www. kmi.re.kr

VOL.468

KMI 주간해운시장포커스

▌**발간년월** 2020년 3월 3주 ▌**발 행 인** 장영태 ▌**감 수** 윤희성
▌**자료문의** 해운•물류연구본부 해운빅데이터연구센터 ▌**주 소** 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

Ⅰ. 주간이슈 ····· 02
Ⅱ. 주간뉴스 ····· 03
Ⅲ. 건화물선 ····· 14
Ⅳ. 컨테이너 ····· 21
Ⅴ. 탱커 ····· 23
Ⅵ. 중고선 시장 ····· 25
Ⅶ. 주요 해운지표 ····· 26

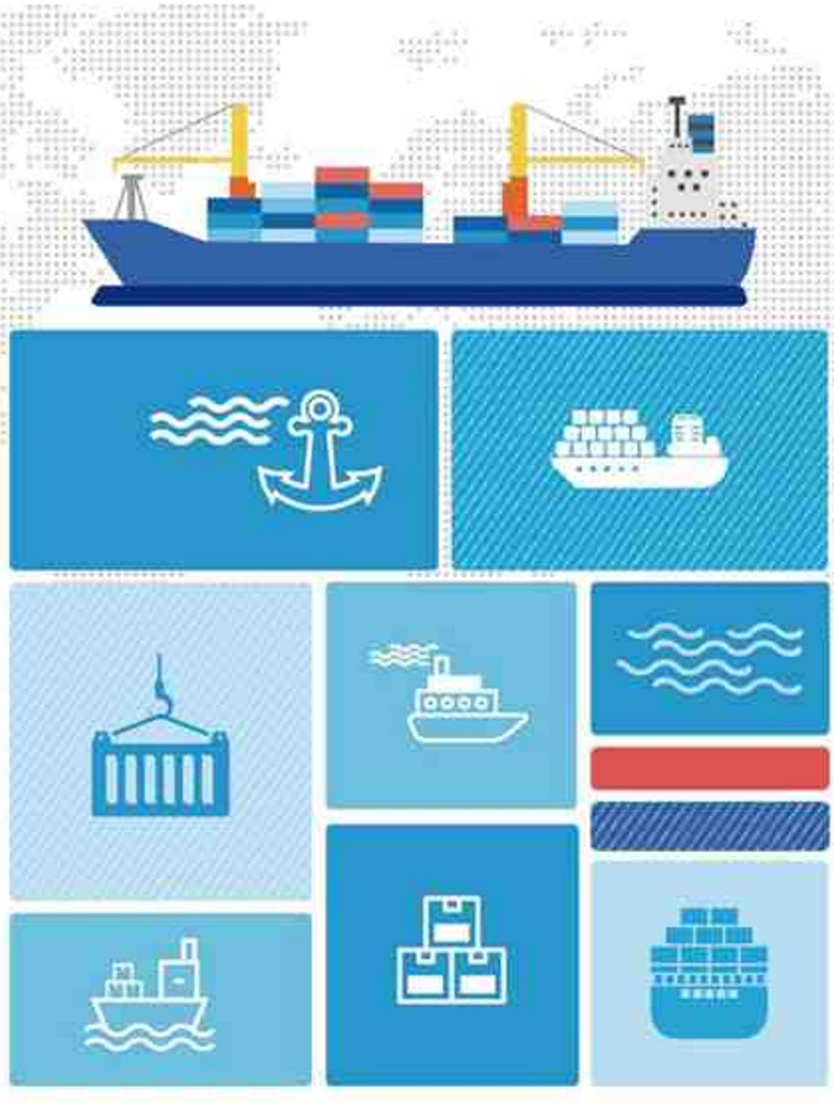
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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 | 051-797-4628



KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

1. 주간 이슈

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

Global Shipping Business Network와 플랫폼 전략

Global Shipping Business Network 동향

2018년 11월 MOU(Memorandum of Understanding) 체결로 시작된 Global Shipping Business Network (GSBN) 구축 작업이 진행되고 있어 주목됨. GSBN은 글로벌 컨테이너 선사(CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Hapag-Lloyd, OOCL)와 터미널 운영사(COSCO Shipping Ports, Hutchison Ports, Port of Qingdao, PSA International, Shanghai International Port Group) 등 9개 기업이 참여하고 있음. 최근 외신에 따르면, 이들 9개 기업이 공식적인 GSBN 설립을 위한 합의서에 서명했다고 알려짐. GSBN은 비영리 조직으로 블록체인 기반의 데이터 공유 플랫폼을 제공하는 것을 목적으로 함. 이러한 플랫폼의 기술적 솔루션은 홍콩에 본사를 둔 CargoSmart社가 주도적으로 개발해 나가는 것으로 알려짐. 한편, CargoSmart社는 GSBN 설립의 준비 작업의 일환으로 2019년에 eTradeConnect사업의 개념증명(proof of concept)을 성공적으로 마친바 있음. eTradeConnect에서는 COSCO와 OOCL이 선사로서, Bank of China(Hong Kong) 등이 금융기관으로 참여하여 무역금융과 공급사슬 상의 거래정보를 활용하여 투명성, 추적가능성(traceability), 효율성을 향상시킨 블록체인 기반의 서비스가 가능함을 보여준 바 있음. 특히 주목되는 것은 중소기업에 대한 금융기관의 신용 확대에 이러한 서비스가 큰 도움이 될 수 있다는 사실임. 즉 금융기관의 위험관리에 블록체인 기반의 공급사슬 정보가 통합됨으로써 금융기관의 건전성이 제고될 뿐 아니라, 건실한 중소기업의 금융시장 접근 또한 용이해지는 일석이조(一石二鳥)의 효과가 있다는 것임

컨테이너 해운에서의 광범위한 네트워크 협력 사례

이러한 컨테이너 해운에서의 네트워크 협력 사례는 지속적으로 늘어나고 있고, 이는 미래 컨테이너 해운의 작동 메카니즘을 근본적으로 변화시킬 것으로 전망됨. 머스크와 IBM이 주도하고 있는 TradeLens는 터미널 운영사, 선사, 항만당국, 정부, 복합물류업체 등이 참여하는 광범위한 네트워크를 구성하여 블록체인 기반의 데이터 서비스를 준비하고 있음. 지난해 4월에 설립된 Digital Container Shipping Association(DCSA, HMM도 참여)은 첨단 기술을 컨테이너 물류에 적용하는 기술 표준을 만드는 데 주력하고 있음. 한편, 볼틱해운거래소는 올해 2월 4일부터 Freightos와 함께 FBX(Freightos Baltic Index)라는 일일 컨테이너 운임지수를 발표하고 있는데, 이 운임지수는 전 세계 1,600여 물류기업 및 선사가 참여하여 만들어지고 있음

플랫폼 전략

GSBN, TradeLens, DCSA, FBX 등의 등장은 컨테이너 해운시장에서도 우버, 에어비엔비 등과 같은 플랫폼 기업 또는 조직의 역할이 커질 것임을 예고하고 있음. 플랫폼 조직의 기본적 특성은 수요 측면과 공급 측면 모두에서 규모의 경제 효과와 네트워크 효과가 발생하여 한 번 구축된 플랫폼을 후발주자가 따라잡기가 힘들다는 점임. 즉 일반 참여 기업 입장에서는 이미 구축된 거대 플랫폼에 참여함으로써 얻게 되는 혜택이 상대적으로 작은 규모의 플랫폼에 참여하는 것보다 훨씬 크기 때문에 거대 플랫폼은 지속적으로 경쟁 우위를 이어나가고, 후발 소규모 플랫폼은 시장에서 도태된다는 것임. 이 같은 플랫폼이 가능한 것은, ICT(정보통신기술) 혁명으로 플랫폼의 구축과 운영에 필요한 기술적 돌파구가 마련되었기 때문임

플랫폼 혁명에 대응해 우리 컨테이너 해운업계에서도 적극적인 대응노력이 필요함. 우선 글로벌 시장에서의 주도적 플랫폼 운영 사업에 적극적으로 참여하는 방안을 추진해야 함. 앞서 언급한 eTradeConnect와 같이 컨테이너 운송부문의 플랫폼 참여가 금융기관의 대출 의사결정에도 활용된다면, 이러한 플랫폼에 참여하지 못하는 기업은 상대적으로 경쟁열위에 설 수 밖에 없을 것임. 둘째, FBX와 같은 플랫폼 기반의 정보를 전략적으로 활용하는 방안을 강구해야 함. 예를 들어, 글로벌 시장 전체를 아우르는 운임지표를 이용해 선사-화주 간(間), 선사-금융기관 간(間) 시장위험의 공동분담 계약을 새롭게 개발할 수도 있음. 마지막으로 플랫폼 조직의 작동원리를 이용해 우리만의 차별화된 서비스를 공동으로 개발하는 노력을 기울여야 함. 앞서 언급한 바와 같이, ICT 혁명으로 기존 기술로는 불가능했던 다양한 협력이 적은 비용으로 가능해졌음. 우리 선사 및 물류기업, 그리고 화주 기업 모두가 참여하는 플랫폼 구축을 통해 서로가 상생(win-win)하는 방법을 모색하고, 우리 전체 기업의 경쟁력을 제고할 수 있는 연구개발이 필요함

2. 주간 뉴스

코로나 바이러스로 컨테이너 선사의 매출은 170억 달러 하락 가능

◦ 1~2월 중국에 영향을 미친 코로나19 사태는 세계적인 대유행(pandemic)으로 확산됨. 2월까지는 중국의 제조업의 중단으로 인한 화물 공급이 컨테이너 선사에 영향을 미쳤다면 이제부터는 화물 수요 감소에 따른 선사의 실적 악화가 불가피함

◦ Sea-Intelligence는 이번 코로나 사태가 2009년 금융위기와 유사하다고 분석하여 세계 컨테이너 수요의 10% 감소와 약 170억 달러의 선사 매출 하락으로 이어질 것으로 예상함

◦ 하지만 선사들의 선복 관리로 인해 운임은 2009년과 같은 급락은 없을 것으로 예상했으며 코로나로 인한 위험이 해소된다면 2020년 하반기~2021년에 강한 반등을 가져올 수 있다고 전망함

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131507/Box-lines-face-$17bn-revenue-shortfall-as-demand-slumps(로그인 필요)

OOCL, 23,000TEU급 선박 발주

◦ 동 사는 중국 난퉁 COSCO와 대련 COSCO 조선소에 5척의 초대형 컨테이너 선박을 발주함

◦ 척당 선박 가격은 1억 5,560만 달러이며 2023년에 인도되며 아시아-유럽 항로에 투입될 예정임

prnews(메일링 서비스)

PIL, 자회사(PDL) 매각

◦ 최근 현금흐름에 어려움을 겪고 있는 싱가포르 선사인 PIL은 최근 피더 자회사인 PDL(Pacific Direct Line)을 매각함

◦ PDL은 남태평양에 대해 서비스하는 선사로 520~940TEU 5척을 운영중임. PDL을 인수한 선사는 동 지역의 경쟁 선사인 Neptune Pacific Line으로 알려짐

◦ PIL은 최근 자금흐름에 어려움을 겪고 있어 12,000TEU급 6척을 매각했으며 태평양항로를 중단하여 아시아, 중동, 아프리카 등에만 서비스를 제공함

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131496/PIL-confirms-disposal-of-feeder-unit(로그인 필요)

북미 서안(LA·Long Beach 등) 컨테이너선 기항 횟수 급락. 공컨테이너 대량 체류 문제 부각

◦ 신종 코로나 바이러스의 영향으로 미국의 서플라이 체인(supply-chain)에 혼란이 발생하고 있음

◦ 아시아-북미항로의 정기 컨테이너 서비스가 잇따라 결편·감편된 것이 주원인임

◦ 미국 서안 로스앤젤레스(Los Angeles·LA), 롱비치(Long Beach·LB) 양항에서는 컨테이너선 입항이 급감한 영향으로 3월초 이후 터미널마다 게이트 오픈 시간이 제한되어 있음

◦ 이로 인해 공컨테이너는 현재 북미 항만에 대량으로 체류해 있으며, 3월 중순 이후 아시아 측에서의 컨테이너 부족이 우려됨

◦ 미국 LA 항만국 Jean Seroka 국장은 2월 중순부터 3월까지 결항되거나 결항이 예정된 컨테이너선은 LA 기항 서비스만 40척이 넘어 항만 운영에 막대한 손실이 발생하고 있다고 언급했음

◦ 컨테이너선 입항이 적다 보니 현재 북미 터미널들은 게이트 개폐 제한을 실시하고 있는데, 예를 들어 LA항의 모 터미널은 화요일과 수요일만 풀 오픈(full-open)으로 하고 다른 요일은 반나절 오픈(half-open)이나 완전 클로즈(full-close)로 대응하고 있음

2. 주간 뉴스

◦ 북미 항만으로의 본선 입항이 줄었기 때문에 실입 컨테이너의 체류는 거의 없는 반면 반대로 아시아로 운송 할 필요가 있는 공컨테이너가 대량으로 적체되어 있음

◦ 이에 따라 세계 주요 선사들은 미국에 체류해 있는 공컨테이너 회송을 시도하고 있는데, 공컨테이너 수송 시 선사 손익에는 마이너스(-) 영향이 발생하게 됨

◦ MSC는 최근 통상 아시아-유럽 항로에 투입해 온 2만 3,000TEU형 Pearl Shogun호를 유럽-아시아-북미 서안을 모두 기항하는 소위 팬둘럼(pendulum) 항로에 투입했음

◦ MSC가 가입해 있는 2M 얼라이언스의 태평양 항로는 통상 1만 3,000TEU형을 중심으로 구성되어 있는데, MSC는 초대형 선박 투입으로 발생하는 스페이스 여유분을 미국에서 공컨테이너를 회송하는데 사용할 것으로 예상됨

https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116895 (로그인 필요)

▌유럽발 상해착 컨테이너 운임 상승세

◦ 유럽발 상해착 컨테이너 운임이 상승 추이를 기록한 반면 아시아 북미 간 태평양 항로 운임은 하락세, 대서양 운임은 큰 변화 없이 보합세를 유지한 것으로 나타났음

◦ Drewry는 3월 5일 기준 로테르담에서 상해로 가는 컨테이너 스팟운임은 지난 주 대비 24% 상승해 작년 같은 기간에 비해 45% 높은 786달러에 달한다고 밝혔음

◦ 다만 Drewry가 3월 5일 발표한 세계컨테이너지수(World Container Index·WCI)에 따르면 동서(East-West) 간 주요 컨테이너 거래를 종합하는 종합 세계컨테이너지수는 2월 첫째 주부터 계속적으로 전반적인 하향 추세를 이어가고 있음

◦ 3월 5일 종합지수는 2019년 동 기간에 비해 3.1% 높지만 전주 대비 3.5% 하락했음

◦ Drewry가 평가한 2020년 3월 5일 WCI는 40피트 컨테이너 당 1,688달러로, 이는 3월초 시점의 40피트 컨테이너 과거 5년간 평균운임 1,384달러보다 304달러 더 높은 것임

◦ 한편 상해에서 로스앤젤레스(Los Angeles)까지의 컨테이너 스팟운임은 전주 대비 10% 하락해 평균 1,327달러를 기록했음

◦ Drewry는 대서양 횡단 요금은 "큰 변화가 없는 듯하며 안정세를 유지하고 있다"고 분석했음

◦ 운임 분석 전문기관인 Freightos는 "코로나 바이러스의 확산에도 불구하고 이번 주에 운임이 회복되는 현상"이 있었지만, "중국 제조업에 의존하는 수입업자들의 수입 물동량이 감소하면서 코로나 바이러스는 전 세계 컨테이너 시황에 계속 유의미한 영향을 줄 것"이라고 언급했음

◦ Freightos는 최근 중국발 미국착 컨테이너 운임을 분석한 결과 중국-미국 서안(LA·Long Beach 등) 운임이 지난주보다 2% 오른 1,331달러를 기록했다고 언급했는데, 이는 작년 같은 기간에 비해 13% 낮은 수준으로 중국 내 생산량 회복 속도가 둔화된 것이 부진의 원인으로 분석됨

◦ 중국발 미국착 동안(New York·New Jersey 등) 운임은 전주 대비 1% 하락한 feu 당 2,550달러를 기록했으며, 이는 작년 같은 기간에 비해 7% 높은 것임

◦ Freightos는 "중국 제조업은 대부분의 지역에서 검역기간이 끝나고 이동 제한이 완화됨에 따라 이번 주에 정상으로 나아가는 확실한 조치를 취했다. 대다수의 공장은 다시 가동되고 있으며, 대다수가 80% 이상의 가동률로 운영되고 있다"고 설명하면서 중국 경제의 재개가 이루어지고 있다고 언급했음

2. 주간 뉴스

◦ Freightos는 중국의 거의 모든 항만에서 선적·하역이 되살아나고 있다고 언급했으며, 이러한 추세가 확연히 나타나고 있다고 덧붙였음

◦ 다만 Freightos는 "중국에서 제조와 운송이 회복되고 있음에도 불구하고 태평양(아시아-북미) 횡단 해상 화물 수요는 여전히 낮다"고 지적했음

◦ 한편 Freightos에 따르면 4월 1일 이후에 적용되는 컨테이너 운임 인상은 완만한 3월 이후 4월에 강력한 시황 회복이 발생할 수 있음을 기대하게 함 (slow March followed by a strong April)

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131396/Europe-to-China-box-rates-surge?fbclid=IwAR06MWS9Fe-tdrJ9HQC8xHw5WxNubutaiKz340eBDtWexRWIS3LF5rQcT0w (로그인 필요)

CMA CGM, IFRS 16 효과로 2019년 적자폭 확대. 코로나 바이러스 대응 방안도 발표

◦ 프랑스 선사 CMA CGM의 2019년 연간 실적은 순손익이 손실 2억 2,900만 달러(약 2,734억 원)로 전년도 이익 3,400만 달러(약 405억 원)에서 적자로 전환되었음

◦ CMA CGM의 유가증권 보고서에 따르면 국제회계 기준 최신 버전인 IFRS 16 적용으로 3억 2,900만 달러(약 3,928억 원)의 손실 확대 효과, 2019년의 CEVA Logistics 인수가 1억 4,000만 달러(약 1,671억 원)의 손실 확대 효과가 발생한 것으로 각각 평가됨

◦ 해운 사업에 한정하면 IFRS 적용 이전의 순이익은 전년 대비 약 7배 증가한 2억 4,000만 달러(약 2,865억 원)로 수익성이 큰 폭 개선되었음

◦ 2019년 연간 주요 실적은 매출액이 전년 대비 29% 늘어난 303억 달러(약 36조 1,782억 원), EBITDA((Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization)가 전년 대비 3.3배 증가한 37억 5,900만 달러(약 4조 4,882억 원)를 기록했으며, CEVA Logistics의 매출을 제외하면 CMA CGM의 매출액은 전년 대비 1% 감소하였음

◦ 2019년 기말 시점의 부채액은 178억 달러(약 21조 2,532억 원), 유동성 자산은 16억 달러(약 1조 9,104억 원)임

◦ 2019년 해운 사업 실적은 매출액이 전년 대비 1% 감소한 233억 달러(약 27조 8,202억 원), EBITDA는 전년 대비 18% 늘어난 13억 6,000만 달러(약 1조 6,238억 원), EBIT(Earnings Before Interest and Tax)는 전년 대비 3% 늘어난 7억 4,900만 달러(약 8,943억 원), IFRS 적용 이전 순이익은 전술한 바와 같이 전년 대비 7배 증가한 2억 4,000만 달러를 각각 기록했음

◦ 컨테이너 수송량은 전년 대비 4% 늘어난 2,160만 TEU, TEU당 평균비용은 전년 대비 6% 줄어든 1,017달러를 기록했음

◦ IFRS 16 적용 후의 2019년 10-12월기 추정 실적은 매출이 전년 동기 대비 19% 늘어난 75억 달러(약 8조 9,550억 원), EBITDA가 전년 동기 대비 3배 증가한 10억 1,400만 달러(약 1조 2,107억 원), 순손익이 전년 동기의 손실 1,500만 달러(약 179억 원)에서 손실 1억 2,200만 달러(약 1,456억 원)로 손익은 악화됐음

◦ IFRS 16을 적용하지 않을 경우 2019년 10-12월기 해운 사업의 실적은 매출액이 전년 대비 10% 줄어든 57억 달러(약 6조 8,058억 원), EBITDA는 전년 대비 19% 늘어난 4억 2,000만 달러(약 5,014억 원), 순손익은 전년 동기의 손실 1,500만 달러에서 이익 1,300만 달러(약 155억 원)로 흑자 전환됨

2. 주간 뉴스

◦ CMA CGM은 신종 코로나 바이러스 감염 확대 영향에 대해 "중국 공장의 생산 활동은 2월 하순부터 개선의 조짐을 보이고 있다"고 기대감을 표명했음

◦ CMA CGM은 구미 등에서 중국 출하품 수입을 다시 가속화할 것으로 예상하고, 이를 통해 3월 중순에는 세계 컨테이너 선사들이 감축 운항을 하지 않는 상태로 돌아갈 것이라고 예상하고 있음

◦ CMA CGM은 코로나 바이러스로 인한 시황 악화에 대응하기 위해 전사적으로 13억 달러(약 1조 5,522억 원) 규모의 비용 절감 방안을 추진할 예정임

https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116796 (로그인 필요)

▌건화물 운반선, 파나막스와 케이프사이즈 간 운임 차이 3배 초과. 대형선 부진 장기화 우려

◦ 건화물 운반선 용선시장에서 파나막스와 케이프사이즈 간의 운임 차이가 3배 이상으로 확대되고 있음

◦ 케이프사이즈가 역사적인 저점을 기록하고 있는 반면 파나막스는 곡물의 왕성한 수송 수요에 힘입어 회복세에 있기 때문임

◦ EU 해운 관계자는 케이프사이즈 시황의 행방에 대해 "5-6월경에는 회복되겠지만 신종 코로나 바이러스의 영향이 길어지면 시황 개선이 늦어질 수 있다"고 대형선의 시황 침체가 장기화 될 우려를 표명했음

◦ 영국 런던시장에서 18만 중량톤급 케이프사이즈의 3월 9일 기준 주요 5개 항로(5TC) 평균 스팟운임은 전날보다 157달러 떨어진 일일 2,385달러를 기록했음

◦ 파나막스의 주요 항로 평균 운임은 3월 9일 기준 8만 2,000톤급이 일일 9,607달러, 7만 4,000톤급이 8,271달러로 케이프사이즈 시황을 크게 웃돌았음

◦ 클락슨에 따르면 2020년 3월초 기준 케이프사이즈의 신조선 가격은 4,950만 달러. 파나막스(8만 1,000중량톤급 기준)는 2,750만 달러임

◦ 양 선형의 일일 스팟운임은 선가 차이와 비례한 차이가 유지되어야 하는데 선가가 저렴한 파나막스가 케이프사이즈를 역전하는 이례적인 현상이 발생하고 있음

◦ 일반적으로 케이프사이즈의 손익분기점은 일일 2만 달러, 파나막스의 손익분기점은 일일 1만 2천~1만 5천 달러로 분석되며, 양 선형 모두 운임이 손익분기점을 하회하고 있음

◦ 케이프사이즈와 파나막스의 스팟운임에 가격차가 벌어진 주요 원인은 남미발 중국착 곡물 수송용 파나막스 수요가 최근 더욱 커졌기 때문임

◦ 일반적으로 3월에 남미발 중국용 곡물의 수송 수요가 활발한데, 3월 출하 시즌 본격화를 배경으로 화물 없이 남미로 이동하는 파나막스 선박도 늘어 선복수급의 긴축요인이 되고 있음

◦ 케이프사이즈 시황은 비수기에 해당하는 연초에 하락하는데, 2020년은 남미의 우기가 빨랐던 점, 호주에서 발생한 사이클론 영향 등으로 다른 년도보다 연초 시황이 부진함

◦ 한편 중국 세관총서에 따르면 중국의 2020년 1-2월 철광석 수입물량은 전년 동기 대비 1.5% 늘어난 1억 7,684만 톤을 기록했음

2. 주간 뉴스

◦ EU 건화물선 관계자는 "아직까지 철광석 수요가 상승할 요인은 찾아보기 어렵다. 게다가 케이프사이즈는 대형 선형으로 철광석 대신에 곡물을 수송한다던지 화물을 대체하는 범용성이 낮아 당분간 시황 둔화가 이어질 우려가 있다"고 전망했음

https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116822 (로그인 필요)

▌선박 연료유 가격 급락. 선사 1-3월 상정 가격의 절반 수준까지 하락해 선사수익 상승 요인

◦ 선박용 연료유(벙커유) 가격이 급락해 세계 주요 선사들의 1-3월 상정 가격의 반값 가까운 수준까지 하락했음

◦ 3월 11일 싱가포르항 기준 저유황 중유(Very Low-Sulphur Fuel Oil·VLSFO) 가격은 톤 당 320~330달러로 1주일 만에 약 100달러 하락함

◦ 연초 싱가포르항 VLSFO 가격이 700달러를 초과한 것에 비하면 절반 이상 하락한 것으로, 연초 싱가포르항 기준 고유황 C중유의 가격이 350달러 전후를 기록했기 때문에 약 두 달 만에 VLSFO 가격이 기존 고유황유 가격 수준으로 하락한 것임

◦ 이는 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 가맹국과 러시아 등의 비회원국간의 감산 협정 결렬을 배경으로 OPEC의 사우디아라비아와 비회원국인 러시아 등이 생산을 증대하면서 유가가 하락한 것이 원인임

◦ 다만 세계 주요 선사들은 매분기 초 선박 연료유 공급업체와 3개월분 정도의 공급 계약을 체결하기 때문에 선사들의 1분기 실적으로의 영향은 한정적일 것으로 평가됨

◦ 4월 이후에도 유가 하락이 계속 되면 2분기 이후의 수익 상승 요인이 될 수 있음

◦ 선박 연료유 가격 하락은 코로나 바이러스로 인해 해상 물동량이 둔화되어 감선·감편을 늘리고 있는 선사들의 시황 악화 요인을 상쇄시키는 시황 개선 요인이 될 수 있음

◦ NYK와 MOL의 경우 1월말에 1~3월 VLSFO 가격을 톤당 600~610달러로 상정한 바 있으며, EU 주요 선사들도 유사한 가격대로 선박 연료유 가격을 상정했었음

◦ 선박용 연료유 가격 변동에 따른 이익 감응도는 톤 당 1달러 변동 시 NYK는 400만 엔(원화 약 4,000만 원), MOL은 1,000만 엔(원화 약 1억 원)으로 계측하고 있음

◦ 요컨대 선박용 연료유 가격이 톤 당 1달러 하락 시 세계 주요 선사들은 선박 연비에 따라 톤 당 400만 엔~1천만 엔 가까이 이익이 증가할 것으로 평가됨

◦ 1월 1일부터 3월 10일까지의 VLSFO 가격 평균은 570달러로, 3월 11일의 VLSFO 가격인 320~330달러 적용 시 NYK의 1-3월 이익 상승효과는 1억 엔~4억 엔(약 10억 원~40억 원) 규모로 추정됨

https://secure.marinavi.com/news/ (로그인 필요)

▌중국 해상안전국, 선박·선원 검사에 대한 규정 완화로 코로나 바이러스 대응 지원

◦ 중국 해상안전국(Maritime Safety Administration·MSA)은 3월 6일 해상노동조약(Maritime Labour Convention 2006·MLC 2006)에 규정된 연속 승선 규정을 완화하겠다고 밝혔음

◦ 신종 코로나 바이러스의 확산으로 동 조약에서 규정하는 기일까지 선원 교체가 어려워진 가운데 MSA가 긴급 조치를 단행한 것임

2. 주간 뉴스

◦ 이에 따라 최장 11개월의 연속 승선 상한선을 넘는 선원이 승선하고 있는 선박의 경우에도 중국 입항 시 기항국 검사(Port State Control·PSC)에서 구류될 위험이 당분간 없어졌음

◦ 연속 승선 상한선 규제로 원래대로라면 제3국에서 불필요한 입항이 발생하고 이때 입항세 등 항만요금이 발생하는데, 중국 MSA의 조치로 중국 기항 선박의 경우 선원 교체를 추후 실시하는 것이 가능하게 되었으며 이는 선사 비용 경감에 도움이 될 수 있음

◦ MSA는 입항 시 선원의 승선 기간이 연속 승선 규정에 저촉되는 경우에도 선주나 운항 선사의 신청을 바탕으로 상한선(11개월) 이상의 승선을 허용한다는 방침을 표명하였음

◦ 코로나 문제가 본격화되면서 아시아권에서의 선원 교체가 어려워진 2월 이후 선원 연속 승선 규정 저촉은 선사들의 원활한 항행을 저해하는 과제로 인식되어 왔음

◦ EU 선박관리업체에 따르면 코로나 바이러스 확산 이후 중국 기항 선박에 대한 용선 기피 현상이 확산되면서 이에 대응하기 위해 중국 MSA가 선박·선원 검사에 대한 규정 완화를 실시하는 것으로 추정됨

◦ 코로나 바이러스로 인해 해운 시황이 둔화된 가운데 EU 선주들은 선원 교대를 위해 발생하는 입항세가 그동안 비용 부담이 되었다면서 이번 MSA 결정을 환영하고 있음

◦ 통상 입항세는 선사 부담이 일반적이지만 선원 교체를 이유로 하는 입항은 선주가 부담하는 경우가 있음

◦ 중국 기항 이전 제3국에서 선원을 교체할 경우 일반적으로 인도네시아, 필리핀 등이 상정되는데 각 항만에서의 입항세는 척 당 1만 달러~2만 달러(약 1,000만 원-2,000만 원) 규모에 달하며, 이 밖에 추가 연료비, 교대선원 여비 등도 발생함

◦ 코로나 문제가 장기화되면 이 같은 추가 비용이 발생해 선주 경영을 압박할 가능성이 있음

◦ 한편 상한선을 넘은 연속 승선이 허용됨에 따라 항행 안전에 대한 우려도 제기되고 있는데, PSC에서 구류되지 않는다고 하지만 기일을 넘겨 계속 승선하면 선원의 피로도가 축적돼 퍼포먼스에 지장을 초래할 수 있다는 주장임

◦ 또한 EU 선박관리 관계자는 교대하지 않음으로써 선박에 계속적으로 승선해 있는 선원이 있는 반면 장기휴가로 인해 육상에 계속적으로 머무르면서 수입이 없는 선원도 발생한다고 우려를 표명했음

◦ 중국 PSC에서 선박을 구류하지 않음에도 불구하고 이러한 우려로 인해 항행 안전 확보, 선원의 규칙적 생활 준수 등을 위해 향후 제3국에서 선원 교체를 하려는 계획을 가지고 있는 선사들도 다수 있는 것으로 보임

https://www.tradewindsnews.com/regulation/china-provides-relief-for-domestic-maritime-certification/2-1-768840?fbclid=IwAR1v-B3NVz0UejP5wu2Jh9JKzDsz3Ioxa3u91g-TXpWX9sDB_Iyn_RF4yP0 (로그인 필요)

▌VLCC 급등해 10만 달러 돌파. 사우디 증산으로 증산량은 VLCC 월 30척분에 해당

◦ 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 시황이 급등하고 있음

◦ 3월 11일 중동-극동 항로는 스팟운임이 일일 10만 달러 이상으로 불과 하루 만에 두 배 이상 상승했음

2. 주간 뉴스

◦ 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 가맹국과 비회원국 간의 협조 감산 교섭의 결렬을 배경으로 사우디아라비아가 증산을 시작했으며, 이를 통해 VLCC 월 30척 분의 신규 수송 수요가 발생할 것으로 분석됨

◦ 유가 급락과 함께 선복수배가 활발해지고 있고 감산 교섭의 결렬을 예상한 유조선 사전 수배 4척 등이 있었던 것으로 밝혀졌으며, 선복 수급이 급속히 타이트해지고 있음

◦ 요컨대 3월 6일 OPEC 회원국과 러시아 등 비회원국간 협조 감산 협상이 결렬되면서 사우디아라비아가 증산을 결정했으며, 이에 따라 신규 수송 수요 증가 및 유가급락이 발생했음

◦ 라스타누라(Ras Tanura) 등 중동 항만을 중심으로 선복 수배 기운이 높아지면서 VLCC 시황이 급등하고 있음

◦ 사우디아라비아 정부는 4월부터 원유 생산량을 현재의 일일 970만 배럴에서 일일 1,230만 배럴로 약 20% 이상 끌어올릴 방침을 표명했음

◦ MOL 유조선 담당자는 "증산을 통한 VLCC 수송 수요 증가분을 추정 시 지금까지 1일 당 5척분이었던 것이 6척분으로 1척분 증가한다. 한 달 기준으로는 약 30척 분의 신규 수송 수요가 발생하는 것이다"라고 언급했음

◦ 사우디아라비아의 증산 선언 이후 3월 10일자 유조선 시장 리포트에는 사우디아라비아의 국영선사인 Bari가 용선자(선사)가 되어 스팟 용선시장에서 일거에 VLCC 14척을 용선하는 성약이 표면화 됐음

◦ 3월 10일 중동-극동 항로의 월드 스케일(World Scale·WS)은 95로 전일대비 40포인트 정도 상승했으며, WS 95를 용선료로 환산 시 전일 대비 2배 이상 상승한 일일 10만 1,000 달러를 기록했음

◦ MOL 관계자는 “중동-극동에서 WS 70대와 90대가 혼재돼 있다. 이는 단기간 내 시황이 급상승하였음을 반증하는 것이다. 정보력이 낮은 선주는 WS 70대로 용선자와 계약한 것으로 보인다. 유조선 시황은 당분간 상승세가 계속될 것”이라고 언급했음

◦ 한편 유가 하락을 배경으로 향후 유가 반등을 전망한 해상 비축 움직임도 활발하며, 유가 상승에 대비한 선제 비축은 유조선 시황 상승에 긍정적 영향을 주고 있음

◦ 3월 10일 런던 리포트에 글로벌 원유 생산 기업들이 싱가포르 해상 원유 저장소 등에 원유를 저장하는 계약 4건이 보고되기도 했음

◦ "2월 중순 이후에 확인된 원유 해상 비축 건은 최소 10척이 넘는다" (MOL 관계자)

◦ 해상 비축이 가속화되면 스팟시장에서 원유 수요가 증가하면서 시황 상승으로 이어질 수 있음

◦ 서아프리카발 유조선 시황도 활발해 극동용 스팟운임이 하루 만에 약 7만 달러 이상 상승하는 등 전 항로에서 유조선 시황이 상승하고 있음

https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116852 (로그인 필요)

OPEC+ 협정 체결 무산은 유조선 선주에게 이익을 가져올 것으로 전망

◦ 3월 6일 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC)와 러시아 등 기타 산유국들 간의 공급 삭감 협정 체결이 불발됨으로써, 유조선 시장 관계자들은 앞으로 몇 달 동안 유조선 수익이 일정 수준 이상 유지될 것이라고 분석했음

2. 주간 뉴스

◦ 공급 삭감 협정 체결이 불발되자 세계 최대 석유 생산국 24개국으로 구성되는 오펙 플러스(OPEC+)의 선물거래가 둔화되었으며, 원유선물가격은 2017년 7월 이후 최저치로 하락했음

◦ 감산 협정 체결 불발은 선박 벙커유 비용을 낮추어 선주·선사들에게 더 높은 비용 절감 기회를 가져다 줄 것으로 예상됨

◦ 프랑스 해운중계회사인 BRS는 TradeWinds와의 인터뷰에서 "감산 협정 체결 불발은 유조선 시황 상승에 긍정적인 영향을 줄 것"이라고 언급했음

◦ 이는 일일 170만 배럴 공급을 감축했던 기존의 합의가 예정대로 3월 31일에 만료된다는 것을 의미함

◦ Alexander Novak 러시아 에너지장관은 "협정 체결 불발로 4월 1일부터 모든 OPEC+ 국가들은 감산 의무를 지지 않는다"고 언급했음

◦ 협정 체결 불발은 석유시장에서 큰 폭의 가격하락을 촉발시켰는데, 1개월 브렌트유 선물(Brent Crude Futures)은 전일 대비 10% 하락한 45.2달러를 기록했음

◦ 이번 OPEC+ 회의는 세계 최대 해상 원유 수입국인 중국에서 코로나 바이러스가 발생하면서 향후 원유 소비가 감소할 우려를 배경으로 개최된 바 있음

◦ Bloomberg 데이터에 따르면 2월 중국의 원유 수입량은 일일 830만 배럴로 전월대비 13% 감소했으며, 이는 14개월 만에 최저치를 기록한 것임

◦ 코로나 바이러스가 중국에서 유럽, 미주, 중동 등으로 확산되면서 유조선 시장 관계자들은 OPEC+가 공급 감소 협정을 체결 할 것으로 예상했었음

◦ BRS는 OPEC+ 회담의 협정 체결 불발을 2014년 연말 사우디아라비아가 생산량 감축을 거부한 것과 유사하다고 분석했으며, 당시 2015년 1분기에 OPEC 회원국들의 원유 생산이 증가한 바 있음

◦ 지난 10여년의 기간 중 2015년은 유조선 시황의 최전성기 중 하나였음

◦ 볼틱거래소에 따르면 2015년 중동-일본 항로의 VLCC 평균수익은 일일 67,800달러였으며, 당시 수에즈막스의 일일 평균수익은 44,900달러, 아프라막스는 일일 평균수익이 37,000달러에 달했음

https://www.tradewindsnews.com/tankers/fantastic-turn-for-tanker-owners-as-opec-deal-collapses/2-1-768959?fbclid=IwAR2ARAOiH2fNKbSO8aw8Nw1sXh3a3uCGCyBJ3ePhQDvoi6hhQb_ZtlCGLww (로그인 필요)

▌코로나 바이러스로 저유황유 가격 급락

◦ 에너지 관계자들은 코로나 바이러스의 경제적 영향이 광범위하게 확산됨에 따라 저유황유(Very Low Sulfur Fuel Oil·VLSFO) 가격이 2·3월 최근 두 달간 계속적으로 하락하고 있다고 언급했음

◦ 선박 벙커유 컨설턴트인 BLUE Insight는 VLSFO에 대해 "적어도 한 달에서 두 달 동안은 가격이 더욱 싸질 것"이라고 전망함

◦ Sea-Intelligence의 추정에 따르면 코로나 바이러스의 여파로 물동량이 급감하면서 전 세계 컨테이너 시장에서 매주 3억 달러(약 3천억 원)에서 3억 5천만 달러(약 3천 5백억 원)의 손실이 발생하고 있는데 저유황유 가격 하락은 컨테이너 선사들의 비용 절감에 도움이 될 수 있음

◦ VLSFO 가격 하락으로 선사들이 벙커유 할증료를 적용하는데 1개월에서 2개월 정도 지연이 발생하고 있으며, 이를 통해 화주들도 낮은 운임을 통해 이득을 얻고 있음

2. 주간 뉴스

◦ IHS Markit의 관계회사인 OPIS(Oil Price Information Service)에 따르면 3월 5일 싱가포르항의 VLSFO는 톤당 418달러로 평가되며, 이는 OPIS가 1월 8일 발표한 740달러 대비 43% 감소한 것임

◦ OPIS 자료에 따르면 3월 5일 로테르담항의 VLSFO는 1월 초에 비해 33% 하락한 392.5달러에 거래되었으며, 3월 5일 뉴욕의 VLSFO 가격은 지난 두 달 동안 28% 하락한 462.5달러를 기록했음

◦ "화물 운송 수요가 감소하고 있으며, 컨테이너선, 건화물선, 유조선 및 공장 가동 중단으로 생산량이 둔화되고 있는 자동차 운반선까지 전 선종을 망라하고 유휴 선박이 늘어 저유황유 사용 규모가 감소하고 있다" (IHS Markit)

◦ IHS Markit의 선박 추적 자료에 따르면 코로나 바이러스로 선적 활동이 현저하게 둔화되었는데, 동 자료에 따르면 2020년 전 세계 선박의 벙커유 수요는 전년 대비 최소 2% 감소했고 특히 컨테이너 운송 부문의 경우 6% 감소를 기록했음

◦ IHS Markit은 코로나 바이러스가 전 세계 석유 수요에 미치는 영향을 극명하게 표현했는데, 동사는 브리핑에서 "2020년 1분기 세계 석유 수요는 2009년 금융위기 당시 하락폭을 훨씬 웃도는 사상 최대 규모 감소할 것으로 예상된다"고 전망함

◦ IHS Markit은 "2월 중국 경제활동이 전례 없이 감소하고 코로나 바이러스가 중국 밖까지 확산되면서 세계 석유 수요는 1년 전보다 일일 380만 배럴 이상 줄어들 수 있다"고 전망했음

◦ IHS Markit은 코로나 바이러스로 수요가 열악한 상황인 반면 우리 모두가 생각했던 것보다 훨씬 더 많은 저유황 연료가 생산되고 있다고 덧붙였음

https://www.joc.com/maritime-news/covid-19-adding-fuel-vlsfo-freefall_20200306.html?fbclid=IwAR1srpPHrKAe6WHGHJi-ff-ZgGvD2f4R40Ez09DsYq23jwPdOPzL3X0ghsk (로그인 필요)

▌원유 증산으로 160척의 VLCC가 추가 소요될 것으로 추정

◦ 노르웨이 유조선 선주사인 헌터그룹(Hunter Group)은 원유 증산에 대처하기 위해 향후 2년간 160척의 신규 VLCC가 필요할 것이라고 언급했음

◦ 현재 전 세계 조선소에서 60척 미만의 VLCC가 건조되고 있으며, 향후 대규모의 선복 부족 현상이 발생해 유조선 운임이 상승할 가능성이 있는 것으로 전망됨

◦ 또한 현존하는 800여 척의 VLCC 중 약 100척의 VLCC가 고령으로 인해 2022년까지 스크랩 될 가능성이 있는데 이는 전체 VLCC 선대 중 12.5%에 해당함

◦ 2020년에는 VLCC 약 100척이 스크러버 탑재를 위해 45일 정도 조선소에 입거해 유조선 시장에서 이탈하게 되는데 스크랩과 마찬가지로 조선소 입거도 선복량을 완화시켜 시황을 상승시킬 가능성이 있음

◦ 한편 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 가맹국과 러시아 등 비회원국간의 감산 협정 결렬을 배경으로 사우디아라비아, 러시아 등이 원유 증산을 결정하였음

◦ 이러한 증산을 배경으로 헌터그룹은 중동에서 일일 2백만 배럴의 원유 생산량 증가가 이루어지고 130척의 VLCC가 추가 소요 될 것이라고 예측했음

◦ 계측은 과거 원유 생산이 일일 50만 배럴 증가했을 때 28척의 유조선이 추가 소요됐던 경험을 근거로 이루어진 것임

2. 주간 뉴스

◦ 중남미에서는 일일 50만 배럴 생산량이 증가할 것으로 예상되므로, 약 30척이 더 소요 될 것으로 예측됨

◦ 헌터그룹 운용선대를 분석 시 선박보험료를 포함한 VLCC 한척 당 운용비(operating expenses)는 2019년 일일 6,240달러를 기록하였음

◦ 헌터그룹은 2019년 유조선 시황 호황을 바탕으로 VLCC 한척 당 일일 23,255달러의 수익을 얻었음

◦ 헌터그룹은 코로나 바이러스가 효과적으로 통제되고 있으며, 중국의 경기부양 공약이 시행되면 유조선 등 해운 시황이 점진적으로 개선될 것이라고 전망하고 있음

https://www.tradewindsnews.com/tankers/god-must-be-a-shipowner-as-rising-demand-means-160-more-vlccs-needed/2-1-769825?fbclid=IwAR1HeF83F78euUdeBwh5DEwhi4FNJrPIOGLTtOqxoLTNACIK5hcTOuACyIs (로그인 필요)

VLCC 스팟운임 전일 대비 2.5배 상승한 18만 달러. 유조선 시황 초 급등세

◦ 대형 유조선(Very Large Crude Carrier) 시황이 급등하고 있음

◦ 3월 11일 기준 중동-중국 항로 스팟운임은 전일 대비 2·5배 증가한 일일 18만 달러에 이르렀으며, 이는 손익분기점 3만 달러의 6배 이상 고수준임

◦ 유조선 시황은 현재 사우디아라비아의 증산, 유가 급락 등으로 선복 수배가 활발해지면서 선주 우위의 시황으로 전개되고 있음

◦ 사우디 국영석유회사 Saudi Aramco를 주주로 둔 한국 S-Oil이 WS 90으로, 중동-한국 항로에서 일거에 2척을 성약하는 등 정치적 움직임도 눈에 띄고 있음

◦ 3월 11일 거래를 기록한 런던 마켓 리포트에 따르면, 중국의 석유화학 기업(기업명 비공개)이 중동발 중국착 항로에서 3월 28-30일에 'DHTOPAL(2012년 준공, 27만톤)'을 WS 기준 전일대비 72.5포인트 상승한 155, 용선료 환산 시 전일 대비 2.5배 상승한 일일 18만 3,000 달러로 수배하는 성약이 보고되었음

◦ 이로써 3월 12일 이후 진행되는 중동-중국 항로의 원유선 거래는 동 WS 155가 기준이 되며, 이 이상의 WS가 아니면 선박을 수배하기가 불가능함

◦ 전술한 바와 같이 동 런던 리포트에는 한국 S-Oil이 중동-한국 항로에서 일거에 2척을 WS 90으로 수배한 성약이 보고되었는데, 동 리포트는 "통상 S-Oil의 원유 조달 페이스는 한 달에 많아야 5~6척으로, 하루에 2척은 이례적인 것이고 너무 많다"라고 지적했음

◦ 동 리포트는 "S-Oil의 대주주는 다름 아닌 사우디아라비아 정부이다. 아마도 사우디아라비아 측으로부터 적극적으로 사우디산 원유를 조달하라는 지시를 받지 않았겠느냐. 정치적 움직임이 두드러지고 있다"고 분석했음

◦ 또한 동 리포트에 따르면 미국의 석유·에너지 생산기업인 Koch Industries도 중동-한국 항로에서 1척을 기용했으며, 동선을 감안할 때 동 선박도 최종적으로 S-Oil의 정유소로 향할 것으로 분석됨

◦ 사우디 국영 선사 Bahri도 중동 라스타누라(Ras Tanura)-홍해 항로에서 VLCC 1척을 WS 135로 용선했으며, 3월 10일의 사우디 증산 발표 이후 Bahri는 이미 십여 척을 스팟 용선시장에서 조달해 사우디산 원유 수송에 할당하고 있음

◦ Bahri 관계자에 따르면 라스타누라-홍해 항로는 편도 9일 정도가 소요되어, 하역·선적까지 포함해 약 20일이면 중동(라스타누라 등)으로 복귀할 수 있음

2. 주간 뉴스

◦ 이번에 용선된 십여 척은 당분간 스팟 용선시장에서 반복적으로 사우디산 원유 수송에 투입 될 가능성이 있으며, 이 경우 선복량 부족으로 유조선 시황은 더욱 상승할 수 있음

◦ 서아프리카-극동 항로도 WS 130, 용선료 환산시 일일 14만 달러를 기록해 급등세를 보이고 있으며, 멕시코 동안-인도 항로의 기간 계약물 운임 총액은 1,250만 달러(약 125억 원)로 지역을 막론하고 VLCC 시황은 급등하고 있음

◦ 3월 6일 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 회원국과 비회원국의 감산 교섭이 결렬됨에 따라 사우디는 4월에 20% 이상의 증산을 실시할 계획이 있음을 발표했으며, 이로써 월 30척분의 VLCC 수송 수요가 창출되게 되었음

◦ 유가도 급락하면서 원유 사전 저장을 시도하는 해상 비축 기운도 높아졌는데, 앞으로도 VLCC 시황 급등이 계속될 경우 선주들은 VLCC를 해상 비축용 대신 용선시장에 투입하는 게 이익임

◦ 요컨대 VLCC 스팟운임이 추가 상승하여 일정 구간을 돌파하는 등 시황 상승이 계속 되면, 선주가 트레이더(trader) 등으로 부터의 해상 비축 오더를 거절하는 사안이 나올 가능성이 있음

https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116896 (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

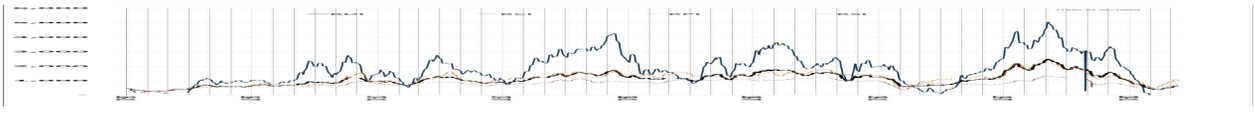
▌BDI, 전주대비 9.4% 상승

모든 선형의 운임이 상승함. 케이프선 주간평균 운임은 전주대비 11.5% 상승한 2,599달러/일을 기록함. 2월 중순이후부터 케이프선 운임은 2,500달러/일선을 중심으로 회귀와 이탈을 반복 하고 있음(± 7%). 외신에 따르면, 코로나19 사태로 인해 운영이 일시적으로 중단되었던 중국의 철강 생산업체들의 영업이 재개되고 있으며, 이는 약세장이 지속되고 있는 케이프선 시장에 긍정적으로 작용할 것으로 예상된다고 밝힘. 또한, 건설업 등의 업황 부진이 철강재고 증가로 이어져 중국의 철강 생산업체들에게 부담으로 작용하고 있으나, 철광석 수요에는 큰 영향을 미치진 않을 것이라는 분석을 내놓음. 다만 고품위의 철광석 구매는 줄어들 가능성이 있다고 주장함. 중소형선박은 브라질의 대두와 옥수수 수확기를 맞아 물량이 대거 시장으로 유입되고 있는 상황이기는 하나, 가용선박수가 크게 늘어나면서 운임 상승을 제한함. 특히 파나막스선 운임은 주간 평균 운임이 전주대비 7.8% 상승한 것으로 나타나나, 3월 9일 8,271달러/일로 시작한 1일 운임이 연일 하락해 주말인 금요일에는 7,725달러/일을 기록함. 반면 수프라막스와 핸디 운임은 석탄과 철강스크랩 수요 증가가 긍정적으로 작용함. 3월에 들어서면서부터 선박연료유 가격이 하락하고 있음. 저유황유와 고유황유간의 가격 차이가 축소되고 있음. 이는 저유황유를 선박연료유로 사용하는 중소형선박의 선속 증가로 이어질 것이라는 주장이 나오고 있음. FFA의 모든 선물의 가격이 급락함. 이는 WHO가 코로나19에 대한 팬데믹 선언과 미국의 증시 폭락 등으로 인해 시장 심리가 급격한 위축 때문임

▌빅데이터·인공지능 분석 결과

케이프와 수프라막스 운임은 다음주 상승할 것으로 예상되는 반면, 파나막스선 운임은 혼조세를 나타날 것으로 예측됨

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2020년[3] 최저[4]	2020년[3] 최고[5]	2020년[3] 평균	2019년 최저	2019년 최고	2019년 평균
건화물선 시장(현물)		(03.13)							
운임지수[1]	BDI	628	(54)	411	976	590	595	2,518	1,355
선형별 운임지표[2] (달러/일)	케이프(5TC)[8]	2,599	(268)	2,172	11,976	4,720	3,460	38,014	18,030
	파나막스(4TC)	8,077	(585)	3,345	8,274	5,714	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	7,730	(855)	4,859	7,962	5,999	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	4,774	(673)	3,255	6,410	4,345	4,198	10,067	7,188
1년 용선료[6] (달러/일)	케이프	12,750	(-2,000)	12,750	15,750	14,375	11,500	23,000	17,358
	파나막스	11,625	(-1,050)	11,050	12,675	11,677	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,188	(563)	9,563	10,188	9,756	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,625	(625)	9,000	9,625	9,335	8,750	10,750	9,856

건화물선 시장(FFA)		(03.13)							
		2020년 4월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치[7] (달러/일)	케이프(5TC)	5,141	(-1,306)	7,985	(-1,664)	12,300	(-1,538)	13,141	(-840)
	파나막스(4TC)	7,981	(-2,116)	8,536	(-1,762)	9,313	(-631)	9,109	(-279)
	수프라막스(6TC)	7,871	(-1,368)	8,090	(-1,329)	8,961	(-435)	8,703	(-279)
	핸디(6TC)	5,888	(-462)	6,425	(-306)	6,925	(-56)	6,863	(-75)

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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

◦ (케이프 이동평균) 이동평균선이 보합세를 나타냄

◦ (케이프 RSI) RSI가 30과 70선 사이에서 상승과 하락을 반복 중임

◦ 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 강보합세를 보일 것으로 예상됨







* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.

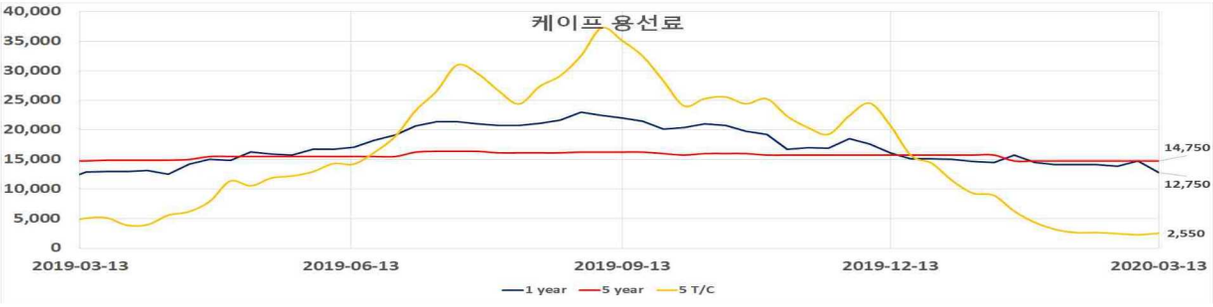
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

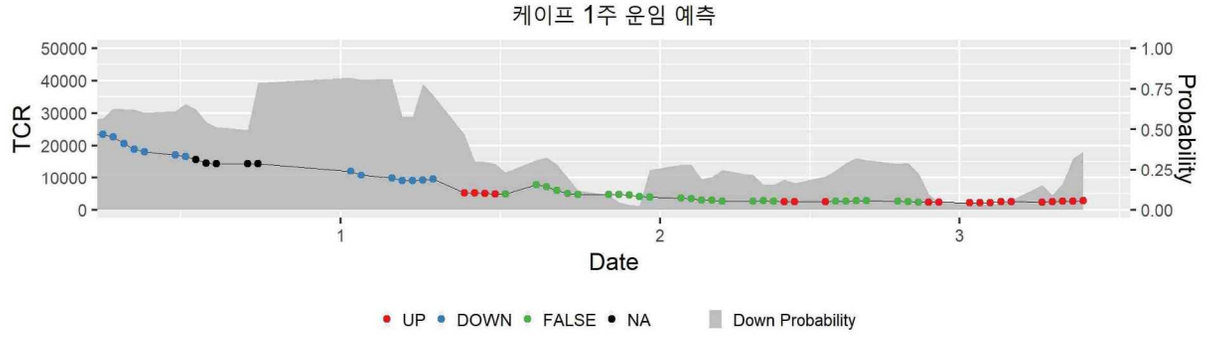
◦ (케이프 용선료) 코로나19 사태 이후 3월 초까지 14,000 달러/일선을 유지하던 단기용선료가 12,000달러 후반대로 전주대비 14% 급락함

◦ (케이프, 파나막스 시황 비교) 운임역전현상이 여전히 나타나고 있음

◦ (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 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

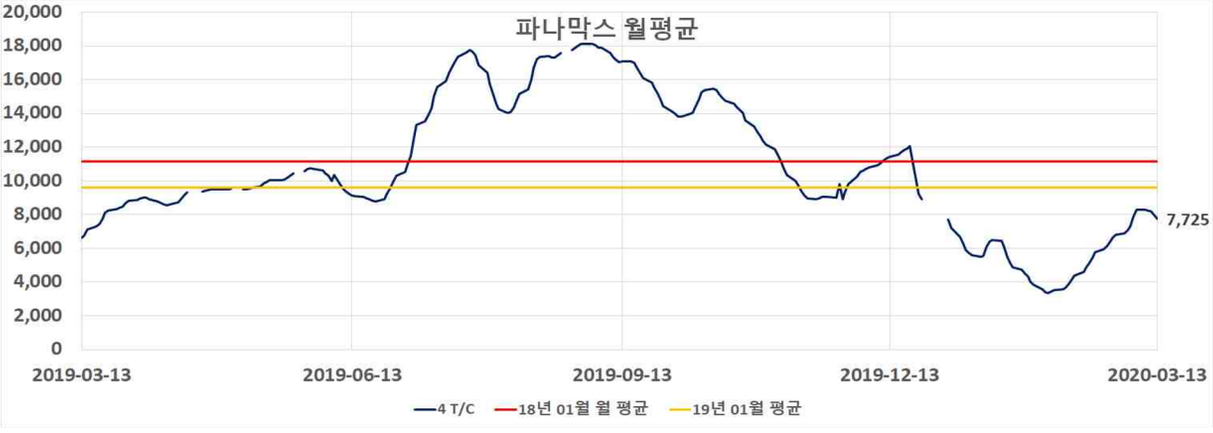
	예측기준일	예측일	예측확률(%) 상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	03.09	03.16	84.83	15.17
	03.10	03.17	90.98	9.02
	03.11	03.18	84.02	15.98
	03.12	03.19	68.02	31.98
	03.13	03.20	63.84	36.16
	3월 2주	3월 3주	78.34	21.66

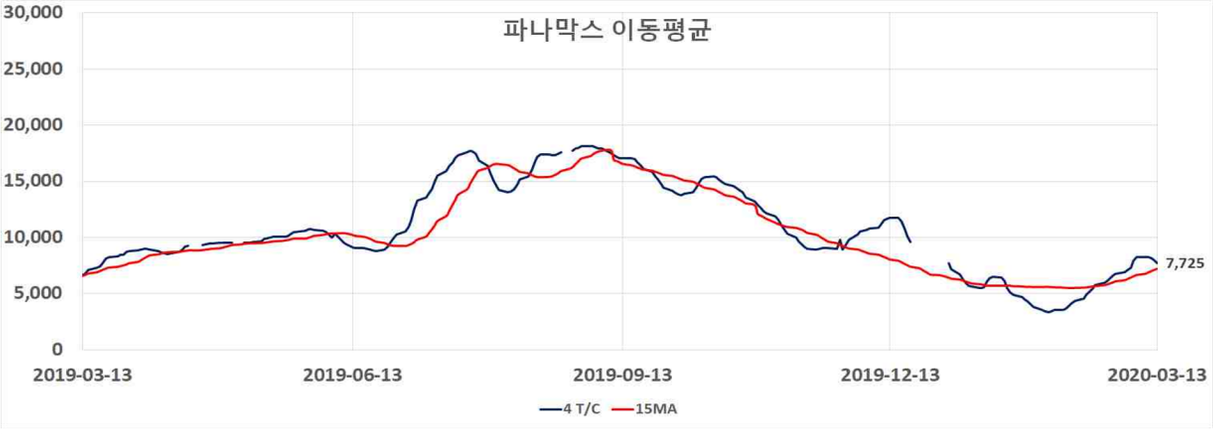
3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

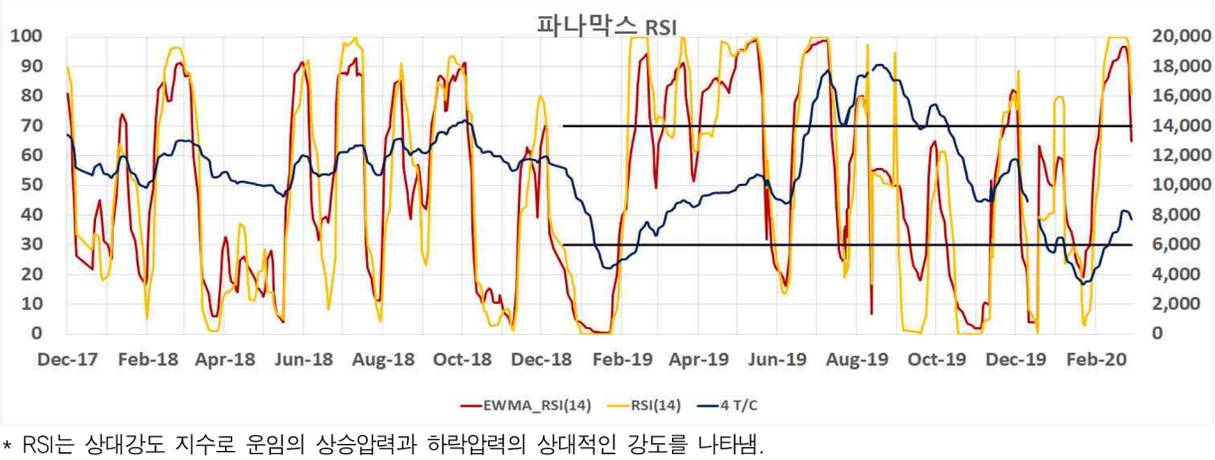
◦ (파나막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 보임

◦ (파나막스 RSI) 한 때 100선에 근접했던 RSI가 70선을 하향 돌파하면 하락세를 보임

◦ 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 강보합세를 보일 것으로 예상됨





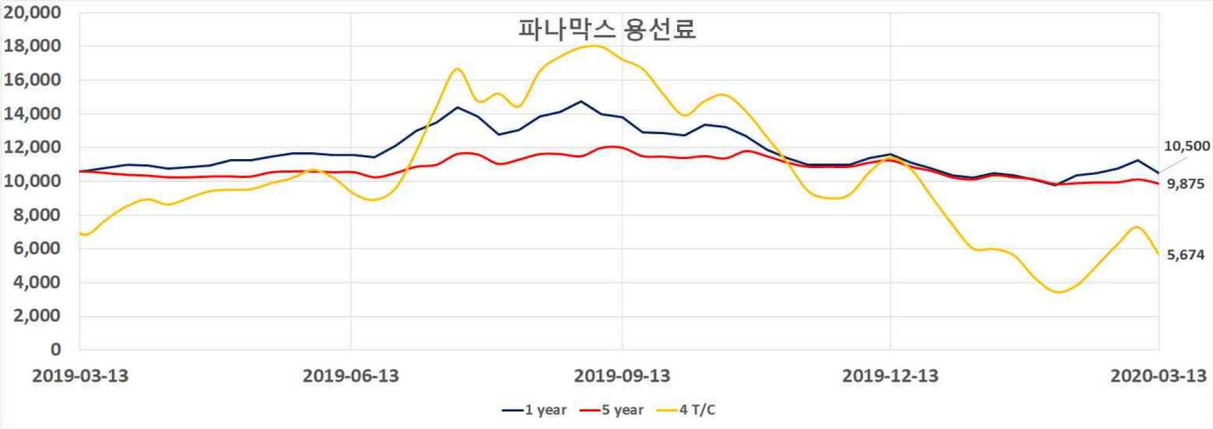


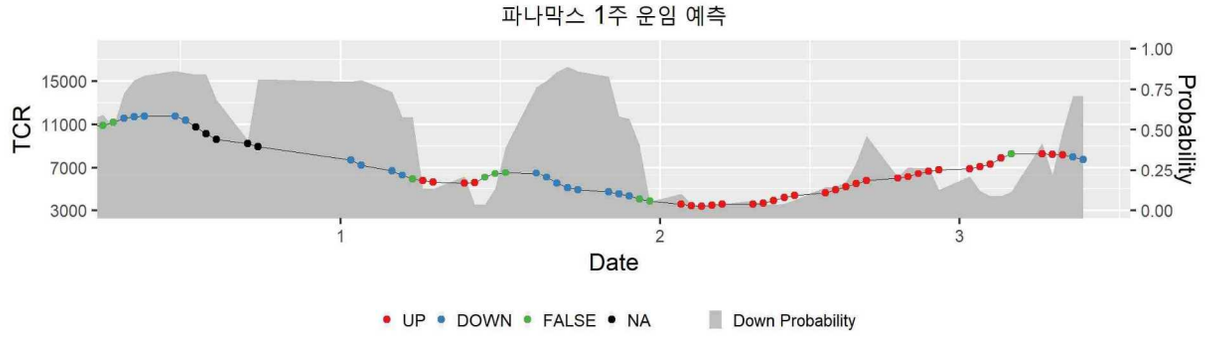
* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

◦ (파나막스 용선료) 지난 주 소폿의 상승세를 보였던 단기용선료가 다시 10,000달러/일 중반선으로 회귀함

◦ (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음 주 파나막스선 운임은 혼조세를 보일 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

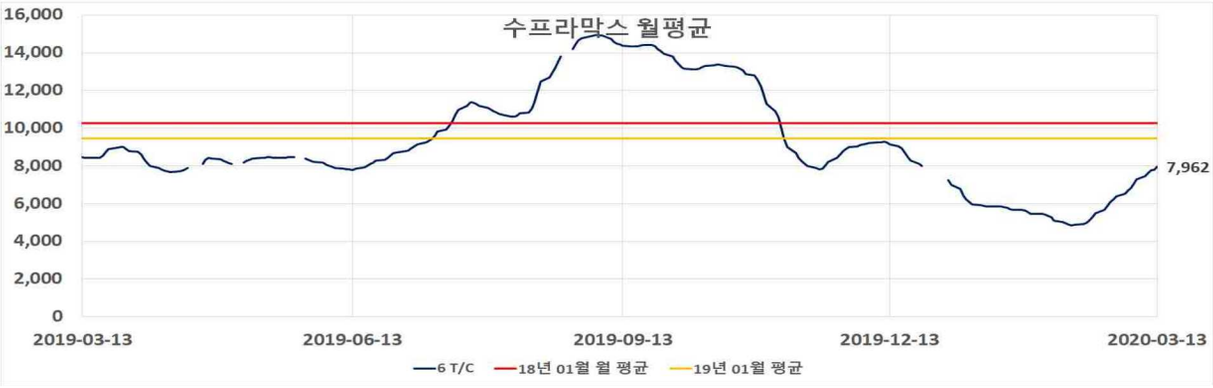
	예측기준일	예측일	예측확률(%) 상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	03.09	03.16	58.15	41.85
	03.10	03.17	77.9	22.1
	03.11	03.18	50.72	49.28
	03.12	03.19	29.41	70.59
	03.13	03.20	29.35	70.65
	3월 2주	3월 3주	49.11	50.89

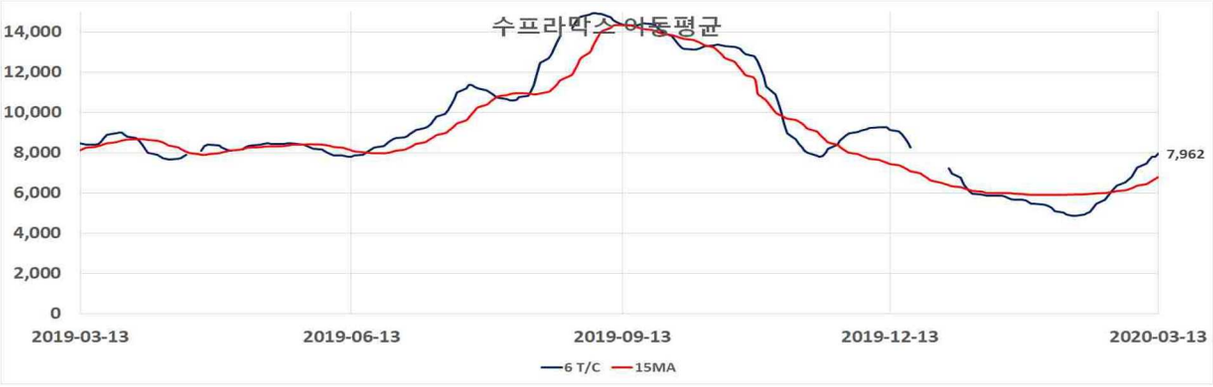
3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

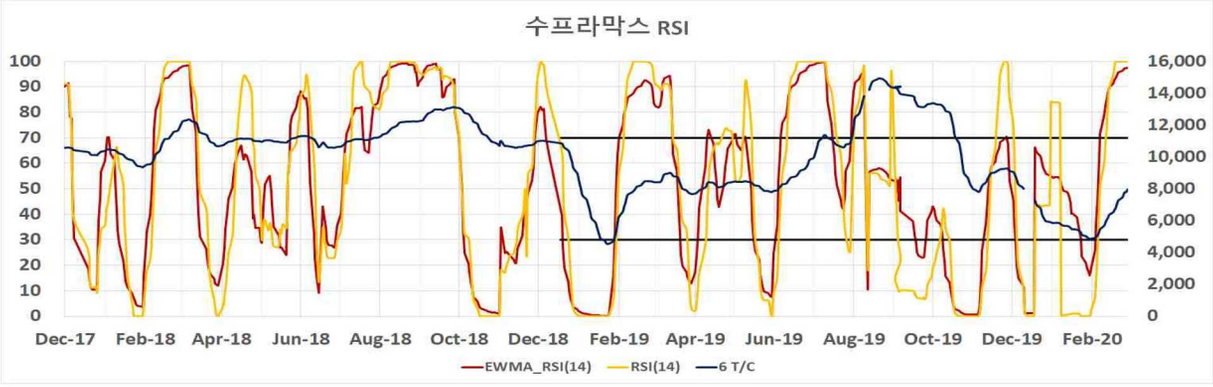
◦ (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 보이며, 스팟운임과의 간격이 점차 확대되고 있음

◦ (수프라막스 RSI) RSI가 100선에 근접해 횡보 중임

◦ 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 수프라막스 운임은 소폭의 상승세를 보일 것으로 예상됨





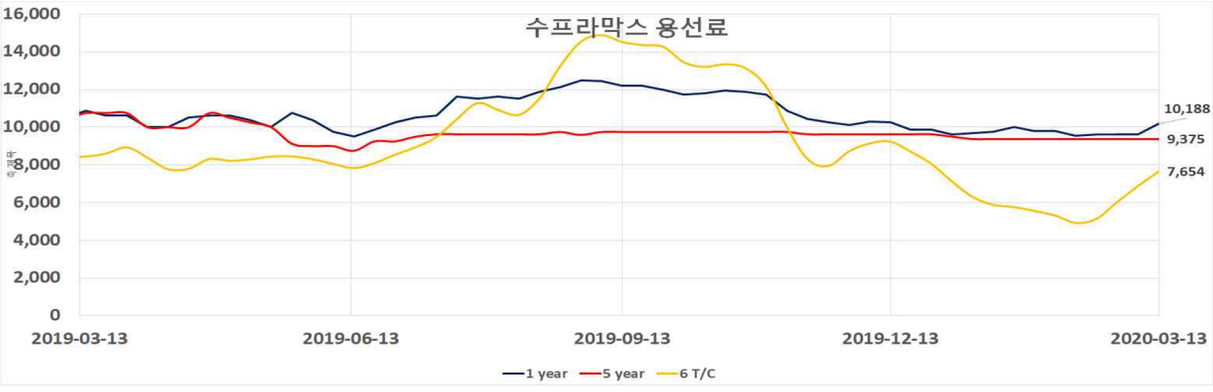


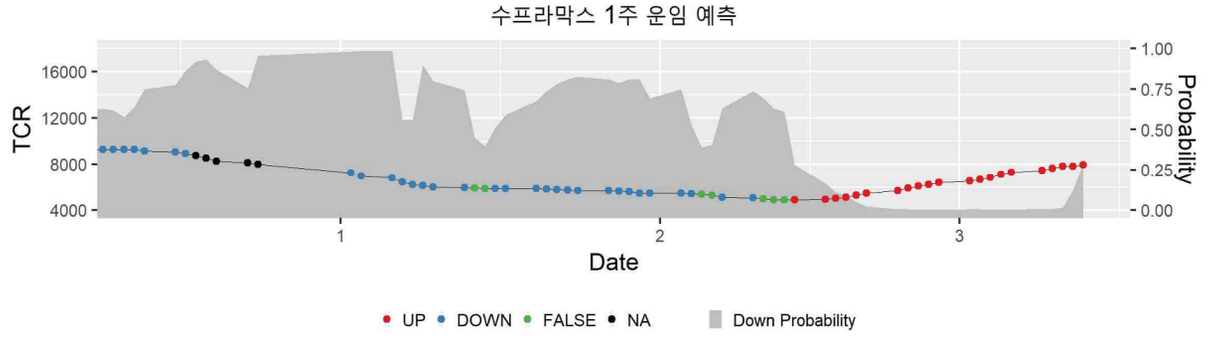
* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

◦ (수프라막스 용선료) 단기용선료가 전주대비 5% 상승함. 이는 1월 24일 주평균 10,000달러/일을 기록한 이후 7주만임

◦ (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 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	03.09	03.16	99.15	0.85
	03.10	03.17	99.53	0.47
	03.11	03.18	98.45	1.55
	03.12	03.19	87.62	12.38
	03.13	03.20	71.16	28.84
	3월 2주	3월 3주	91.18	8.82

4. 컨테이너 - 주간 동향

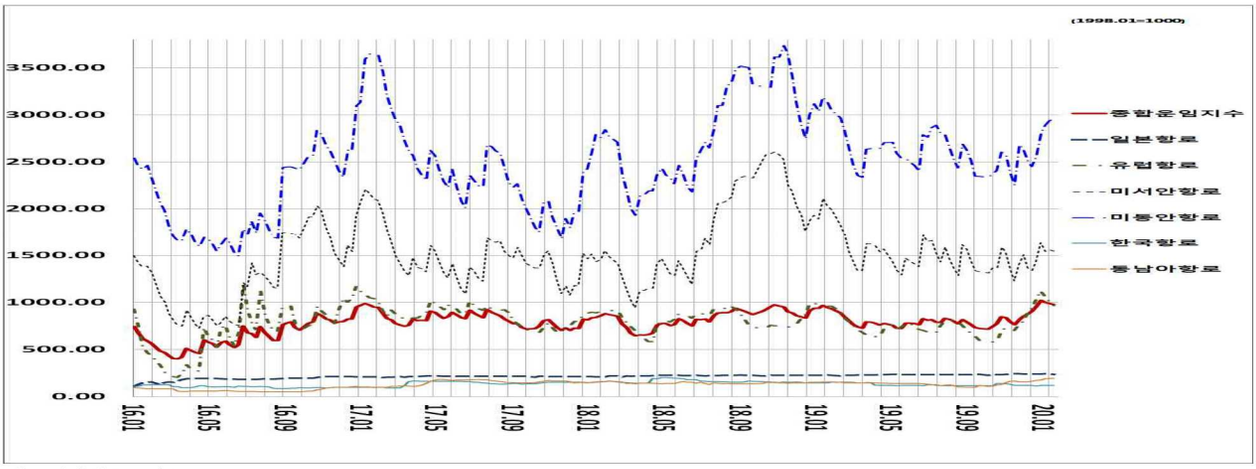
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

▌컨테이너 운임지수(SCFI)는 40.69 상승한 911.85를 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 2달러/TEU 하락한 827달러, 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 249달러 상승한 1,610달러/FEU를 기록함. 유럽과 북미항로 운임 모두 전년동시점 대비 100달러 이상 높은 수준임. 또한 아시아-북미 항로의 큰 폭의 반등은 계절성이 강한 컨테이너 운임 시장에서 이례적인 상황임. 저유황유 사용에 따른 추가할증료도 영향을 미쳤지만 이를 고려하더라도 실질 운임은 전년대비 높은 수준임. 이러한 운임 반등은 선사들의 공급량 조절 외에도 2월 동안 중국 제조공장의 일시적인 중단으로 유럽 및 미주 공장 재고율이 하락하여 이를 정상화시키기 위한 수요 증가가 영향을 미친 것으로 추정됨.

코로나19로 인해 중국 제조공장의 중단 및 내륙 물류망 붕괴로 중국 항만 물동량이 급감하였으나 올해 10주차부터 과거 수준으로 회복함. 중국 상하이항의 선박 입항실적은 춘절 이전 300척 후반대를 기록하였으나 코로나19로 270척까지 하락함. 하지만 10주차 선박 입항횟수는 393으로 전년 동기인 394와 유사한 수준임. 향후 컨테이너 운임은 선박 공급이 아닌 화물 수요에 대한 영향이 더 크게 작용할 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

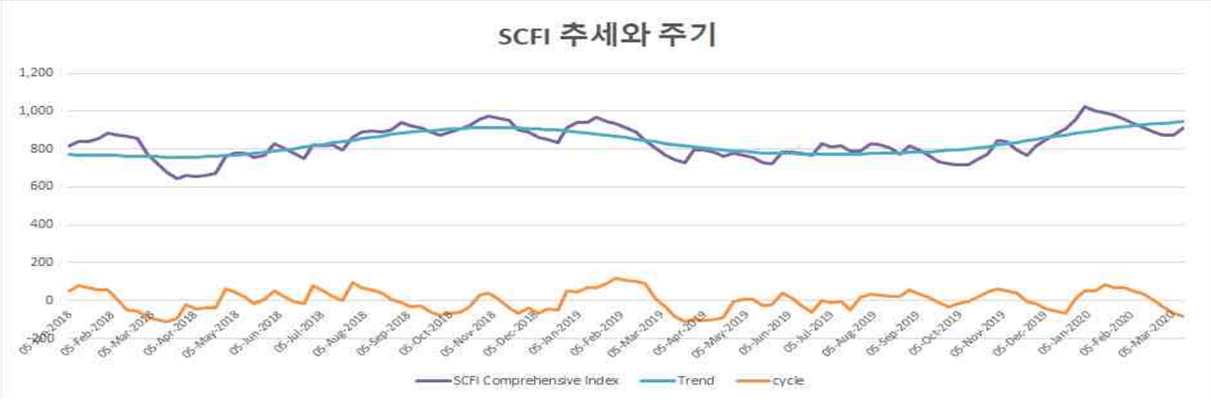


자료:상해항운교역소

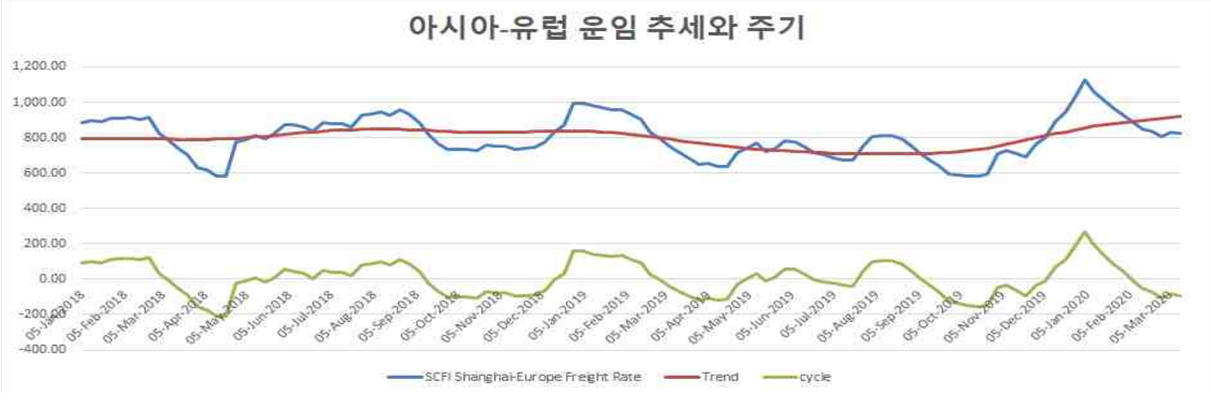
		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장		(03.13)							
상해발운임지수(SCFI) 및 운임(USD)	종합(SCFI)	911.85	(40.7)	871.16	1,022.72	939.36	715.97	968.07	810.92
	유럽항로($/TEU)	827	(-3.0)	804.00	1,124.00	922.89	580.0	1,027.0	759.66
	미서안항로($/FEU)	1,610	(249.0)	1,361.00	1,636.00	1,493.44	1,229	2,114	1,525.32
	미동안항로($/FEU)	2,912	(233.0)	2,679.00	2,951.00	2,813.56	2,256	3,187	2,633.67
	한국항로($/TEU)	117	(-)	117.0	120.00	118.44	112.0	153.0	128.37
	일본항로($/TEU)	240	(-)	230.00	243.00	239.11	219.0	244.0	233.38
	동남아항로($/TEU)	191	(-)	176.00	195.00	188.56	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)		705	(-1.8)	705	773	749	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

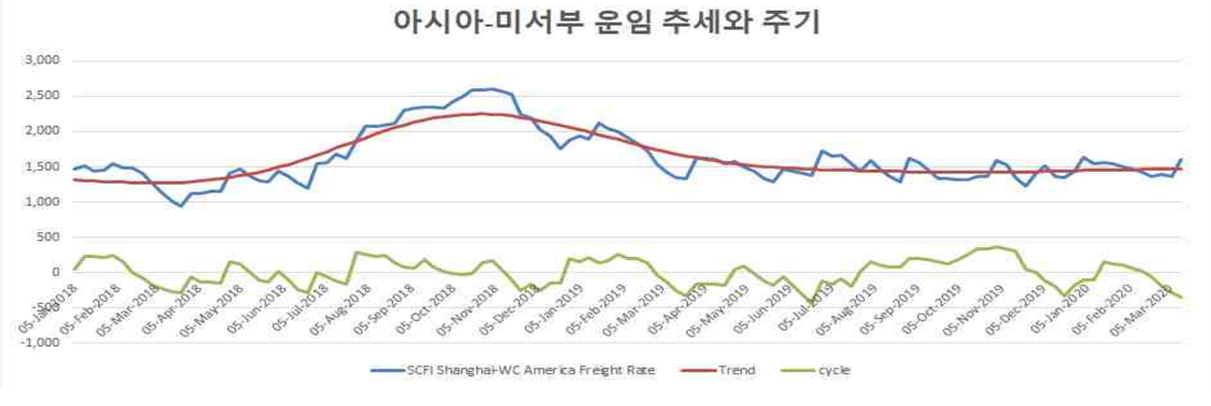
◦ SCFI 지수는 계절적 비성수기의 영향으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



◦ 아시아-유럽운임은 코로나19로 수요 반등에 어려움을 겪어 약보합세를 기록할 가능성이 높음



◦ 아시아-미주운임은 일시적으로 반등하였으나 향후 하방 압력이 클 것으로 예상됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

▌3월 셋째주 원유선, 원유 증산으로 시황 급등

금주 VLCC WS은 178.8로 전주(48.6) 대비 130.2p(267.9%) 급등. 3월 11일 런던 리포트에 따르면 중국 석유화학 기업(기업명 비공개)이 중동발 중국착 항로에서 3월 28-30일에 DHTOPAL(2012년 준공, 27만톤)을 WS 155, 용선료 환산 시 일일 18만 3,000 달러에 수배하는 성약이 보고되었음. 3월 6일 OPEC 회원국과 비회원국 간의 감산 교섭이 결렬됨에 따라 사우디는 4월부터 20% 이상의 증산을 실시할 계획이며, 이로써 월 30척분의 VLCC 신규 수송 수요가 창출될 것으로 분석됨

▌3월 셋째주 제품선, 시황 소폭 상승

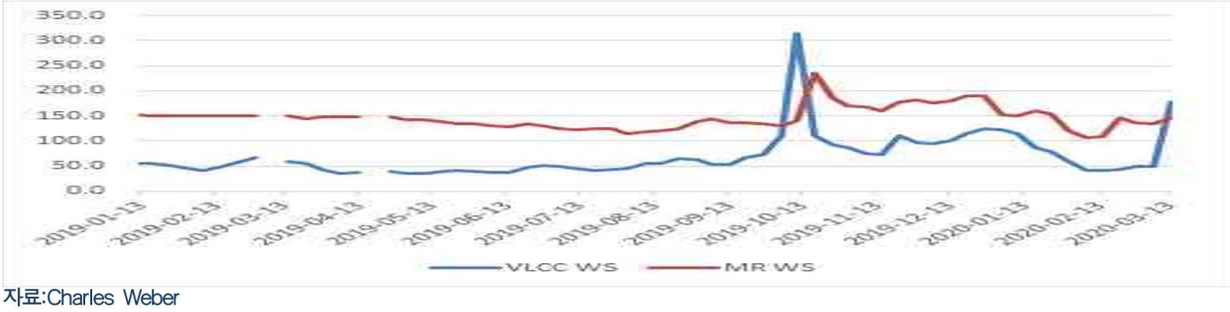
금주 MR WS은 145.3으로 전주(134.4) 대비 10.9p(8.1%) 증가. 인도네시아, 일본 등 아시아 제품 수요가 증가하고 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles Weber

		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.13)							
Average Earnings	TD3C	243,347	(213,008)	14,755	243,347	54,241	6,167	300,391	39,394
($/day)	Pacific Basket	22,443	(18,715)	8,670	23,852	15,125	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	32,500	(2,500)	30,000	48,750	40,523	24,500	65,000	36,358
(1년,$/day)	MR	15,500	(-)	15,500	16,750	14,886	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	178.8	(130.1)	41.4	178.8	78.6	36.0	315.0	66.6
	MR	145.3	(10.8)	106.4	160.3	137.6	114.2	235.0	148.0

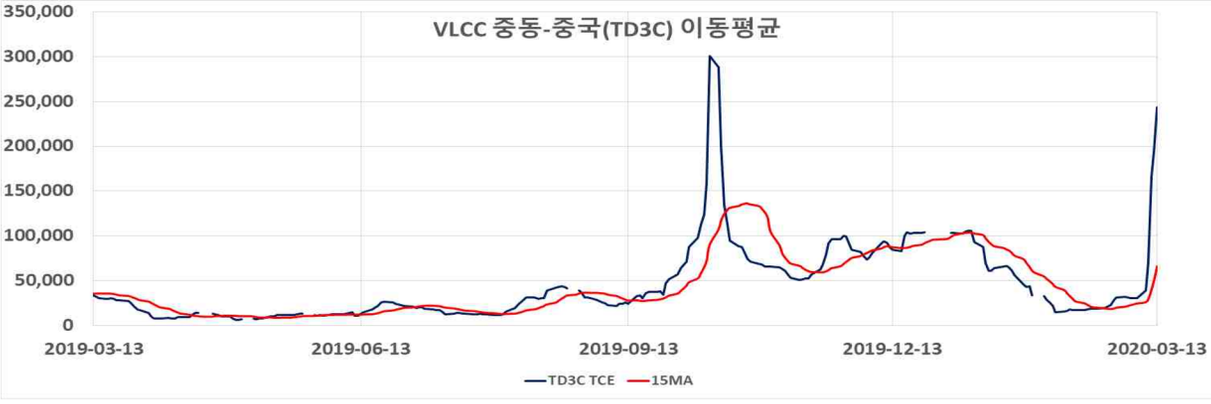
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

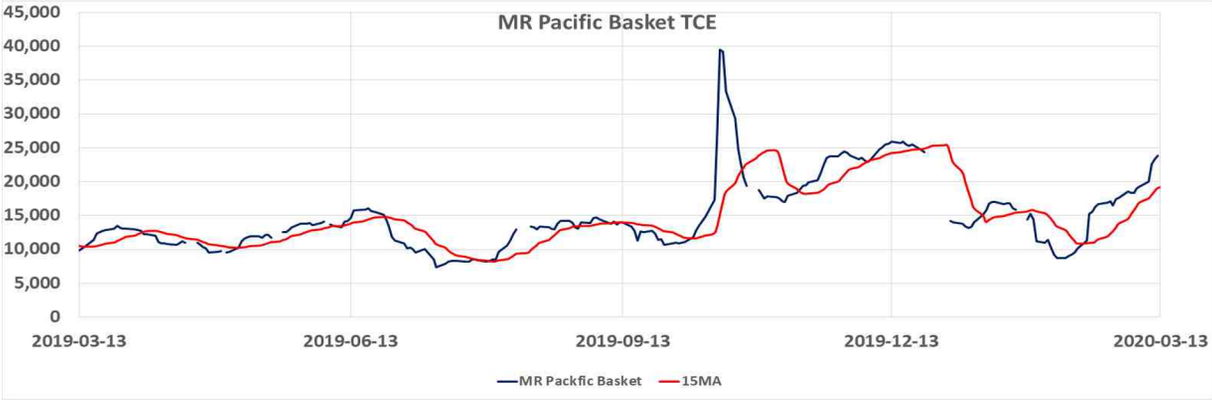
◦ TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 코로나 바이러스가 확산된 1월 이후 계속적으로 하회하면서 부진한 모습을 보였으나 2월 중순 이후 반등하는 모습을 보이고 있음



◦ TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선(단기 이동평균)은 15일 이동평균선을 큰 폭 상회하여 돌파하고 있으며, 이동평균선과 격차가 커서 향후 상승압력이 지속될 것으로 분석됨



◦ 제품선 추세선은 우상향 하면서 15일 이동평균선과의 격차를 유지하고 있음. 향후 일정 규모 이내에서의 증감이 있을 것으로 전망됨



6. 중고선 시장

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

◦ 3월 13일 BDI는 631로 3월 6일(617) 대비 14p(2.3%) 증가. 금주 중고선 지수는 21.15로 7주 연속 변동 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

◦ 3월 SCFI 평균은 891.51로 전월 평균(891.35) 대비 거의 변동이 없음. 3월 중고선 지수는 38.21로 2월 대비 변동 없음



▌2020년 3월(3월 1일~13일) 누계 중고선 거래 실적

◦ 2020년 3월 컨테이너선·건화물선·유조선의 중고선 거래는 29척·2,896,341DWT·612.3백만 달러가 이루어짐

◦ 컨테이너선은 2020년 3월 4척·568,407DWT·131.7백만 달러의 실적임

◦ 컨테이너선은 2020년 3월 3-8K 1척·62,128DWT·11.0백만 달러, 15K 이상 3척·506,279DWT·120.7백만 달러로 구성됨

◦ 건화물선은 2020년 3월 11척·617,071DWT·76.0백만 달러의 실적임

◦ 건화물선은 2020년 3월 케이프사이즈 실적 없음, 파나막스 3척·270,525DWT·27.4백만 달러, 핸디막스 4척·245,520DWT·39.3백만 달러, 핸디사이즈 4척·101,026DWT·9.3백만 달러로 구성됨

◦ 유조선은 2020년 3월 14척·1,710,863DWT·404.6백만 달러의 실적임

◦ 유조선은 2020년 3월 VLCC 3척·818,041DWT·199.3백만 달러, 수에즈막스 1척·181,540DWT·24.9백만 달러, 아프라막스 2척·298,750DWT·79.2백만 달러, 파나막스 1척·102,490DWT·8.9백만 달러, 핸디사이즈 7척·310,042DWT·92.3백만 달러로 구성됨

7. 주요 해운지표 (2020.03.13)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2020년 최저	2020년 최고	2020년 평균	2019년 최저	2019년 최고	2019년 평균
중고선 시장 ($ Million)		(03.13)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.4	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	77.0	(1)	76.6	75.0	77.0	76.5	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	12.5	11.1
자료:Clarkson										
신조선 시장 ($ Million)		(03.13)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	27.0	27.0	27.0	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.0	92.0	92.0	92.0	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	31	(-)	31	31.0	31.5	31.2	31.5	35.0	33.6
자료:Clarkson										
연료유 ($/Tonne)		(03.13)								
380 CST	Rotterdam	196.3	(-81.5)	237.0	196.3	303.8	284.5	245.8	443.5	348.9
	Singapore	202.5	(-90.0)	247.5	202.5	388.0	326.0	306.5	511.5	402.5
	Korea	284	(-77.3)	322.6	284.0	426.5	386.8	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	239.5	(-83.0)	281.0	239.5	436.8	365.1	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	291.0	(-107.3)	344.6	291.0	585.3	470.8	493.8	548.3	518.9
	Singapore	331.8	(-105.0)	384.3	331.8	726.3	554.3	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	361.8	(-85.5)	404.5	361.8	722.3	562.0	546.5	624.5	578.8
자료:Clarkson										
주요 원자재가 ($)		(03.13)								
철광석	국제價	90.8	(1.2)	89.7	79.9	96.3	89.6	72.3	127.2	93.3
	중국産	119.4	(-1.3)	120.2	113.8	122.0	118.9	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	70.8	(-0.8)	71.2	69.8	74.3	71.9	72.0	83.1	77.0
	중국産	90.1	(-1.7)	91.1	89.8	94.9	92.8	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	198.4	(-3.5)	201.0	174.0	204.2	190.9	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	128.7	(-1.4)	129.5	122.7	130.2	126.6	120.9	187.3	153.2
	중국産	216.6	(-2.4)	218.0	211.9	219.2	215.9	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	848.8	(-34.50)	877.7	848.8	946.0	897.9	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	506.0	(-15.25)	519.2	505.5	581.5	549.9	418.5	558.8	493.9
자료:mysteel, CBOT										

세계 경제권역별 월교역액 ($ Million)		11월	12월	1월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,487	7,643	9,490	9,490	95,248	100,114	87,449
	수입	4,192	4,599	5,164	5,164	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	7,428	7,651	6,919	6,919	84,260	89,921	82,296
	수입	6,212	6,899	6,502	6,502	60,199	69,712	66,889
EU	수출	3,944	4,362	4,219	4,219	53,140	57,676	48,445
	수입	4,593	5,049	4,320	4,320	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	13,842	14,318	11,752	11,752	169,587	189,936	149,584
	수입	11,142	11,215	11,532	11,532	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