

# KMI

## 주간해운시장포커스

발간년월 2020년 3월 1주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	12
IV. 컨테이너	19
V. 탱커	21
VI. 중고선 시장	23
VII. 주요 해운지표	24

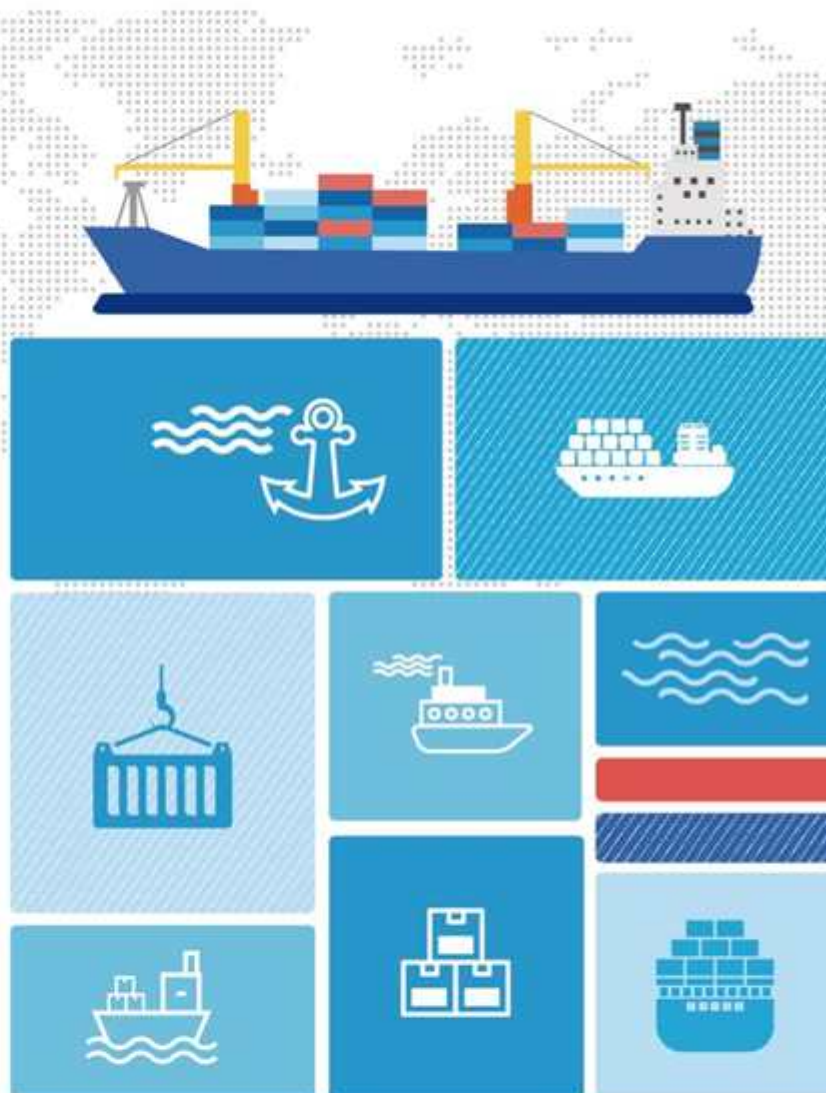
고병욱 해운빅데이터연구 센터장  
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

## 1. 주간 이슈

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

# Maersk, Hapag-Lloyd의 전략과 시사점

## I Maersk와 Hapag-Lloyd의 실적과 전략

Maersk Line을 포함한 A.P. Moller-Maersk가 2019년 5억 달러의 순이익을 거둔 것으로 밝힘(2018년에는 7.5억 달러의 순손실을 기록). Maersk의 물동량과 운임에는 큰 변화가 없는 것으로 보여, 낮은 연료비 등의 원가 측면의 개선이 수익성 향상으로 이어진 것으로 해석됨. 한편 Hapag-Lloyd는 이자+세금전 수익(EBIT, Earnings Before Interest and Tax)이 지난해에 비해 80% 증가한 9억 달러에 이른다고 밝힘. Hapag-Lloyd는 물동량은 1.4%, 운임은 2.6% 상승했는데, 미달러화 강세와 낮은 연료비로 수익성이 확대되었음

Maersk와 Hapag-Lloyd가 모두 수익성이 좋아졌지만, 미래 컨테이너선 시장에 대처하는 전략에는 미묘한 차이가 보임. Maersk는 물류기업 및 플랫폼 기술 기업의 인수합병을 통해 일괄운송서비스(end-to-end transportation service) 제공역량을 글로벌 차원에서 확보할 계획임. 구체적으로 최근 2월에 북미 창고 및 배송 서비스 기업인 Performance Team을 5.4억 달러에 인수했고, 4PL 서비스를 위해 Syngenta를, 컨테이너 추적 서비스의 앱 기반 구축을 위해 Captain Peter 등을 인수했음. Maersk는 통합적인 컨테이너 물류서비스의 제공을 위해 이 같은 공격적 투자를 감행하고 있으며, 이는 사업 다변화를 통해 보다 균형 잡힌 수익으로 이어질 것으로 기대됨

한편, Hapag-Lloyd는 화주 고객에 대한 서비스 강화로 미래 시장을 선도할 것으로 보임. 특히 고객의 서비스 신뢰를 확보하기 위해 노력하고, 화주의 운송 관리 시스템을 개선할 수 있는 기술을 확보하는 것에 지속가능한 수익 기반이 있다고 판단함

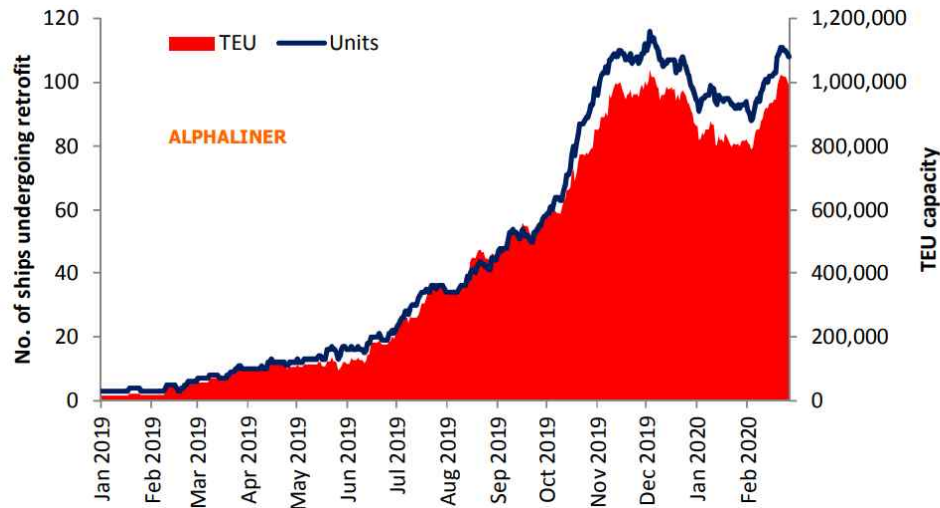
## I 규모의 경제와 범위의 경제

Maersk의 전략은 기존의 대형선을 통한 규모의 경제 전략에서 다변화된 수익기반을 확보하는 범위의 경제 전략으로 이행한 것으로 판단됨. 하나의 사업에서 여러 사업으로 다변화하여 투입된 고정비용의 분담을 통해 수익성을 제고하는 것이 범위의 경제(economy of scope) 전략임. 즉 Maersk는 해상운송 사업 뿐 아니라, 내륙 보관 및 배송 서비스, 4PL 서비스, 앱 기반 서비스 등의 컨테이너 물류서비스의 제 부문을 통합함으로써 화주에게는 원스톱 일괄 서비스를 제공하여 서비스를 차별화하고, 기업 내부적으로는 범위의 경제를 활용하여 원가구조를 낮추는 1석 2조의 전략을 펼치는 것임. 한편, Hapag-Lloyd는 20k급 초대형선은 용선(6척) 및 현대상선(2020년 12척 인도 예정)의 선박을 이용하는 전략(규모의 경제)과 함께, 서비스 신뢰성 확보와 화주의 근본적 운송 체계 개선에 관여하여 서비스를 차별화하는 전략을 펼치고 있음

## I 시사점

현대상선은 올해 4월부터 20k급 초대형선(12척)을 순차적으로 항로에 투입되고, THE 얼라이언스의 회원사로 원양 서비스를 제공할 예정임. 또한 THE 얼라이언스의 Hapag-Lloyd와 ONE이 20k급 초대형선의 발주를 검토하는 등 규모의 경제 전략은 이미 시행 또는 준비되고 있는 것으로 판단됨. 이제 우리 국적 컨테이너 선사 그리고 현대상선, SM상선의 원양선사들은 범위의 경제를 확보할 수 있는 방안을 모색해야 함. 4차 산업혁명으로 플랫폼 기반의 물류서비스 영역이 확대되면서, 시장의 광범위한 재편이 있을 것으로 전망되는 가운데, 기술력을 갖추고 화주가 필요로 하는 물류서비스를 제공하기 위해 새로운 전략의 강구가 긴요함. 지금은 규모의 경제 전략이 현실화되고 화주 집하력 제고에 여념이 없겠지만, 급변하는 컨테이너선 시장에서 화주에 대한 일괄서비스 제공과 다변화를 통한 안정화 전략 모두를 성공적으로 준비하는 것에도 관심과 투자가 필요함

## 2. 주간 뉴스



### 컨테이너 스크러버 장착을 위한 입고선 증가

- 2월 21일 기준 약 111척, 102만TEU의 컨테이너 선박이 스크러버 장착중인 것으로 조사됨
- 2월에만 스크러버 장착을 위해 25척이 입고되었으나 장착완료는 15척에 불과해 중국 조선소에서 코로나19의 영향이 있는 것으로 파악됨. 현재 83척이 중국 조선소에서 스크러버 장착중인 것으로 파악됨
- 14,000TEU급 MSC CIORINDA를 비롯하여 10척 이상의 컨테이너 선박이 스크러버 장착을 위해 대기중임. 특히 19,000TEU급 MSC ERICA는 현재 175일 동안 계선중(이중 130일 이상이 텐진 조선소에서 스크러버 장착중)인 것으로 알려져 예상보다 스크러버 장착 기간이 길게 소요됨

Alphaliner Weekly 8호

### 머스크, 2019년 매출은 감소했으나 수익은 증가함

- 머스크는 2019년 5.1억 달러의 순이익을 기록했지만 동년도 4분기에는 6,100만 달러의 순손실을 기록한 것으로 나타남
- 2019년 매출은 388.9억 달러를 기록하여 전년대비 소폭 감소했지만 세전·이자지급전이익(EBITA)은 전년대비 14.3% 증가함
- 컨테이너 처리 개수도 2,659만 TEU로 전년대비 소폭 감소함. 동-서 항로의 물동량 및 인트라 유럽 시장수요도 감소한 것으로 나타남
- 동사는 2020년 코로나19로 인해 매출에 부정적인 영향을 받을 것으로 예상함

Alphaliner Weekly 8호

### 중국 항만 기항횟수, 점진적으로 증가하면서 회복 조짐

- 상해 양산항에서 컨테이너 선박의 기항횟수가 증가해 정상 수량으로 복귀했음을 확인할 수 있지만 코로나 바이러스로 인해 유휴 컨테이너 선박의 수도 최고조에 이르렀음
- 선박 기항이 재개되기 시작했지만 유휴선대는 당분간 늘어날 가능성이 있는 것으로 보임

## 2. 주간 뉴스

- 자동화 컨테이너 터미널로 세계 해운·물류를 선도하는 상해 양산항의 선박 기항횟수를 살펴보면, 코로나 바이러스가 해운·물류에 미치는 영향의 궤적이 다행히 바뀌기 시작했음
- Lloyd's List Intelligence의 집계에 따르면 컨테이너선 기항횟수는 2020년 7주(2월 2일~8일) 270척에서 8주차(2월 9일~15일) 426척으로 급격하게 증가했으며, 이는 중국 항만에서 화물 흐름이 다시 재개되고 있음을 시사하는 결과임
- 지난 주(2월 16일~22일)에 상해 양산항에 기항한 컨테이너선, 일반화물선, 컨테이너 바지선 등의 기항횟수는 673회로 전주 대비 58% 증가했음
- Lloyd's List Intelligence 분석에 따르면 유류 컨테이너선 선복량은 2월 24일 기준 1,040,746TEU로 상승해 전 세계 컨테이너 선복량의 4.6%를 차지하고 있음
- 이는 2월 17일 기준의 97만 7,581TEU에서 4.3% 증가한 것이며, 화물 운송 수요 감소에 대응하기 위해 해상 운송업자들이 더 많은 톤수를 감선·감편(blank sailings) 했다는 것을 의미함
- 중국 야드 정지에 따른 스크러버 장착 지연도 유류 선복량을 증가시키고 있음
- 알파라이너는 "중국의 설 연휴 연장 및 COVID-19 발병으로, 중국발 컨테이너 화물량이 역대 2월 기준 사상 최저치를 기록했다"고 언급했음
- 알파라이너는 중국에서 공장이 다시 재개 된 것은 화물 수요가 점진적으로 회복할 가능성이 있음을 의미한다고 덧붙였는데, 다만 화물량 회복에는 최소 몇 주가 더 걸릴 것으로 예상됨
- 알파라이너는 "해운선사들이 적어도 3월말까지는 선택적으로 감선·감편(blank sailings)을 계속적으로 시행할 예정이다"라고 언급했음

[https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131236/China-port-calls-show-signs-of-return-to-normal?fbclid=IwAR2Dy7hefGQGzurQ\\_UInvp0iHSRO\\_HpyXyJHajPYqi1mGnq8YodH5BWnMZI](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131236/China-port-calls-show-signs-of-return-to-normal?fbclid=IwAR2Dy7hefGQGzurQ_UInvp0iHSRO_HpyXyJHajPYqi1mGnq8YodH5BWnMZI) (로그인 필요)

### I JOC, 컨테이너선 감선·감편 증가로 일주일에 30만-35만TEU 정도의 스페이스 부족 우려 표명

- 신종 코로나 바이러스의 감염 확대가 해운업계에 부정적인 영향을 주고 있으며, 중국발착 선박에 운항중단이 잇따르고 컨테이너선의 감선·감편(blank sailing)이 겹쳐 중국 출하가 중단되는 사태가 발생하고 있음
- JOC(Journal of Commerce)는 중국 설 종료 이후 대량의 화물이 다시 움직이기 시작하면 대규모의 스페이스(space) 부족이 발생하고 이러한 현상이 3월 중순까지 이어질 가능성이 있다고 우려했음
- EU 대형선사는 중국발 화물예약은 슬로우 페이스(slow pace)이지만 동남아시아를 포함한 다른 아시아발 화물의 움직임은 강력하게 상승하고 있다고 언급했음
- 일부 포워더에 따르면 컨테이너 트레일러 등 트럭 운전사가 부족해 리퍼컨테이너가 상해항에 쌓여 있으며, 화물의 훼손이 우려됨
- JOC에 따르면 태평양(아시아-북미) 항로에서 코로나 바이러스로 인해 2월에 총 21항해, 컨테이너 슬롯 환산 시 19만 8,500TEU분이 감선·감편됐음
- 이는 평년 중국 설 연휴로 발생해온 61항해 결편에 추가된 형태로 2020년 태평양 항로에서 83항해의 감선·감편이 발생한 것임
- 아시아-유럽 항로에서는 코로나 바이러스로 인해 10항해가 중단됐으며, 컨테이너 슬롯 환산 시 15만 1,500TEU분의 스페이스가 소실되었음



## 2. 주간 뉴스

- 중국 설 연휴에 일반적으로 발생해 온 감선·감편 숫자를 더하면 북유럽·지중해(아시아-유럽) 항로에서 2020년 감선·감편 합계는 50항해를 넘어선 것으로 추정됨
- JOC는 "대략적인 예측이지만 코로나 바이러스로 인해 해운시장에서는 전 항로 기준 주당 30만-35만TEU정도의 스페이스 부족이 발생할 것으로 추정된다"고 분석했음
- 코로나 바이러스로 인해 선원의 원활한 교대가 이루어지지 못하거나 중국 기항 전력 선박에 대한 기피 현상 등이 발생해 감선·감편이 증가하고 있으며, 이로 인해 설 연휴가 종료된 이후 물동량 운송수요는 증가했지만 이에 대응하는 선박량이 부족한 현상이 발생하고 있음
- JOC는 설 연휴 기간 동안 상해컨테이너운임지수(Shanghai Containerized Freight Index·SCFI)가 공표되지 않아 수송 능력 감소가 스팟운임에 미치는 영향을 정확히 파악하는 것은 어렵지만, 평균운임을 TEU당 1,000달러로 가정 시 선박량 삭감에 의한 전 세계 해운시장의 손실은 주당 3억-3.5억 달러(원화 약 3,000억-3,500억 원)에 상당한다고 추정했음
- JOC의 모기업인 IHS Markit에 따르면 현재 화주는 코로나 바이러스의 영향을 주시하고 있으며, 상당수는 이미 선박 스페이스 부족이라는 요인을 감안하여 새로운 배송 스케줄을 짜고 있음
- 독일계 수입업자는 "2월 마지막 주에 들어선 지금 중국에서 화물을 출하하는 데 충분한 컨테이너 스페이스나 트럭 운송업자가 확보 될지 모르겠다"라고 지적했음
- IHS Markit은 "2월 마지막 주 컨테이너선 스페이스는 타이트하게 될 것이며, 모든 요인을 고려하면 유럽항로에서 최소 3-4주의 운송 지연이 발생할 것으로 전망된다"고 분석했음

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

### 2020년 1월 운임, 상해발 LA(Los Angeles)척이 전년 동월 대비 20% 감소한 2,540달러를 기록

- Tradewinds 등의 분석에 따르면 2020년 1월 아시아 18개국발 대미 컨테이너 화물량은 전년 동월 대비 2% 감소한 155만 8,000TEU를 기록했음
- 전년 동월 대비 마이너스를 기록한 것은 4개월 연속으로 이례적인 부진을 보이고 있음
- 최대 출하지인 중국이 전년 동월 대비 10% 감소했으며, 한국과 일본도 침체했음
- 동남아시아와 남아시아는 역대 최다를 갱신했음에도 전체 북미 동향항로 물동량 감소를 막지 못했으며, 품목별로는 플라스틱 제품, TV 등의 품목이 두드러지게 감소했음
- 1월 북미 동향항로 화물의 이동을 국가·지역별로 보면 대만이 전년 동월 대비 5% 증가, 베트남이 34% 증가, 인도가 4% 증가로 각각 증가했지만 한국 전년 동월 대비 3% 감소, 일본 3% 감소 등 전년 대비 부진한 실적을 보였음
- 중국발은 9개월 연속 전년 동월 대비 마이너스를 기록했으며, 품목 1위의 가구·가재도구는 2자리수 감소를 기록하면서 전년 동월 대비 13% 감소하고 5개월 연속 전년 동월 대비 마이너스를 기록했음
- 중국발 플라스틱 제품 등 주요 품목도 감소세가 이어지고 있음
- 동남아시아국가연합(Association of Southeast Asian Nations·ASEAN)은 전년 동월 대비 25% 큰 폭 증가했으며, 월간 물동량 실적은 45개월 연속 증가하고 있음
- 이 중 베트남은 46개월 연속 북미 동향 물동량이 증가하면서 미·중 무역갈등으로 인한 대체 수출국으로 부상하고 있음

## 2. 주간 뉴스

- 한편 미국발 아시아 18개국착 북미 서항 물동량의 2019년 11월 실적은 2개월 연속 전년 동월 대비 마이너스를 기록하면서 2018년 11월 대비 1.5% 줄어든 56만 4,000TEU를 기록했음
- 미국발 아시아 18개국착 북미 서항 물동량의 2019년 1-11월 누계는 전년 동기 대비 0.5% 늘어난 631만 6,000TEU를 기록함
- 2019년 11월 북미 서항 단월 실적을 보면 중국이 전년 동월 대비 21% 감소한 13만 1,000TEU로 2개월 연속 전년 동월 대비 마이너스를 기록했음
- 중국착 품목 1위인 종이·판지류가 전년 동월 대비 40% 감소하는 등 중국착 주요 품목들이 전년 동월 대비 큰 폭 감소함
- 한국은 전년 동월 대비 4% 늘어나 2019년 11월 6만 5,000TEU를 미국으로부터 수입했으며, 대만은 전년 동월 대비 34% 늘어난 6만 9,000TEU로 미국발 수입량이 큰 폭 증가했음
- 2020년 1월 운임은 상해발 LA(Los Angeles)착이 전년 동월 대비 20% 감소한 2,540달러, LA발 상해착이 전년 동월 대비 동일한 840달러를 각각 기록했으며, 1월 운임지수에는 코로나 바이러스로 인한 운임 하락 영향이 반영돼 있음(Drewry 분석, 40피트 기준)

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

### I 비활성 컨테이너 선박 200만TEU 돌파로 역대 최고기록 갱신

- Alphaliner에 따르면 중국에서 출항하는 선박 수가 급감함에 따라 비활성 컨테이너 선박(inactive containership fleet)이 사상 최대인 200만TEU를 넘어 섰음
- 코로나 바이러스의 영향으로 2009년 세계 금융위기 당시 기록한 152만TEU와 한진해운 파산으로 인한 2016년 159만TEU를 넘어서 컨테이너 비활동 선박량 역대 최고기록을 갱신한 것임
- Alphaliner는 "코로나 바이러스가 발생하면서 중국의 음력설 연휴가 연장되었으며, 이로 인해 2월 중국발 화물 수요가 사상 최저 수준에 도달했다"고 언급함
- "아시아-유럽항로, 아시아-북미항로 및 아시아 역내항로에서 최근 3주 동안(2월 중순~2월 말) 평시 화물량 대비 약 30~60% 수준이 감소한 상태이다" (Alphaliner)
- "중국 공장이 재가동 되면 화물 운송 수요가 점차 회복되겠지만, 화물량 회복에는 최소 몇 주가 더 소요될 것으로 예상된다." (Alphaliner)
- 한편 ClipperData의 통계에 따르면 코로나 바이러스가 컨테이너선 기항 항만에 미치는 영향은 중국을 넘어 다른 국가로까지 확대되고 있으며, 중국뿐만 아니라 전 세계적으로 항만 기항 둔화가 진행되고 있음
- "중국 항만에서 컨테이너를 하역 또는 적재하지 않아 선박의 출항이 취소될 경우 선적이 예정되어 있는 다른 국가의 항만에도 기항할 이유가 없다" (ClipperData)
- 컨테이너 해운선사들은 2019년 미·중 무역전쟁으로 인해 전 세계 무역 수요가 둔화되면서 대부분의 항로에서 이미 예정된 선박 배선량을 줄인 바 있는데 올해 코로나 바이러스 발발로 유류 컨테이너 선박량은 더욱 늘어나고 있음
- ClipperData의 분석결과에 따르면 유류 컨테이너 선박량은 1월 하반기와 2월초에 크게 증가했으며, 컨테이너선의 중국 항만 기항횟수, 중국 항만 기항 예정 선박수 등이 최근 급락했음

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/alphaliner-inactive-box-fleet-reaches-record-high/2-1-762482?fbclid=IwAR3qY9hHWGa6sKwSrvPI86ZWpkRpBLzmHq3eU2P6CKRPBcwPVp8FhTggs9l> (로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### ■ 세계 주요 선사, 코로나 바이러스로 인해 중국인 선원을 동유럽계 선원으로 대체

- 신종 코로나 바이러스 감염 확대를 배경으로, 중국인 선원의 대체를 위해 동유럽계 선원을 고용하는 것을 검토 중인 해외 선사들이 있는 것으로 알려졌다
- 2월 들어 동유럽계 선원을 다수 확보한 유럽의 선박관리회사들은 중국인 선원을 배승하고 있던 선사들로부터 원활한 선원 교체를 위한 지원을 요구 받고 있음
- 중국인 선원으로부터 동유럽계 선원로의 대체를 추진하고 있는 것으로, 다만 EU 선원 관계자들 사이에서는 "선원비의 문제가 있어 간단히 대체되지는 않을 것이다"라는 견해가 있음
- 유럽의 A 선박관리회사는 "입항 제한이 있는 중국인 선원을 고용하고 있는 선사로부터 실제 선원 대체를 요구받고 있다"고 언급함
- 다만 동 A 선박관리회사는 동유럽계 선원로의 전환 기운이 조성되고 있다는 점에 어느 정도 동의하면서도 실현 가능성에 대해서는 회의적인 태도를 보였음
- "크로아티아 등 동유럽계 선원과 중국인 선원 간에는 선원비에 차이가 있어 여의치 않은 것이 아닌가. 동유럽계가 선원 임금이 훨씬 더 높다" (A 선박관리회사 관계자)
- "동유럽계 선원과 중국인 선원은 자신 있어 하는 선종도 다르기 때문에 모든 선종을 대상으로 대체할 수 있다고 생각되지 않는다. 중국인 선원은 컨테이너선과 건화물운반선에 경험이 많고 동유럽계 선원은 유조선과 여객선 경험이 많다" (일본 관서지역 선주)
- 한편 한국이나 일본 등의 상선에 승선한 외국인 선원 가운데 중국인 점유율은 4% 전후로 높지 않으며, 한·일 선사가 운항하는 선박으로의 파장은 경미할 것으로 보임
- 다만 중국 선사들이 운항하는 선박 등에서 중국인 점유율이 높는데, 선원 대체가 이루어지는 항만에서 계류시간 연장으로 정체가 발생할 우려가 있음
- 현재 코로나 바이러스로 인해 선원 교대 시에 비중국인 외국인 선원일지라도 중국 본토에서의 교대가 불가능한 경우가 있는데, 해당 선원이 소속된 선사·선박관리회사에서 중국 항만에서 하선하지 말 것을 요청했기 때문임
- 다만 이러한 경우 해사노동협약 2006(Maritime Labour Convention 2006·MLC 2006)의 연속 승선 규정에 저촉되어 기항국 검사지(Port State Control·PSC)에서 선박이 억류될 가능성이 있음
- 이러한 가운데 주요 기국(旗国)들은 선원 교체가 곤란한 상황임을 증명하는 회람장(circular)을 발행하기 시작했으며, 파나마는 2월 중순에 이미 발행을 완료한 상태이고 라이베리아, 마셜제도도 발행준비를 본격화하고 있음
- PSC에서 회람장 효력은 미지수이지만 중국에서 선원 교체가 어려워지면서 선주들의 회람장 확보 수요는 커지고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116358> (로그인 필요)

### ■ 중국산 원유 바이어, 정유공장 가동 중단으로 4월 원유 구매 삭감

- 코로나 바이러스 확산으로 인해 전 세계적으로 노크온 효과(knock-on effects)가 나타나면서 중국의 화물 수입 수요는 계속해서 줄어들고 있음

## 2. 주간 뉴스

- 다행인 점은 북중국에서는 수입 수요가 회복되기 시작했다는 것임
- 중국 정유업계는 세계 원유 수요 증감에 매우 중요한 영향을 미치며, 정유량 감소는 1년 동안 최대 1억 2,000만 배럴, 즉 일일 32만 배럴의 원유 수요가 감소하는데 영향을 줄 수 있음
- 원유선을 통해 수송되는 원유를 정제해 석유제품을 만들기 때문에 석유제품 생산 감소는 즉각적으로 원유 수요에 영향을 미치는 것임
- 2월 26일 개최된 아르구스 원유 & 석유제품 포럼(Argus Crude & Refined products Forum)에 참석한 유조선 관계자들은 "2월 중국 정유공장들은 2020년 1월 대비 일일 400만 배럴의 석유제품을 덜 생산하고 있다"고 언급했음 (중국 정유공장 70곳 조사결과)
- Argus Media의 Tom Reed 부사장은 런던에서 개최된 국제석유주간 연례행사에서 "중국산 원유 구매자들은 향후 더 적은 양의 원유를 수입할 계획을 가지고 있으며, 이미 중국산 원유의 4월 구매량을 줄이고 있다"고 언급했음
- Reed 부사장은 "이번 중국 등의 정유공장 감소는 원유 수요 연간 1억 2,000만 배럴, 즉 일일 32만 배럴의 손실을 의미한다"고 설명했으며, 정유공장 감소 이외에도 다른 요인들로 인해 원유 수입은 감소할 수 있음
- Argus Media는 2020년 1분기 세계 원유 수요 전망치를 연초 발표한 전망치 대비 40만 bpd(barrel per day) 줄였는데, 이는 정유공장 감소와 코로나 바이러스로 인한 물동량 둔화 등이 원인임
- Argus Media의 David Fyfe 수석이코노미스트는 "코로나 바이러스는 전 세계적으로 제조업이 상당히 둔화되고 있는 바로 그 시점에 발발했다. 전 세계적으로 무역량이 감소하면서 무역 둔화 전환기에 접어든 시점에 바이러스가 발발한 것이다. 유조선 부문에서도 원유·석유제품 물동량이 감소할 우려가 있다"고 언급했음
- 한편 Reed 부사장은 산둥 지역의 원유 수입량은 지난달 1월 대비 40% 이상, 절반 수준 가까이 감소했다고 언급했는데, 산둥에는 다수의 원유 정제시설이 입지해 있으며 다수 공장들이 2월 생산중단 및 유지보수를 예정하고 있음
- 세계 최대 정유사인 시노펙(Sinopec)은 2월 평균 생산량이 1월보다 150만bpd 낮은 것으로 나타나 석유업체들 중 코로나 바이러스의 가장 큰 영향을 받은 것으로 나타났음
- 시노펙은 중국석유화공(中国石油化工)이라고 불리는 중국의 최대 규모 국영석유회사로, 중국원유 수요 감소의 직격탄을 받은 것으로 분석됨
- 또한 페트로차이나(Petrochina)는 중국 북서부에 소재한 정유회사로, 2월 들어 70만 bpd의 가동을 줄였음
- Reed 부사장은 "다행인 점은 중국 북부 시장에서 회복 조짐이 보이고 있는데, 2월말 산둥 지역에서 원유 수요는 조금씩 높아지기 시작했다"고 언급했으며, 실례로 중국 독립정유사(independent refiners)들이 2월 들어 3천만 배럴을 구입하는 등 원유 수입 수요는 회복 조짐을 보이고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131220/Chinese-buyers-cut-April-crude-purchases-as-refinery-runs-collapse> (로그인 필요)



## 2. 주간 뉴스

### I VLCC 소폭 반등, 중동-극동 스팟운임 일일 2.1만 달러

- 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 스팟시황이 소폭 반등했음
- 2월 25일 런던 마켓 리포트에서는 중동-극동항로 운임 시세가 월드 스케일(World Scale·WS) 42.5, 일일 스팟운임 환산시 2만 1,000달러로 보고되었음
- 유조선 시장 관계자는 "지난주까지 연일 WS 40대에서 운임이 형성되었다. 코로나 바이러스로 침체된 운임이 반등 효과로 소폭 상승했다"고 언급함
- 2월 25일 시장 보고서에 따르면 일본 석유화학 기업인 코스모 석유(Cosmo Oil Company)가 3월 8~10일 중동발-일본착 항로에서 KARBALA(2010년 완공, 27만톤)를 WS 42.5에 용선하는 계약이 보고되었으며, 전술한 바와 같이 환산 시 스팟운임은 일일 약 2만 1,000달러 정도임
- VLCC 시황은 해철의 둔화, 1월 말 중국 선사 COSCO쉬핑 탱커(다렌)에 대한 미국 재무부의 제재 해제 등으로 선복 공급 과잉이 이어지고 있음
- 또한 무엇보다 신종 코로나 바이러스의 감염 확대를 배경으로 시장 심리도 얼어붙어, 운임은 낮은 수준임
- 일반적으로 VLCC 손익분기점은 스팟운임 기준 일일 3만 달러로, 운임의 지속적인 하락으로 2월 중순 손익분기점을 하회하게 되었음
- EU 유조선 관계자는 이번에는 소폭 반등했지만 겨울철 성수기가 지났기 때문에 유조선 시황이 본격적으로 회복되려면 시간이 소요될 수 있다고 전망하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/index/NewsNumber/254694> (로그인 필요)

### I 중국 초상국항구 등 바이러스 대응 채권(virus-control bonds) 약 1조 3천억 원 발행

- 2월 10일에서 2월 21일까지의 기간 중 60개 이상의 중국 기업들이 소위 바이러스 대응 채권(virus-control bonds)을 발행하고 75억 위안(원화 약 1조 2,960억 원)을 조달했음
- 한편 중국계 금융데이터 전문업체인 Winds에 따르면 중국 국적 항만운영사인 초상국항구(China Merchants Port Group·招商局港口)도 바이러스 대응 채권을 발행해 코로나 바이러스로 인한 재정 압박 경감에 동참한 것으로 나타남
- 중국 증권거래소에 따르면 중국 및 해외항만 등 총 38개 항만에서 사업을 전개하는 선전(Shenzhen) 증권거래소 상장기업인 초상국항구는 2월 24일 만기가 266일 이후에 도래하는 바이러스 대응 채권(virus control bond)을 7억 위안(원화 약 1,211억 원) 규모 발행했음
- 초상국항구의 수익금은 바이러스 확산으로 인한 물동량 감소 손실 등을 상환하고 당사의 운영자금을 보충하는 데 사용될 계획이며, 계열사인 중국초상은행(China Merchants Bank)과 다른 중국 국영은행들이 동 채권의 보증인임
- 초상국항만의 채권 금리는 아직 공개되지 않았는데, Winds에 따르면 6~9개월물 바이러스 대응 채권 금리는 연평균 2.88%~3.05%로 추정됨
- 이는 중국 중앙은행의 1년 만기 대출 프라임금리 4.15% 대비 낮지만, 세계 금융시장의 저금리 기조를 고려할 때 상당한 수준의 고금리로 평가됨

## 2. 주간 뉴스

- 중국 증권사인 초상증권(China Merchants Securities)은 "중국 설 연휴 춘절을 마치고 근무지 복귀로 인한 영향이 나타나기 시작했다"고 분석하면서 "향후 더 많은 기업들이 바이러스 대응 채권을 발행할 것으로 기대한다"고 밝혔다
- 바이러스 대응 채권 발행 자격을 갖추기 위해서는 기업들이 수익금의 최소 10% 이상을 전염병 대책 마련에 사용해야 함
- 이번에 바이러스 대응 채권을 발행한 기업들은 초상국항구와 마찬가지로 화물 취급량이 줄어들고, 인력 부족으로 항만 운영이나 선박 운항이 정체되는 등 코로나 바이러스로 어려움을 겪은 업체들임
- 한편 이번 바이러스 대응 채권 발행에 앞서 초상국항구는 중국 설 연휴 기간 중에 자사 운영 항만을 이용하는 화주·선사 지원방안으로써 컨테이너 보관료 면제 계획을 발표한 바 있음

[https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131146/China-Merchants-Port-raises-\\$100m-from-virus-control-bonds](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131146/China-Merchants-Port-raises-$100m-from-virus-control-bonds) (로그인 필요)

### 코로나 바이러스 공포 확산에도 회복되고 있는 유조선 일일수익

- 코비드-19(Covid-19) 코로나 바이러스에 대한 우려는 여전히 해운시황 둔화를 야기하고 있지만 중국 등 일부 항로의 유조선 수익(earnings)은 2월 24일 상승했음
- 볼틱원유유조선지수(Baltic Dirty Tanker Index)는 2월 24일 862로 전 영업일 대비 3포인트 하락했고, 2월 24일 TD3C(중동발 중국착) VLCC 수익은 전 영업일 대비 700달러 상승한 일일 21,151달러, TCE(US 걸프발 중국착) VLCC 수익은 전 영업일 대비 \$424 상승한 일일 \$25,804를 기록하고 있음
- 한편 2월 24일 TCE 항로에서 수에즈막스급 유조선 수익은 전 영업일 대비 375달러 상승한 일일 23,320달러를 기록했으며, 아프리카막스급 유조선 수익은 전 영업일 대비 375달러 상승한 일일 25,533달러를 기록했음
- 글로벌 투자 은행이자 기관 증권 회사인 Jefferies는 선박 연료유의 가격 하락이 현재 유조선 수익 상승을 주도하고 있다고 분석했음
- Jefferies는 "같은 운임을 얻더라도 선박 연료유 가격이 하락하면 화물을 이동시키기 위한 단위당 비용이 덜 든다"고 언급했음
- Deutsche Bank도 코로나 바이러스가 새로운 국가로 확산된다는 소식에 유조선 운임이 2월 들어 하락했지만 2월말 들어 반등하고 있다고 언급했음
- VLCC 스팟운임은 2월 24일 지난주(2월 21일) 대비 7% 오른 일일 26,600달러를 기록하며 회복세를 보이고 있음
- Deutsche Bank는 "VLCC 톤수가 줄어들기 시작했는데, 선박량 감소는 단기 스팟운임 상승에 긍정적 신호"라고 언급했음

<https://www.tradewindnews.com/tankers/tanker-rates-tick-upward-even-as-coronavirus-fears-persist/2-1-761621?fbclid=IwAR153E1wlqDVWjFjHyBsbJWJONH1LpQXN33nqXE31D4B-0mKyg0fxwh2dWk> (로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### I 싱가포르 선박용 연료유 재고량, 코로나 바이러스 인한 운송 둔화로 증가세

- 2월 19일 싱가포르의 부유식 연료유 저장소에 저장된 선박용 연료유 재고량이 전주 대비 1% 감소한 450만 톤인 것으로 확인되었음
- 한편 동 부유식 저장소 내 저유황유 연료 비축량은 390만 톤으로 전주 대비 2% 증가했음
- 2020년 들어 2월 중순까지 전년 동기 대비 54%나 수입이 감소했음에도 불구하고 재고 증가가 이루어진 것으로, 2월 19일 싱가포르 부유식 저장소 내 잔여 연료 유동량(450만 톤)은 2019년 2월 19일 대비 18% 상승했음
- 이처럼 코로나 바이러스로 인한 운송 활동 둔화의 징후는 선박용 연료유 시장의 재고량을 통해서도 확인할 수 있으며, 2월 19일 기준 선박용 연료유 재고량(450만 톤)은 9개월 전에 비해 10%나 증가한 것임
- 싱가포르의 1월 선박용 연료유 판매량은 월간 판매량 기준 최근 2년 동안 가장 높은 451만 톤을 기록했으며, 이는 전월(2019년 12월) 대비 7.5% 증가한 것임
- 이처럼 판매량이 높으면 저장소 내 비축량이 줄어들어야 하는데 오히려 증가하는 것은 해상 운송 활동 둔화를 시사하는 것임
- 코로나 바이러스를 차치하더라도 선박용 연료유 수요는 작년부터 약세를 보이고 있는데, 싱가포르항과 로테르담항은 2019년 선박용 연료유 판매량이 2018년에 비해 감소했다고 발표했었음
- 선복량 기준 세계 최대 선사이자 대량의 선박용 연료유 구매업체인 머스크 라인은 2019년 1,100만 톤의 선박용 연료유를 소비했는데, 이는 2018년의 1,190만 톤에 비해 7% 감소한 것임
- EU 뱅커링업체는 지난 해 선박용 연료유의 수요 감소에 기여한 두 가지 요인을 설명함
- 첫째는 세계 경제의 둔화로 인한 해상 물동량 감소임
- 둘째는 저유황유 전환에 대비하는 국제해운업의 동향으로, 저유황유 가격의 불확실성으로 인해 선사들은 미리 연료유를 구입해 확보하는 것을 평소보다 줄이고 있음
- 또한 현재에는 코로나 바이러스가 선박 연료유 시장에 영향을 주고 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131128/Singapore-fuel-oil-stocks-jump-10-onweek-as-shipping-activity-slows> (로그인 필요)

### 3. 건화물선 - 주간 동향

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

#### ■ BDI, 전주대비 11% 상승한 519기록

케이프선을 제외하고 중소형선박 운임이 상승함. 각 선형별 운임은 전주대비 파나마스가 24%, 수프라마스가 17%, 핸디가 12% 상승함. 남미와 흑해지역의 곡물수요 유입으로 중소형선박의 운임이 상승한 것으로 보임. 반면 케이프선 운임은 전주대비 9% 하락한 것으로 나타남. 전주에 이어 금주에도 케이프와 파나마스 스팟운임의 역전현상이 심화되고 있음. 최근 중국철광협회(China Iron and Steel Association)가 코로나19의 영향으로 2월 중순까지 집계된 철강 완제품의 재고량이 1,800만 톤에 달하며, 철강제조업체에게 생산량을 줄여 줄 것을 요청함. 또한, 2월 중국의 PMI(Manufacturing Purchasing Managers' Index)가 35.7로 역대 최저치를 기록했는데, 이는 건설업체, 운수 부문의 경기가 위축되었음을 의미함. 전문가들은 이러한 상황을 볼 때, 중국 내 철강과 철광석 수요가 줄어드는 반면, 재고량은 꾸준히 증가해 결국 케이프선 운임에 부정적 영향을 미칠 것이라고 분석함. 반면 코로나19 사태가 어느 정도 수습이 되면 중국정부가 경기부양 정책을 추진함으로써 향후 운임에 긍정적 영향을 미칠 것이라고 주장함. 모든 선형의 FFA 2분기물 가격이 전주대비 큰 폭으로 하락한 것으로 나타남

#### ■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 케이프선을 비롯한 모든 선형 운임이 상승할 것으로 예상됨

#### 건화물선 운임 지수

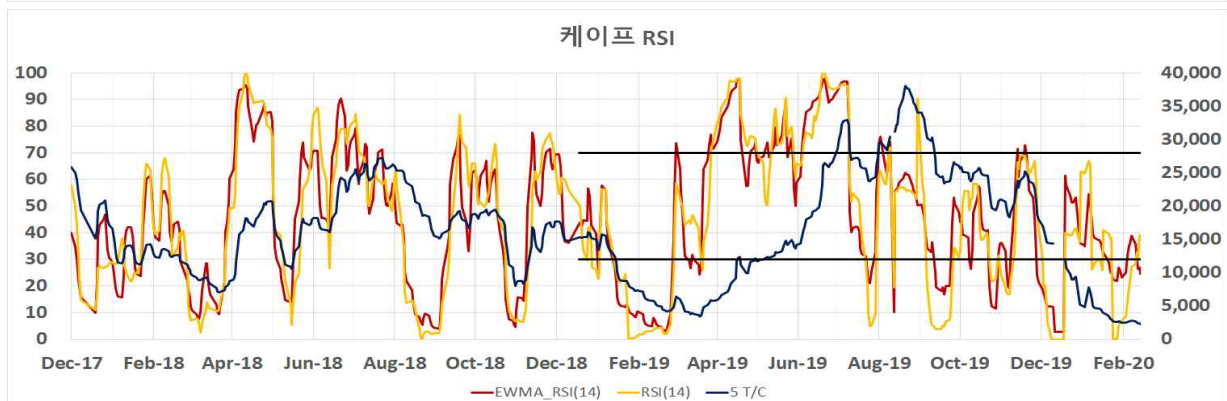
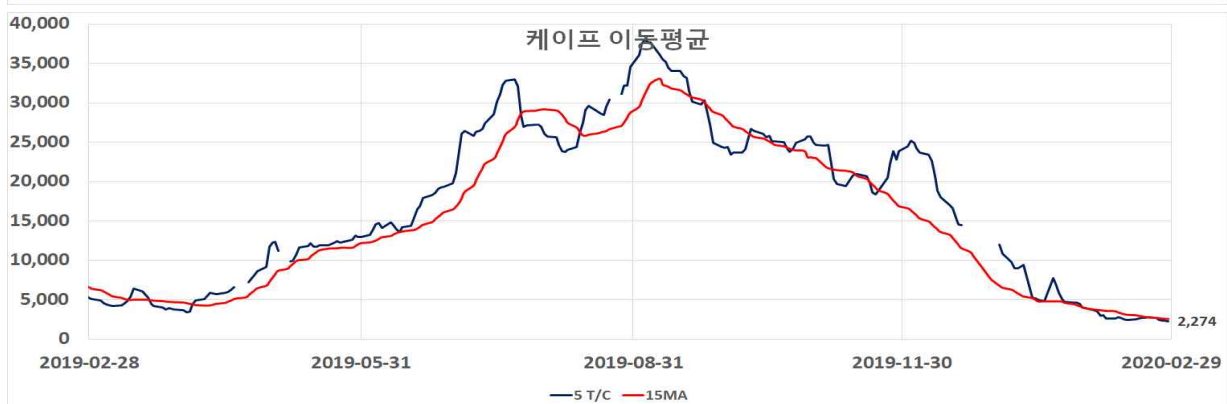


주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공시된 자료의 최저, 최고, 평균값  
4), 5) : 일간 최저, 최고값으로 변경 7) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값 8) : 2018년부터 5 T/C값



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

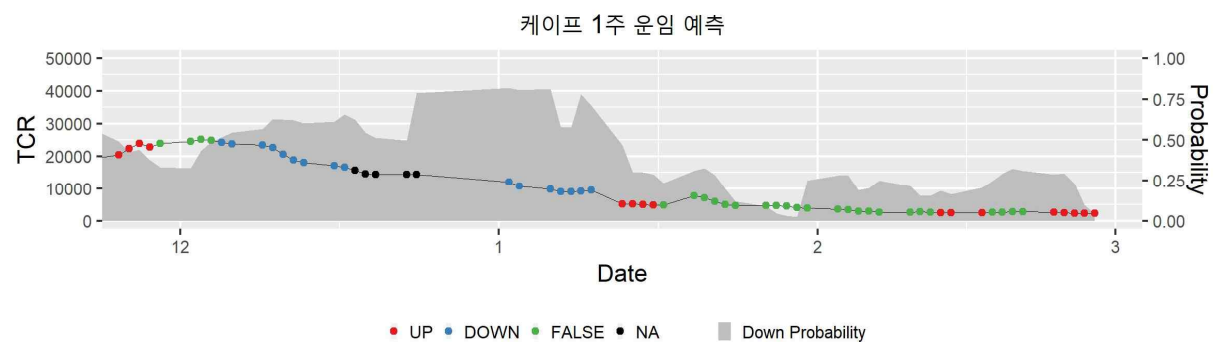
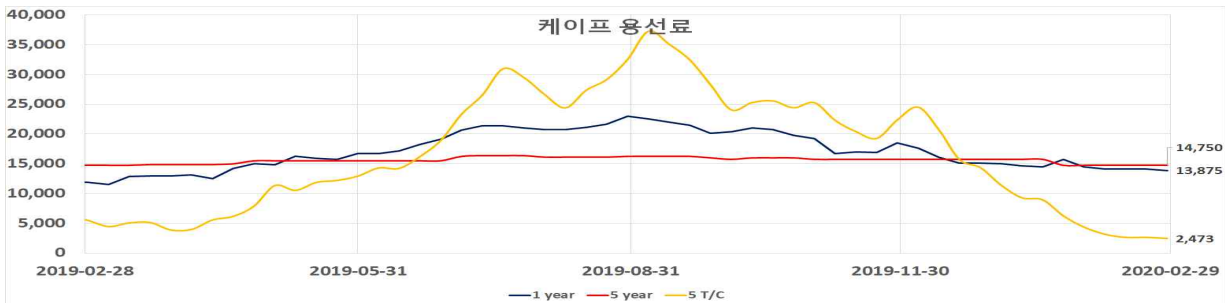
- (케이프 이동평균) 이번주에도 이동평균선의 완만한 하락세가 이어짐
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파하였으나 40선에 그침
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 강보합을 보일 것으로 예상함



- \* 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) 장기용선료가 단기용선료를 상회함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 여전히 운임 역전현상이 나타나고 있으며, 간격이 점차 확대됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프 운임은 상승할 것으로 예상됨

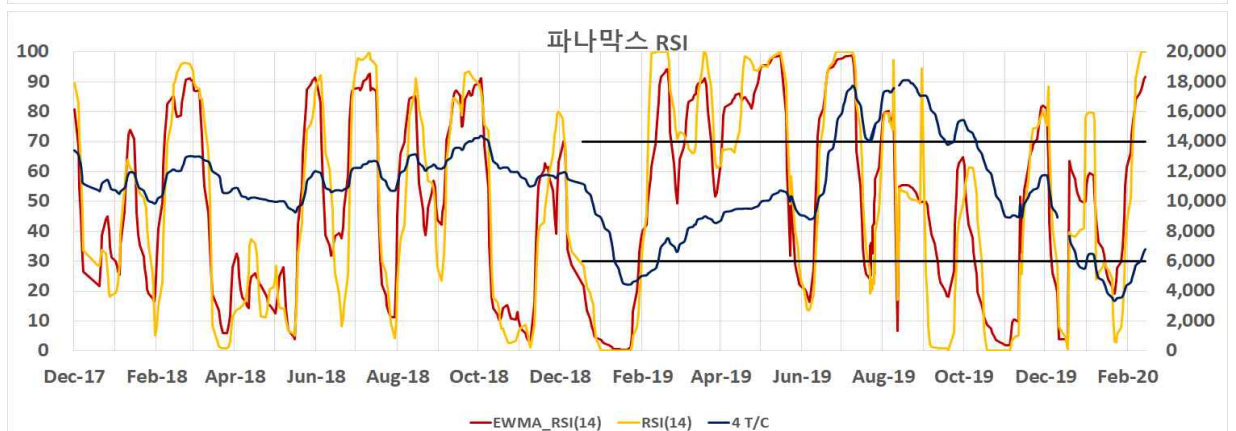
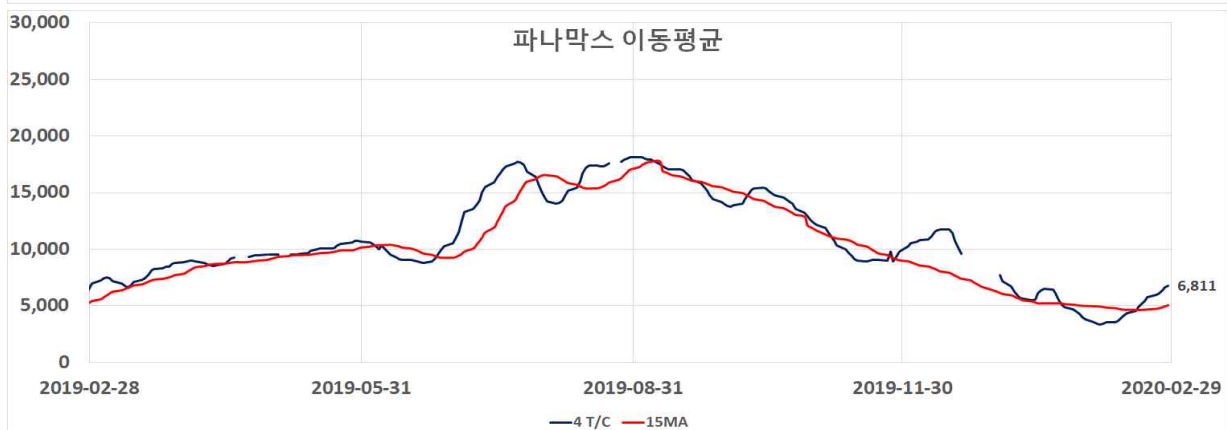
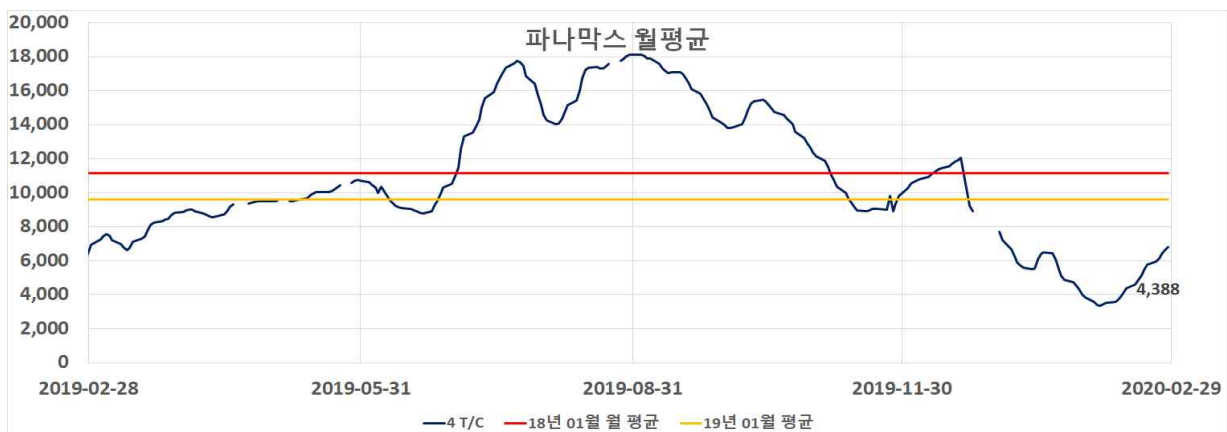


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	02.24	03.02	71.27	28.73
	02.25	03.03	70.62	29.38
	02.26	03.04	76.85	23.15
	02.27	03.05	90.36	9.64
	02.28	03.06	95.8	4.2
	2월 4주	3월 1주	80.98	19.02

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

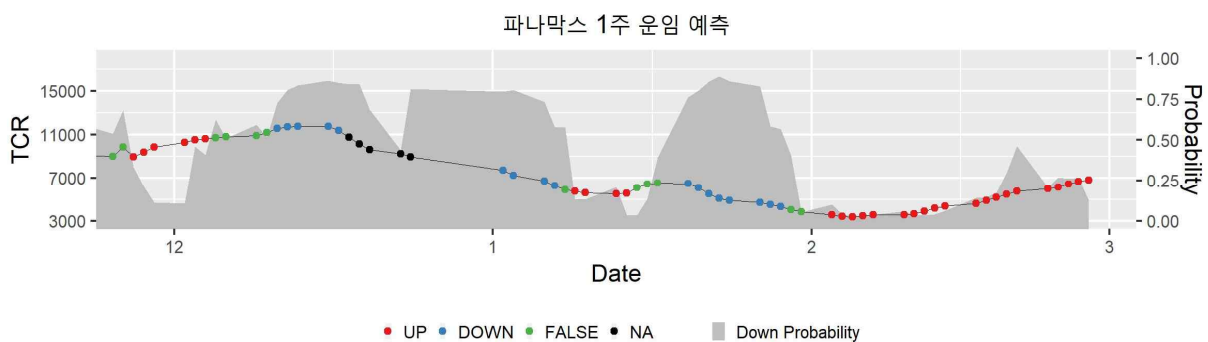
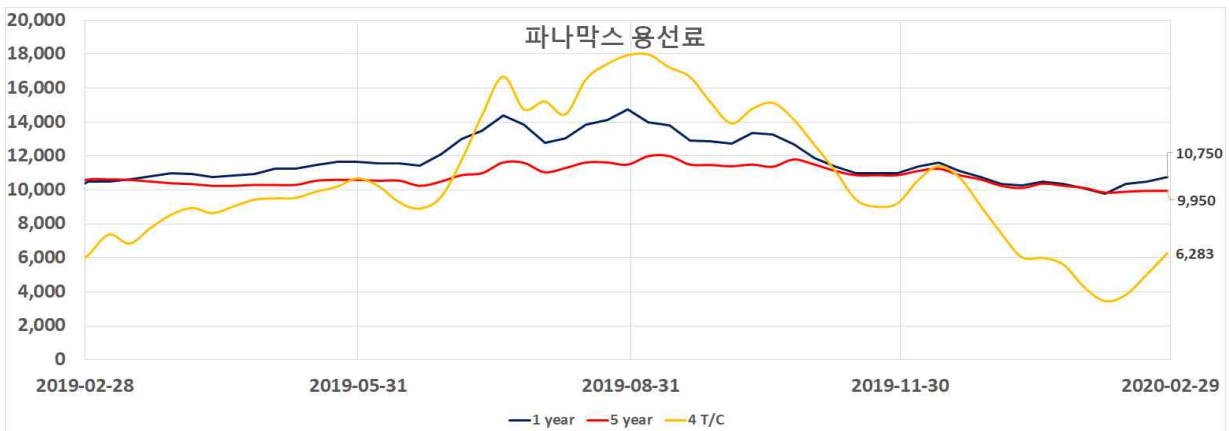
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 강보합세를 나타냄
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파 한 후, 가파른 상승세를 이어가 100에 근접함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음주 파나막스 운임은 소폭 상승할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 장기용선료는 일정 수준을 유지 중이며, 단기용선료는 소폭 상승함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 다음주 파나마스 운임은 상승할 것으로 예상됨



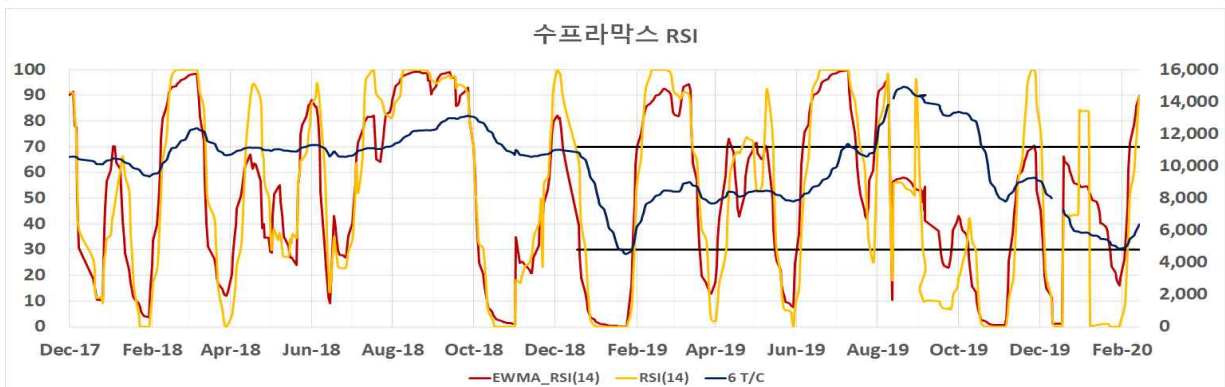
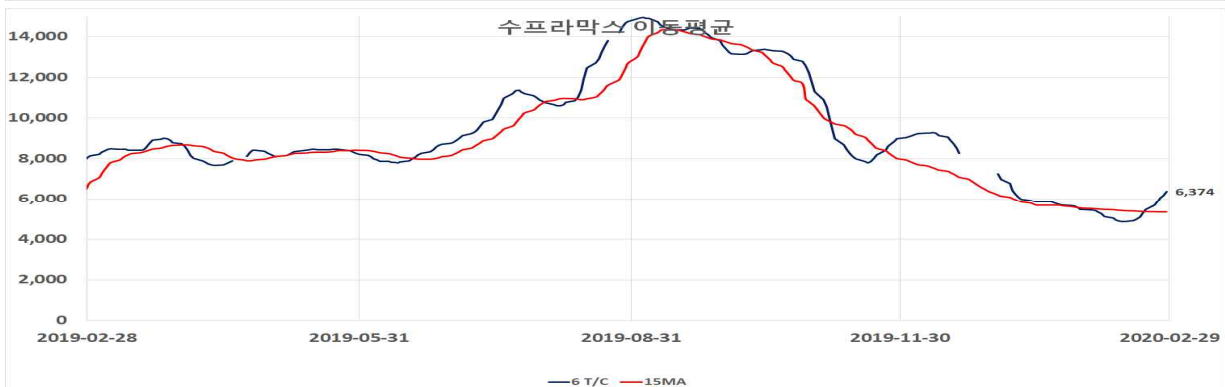
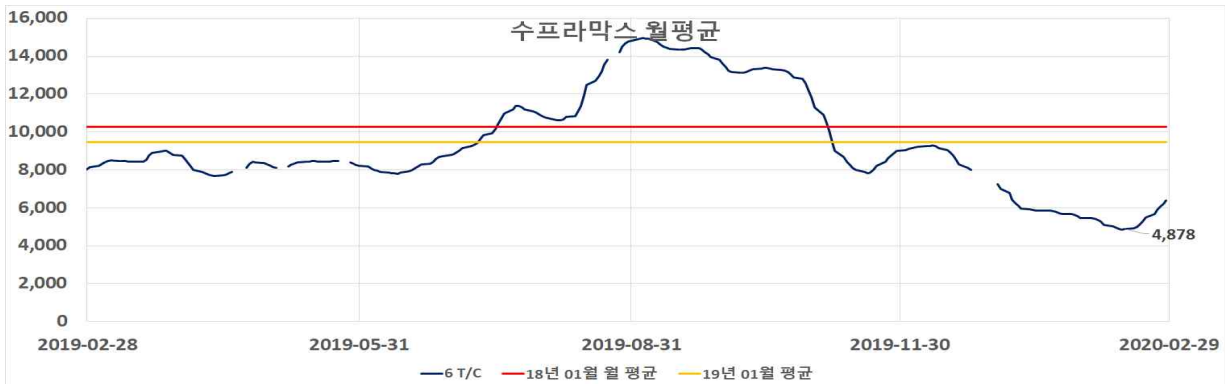
- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	02.24	03.02	79.06	20.94
	02.25	03.03	73.26	26.74
	02.26	03.04	73.83	26.17
	02.27	03.05	73.37	26.63
	02.28	03.06	87.26	12.74
	2월 4주	3월 1주	77.36	22.64



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

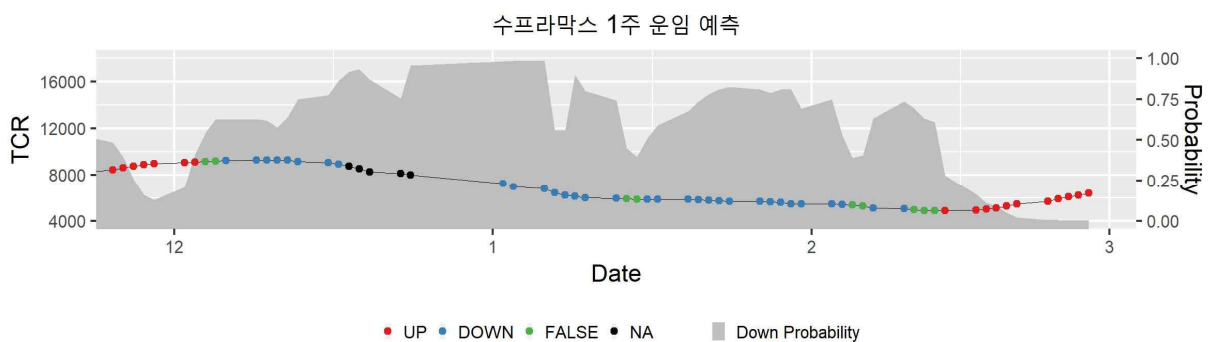
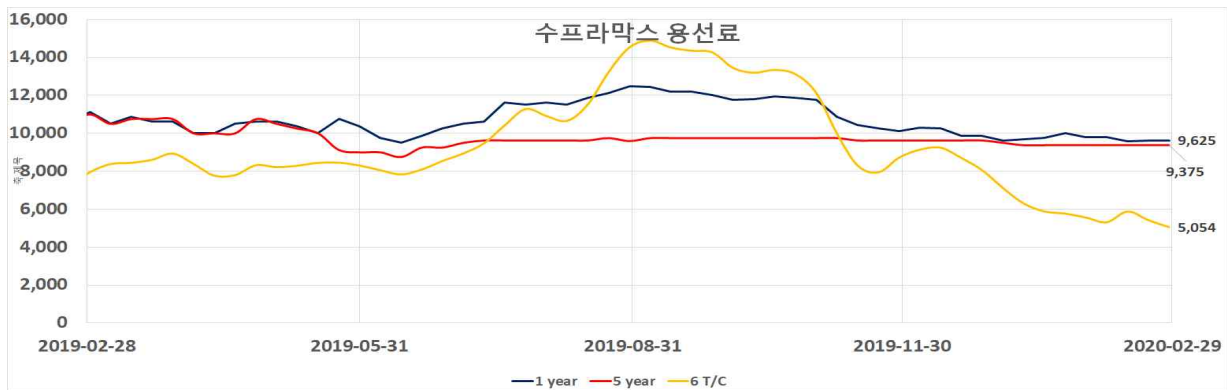
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 약보합세를 기록 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향돌파 한 후, 상승세가 이어짐
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 운임은 강보합세를 나타낼 것으로 예상됨



- \* 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) 장단기용선료가 비슷한 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 수프라막스 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	02.24	03.02	99.58	0.42
	02.25	03.03	99.51	0.49
	02.26	03.04	99.68	0.32
	02.27	03.05	99.56	0.44
	02.28	03.06	99.78	0.22
	2월 4주	3월 1주	99.62	0.38

## 4. 컨테이너 - 주간 동향

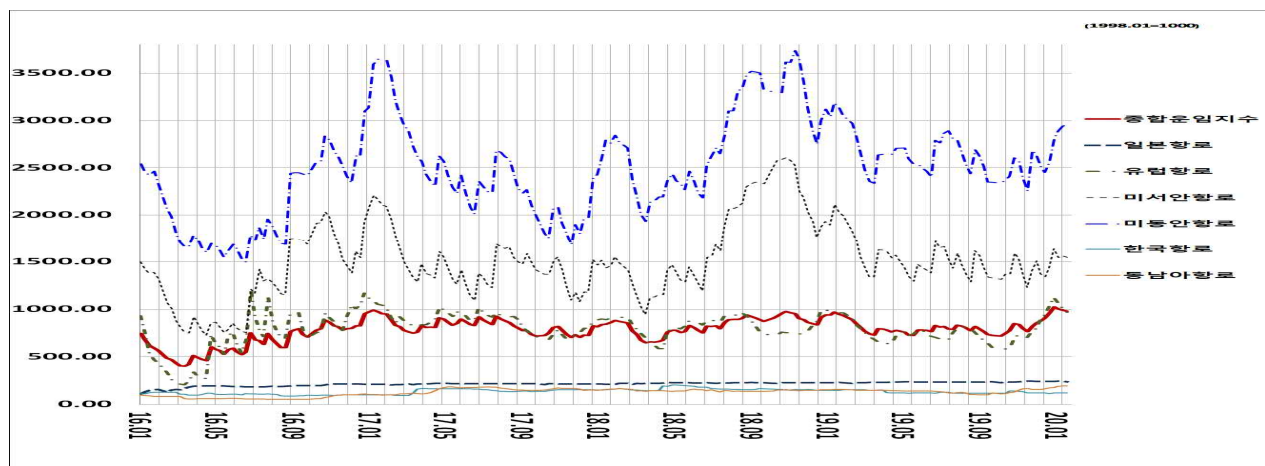
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 11.97 하락한 875.76을 기록함

중국 춘절과 코로나 사태로 인한 부정적인 영향이 완화되는 양상임. 아시아-유럽항로 운임은 전주대비 30달러 /TEU 하락한 804달러를 기록함. 수요 감소에 따른 선사들의 선제적인 대응으로 운임하락폭을 최소화한 것으로 추정됨. 최근 발표된 쉐나겔(Kuehne & Nagel)의 분석에 따르면 코로나19 사태로 인해 감소했던 수요가 정상화 되면 임시결항으로 인해 감소시킨 공급을 수요가 초과하여 운임이 반등할 것으로 전망함.<sup>1)</sup> 2020년 2월 아시아-유럽항로 공급량의 약 46.0%인 70만 TEU를 축소시켰으며 일부 서비스에 대해서는 3월까지 임시결항을 연장함

아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 27달러 상승한 1,394달러/FEU를 기록함. 3월 초 선사들의 운임인상 예고에 따른 조기수요의 영향이 일부 있으나 이 시기의 운임 반등은 이례적임. 플랫츠(Platts)는 아시아→북미로의 공급이 축소되면서 백홀(backhaul) 공급량도 동시에 감소하여 관련 운임이 상승할 것으로 전망함. 2020년 2월 아시아-북미항로의 선대 공급도 약 38%인 68만 TEU를 축소시킴

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)



자료:상해항운교역소

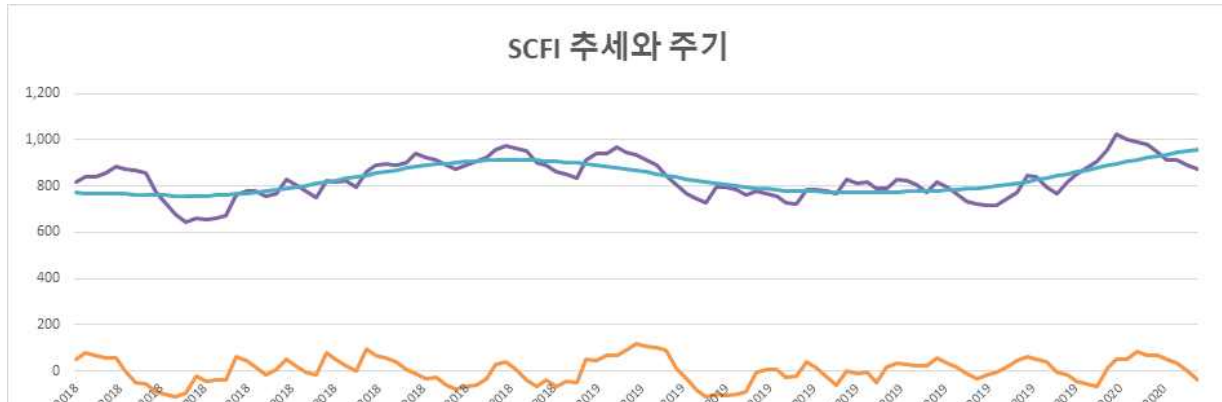
	금주 (전주비)	최저	2020년			2019년		
			최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장 (02.28)								
종합(SCFI)	875.76 (-12.0)	875.76	1,022.72	953.03	715.97	968.07	810.92	
유럽항로(\$/TEU)	804 (-30.0)	804.00	1,124.00	949.86	580.0	1,027.0	759.66	
미서안항로(\$/FEU)	1,394 (27.0)	1,367.00	1,636.00	1,495.71	1,229	2,114	1,525.32	
미동안항로(\$/FEU)	2,690 (7.0)	2,683.00	2,951.00	2,818.71	2,256	3,187	2,633.67	
한국항로(\$/TEU)	117 (-)	117.00	120.00	118.86	112.0	153.0	128.37	
일본항로(\$/TEU)	239 (-)	230.00	243.00	238.86	219.0	244.0	233.38	
동남아항로(\$/TEU)	191 (-)	176.00	195.00	187.86	101.0	173.0	138.14	
용선지수(HRCI)	733 (-1.6)	733	773	758	591.0	807.0	709.0	

1)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131214/Soft-demand-continues-for-Chinas-international-freight>

## 4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수는 계절적요인으로 약보합세를 기록할 가능성이 높으나 예상보다 높은 수요가 운임 상승에 영향을 미칠 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 계절적 요인으로 약보합세를 기록할 수 있으나 공급 감소로 반등 가능성도 상존함



- 아시아-미주운임은 운임인상 노력으로 소폭 상승할 수 있으나 예년에 비해 감소한 수요가 관건임



\* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함



## 5. 탱커 - 주간 동향

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

### 13월 첫째주 원유선, 유가 하락으로 시장 개선

금주 VLCC WS은 48.2로 전주(42.7) 대비 5.5p(12.9%) 증가. 유가 하락이 원유 수요를 증가시키면서 유조선 시장 회복을 주도하고 있음. 2월 25일 런던 마켓 리포트에는 중동-극동항로가 WS 42.5, 일일 스팟운임 환산 시 2만 1,000달러로 보고되었음. EU 유조선 시장 관계자는 이번 주 반등했지만 겨울철 성수기가 지났기 때문에 유조선 시장이 본격적으로 회복되려면 시간이 소요될 수 있다고 전망함(VLCC 손익분기점은 일일 3만 달러)

### 13월 첫째주 제품선, 제트연료 수요 감소 등으로 소폭 하락

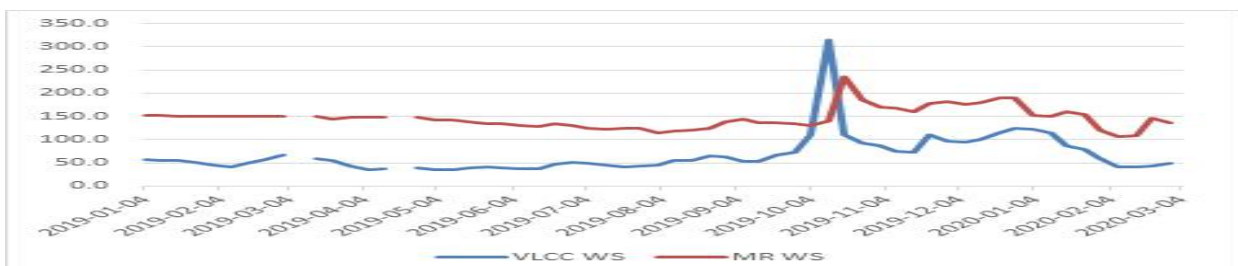
금주 MR WS은 135.9로 전주(145.6) 대비 9.7p(6.6%) 감소. 신종 코로나 바이러스로 인한 항공편 감소로 제트연료 수요가 감소한데다가 중국발 선박의 출항이 지연되면서 제트연료의 수송이 원활하지 못함. 아시아 역내 석유제품 수요가 감소한 대신 미국 서안(LA·Long beach 등) 전용으로 할당되는 움직임이 일부에서 일어나고 있으며, 미국 서안에서 제트연료 수입을 늘리는 것은 상승을 전망한 전매 목적이 높다고 분석됨. 톤마일이 늘어나면 향후 제품선 시장이 상승할 수 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles Weber

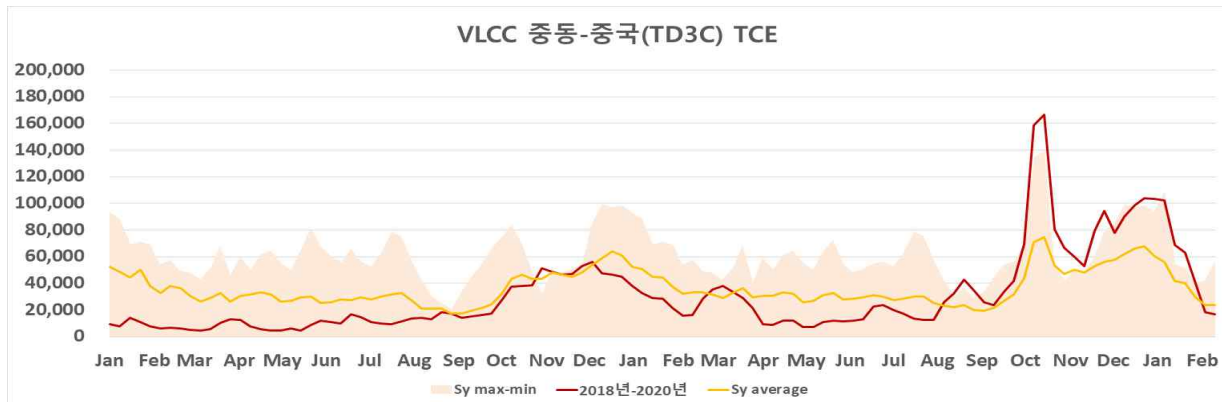
		금주 (전주비)		2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장 (02.28)									
Average Earnings	TD3C	31,066	(6,354)	14,755	105.815	46.517	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	-	(1,964)	8,670	17,423	13,882	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	30,000	(-)	30,000	48,750	42,583	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	15,500	(-)	15,500	15,500	15,500	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	48.2	(13.0)	41.4	122.3	70.7	36.0	315.0	66.6
	MR	135.9	(-6.6)	106.4	160.3	137.1	114.2	235.0	148.0

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

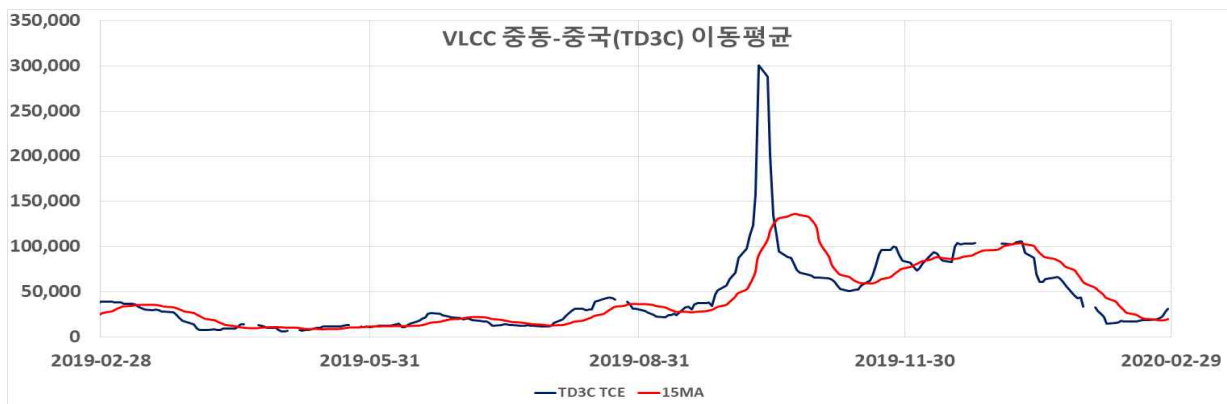
\* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

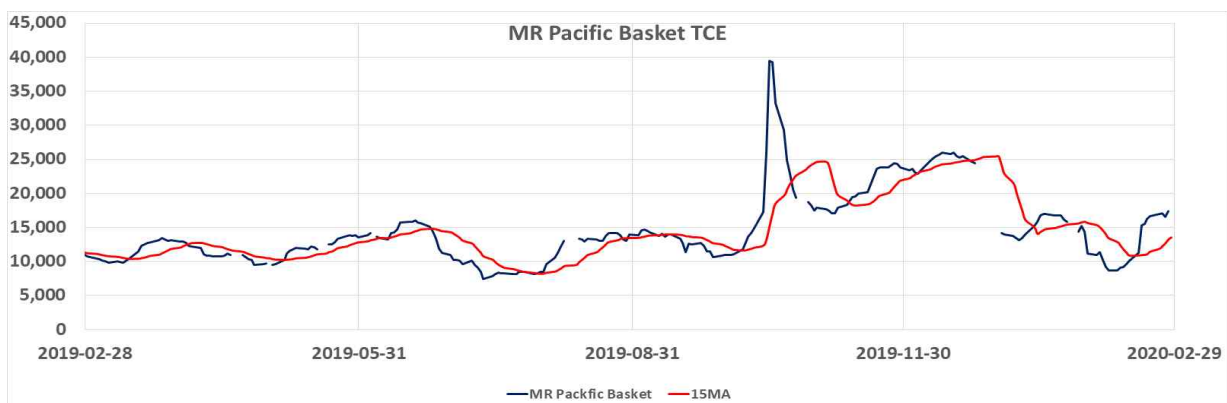
- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 역사적 추세선('15~'19년 평균)을 하회하고 있으며, 코로나 바이러스를 배경으로 운임은 저수준으로 추이하고 있음



- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선(단기 이동평균)이 전 저점을 지나 15일 이동평균을 상향 돌파해 운임은 상승 기조를 보이고 있음



- 제프론 추세선에 골든크로스(golden cross) 현상이 발생한 이후에도 추세선은 상승 기조를 나타내고 15일 이동평균선과의 격차를 유지해 상승 압력을 보여주고 있음



## 6. 중고선 시장

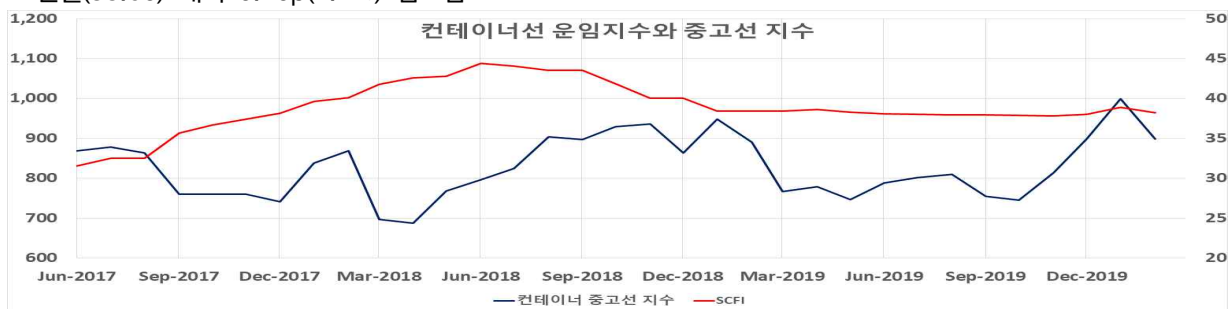
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 2월 28일 BDI는 535로 2월 21일(497) 대비 38p(7.6%) 증가. 중고선 지수는 21.15로 5주 연속 변동 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 2월 SCFI 평균은 899.15로 전월(999.29) 평균 대비 100.14(10.0%) 감소. 2월 중고선 지수는 38.20으로 전월(38.90) 대비 0.70p(1.7%) 감소함



### 2020년 2월(2월 1일~29일) 누계 중고선 거래 실적

- 2020년 2월 컨테이너선·건화물선·유조선의 중고선 거래는 66척·5,545,815DWT·984.6백만 달러가 이루어짐
- 컨테이너선은 2020년 2월 10척·429,057DWT·85.9백만 달러의 실적임
- 컨테이너선은 2020년 2월 100-999TEU 1척·8,400DWT·2.4백만 달러, 1-2K 4척·77,032DWT·9.3백만 달러, 2-3K 1척·35,971DWT·6.0백만 달러, 3-8K 3척·204,040DWT·40.2백만 달러, 8-12K 1척·103,614DWT·28.0백만 달러로 구성됨
- 건화물선은 2020년 2월 29척·2,145,340DWT·280.2백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 2월 케이프사이즈 4척·526,711DWT·28.9백만 달러, 파나막스 9척·810,102DWT·114.0백만 달러, 핸디막스 10척·651,775DWT·121.4백만 달러, 핸디사이즈 6척·156,752DWT·15.9백만 달러로 구성됨
- 유조선은 2020년 2월 27척·2,971,418DWT·618.5백만 달러의 실적임
- 유조선은 2020년 2월 VLCC 5척·1,310,201DWT·287.9백만 달러, 수에즈막스 4척·599,032DWT·88.9백만 달러, 아프라막스 1척·152,992DWT·38.6백만 달러, 파나막스 3척·317,896DWT·13.9백만 달러, 핸디사이즈 14척·591,297DWT·189.2백만 달러로 구성됨

## 7. 주요 해운지표 (2020.02.28)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.28)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.4	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	76.0	(1)	76.7	75.0	77.0	76.3	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)		(02.28)								
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	31.3	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(02.28)								
380 CST	Rotterdam	284.3	(-19.5)	293.8	284.3	303.8	295.0	245.8	443.5	348.9
	Singapore	290.8	(-32.5)	315	290.8	388.0	343.4	306.5	511.5	402.5
	Korea	371.75	(-15.5)	383.3	371.8	426.5	401.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	325.0	(-19.0)	348.5	325.0	436.8	383.8	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	394.3	(-78.8)	-78.8	394.3	585.3	498.9	493.8	548.3	518.9
	Singapore	440.8	(-66.80)	-66.8	440.8	726.3	592.1	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	462.0	(-58)	-58	462.0	722.3	597.0	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(02.28)								
철광석	국제價	83.6	(-7.9)	86.3	79.9	96.3	89.5	72.3	127.2	93.3
	중국産	119.7	(2.1)	116.8	113.8	122.0	118.5	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	70.9	(1.1)	71.2	69.8	74.3	72.0	72.0	83.1	77.0
	중국産	91.0	(-0.2)	92.5	90.6	94.9	93.2	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	198.4	(1.7)	192.7	174.0	198.4	188.0	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	129.0	(2.1)	126.7	122.7	129.0	125.8	120.9	187.3	153.2
	중국産	217.1	(1.2)	215.4	211.9	217.7	215.3	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	883.5	(-7.00)	885.7	872.5	946.0	902.9	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	529.0	(-22.00)	549.2	529.0	581.5	557.5	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