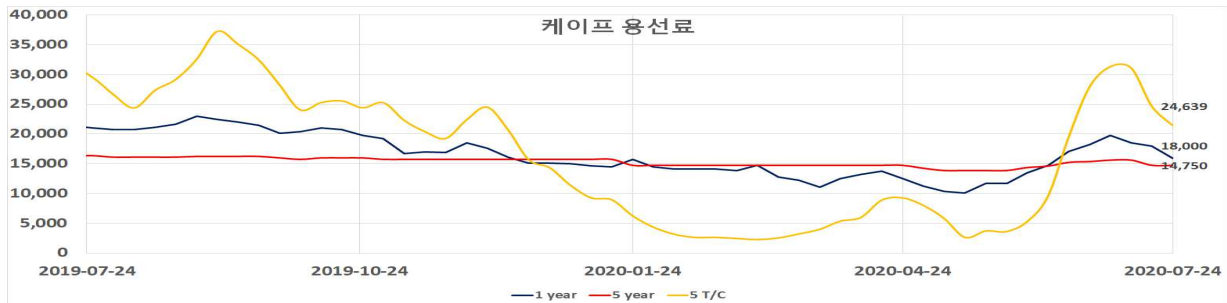
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 가파른 하락세가 나타남
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파한 후, 0에 근접해 하락세를 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번부 케이프선 운임은 하락할 것으로 보임



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 장기용선료는 약보합세를 보이고 있으나, 단기용선료는 뚜렷한 하락세를 보임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형의 운임 차이가 좁혀지고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

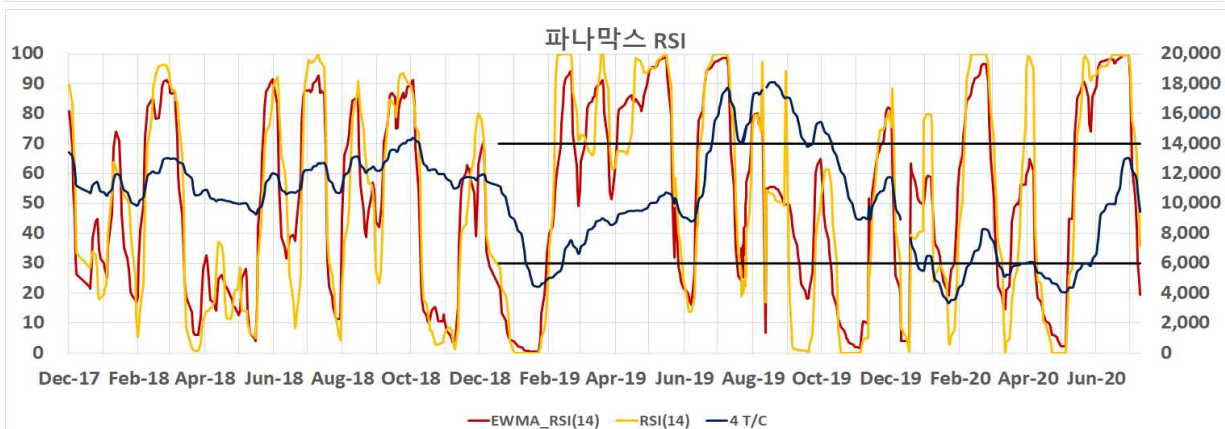
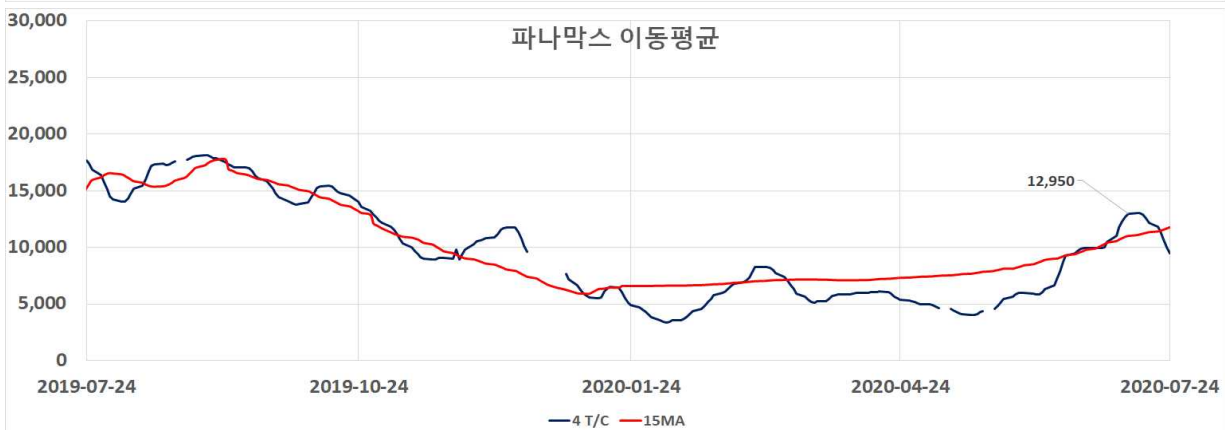
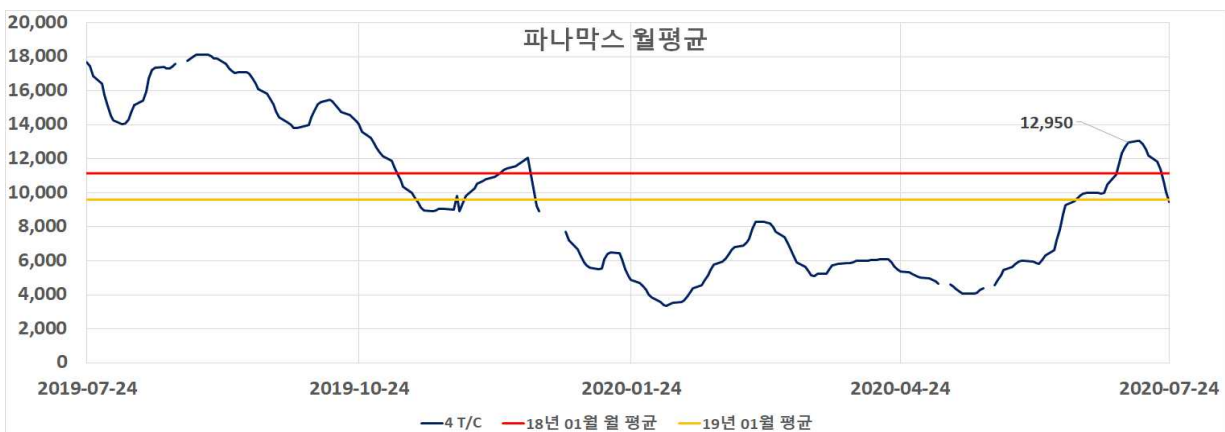


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	07.20	07.27	57.42	42.58
	07.21	07.28	61.45	38.55
	07.22	07.29	59.96	43.04
	07.23	07.30	63.9	36.1
	07.24	07.31	69.6	30.4
	7월 4주	7월 5주	61.87	38.13

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

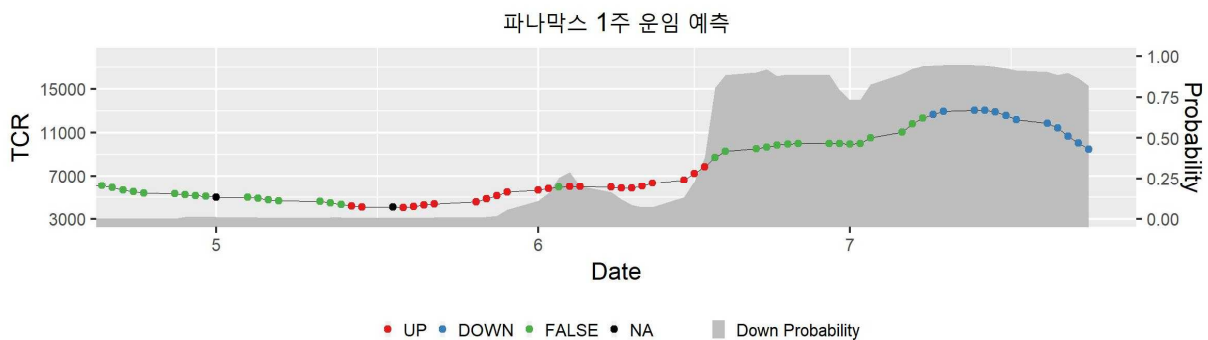
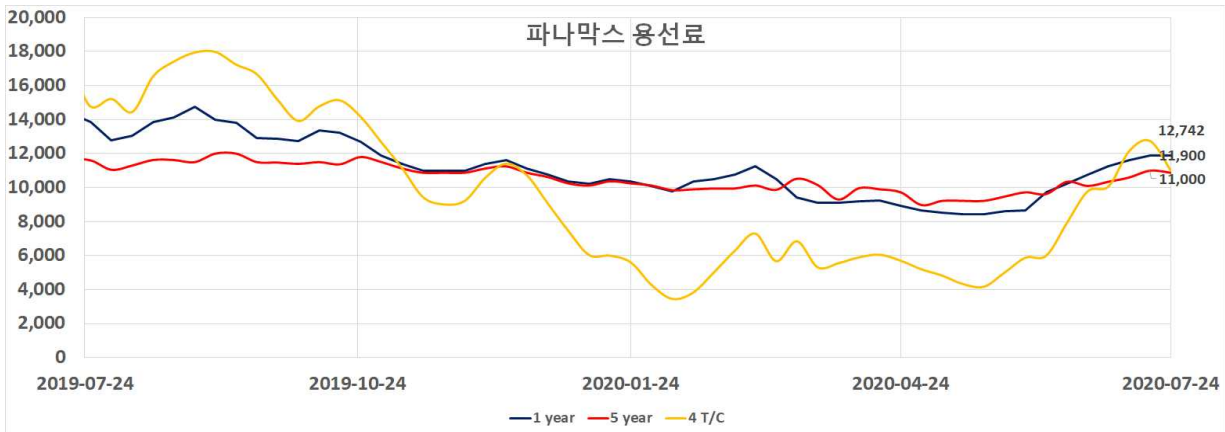
- (파나막스 이동평균) 스팟운임이 이동평균선을 하향 돌파한 후 이탈 중임
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 하향 돌파한 후 하락세를 이어갔으나, 30선에 못 미쳐 멈춤
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 횡보할 것으로 예상됨



- * 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 장기용선료보다 높은 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 횡보할 것으로 예상됨

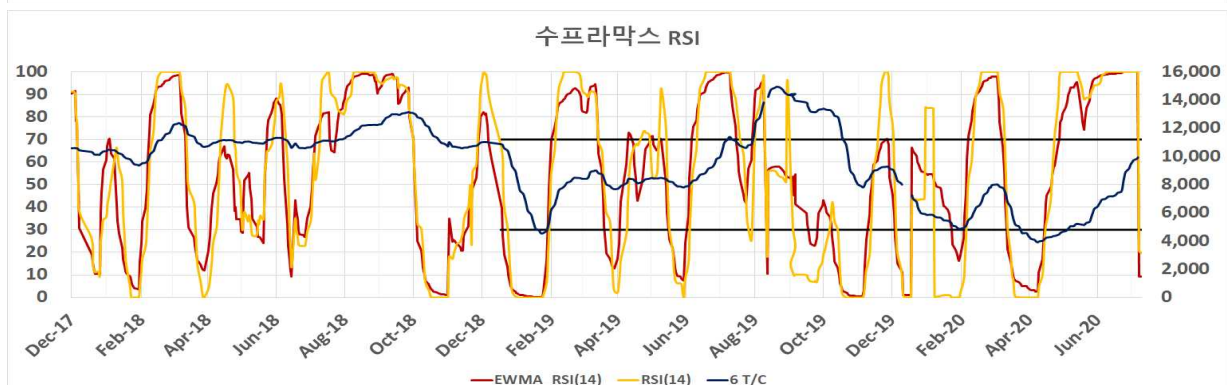
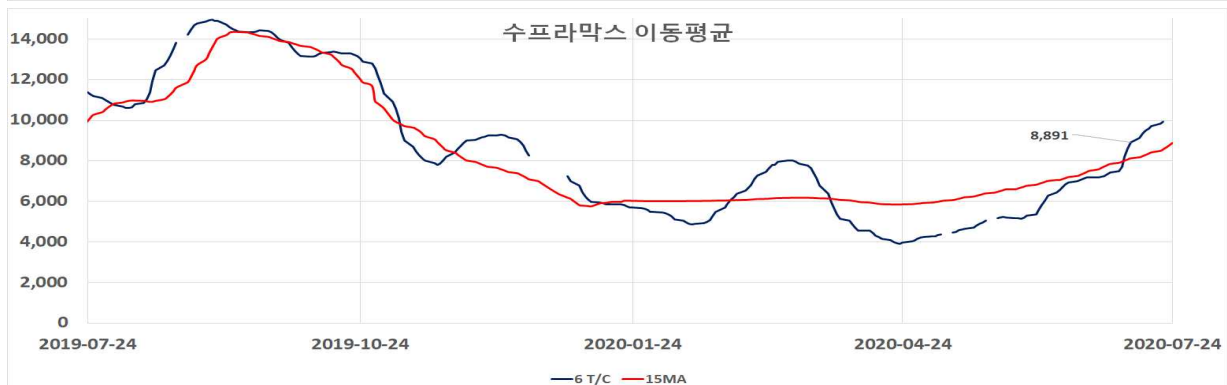
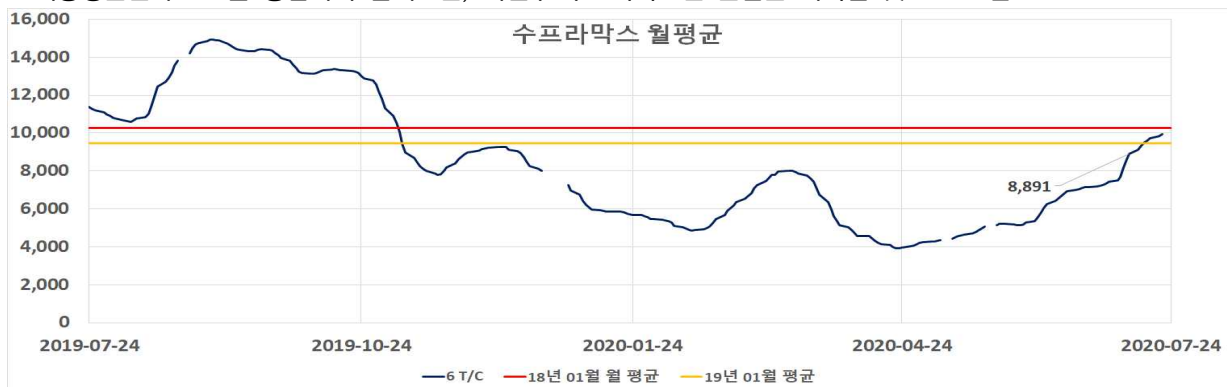


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파니막스	07.20	07.27	70.31	29.69
	07.21	07.28	61.52	38.48
	07.22	07.29	51.94	48.06
	07.23	07.30	32.09	67.91
	07.24	07.31	19.84	80.16
	7월 4주	7월 5주	47.14	52.86

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

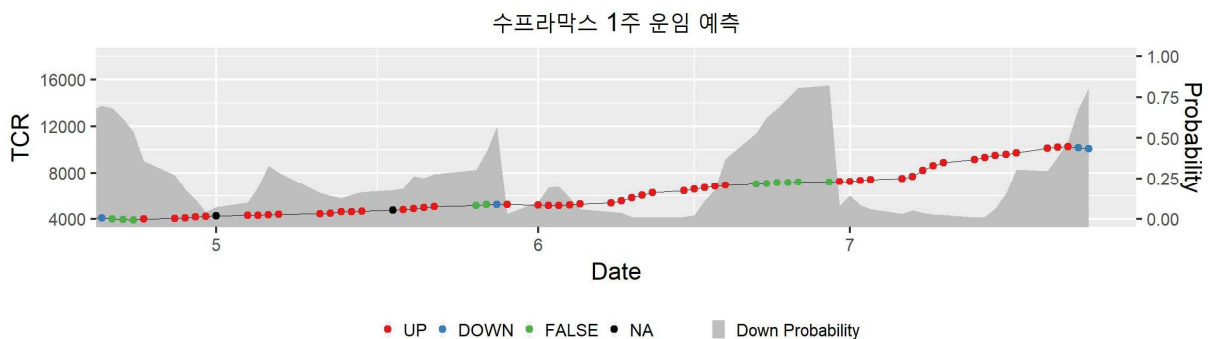
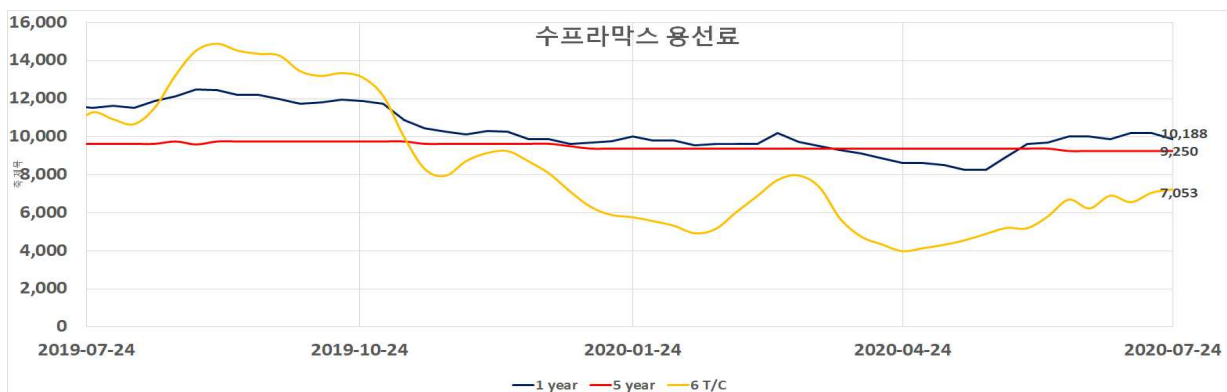
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임이 이동평균선을 큰 폭으로 상회 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 보임



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 장기용선료보다 높은 수준을 기록 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

		예측확률(%)	
		상승	하락
건화물선 시장(현물)			
수프라막스	07.20	07.27	9.68 90.32
	07.21	07.28	11.43 88.57
	07.22	07.29	10.25 89.75
	07.23	07.30	13.52 86.48
	07.24	07.31	18.27 81.73
	7월 4주	7월 5주	12.63 87.37

4. 컨테이너 - 주간 동향

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

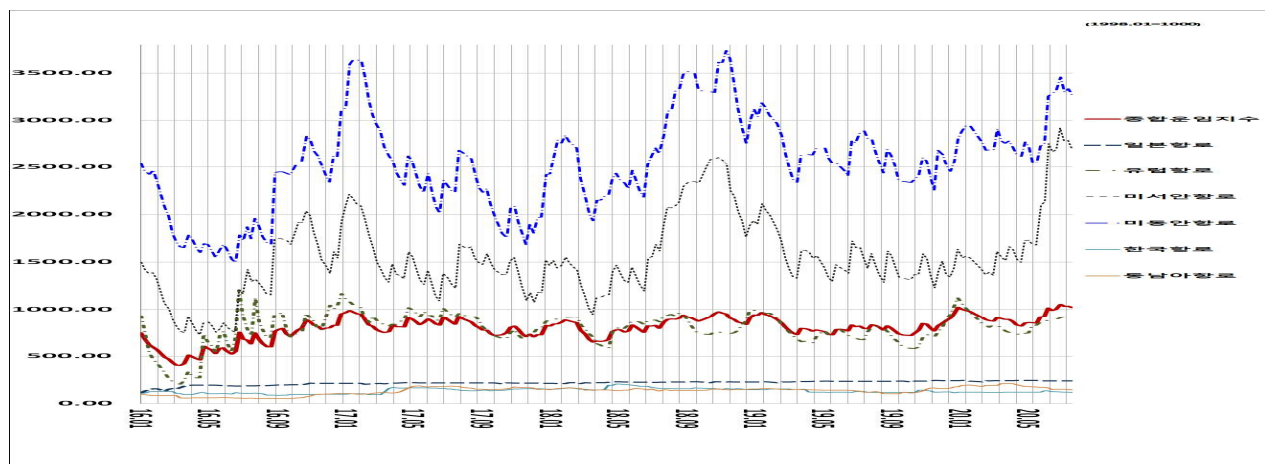
■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 13.58 하락한 1022.03을 기록함

컨테이너 운임지수는 전주대비 하락하였지만 2015년 이후 가장 높은 운임 수준으로 전년동시점대비 230 이상 높은 수준임. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 11달러/TEU 하락한 896달러를 기록했으며 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 90달러 하락한 2,704달러/FEU를 기록함.

■ 혼돈의 컨테이너 시장

코로나19로 인해 일부항로의 운임은 기록적으로 상승하였지만 시장의 불확실성을 더욱 커짐. 아시아-북미 항로에 대한 공급조절은 지속되고 있으나 오션얼라이언스는 작년 9월 이후 아시아-북미 동부에 대한 공급을 24% 이상 증가시킨 것으로 나타났으며 디 얼라이언스는 최근 수요 회복에 따라 예고된 임시결항을 취소하고 오히려 추가 용량을 투입함. 용선시장의 불황에도 불구하고 선주사인 Seaspans은 최근 13,000TEU급 2척을 1억 4,600만 달러에 구입하는 등 공격적인 행보를 진행함. 운임, 용선, 해체 시장 등에서 플레이어들은 불확실성을 극복하기 위한 다양한 전략을 구사하고 있어 특정기업에게는 기회로 작용할 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

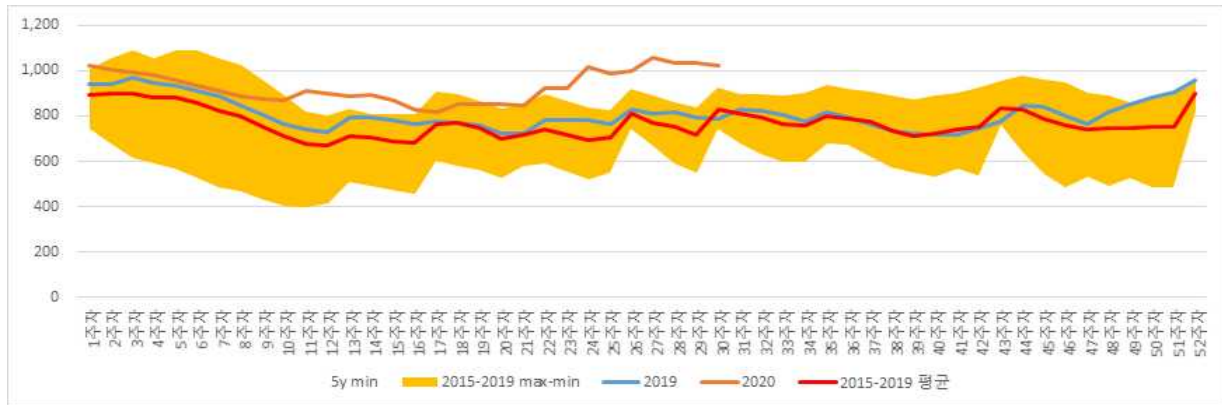


자료:상해항운교역소

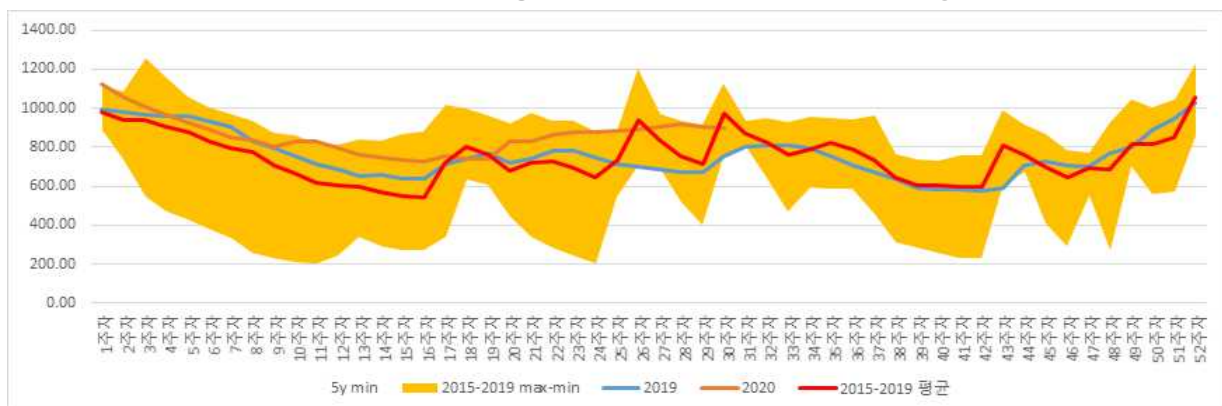
	금주 (07.24)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	1,022.03	(-13.6)	818.16	1,055.13	930.52	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	896	(-11.0)	725.0	1,124	856.93	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	2,704	(-90.0)	1,361	2,920	1,899.43	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	3,269	(-65.0)	2,542	3,459	2,888.36	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	117	(-2.0)	116.0	134.0	120.50	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	239.82	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	144	(-4.0)	147.0	211.0	179.18	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-100.0)	497.0	773.0	642	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

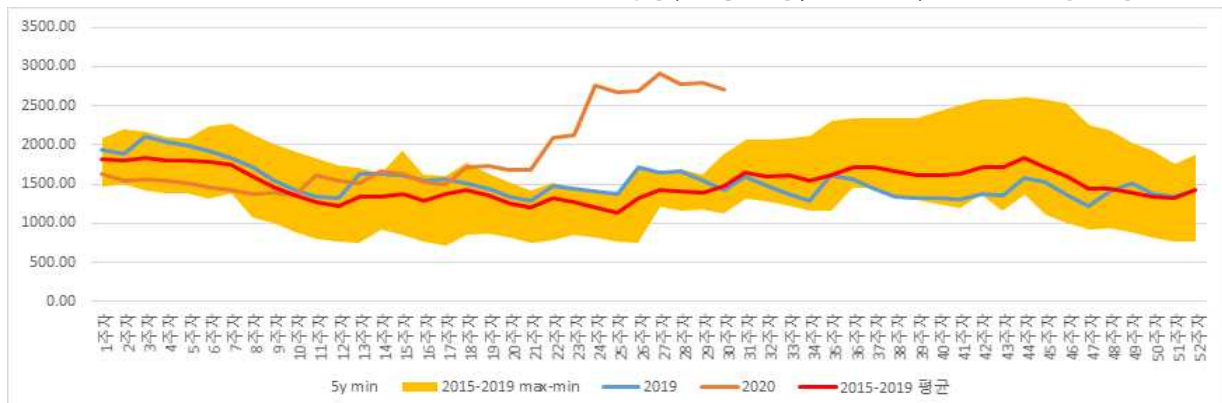
- SCFI 지수는 높은 약보합세를 기록할 가능성이 높음



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



- 아시아-미주운임은 약보합세를 기록할 수 있으나 대외영향(미-중 갈등, 코로나19)으로 불확실성이 증대됨



* 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 다섯째 주 원유선 시장, 하락세 지속

금주 대형 원유 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier) WS은 38.2로 전주(42.3) 대비 4.1p(9.6%) 감소함

VLCC 스팟 용선시장이 한산함. 사우디아라비아 등 주요 산유국의 8월 출하 정보가 공개됐지만, 용선자의 선복 수당 움직임이 지지부진함. 전월 하순에 출하 정보가 공개되면 통상 차월 전반에 대한 용선상담이 활발해지는 경향이 있기 때문에 선복 수당 움직임이 적은 것은 이례적인 것임. 볼틱거래소는「OPEC+의 협조 감산으로 8월 중동발 카고 자체가 없을 가능성이 있다」고 전망함. 볼틱거래소는 만일 스팟계약이 있었을 경우 7월 23일 중동-극동 항로는 일일 2만 9,000달러 수준으로 VLCC 손익분기점인 3만 달러를 조금 밑돌았을 것이라고 추정함

산유국들은 매월 중순에 다음 달 출하 정보를 석유회사 등에 공개하고 있음. 이달에는 7월 15일이 지나도 공개되지 않아 용선자의 선복 수당이 진행되지 않는 상황이 이어졌으며, 지난 주말(7월 18일)에 사우디아라비아 등 주요 산유국들이 출하량을 공개했음. 하지만 여전히 스팟상담은 정체되어 있고, 볼틱거래소의 최신 마켓 리포트에서도 중동-극동의 성약은 제로를 기록함

전술한바와 같이 유조선 시장 관계자들은 성약 부진의 원인으로 협조 감산을 제시하고 있음. 주요 산유국 등은 5월 이후 협조 감산을 진행하고 있음. 8월은 7월말에 비해 일일 200만 배럴 증산하지만 감산 자체는 2022년 4월까지 계속될 예정임

클락슨은「감산으로 8월 상순에는 화물 자체가 없는 것이 아닐까. 중순 이후 단번에 나올 가능성도 있지만, 전년 동기보다 성약 절대 수는 줄어 들 것」이라고 전망함. 클락슨은「중동 주변의 VLCC 중 7월에 성약이 없었던 것이 약 30척이 있었다. 최소한 그 만큼 8월에도 성약이 없을 것」이라고 덧붙였는데, 7월말~8월 상순에 용선 성약 감소로 인한 시장의 연화가 전망됨

한편 7월 22일 개장한 미국의 남부 텍사스 게이트웨이 원유 수출터미널(South Texas Gateway Crude Export Terminal)에서 동일 처음으로 원유 선적이 발생하였음. 이제 동 터미널은 VLCC를 수용할 수 있는 미국 걸프만에 소재한 두 곳의 원유 수출터미널 중 하나임. 2007년 건조된 아프라막스급 원유선 Minerva Libra로의 이번 선적은 COVID-19의 연화를 배경으로 미국 걸프만으로부터의 셰일 수출이 본격화 될 수 있음을 시사하는 결과임

COVID-19가 확산되기 시작한 2020년 2월 이후 미국의 셰일 생산량(알래스카 제외)은 15.5% 감소했음. Minerva Libra는 미국의 석유회사인 Exxon Mobil에 의해 7만 톤급 원유를 북서유럽으로 운송하기 위해 용선되었으며, 현재 Exxon Mobil은 중국 화주와 함께 미국산 셰일오일의 최대 구매자 중 한 명임

사우디아라비아의 국영 유조선 업체인 Bahri는 2020년 2분기에 전년 동 분기 대비 순이익이 1,569% 증가하면서 당사의 2분기 사상 최대 순이익을 기록했다고 발표함. 2020년 2분기 총 매출액은 전년 동 분기 대비 145% 증가했음. Bahri는「2분기에 운송 수요가 늘어난데 더해 선박연료유 가격이 하락하면서 고도의 성장을 기록할 수 있었다」고 언급함. 41척의 VLCC와 34척의 화학제품 운반선 등을 보유한 Bahri는 사우디아라비아가 역사적인 감산에 합의하기 이전 원유 가격 전쟁의 일환으로 원유를 시장에 쏟아 부은 2020년 1~4월 당시의 주요 운송선사 중 하나였음

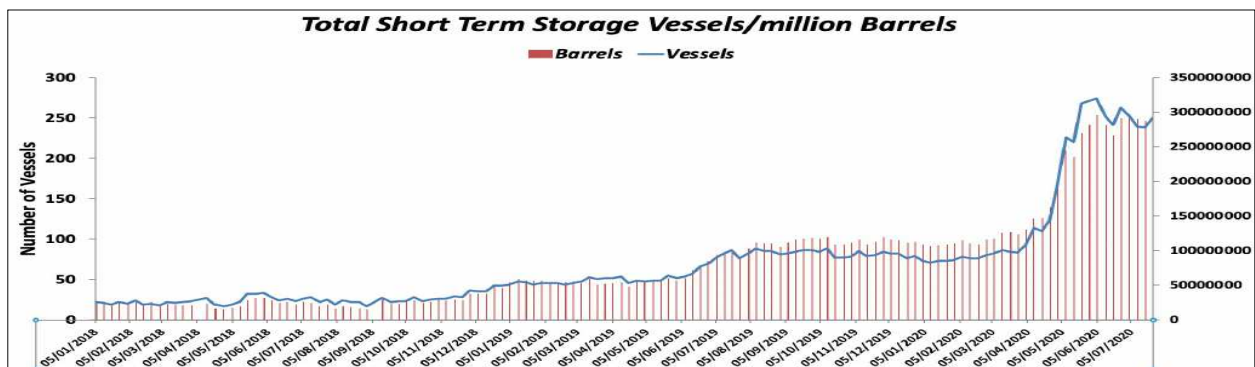
7월 다섯째주 제품선 시황, 부유식 저장소 증가로 급등

금주 MR(Medium Range) WS은 82.2로 전주(57.0) 대비 25.2p(44.2%) 급등

7월 24일 기준 원유 및 석유제품 약 3억 900만 배럴이 전 세계 부유식 저장소 250척에 저장되어 있음. 원유 및 석유제품에 대한 부유식 저장소는 6월 중에 3억 1,100만 배럴을 기록하면서 사상 최대치를 기록한 바 있는데, 7월 중순 부유식 저장량이 늘어나면서 역대 최대치에 다시 근접하게 된 것임

COVID-19와 최근 몇 주간 이어진 중국에서의 집중호우를 배경으로 중국 주요 항만에서 체선이 발생하고 있음. Lloyd's List에 따르면 전술한 250척의 부유식 저장소 중 39척이 중국 항만 인근에 정박해 있음. 중국 인근에서 계속적으로 다수의 부유식 저장소가 정박해 있다는 것은 3~6월에 석유제품에 대한 수요가 예상만큼 빠르게 증가하지 않았음을 시사하는 것임. EU 주요국 등의 수요 부진으로 중국 정유소의 휘발유, 디젤, 제트연료 등의 수출이 급감했음

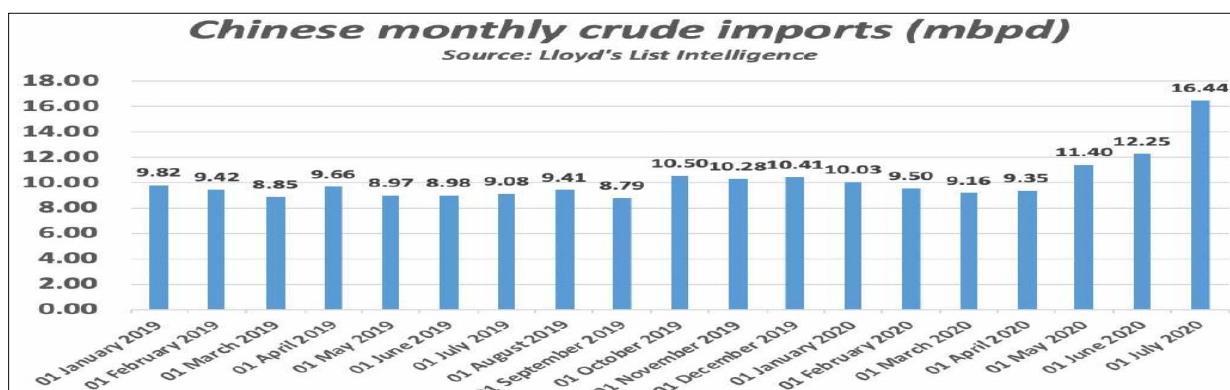
<세계 부유식 저장소 추이>



자료: Lloyd's List Intelligence

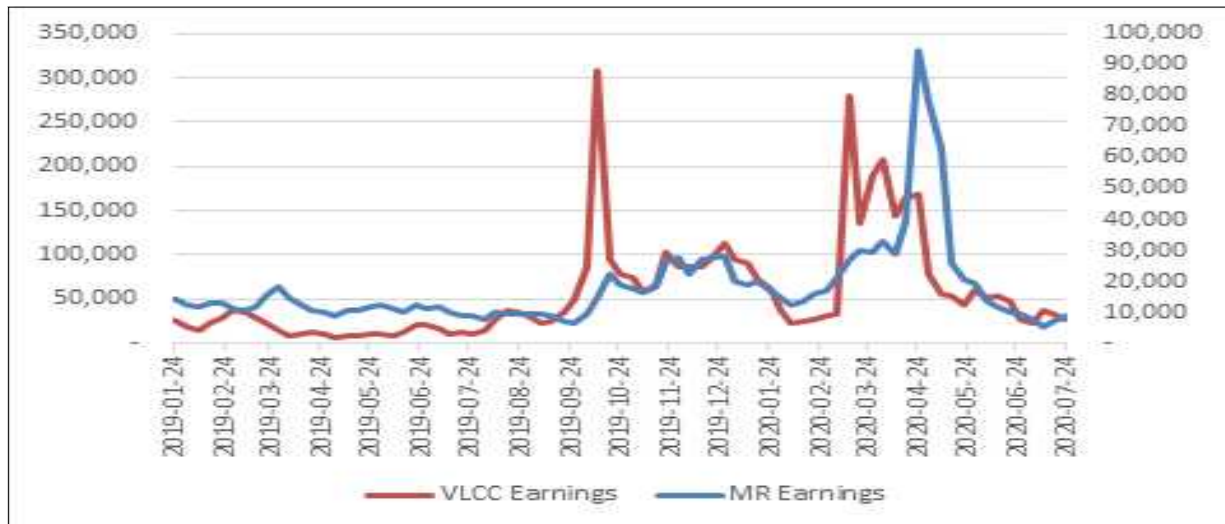
한편 중국은 6월과 7월에 기록적인 양의 원유를 수입했는데 이는 4~5월 유가가 21년 만의 최저치 수준을 기록했을 때 중국 정유소들이 대량의 사전 주문을 실시하였으며, 당시 주문한 물량이 6~7월에 수입되고 있는 것임. 중국의 7월 원유 수입량 추정치는 약 1,600만 bpd(barrel per day)로, 6월 1,260만 bpd에 이어 두 달 연속 신기록을 경신할 것으로 예상됨. 중국에서 수입한 원유는 일정량이 시장에서 풀린 이후 정유소에서 석유제품으로 가공되는데, 중국의 대량 원유 수입은 향후 제품선 시황에 긍정적인 영향을 줄 수 있음

<중국 원유 수입 추이>



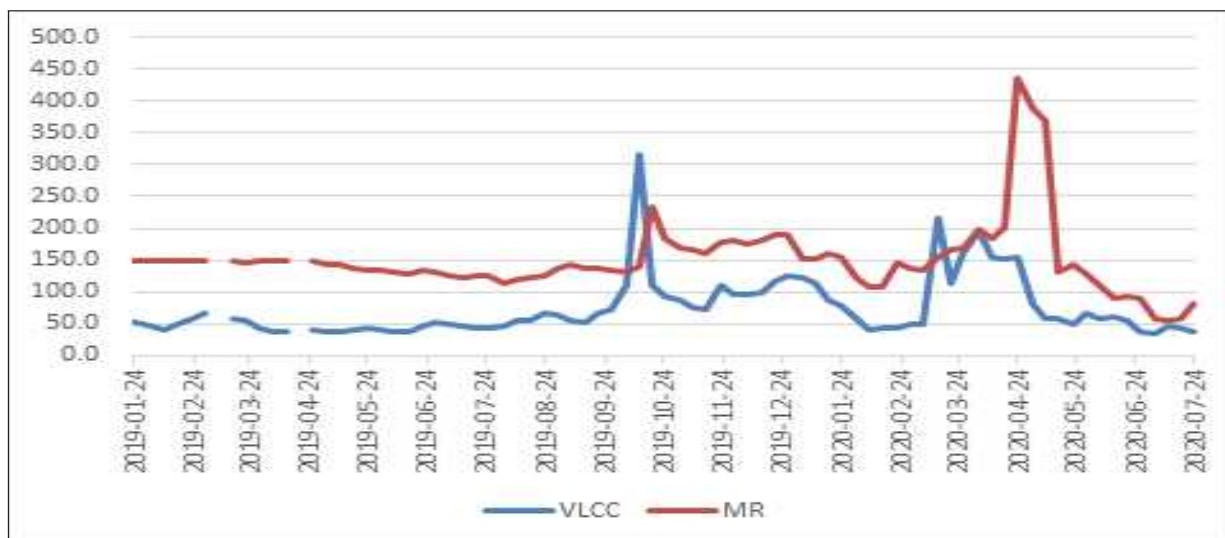
자료: Lloyd's List Intelligence

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



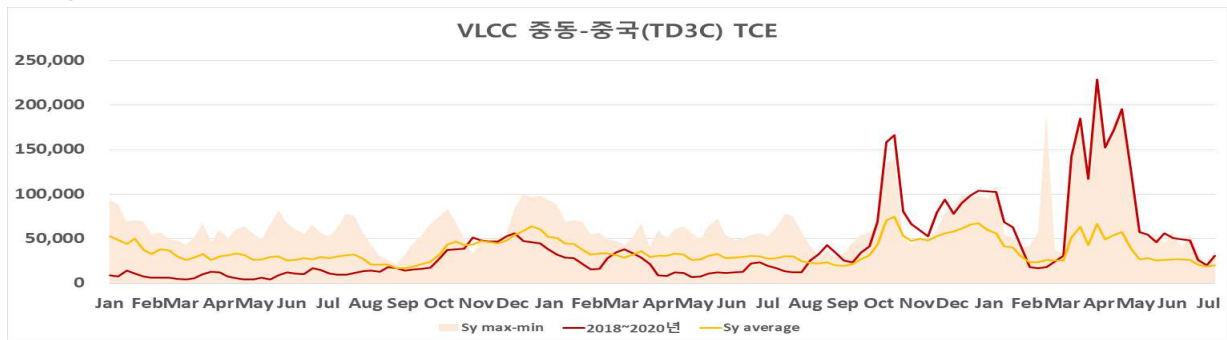
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(07.24)							
Average Earnings	TD3C	23,489	(5,732)	14,755	250,354	76,369	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	5,301	(2,543)	2,664	79,699	21,504	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	37,500	(-)	30,000	80,000	48,025	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	13,000	(-)	13,000	20,000	15,500	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	38.2	(-4.1)	35.7	217.5	84.0	36.0	315.0	66.6
	MR	82.2	(25.2)	55.5	437.2	155.8	114.2	235.0	148.0

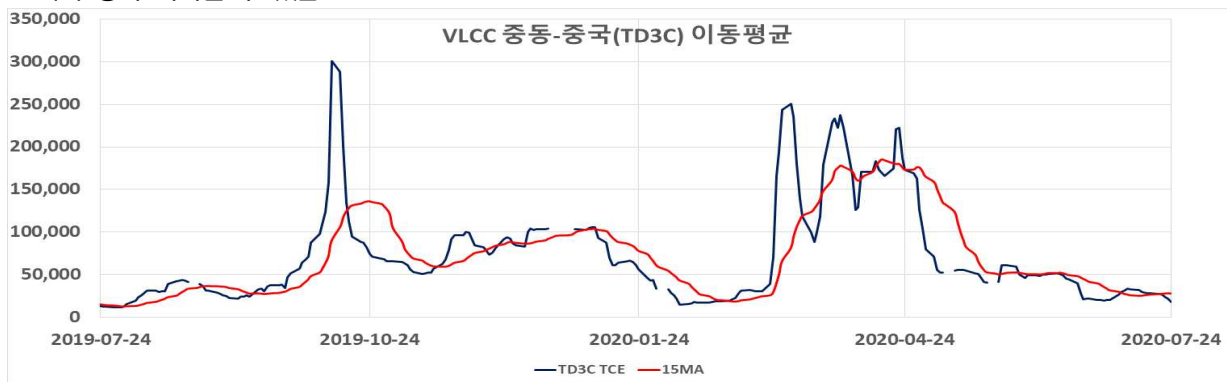
* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임. Pacific Basket 항목은 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

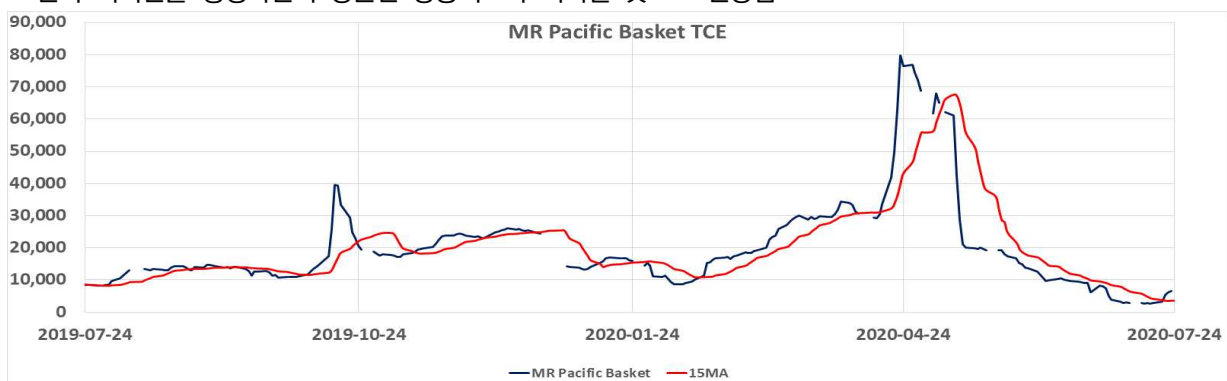
- 운임 추세선(붉은색)이 하나의 장대음봉이 발생한 이후 장기선(Sy average) 근처에서 V자 형태의 지그재그 등락을 반복하는 엘리엇 파동을 보이고 있는데, 이는 시장 관계자들이 재차 하락 추세로 이어질 것이라고 전망하고 있음을 시사함



- 수익 추세선(파란색)이 15일 이동평균선의 바닥 근처를 횡보하는 삼산(head & shoulders) 패턴을 보이고 있는데, 이는 선박 용선 수요가 출회되고 있음을 시사하고 새로운 상승 모멘텀이 나타나지 않는 한 하락 대세의 장이 이어질 수 있음



- 장기간 선행스팬1인 제품선 운임 추세선(파란색)이 선행스팬2(이동평균선) 밑으로 내려간 역배열을 보이다 구름대가 교차하며 정배열로 전환됨. 구름대 교차는 하락장세에서 나타나 상승 전환을 암시하고 15일 이동평균선이 지지선을 형성하면서 당분간 상승기조가 이어질 것으로 전망됨



6. 중고선 시장

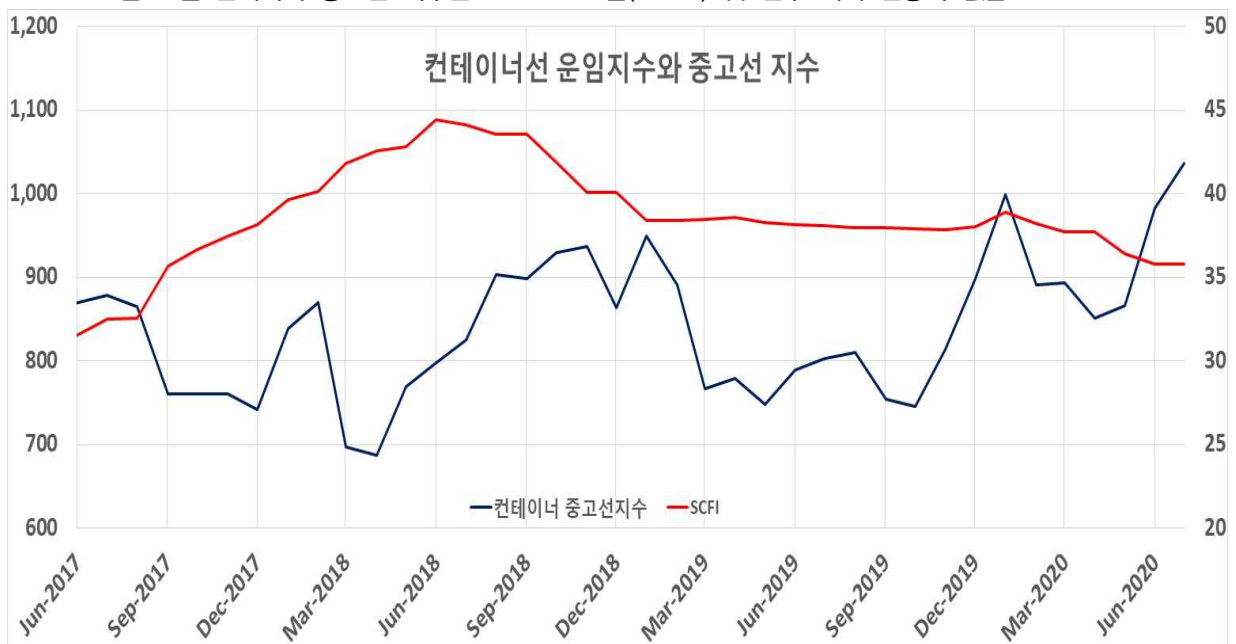
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 7월 24일 BDI는 1,317로 7월 17일(1,388) 대비 71p(5.1%) 하락. 7월 24일 건화물 중고선 지수는 20.85로 5주 동안 변동이 없음. BDI는 5주 연속 하락 추세를 보이며, 급등에 제동이 걸렸음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

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



2020년 7월(7월 1일~24일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 일본 선사 등 운용선대를 줄이려는 선사들의 움직임이 있으며, 건화물선, 크루즈의 중고선 거래가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Bulk	Santa Rosalia	2008	75,886	DWT	2020-07-24	10.50	Mitsubishi Ore	Undisclosed interests
Bulk	Xenofon XL	2010	57,005	DWT	2020-07-24	7.45	Technomar Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Zambesi	2013	34,205	DWT	2020-07-24	8.75	John T. Essberger	Undisclosed interests
Container	Arica	2007	2,872	TEU	2020-07-23	6.50	NSC Schiffahrt	Undisclosed interests
Bulk	Fulham	2010	57,045	DWT	2020-07-22	7.50	Orion Reederei	Undisclosed interests
Bulk	KM Yokohama	2011	83,480	DWT	2020-07-21	15.00	Doun Kisen	Greek interests
Container	Magnus F	2006	1,083	TEU	2020-07-21	1.71	Freese Shipping	Undisclosed interests
Bulk	Ithomi*	2011	56,441	DWT	2020-07-21	15.50	Delta Intl Shipping	Clients of Allseas
Bulk	Parnon*	2011	56,617	DWT	2020-07-21		Delta Intl Shipping	Clients of Allseas
Bulk	MI Harmony	2014	61,617	DWT	2020-07-20	15.00	Meiji Shipping	Clients of Norden A/S
Bulk	Ocean Jorf	2016	61,269	DWT	2020-07-20	18.00	Doun Kisen	Greek interests
Bulk	BW Acorn	2010	82,589	DWT	2020-07-17	13.00	BW Dry Cargo	Clients of Orion Reederei
Bulk	SAM Eagle	2010	32,581	DWT	2020-07-17	4.73	SAM SA	Clients of Melinda Maritime
Tanker	Sea Coral	1996	298,306	DWT	2020-07-17	18.00	Ocean Tankers	Russian interests
Bulk	BW Barley*	2010	83,369	DWT	2020-07-17	28.50	BW Dry Cargo	Clients of Centrofin
Bulk	BW Einkorn*	2010	81,502	DWT	2020-07-17		BW Dry Cargo	Clients of Centrofin
Cruise	Costa NeoRomantica	1993	1,578	Berths	2020-07-16		Costa Crociere	Clients of Celestyal Cruise Lines
Cruise	Amsterdam*	2000	1,380	Berths	2020-07-16	37.00	Holland America Line	Clients of Fred Olsen Cruise Line
Cruise	Rotterdam*	1997	1,316	Berths	2020-07-16		Holland America Line	Clients of Fred Olsen Cruise Line
Gas C'rier	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3118*	2020	98,000	cu.m.	2020-07-16	762.00	Zhejiang Sat. Petro.	Clients of MISC
Gas C'rier	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3119*	2021	98,000	cu.m.	2020-07-16		Zhejiang Sat. Petro.	Clients of MISC
Gas C'rier	N/B Hyundai HI (Ulsan) 3120*	2021	98,000	cu.m.	2020-07-16		Zhejiang Sat. Petro.	Clients of MISC
Gas C'rier	N/B Samsung HI*	2020	98,000	cu.m.	2020-07-16		Zhejiang Sat. Petro.	Clients of MISC
Gas C'rier	N/B Samsung HI*	2020	98,000	cu.m.	2020-07-16		Zhejiang Sat. Petro.	Clients of MISC

Gas C'rier	N/B Samsung HI*	2021	98,000	cu.m.	2020-07-16		Zhejiang Sat. Petro.	Clients of MISC
Cruise	Maasdam*	1993	1,258	Berths	2020-07-16		Holland America Line	Undisclosed interests
Cruise	Veendam*	1996	1,258	Berths	2020-07-16		Holland America Line	Undisclosed interests
Bulk	Bulk Paraiso	2007	53,503	DWT	2020-07-15	8.00	Okouchi Kaiun	Singaporean interests
Bulk	Taipower Prosperity I	2000	88,005	DWT	2020-07-15	5.30	Taiwan Power Corp	Chinese interests
Bulk	Taipower Prosperity II	2000	88,018	DWT	2020-07-15	5.01	Taiwan Power Corp	Chinese interests
Gas C'rier	Fuji Gas	1995	37,450	cu.m.	2020-07-14	8.00	Global United India	Undisclosed interests
Bulk	Goldeneye	2002	52,421	DWT	2020-07-14	4.90	Eagle Bulk Shipping	Undisclosed interests
Tanker	HRA	2011	320,105	DWT	2020-07-14	46.00	Vanda Marine Corp	Clients of Eurotankers
Bulk	Nikkei Verde	2011	51,658	DWT	2020-07-14	10.00	Tamai Steamship	Chinese interests
TankChem	High Performance*	2005	51,302	DWT	2020-07-10	12.95	D'Amico Soc di Nav	Clients of Medbulk
Gas C'rier	Lavender Passage	1996	78,451	cu.m.	2020-07-10	16.00	Nippon Yusen Kaisha	Clients of FGAS
Bulk	Loreto	2004	76,737	DWT	2020-07-10	8.00	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 (2020.07.24)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.24)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	17.5	19.0	18.1	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	67.0	(-1.0)	68	68.0	77.0	74.1	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)		(07.24)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.3	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	88.0	(-1.0)	89	88.5	92.0	90.7	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)		(07.24)								
380 CST	Rotterdam	261.0	(5.5)	254.0	124.8	303.8	229.8	245.8	443.5	348.9
	Singapore	281.5	(7.8)	267.9	157.8	388.0	255.4	306.5	511.5	402.5
	Korea	329.5	(1.8)	324.2	196.3	426.5	309.6	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	300.0	(14.8)	281.3	181.8	436.8	283.4	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	324.8	(15.0)	309.8	179.0	585.3	330.8	493.8	548.3	518.9
	Singapore	355.8	(21.0)	339.3	219.8	726.3	384.9	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	360.3	(8.5)	354.4	214.8	722.3	391.6	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(07.24)								
철광석	국제價	96.0	(-14.1)	103.7	71.7	112.6	92.3	72.3	127.2	93.3
	중국産	135.4	(3.5)	130.5	108.3	131.8	119.6	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	75.7	(-0.3)	74.8	63.5	76.0	69.6	72.0	83.1	77.0
	중국産	94.9	(-0.3)	94.0	84.7	95.3	90.1	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	140.4	(2.3)	144.3	133.4	204.2	166.8	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	121.4	(-0.4)	125.5	112.7	134.8	126.9	120.9	187.3	153.2
	중국産	198.5	(-0.7)	197.9	190.0	219.2	206.0	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	904.8	(6.75)	894.0	821.8	946.0	873.9	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	539.5	(4.75)	522.1	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