

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 9월 3주

발행인 장영태

감수 김태일

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	11
IV. 컨테이너	19
V. 탱커	21
VI. 중고선 시장	27
VII. 주요 해운지표	29

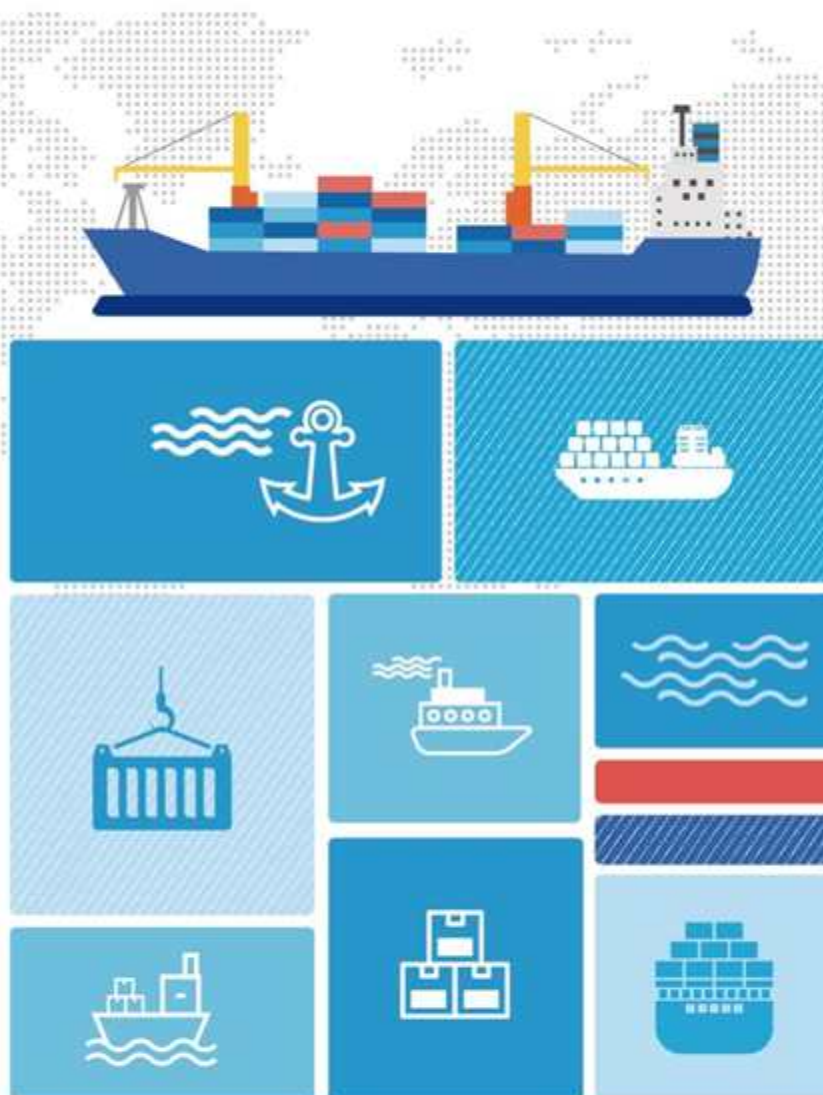
이호춘 해운빅데이터연구 센터장
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

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

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

김병주 연구원
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4609



1. 주간 이슈

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

심리가 영향을 미치는 컨테이너 시장

COVID-19 확산 초기 컨테이너 시장 비관론 우세

2020년 2월 중국 춘절과 COVID-19로 중국내 물류가 마비되었으며 3월 세계보건기구(WHO)가 팬데믹을 선언함에 따라 올해 해운시장을 비롯한 모든 운송시장은 비관적인 전망이 대세였음. 실제로 동-서 간 원양항로에서는 200회 이상의 임시결항(void sailing)을 실시했으며 인트라 아시아시장에서는 운항하는 1,300여 척의 컨테이너 선박 중 약 544척이 중국 춘절 이후 7~30일간 서비스를 중단함(SITC). 해운시황 예측 기관들은 10% 이상의 컨테이너 물동량 감소를 전망하였으며 이에 머스크를 비롯한 대부분의 선사들이 올해 경영실적에 대한 전망치를 하향 수정하거나 목표치 달성을 포기함

대부분의 전문가들은 운임하락을 예상하였으며 이에 각국의 정부는 자국 선사에 대한 지원을 통해 어려움을 극복하려고 함. 대만 정부는 COVID-19로 어려움을 겪고 있는 자국 선사인 에버그린(Evergreen)과 양밍(Yang Ming)에 대한 금융 지원정책을 실시하였으며 독일 선주협회도 정부의 지원정책이 긴급하게 필요하다고 입장을 발표함. 프랑스 선사인 씨엠에이씨지엠(CMA CGM)과 싱가포르의 필(PIL)은 COVID-19가 직접적인 원인은 아니지만 정부보 증대출과 국부펀드 지원을 받은바 있음

수요와 공급으로 설명하기 어려운 컨테이너 시장

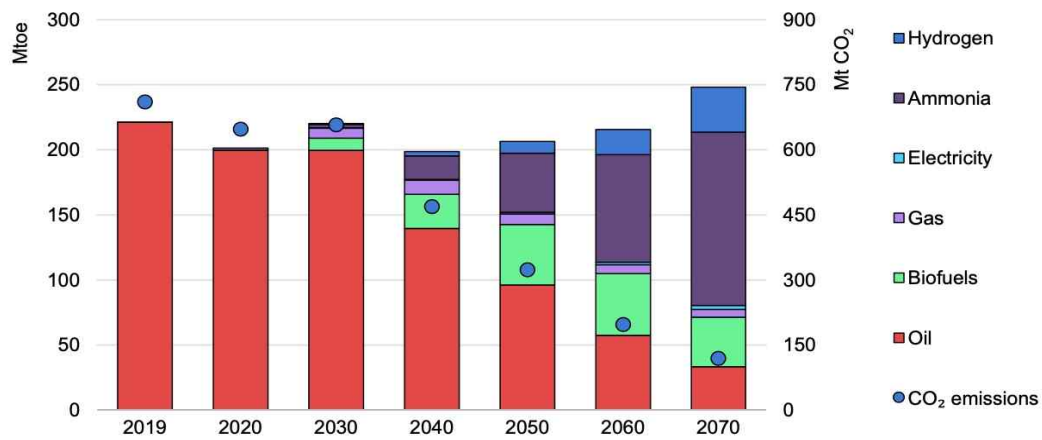
시장의 우려와는 반대로 컨테이너 운임은 2012년 이후 사상 최고치를 경신함. 특히 아시아-미 서부운임은 처음으로 3,000달러/FEU를 기록함. 2020년 7월 미 서부항만의 처리량이 전년대비 0.4% 증가하여 올해 처음으로 양(+)의 증가세를 기록하였으나 동 항로 공급은 전년대비 6.9% 증가함.(8월 1일 기준 알파라이너(Alphaliner)) 사실상 공급 증가세가 수요를 초과하여 운임은 전년대비 하락하는 것이 정상이나 오히려 크게 상승함. 올해 저유황유 사용으로 유류할증료(BAF) 부과액이 상승하였지만 8월 평균 175달러(아시아-유럽서비스 기준)에 불과하여 운임 전체에 미치는 영향은 크지 않음. 하단의 그림은 운임과 적재율간의 관계를 도식화한 것으로, 일반적인 경우 컨테이너 운임이 수요와 공급에 영향을 받는다고 생각하지만 단기 전망에서는 둘 사이의 상관관계가 명확하지 않는 것으로 나타남. 단 수급은 장기 전망에서는 여전히 유효한 것으로 판단됨



자료: 로이즈리스트, 상하이해운거래소

컨테이너 단기 운임 시장에서는 수급에 기반 한 화주들의 심리가 작용하는 것으로 추정됨. 컨테이너 화물은 연중 고르게 발생하지 않기 때문에 단기적인 변동성에 영향을 크게 받음. 최근의 컨테이너 운임 상승은 중국의 춘절 이후 얼라이언스를 중심으로 공급 감축이 진행되면서 예상보다 높은 수요로 인해 화물 초과(roll over) 현상이 발생하게 되었고 이것이 컨테이너 운송 수요자(화주)들의 심리를 자극한 결과로 여겨짐. 또한 최근 COVID-19 재확산에 따른 선 수요와 재고율 하락에 따른 주문 증가도 영향을 미친 것으로 분석됨

2. 주간 뉴스



IEA 2020. All rights reserved.

국제에너지기구(IEA)는 해운의 탈탄소화를 위해 6조 달러 소요 추정

- 동 기구는 향후 50년 동안 화석연료의 비중은 지속적으로 축소되며 암모니아 바이오연료와 같은 친환경 연료의 비중이 2070년 80% 이상이 될 것으로 전망함
 - 수소의 비중은 2070년 세계 선박 bunker 수요의 16.0%를 차지할 것으로 전망됨
 - 바이오연료는 2025년부터 기존 화석연료와 혼합해서 사용되며 2040년 2500만 톤, 2060년 5,000만 톤으로 증가할 것으로 전망됨. 동 연료 생산량은 2019년 200만bpd에서 500만bpd로 증가할 것으로 예상됨
 - 화석연료 선박은 조기폐선이 의무화되지 않을 경우 2050년에도 운항할 것으로 예상되나 암모니아나 수소 추진선박으로 대체될 것으로 전망됨

자료: [https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133876/IEA-estimates-zeroemission-shipping-to-cost-\\$6trn](https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133876/IEA-estimates-zeroemission-shipping-to-cost-$6trn) (로그인필요)

최건우 전문연구원

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

EU의 온실가스 배출권 거래제에 해운산업 포함될 경우 비용 증가 전망

- 유럽의회의 온실가스 배출권 거래제에 해운산업이 포함될 경우 2030년까지 2008년 대비 탄소 배출 집약도를 40% 감축해야 함
 - 현재 탄소 1톤에 약 25유로(30달러)의 세금을 부과하고 있어 2018년 기준 EU에 입항하는 선박에 부과할 경우 약 34억 유로에 달할 것으로 추정됨
 - 세계해운협회(World Shipping Council)는 동 법안이 통과될 경우 유럽 외에 다른 국가에서도 유사한 규제를 실시할 가능성이 높아 운송비용이 수백억 유로 상승할 수 있을 것으로 전망함
 - 동 협회는 동 규제가 유럽내에서 항해하는 선대에만 적용하는 것이 타당하다고 주장함. 상하이에 서 로테르담으로 운항하는 선박이 실제 EU해역을 운항하는 비중은 14%에 불과함

- 특히 컨테이너선사에 대한 부과액이 높을 것으로 예상되는데, MRV 자료에 따르면 컨테이너 선대는 총 상선대의 15%에 불과했지만 이산화탄소배출은 4,190만 톤으로 총 배출량의 31.4%를 차지함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133852/Container-industry-wants-limit-on-EU-decarbonisation-rules>
(로그인필요)

최건우 전문연구원

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

COVID-19를 배경으로 하는 운임 상승에 화주 고심 심화

- 아시아-EU 스팟운임이 5월부터 계속적으로 상승하고 있는데, 이러한 현상은 2020년 4분기 계약을 체결 예정인 화주들에게 불리할 것으로 해석됨
 - 해운·항공 데이터 플랫폼 기업인 Xeneta에 따르면 9월 기준 중국발 북유럽착 컨테이너 스팟운임은 TEU당 977달러로 지난 5월 이후 20% 이상 상승함
 - Xeneta는 2020년 남은 기간에서도 상승세가 이어진다면 대다수의 화주들이 2020년 출하량을 줄이는 대신 2021년 출하량을 늘려 운임 조정을 도모할 것이라고 전망함
- 아시아-EU항로에서 향후 운임이 추가 상승할 것을 예상하고 장기 계약을 체결하려는 화주 움직임이 있음
 - COVID-19가 완화되면 선박 투입이 늘어나면서 운임이 하락할 수 있는데, 이 경우 장기 계약 체결의 경우 오히려 손실이 늘어남
 - 화주들은 4분기 계약 협상이 가까워지면서 물동량을 언제 내놓는 것이 좋을지 결정하는데 어려움을 겪고 있음
- 화주들은 COVID-19 확산으로 제2의 봉쇄(lock-down)가 발생했을 때 운임이 하락할지 아니면 오히려 상승할지 예측하기 어려운 상황임
 - 경제활동 봉쇄 발생 시 위 또는 아래로 상당한 범위의 운임 변동이 발생할 수 있음
 - COVID-19로 투입 선박량이 줄어들고 운임이 상승하더라도 화물을 싣지 못할 위험을 무릅쓸 화주는 없으며, 고운임을 지급하더라도 선박을 수배하려는 경향이 있음
 - 아시아-북미항로의 경우 물동량이 큰 폭 감소했지만, 물동량 감소 규모 보다 더 큰 규모로 투입 선박량을 감소시키면서 운임 상승 추세가 이어지고 있음
 - 아시아-EU항로에서 투입 선박량 감소 규모 보다 더 큰 규모의 물동량 감소가 발생한다면 운임이 하락할 수 있지만 이러한 시나리오는 가능성이 낮음
 - 공유지에 경쟁적으로 선박을 투입해 모두의 재산이 악화되는 공유지의 비극은 종결됐으며, 이제 선사들은 상호 협력 하에 선박량을 조절하면서 운임 방어를 수행하고 있음

자료: joc.com/maritime-news/joc-uncharted-shippers-should-plan-rising-asia-europe-contract-rates_20200826.html
(로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

COVID-19 등으로 인한 리비아 원유 생산 중단으로 시황에 부정적 영향

- 리비아 내부의 정전(政戰)으로 리비아의 원유 및 석유제품에 대한 선적 재개가 언제 이루어질지 전망하기 어려움
 - 최근 1월 이후 처음으로 리비아 Marsa el Brega항에서 2척의 원유선이 선적 원유를 수출하기 위해 출항하거나 출항할 예정임
 - 42,721DWT급 원유선인 Valle di Siviglia는 8월말에 Marsa el Brega항에서 원유를 싣고 리비아 에너지 상품의 최대 수입국인 이탈리아로 출항하였음
 - 수에즈막스급(11만 5,838DWT) Aegean Myth는 8월 31일 동 항에 도착했고 신규 생산 원유가 아닌 육상탱크에 저장되어 있던 원유를 선적했으며, 9월초에 출항 예정임
- 2건의 수출활동이 있지만 리비아는 내부 정전, COVID-19 등의 복합적 요인으로 원유 수출을 중단한 상황임
 - 내부 파벌들 간 정전으로 리비아 내 9개의 항만 터미널을 폐쇄했던 1월 중순 이후 어떤 원유선의 출항도 발생하지 않았음
 - 리비아의 원유 수출 감소는 2018년 6월 이후 최저 수준으로 떨어진 9월 원유선의 수익(earnings)을 더욱 둔화시킬 수 있음
 - 한편 리비아국영석유(Libya's National Oil)는 9월 1일 Sharara 유전에서 외국 근로자가 COVID-19로 사망하자 당분간 모든 리비아 유전에서의 생산을 중단한다고 밝혔음
 - 수출 중단에 이은 생산시설 폐쇄는 원유선 시황에 마이너스(-) 영향을 줄 수 있음
- Lloyd's List에 따르면 2019년 약 5천만 톤의 리비아산 원유가 588척에 선적되어 대형원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 및 수에즈막스 시황에 플러스(+) 영향을 주었음
 - 2020년 9월 기준 올해 수출을 위해 원유가 선적된 리비아발 원유선은 73척에 불과하며, 동 실적도 대부분이 1월 달에 발생한 것임
 - COVID-19로 인한 항만 봉쇄(blockade)로 전 세계 원유시장에서 일일 약 94만 배럴의 원유 수출이 감소한 상황으로, 리비아의 출하량 감소는 시황 하락을 가속시킬 수 있음
 - 계절적으로 3/4분기에 원유 및 석유제품 수요가 낮기 때문에 9월 유조선(원유선·제품선) 운임의 고전이 예상됨

자료: lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133733/Libyan-crude-exports-return-is-shortlived-as-oilfieldproduction-halted
(로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

■ 미국 소매상들의 재고 확보 움직임으로 운임 상승 가속화

- COVID-19로 인한 경제활동의 광범위한 둔화에도 불구하고 스팟운임이 오히려 상승하고 있는데, 미국 소매업자들의 재고 선제 확보 움직임이 운임 상승을 가속화 하고 있음
 - 구매자들이 상점으로 돌아오면서 소매상들은 재고를 다시 채우기 위해 분주한데, 이러한 움직임이 화물 수요를 증가시키고 있음
 - 컨테이너 스팟운임은 역사적 수준을 기록하고 있으며, COVID-19가 경제활동에 미치는 영향을 감안할 때 이러한 운임 상승은 놀랄 정도로 이례적인 것임
- 주요국들의 국가 경제가 큰 타격을 받고 세계 무역에 광범위한 혼란이 발생하면서 대부분의 해운관계자가 운임 붕괴를 예상했지만 아직 그러한 일은 일어나지 않았음
 - COVID-19가 확산된 4월 '컨' 스팟운임은 전월 대비 4.6% 하락했는데, 선사들은 이에 대응하기 위해 톤수를 없애고 서비스수를 조정하는 유례없는 적극성을 보여주었음
 - 이는 장기용선료뿐만 아니라 스팟운임을 급증시켰으며, 이는 선사들에게 강력한 재무성과 개선이라는 결과를 가져다 주었음
- 그럼에도 불구하고 컨테이너 운임의 상승 추세가 얼마나 오래 지속될 수 있을 지는 불확실함
 - 스팟운임이 여전히 강세를 보이고 있지만 현재 거의 모든 기준물(6개월·1년·3년 등)에서 용선료가 하향 조정되고 있으며, 이는 스팟운임의 하락 가능성을 시사하는 것임
 - Sea-Intelligence는 2분기 경제협력개발기구(OECD: Organisation for Economic Cooperation and Development)의 국내총생산(GDP)이 9.8% 감소하였다고 지적함
 - 동사는 '컨' 운임이 오히려 상승한 현상은 경제가 '컨' 분야에 미치는 영향이 제한되어 있으며, '컨' 분야가 경제로부터 일정 수준 분리되었음을 반증하는 것이라고 언급함
 - 동사는 상식으로 간주되어 온 국가경제와 해상수출입 간의 관련성이 실제로는 낮을 수 있으며, 경제발전과 해운시장의 전형적 관계가 존재하지 않을 수 있다고 덧붙였다
- 판매 재고 물량을 검토할 경우 향후 물동량 증감을 전망해 볼 수 있음
 - COVID-19가 창궐한 2020년 첫 6개월 동안 미국 재고물량(inventory)은 약 1,160억 달러 감소한 바 있음
 - 재고물량 감소는 컨테이너 물동량의 감소와 밀접하게 연관되는 경향이 있는데, 이것은 대유행 절정기의 급격한 물동량 감소를 설명하는데 도움이 됨
 - 미국의 경우 6월 이후 재고 대비 소비 속도가 증가하면서 소비자들은 상품 유입을 앞지르는 수준으로 소매상품을 사고 있음
 - Sea-Intelligence는 유럽에서도 비슷한 현상이 나타나고 있다고 언급했으며, 재고 확보 움직임으로 운임 상승에 한층 더 탄력이 붙을 것으로 전망함

자료: lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133726/Box-freight-rates-defy-expectations (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

COVID-19 이후 부상하는 전자상거래(E-commerce)로 해상운송의 뉴노멀(New Normal)시대 도래

- JOC(Journal of Commerce)에 따르면 COVID-19 이후 전자상거래가 유행하면서 아시아-북미 해상 물동량이 빠르면 2020년 10월까지 예년의 수준으로 회복 될 가능성이 있음
 - 8월 28일 중국발 미-서안 운임은 선복감축과 물동량 회복에 기인해 FEU당 3,639달러를 기록했는데, 이는 전주 보다 5.8%, 2019년 같은 주보다 125.3% 상승한 것임
 - 8월 28일 중국에서 미-동부까지의 운임은 FEU당 4,207달러로 지난주보다 6.4%, 전년 대비 56.3% 상승함
 - 전자상거래의 지속적 성장에 기초해 수행한 JOC 전망에 따르면 소비자들은 COVID-19 시대에 온라인 쇼핑을 선호하고 있으며, 이는 운임 방어에 긍정적 영향을 주고 있음
- 7월 이후의 미국 수입 물동량 급증은 연방정부와 주정부의 대량 구매에 기인하며, 전자상거래 이행도 수입 급증에 중요한 역할을 하고 있음
 - 소비자들은 COVID-19로 인해 매장 방문 구매를 대체해 다양한 상품을 온라인으로 구입하고 있음
- 북미의 전자상거래 수입이 증가하고 있는데, 이로 인해 아시아-북미항로에서의 성수기 시기가 변화할 수 있음
 - 북미의 대량 수입을 유인해 온 소위 블랙프라이데이 쇼핑 장면(Black Friday shopping scene)은 이제 찾아보기 어려울 수 있음
 - COVID-19 시대에 적응한 소비자들은 하반기 전자상거래를 대폭 확대시키고 있으며, 이로 인해 소매상들은 전자상거래에 대비한 재고 확보를 위해 수입물량을 늘리고 있음
- 중국 난샤항(Nansha Port)이 중국 공장들을 대상으로 수행한 설문조사 결과, 대부분의 업체들이 7월 이후 북미의 구매 주문이 강세를 보인다고 응답함
 - APL Logistics에 따르면 7월 미국의 베트남으로부터의 수입이 6월보다 39% 증가하는 등 미국의 무역은 확실히 회복되고 있음
- 해운 포워더인 Flexport에 따르면 중국과 동남아시아에서의 미국산 수입 호조가 아시아로의 미국 수출 부진과 맞물리면서 아시아 지역의 공컨테이너 부족 현상이 심화되고 있음
 - 아시아에서의 선적에 융통성이 발휘될 필요가 있으며, 40피트 컨테이너 박스가 부족할 경우 20피트 등 다른 사이즈를 활용할 필요가 있음

자료: joc.com/maritime-news/container-lines/e-commerce-changing-peak-season-shipping-patterns_20200828.html (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

컨테이너 화주, 2021년 더 높은 계약운임에 직면

- Drewry에 따르면 성수기 수요의 강세와 스팟운임 상승은 2021년 주요 헤드홀(목적지로 가는 항로) 및 백홀 항로(복귀 항로)의 계약운임(기간물) 상승으로 이어질 수 있음

- Drewry는 "COVID-19 이후 투입 선박량에 대한 적극적 관리가 수행되고 있으며, 이를 통해 급증한 스팟운임을 배경으로 2021년 계약운임이 인상될 것으로 보인다"고 전망
- 동서, 남북, 역내 항로에서의 스팟운임을 가중평균한 글로벌 화물운임지수(Global Freight Rate Index)는 8월 2,276달러/40ft에 달해 2019년 8월보다 32% 상승
- 항로별 편차가 있지만 아시아-유럽 백홀 항로와 같은 주요 항로는 운임이 급증하며, 동 항로 역사상 최고 수준의 운임을 기록한 바 있음
- Drewry는 "운임 급등 현상이 나타난 올해 화주는 2021년 운임을 계약할 때에 2020년의 스팟운임 등락을 추적해야 한다"고 언급함
 - 스팟운임은 계약운임의 선도적 지표가 될 수 있으며, 만약 선사가 고 수준의 계약운임을 고수한다면 화주는 선사들의 선박량 감축이 담합행위임을 지적할 가능성이 있음
 - 선사들의 감선·감편 전략으로 스팟운임이 상승하고 있지만 2021년 계약운임의 경우 아직까지 큰 폭 인상된 경우가 드물
 - 머스크 라인, 하판로이드, OOCL, Zim 등은 2019년 2분기부터 2020년 사이에 체결된 2020년 계약운임에서 4.5~7.9% 정도의 인상률을 기록했었음
 - Drewry는 지난 5월 이후 체결되고 있는 2021년 계약운임의 경우 급등 추세가 관찰되고 있지 않지만 이러한 추세가 계속될지 여부는 불확실하다고 언급함
 - 대부분의 항로에서 스팟운임이 매우 높으며, Drewry는 고운임이 수개월 동안 유지 될 것으로 예상하고 고운임이 계약운임에 상승 압력을 줄 것으로 전망하고 있음

자료: lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133743/Container-shippers-face-higher-contract-rates (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

COVID-19라는 뉴노멀(New Normal)에 대한 싱가포르의 대응 전략

- 싱가포르 통화국(Monetary Authority of Singapore)은 공급망(supply chain), 산업(industry), 노동력(workforce) 등에 회복(resilience) 징후가 나타나야 한다고 언급함
 - 포스트 코로나 세계(post-coronavirus world)를 맞이하고 이에 적응하기 위해서는 무엇보다 경제의 다양한 분야에서 회복 조짐이 있어야 함
 - 싱가포르 항만공사(PSA: Port of Singapore Authority)는 포스트 코로나 대응을 위해 디지털화(digitalisation)를 추진하고 전문 인력을 재충전 할 계획 등을 가지고 있음
- PSA는 COVID-19 문제에 대응하기 위해 공급망을 보다 다양하고 유연하게 그리고 통합적(vertical)으로 만들 것을 제안함
 - PSA는 분산 공급망의 회복 탄력성이 높다고 설명하고, 다양한 원료공급처(sources of raw materials), 창고(warehouse), 유통채널(distribution channels)의 필요성을 언급함
 - COVID-19 이전에도 중국으로의 수출 리스크를 완화하고자 생산지 다변화가 추진됐지만, COVID-19 시대에 공급망 다양화는 원활한 무역 거래에 도움이 될 수 있음

- 한편 PSA는 유럽과 미국에 대한 중국발 수출에 초점을 맞추던 공급망이 COVID-19 이후 다양화 되면서, 싱가포르가 환적 허브로 재부상하고 있다고 덧붙였다
- PSA는 해운업이 이전에 해상 운송 중심이었다면 육송 서비스를 강화해 도어 투 도어(door to door)의 물류 전체 프로세스를 아우르는 통합 서비스 제공이 필요하다고 언급함
- PSA는 COVID-19로 인한 수급 충격으로 허브 항만 중요성이 강화되고 있으며, 싱가포르 등 중국 이외의 항만이 아시아 물류 허브로 도약하기 위해서는 대응이 필요하다고 지적함
- PSA는 COVID-19를 배경으로 가속화 되고 있는 디지털화로의 대응을 위해 디지털 기술을 보유한 전문 인력을 충원하거나 양성할 필요가 있다고 제안함
- 동사는 8월 해운업 디지털화 관련 기술을 집중적으로 교육시키는 계획을 포함하는 해운 분야에 대한 핵심 인력 육성 이니셔티브(initiative)를 발표하였음
- 이와 더불어 PSA는 해운 금융 및 결제 거래의 디지털화 혁신을 견인하기 위해 해양항만청과 싱가포르 소재 국책은행들과 디지털화에 관한 양해각서를 체결함
- PSA는 COVID-19라는 새로운 정상에 대응하는 가장 효과적인 방법으로 디지털화를 제시하고 있음

자료: [lloydshill.com/LL1133760/Singapore-learns-how-to-adapt-to-shippings-newnormal](https://www.loydshill.com/LL1133760/Singapore-learns-how-to-adapt-to-shippings-newnormal) (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

■ 포스트(post) LNG 연료로 수소·암모니아 등이 개발 중

- 환경규제 대응을 위해 선박에서 석유의 대체 연료인 액화천연가스(LNG: liquefied natural gas)를 이용하는 것이 확대되기 시작했음
- 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization)는 국제해운의 온실가스(GHG: Green House Gas) 총 배출량을 '50년에 '08년 대비 반감한다는 목표를 설정
- LNG 선박 연료유로 동 목표를 달성하기 어려워 LNG에 이어 수소, 암모니아 등을 대상으로 하는 기술개발 프로젝트가 최근 잇따르고 있음
- 9월 1일 일본 NYK는 동국의 가와사키 중공업, 도시바 에너지 시스템즈, 일본해사협회 등과 함께 고 출력 수소 연료 전지 탑재 선박의 실증실험을 수행할 계획이 있음을 밝혔음
- NYK는 지금 시점에서 장래 선박용 대체 연료로 무엇이 주류가 될지 규정하기가 쉽지 않다고 언급함
- 동사는 선박용 LNG 연료에 대해 검토는 '13년부터, 도입은 '16년부터, 성장은 '20년부터 각각 진행되고 있다고 설명하였음
- 선박용 수소 연료에 대해서는 검토 '20년부터, 도입 '30년부터, 성장 '40년부터가 될 것 같다고 전망함
- 실증실험 내용은 2024년 중반까지 출력 약 500kW의 수소 연료 전지를 탑재한 150톤급의 여객선을 건조하고, 요코하마항 인근 에서 실증 운항을 실시하는 것임
- 일본은 선박용 암모니아 연료에 대해서도 기술개발을 진행하고 있음

- 이토추 상사, 이마바리 조선, 미츠이 E&S 등 6개사는 2020년 4월에 암모니아를 주 연료로 하는 GHG Zero Emission 선박을 공동으로 개발할 계획을 밝혔음
- NYK, 재팬마린유나이티드, 일본해사협회도 2020년 8월에 암모니아를 주 연료로 하는 액화 암모니아 추진 가스 운반 전용선을 개발할 계획이 있음을 발표함
- 선박용 암모니아 연료는 GHG 배출이 제로로 국제기구 요구사항을 준수할 수 있을 것으로 기대되며, 취급 용이성, 안전성 등의 측면에서 장점이 있는 것으로 평가됨
- 선박용 암모니아 연료의 상용화는 '40년 이후가 될 것으로 전망되고 있음

자료: <https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-09-03> (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 ('20.09.14~'20.09.18)

■ 주간 평균 운임 예측 분석 결과

두 모형 모두 이번주 케이프선과 파나마선 운임이 하락할 것으로 예상함. 반면, 수프라막스선 운임은 하락(시계열)과 혼조세(인공지능)를 보일 것으로 예상됨

■ 건화물선 선형별 금주 주간 평균 운임 예측

구분	케이프선(5TC)	파나마선(4TC)	수프라막스선
인공지능 모형	하락 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

2) 지난주 동향 ('20.09.07~'20.09.11)

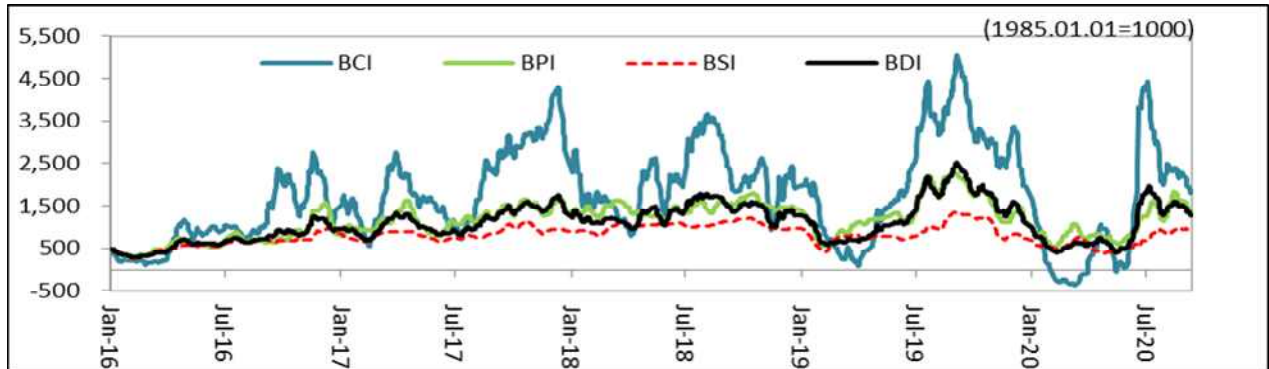
■ 태풍으로 인한 항만체선 현상 완화로 시장 내 선박 공급 증가

케이프선 주간평균운임은 전주대비 9.4% 하락한 15,560달러/일을 기록함. 일일 운임 변화를 살펴보면 연일 하락세를 보이며 전주대비 하락폭이 확대됨. 태풍 마이삭(제9호)과 하이선(제10호)의 영향으로 발생했었던 중국항만의 체선 현상이 완화되면서 시장 내 선박 공급이 늘어난 것이 운임 하락의 원인으로 보임. 또한, 호주의 주요 철광석 처리 항만인 댐피어(Dampier port)와 포트헤들랜드(Port Hedland)가 유지보수에 들어간 것도 철광석 수출 일정 지연을 초래하면서 운임에 부정적 영향을 미침. 하지만 9월 중순 이후부터 다시 상승할 것이라고 전문가들은 전망하고 있음. 9월과 10월은 중국의 철광석 수입량이 증가하는 기간이기 때문임. 다만 최근 유럽 등을 중심으로 대서양 수역에서의 석탄 수요가 급감함에 따라 케이프선과 파나마선에 대한 수요가 줄어들고 있는 것이 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 보임

파나마선 주간평균운임은 전주대비 11.8% 하락한 11,053달러/일을 기록함. 한주의 일일 운임변화를 살펴보면 월요일에 11,704달러/일 기록해 금요일(10,481달러/일)까지 하락 흐름을 이어감. 시장 내 선박 공급이 수요를 상회하면서 운임이 하락한 것으로 보임. 가뭄으로 인해 미국의 대두 수확량이 줄어들 것이라는 전망이 나오자 브라질이 대두 가격 상승에 대한 기대로 출하시기를 조정하고 있기 때문임. 이로 인해 시장 내 대두 물량이 줄어들었으며 이는 운임에 악영향을 미침. 한편, 브라질과 미국은 세계 주요 대두 수출국임. 2019년에 브라질의 대두 수출량은 7,400만 톤, 미국은 4,790만 톤으로 전세계 대두 수출량 1억 4,800만 톤 중 50%(브라질), 32.4%(미국)를 차지함. 수프라막스선 주간평균운임은 전주대비 2.6% 하락한 10,253달러/일을 기록함. 선박공급 증가와 미국과 제네바의 휴일로 인한 성악활동이 줄어들면서 운임이 하락한 것으로 보임

3. 건화물선 - 주간 동향

건화물선 운임 지수



자료: Clarkson, Baltic

건화물선 운임

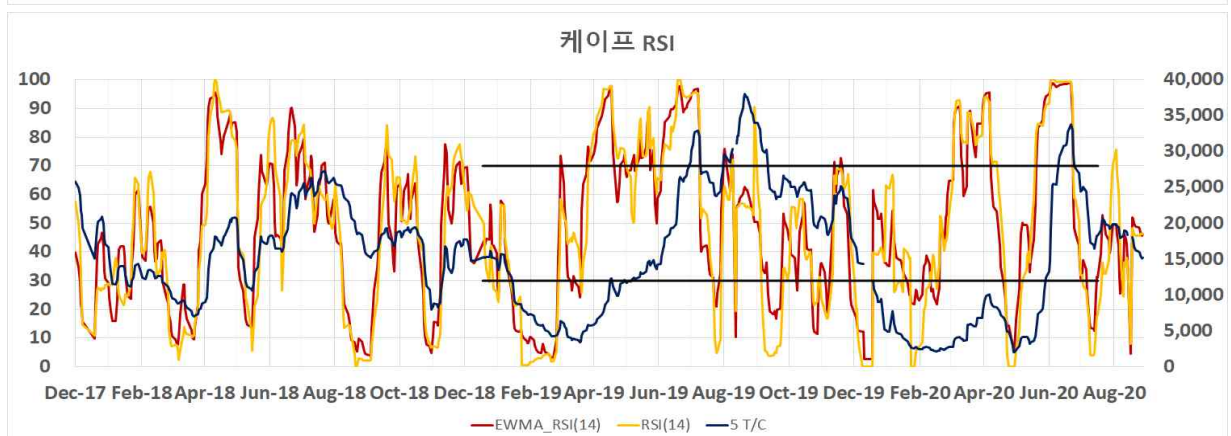
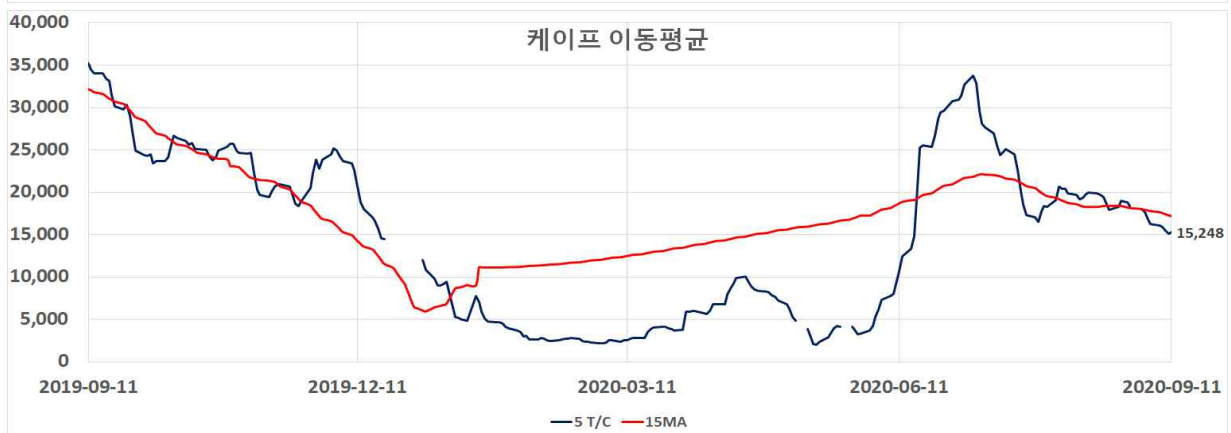
		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(09.11)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,302	(-116)	393	1,956	933	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	15,560	(-1,611)	1,992	33,760	11,226	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	11,053	(-2,808)	3,345	15,079	7,711	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(10TC)	10,253	(-274)	4,208	10,617	7,122	4,837	15,233	9,925
	한디(6TC)	8,191	(-106)	2,142	8,311	4,775	4,198	10,067	7,188
	케이프	15,125	(-500)	10,125	19,750	14,591	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	13,000	(-450)	9,625	14,125	11,704	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	10,500	(-125)	8,250	10,625	9,662	9,500	12,500	10,857
	한디	9,750	(-)	8,000	9,750	9,068	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(09.11)							
		2020년 9월물		2020년 3분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	19,059	(-419)	18,021	(-203)	13,518	(122)	13,109	(-13)
	파나막스(4TC)	12,178	(-731)	12,087	(-456)	10,040	(-52)	9,181	(56)
	수프라막스(10TC)	10,729	(-178)	10,432	(-47)	9,111	(-11)	9,032	(18)
	한디(6TC)	7,800	(-38)	7,277	(14)	6,675	(6)	6,569	(-)

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

자료: Clarkson, Baltic

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

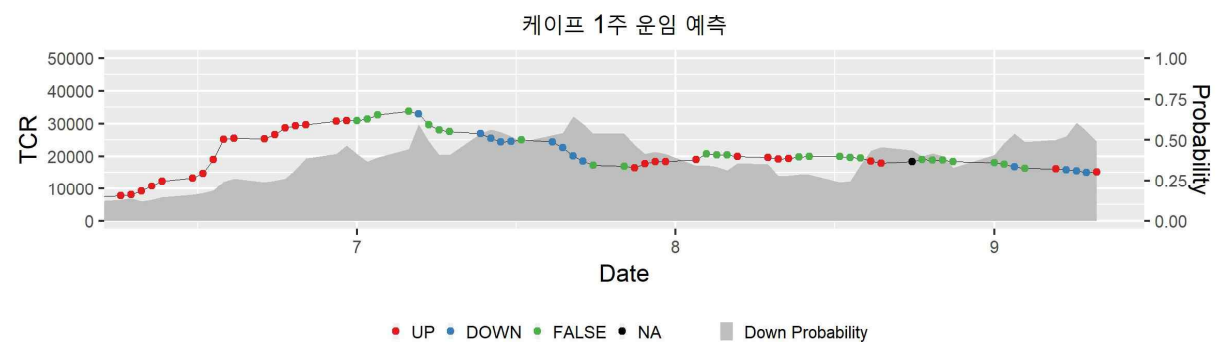
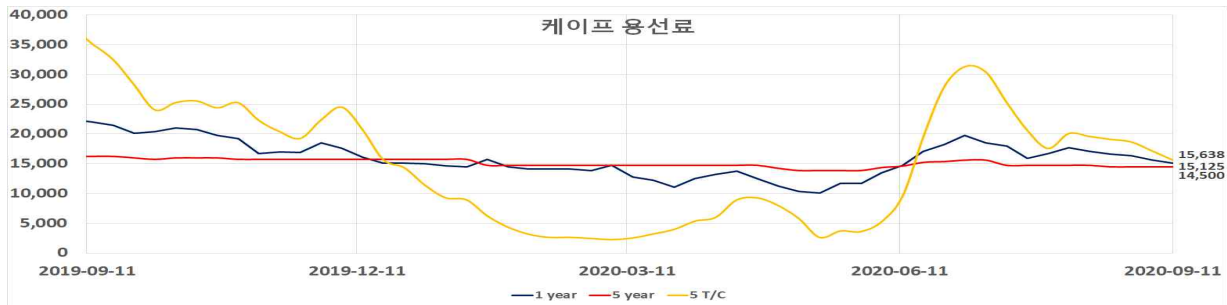
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 하락세가 연일 이어지고 있으며, 스팟운임은 이동평균선을 하회 중임
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 이번주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 스팟운임이 장단기 용선료와 비슷한 수준을 기록함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 일정 수준 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 이번주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



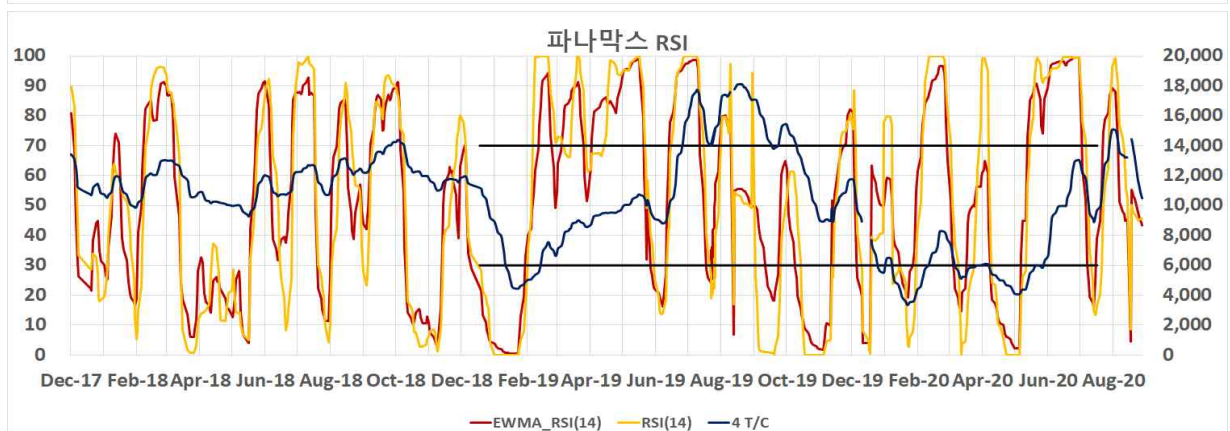
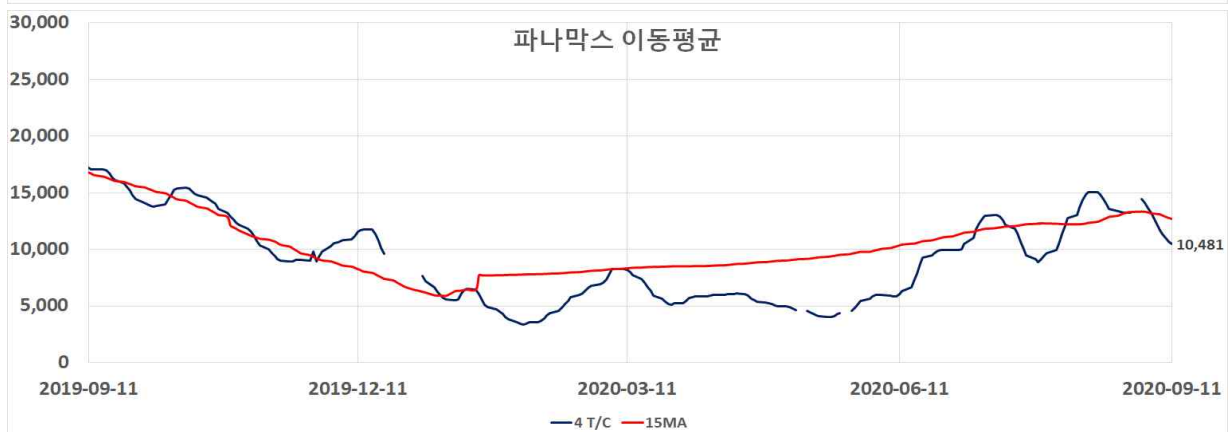
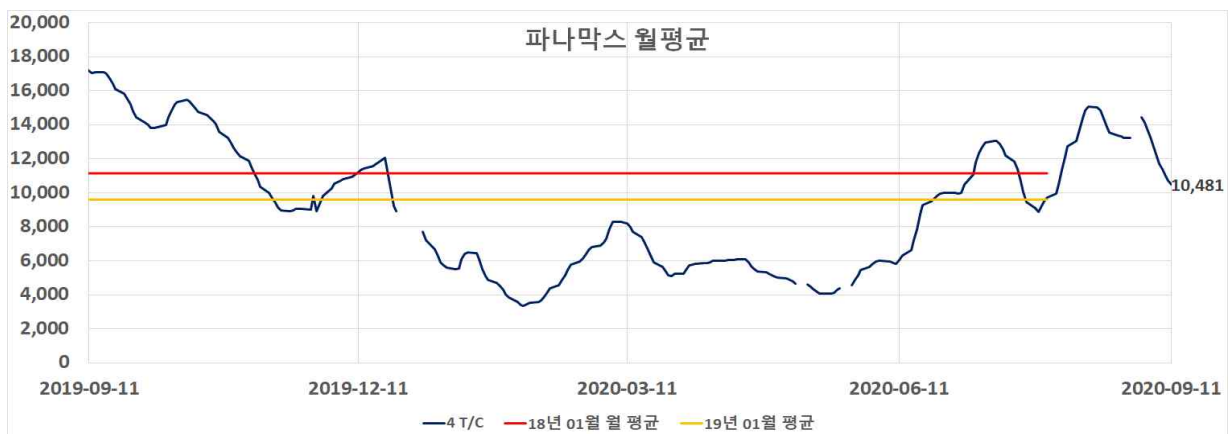
* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함

* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	09.07	09.14	50.06	49.94
	09.08	09.15	47.62	52.38
	09.09	09.16	39.32	60.68
	09.10	09.17	44.57	55.43
	09.11	09.18	51.07	48.93
	9월 3주	9월 3주	46.53	53.47

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

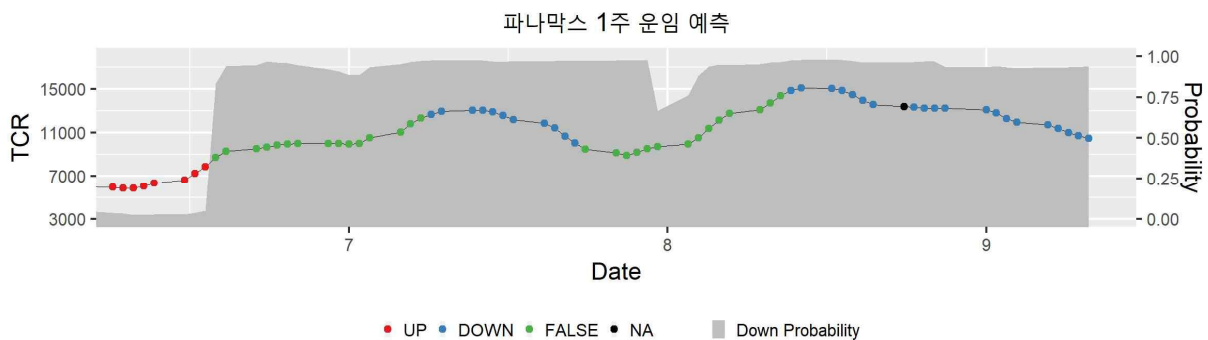
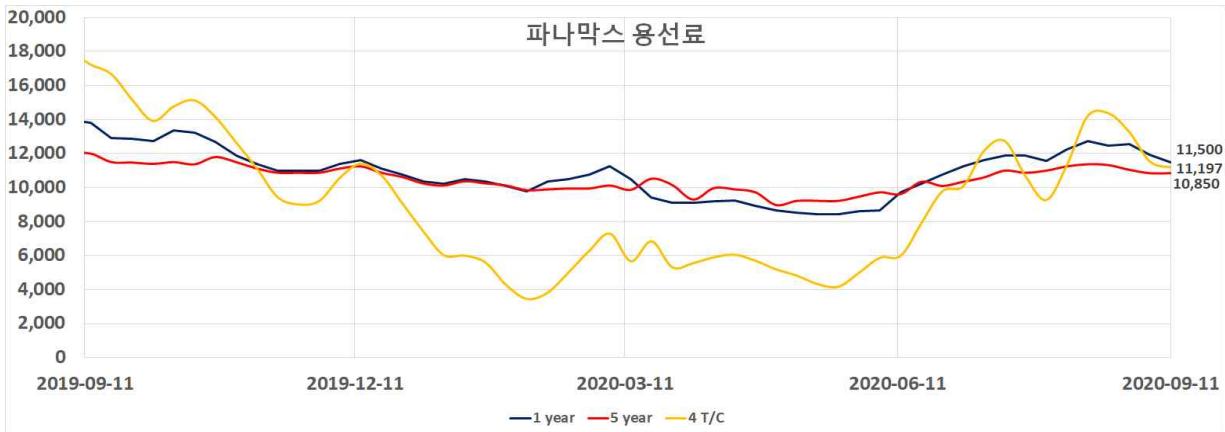
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 약보합세를 보임. 스팟운임이 이동평균선을 하향 돌파한 후 그 추세를 이어감
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 이번주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임이 단기용선료를 하회함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 이번주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

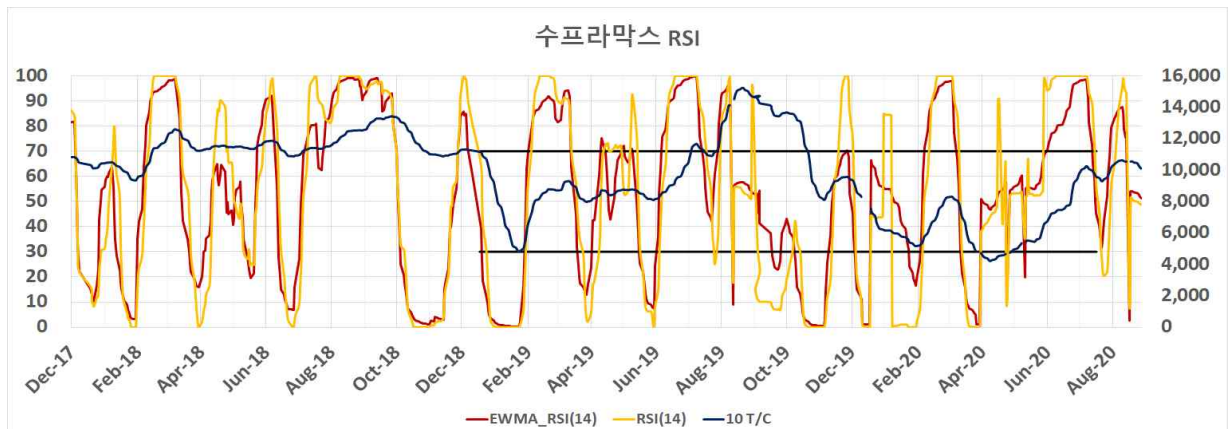
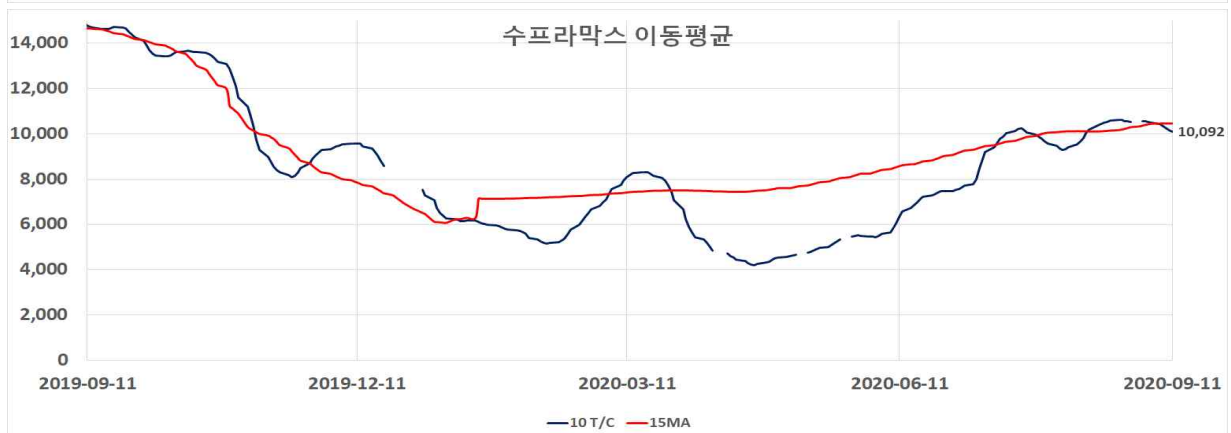
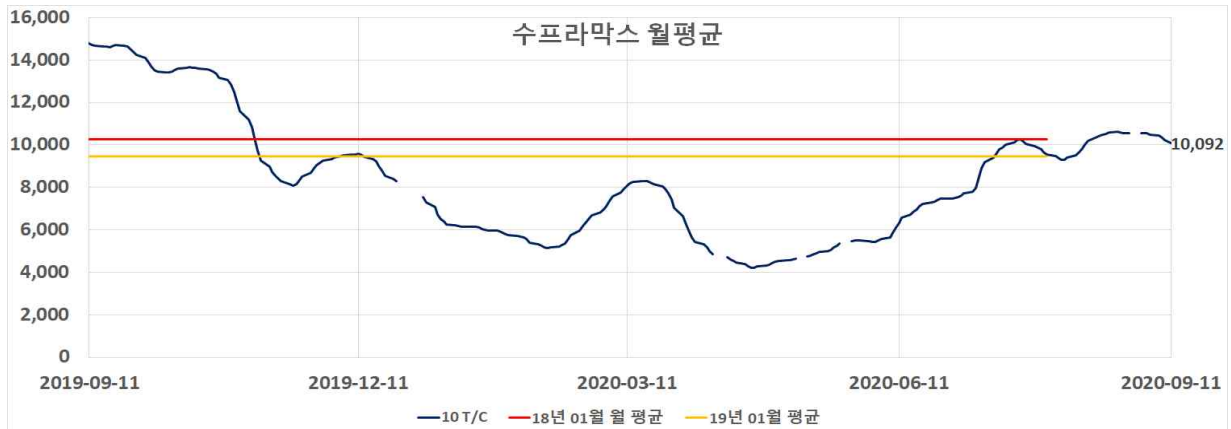


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
파니막스	09.07	09.14	6.86	93.14	
	09.08	09.15	6.96	93.04	
	09.09	09.16	6.67	93.33	
	09.10	09.17	6.72	93.28	
	09.11	09.18	6.12	93.88	
	9월 2주	9월 3주	6.67	93.33	

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

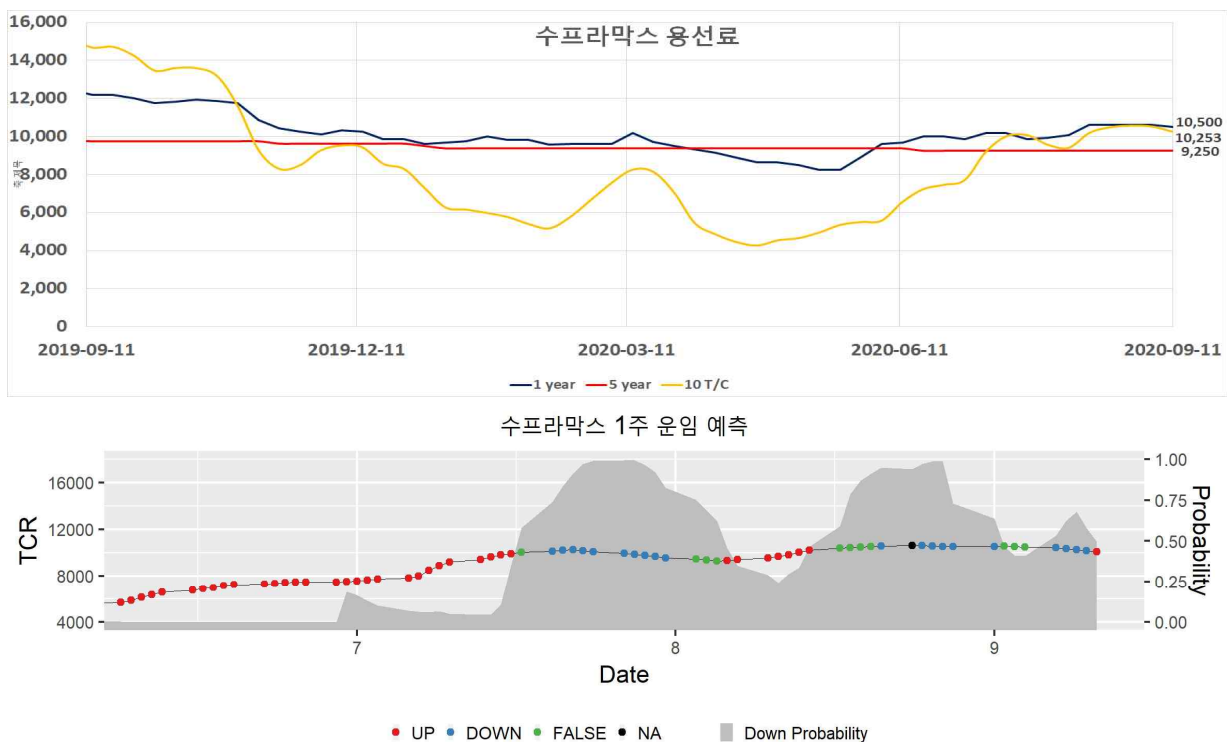
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 이번주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 보임



- * 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) 스팟운임이 단기용선료보다 낮은 수준을 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 이번주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	09.07	09.14	46.70	53.30
	09.08	09.15	37.58	62.42
	09.09	09.16	32.22	67.78
	09.10	09.17	42.07	57.93
	09.11	09.18	50.55	49.45
	9월 2주	9월 3주	41.82	58.18

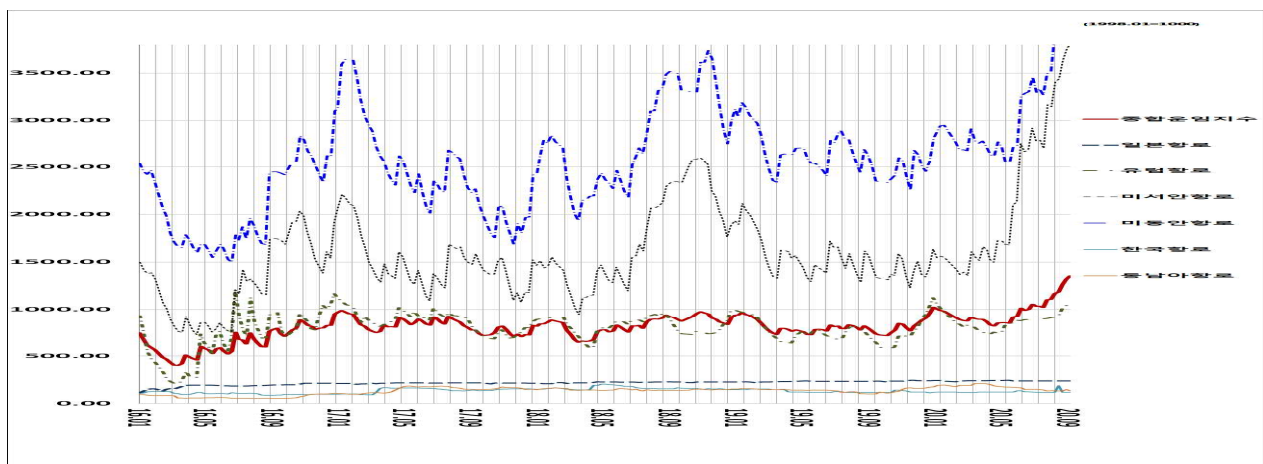
4. 컨테이너 - 주간 동향

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

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 34.24 상승한 1,355.04를 기록함

컨테이너 운임지수는 전주대비 상승하여 1,355.04를 기록하여 전년 동시점 765.8 대비 500 이상 높은 수준을 기록함. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 12달러/TEU 상승한 1,054달러를 기록했으며 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 56달러 상승한 3,813달러/FEU를 기록함. 전년 동시점대비 아시아-유럽항로는 50%, 아시아-미 서부 운임은 150% 이상 높은 수준임. 알파라이너에 따르면 아시아-북미항로의 적재율은 100%에 근접했으며 아시아-북미 서부항로에 3,000~13,800TEU급 10척이 추가로 투입될 예정임. 아울러 아시아-남미 운임도 계속 상승하고 있어 TEU당 2,900달러를 상회함. 반면에 인트라 아시아 운임은 약세로 원양항로 운임과의 양극화가 지속됨. COVID-19 이후 물류공급이 중국 중심에서 중국을 포함한 다국적으로 확산되어 인트라 아시아 화물량은 증가할 가능성이 높음. 다만 얼라이언스 중심으로 선대 조절이 자유로운 원양항로에 비해 인트라항로에서는 다수의 선사들이 참여하고 있으며 선대도 과거에 비해 크게 증가하여 운임시장의 단기적인 반등은 어려울 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

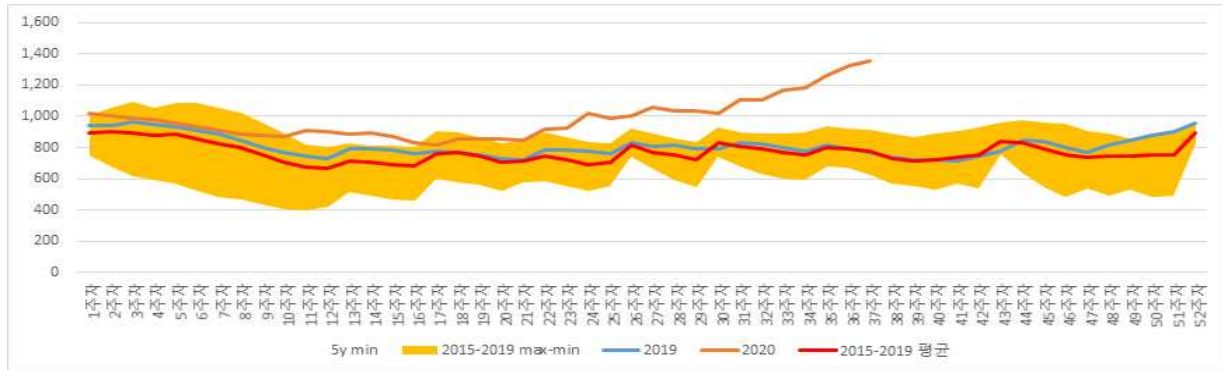


자료:상해항운교역소

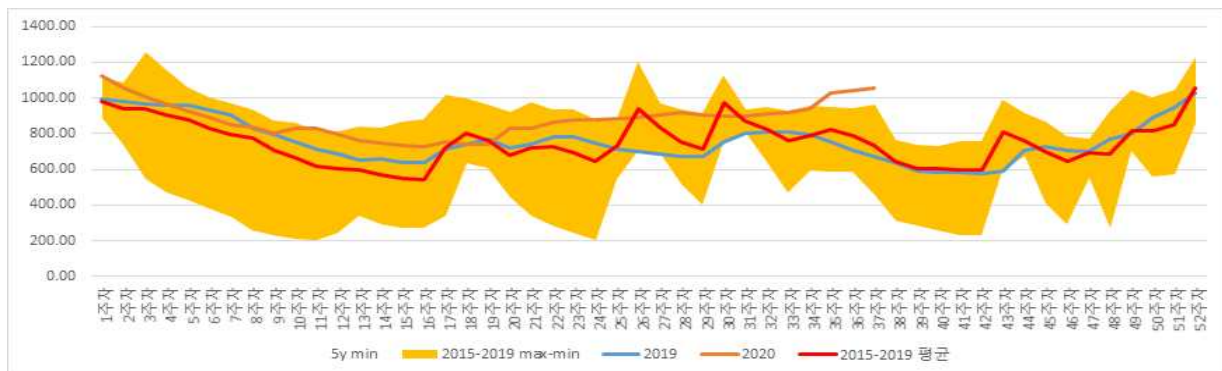
	금주 (09.11)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(09.11)							
총합(SCFI)	1,355.04	(34.2)	818.16	1,355.04	987.32	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1,054	(12.0)	725.0	1,124	879.51	580.0	1,027	759.66
미서안항로(\$/FEU)	3,813	(55.0)	1,361	3,813	2216	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	4,534	(-4.0)	2,542	4,538	3115	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	118	(-)	116.0	188.0	121.94	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	238	(-)	230.0	244.0	239.46	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	134	(-14)	131.0	211.0	170.37	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	497.0	773.0	641.0	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

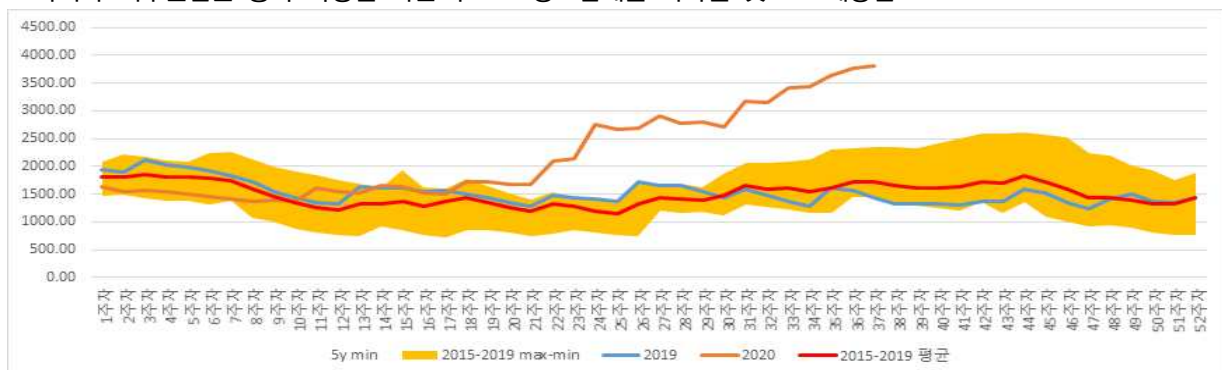
- SCFI 지수는 일부 원양항로를 제외하고 약세를 기록할 가능성이 높아 종합지수는 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 계절적으로 약세를 나타낼 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 중국 국경절 이전 수요로 강보합세를 나타낼 것으로 예상됨



* 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

■ 9월 셋째 주 원유선 시장, WS 30대로 역사적 저시황 지속

금주 대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) WS은 32.1로 전주(24.8) 대비 7.3p(22.8%) 상승했음. 지난주 WS 24.8은 올해 최저치임

VLCC 스팟 시장의 둔화가 현저함. 8월말 이후 스팟운임 지수인 월드 스케일(WS: World Scale)이 30을 밑도는 상황이 계속 되고 있음. WS가 30을 밑도는 것은 2015년 8월 이후 5년 만임. 2019년 최저치 36.0, 2018년 최저치 34.0, 2017년 최저치 37.0, 2016년 최저치 32.0, 2015년 최저치 29.0, 2014년 최저치 32.5를 각각 기록했었음

주요 산유국의 협조 감소로 화물 자체가 적은 것과 중국 등 소비지에서의 수요 감소가 주요 요인으로 분석됨. 9월 중순 중동-극동항로의 스팟운임은 일일 8,000달러로 손익분기점 약 3만 달러의 3분의 1 이하로 하락함

VLCC 시장은 7월 24일 WS이 35.4를 기록한 이후 계속적으로 WS 30대 또는 20대를 기록하고 있음. 9월 11일자 볼틱거래소의 리포트에 따르면 중동-극동의 WS는 32이며, 용선료 환산 시 일일 약 8,000달러에 그침. 현재 중동발 원유선 스팟 용선 상담은 거의 마감된 상태이지만, 현 시점까지 확정된 9월분 성약은 30건 정도에 불과함. 볼틱거래소는 "예년 성약 건수는 한 달에 120건 이상이 되지만, 올해 9월 성약은 50건 정도에 그치지 않겠냐"고 예상함

볼틱거래소는 "중국 항만 인근에서 50척을 초과하는 VLCC들이 하역하지 못하고 체선 중이라고 언급함. 이러한 현상은 VLCC가 육상의 원유 저장 시설로 원유를 공급하는 것이 지연되고 있기 때문으로, 현재 원유 수요가 매우 낮아서 수요처가 발생할 때까지 VLCC가 해상 대기하는 것이 발생하고 있다"고 설명함. 체선은 선박 공급이 감소해 통상 시장 회복으로 연결됨. 그러나 현재 중국 항만 인근에서 발생하고 있는 체선은 화물 자체가 없는데 기인하여 VLCC 시장 개선으로 이어지지 못하고 있음

한편 유조선(원유선 & 제품선) 관계자들은 미국 선거 결과에 초점을 맞추고 있음. 조 바이든 민주당 후보가 선거에서 승리할 경우 차기 미국 정부의 에너지 무역 정책은 도널드 트럼프 행정부와 크게 달라질 수 있음. 중국의 대형 원유선 선주사인 China Merchants Energy Shipping은 "에너지 해운 분야에 대한 2021년 전망에 있어 미국의 대통령 선거가 가장 큰 변수"라고 언급함. 선박 브로커 Gibson도 "미국의 대선 이후 원유선과 제품선 시장에 근본적인 변화가 발생할 것"이라고 언급하였음

세계 최대 규모의 원유선 선주사인 China Merchants Energy Shipping에 따르면 미국 대통령 선거의 결과가 원유선 운송 경로를 크게 바꿀 수 있음. 상해항에 기항하는 다수의 선박 중 51척의 VLCC를 보유하고 있는 China Merchants Energy Shipping은 미국의 정치적 불확실성이 향후 몇 년 내 글로벌 에너지 운송시장의 가장 큰 변수가 될 수 있다고 전망하였음

China Merchants Energy Shipping은 "도널드 트럼프 미 대통령이 11월 선거 이후에도 대통령직을 유지할 수 있을까 불확실성이 있음. 그리고 차기 미 정부의 대외, 무역, 에너지 정책에 대한 명확성이 아직 부족하다"고 언급함. China Merchants Energy Shipping과 Gibson은 "조 바이든 후보가 기후 변화에 대응하기 위해 청정에너지에 초점을 맞추겠다고 발표했는데, 조 바이든이 당선될 경우 에너지 운송시장에 격변이 발생할 수 있다"고 지적하였음

민주당 의원들이 공개한 에너지 계획에 따르면 미국은 2050년까지 온실가스 순배출을 0으로 줄일 계획을 가지고 있음. 세부 계획을 살펴보면 전력 생산업자들은 2040년까지 온실가스 순배출 제로 달성이 요구되고 있으며, 해운선사들은 2050년까지 단계적으로 온실가스 순배출을 줄이도록 요구 받고 있음. 미국 자동차 생산업체들은 2035년부터 전기 자동차 생산만 허용될 예정임

Gibson 보고서에 따르면 트럼프 대통령은 조 바이든과 상반된 입장을 가지고 있는데, 트럼프 대통령은 최근 연설에서 미국의 위대한 석유·가스산업을 좌시하지 말라고 언급하였음. 즉, 조 바이든 후보의 경우 불필요한 에너지 소비를 줄여서 환경오염물질 배출을 줄이자는 입장인데 반면 트럼프 대통령은 석유·가스 산유국인 미국이 출하량을 늘려야 된다는 입장임

한편 중국은 2020년 1월 미국과 체결한 1단계 무역협정을 이행하기 위한 노력의 일환으로 8월과 9월 복수의 미국발 중국착 유조선 선복을 예약하였음. Gibson에 따르면 무역협정 이행을 위해 9월에 매일 최소 12척 정도의 VLCC가 83만 5,000배럴을 싣고 걸프만에서 출항해 중국에 원유를 운송할 것으로 전망되며, 이는 6월 걸프만 일일 출하량 66만 배럴, 7월 걸프만 일일 출하량 45만 배럴에 비해 급증한 것임. 단기적으로는 전통적 유조선 운송 성수기인 4분기 강세에 대한 기대가 여전히 높으며, 중국착 미국 출하 물량 증대로 시황 회복이 기대되고 있음

한편 해운 선사들의 차세대 투자처로 VLCC가 부상하고 있음. 원유선 주력 선사인 FRONTLINE은 향후 자사 경영실적이 압력을 받으면 VLCC에 투자하겠다고 언급함. 원유선 운임이 역사적 수준의 저시황을 기록하고 있는 현 시점에서 원유선 신조에는 대부분 관심이 없음

FRONTLINE은 원유 소비가 회복되면 원유선 운임이 상승할 것으로 예상하고 있음. 동사는 또한 낮은 원유선 발주율과 노후 원유선에 대한 스크랩 확산이 시황을 뒷받침할 것이라고 덧붙였음. FRONTLINE은 "역발상처럼 들릴 수 있지만 초유의 저시황을 기록하고 있는 지금이 VLCC 신조발주의 적기가 될 것"이라고 언급함. FRONTLINE은 VLCC에 투자 할 계획을 가지고 있으며, 신조가격 및 중고선 매매가격이 비교적 저렴한 2020년 하반기가 투자 적기가 될 수 있다고 판단함

FRONTLINE에 따르면 8~9월 동사의 VLCC 평균 스팟운임은 일일 평균 약 1만 9,100달러를 기록함. 동사는 총 71척의 유조선을 운용하고 있음. FRONTLINE은 "당사는 현재 운용 선대 규모에 만족하고 있다"고 언급하면서, "다만 중장기적 시각에서 보면 COVID-19가 완화되고 원유 소비가 급증할 가능성이 있기 때문에 선대 확충이 필요하다"고 덧붙였음

2020년 상반기 원유선 시장에 기록적인 고운임이 발생하면서 매수 후 즉각 투입이 가능한 중고선 가격이 신조 가격 보다 높은 가격 역전 현상이 발생했었음. 당시 VLCC 중고선 가격은 척 당 9,200만 달러~9,300만 달러였으며, 신조 발주는 8,000만 달러 선에서 계약이 체결됐었음. 또한 당시 COVID-19로 인한 경기 침체로 선박금융에 대한 접근이 제한적이다 보니 신조 발주가 물리적으로 불가능했던 측면도 있음. FRONTLINE은 저운임 기간에 선박을 발주해야 함을 주장하고 있음. 동사는 2020년 하반기 원료 화주사인 Trafigura의 화물을 운송 할 10척의 수에즈막스급 원유선을 발주했으며, 2021년에는 4척의 아프리카막스급 원유선을 추가 발주할 예정임

2020년 유조선(원유선·제품선) 시장은 이례적이라고 밖에 표현할 수 없을 정도로, 상반기 급등에 이어 하반기 급락하는 유례없는 상고하저(front-high and backward low) 형태를 보였음. FRONTLINE은 2020년 하반기 유조선 시황을 "선박이 너무 많은데 반면 화물이 부족하다"고 묘사함. COVID-19로 인한 원유 소비 감소로 2020년 원유 출하량이 전년 대비 약 20% 감소하였음. 그럼에도 동사는 "COVID-19 완화로 물량이 돌아오면 운임이 상승할 가능성이 있다"고 전망하고 있음

Arctic Securities는 장래 유조선 시장을 긍정적으로 전망하고 있음. Arctic Securities는 "올해 초 나타난 초고운임이 다시 기록 될 가능성은 낮지만, 9월 유조선 시황은 업사이클(up-cycle) 국면에 접어들고 있다"고 언급함. 동사는 석유 소비가 일일 400~600만 배럴씩 반등해 2021년에는 전년 대비 두 자릿수의 증가율을 보일 것으로 예상했으며, 2022년에는 COVID-19 발생 이전 대비 100% 수준까지 회복할 것으로 전망하고 있음

■ 9월 셋째 주 제품선 시황, 소폭 상승이나 저시황 지속

금주 MR(Medium Range) WS은 73.8로 전주(71.1) 대비 2.7p(3.6%) 상승

정제된 원유인 석유제품의 수요 부진이 이어지고 있음. 석유제품에 대한 데이터들을 보면 COVID-19의 대유행이 가솔린, 제트연료, 가스오일, 디젤 등 석유제품들에 대한 소비 급감을 야기했음을 확인할 수 있으며, 실제로 석유제품에 대한 해상 물동량 감소가 현저함

석유제품 데이터 전문 분석 기관인 Joint Organisations Data Initiative(JODI)의 데이터에 따르면 운송용, 난방용 및 산업용 석유제품 연료에 대한 전체 수요가 2020년 상반기 일일 4,170만 배럴을 기록했는데, 이는 2019년 상반기(1~6월)에 비해 20% 감소한 것임. 감소가 가장 두드러진 품목은 항공기 연료인 제트연료로 2020년 상반기에 제트연료 생산량이 전 세계적으로 3분의 1 이상 줄었으며, 수요는 39% 급감, 수출은 52% 감소하였음

2020년 상반기에 지중해와 서유럽 북부에 소재한 정유사들의 석유제품 출하량이 큰 폭 감소했는데, 유럽 지역 정유사들의 2020년 상반기 석유제품 출하량은 2019년 상반기 대비 무려 70%나 낮은 실적을 기록하였음. 한편 2020년 상반기 미국의 석유제품 수입량은 2019년 상반기 대비 66% 감소함. 석유제품의 소비 둔화로 수출·수입이 함께 감소하는 양상이 나타났음

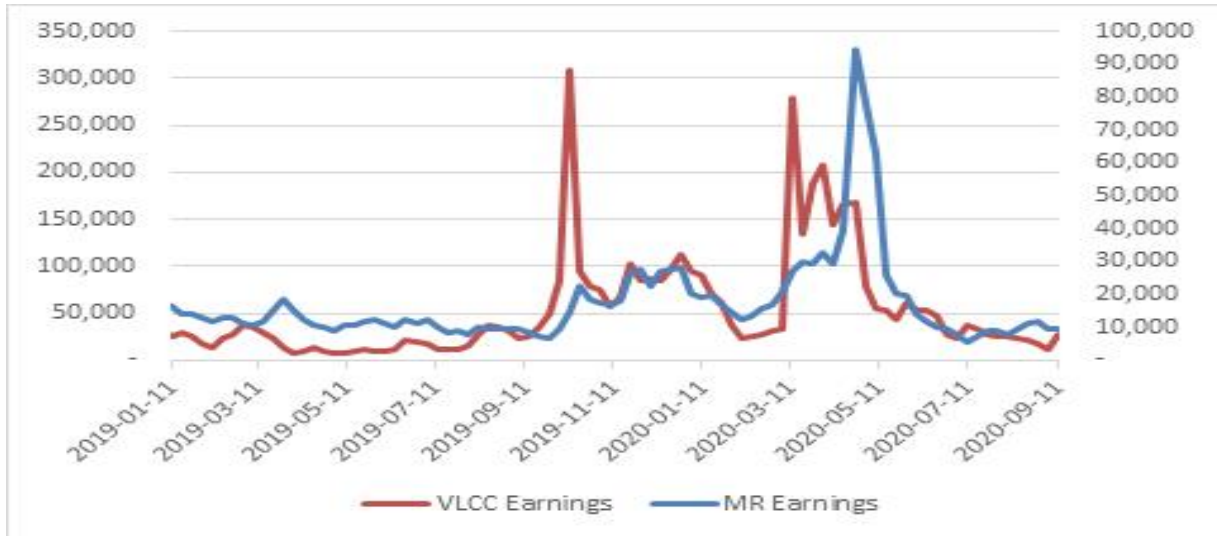
한편 9월 들어 미국에서 맹위를 떨치는 허리케인이 미칠 제품선 시황에 대한 영향이 주목되고 있음. 시장 관계자들에 따르면 미국 정유소 등 석유 관련 시설 중 허리케인에 대비해 가동을 중지하는 움직임이 발생하고 있음

가동 정지가 장기화되면 미국 출하 석유제품 물동량이 정체해 시황 약세가 심화될 가능성이 있음. 9월 중순 미 걸프발 유럽착 MR(Medium Range)형 제품선의 스팟 시황 수준은 일일 1만 4,600달러 정도로 아직 손익분기점을 웃도는 수준임. MR형 손익분기점은 통상 1만 4,000달러로 분석되고 있음

전술한 바와 같이 9월 이후 미국에서 허리케인이 발생해 정유소 등 석유시설들 중 일부가 조업을 중단하거나 또는 허리케인에 대비해 미리 조업을 중단하는 경우가 발생하고 있음. 볼틱거래소 관계자는 「현 단계에서 허리케인에 의한 대서양 항로(미국-EU)로의 중차대한 영향은 나타나지 않고 있. 하지만 기상·해상 조건의 악화로 석유제품 생산 시설의 불가동이 길어지면 화물 이동에 침체가 발생 할 수 있다」고 언급함

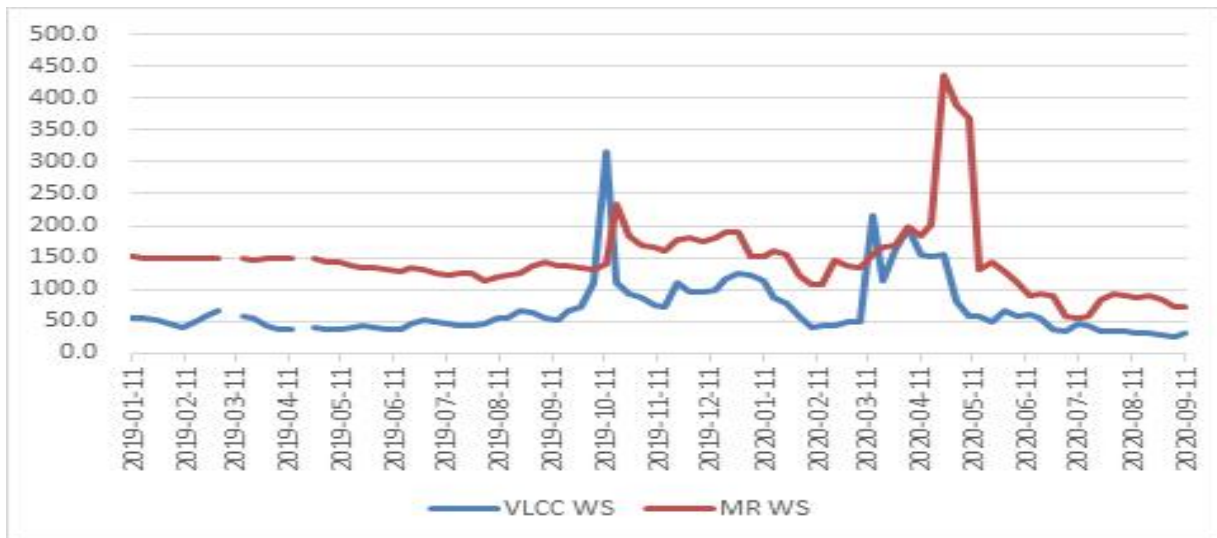
볼틱거래소는 과거 사례를 토대로 전망 시 허리케인 사태가 장기화될 경우 EU는 미국발을 대체할 대체 항로를 찾게 될 것이라고 예상하고 있음. 볼틱거래소에 따르면 미 걸프발 유럽착 MR형 제품선의 8월 중순 스팟운임은 일일 6,774달러였지만, 8월말 1만 6,923달러까지 상승하였음. 볼틱거래소는 허리케인 영향이 커질수록 운임이 하락하여 손익분기점인 1만 4,000달러가 붕괴 될 수 있다고 전망함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



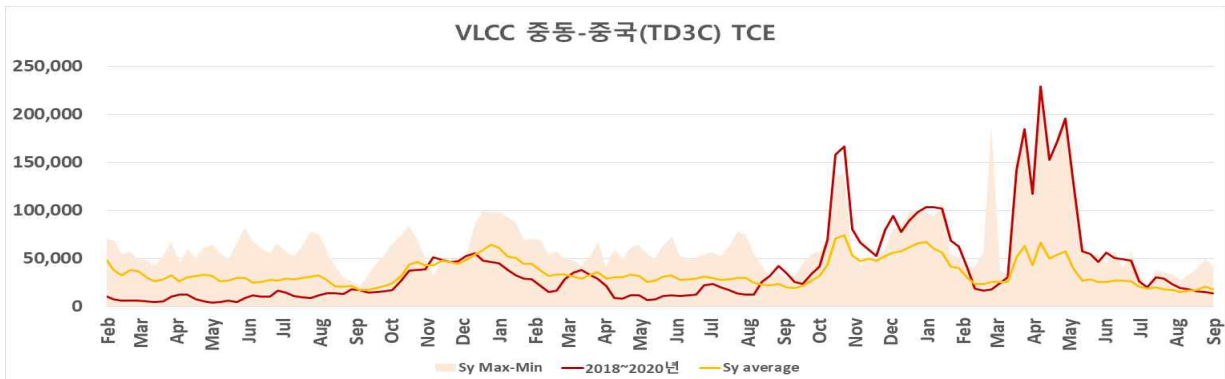
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(9.11)							
Average Earnings	TD3C	14,225	(7,063)	6,103	250,354	64,713	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	6,827	(167)	2,664	79,699	18,910	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	31,500	(-)	30,000	80,000	45,507	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	14,000	(-)	13,000	20,000	15,182	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	32.1	(7.3)	24.8	217.5	74.0	36.0	315.0	66.6
	MR	73.8	(2.7)	55.5	437.2	142.3	114.2	235.0	148.0

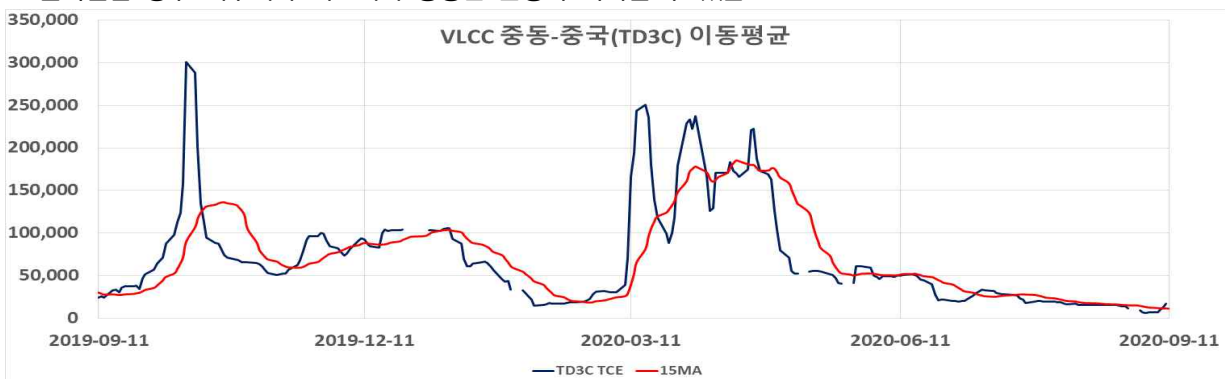
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4월 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

- 추세선(붉은색)과 이동평균선(Sy average)이 같고 종가가 올해 최저점과 거의 일치하는 경우로 매우 취약한 하락장세의 패턴을 보이고 있음. 다만 이러한 완전 음봉(Marubozu Black) 패턴은 가끔 강세전환 패턴의 시작 지점에서 나타나기도 하여 상승전환을 주시할 필요가 있음



- 수익 추세선(붉은색)의 밑꼬리가 이동평균선을 돌파하고 최저점을 이탈하며 상승하는 윗꼬리 양봉 패턴 (Opening White Marubozu)을 보이고 있는데, 이는 상승 장세를 반영하는 것이지만 향후 상승과 하락이 불확실할 경우 매수세와 매도세의 팽팽한 균형이 이어질 수 있음



- 제품선 추세선은 직전 저점 돌파가 확인되고 있지만 기본적으로 가로로 넓게 펼쳐진 펼침형(wide day) 패턴이 나타나는데, 이는 과다물량 공급으로 인한 과공급 상태를 시사하는 것임. 수요가 적어 일시에 반등하기 어려움을 의미하며, 전반적인 하락장세를 나타내고 있음



6. 중고선 시장

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

- 9월 11일 BDI는 1,267로 9월 4일(1,362) 대비 95p(7.0%) 하락. 9월 11일 건화물선 중고선 지수는 20.85로 12주 동안 변동이 없음. BDI는 6월 5일 679를 기록한 이후 지속 상승하여 7월 6일 1,956의 연고점을 기록한 이후 다시 계속적으로 하락하는 추이를 보이고 있음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 2020년 9월 SCFI 평균은 1,337.92p로 전년 동월의 754.46p 대비 583.46p(77.3%) 증가. 2020년 7월 평균 1,049.96, 8월 평균 1,180.57에 이어 가파르게 상승하고 있음. 2015년 9월의 SCFI 평균 646.69, 2016년 9월 755.92, 2017년 9월 660.54, 2018년 9월 897.97, 2019년 9월 754.46이었음. 8월 컨테이너 중고선 지수는 35.09로 최근 거의 변화가 없음



6. 중고선 시장

■ 2020년 9월(9월 1일~11일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

◦ 9월 시장 회복이 두드러지는 컨테이너선 등의 중고선 매매가 활발함

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Bulk	Cape Fushen	2008	177,890	DWT	2020-09-11	13.80	Fukujin Kisen	Clients of Berge Bulk
TankChem	High Courage	2005	46,976	DWT	2020-09-11	12.65	D'Amico Soc di Nav	Clients of Medbulk
Container	Kota Jasa	2001	1,728	TEU	2020-09-11		PIL	Undisclosed interests
Bulk	Double Paradise	2011	95,712	DWT	2020-09-10	16.00	Konlink Shipping Pte	Clients of Polembros Shipping
Container	Kota Ganteng	2002	2,475	TEU	2020-09-10		PIL	Clients of Tamas Line
Tanker	ADS Stratus	2002	299,157	DWT	2020-09-09	25.50	ADS Crude	Clients of Marshall Shipping
Container	Mataquito	2010	6,589	TEU	2020-09-09		Peter Dohle	Clients of John T. Essberger
Pass.	Pu Tuo Shan	1990	728	Passengers	2020-09-09		Zhoushan Haixing	Undisclosed interests
Bulk	Ivy Ocean*	1999	45,690	DWT	2020-09-09	7.40	Hubei Qin Tai Ltd	Chinese interests
Bulk	EJ Ocean*	1998	46,570	DWT	2020-09-09		Hubei Qin Tai Ltd	Chinese interests
Bulk	Angelic Zephyr	2014	37,780	DWT	2020-09-08	14.00	NYK Bulk & Projects	Chinese interests
Bulk	Glorious Starlight	2012	28,236	DWT	2020-09-08	6.75	Chiba Shipping	Greek interests
Bulk	Ikan Sembak	2012	61,358	DWT	2020-09-08	13.70	Pacific Carriers	Undisclosed interests
Container	Kota Kasturi	2005	3,081	TEU	2020-09-08	5.00	PIL	Chinese interests
TankChem	Lovely Lady	1999	47,431	DWT	2020-09-08	6.50	Eastern Med	Undisclosed interests
Container	Moen Island	2005	2,826	TEU	2020-09-08	6.30	Borealis Maritime	Clients of Iseaco Holdings
Offshore	Pacific Askari	2006	3,250	DWT	2020-09-08		Swire Pac Offshore	Clients of Allianz Marine

6. 중고선 시장

선종	선명	건조 년도	선형	단위	매매일자	가격 (백만 달러)	매도자	매수자
Offshore	Pacific Petrel	2011	5,220	HP	2020-09-08		Swire Pac Offshore	Clients of Rashied Maritime
Bulk	Skua	2003	53,350	DWT	2020-09-08	5.40	Eagle Bulk Shipping	Chinese interests
TankChem	Ridgebury Colette B*	2008	37,293	DWT	2020-09-08	11.50	Ridgebury Tankers	Clients of Tufton Oceanic
TankChem	Ridgebury Elvia B*	2008	37,280	DWT	2020-09-08	11.50	Ridgebury Tankers	Clients of Tufton Oceanic
Container	Kota Laju	2007	4,250	TEU	2020-09-07	8.25	PIL	Greek interests
Bulk	Elena II	2006	76,741	DWT	2020-09-04	8.20	Ultrana Naviera	Greek interests
Bulk	Global Garnet	2005	52,223	DWT	2020-09-04	6.60	NYK Bulk & Projects	Chinese interests
Bulk	Lowlands Kamsar	2010	82,206	DWT	2020-09-04	15.00	Misuga Kaiun Co Ltd	Undisclosed interests
Tanker	Minerva Maya	2002	105,709	DWT	2020-09-04	12.20	Minerva Marine	Vietnamese interests
Tanker	Petropavlovsk	2002	106,532	DWT	2020-09-04	10.20	Sovcomflot JSC	Clients of KASCO
Bulk	Watford	2010	57,022	DWT	2020-09-04	8.90	Orion Reederei	Greek interests
Container	YM Uberty	2008	8,241	TEU	2020-09-04	27.00	Yang Ming Marine	Clients of MSC
Tanker	Hafnia America	2006	74,996	DWT	2020-09-02	12.00	Hafnia Limited	Greek interests
Dry Genl	Tong Cheng 603	2010	5,821	DWT	2020-09-02		Guangdong Tongcheng	Clients of Shengsi Zhenxin
Dry Genl	Tong Cheng 604	2010	5,821	DWT	2020-09-02		Guangdong Tongcheng	Clients of Zhejiang Donghao
Container	Ital Massima*	2007	4,363	TEU	2020-09-02	17.20	Wisdom Marine Group	Clients of Asiatic Lloyd
Container	Ital Melodia*	2007	4,363	TEU	2020-09-02		Wisdom Marine Group	Clients of Asiatic Lloyd
Bulk	Deribas	1996	28,665	DWT	2020-09-01	2.60	Transbulk Management	Lebanese interests
Bulk	Western Honolulu	2014	57,924	DWT	2020-09-01	14.00	Nisshin Shipping	Clients of Eurobulk
Tanker	Xin Sheng	2014	4,923	DWT	2020-09-01	2.68	Ningbo FTZ Cosnavi	Undisclosed interests

7. 주요 해운지표 (2020.09.11)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.11)								
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)	68	67.0	77.0	73.1	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.0	(-)	8.0	8.0	9.0	8.5	9.0	12.5	11.1
자료:Clarkson										
신조선 시장 (\$ Million)		(09.11)								
건화물선	Panamax	25.5	(-)	25.5	25.5	27.0	26.2	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	86.5	(-1)	87	86.5	92.0	90.0	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	30	(-)	30	30.0	31.5	30.6	31.5	35.0	33.6
자료:Clarkson										
연료유 (\$/Tonne)		(09.11)								
380 CST	Rotterdam	248.3	(-21.0)	258.8	124.8	303.8	236.6	245.8	443.5	348.9
	Singapore	259.3	(-30.8)	274.6	157.8	388.0	260.6	306.5	511.5	402.5
	Korea	300	(-25.3)	312.6	196.3	426.5	311.6	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	276.5	(-19.0)	286.0	181.8	436.8	286.2	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	280.8	(-34.3)	297.9	179.0	585.3	327.2	493.8	548.3	518.9
	Singapore	310.8	(-35.0)	328.3	219.8	726.3	376.8	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	314.8	(-21.5)	325.5	214.8	722.3	381.6	546.5	624.5	578.8
자료:Clarkson										
주요 원자재가 (\$)		(09.11)								
철광석	국제價	116.5	(0.4)	116.3	71.7	128.7	96.8	72.3	127.2	93.3
	중국産	150.0	(1.6)	149.0	108.3	150.3	124.6	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	78.4	(0.1)	78.4	63.5	78.5	71.2	72.0	83.1	77.0
	중국産	91.6	(0.1)	91.7	84.7	95.4	90.7	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	146.2	(9.3)	138.2	133.4	204.2	161.0	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	126.1	(6.0)	121.8	112.7	134.8	125.5	120.9	187.3	153.2
	중국産	203.8	(0.2)	203.7	190.0	219.2	205.0	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	996.0	(26.50)	970.3	821.8	996.0	882.4	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	542.0	(2.25)	545.4	474.0	581.5	530.2	418.5	558.8	493.9
자료:mysteel, CBOT										
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계		
ASEAN	수출	5,308	6,439	7,047	42,236	95,248	100,114	87,449		
	수입	4,022	4,301	4,835	26,948	53,822	59,628	51,584		
NAFTA	수출	5,171	6,645	7,871	40,525	84,260	89,921	82,296		
	수입	5,174	5,398	5,276	35,664	60,199	69,712	66,889		
EU	수출	3,375	3,580	4,098	23,999	53,140	57,676	48,445		
	수입	4,919	4,916	4,976	28,399	56,657	62,296	50,738		
BRICs	수출	11,712	12,701	13,473	71,409	169,587	189,936	149,584		
	수입	10,386	10,096	10,635	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