

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 3월 4주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

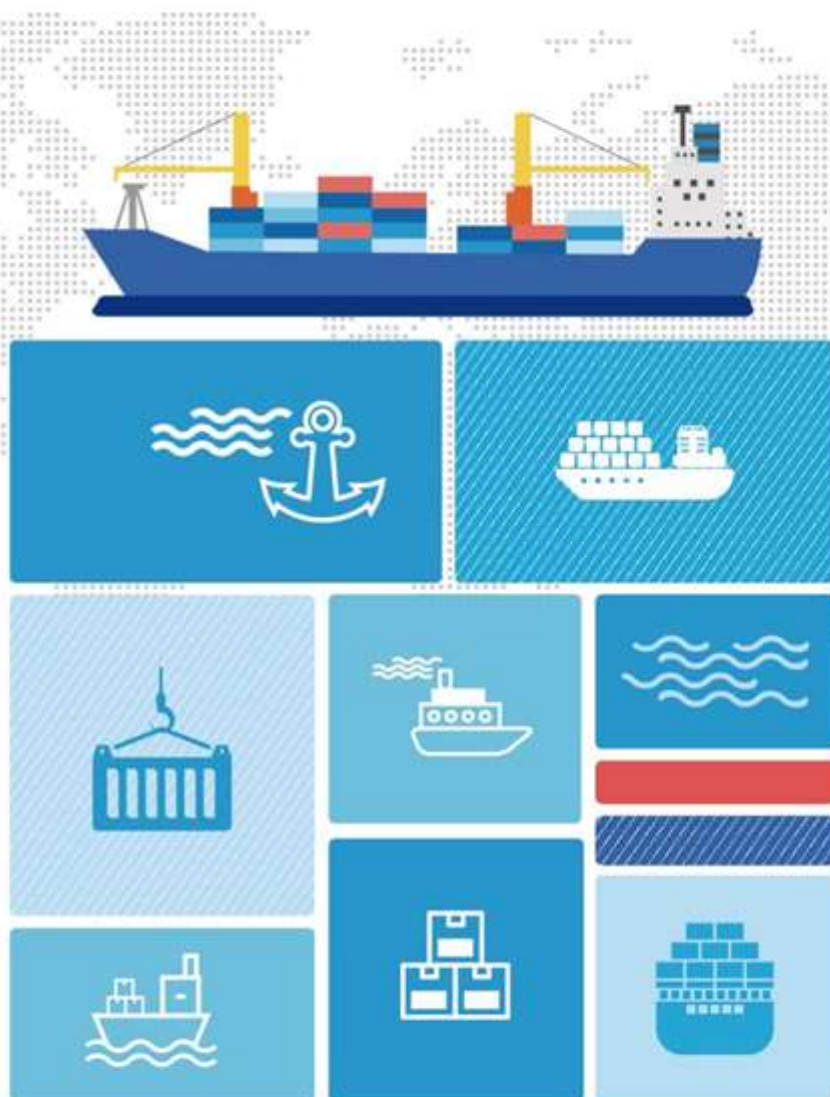
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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 | 051-797-4784



1. 주간 이슈

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

코로나19 사태의 유럽 대응동향과 시사점

코로나19 감염증의 글로벌 확산으로 유럽과 미국 정부가 시민들의 이동권을 제한하는 등 글로벌 경제 및 해운시장에 큰 영향이 가해지고 있음. 여기서는 코로나19 사태에 대한 유럽의 대응동향을 살펴보고, 화주의 삼중고와 항공화물 증가 등의 내용을 간단히 검토하여, 우리 해운물류산업에 대한 시사점을 논의함

I 유럽 대응동향

코로나19 감염증의 급속한 확산으로 사망자가 급증하는 등 어려움을 겪고 있는 이탈리아의 경우, 해운물류 부문의 운영이 중단되지는 않고 있는 것으로 알려짐. 특히 항만에서는 근로자들의 건강 확보가 최우선 과제로 설정되어, 감염을 예방하기 위해 1m 이상의 거리를 두고 작업을 하고, 하역 장비와 시설에 대한 정기적인 소독 작업과 근로자의 방역 소품(마스크, 손소독제 등) 사용이 이루어지고 있음. 함부르크항 등 독일에서도 항만의 근로자를 보호하는 것이 해운물류 서비스의 안정성을 확보하는 것으로 인식되어 적극적으로 대응하고 있음. 즉 글로벌 경제에서 대동맥 역할을 하는 해운물류가 중단될 경우, 의약품과 방역물자는 물론이고, 국민들의 생활에 필수적인 식료품 등의 조달에도 치명적 문제가 발생할 수 있다는 사실을 정책 책임자들이 인식하고 있음. 이러한 인식에 기반하여 항만에서의 적극적인 방역대책과 해운물류 서비스의 안정성 확보를 최우선 과제로 받아들이고 있음

이 같은 적극적인 노력에도 불구하고, 전국에 걸쳐 이동제한이 시행되고 있는 이탈리아에서는 해외 항만에서의 이탈리아 선박 입출항 금지, 선원교대의 어려움, 이탈리아 선원의 증명서 만료, 건강검진의 어려움 등이 해소될 수 있도록 이탈리아 정부가 적극적인 조치를 취할 필요가 있음을 강하게 주장하고 있음. 한편, 영국 해운협회(UK Chamber of Shipping)는 노르웨이, 덴마크 등이 직원(선원 등) 고용유지를 위해 자금지원을 하는 것을 언급하며 영국 정부도 유사한 지원책을 마련할 것을 주문하고 있음. 이같은 이탈리아, 영국 등의 정책지원 요구는 앞서 언급한 바와 같이, 해운물류 서비스가 곤경에 빠지면 국가 경제의 기간 물류가 마비될 수 있다는 우려를 반영한 것임

I 화주의 어려움

Lloyd's List는 코로나19 사태로 화주가 삼중고(三重苦)를 겪고 있다고 보도함. 즉 코로나19 사태로 물동량 감소하자 선사들이 임시결항 등의 공급 감축으로 대응하면서 물리적인 공급과잉에도 불구하고 화주들이 슬롯을 배정받지 못해 어려움을 겪고 있고, 또한 물류체계가 혼란에 빠지면서 글로벌 공급사슬에 차질이 발생해 적시 운송이 어려운 것임. 나아가 이러한 물류흐름의 예측 불가능성으로 합리적인 계획을 수립할 수 없다는 것임. 더욱이 중국, 한국의 어려움을 관찰했음에도 불구하고, 글로벌 사회가 코로나19에 대해 충분히 대비하지 못하고 사태가 글로벌 펜데믹으로 발전하자 이 사태가 언제까지 지속될지도 모르는 어려움에 빠져들고 있음

I 항공화물 수요의 증가

코로나19 사태의 확산으로 항공화물기 수요가 증가하기 시작함. 먼저 해상운송에 어려움이 나타나자, 고가의 운임에도 불구하고 신속한 운송이 필요한 화주가 항공화물기 수요로 넘어가고 있음. 또한 항공여객기 운항이 급격히 감소하면서, 여객기의 객실 아래 화물칸(belly-hold) 공급이 없어지면서, 항공화물기 수요가 증가하고 있음. 특히 항공화물기 운송이 주목받는 이유는 코로나19 확산에 대응한 의약품의 경우 항공운송을 이용할 수 있어야 하기 때문임

I 시사점

위와 같은 코로나19 사태의 전개 양상은 역설적이지만 해운물류의 중요성을 부각시키고 있음. 즉 글로벌 사회가 급격한 소비 및 생산 위축에 대해 재정/통화 정책을 통해 대응하지만, 물리적으로 해운물류 서비스가 중단될 경우 경제 활동의 흐름이 막힐 수 있다는 것을 심각하게 인식하고 이에 적극적으로 대응하고 있다는 것임. 다음으로 코로나19 사태가 물류서비스 기업인 선사와 물류업체만의 고통이 아니라, 수출입 화주에게도 어려움을 주고 있다는 것임. 위기상황에서는 특히 거래 기업과의 파트너십이 중요하다는 점을 인식하고, 협력하여 난관을 해결하는 노력이 중요함

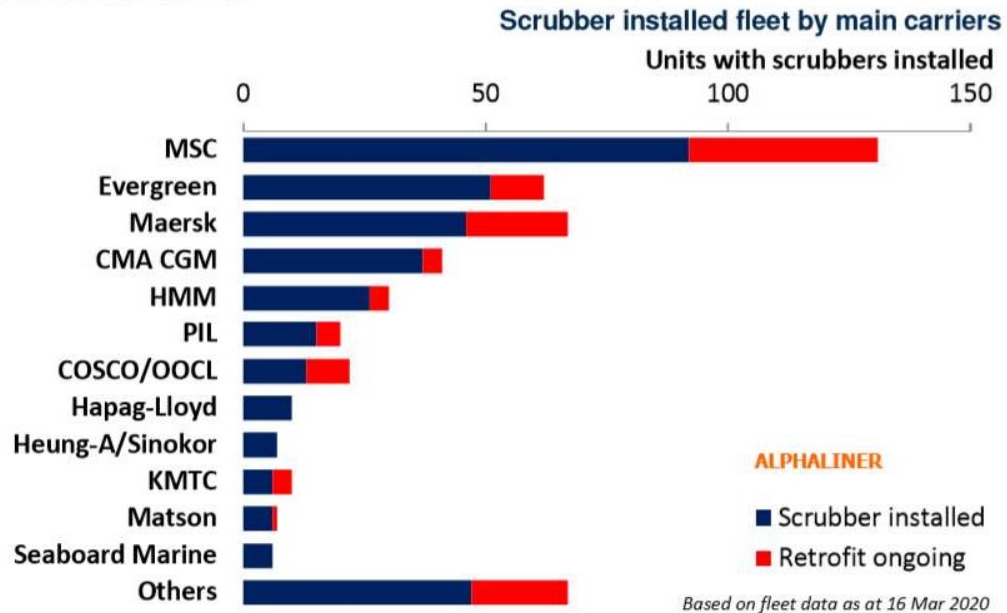
2. 주간 뉴스

I 코로나 바이러스 확산으로 해운 주요 전망치들이 하향 조정

- 코로나 바이러스 확산으로 세계 주요 금융기관들은 해운 부문에 대한 2020년 전망치를 하향 조정해 발표하고 있음
- 국제신용평가기관인 무디스(Moody's)는 향후 12~18개월 동안 해운선사들의 경영여건에 어려움이 발생할 수 있다고 우려를 표명했으며, 글로벌 해운 전망을 안정(stable)에서 부정(negative)으로 수정하였음
- 무디스는 중국의 석탄과 철광석 수요 감소로 건화물 해운선사들의 2020년 상반기EBITDA(금리·세금·감가상각 차감 전 이익)가 약 6~10% 감소할 것으로 전망함
- 무디스는 코로나 바이러스 사태가 악화될 경우 해운선사들이 2016년 한진해운 사태 당시와 비슷한 25~30%의 수익 감소를 겪을 가능성이 있는 것으로 분석했음
- 볼틱국제해사협의회(Baltic International Maritime Conference·BIMCO)는 2월 발간한 보고서에서 이번 발병이 엄청난 경제적, 재정적 불확실성을 야기했으며, 이는 최소 2003년 사스 전염병 확산에 비견되는 것이라고 지적했음
- 최근 석유시장에서 생산 증대를 준비하는 사우디아라비아 등 산유국 움직임은 유조선 시장에 긍정적인 영향을 줄 것으로 보이지만 코로나 바이러스로 유조선 시장이 이익을 얻고 있는 반면 다른 선종 부문에는 부정적인 영향이 발생하고 있음
- BIMCO는 유조선 시장도 수요 감소에 대비해야 한다고 당부했으며, 코로나 바이러스가 단기적으로는 수요에 긍정적인 영향을 미치고 있지만 코로나 바이러스가 장기화 될 경우 세계 석유 수요는 급감할 수 있다고 우려를 표명했음
- BIMCO는 건화물선 시장에 대해 장기적으로 볼 때는 점진적 시황 회복이 예상되지만, 극적인 수요 증가가 없는 상태라면 운임은 당분간 하락할 가능성이 있다고 예상함
- BIMCO는 컨테이너선 시장에 대해 유럽과 북아메리카가 봉쇄된 상태에서 신규 수출 주문이 있을지는 오직 시간이 경과한 이후에 확인 할 수 있을 것이라고 언급했음
- 클락슨은 3월 17일 발표한 보고서에서 2020년 해상무역 톤마일 성장률 전망을 기존 2.1%에서 0.9%로 낮췄는데, 2019년 해상무역 톤마일 성장률은 3.0%임
- 클락슨은 코로나 바이러스가 장기화 되어 세계 경제 불황이 3분기까지 이어진다면 해상무역 톤마일 성장률이 마이너스 0.2%의 성장률을 기록할 가능성이 있다고 우려함
- 클락슨은 컨테이너선 시장의 경우 평상시 광범위한 세계 경제에 노출되어 있다 보니 코로나 바이러스로 인한 소비자 활동 둔화가 컨테이너 무역에 부정적인 영향을 미칠 가능성이 높다고 우려를 표명했음
- 클락슨은 컨테이너 무역 성장률 전망치를 2월 발표 당시의 2.5%에서 3월 17일 1.4%로 하향 조정했음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131574/Shipping-forecasts-fall-as-coronavirus-effects-hit> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스



저유황유 가격하락에도 스크러버 장착 지속

- 저유황유 가격이 300달러 이하로 하락하여 스크러버 장착에 대한 이점이 크게 낮아졌지만 여전히 동 설비를 장착중인 컨테이너 선대는 117척(112만TEU)으로 조사됨
- 이 중 최소 17척은 코로나사태로 인해 3개월 이상 인도가 지연된 것으로 조사되었으며 특히 MSC의 선박의 피해가 큰 것으로 나타남
- 최근 MSC의 선박인 'MSC JOANNA'가 UAE로부터 저유황유 사용규정을 위반하여 1년간 동 국가 해역 운항이 금지됨. 동 선박은 스크러버 장착이 예정된 선박이었으나 코로나19로 인해 입고가 지연된 것으로 알려짐

Alphaliner Weekly 11호

머스크, 2020년 경영 목표 수정

- 세계 최대 선사인 머스크는 2020년 경영 목표인 세전·이자지급전이익(EBITDA) 55억 달러 달성을 중단하기로 결정함
- 동사의 올해 1분기 매출이 코로나19로 인해 약 14억 달러 감소할 것으로 예상되며 화물 수요에 대한 리스크도 커지고 있어 올 초 계획된 목표를 달성하기 어렵다고 판단함
- 대신에 자본적 지출에 대한 비용을 줄여 순이익을 최대화 하려는 노력을 실시할 계획임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131598/Maersk-suspends-guidance-on-coronavirus-fears>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 2M, 현대상선에 컨테이너 9척 반환

- 2M은 2017년 3월 현대상선으로부터 용선한 컨테이너 9척(약 10만TEU)을 오는 2020년 3월 말에 반환함
- 이번에 현대상선에 반환된 9척의 선박은 디 얼라이언스 서비스에 재배치됨. 13,000TEU×3척은 아시아-북미 동부 서비스(EC2), 10,000TEU×6척은 아시아-북미 서부(PN3)에 배치될 계획임
- 이외에 24,000TEU급 12척은 오는 4월부터 순차적으로 인도되어 아시아-유럽항로에 투입될 예정임

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/maersk-and-msc-redeliver-nine-neopanamax-vessels-to-hmm/2-1-776374>(로그인 필요)

■ 상해항 2월 컨테이너 취급량 전년 동월 대비 20% 감소한 230만 TEU. 연간 취급량 4천만 톤 하회 전망

- 중국 상해국제항무집단(Shanghai International Port Group·SIPG)이 3월 17일 발표한 2월 상해항의 컨테이너 취급량은 전년 동월 대비 19.5% 감소한 229만 8,000TEU를 기록했으며, 상해항 단월 실적은 전년 동월 대비 마이너스를 기록한 것은 3개월 연속임
- 상해항 등 중국 주요 항만의 취급량이 감소한 주요 원인 중 하나는 신종 코로나 바이러스 확산으로 1월말까지였던 중국 설 연휴가 2월 중순까지 연장된 것임
- 상해항의 단월 실적이 전년 동월 대비 2자리수 감소한 것은 2009년 8월 이래 처음임
- 비컨테이너 화물을 포함한 상해항의 2월 총화물 취급량은 전년 동월 대비 24% 줄어든 2,631만 9,000톤을 기록했는데, 이는 전월(2020년 1월) 대비 40% 이상 감소한 것임
- 또한 단월 총화물 취급량이 3,000만 톤을 하회하는 것은 2011년 2월 이래 처음임
- 컨테이너 취급량, 총화물 취급량이 이 정도 규모로 큰 폭 감소한 것은 리먼 쇼크 이후 처음 발생한 것임
- 이에 따라 1~2월 누계 상해 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 11% 감소한 590만 4,000 TEU, 총화물 물동량은 전년 동기 대비 18% 감소한 6,806만 9,000톤을 기록했음
- 1월 대비 2월 컨테이너 취급량이 늘어난 상황으로 상해항의 연간 컨테이너 취급량은 4천만 TEU 미만을 기록할 것이 유력해 보임
- 이처럼 상해항은 2월까지의 취급량 실적을 밝히고 있는데 반면 중국 교통운수부가 매월 발표하는 전국 주요 항만 취급실적은 아직 2019년 12월 말까지 밖에 공개하지 않고 있음
- 코로나 바이러스로 인해 통계 공표에 지연이 생기고 있는 것으로 추정됨

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/117015> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

Ⅰ 주간 차트 분석 시 컨테이너 운임 정상 복귀, 유조선 운임은 급등

- Lloyd's List Intelligence의 분석에 따르면 컨테이너선에 한정할 경우 해상운임 등 주요 지표들이 예년의 계절적 수준으로 회귀하고 있음
- 상해 양산항 등 중국 주요 거점 항만으로의 컨테이너 기항횟수는 지난해 이맘때와 같은 수준까지 회복됐는데, 컨테이너선의 중국 기항 횟수는 코로나 바이러스 발생과 중국의 설 연휴 연장 등으로 급락세를 보인 바 있음
- 중국 항만으로의 컨테이너선 기항 횟수는 2020년 10주차(3월 2일~9일) 들어 2019년 10주차 때와 거의 동일한 수준을 기록했음
- 첫 10주간 중국 항만으로의 컨테이너선 기항횟수는 2019년 394건, 올해는 393건을 기록하고 있음
- CMA CMG의 Rodolphe Saadé CEO는 중국 공장 생산이 다시 증가함에 따라 중국경제는 회복되기 시작하고 있으며, 수출은 빠른 속도로 정상으로 돌아가고 있다고 언급했음
- 한편 3월초 원유 세계 양대 수출국인 사우디아라비아와 러시아가 시장 점유율을 놓고 경쟁하는 원유 가격 전쟁이 발발한 바 있음
- 유조선 운임 폭등은 3월 9일 월요일 사우디의 국영 운송선사인 Bahri가 전주 대비 10배나 높은 운임을 지불하면서 10척의 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC)을 성악하는 것으로부터 촉발되었음
- 또한 3월 11일 수요일 석유 무역업체들과 아시아 정유업체들이 25척의 유조선을 역시 최소 10배 이상 높은 운임으로 성악하면서 유조선 운임의 역사적 급증을 촉발시켰음
- Tanker International에 따르면 Maran Tankers Management가 운항하는 Maran Antares VLCC는 태국 석유업체 PTT에 의해 용선되었으며, 일일 수익(earnings)은 299,982달러에 달하는 것으로 기록되었음
- Maran Tankers Management의 다른 VLCC인 Georgios는 일일 20만 5천 달러의 수익을 얻은 것으로 나타났음
- 3월 12일 목요일까지 주요 유조선 항로의 일일 스팟운임은 특정 항로의 경우 전주 대비 25% 이상 증가했으며, 운임 폭등으로 그리스 선주 등이 가장 큰 이익을 얻었음
- 증산으로 원유를 시장에 쏟아 부으려는 사우디아라비아, 러시아 등의 움직임은 셰일가스 설비투자로 인해 부채비율 증대라는 어려움을 겪고 있는 미국 셰일 석유산업에 타격을 줄 수 있음
- 미국 에너지정보국(US Energy Information Administration)은 2019년 미국의 석유 수출이 전년에 비해 45% 이상 증가한 일일 평균 290만 배럴을 기록했다고 밝혔는데, 미국산 석유 수출의 급증에 대응하기 위해 사우디아라비아, 러시아 등이 감산 중단을 결정한 것으로 평가되고 있음
- 미국발 석유 수출 감소와 이를 대체하는 중동발 수출의 증가는 톤마일을 변동시켜 유조선 시황 등락에 영향을 줄 수 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131506/The-week-in-charts-Chinas-containership-calls-back-to-normal-and-tanker-rates-soar> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 케이프사이즈 운임 여전히 참체

- 코로나 바이러스 확산이 계속되는 가운데 최근 케이프사이즈의 운임은 거의 오르지 않았음
- 볼틱거래소(Baltic Exchange)의 가중평균 운임(weighted timecharter average)은 3월 9일 월요일 2,542달러에서 3월 13일 금요일 2,797달러로 마감했음
- 호주-칭다오 항로의 3월 13일 톤 당 요금은 4.46달러로 주초 대비 0.47달러 하락했고, 브라질-중국 항로의 톤 당 요금은 주초 11.84달러에서 10.54달러로 하락했음
- 케이프사이즈지수는 -312에서 -311로 한 주 동안 큰 폭의 회복 없이 마이너스 지수에 머물렀음
- 런던 시장보고서에 따르면 17만 1,320dwt급 Gloriuship(2004년 준공)이 3월 29일부터 31일까지 호주 Dampier발 칭다오항 항로에서 톤 당 4.45달러에 글로벌 철광석 생산업체인 Rio Tinto사의 철광석 화물 17만 톤을 운송하기로 성약되었음
- 볼틱건화물지수(Baltic Dry Index)는 일주일 동안 617포인트에서 631포인트로 꾸준히 상승했는데, 이는 주로 핸드사이즈 부문이 상승했기 때문임
- 런던 시장보고서는 "이번 주에도 핸드사이즈 부문이 상승세를 이어가면서 볼틱핸드사이즈지수(Baltic Handysize Index·BHSI)는 연초 이후 가장 큰 상승폭을 기록했다"고 발표했음
- 건화물 시장에서 중소형 운임의 회복이 발생하고 있는 가운데 대형 건화물선 운임의 상황 회복 여부가 주목 받고 있음

<https://www.tradewindnews.com/bulkers/capesize-rates-remain-low-at-the-end-of-tumultuous-week/2-1-773811?fbclid=IwAR1ltUeBr4RypwqMXDn5fhOOpxw7HBqXzR8ErfAa9xIHb74LUJ2o8IZgU> (로그인 필요)

I 코로나 바이러스에도 곡물 트레이딩은 여전히 활발해 중소형 건화물선 시장을 지지

- 코로나 바이러스 확산에도 곡물 트레이딩이 중소형 건화물선의 운임을 지지하고 있음
- 다만 과거 역사적 사례에서 그랬듯이 바이러스가 진정 국면에 접어들지 못해 국가들이 자급자족할 수밖에 없다면 건화물 시장에 부정적인 결과가 초래될 우려가 있음
- 덴마크 곡물 컨설턴트는 코로나 바이러스 확산에도 불구하고 지금까지는 전 세계 곡물 거래가 큰 폭의 감소를 보이지 않으면서 중소형 건화물선의 시장을 지지하고 있다고 언급함
- "극히 일부 항만에서 중소형 건화물선 입항에 제한을 두고 있지만 지금까지 물동량의 유의미한 감소는 없었다" (덴마크 곡물 컨설턴트사 BullPositions)
- BullPositions는 "중국의 견고한 농업 무역을 바탕으로 코로나 바이러스 확산에도 곡물 등의 무역이 둔화되지 않기를 기대한다"고 언급했음
- "우리는 여전히 우리의 가축들을 먹여 살리거나 가축을 먹여야 하므로, 코로나 대유행에도 생활필수품인 농축산물의 지속적 거래가 이어질 것이다" (BullPositions)
- 실제 밀, 대두, 옥수수 무역 등이 회복력을 보이고 있으며, 일부 품목의 경우 수출이 과거 계절적 평균을 초과하기도 했음
- BullPositions에 따르면 전 세계 곡물 및 대두 수출은 1~2월 6,300만 톤에 달했으며, 이는 지난 5년 동안 관측된 1~2월 5개년 평균치 보다 600만 톤 많은 것임

2. 주간 뉴스

- 요컨대 BullPositions는 "코로나 바이러스로 인한 농업 수요 감소의 조짐은 보이지 않는다"고 설명함
- BullPositions는 "코로나 바이러스 확산 기간 중임에도 브라질산 대두에 대한 중국의 수요는 계절적 요인으로 인해 높은 실적을 기록하고 있으며, 우크라이나산 옥수수에 대한 중국의 수입도 최고 수준을 유지하고 있다"고 덧붙였다
- 다만 BullPositions는 코로나 바이러스가 진정 국면에 접어들지 못하고 장기적으로 이어져 농업 생산이 자금자족에 의존을 한다면 이는 해운 시장에 부정적 결과를 초래할 수 있을 것이라고 우려를 표명함
- 다행인 점은 파나마스, 수프라막스 등 중소형 벌크선들은 중국 등의 산업 활동 둔화로 타격을 받은 철광석·석탄을 주력으로 수송하는 케이프사이즈 선박보다 훨씬 더 높은 수익을 얻고 있다는 것임
- 볼티머러스의 주요 항로 평균 가중치 운임인 파나마스 평균운임은 3월 18일 기준 일일 7,975달러로 1월말 5,163달러 대비 54.4% 상승했으며, 수프라막스는 일일 8,304달러로 1월말 대비 44.1% 상승, 핸디사이즈는 7,464달러로 1월말 대비 24.8% 상승하는 등 중소형 건화물선 시장은 확연한 회복세를 보이고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131557/Vital-grains-trades-support-smaller-bulkers-amid-coronavirus-crunch> (로그인 필요)

I 용선자 관망으로 VLCC 상승세 둔화. 중동-극동 스팟운임 일일 27만 달러

- 3월 10일 이후 급상승세를 이어가던 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 시황이 둔화되었음
- 3월 17일 런던 마켓 리포트에서 중동-극동의 성약은 없었지만, 성약이 있었을 경우 월드 스케일(World Scale·WS)은 전일 대비 12포인트 하락한 208, 용선료 환산 시 전일 대비 1만 달러 하락한 일일 27만 달러에 성약되었을 것으로 평가됨 (런던 브로커 관계자)
- 동 브로커 관계자는 유조선 운임이 일주일 간 가파르게 올라 용선자들이 일단 관망에 들어간 것이라고 언급했음
- EU 유조선 시장 관계자들은 "향후 거래에서 선령 15년 미만의 유조선이 어느 정도 금액으로 성약될 지 주시된다. 금액에 따라 향후 급락이나, 급등 지속이나 유조선 시황의 방향이 결정되지 않겠느냐"고 전망하고 있음
- VLCC 시황은 3월 10일 사우디아라비아의 증산 발표 이후 급등해 중동-인도 항로에서 WS 400대 성약이 체결되는 등 역사적으로 최고 수준의 운임이 기록된 바 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/117058> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

VLCC 시황 중동-극동 WS 200 초과. 용선료 환산 시 25만 달러로 손익분기점 8배 초과

- 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 시황의 급등으로 스팟용선 시장에 투입되는 시황 연동 계약 유조선이 주목받고 있음
- 큰 폭의 시황 상승 혜택을 받는 시황 연동 계약 유조선은 해운선사의 경영 실적 상승 요인이 될 수 있음
- 세계 주요 유조선 선사들의 시황 연동 계약선 규모는 각사 수척 정도이지만 현재 중동-극동(중국) 항로의 월드 스케일(World Scale·WS)은 200대로 용선료 환산 시 일일 25만 달러이며, 이는 손익분기점의 8배 이상에 달해 시황 연동 계약 유조선을 보유한 선사들의 실적 개선 효과가 전망됨
- EU 선박 브로커는 척수는 적을지라도 시황 연동 계약 유조선을 보유한 선사들이 유조선 시황 상승의 혜택을 직접적으로 받아 수익이 큰 폭 개선될 수 있다고 예상함
- 또한 EU 선박 브로커는 지금과 같은 고시황 하에서는 중장기 계약(Time Charter)도 종래보다 고가로 체결 될 가능성이 있다고 전망하고 있는데, 현재 스팟운임 급등으로 유조선 화주들이 중장기 계약물 선박을 수배하려는 경향이 있음
- VLCC는 3월 10일 사우디아라비아의 증산 발표로 선박 수배가 활발해지면서 시황 급등으로 이어졌음
- 3월 13일자 거래를 기록한 3월 16일 런던 마켓리포트에 따르면 중국 석유화학 기업인 Sinochem은 4월 2일~4일 중동발 아시아착 항로에서 DHT LAKE(2004년 준공, 27만 톤)를 WS 210 또는 215로 수배했음
- 이는 용선료 환산 시 약 25만 달러에 달해 손익분기점의 8배 이상에 달하는 것임
- 인도 석유 생산 기업 Reliance는 중동-인도 항로에서 WS 400, 용선료 환산 시 일일 40만 달러의 경이적인 고가 성약을 체결하는 등 산유국들의 증산으로 향후 지속적인 시황 상승이 예상됨
- EU 유조선 시장 관계자는 "중동-인도는 톤마일이 짧아 편도 약 3일 소요로 선주는 대선을 기피하는 경향이 있다. 이러한 현상 때문에 중동-인도 항로에 프리미엄(할증)이 붙는 경우가 종종 있다"고 언급했음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116973> (로그인 필요)

제품선 LR2형 스팟운임 급등해 4만 달러 초과. 아시아-유럽용 장거리 화물 증가

- 재화중량톤(Dead Weight Tonnage) 10만 중량톤급 이상 선형의 LR(Long Range)2형 제품선(product tanker) 시황이 상승하고 있음
- 3월 13일 시점 중동-극동 항로에서 LR2형 스팟운임은 전주 대비 50% 급등한 일일 기준 4만 달러 이상을 기록했음
- 신종 코로나 바이러스 감염 확대로 1~2월 아시아 석유제품 수요는 급감했지만, 3월 들어 아시아-유럽을 비롯한 동서 수역을 아우르는 장거리 트레이드가 활발해지면서 제품선 시황이 상승하고 있음
- 클락슨 통계에 따르면 3월 13일 중동-극동항로의 LR2형 스팟운임은 스크러버 비탑재선이 일일 4만 1,929달러, 탑재선은 4만 5,560달러를 각각 기록하면서 LR2형 손익분기점인 2만 달러를 크게 웃돌고 있음

2. 주간 뉴스

- MR(Medium Range)형 운임도 견조하게 추이하고 있는데, 3월 13일 기준 대서양 라운드용(유럽-미국 동안-미국 걸프-유럽) MR형 스팟운임은 일일 3만 3,000 달러로 손익분기점의 2배 이상에 달함
- 태평양에서도 한국-싱가포르 항로 MR형 스팟운임은 일일 3만 9,000달러대의 고운임을 보이고 있음

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

■ 증산으로 저유황유 가격 첫 300달러 붕괴. 저유황-고유황유 간 가격 차이 톤 당 97달러로 축소

- 선박용 연료유 가격이 급락하고 있음
- SOx 규제에 대응하는 저유황 중유(Very Low-Sulphur Fuel Oil·VLSFO) 가격은 3월 16일 싱가포르항이 전일 대비 30달러 하락한 톤 당 295~298달러를 기록해 처음으로 300달러 아래로 하락했음
- 코로나 바이러스 확산으로 인한 글로벌 경제 불황의 염려나 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC)의 감산 협의 결렬에 수반하는 사우디아라비아의 증산으로 원유 시세가 급락하고 있는 것이 주된 요인임
- 클락슨에 따르면 3월 16일 싱가포르 시장의 고유황 C중유 가격은 전일 대비 27달러 하락한 톤 당 198~201달러, 저유황 마린가스오일(Marine Gas Oil·MGO)은 전일 대비 26달러 하락한 309~319달러를 각각 기록했음
- VLSFO와 고유황 C중유의 가격차는 97달러가 되며, 이는 피크였던 1월 초의 가격차 300달러 이상으로부터 큰 폭 축소된 것임
- 저유황-고유황유 간 가격 차이 축소는 스크러버 탑재 메리트를 감소시킬 수 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/117007> (로그인 필요)

■ 세계 해운, 선원 교대 연기를 검토. 머스크 라인 등 선원 교대 일시 정지 결정

- 신종 코로나 바이러스 감염 확산과 이에 따른 각국의 입국 제한 등으로 세계 주요 해운선사들이 선원 교체를 고민하고 있음
- 덴마크 머스크 라인(Maersk Line)이 선원 교체를 보류하기로 결정한데 이어 NYK, K-Line 등 일본 선사들도 앞으로 한 달간 원칙적으로 선원 교체를 하지 않기로 방침을 정했음
- 해운선사들은 선원들의 안전을 확보하면서도 물류 서비스 지속이라는 어려운 국면에 놓여 있음
- 머스크 라인 관계자는 "장기승선으로 선원의 체력이 고갈되므로 어느 타이밍에는 반드시 교대할 필요가 있다"고 언급하면서 코로나 바이러스 문제가 장기화 될 것을 염려했음
- 코로나 바이러스로 선원 교체가 곤란한 상황에서 호주해양안전국(Australian Maritime Safety Authority·AMSA) 등 포트 스테이트 컨트롤(Port State Control·PSC)과 국제운수노련(International Transport Workers Federation·ITF) 등의 기관도 국제규칙 상의 연속 승선 규정을 넘을지라도 일정 기간 선원의 승선 연장을 허용할 방침임

2. 주간 뉴스

- 머스크 라인은 3월 17일 동사가 운항하는 컨테이너선의 선원 교체를 4월 14일까지 일시 정지한다고 밝혔으며, K-Line도 4월 15일까지 국적과 관계없이 모든 선원의 교대를 보류한다는 입장을 밝혔고 NYK도 K-Line과 동일한 조치를 발표했음
- 외항선 선원들은 일반적으로 6~9개월간 승선 근무한 이후 적절한 항만에서 다음 선원으로 교대되는데 이후 기존 선원들은 하선한 국가에서 체류하다가 동국 항만에서 새로운 선박에 승선하거나 아니면 항공편 등을 이용해 본국으로 귀국하는 경우가 대부분임
- 현재 해운 각사가 선원 교체를 보류하는 것은 물류 서비스가 끊기지 않으며, 선원의 신종 코로나 바이러스 감염 리스크를 회피하는 것이 목적임
- 세계 최대 선원 공급국인 필리핀이 코로나 바이러스 대책으로 마닐라 등 수도권 출입을 봉쇄하고 호주가 입국자에게 14일간 자진 격리를 요구하는 등 이동 제한이 세계적으로 확산돼 선원 교체가 물리적으로 어려운 상황임
- 선박 관리 관계자는 "감염된 선원이 승선해 선내에 바이러스가 전염되면 운항 정지가 될 수 있다. 그렇게 되면 물류도 멈춘다"고 선원 교대에 수반되는 리스크를 언급했음
- 한편 현 시점에서 선원 교대의 일시정지를 고려하지 않고 있는 선사도 있는데, 선원비 부담 증가를 고려한 것으로 이동 제한 등을 피해 승선 계획을 준수한다는 계획임
- 전술한 바와 같이 선원 노조인 ITF는 3월 17일 해운업계에 선원 승선 가능 기간을 최대 1개월 연장할 수 있다는 방침을 통보했는데, 이는 코로나 바이러스로 선원 교체가 물리적으로 어렵게 된 배경을 토대로 결정한 조치임
- ITF는 선원의 합의를 얻은 경우 3월 17일부터 4월 16일까지의 1개월에 한하여 선주가 선원의 승선 기간을 연장하는 것을 승인할 계획으로, 연장 가능한 기간은 전술한 바와 같이 최대 1개월임
- ITF의 승인 연장으로 해상노동조약(Maritime Labour Convention 2006·MLC 2006)이나 해당 선사의 근로자 단체 협약(Collective Bargain Agreement·CBA)에서 정하는 연속 승선규정에 저촉되는 경우에도 선주 등은 이의를 제기 할 수 없음
- ITF는 국제선원 근로자 협동교섭단(Joint Negotiating Group·JNG) 등 관계자와 논의를 실시하고 MLC 2006의 연속 승선 규정에 대한 완화 조치를 결정하고 본 계획을 통지했음
- 세계 선주 관계자들은 ITF의 이번 조치를 환영하는 한편 "MLC 2006에서 정하는 연속 승선 상한인 약 12개월에 3개월을 더한 약 15개월까지의 연속 승선을 인정해 주었으면 한다"는 의견을 제시하기도 했음
- 코로나 문제의 장기화를 배경으로 파나마 등 선박 주요 기국의 주관청들도 규제완화 방침을 표명하고 있으며, 연속 승선 기간 확장 움직임은 다른 PSC 조직이나 주요 기국으로 파급될 가능성이 있음

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/maersk-cancels-crew-changes-as-color-line-repatriates-2-000-seafarers/2-1-775547?fbclid=IwAR2JcjlglW4ilWT4bnWZY3dCMEFC1mFeXegDvWp6BPZaw3QOgS6FlvNm9Kw> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 중국 정부의 선원 교대 관련 예외 조치 시행에도 선주들은 선원 교체에 신중

- 신종 코로나 바이러스가 전 세계에 확산되고 있는 가운데 일부 선주들은 선원 교체에 대해 조심스러운 시각을 가지고 있는 것으로 보임
- 코로나 바이러스가 확산되기 이전 선박에 승선한 선원의 경우 육상과의 접촉이 없어 오히려 안전한 반면 감염된 선원의 승선으로 운항이 정지될 우려가 있기 때문임
- 선원 감염으로 운항이 정지되면 용선계약상 선주 책임이 될 수 있는데 코로나 문제가 본격화되기 시작한 2월 이후 선원 감염을 이유로 운항 정지된 화물선은 아직까지 싱가포르 기항 선박 등 소수에 그치고 있음
- 선주는 감염 확산을 우려해 선원 교체에 신중을 기하고 있는 상황임
- 노사의 합의로 승선기간을 늘릴 수 있다고 해도 항행안전 확보의 관점에서 한계가 있을 수 있는데 선원 피로도를 감안하면 일정 기간 이후의 교체는 필수이기 때문임
- 연속 승선 상한에 대해 EU 해운 관계자들은 "해상노동조약(Maritime Labour Convention 2006·MLC 2006)에 규정된 연속 승선 규정인 약 12개월에 최대 추가 3개월 정도가 적절하다"고 언급하고 있음
- 반면 선주는 코로나 바이러스라는 비상사태 하에서 기존에 승선하고 있는 선원이 오히려 안전할 수 있다는 판단을 내리고 선내 감염을 막기 위해 교대는 가능하면 하고 싶지 않다는 입장을 갖고 있음
- 현재 선원 교대는 승선 20일 전에 통보되고 있는데 선주는 20일 이후 승선 예정인 선원에게 승선 직전 14일간 외출을 자제할 것을 요청하고 있음
- 코로나 바이러스로 인해 물리적으로 선원 교체가 어려워지는 가운데 각국의 기항국 검사(Port State Control·PSC)는 국제조약에서 정한 연속 승선 규정을 완화하기 시작했으며, 이와 같은 PSC 측의 움직임은 선주의 선원 교대 연기를 뒷받침하고 있음
- 중국 해상안전국(Maritime Safety Administration·MSA)은 3월 6일 해상노동조약(Maritime Labour Convention 2006·MLC 2006)에 규정된 연속 승선 규정을 완화하겠다고 밝혔음
- 또한 3월 들어 PSC에 엄격한 호주해양안전국(Australian Maritime Safety Authority·AMSA)도 호주 입항 시 연속 승선 규정을 완화하겠다는 방침을 발표했으며, 선주 관계자는 비슷한 움직임이 조만간 전 세계 PSC로 파급 될 것을 기대하고 있음
- 한편 MSA나 AMSA가 제시한 연속 승선 규정 완화 조치에는 구체적인 연장 기간이 명시되어 있지 않은데, 노사의 합의를 전제로 할 경우 승선 가능 기간은 '플러스 3개월' 정도가 타당하다는 견해가 있음
- MLC 2006은 연속 승선 가능한 기간에 대해 12개월이라고 규정하고 있는데, 1개월의 휴가를 어떻게 간주할지 여지가 있어 연속 승선 가능 기간은 11-13개월의 범위가 있으며 따라서 플러스 3개월의 경우 14-16개월의 연속 승선이 가능하게 됨
- 현재 주요 중국 항만의 경우 중국 정부의 승선 규정 완화에도 선주들의 교대 지연으로 선원 교대가 미루어지고 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131513/Crew-changes-remain-blocked-in-China-despite-Beijings-easing-policy> (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

┃ 운임 역전현상, 수프라막스 운임이 케이프선 운임을 상회

주간평균 BDI의 하락폭은 0.6%에 그침. 이는 파나막스 운임이 전주대비 17.5% 급락했으나, 케이프(30%), 수프라막스(2.6%), 핸디(12.6%) 운임이 전주대비 소폭 상승하면서 운임의 하락세를 상쇄시킨 것으로 보임. 금주 주간 평균 운임은 대형선인 케이프가 가장 낮은 운임을 기록함(수프라 > 파나막스 > 케이프, 핸디선 제외)

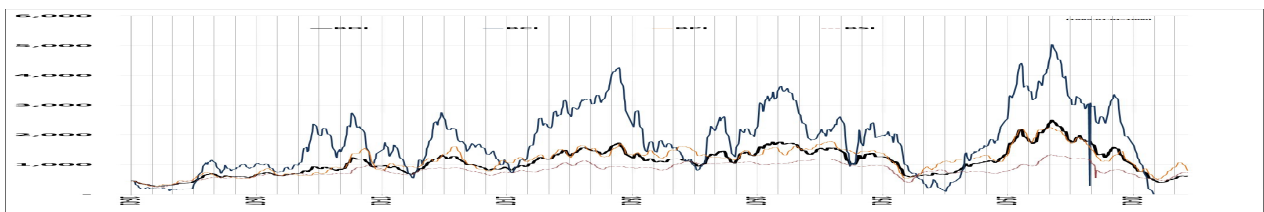
케이프 운임이 전주대비 상승하는 양상을 보이기는 했으나, 여전히 주간평균 1일 3,000달러 중반 대를 기록하며, 약세장을 보임. 케이프 운임 상승의 원인은 지난 3월 18일에 발레사가 코로나19 확산 방지를 위해 말레이시아 철광석 터미널 TRMT(Teluk Rubiah Maritim Terminal)의 운영을 중단(3월 21일부터 3월 31일까지)할 것이라고 발표하면서 향후 시장 내 물량 부족에 대한 불안 심리가 확대되면서 운송수요가 증가했기 때문임. 발레사는 TRMT(2019년 2,760만 톤의 철광석 물량을 처리)의 운영 중단 기간 동안 약 80만 톤의 철광석 물량의 처리에 차질을 빚을 것이라 설명함. 참고로 발레사가 TRMT운영 중단을 발표한 당일 케이프선 스팟운임은 전일대비 25% 상승함. 하지만 금요일(3월 20일)에 TRMT 운영을 계속할 것으로 발표함

파나막스 운임은 시장 내 곡물물량이 계속해서 풀리고 있으나, 선복량 증가로 하락함. 여기에 최대 곡물 수출국 중 하나인 아르헨티나가 일부 항만의 운영을 중단하면서 운임이 상당한 타격을 입은 것으로 분석됨. 아르헨티나는 자국 내 코로나19 확산 방지를 위해 주요 곡물허브 항만인 로사리오의 Timbues 터미널 운영을 3월 19일부로 중단했으며, 오는 4월 2일까지 운영을 중단할 예정이라고 발표함. 세계 곡물 교역에 대해 덴마크 곡물 컨설턴트사인 BullPositions는 1월과 2월 2달 동안 전 세계 곡물 수출량은 6,300만 톤에 이르며 이는 5년 평균 곡물 수출량보다 600만 톤 증가한 수준이라고 밝힘. 세계 곡물 수출량 증가 원인은 중국이 브라질산 대두와 우크라이나산 옥수수를 대량 수입했기 때문이라고 설명함. 단기적으로 5월까지 대서양 수역을 중심으로 곡물 수출활동이 활발히 나타날 것이며, 곡물을 주로 수송하는 파나막스를 비롯한 중소형선박의 운임에 긍정적 영향을 미칠 것이라고 분석함. 다만, 코로나19 사태가 장기화된다면, 해외 수입에 의존하던 국가들이 곡물 수요를 내수로 돌리면서 운임에 타격을 입힐 수 있다는 우려를 나타냄. 외신에 따르면, 인도네시아 정부가 2020년 5월 1일부로 시행하기로 한 웨이버제도(Waiver)를 철회함. 웨이버 제도는 2018년에 인도네시아 정부가 발표 한 법령으로 주요 수출항목인 석탄을 국적선을 활용해 수출해야한다는 자국선 보호주의의 한 형태임. 앞서 2차례 정도 연기 된 바 있는 동 법령은 코로나19로 인해 인도네시아 정부가 다시 한 번 연기 했으며, 시행 일정은 밝히지 않음(웨이버제도를 철회했다는 소식도 들리고 있음). 다만, 이번 연기로 인해 중소형선박의 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 보임. 참고로 인도네시아는 2019년 한 해 동안 약 4억 5,700만 톤의 연료탄을 수출함. 케이프 및 파나막스의 FFA 2분기물 가격 추이를 살펴보면, 전주대비 큰 폭으로 하락한 것으로 나타남. 이는 코로나19 사태가 예상보다 장기화할 것으로 예상되면서 시장의 심리가 위축되었기 때문임

┃ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주 케이프 운임은 상승, 파나막스와 수프라막스 운임은 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

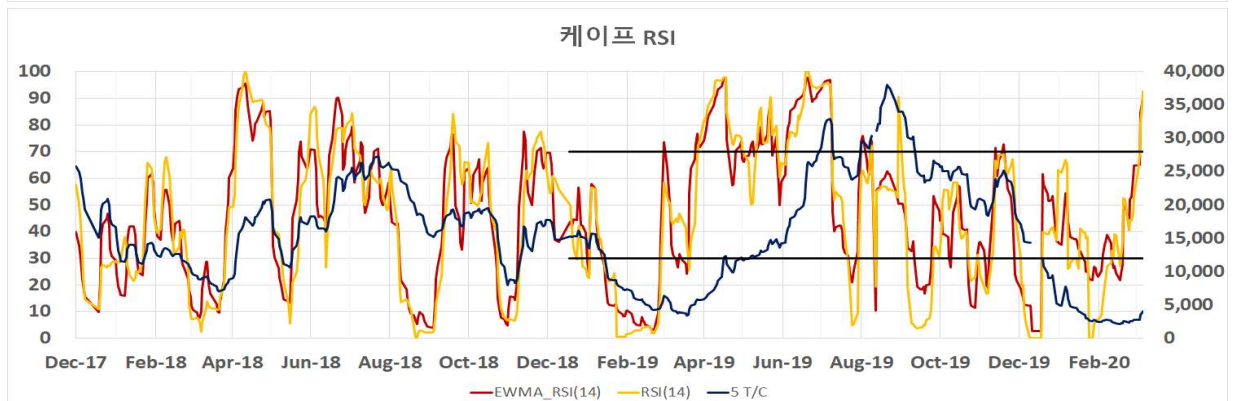
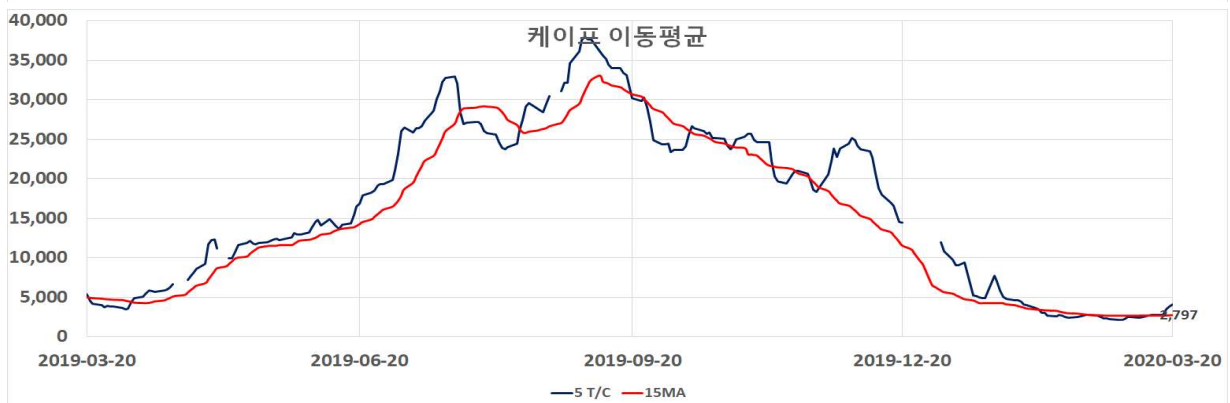
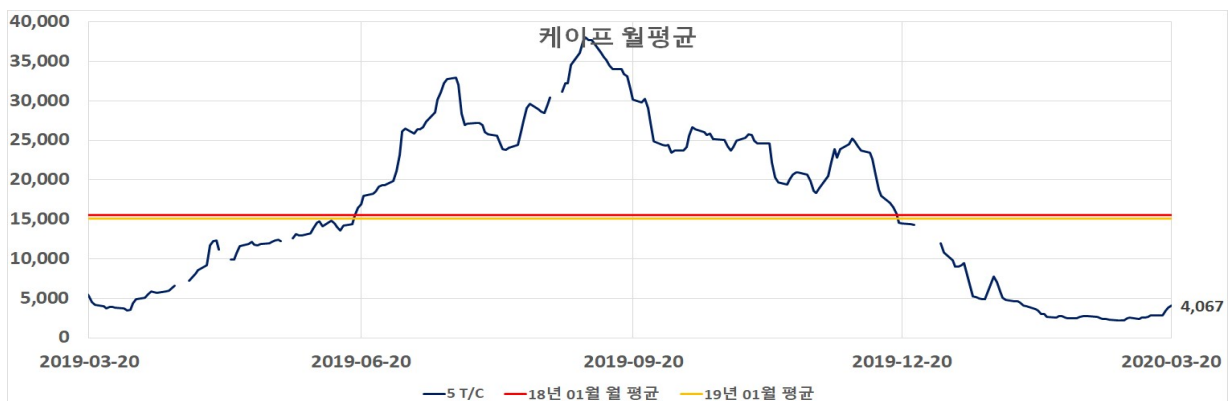


		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(03.20)							
운임지수 ¹⁾	BDI	624	(-4)	411	976	593	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	3,402	(803)	2,172	11,976	4,605	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾	파나막스(4TC)	6,661	(-1,416)	3,345	8,274	5,797	4,435	18,116	11,116
	(달러/일)								
	수프라막스(6TC)	7,962	(231)	4,859	8,011	6,171	4,544	14,940	9,667
	헨디(6TC)	5,467	(694)	3,255	6,410	4,443	4,198	10,067	7,188
	케이프	12,250	(-500)	12,250	15,750	14,198	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾	파나막스	11,125	(-500)	11,050	12,675	11,631	11,500	16,125	13,267
	(달러/일)								
	수프라막스	9,725	(-463)	9,563	10,188	9,753	9,500	12,500	10,857
	헨디	9,000	(-625)	9,000	9,625	9,308	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(03.20)							
		2020년 5월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾	케이프(5TC)	6,200	(1,059)	6,084	(-1,901)	6,211	(-6,089)	5,550	(-7,591)
	파나막스(4TC)	8,067	(86)	6,778	(-1,758)	6,448	(-2,865)	6,182	(-2,927)
	(달러/일)								
	수프라막스(6TC)	11,841	(3,970)	8,850	(760)	8,400	(-561)	6,813	(-1,890)
	헨디(6TC)	12,759	(6,871)	8,756	(2,331)	8,396	(1,471)	6,763	(-100)

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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

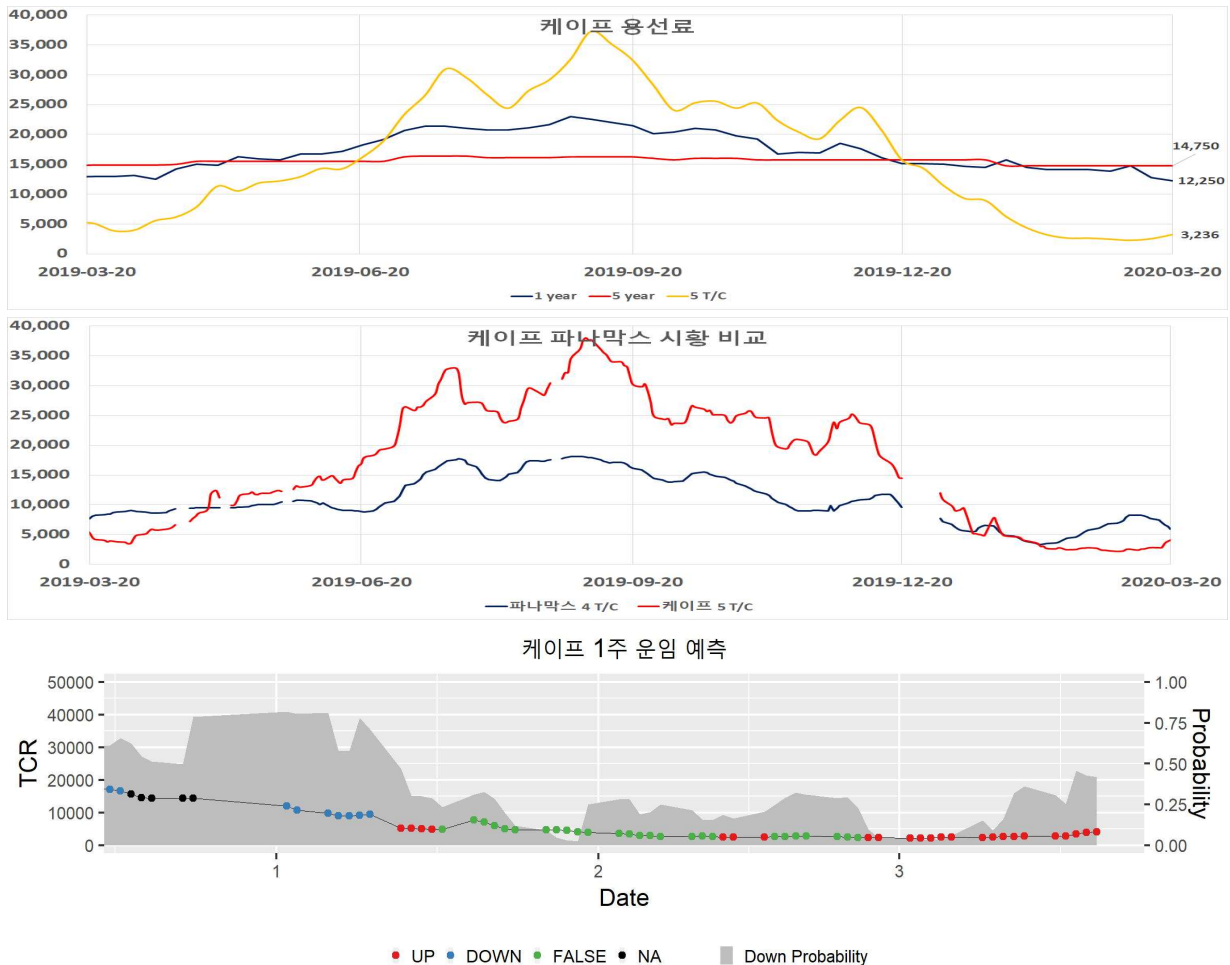
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 보합세를 유지함
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파한 후, 그 상승세를 이어감
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 강보합세를 보일 것으로 예상됨



- * 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) 장기용선료는 보험세를 유지 중이며, 단기용선료는 하락함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 파나마кс 운임이 하락하면서 두 선형간 운임 차가 줄어들
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

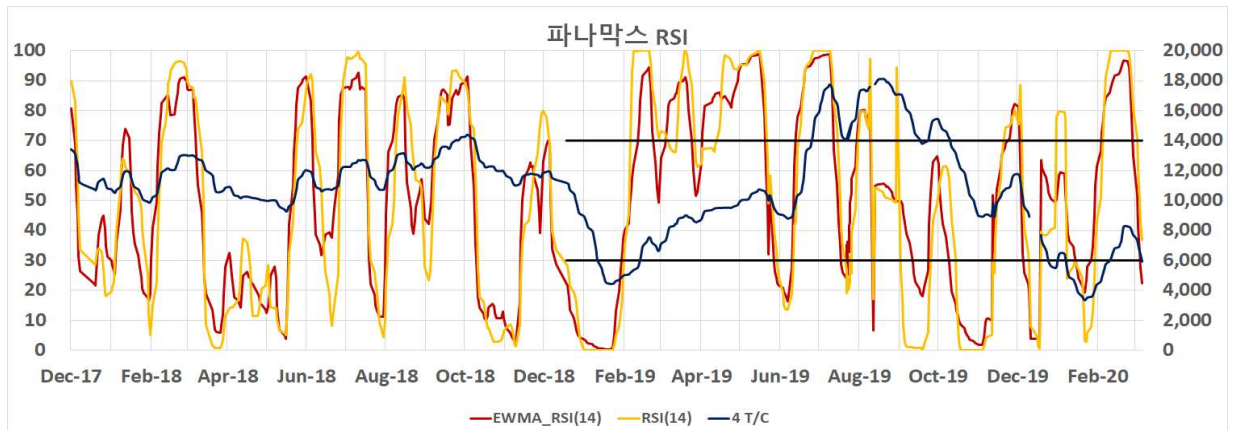
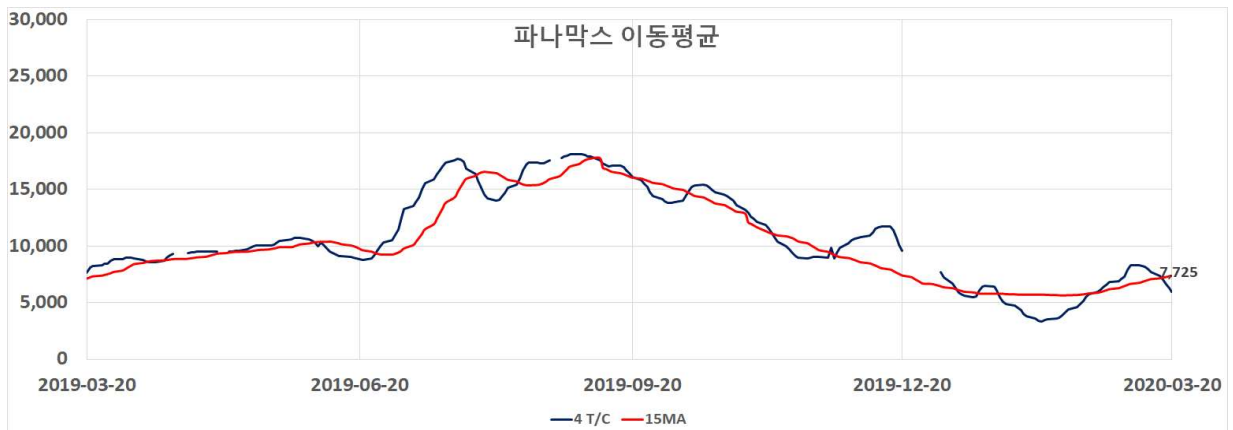
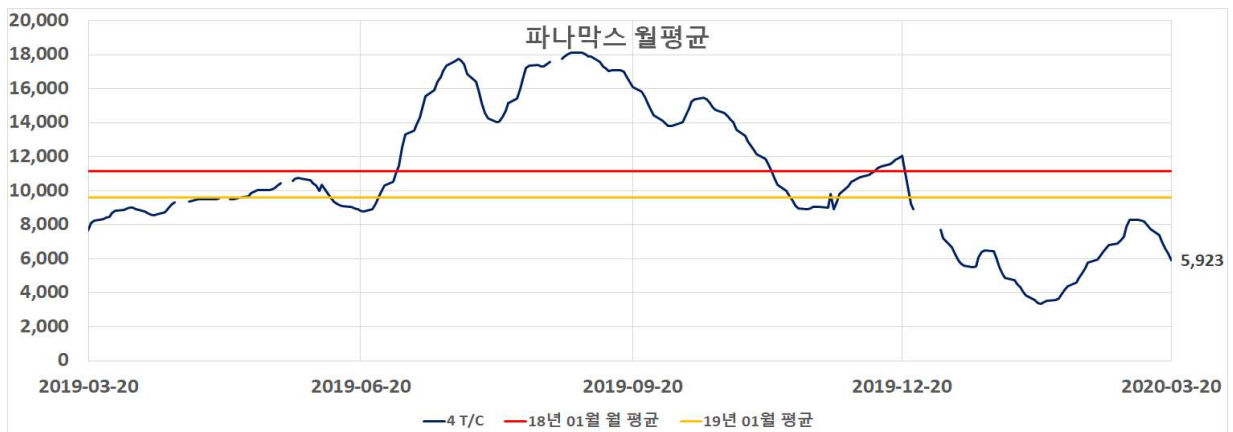


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
케이프	건화물선 시장(현물)			
	03.16	03.23	69.14	30.86
	03.17	03.24	74.68	25.32
	03.18	03.25	54.22	45.78
	03.19	03.26	57.36	42.64
	03.20	03.27	58.26	41.74
	3월 3주	3월 4주	62.73	37.27

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

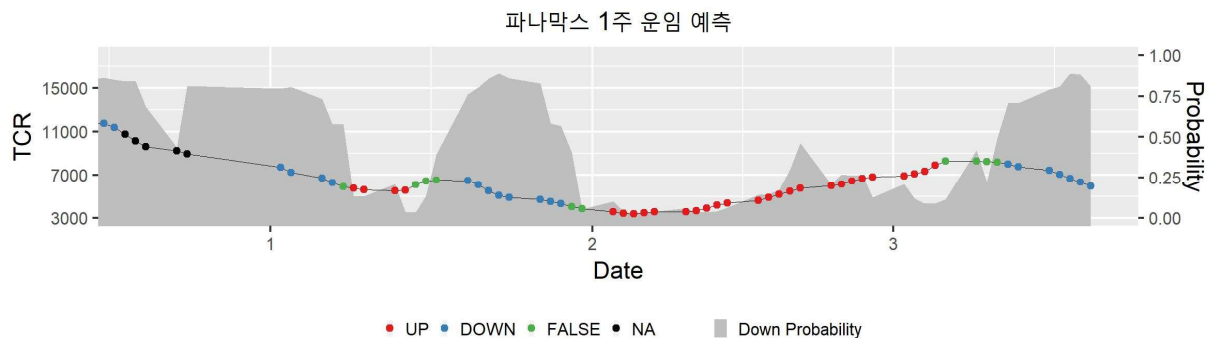
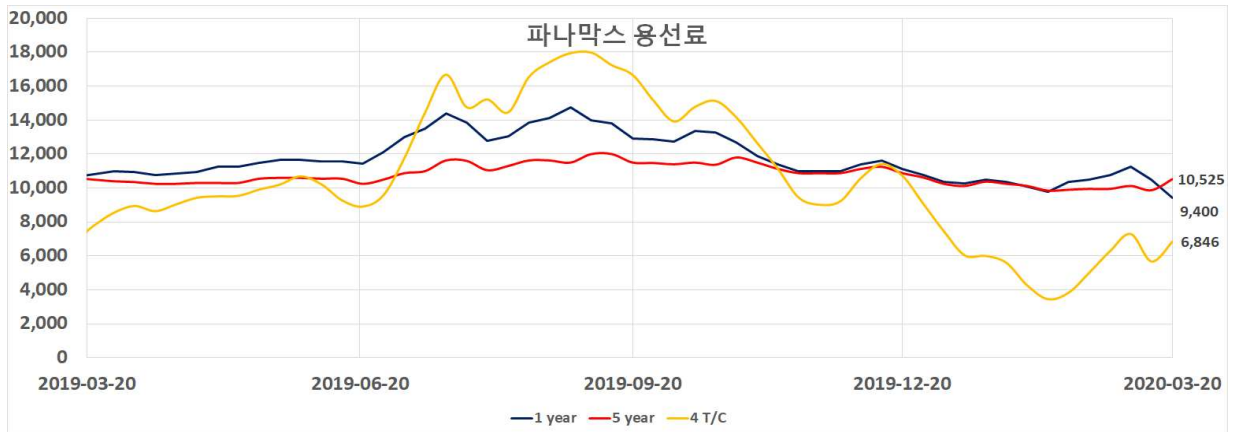
- (파나마스 이동평균) 이동평균선이 강보합세를 보임
- (파나마스 RSI) RSI가 70선을 하향 돌파한 후, 하락세가 30선에 못 미쳐 멈춤
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나마스 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 단기용선료가 장기용선료보다 낮은 수준을 기록한 후, 그 차이가 확대되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 다음 주 파나마스 운임은 하락할 것으로 예상됨

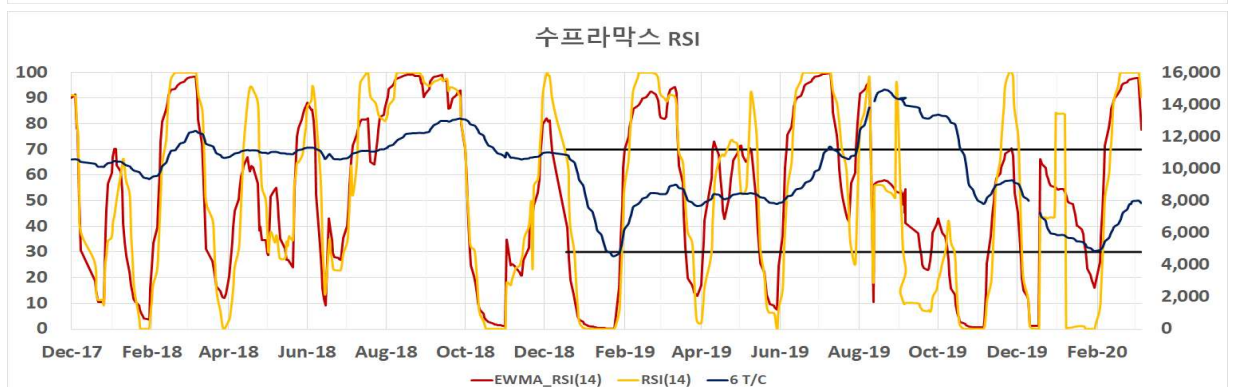
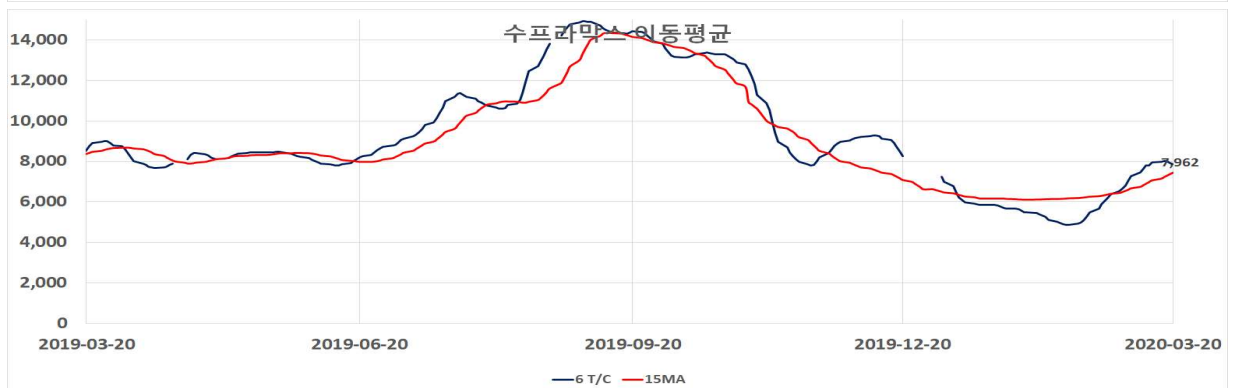
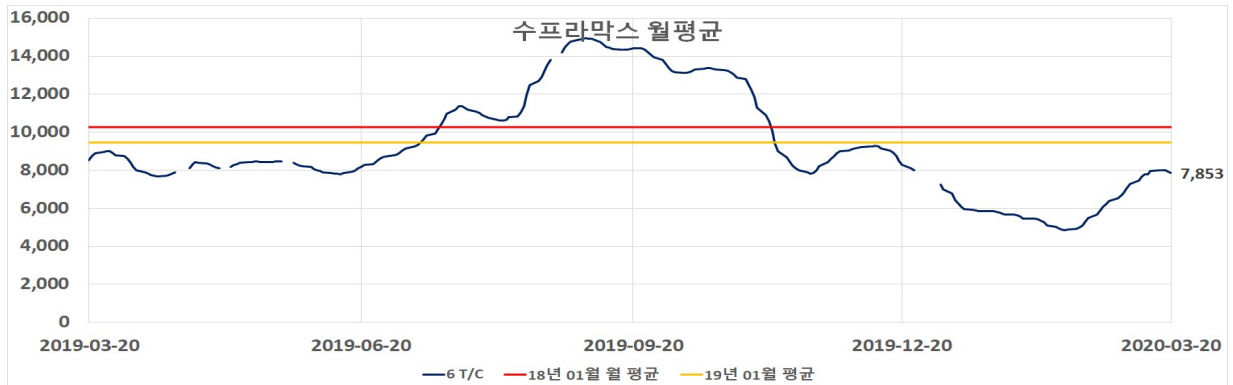


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	03.16	03.23	21.02	78.98
	03.17	03.24	18.97	81.03
	03.18	03.25	11	89
	03.19	03.26	11.93	88.07
	03.20	03.27	19.07	80.93
	3월 3주	3월 4주	16.4	83.6

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 상승세가 이어짐
- (수프라막스 RSI) RSI가 100선에 근접해 횡보하다 소폭 하락함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 상승할 것으로 예상됨

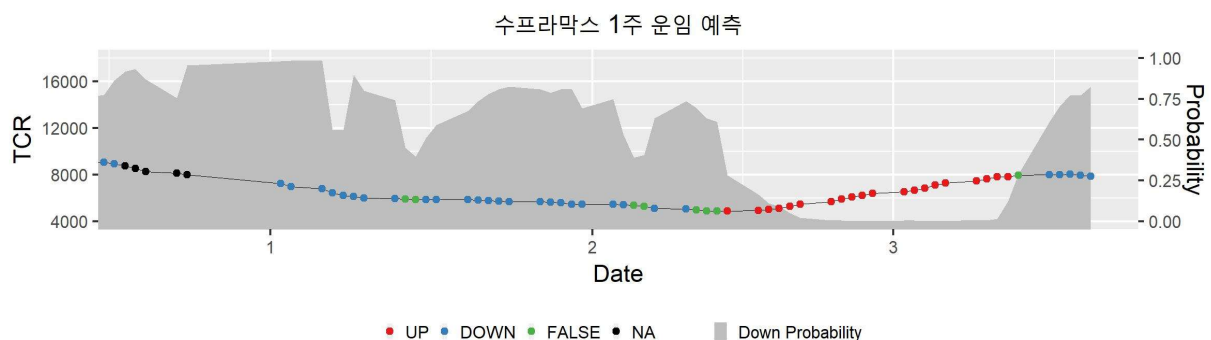
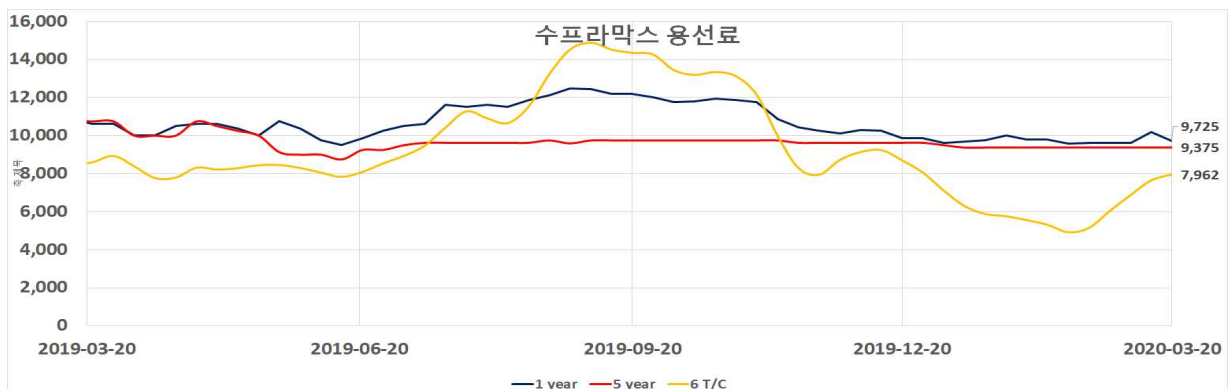


* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.

* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 장기용선료의 횡보세가 지속되고 있으며, 단기용선료가 전주대비 하락함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 수프라막스 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	03.16	03.23	38.98	61.02
	03.17	03.24	29.66	70.34
	03.18	03.25	22.44	77.56
	03.19	03.26	22.99	77.01
	03.20	03.27	17.42	82.58
	3월 3주	3월 4주	26.3	73.7

4. 컨테이너 - 주간 동향

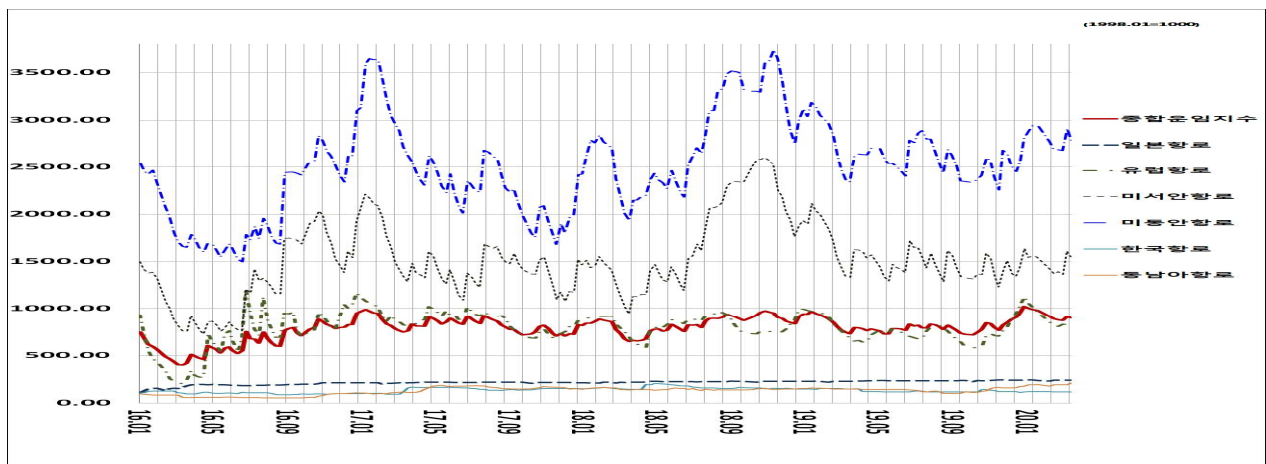
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 13.8 하락한 898.05를 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 30달러/TEU 하락한 797달러, 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 61달러 하락한 1,549달러/FEU를 기록함. 유럽 및 북미항로 모두 계절적 비성수기의 영향으로 약세를 기록함. 특히 북미항로는 지난주 운임인상(GRI) 노력이후 피로감으로 유럽항로에 비해 상대적으로 하락폭이 더 큰 것으로 나타남.

드류리(Drewry)는 코로나19로 해운시장에 불확실성이 가중되고 있다고 경고함. 중국 물류망이 전년도 수준으로 회복되었지만 일부 지역(후베이성)은 여전히 전년 대비 20% 수준에 불과한 것으로 나타남. 아이러니하게도 수요 감소에 대응하기 위한 선사들의 임시결항 증가는 공급량 감소로 이어져 운임은 전년동기 대비 높은 수준이며 긴급 배송을 위해 화주들은 추가요금을 지불하는 상황임. 문제는 코로나 사태로 인해 유럽과 미국을 중심으로 수요 감소가 예상되어 중국 제조업의 가동률은 낮아져 컨테이너 수요 둔화는 불가피함. 이에 컨테이너 선사들은 공급을 증가시키기도 어려워 단기적으로 불확실성은 커질 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

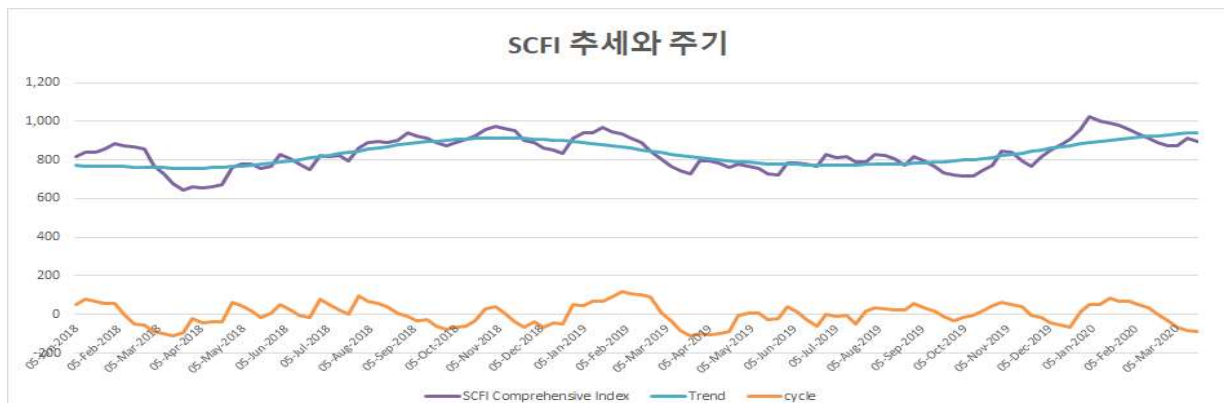


자료:상해항운교역소

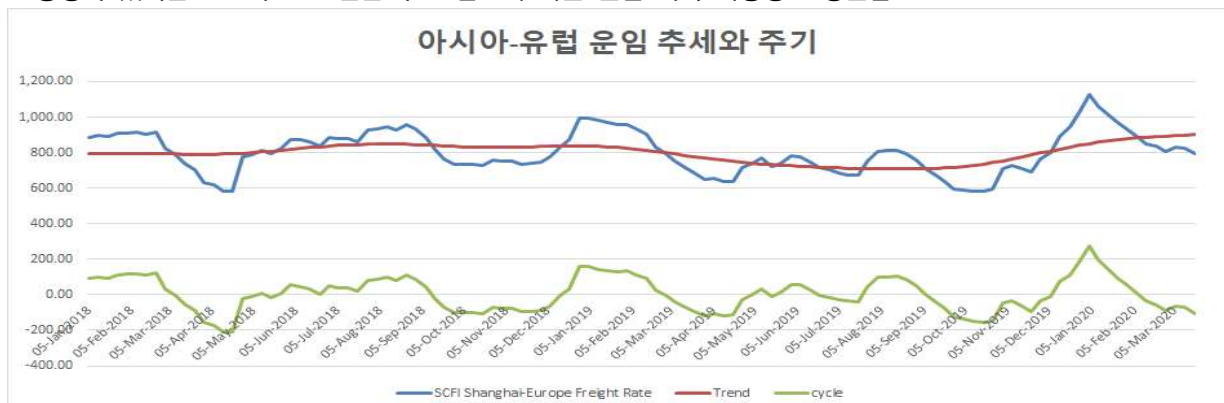
컨테이너선 시장	금주 (03.20)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
종합(SCFI)	898.05	(-138)	871.16	1,022.72	935.23	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	797	(-30.0)	797.00	1,124.00	910.30	580.0	1,027.0	759.66
미서안항로(\$/FEU)	1,549	(-61.0)	1,361.00	1,636.00	1,499.00	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	2,785	(-127.0)	2,679.00	2,951.00	2,810.70	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	116	(-1.0)	116.00	120.00	118.20	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	240	(-)	230.00	243.00	239.20	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	211	(20.0)	176.00	211.00	190.80	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	705	773	749	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

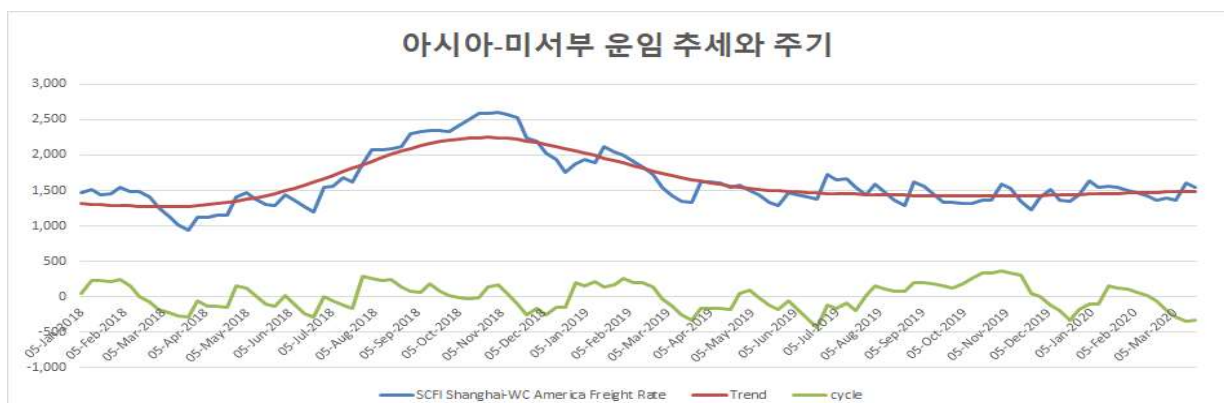
- SCFI 지수는 과거 패턴으로 볼 때 반등 가능성이 있지만 코로나19로 인한 영향으로 큰 폭의 반등은 기대하기 어려움



- 아시아-유럽운임은 4월 첫째주 운임인상시도(FAK)로 인해 조기 선적 수요발생 가능성이 높아 운임 반등 가능성이 있지만 코로나19로 인한 수요 감소에 따른 운임 하락 가능성도 상존함



- 아시아-미주운임은 지수와 운임이 거의 일치한 안정적인 수준으로 큰 폭의 반등은 기대하기 어려움



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

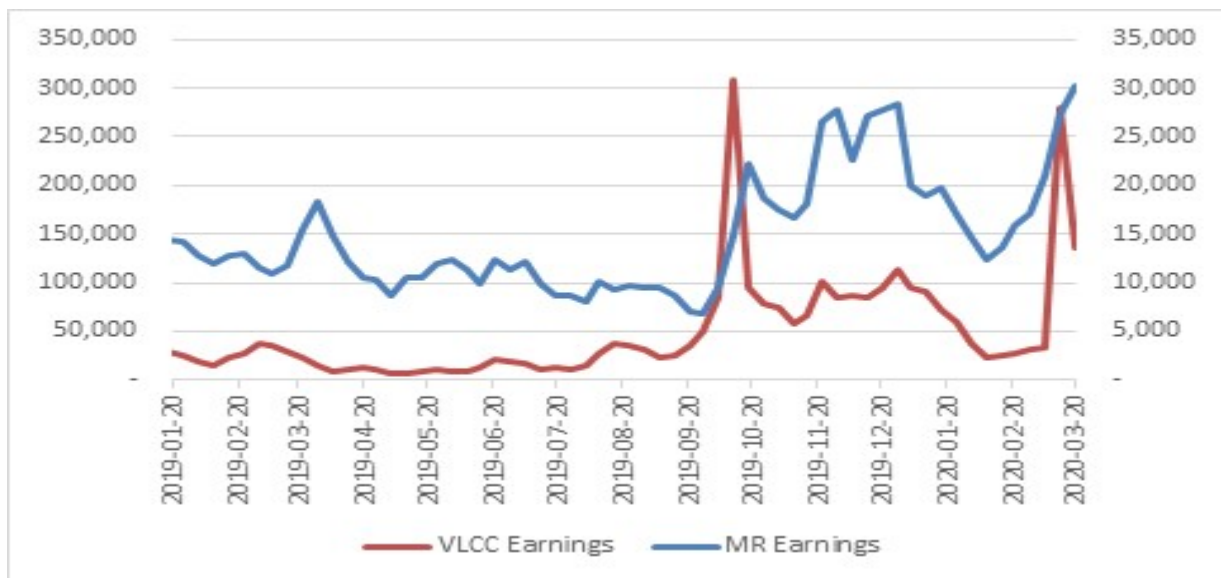
13월 넷째주 원유선, 용선자 관망으로 시장 큰 폭 하락

금주 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 월드 스케일(World Scale·WS)은 130.0으로 전주(217.5) 대비 87.5p(40.2%) 하락. 3월 10일 사우디아라비아 등의 증산 발표 이후 상승세를 이어가던 VLCC 운임은 용선자들이 일단 관망에 들어가면서 큰 폭 둔화되었음. 3월 17일 런던 마켓 리포트에서 중동-극동의 성약은 없었지만, 성약이 있었을 경우 WS은 전일 대비 12포인트 하락한 208, 용선료 환산 시 전일 대비 1만 달러 하락한 일일 27만 달러에 성약되었을 것으로 평가됨. 유조선 시장 관계자들은 향후 거래에서 선령 15년 미만의 유조선이 어느 정도 금액으로 성약 될 지 주시하고 있으며, 성약 금액에 따라 향후 급락이나, 급등 지속이나 유조선 시장의 방향이 결정 될 수 있다고 전망하고 있음

13월 넷째주 제품선, 시장 상승 지속

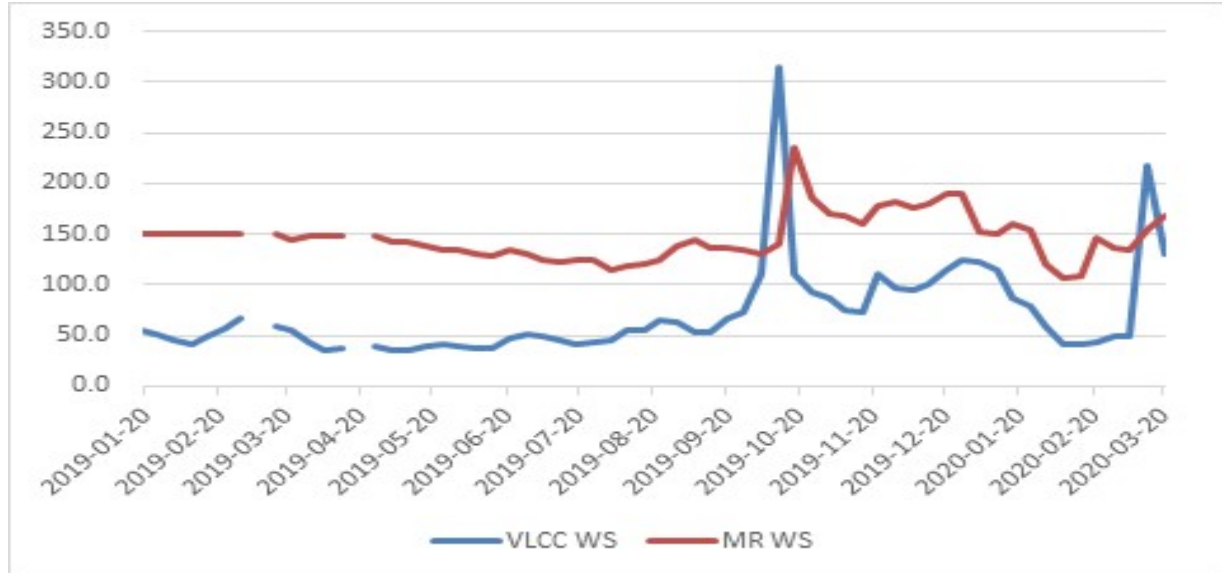
금주 MR WS은 167.5로 전주(153.6) 대비 13.9p(9.0%) 증가. 신종 코로나 바이러스 확산으로 1~2월 아시아 석유제품 수요는 급감했지만, 3월 들어 아시아-유럽을 비롯한 동서 수역을 아우르는 장거리 트레이드가 활발해지면서 제품선 시장이 상승하고 있음. 클락슨 통계에 따르면 3월 13일 중동-극동항로의 LR(Long Range)2형 스팟 운임은 스크러버 비탑재선이 일일 4만 1,929달러, 탑재선은 4만 5,560달러를 각각 기록하면서 LR2형 손익분기점 2만 달러를 크게 웃돌고 있음. MR(Medium Range)형 운임도 견조하게 추이하고 있는데, 3월 13일 기준 대서양 라운드용(유럽-미국 동안-미국 걸프-유럽) MR형 스팟운임은 일일 3만 3,000 달러로 손익분기점의 2배 이상에 달함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



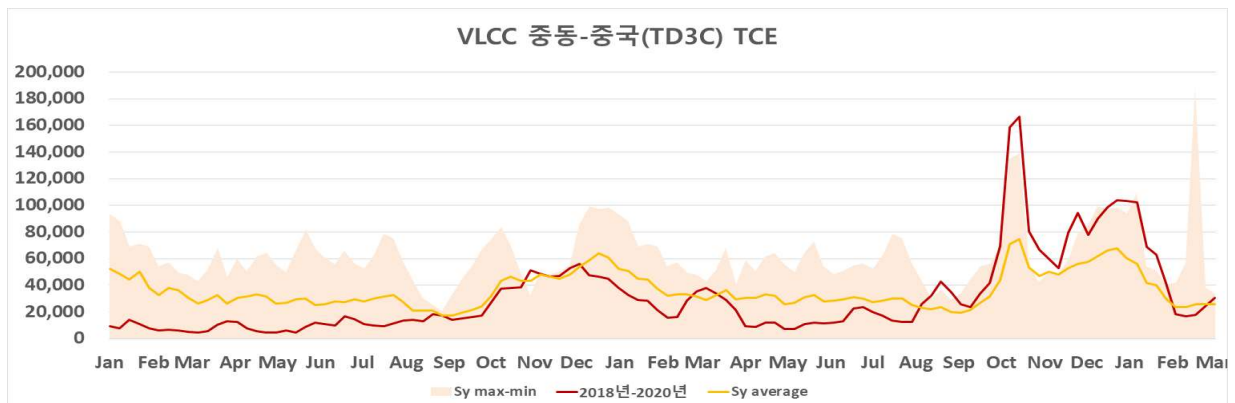
자료: Charles R. Weber

		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(3.20)							
Average Earnings	TD3C	184,729	(42,208)	14,755	250,354	65,687	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	28,412	(5,281)	8,670	29,536	16,287	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	58,750	(26,250)	30,000	58,750	42,042	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	16,000	(500)	15,500	16,750	16,021	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	130.0	(-87.5)	41.4	217.5	86.1	36.0	315.0	66.6
	MR	167.5	(13.9)	106.4	167.5	140.8	114.2	235.0	148.0

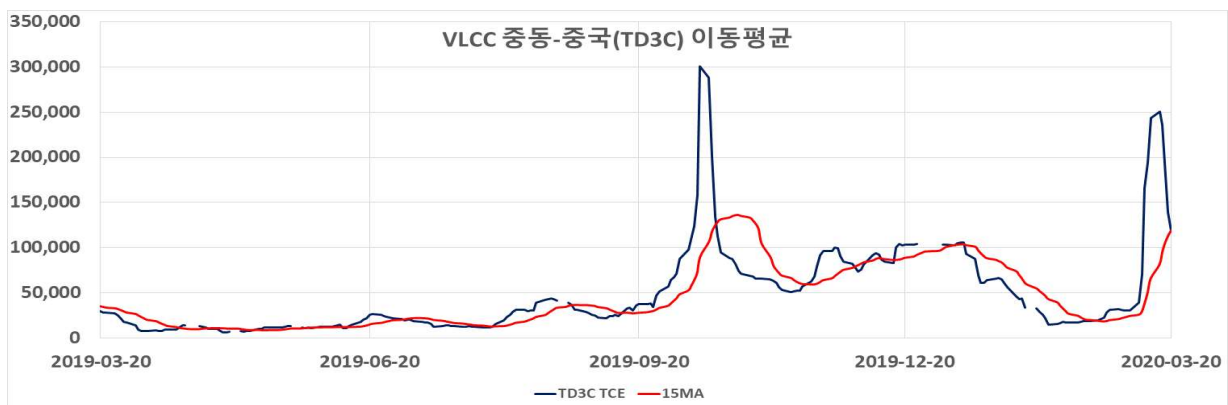
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

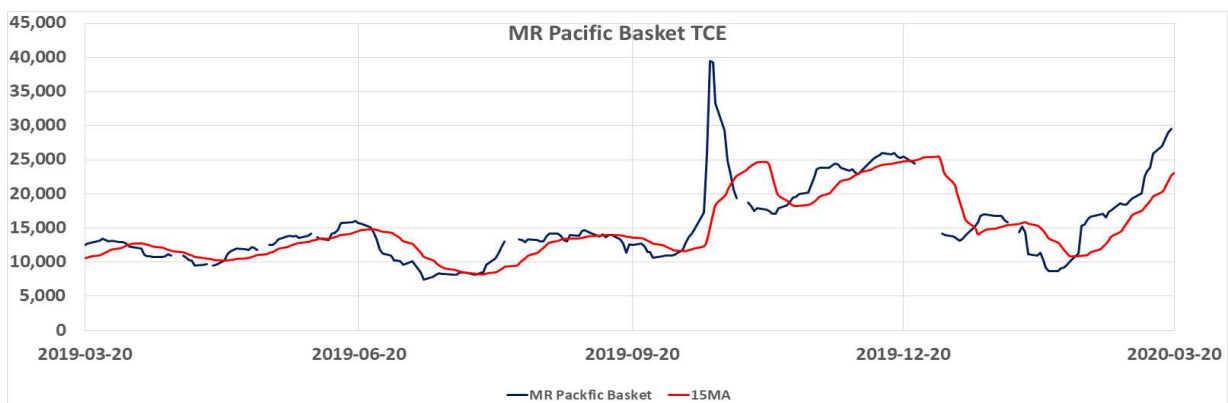
- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 3월초 과거 5년치 평균을 상회하고 있었지만, 이번주 다시 하회하면서 시황이 둔화된 모습을 보이고 있음



- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선(단기 이동평균)은 지난주 15일 이동평균선을 큰 폭 상회하며 돌파했으나, 이번주 다시 하향 돌파하면서 운임에 하방 압력이 있음



- 제품선 추세선은 우상향 하면서 15일 이동평균선과의 격차를 확대해 상승 기조가 이어질 것으로 분석됨



6. 중고선 시장

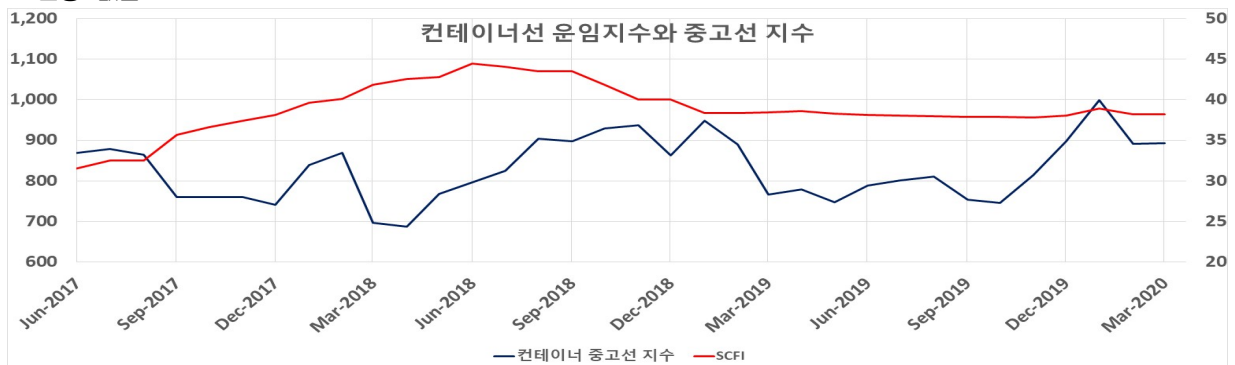
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 3월 20일 BDI는 625로 3월 13일(631) 대비 6p(0.9%) 감소. 금주 중고선 지수는 21.15로 8주 연속 변동 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 3월 SCFI 평균은 893.69로 전월 평균(891.35) 2.3p(0.3%) 감소. 3월 중고선 지수는 38.21로 2월 대비 변동 없음



2020년 3월(3월 1일~20일) 누계 중고선 거래 실적

- 2020년 3월 컨테이너선·건화물선·유조선의 중고선 거래는 42척·4,758,917DWT·1,135.0백만 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 15척·1,077,286DWT·142.6백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 3월 케이프사이즈 2척·305,344DWT·37.9백만 달러, 파나막스 4척·372,142DWT·44.1백만 달러, 핸드마크스 5척·298,774DWT·51.3백만 달러, 핸드사이즈 4척·101,026DWT·9.3백만 달러로 구성됨
- 유조선은 2020년 3월 23척·3,113,224DWT·860.7백만 달러의 실적임
- 유조선은 2020년 3월 VLCC 3척·823,041DWT·290.1백만 달러, 수에즈막스 11척·1,613,386DWT·409.1백만 달러, 아프리카막스 2척·298,750DWT·79.2백만 달러, 파나막스 1척·102,490DWT·8.9백만 달러, 핸드사이즈 6척·275,557DWT·73.4백만 달러로 구성됨

7. 주요 해운지표 (2020.03.20)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.20)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.3	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)		(03.20)								
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)		(03.20)								
380 CST	Rotterdam	170.8	(-25.5)	214.9	170.8	303.8	275.0	245.8	443.5	348.9
	Singapore	181.0	(-21.5)	225.3	181.0	388.0	313.9	306.5	511.5	402.5
	Korea	268	(-16.0)	304.4	268.0	426.5	376.9	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	230.3	(-9.3)	264.1	230.3	436.8	353.8	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	217.8	(-73.3)	302.3	217.8	585.3	449.7	493.8	548.3	518.9
	Singapore	268.3	(-63.5)	345.6	268.3	726.3	530.5	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	291.5	(-70.3)	366.8	291.5	722.3	539.5	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(03.20)								
철광석	국제價	86.5	(-4.3)	89.6	79.9	96.3	89.6	72.3	127.2	93.3
	중국産	117.9	(-1.5)	119.7	113.8	122.0	118.8	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	68.5	(-2.3)	70.6	68.4	74.3	71.6	72.0	83.1	77.0
	중국産	88.2	(-1.8)	90.4	88.1	94.9	92.4	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주産	201.8	(3.5)	201.0	174.0	204.2	191.9	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	127.1	(-1.6)	129.0	122.7	130.2	219.2	120.9	187.3	153.2
	중국産	213.9	(-2.7)	217.1	211.9	219.2	215.8	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	862.5	(13.75)	863.6	821.8	946.0	892.2	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	539.3	(33.25)	518.1	498.0	581.5	546.8	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		12월	1월	2월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	7,643	9,490	7,863	17,353	95,248	100,114	87,449
	수입	4,599	5,164	4,374	9,538	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	7,651	6,919	7,098	14,017	84,260	89,921	82,296
	수입	6,899	6,502	6,329	12,831	60,199	69,712	66,889
EU	수출	4,362	4,219	3,821	8,040	53,140	57,676	48,445
	수입	5,049	4,320	4,249	8,569	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	14,318	11,752	11,188	22,940	169,587	189,936	149,584
	수입	11,215	11,532	7,563	19,095	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