

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 3월 2주 발 행 인 장영태

감 수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

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

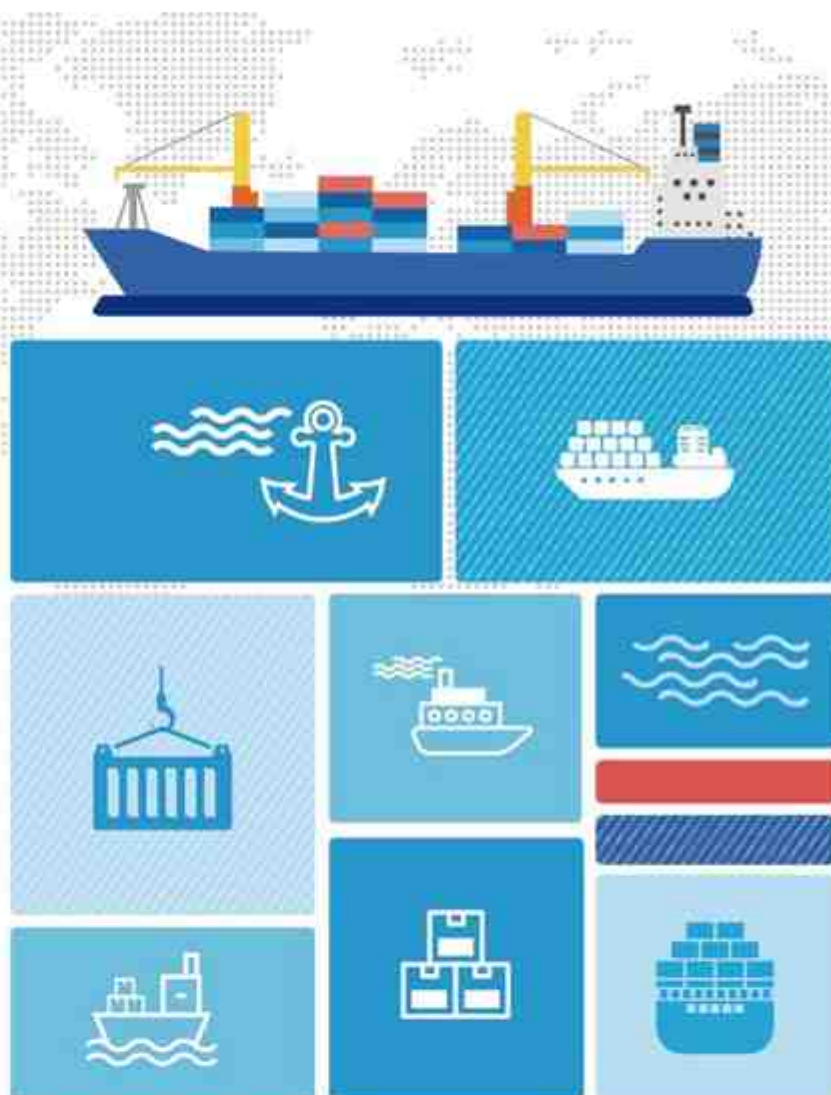
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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 | 051-797-4628



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

1. 주간 이슈

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

탄소 제로 연합과 해운-조선 전략 방향

I 탄소 제로 연합(Getting to Zero Coalition)과 포세이돈 원칙(Poseidon Principles)

2018년 UN산하 국제해사기구(IMO, International Maritime Organization)는 기후변화 문제에 대응하기 위한 글로벌 사회의 온실가스 감축 노력에 부응하여 2050년까지 해운부문에서 배출되는 온실가스를 2008년 대비 50% 수준으로 감축할 것을 선언했음. 이러한 노력의 핵심적 성과로서 2019년 유엔 기후행동 정상 회의에서 덴마크는 (우리나라를 포함한 여러 국가를 대표해) 민간부문이 주도하고 있는 “탄소 제로 연합”(Getting to Zero Coalition)을 지지한다고 밝힌 바 있음. 탄소 제로 연합은 Global Maritime Forum, Friends of Ocean Action, World Economic Forum 간의 협력체로서 2018년 10월 출범한 조직임. 여기에는 Maersk, Cargill, Shell, Lloyd’s List, Danish Ship Finance, Citi Bank, ONE, MSI, Port of Rotterdam 등의 해외 해운 관련 기관들이 참여하고 있고, 우리나라도 현대상선, 한국선급, 대우조선해양 등이 참여하여 현재는 100개 내외의 기관들이 회원으로 활동하고 있음. 탄소 제로 연합의 근본적 미션은 해운부문의 탄소 배출 감축 노력을 체계적으로 추진하는 것임. 이를 위해 원양 선박(deep sea vessel)이 탄소 배출이 없는 연료를 사용해야 하고, 이를 뒷받침하기 위해서는 항만 등에서 인프라가 갖추어져야 함. 선박의 사용년수가 20년을 넘기 때문에 2050년에 무탄소 선박이 운항하기 위해서는 2030년까지 이러한 준비가 된 상태에서 선박 발주가 이루어져야 함. 또한 항만 등에서 연료 공급 사슬이 한 번 갖추어지면 수 십년 동안 사용되기 때문에 항만부문도 이러한 준비에 속도를 낼 필요가 있음

여기서 주목되는 것은 탄소 제로 연합의 핵심 원칙 중 하나로서 금융기관, 화주, 에너지 기업, 정부, 규제당국 등이 무탄소 선박이 상용화될 수 있도록 금융적 인센티브와 비즈니스 모델을 협력하여 강구해 나간다는 것임. 이러한 금융 측면의 지원을 위해 탄소 제로 연합은 출범 당시부터 “포세이돈 원칙”(Poseidon Principles)에 기반하고 있다고 밝히고 있음. 포세이돈 원칙은 2019년 6월, Citi Bank, DNB 등 11개 글로벌 선박금융기관(세계 선박금융 점유율 20%)이 기후변화 대응이라는 관점에서 선박금융 포트폴리오를 평가하고 그 내용을 공개하기 위한 제도적 장치임. 즉 포세이돈 원칙은 주요 선박금융기관이 해운전반의 가치사슬 상에서 책임있는 환경적 관리를 촉진하기 위해 그 역할을 충실하고자 선언한 해운부문 친환경 금융 선언이라고 평가할 수 있음

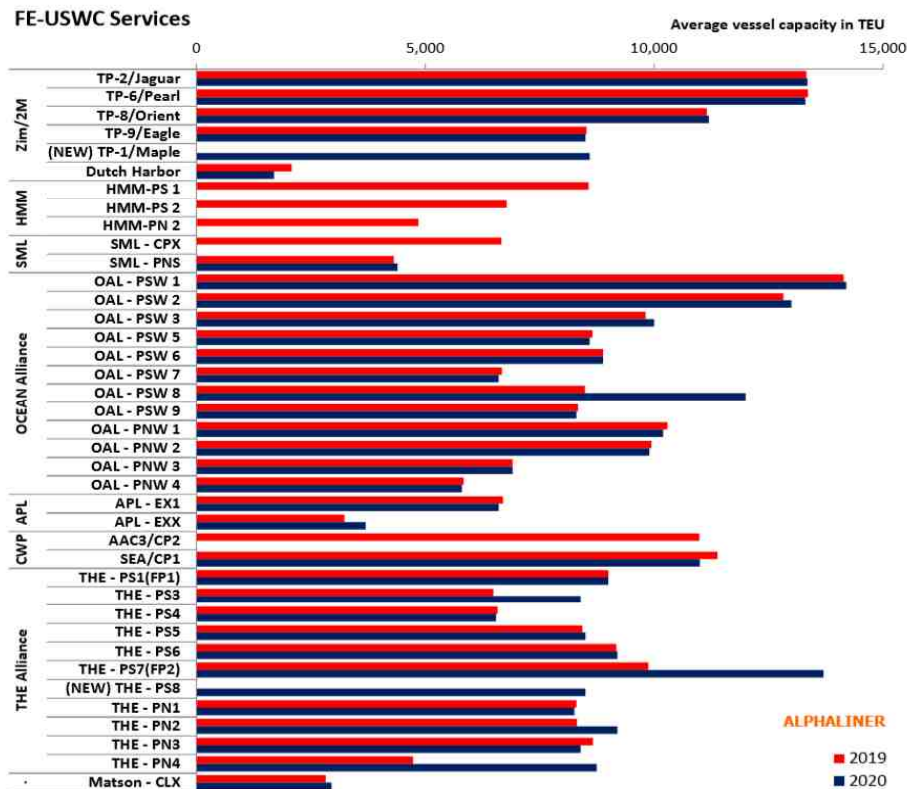
I Maersk의 재금융 사례

최근 JOC 기사에 따르면, 탄소 제로 연합과 그와 연계된 포세이돈 원칙 하에서 Maersk가 50억 달러에 달하는 신용대출의 원리금 상환 기간을 2년 더 연장했다는 소식이 전해짐. 이는 Maersk의 유동성 관리에 큰 도움이 될 뿐 아니라, 금번 재금융 과정에서 이자율도 Maersk의 탈탄소화 노력에 기초해 조정될 것으로 알려짐. 이러한 금융상의 성과는 2018년 Maersk가 2050년에 탈탄소화를 완결하고 이를 위해 2030년 경에 탄소 제로 선박을 운항할 것이라고 선언한 노력 등에 기반한 것임. 이를 위해 Maersk는 연구기관, 규제기관, 고객, 에너지 기업, 금융기관 등과 적극적인 협력 노력을 경주하고 있음

I 우리 해운-조선 전략 방향

2050년을 목표로 한 해운부문 탈탄소화 노력은 선박 사용년수를 감안할 때 2030년부터 무탄소 선박의 운항을 필요로 함. 따라서 우리 해운과 조선도 2030년 전까지 이러한 글로벌 환경규제 추세에 부합하는 대응방안을 마무리해야 함. 지난 10년 간, 초대형 컨테이너선 전략에 뒤쳐진 경험이 있는 우리 해운업계로서는 가시적인 글로벌 추세에 대한 대응전략 마련에 있어서는 실기(失期)해서는 안 될 것임. 아울러 최근의 Maersk 재금융 사례에서 볼 수 있듯이, 금융기관의 적극적 역할이 금융의 가용성과 금리 경쟁력에도 영향을 미칠 것으로 보임. 한국 수출입은행, 한국해양진흥공사 등에서 친환경 선박/설비를 중요 개념으로 설정하여, 우리 선사들의 신조선 발주와 그에 수반되는 제반 활동(연구개발을 위한 선사/조선소 협의체 운영 등)을 측면에서 지원할 수 있는 선박금융계약의 혁신과제를 발굴하고 준비해야 할 것임

2. 주간 뉴스



2020년 아시아-북미 서부 항로 공급 전년대비 축소

- 2020년 아시아-북미 항로의 주간 서비스 공급량 29.8만TEU로 전년 30.5만TEU에 비해 소폭 감소할 것으로 예상함
- 이러한 공급량 축소는 싱가포르 선사인 PIL의 태평양 시장 철수와 COSCO와 Wan Hai의 공동운항 서비스(VSA)의 일부 중단에 기인함
- 아울러 오는 4월부터 현대상선의 디얼라이언스 가입으로 기존 태평양 항로 공급을 얼라이언스에 편입시켜 조정했으며 SM라인도 2M과의 전략적 제휴로 일부 서비스(CPX)를 중단함

Alphaliner Weekly 9호

코로나 바이러스, 선사의 현금흐름에 부정적인 영향

- 최근 SITC의 분석 결과 인트라 아시아 시장을 운항하는 1,300여척의 컨테이너 선박 중 약 544척이 1월 25일(중국 춘절 연휴) 이후 7~30일 간 서비스를 중단함. 이로 인해 용선료를 포함한 고정비 지출이 선박 당 평균 22만 달러인 것으로 추정됨
- 중국 내 제조 가동률은 상승하고 있으나 한국, 일본 및 타 국가로 코로나 사태가 확산되어 세계적으로 컨테이너 수요 감소에 영향을 미칠 수 있음
- 이러한 사태가 지속될 경우 컨테이너 선사의 현금흐름에 부정적인 영향을 미치게 되며 재무 구조가 취약한 선사는 인수합병 될 수 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131410/Cashflow-critical-to-liner-shipping-carriers>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 코로나 사태로 인한 물류산업에 대한 영향은 당분간 지속 전망

- DHL의 발표에 따르면 코로나 사태로 인한 영향은 4~5월까지 지속될 것으로 예상함. 동사의 리스크 관리 프로그램인 'Resilience360'은 코로나19의 확산이 중국을 넘어 80개국 이상으로 확산되면서 해운, 항공, 철도 등에 부정적인 영향이 지속될 것으로 예상함
- 코로나 사태 초기에는 중국에서 공급되는 중간제품 수급 차질로 닛산, 현대 등 일부 자동차 생산라인이 중단되는데 그쳤으나 최근에는 국가별 확산으로 인해 다양한 지역에서 제조·생산시설에 대한 전체 또는 부분 폐쇄가 발생하여 전자제품 등 다양한 산업에 영향을 미치고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131414/Supply-chains-feel-ripple-effects-of-outbreak>(로그인 필요)

I 중국 정부, 해운업 지원 위해 항만요금 인하. 씨티은행은 중국 경기가 호전되고 있다고 분석

- 씨티증권 애널리스트들은 장기적으로는 중국의 항만 처리량이 증가할 것으로 예상하지만 컨테이너 정기선 시황 침체로 중국 항만들은 실적 감소를 겪을 우려가 있다고 경고했음
- 중국 정부는 코로나 바이러스 피해를 입은 무역과 해운 분야를 재건하기 위한 노력의 일환으로 일련의 항만요금을 인하하고 있음
- 베이징 국무원은 중국의 경제활동을 강화하기 위한 제반 지원 정책들을 3월 1일부터 6월 30일 사이에 실시할 계획이 있음을 발표했는데, 항만 실적 둔화 방지를 위해서는 일련의 항만요금을 인하할 계획이라고 밝혔음
- 이를 통해 동 기간 중에 항만요금(하역비 등)이 약 20% 정도 하락할 것으로 분석됨
- 중국 재정경제부의 최근 통계에 따르면 중국 항만들은 2018년 항만요금 수입으로 약 180억 위안(원화 약 3조 884억 원) 이상의 수입을 얻은 것으로 나타났음
- 중국 선주협회는 성명을 통해 중국 정부의 요금 인하 조치는 당 협회의 국내 해운사에 대한 정부 지원 요청에 대한 긍정적 반응이라고 언급했으며, 협회는 해운업 재건에 정부가 신경을 써줘서 고맙다고 언급했음
- 일부 중국 항만들은 기항선박을 늘리기 위해 이미 자체적으로 요금을 인하하였음
- 중국 남동부 거점 항만인 샤먼항은 2월 22일부터 일련의 항만요금들을 면제 또는 감면하고 있음
- 또한 닝보항과 광저우항 등 중국 주요 항만들은 정체되어 있는 화물들을 대상으로 컨테이너 보관장소 이용기간을 무료로 연장했음
- 중국 씨티은행(Chinabased Citic Bank) 연구보고서에 따르면 중국 경제 상황은 호전되고 있음
- 중국 씨티은행은 중국 설 연휴 이후 무역 관련 업무가 재개됨에 따라 중국 항만 처리량이 계속적으로 증가할 수 있다고 전망함
- 중국은 아직 1·2월 항만 처리량 결과를 발표하지 않았는데, 알파라이너는 코로나 바이러스로 인해 홍콩항을 포함하는 중국 전 항만 처리량이 1분기에 6백만 TEU 이상 감소할 것으로 추정하였음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131367/China-cuts-port-charges-to-support-shipping-sector>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I CMA CGM, 근로자 복귀로 중국 항만에서의 화물 지연이 완화되고 있다고 언급

- 프랑스 컨테이너 정기선사인 CMA CGM은 코로나 바이러스가 강타한 중국에서 전반적인 경제활동이 증가하고 있다고 분석했음
- 동사는 Covid-19 상황에 대한 분석결과에서 "중국 제조업 활동이 점차 회복되고 있고 항만근로자와 트럭운전사가 본사로 복귀하고 있으며, 특히 주요 연안항만에서 화물 흐름이 회복되고 있다"고 언급했음
- CMA CGM 그룹은 당사는 Covid-19 확산을 억제하기 위한 제반 활동을 수행하는데 전념하고 있다고 덧붙였다
- 한편 Tradewinds는 코로나 바이러스로 인한 불확실성 확대로 해운선사들이 발행한 채권가격이 하락하고 있다고 밝혔음
- 채권가격 하락은 해당 채권이 기대치만큼 판매되지 않아 유동성 확보 및 부채 기간 재조정에 어려움을 겪을 수 있음을 의미하며, 따라서 선사들에게 유동성을 높이는 전략 구축은 향후 더욱 중요해질 것임
- 금융 및 상품시장 거래소를 운영하는 미국 인터콘티넨탈 익스체인지(Intercontinental Exchange) 자료에 따르면 2021년 1월에 만기되는 CMA CGM의 무담보 만기 채권 가격은 한 달 만에 약 0.10유로 하락해 3월초에 0.88유로를 기록했음
- 한편 클락슨은 전 선종을 망라하는 선박 수익지표인 클락시(ClarkSea) 지수가 3월초 2020년 1월 1일 대비 32% 하락했다고 밝혔음
- 클락슨은 "2월말부터 지난 2주 동안 각 선종별 수익이 조금씩 증가하면서 상승 기조를 보이고 있다"고 시장 회복 기조가 있음을 밝혔음

https://www.tradewindsnews.com/containerhips/cma-cgm-says-cargo-delays-easing-at-chinese-ports-as-workers-return/2-1-7660737fbclid=IwAR1kdplepHpWtdJkfG7GlpU9idxWgGF_vgLdUHtkMQskNAU-pRIReYn9I (로그인 필요)

I 코로나 바이러스로 선사의 용선료 지급 지연 발생. BBC 선박 디폴트 우려 확산

- "해사 클러스터라는 단어 자체가 환상이었던 것은 아닐까. 현실에는 해사 체인이 있었을 뿐이다"(2월 중순 그리스 선주)
- 해운 대기업 선사를 정점으로 선주, 조선소, 선박용 기기 업체, 지방은행, 화주 등이 일대 경제권(클러스터)을 형성하는 것이 해사 클러스터의 유래임
- 코로나 바이러스 확산으로 악화된 해운시황을 둘러싸고 상호부조(相互扶助)라는 해사 클러스터의 전통이 중단될 우려가 제기되고 있음
- 2008년 9월 세계금융위기 발발 이후 선박 용선 체인(특히 연속적인 용선계약) 문제가 부각된 바 있는데, 선박 용선 체인에 포함되어 있는 선사 중 한 개사가 용선료를 채무불이행(default)하면 모든 체인 참가자가 채무불이행에 직면하게 됨
- "중국 화주들이 지급 연기를 요청하고 있는 작금의 상황도 비슷하다고 판단된다"(3월초 서일본 선주)
- 리먼 쇼크 경험에 따르면 선주가 선사로부터 나용선(Bare Boat Charter·BBC) 선박을 되찾는 작업은 쉽지 않음
- 선주가 용선자를 대신해 밀린 월급을 선원들에게 지급하고 선박용 연료유 비용도 정산해야 함

2. 주간 뉴스

- BBC 계약은 용선자(선사)가 선주로부터 선박만을 용선하는 임대차 계약으로 용선선박의 관리 및 운항에 관한 모든 사항을 용선자가 해결해야 하는데 화주로부터 운임을 받지 못해 용선료 지급 불능 상태가 발생하면 선박 회수를 위해 선주가 비용을 정산하는 경우가 있음
- 싱가포르 선사 PIL는 2월 28일 BBC 용선료에 대해 지급을 지연한다는 내용을 EU·일본 선주들에 통보했음
- 동사는 신종 코로나 바이러스의 영향으로 중국 은행으로부터의 송금이 늦어지고 있다고 언급했으며, 중국 화주들은 운임을 지급하려고 해도 은행이 휴업하거나 근로자들의 복귀가 늦어지면서 송금이 늦어지고 있다고 설명했음
- PIL의 용선료 지연은 복수의 선주사 BBC선들에서 발생하고 있으며, PIL는 2020년 2월 28일 기준 컨테이너선을 중심으로 118척, 약 40만 TEU를 운항하고 있음
- 알파라이너에 따르면 PIL의 2월 28일 기준 운항 규모는 118척, 39만 1,682TEU로 세계 9위이며, 이중 51척, 23만 9,606TEU가 용선으로 용선비율은 61%에 달함
- "PIL은 중국 은행에서 송금이 시작되는 것은 3월 5일이 될 것이라고 언급했다. 코로나 바이러스 영향으로 물동량이 감소하고 있어 PIL의 경영환경이 악화될 수 있다"(3월초 그리스 선주)
- PIL은 싱가포르 재벌계 그룹의 자회사 선사로, 최근 신조선 투자 부담, 컨테이너선 시장 둔화로 경영환경의 악화가 염려되고 있음
- PIL은 2월에 항로 최적화의 일환으로 3월부터 태평양 시장(아시아-북미)에서 철수하겠다고 발표하기도 했음
- 2016년 이후 해운시장에서는 선사가 자사 선박을 선주에 매각하고 이를 다시 용선하는 BBC 스킴이 유행했는데, 이는 자사 보유 선박을 매각해 현금을 창출(cash generate)하는 금융기법으로 활용되었음
- BBC선은 과거 3년간 100척 이상 조성된 것으로 추정되며, 신종 코로나 바이러스 영향이 발생해 큰 폭으로 운임이 하락한 상황에서 유동성이 부족한 선사들은 용선료를 지급하는데 어려움이 발생할 우려가 있음

<https://secure.marinavi.com/news/index/NewsNumber/116542> (로그인 필요)

I 건화물 운반선 시장 중소형선 등을 중심으로 상승

- 건화물 시장에서 상승세가 지속되고 있지만 케이프사이즈 부문은 여전히 의미 있는 개선의 기미가 보이지 않고 있음
- 볼틱건화물지수(Baltic Dry Index·BDI)는 3월 4일 13포인트 상승해 562포인트까지 상승했음
- 동 지수는 2월 10일 411포인트로 근래 최저점을 기록한 이후 17거래일 연속 소폭이지만 꾸준히 상승하고 있음
- 3월 4일 BDI 구성에 30%를 차지하는 파나막스와 수프라막스 시장은 상승세를 나타냈지만 케이프사이즈는 하락세를 기록했음
- 파나막스 주요 노선의 가중평균 용선료(Time Charter Average·TCA)는 3월 4일 전일 대비 232달러 오른 일일 8,651달러를 기록했는데, 이는 2월 5일 4,681달러로 사상 최저치를 기록한 것 대비 85% 상승한 것임

2. 주간 뉴스

- 수프라막스 주요 노선의 가중평균 TCA는 전일 대비 150달러 오른 일일 7,111달러를 기록해 2월 중순 대비 40% 가까이 상승했음
- 볼틱케이프사이즈지수는 3월 4일 -353포인트로 여전히 마이너스를 기록하고 있고, 일일 스팟운임은 4주 연속 3,000달러를 밑돌고 있음
- 볼틱거래소가 지정한 주요 5대 케이프사이즈 항로(5TC)에 가중치를 두는 케이프사이즈의 3월 4일 TCA는 북대서양 물동량 증가로 전일 대비 33달러 상승한 2,230달러를 기록했음
- 그럼에도 불구하고 케이프사이즈의 대서양 화물 수송량은 아직 미흡한 수준이고, 브라질로부터의 철광석 수출은 여전히 적음
- 브라질발 중국 칭다오로 가는 볼틱거래소의 케이프사이즈 C3 노선 운임은 3월 4일 전일 대비 0.10달러 하락한 톤당 12.414달러를 기록했음
- 호주 서부발 중국까지 가는 케이프사이즈 C5 노선 운임은 3월 들어서 소폭의 등락을 기록하고 있음
- 3월 4일 볼틱보고서에 따르면 케이프사이즈 C5 노선에서 Cargill은 철광석 1톤당 5.05달러, Rio Tinto는 1톤당 5.10달러, BHP Billiton은 5.09달러를 지급함
- 3월 4일 기준 C5 노선 기준요금은 전일 대비 소폭 하락한 톤당 5달러 99센트임
- 한편 유럽 대륙·지중해에서 중국·일본으로 가는 케이프사이즈 C9 노선은 3월 4일 전일 대비 115달러 오른 14,570달러를 기록하면서 상승 추이를 기록했음
- 코로나 바이러스 여파로 시황 악화를 겪고 있는 건화물 운반선 시장이 중소형 시장을 중심으로 반등하고 있으며, 3월 이후 철광석 출하량이 증가하면 케이프사이즈 운임도 반등할 수 있을지 주목받고 있음

https://www.tradewindnews.com/bulkers/baltic-dry-index-edges-up-as-smaller-bulker-gains-offset-capesize-losses/2-1-767324?fbclid=IwAR3qFRRhFwJOMaleO5EsBQ5d_rDmEI_4dztsHvFjnWvy-j91UBd-klwMGw (로그인 필요)

I 바이러스 종식 후 건화물 시장 급등? 중국 경기부양책이 시황 회복 열쇠

- Q. 신종 코로나 바이러스가 종식된 이후 건화물선의 시황이 급등할 가능성이 있는가.
- A. 일부의 시장 관계자로부터 그런 전망이 제기되고 있다.
- Q. 그 근거는 무엇인가.
- A. 우선 계절적 요인으로 둔화되고 있던 남미나 호주에서의 철광석 출하량이 정상으로 돌아가게 되는데 초봄에는 남미 곡물 출하철이 시작된다. 또한 SOx 규제 발효로 비교적 비싼 저유황유가 주류가 되었기 때문에 연비 삭감 효과가 큰 감속운행도 심화되고 있다. 감속은 공급을 줄이는 효과가 있다.
- A. 더불어 중국에서 신종 코로나 바이러스로 인한 경기악화를 막기 위해 경기부양책을 내놓을 계획이 있는 것으로 알려져 있다. 경기부양책이 실행되면 마치 2008년 세계 금융위기 이후 중국의 경기부양책이 건화물 시장을 끌어올린 것 같은 유사한 전개가 재연 될 수 있다고 전망한다.
- Q. 모두가 급등한다고 생각하는 것은 아닐 것이다.
- A. 그렇다. 채산 분기점을 크게 밑도는 초저운임 시황 레벨은 길지 않다고 해도 시황의 회복은 한정적이지 않을까라는 견해를 가지는 관계자도 있다. 건화물 화물의 수송 수요는 중국의 역할이 중요하다. 다만 곡물 관계자들은 중국 양돈업에 아프리카 돼지 콜레라가 미친 영향이 크고 그 영향이 아직 남아 있어 사료용 곡물의 이동이 감소할 수 있다고 우려를 표명하고 있다.

2. 주간 뉴스

- A. 신종 코로나의 영향을 현 시점에서는 확실히 알 수 없다. 케이프사이즈 관계자는 "강재 수요 둔화로 조강 생산이 줄어들고 있다. 강재 수요의 행방을 주시해야 한다"고 언급하고 있다. 바이러스 종식까지 시간이 걸려 경기감속이 나타나면 원재료 등의 하역 정체도 피할 수 없게 될 우려가 있다.
- A. 건화물 시황이 급등한다고 해도 대형 케이프사이즈 정도일 것이라는 관측도 있다. 파나마크 이하 중소형선 시황이 회복세를 보이는 반면 케이프사이즈 시황은 여전히 부진하기 때문이다. 케이프사이즈는 운임 하락 규모가 심하기 때문에 그 반동에 있어서도 급회복 할 가능성이 있다고 진단된다. 케이프사이즈 시황이 급등하면서 중소형 건화물 시황도 함께 상승할 가능성이 있다. 중소형선 시황은 지난해 가을 호조를 보인 이후 코로나 바이러스로 성수기가 불발된 만큼 선주들은 시황 회복을 기대하고 있다.
- Q. 연초 이후 건화물 시황이 이 정도까지 추락한 이유가 무엇인가.
- A. 계절 요인으로 브라질 호우, 호주 사이클론 등으로 인해 철광석 출하가 예상을 밑돈 것이 주요인이다. 건화물 시황 전반의 경향을 나타내는 BDI(Baltic Dry Index)는 2월 초 400포인트 가까이 하락했는데 이는 2016년초 이후 거의 4년 만에 나타난 큰 폭의 운임하락이다. 건화물 시장 관계자들은 계곡이 깊었기 때문에 산도 클 것으로 기대하고 있다.

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

I 한국 조선소, 선주에 불가항력 발생 가능성이 있음을 통지

- 한국 조선업체들 중 일부가 코로나 바이러스 발생으로 인한 공정지연으로 향후 불가항력(force majeure)을 선언 할 수 있음을 발주 선주에 통보하였음
- 삼성중공업 Ningbo 야드에서 건조 중인 선체불력을 구매하는 중국 선주는 최근 삼성중공업으로부터 향후 불가항력이 발생 할 수 있음을 통지하는 공문을 받았다고 언급했음
- 중국 선주는 공문이 표준적인 내용이었으며, 코로나 바이러스와 같은 천재지변이 없을 때에도 통지되는 경우가 있다고 설명함
- 동 선주는 삼성중공업의 이러한 경고성 공문이 코로나 바이러스라는 특이사항을 배경으로 통지되었기 때문에 취지는 이해한다고 말하면서도 삼성중공업 등 조선소들이 주장하는 불가항력을 인정하기 이전에 선박 인도 지연이 발병과 관련되었음을 입증하는 문서적인 증거가 있어야 한다고 지적했음
- 선주들은 신조 시 불가항력 통보가 가끔 발생하지만 보통은 태풍 등의 기상 사건이 원인이 되며, 코로나 바이러스와 같은 전염병이 불가항력의 원인이 된 것은 최초라고 설명함
- 코로나 바이러스가 불가항력의 합리적인 원인이 될 수 있는지는 추가 분석이 필요하다는 입장임
- 대구를 중심으로 발생한 발병은 거제도에 소재한 대우조선해양과 삼성중공업 야드와 가까운 부산, 그리고 현대중공업이 본사를 두고 있는 울산에서도 사례가 보고되었음
- 다행인 점은 한국 3대 조선소에서 아직 감염에 대한 보고가 없다는 것이며, 한국 조선업체들은 바이러스 확산을 제한하기 위해 엄격한 조치를 시행하고 있음
- 한국 일부 조선소에서는 안면 마스크 착용 의무화 등의 위생관리 노력 이외에도 근로자들이 식사 시간에 한 방향으로 마주보고 식사를 하는 등의 조치를 실시하고 있음
- 기업 차원에서의 접대는 금지되었고 현대중공업의 선박 명명식은 3월 이후로 연기되었으며, 근무시간 중에는 반드시 마스크를 착용해야 함

2. 주간 뉴스

- 코로나 바이러스로 인한 선박 수주 둔화 우려도 제기되고 있음
- 조선소-선주 간 대부분의 협상은 화상회의로 이루어질 수 있지만 통상적으로 최종계약이 체결되기 이전 선박사양을 결정하기 위해서는 대면 기술회의가 필수적임
- 화상회의의 경우도 국가 간 시차로 인해 주선하기가 어려운 실정임
- EU 선박브로커는 바이러스가 조선업 발주 확대 모멘텀을 줄이고 있다고 평가하면서 다만 바이러스가 진정되면 조선업 경기가 상대적으로 빨리 회복될 수 있다고 덧붙였다

<https://www.tradewindsnews.com/shipyards/south-korean-shipyards-raise-prospect-of-force-majeure/2-1-767100?fbclid=IwAR1EpCPfea2YU5vBKIMuMIIIVRRtLi2mfIAkEXCYipOImW8ImWcerRuGH9S4> (로그인 필요)

I MR 일일 스팟운임 2.5만 달러로 강세. 파나마 운하의 추가요금 부과 영향 등

- MR(Medium Range)형 제품선 시황이 대서양에서 반등하고 있음
- 유럽-미국 간 석유제품 재정거래(arbitrage) 활성화와 서아프리카착 수요 증가에 의해 석유제품 움직임이 증가한 것이 반등 요인임
- 여기에 파나마 운하의 추가요금 도입, 전 세계 주요 항만에서 체선 여파로 미국 걸프 주변 선박량이 줄어든 점, 멕시코 악천후로 인해 체선이 발생한 점 등도 MR형 운임 반등에 영향을 주었음
- 미국 유조선 브로커 Charles R. Weaver에 따르면 2월 28일 시점에서 MR형 대서양 왕복(미국 걸프-유럽-미국 동안) 일일 스팟운임은 약 2만 5,000달러로 전주 대비 약 3,000달러 상승했는데 이는 MR형 채산라인을 1만 달러 가까이 웃도는 수준임
- 이번 주 들어서도 강세가 이어지고 있는데 3월 2일 제품선 운임지수는 유럽-미국 동안 월드 스케일(World Scale·WS)이 185로 이는 지난 주 대비 20포인트 상승한 것임
- 한편 3월 2일 미국 걸프-유럽 제품선 WS는 120으로 20포인트 하락했음
- 전술한 바와 같이 대서양 선박 타이트감의 원인 중 하나는 파나마 운하인데, 파나마 운하청(Panama Canal Authority·ACP)은 가뭄으로 인한 수위 저하를 이유로 2월 15일부터 추가요금을 도입했음
- 또한 ACP는 2월 15일 부터 하루 예약 수를 현 31척에서 4척 감소한 27척으로 삭감한다고 발표했는데, 미국-유럽 간 제품선 중 일부는 파나마 운하를 통행하고 있음
- ACP의 추가요금 부과로 파나마 통항시 선박 1척 당 추가비용 1만-1만 5,000달러가 발생하는데, 파나마 운하 경유 이외 장거리 노선으로의 전환이나 일일 통항 가능 척수 제한으로 체선이 생겨 미국 걸프 주변의 선박량 감소가 발생하고 있음
- 제품선 시황은 2019년 3분기부터 금년 초까지 원유선 운임 상승의 파급이나 선박 SOx 규제 개시에 수반하는 석유제품(저유황유 등) 이동 활발화를 배경으로 상승해 왔음
- 대서양 왕복 MR형 스팟운임은 1월 중하순만 하더라도 일일 3만 5,000달러 이상을 기록하다가 2월 들어 신종 코로나 바이러스로 인한 시장 심리 악화 등으로 인해 2만 달러대 초반으로 떨어졌음
- 제품선 시황은 최근 2주 동안 일일 약 5,000달러 이상 상승을 기록하면서 반등하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116586> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I VLCC 운임 회복 및 저유황유-고유황유 간 가격차이 감소로 스크러버 장착 선박의 이점 축소

- 코로나 바이러스 확산 국면이 이어지는 가운데 원유 수요 증가로 VLCC 운임이 상승하고 있으며, 한편 저유황유-고유황유 간 가격 차이가 줄어들면서 스크러버 장착 선박은 이점이 줄어들고 있음
- 펀리(Fearnley)는 중동발 원유 수송 건수는 2월 133개로 전월 145개에서 감소했지만 여전히 견고한 수준이라고 언급했음
- 2월말 앤트워프, 로테르담, 암스테르담 등의 대서양 항만에서 아시아로 향하는 유조선 운임과 서아프리카발 아시아착 유조선 운임의 반등세가 두드러졌음
- 한편 2020년 2월 중동발 중국착 VLCC 원유 수송 건수는 52건으로 감소했는데, 이는 지난 5개월(2019년 9월~2020년 1월) 평균 64건 대비 큰 폭으로 감소한 것임
- Fearnley는 3월 2일 저유황유(Low Sulphur Fuel Oil·LSFO) 사용 유조선 기준 중동발 한국착 VLCC의 월드스케일(World Scale·WS)은 47.5로, 스팟운임 환산 시 일일 18,600달러라고 언급했음
- 한편 3월 2일 서아프리카에서 중국으로 가는 VLCC 스팟운임은 전주 대비 3% 상승한 일일 20,500달러를 기록했음
- 이러한 운임 수준은 2월초 대비 약 3분의 1 이상 운임이 하락한 것이며, 글로벌 투자은행이자 증권회사인 제프리스(Jefferies)는 2월 28일 기준 VLCC의 전 항로 평균운임은 2월 21일 대비 25.8% 상승한 34,625달러이며, 2월 28일 기준 수에즈막스의 전 항로 평균운임은 2월 21일 대비 2.5% 오른 26,858달러를 기록했다고 밝혔음
- Jefferies는 "증가 폭은 불확실하지만 아시아 원유 수입 수요는 상당히 개선될 것으로 전망되며, 또한 유조선 선박량 증가 전망치는 낮아 2020년의 남은 기간과 2021년 동안 시황 회복이 이루어질 것으로 기대한다"고 언급했음
- 중유(Heavy Fuel Oil·HFO) 가격과 IMO 2020 SOx 규정을 준수하는 LSFO 및 마린가스오일(Marine Gas Oil·MGO) 간의 가격차이는 좁혀지고 있는데, Fearnley는 "연초 싱가포르(Singapore)항 가격차이가 톤당 370달러, 푸자이라(Fujairah)항 가격차이가 톤당 470달러까지 벌어진 이후 2월 들어 가격차이가 큰 폭 줄었다"고 언급했음
- "현재 스프레드(spread)는 싱가포르항 HFO-MGO 간 톤당 150달러 정도, HFO-LSFO 기준으로는 톤당 130달러에 그치고 있다"(Fearnley)
- 한편 Fearnley의 애널리스트들은 "고유황유와 저유황유 간 가격차이 감소는 아시아의 저유황유 선제 확보 수요를 감소시켜 제품선 수요를 줄이고 이는 MR 등 제품선 운임을 감소시키는 방향으로 영향을 줄 수 있다"고 분석했음
- 클락슨 플라투 증권(Clarksons Platou Securities)에 따르면 2월 26일 기준 스크러버 장착 VLCC 선박은 스크러버 비장착 선박 대비 평균 1만 4,100달러의 프리미엄을 기록했으며, 이는 2월초에 비해 프리미엄 규모가 30.5% 감소한 것임
- Fearnley는 선박연료유 시장에서 LSFO와 MGO가 현재 높은 시장점유율을 보이고 있지만 저유황유의 안정성이 부족하다는 우려가 확산되고 있으며, 저유황유 사용 이후 불순물 수치가 높다는 점을 감안한다면 향후 시장점유율이 감소할 수 있다고 전망함
- "한편 Ship to Ship 방식의 바지선들은 주로 LSFO에 사용되고 있기 때문에 MGO의 가용성은 부족한 상황이다"(Fearnley)

2. 주간 뉴스

- 국제에너지기구(International Energy Agency·IEA)는 1월말 기준 싱가포르의 부유식 저장고(floating storage)에 보관된 LSFO의 양이 약 7백만 톤이라고 발표하였음
- Fearnley의 전망에 따르면 2월말 기준 싱가포르 부유식 저장고의 LSFO 비축량은 4백만 톤이며, 비축량 확보를 위해 정유공장 가동이 증가할 경우 제품선 시황 개선을 기대할 수 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-rates-improving-but-fuel-spread-narrows/2-1-765128?fbclid=IwAR2c2NA-evOFw1s4Hr2L6OmTS8R-Vki9hciF5Jh5VfJt8go80bzSmLK0HYw> (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

BDI, 전주대비 10.4% 상승한 573 기록

케이프선의 운임 약세가 지속되는 가운데 중소형선박 운임이 곡물수요를 바탕으로 상승하면서 2월 한 때 400 초반까지 떨어졌던 BDI가 3월에 들어서면서 500 후반 대를 기록함. 파나마스 주간평균 운임은 전주대비 23.7% 상승한 7,493달러/일임. 이는 브라질이 올해 풍년으로 세계 최대 대두 생산국으로 떠오른 데다, 미국 달러화 대비 헤일화 약세로 가격경쟁력까지 확보하면서 수출량이 증가했기 때문임. 외선에서는 향후 몇 달간 브라질의 대두 수출량이 꾸준히 증가할 것으로 보고 있음. 소형선박의 경우 철 스크랩 물량 증가로 운임이 상승함. 케이프선의 주간 평균 운임은 전주대비 4.2% 하락한 2,331달러/일임. 코로나 19를 비롯해 최대 철광석 생산업체들의 생산량 감축 소식과 함께 폭우와 태풍 등의 자연재해의 여파가 아직까지도 시장의 심리를 위축시키고 있으나, 이를 타개할 만한 소식이 전해지지 않고 있어 케이프선 운임이 연일 2,000달러 초중반대를 기록 중임. FFA 시장의 가격 추이를 보면, 4월물(6,447달러/일)과 2분기물(9,649달러/일) 가격이 전주대비 하락한 것으로 나타나며, 특히 파나마스선 가격보다 낮은 수준을 형성하고 있음

빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주 모든 선형의 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

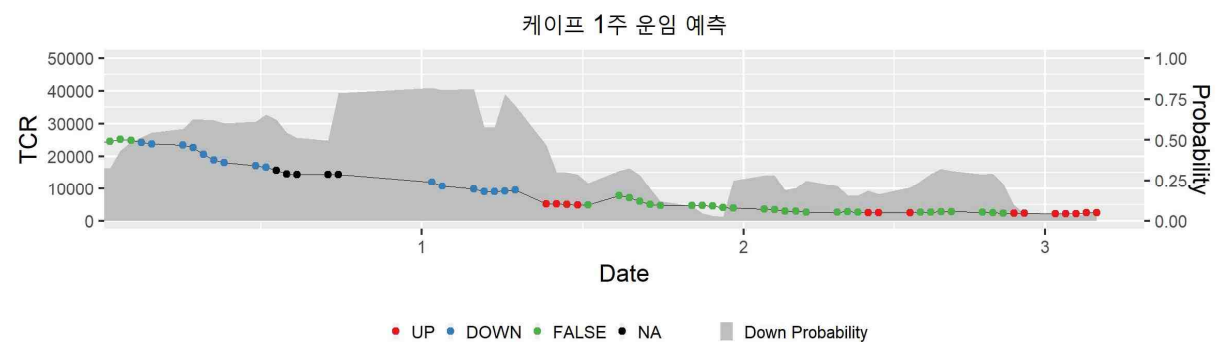
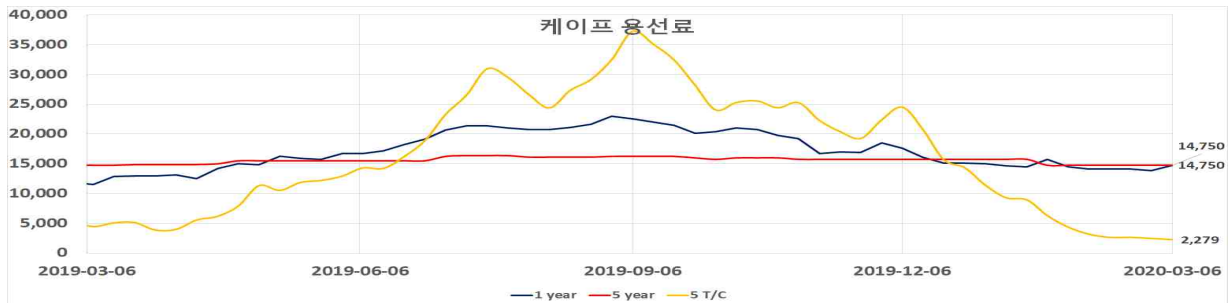
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 횡보 중임
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파한 후, 연일 상승 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 강보합세를 보일 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 장단기 용선료가 비슷한 수준을 유지 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 선형간 운임차가 점점 확대되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

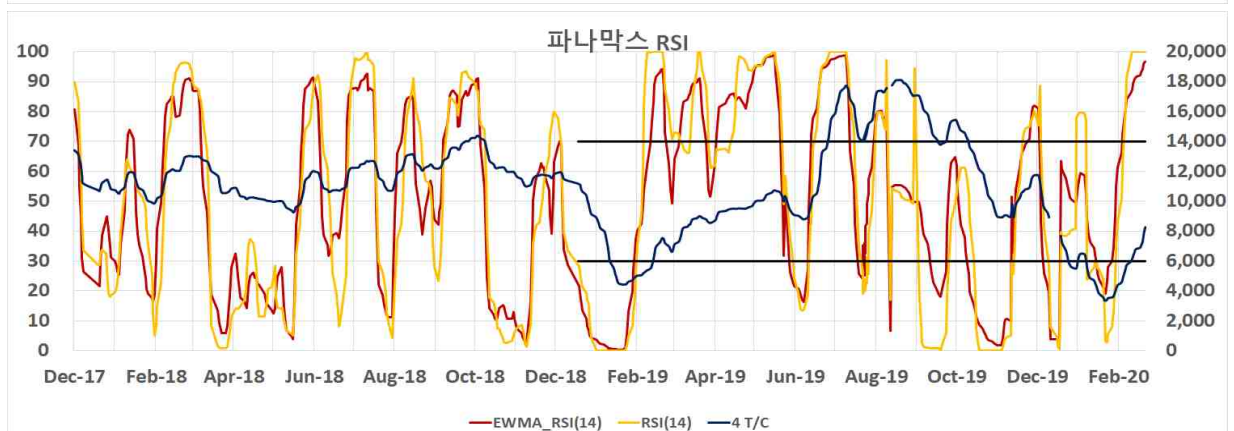
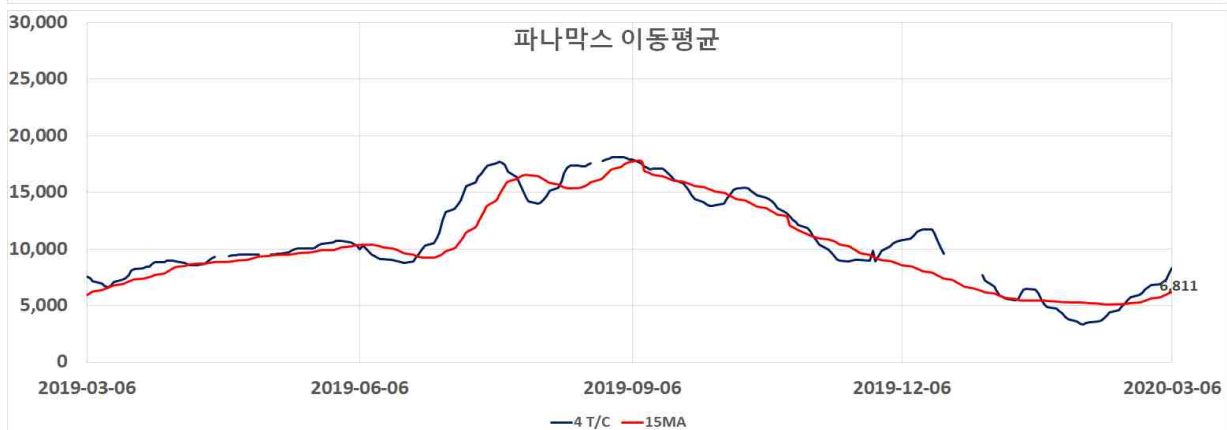
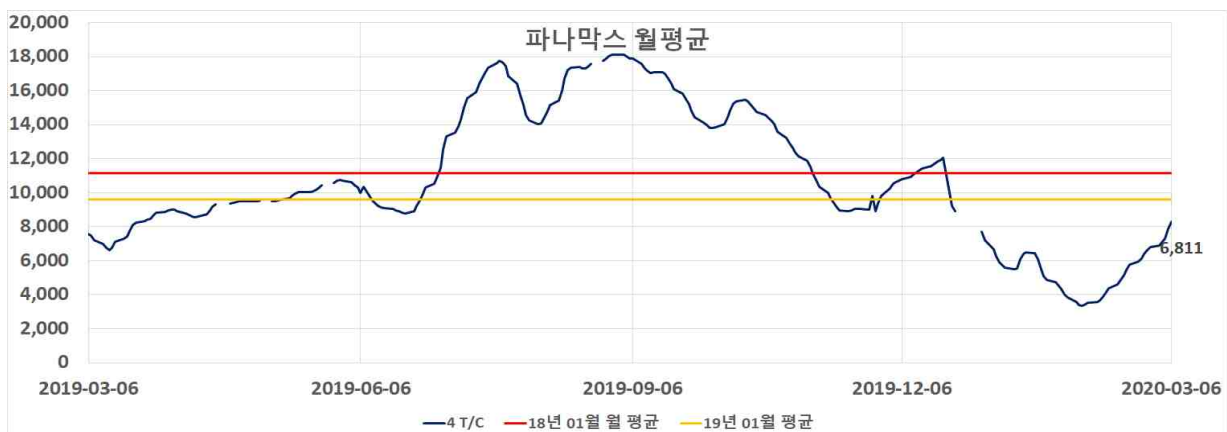


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	03.02	03.09	95.2	4.8
	03.03	03.10	96.25	3.75
	03.04	03.11	97	3
	03.05	03.12	96.03	3.97
	03.06	03.13	94.19	5.81
	3월 1주	3월 2주	95.73	4.27

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

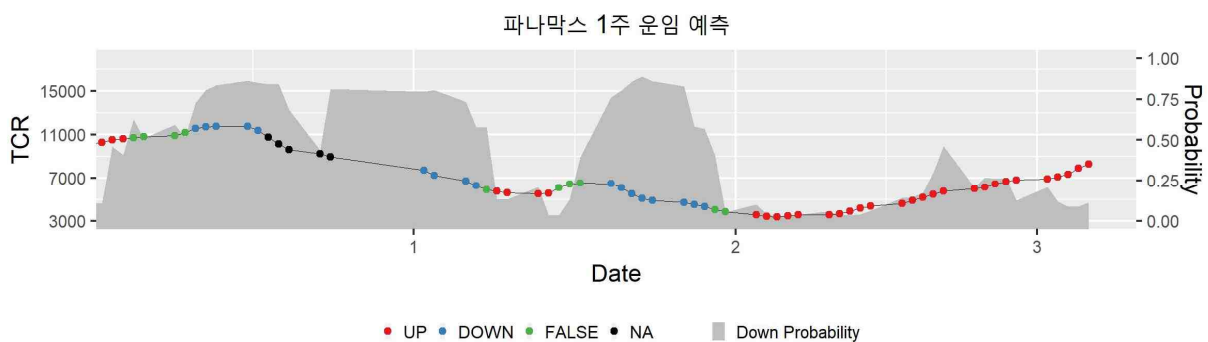
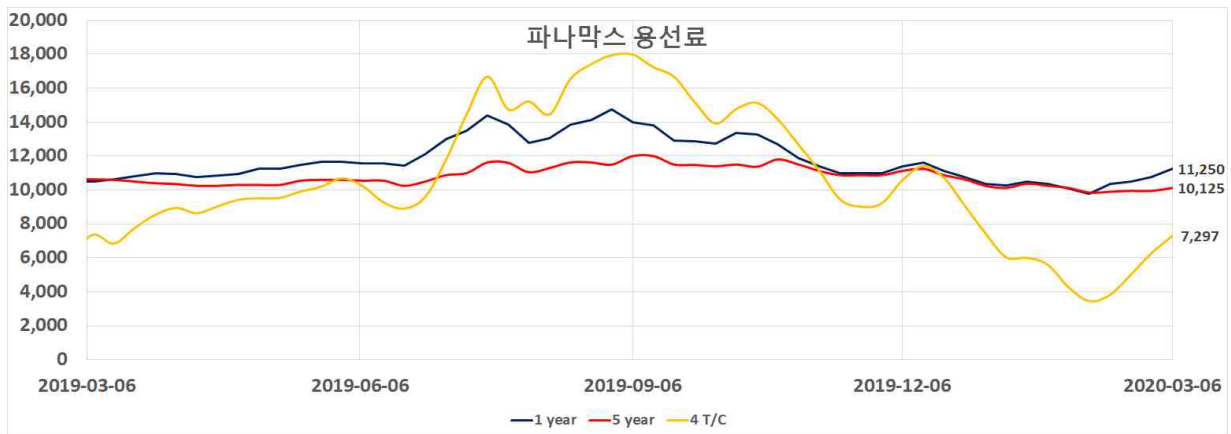
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 기록함
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향돌파한 후, 한 주 내내 상승 추세가 이어짐
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료가 상승세를 나타내기 시작함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음 주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

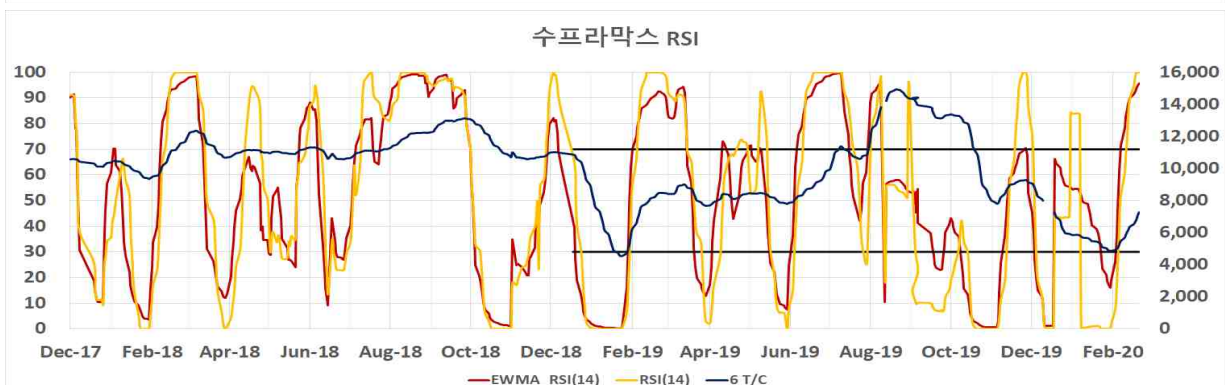
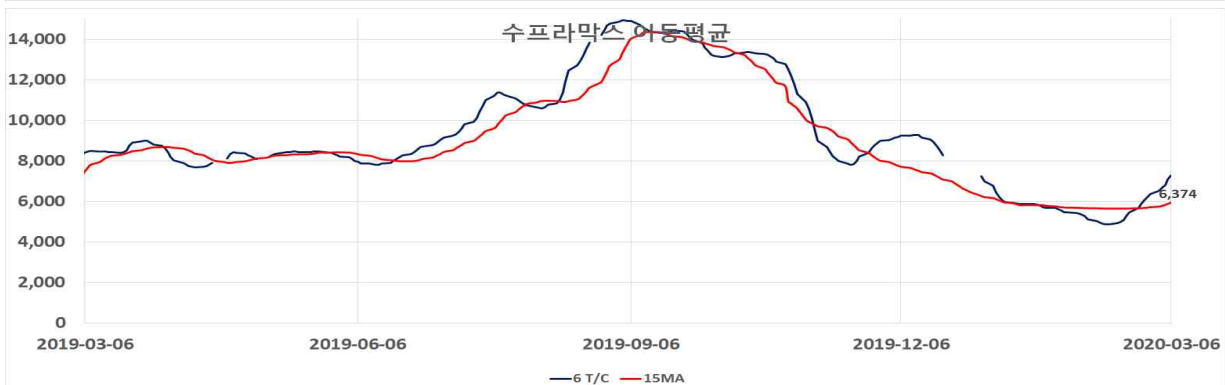
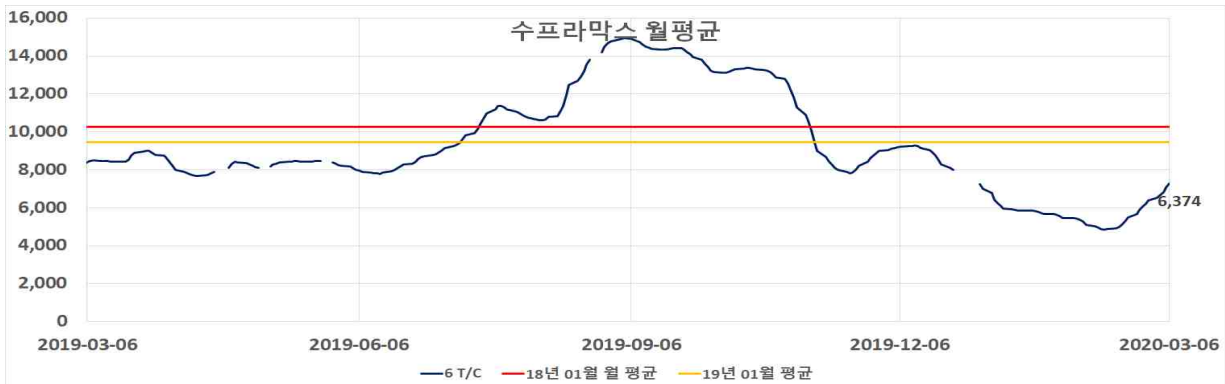


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	03.02	03.09	79.1	20.9
	03.03	03.10	88.12	11.88
	03.04	03.11	91.13	8.87
	03.05	03.12	91.16	8.84
	03.06	03.13	88.52	11.48
	3월 1주	3월 2주	87.61	12.39

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

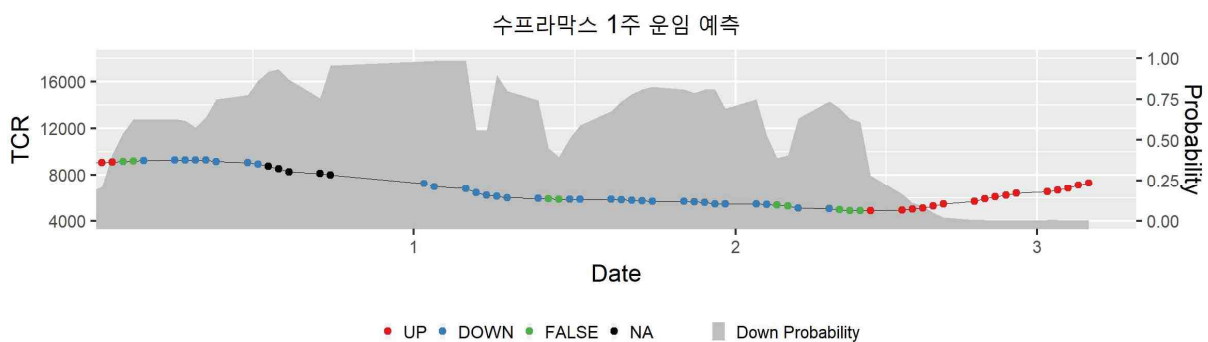
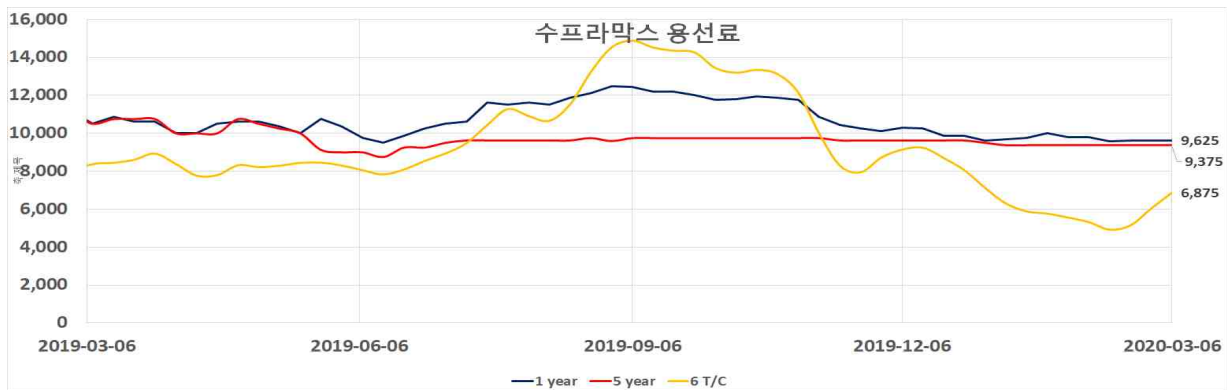
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 강보합세를 기록함
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파한 후 100에 근접함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 수프라막스 운임은 강보합세를 나타낼 것으로 예상됨



- * 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 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	03.02	03.09	99.54	0.46
	03.03	03.10	99.63	0.37
	03.04	03.11	99.66	0.34
	03.05	03.12	99.82	0.18
	03.06	03.13	99.75	0.25
	3월 1주	3월 2주	99.68	0.32

4. 컨테이너 - 주간 동향

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

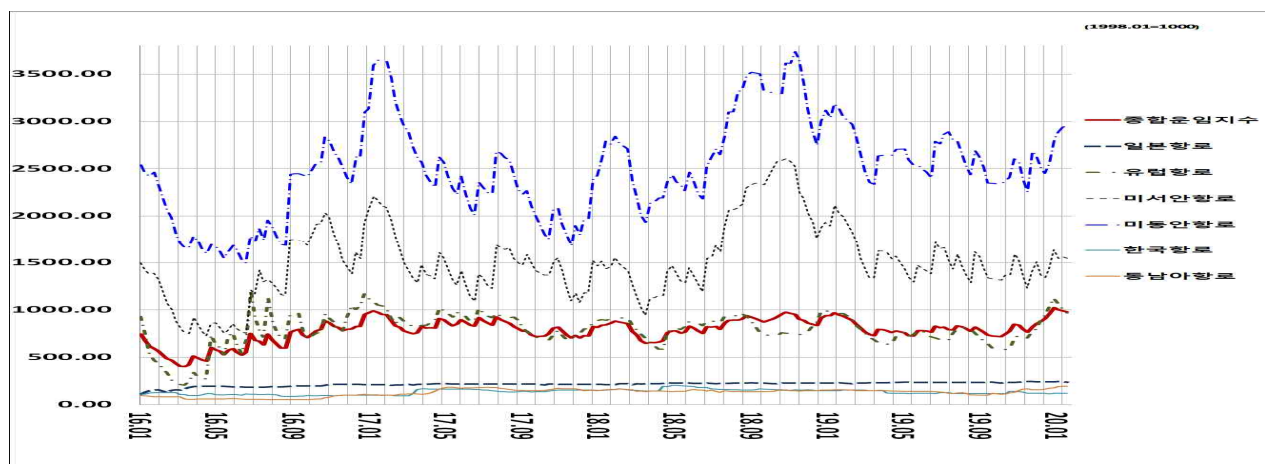
■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 4.6 하락한 871.16을 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 25달러/TEU 상승한 830달러를 기록함. 코로나 사태로 인해 선사들은 최대수준의 임시결항을 실시하여 운임을 반등시킴. 이러한 임시결항으로 공급이 감소하자 백홀(backhaul) 운임 또한 급등하여 지난주 로테르담-상하이 운임은 전주대비 24% 상승한 786달러를 기록함. 또한 4월 1일부터 일부 선사들은 무차별운임(FAK)이 예고되어 이를 피하기 위한 조기 수요도 발생 가능함.

아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 33달러 하락한 1,361달러/FEU를 기록함. 춘절 연휴 이후 50회 이상의 임시결항을 발표하여 운임 하락세는 최소화하고 있음. 선사들은 아시아-북미항로 2019년 수요 감소(-2.5%)에 이어 코로나사태로 인한 수요 약세에 대비하는 양상으로 올해 공급량이 전년대비 2.3% 감소할 것으로 예상

컨테이너 운임지수(SCFI)는 871.16으로 전년 동 시점(766.92) 대비 100 이상 높은 것으로 나타났으나 선사의 실적 개선에 영향을 줄지 의문임. 저유황유 할증료(LSS: low sulfur surcharge)를 고려할 경우 현재의 운임지수는 과거에 비해 60~80정도 상승한 것으로 추정되어 현재 운임지수의 실질 운임 상승은 크지 않은 것으로 판단됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

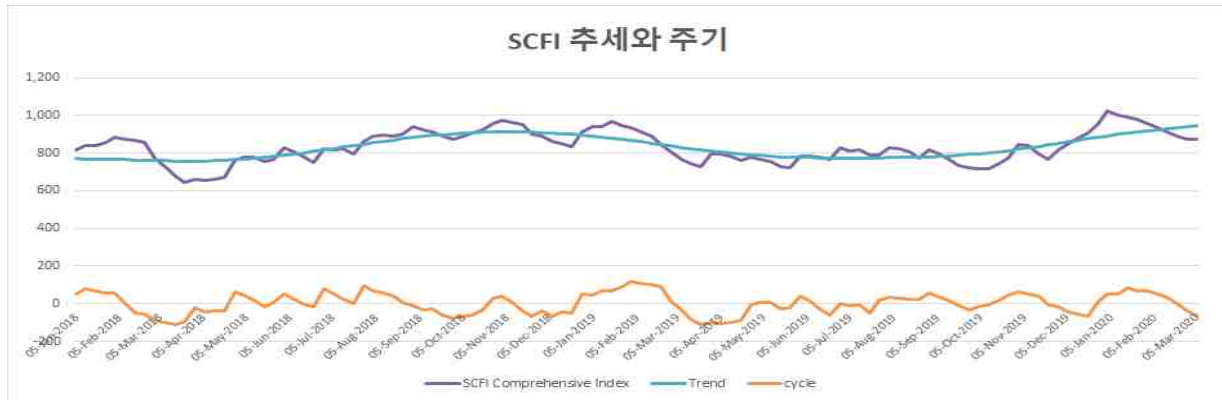


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	(03.06)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	871.16	(-4.6)	871.16	1,022.72	942.80	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	830	(26.0)	804.00	1,124.00	934.88	580.0	1,027.0	759.66
미서안항로(\$/FEU)	1,361	(-33.0)	1,361.00	1,636.00	1,478.88	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	2,679	(-11.0)	2,679.00	2,951.00	2,801.25	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	117	(-)	117.00	120.00	118.63	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	191	(1.0)	230.00	243.00	239.00	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	191	(-)	176.00	195.00	188.25	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	733	773	758	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

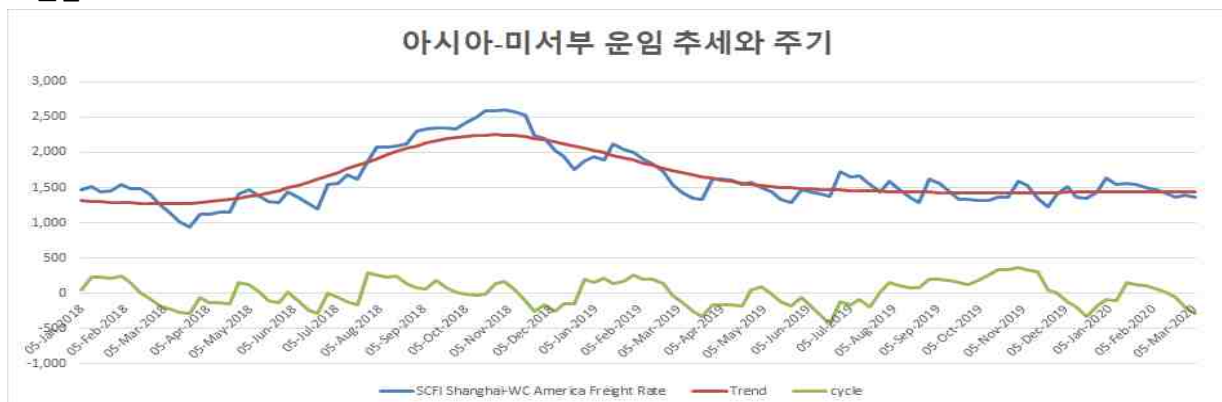
- SCFI 지수는 계절적요인으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 계절적 요인으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 약보합세를 기록할 가능성이 높으나 선사들의 운임인상 노력으로 소폭 상승 가능성도 상존함



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

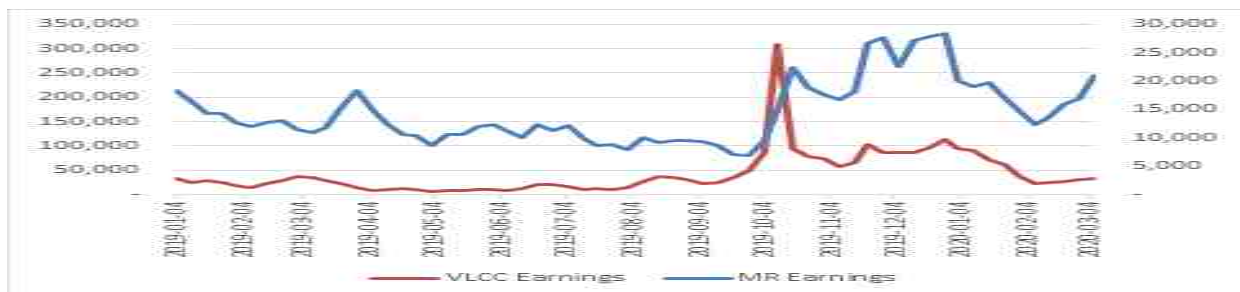
13월 둘째주 원유선, 상황 회복 기조

금주 VLCC WS은 49.2로 전주(49.3) 대비 0.1p(0.2%) 감소. Fearnley는 3월 2일 저유황유 사용 기준 중동 발 한국착 VLCC WS이 47.5로, 스팟운임 환산 시 일일 18,600달러라고 언급했음. 이러한 운임 수준은 2월초 대비 약 3분의 1 이상 운임이 하락한 것이며, Jefferies는 2월 28일 기준 VLCC 전 항로 평균운임은 2월 21일 대비 25.8% 상승한 34,625달러, 수에즈막스 전 항로 평균운임은 2월 21일 대비 2.5% 오른 26,858달러를 기록했다고 밝혔음

13월 둘째주 제품선, 보합세

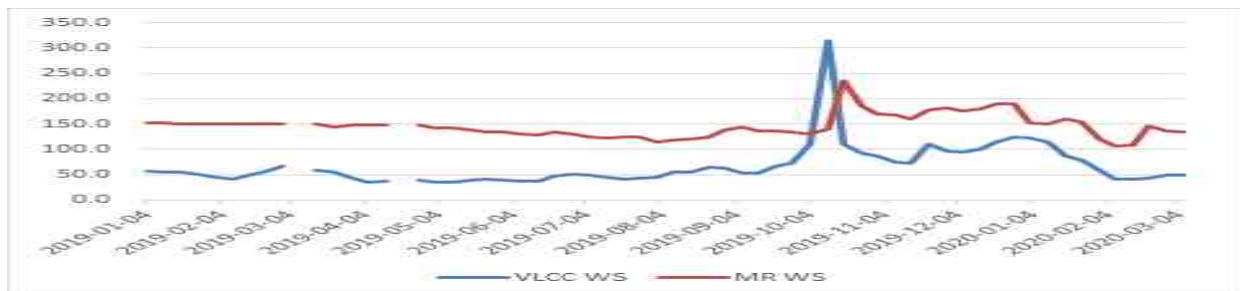
금주 MR WS은 133.8로 전주(135.7) 대비 1.9p(1.4%) 감소. 신종 코로나 바이러스로 인한 시장 심리 악화로 석유제품 이동이 부진함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



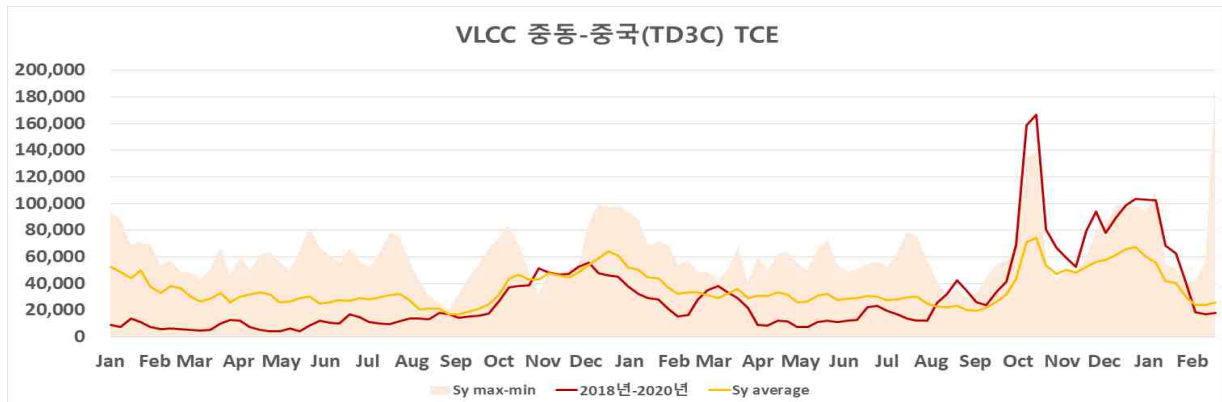
자료:Charles Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장 (03.06)									
Average Earnings	TD3C	30,849	(6,401)	14,755	105,815	44,849	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	18,567	(1,452)	8,670	18,925	14,382	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	30,000	(-)	30,000	48,750	41,325	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	15,500	(-)	15,500	16,750	16,075	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	49.2	(-0.1)	41.4	122.3	68.7	36.0	315.0	66.6
	MR	133.8	(-1.9)	106.4	160.3	136.8	114.2	235.0	148.0

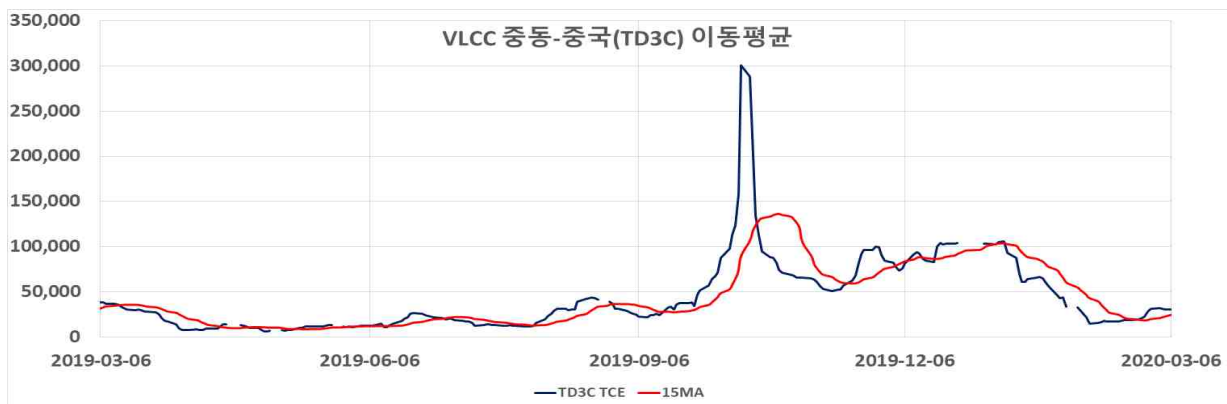
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

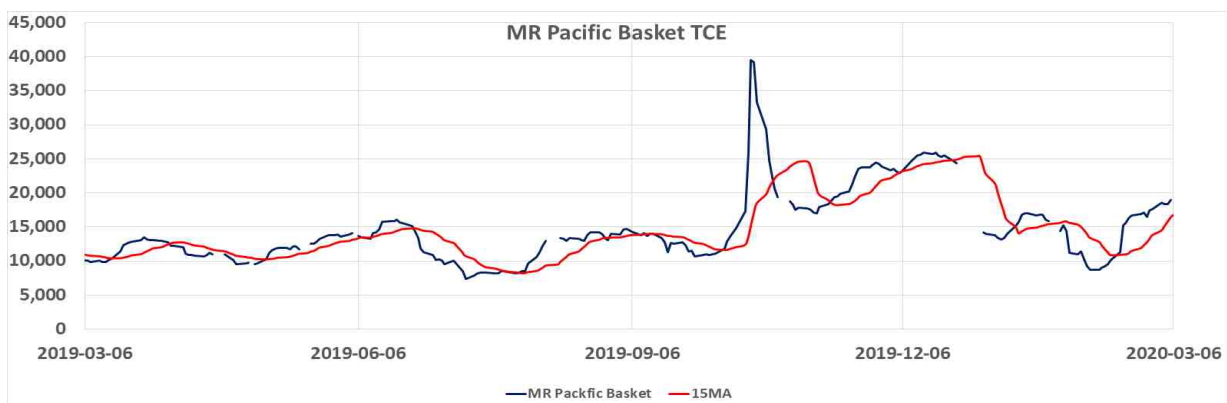
- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 최근 몇 주 동안 역사적 추세선('15~'19년 평균)을 하회하면서 부진한 모습을 보이고 있으나 최근 우상향하며 상승 기조를 보이고 있음



- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선(단기 이동평균)은 15일 이동평균선을 상회하고 있지만 아직 저운임 구간에서 추이하고 있어 단기간 내 극적인 상승 가능성은 낮음



- 제품선 추세선은 상승 기조를 나타내고 15일 이동평균선과의 격차를 유지하고 있어 향후 상승 기조가 이어질 수 있음



6. 중고선 시장

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

- 3월 6일 BDI는 617로 2월 28일(535) 대비 82p(15.3%) 증가. 중고선 지수는 21.15로 6주 연속 변동 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 3월 6일 SCFI는 871.16로 집계되어 전월 평균(891.35) 대비 20.19(2.2%) 감소. 3월 중고선 지수는 38.21로 전월대비 변동 없음



파나막스 2척 중고선 거래

- 2016년 건조된 파나막스 1척(선명 Medi Hong Kong·82,790Dwt)이 3월 3일 925만 달러에 매각되었으며, 매도자는 D'Amico Soc di Nav, 매수자는 카타르 선주임
- 1996년 건조된 파나막스 1척(선명 Everlucky·70,296Dwt)이 3월 4일 740만 달러에 매각되었으며, 매도자는 Fujian Hengfeng, 매수자는 중국 선주임

컨테이너 1척 중고선 거래

- 2018년 Yangzi Xinfu에서 11,800TEU 컨테이너선 1척(선명 Wan Hai 805·132,586Dwt)이 3월 4일 1억 8,680만 달러에 매각되었으며, 매도자는 싱가포르 선사 PIL, 매수자는 중국 Wan Hai Lines와 관련된 선주임 (싱가포르 선사 PIL 파산 루머 있음)

VLCC 2척 중고선 거래

- 2014년 건조된 VLCC 1척(선명 Miltiadis Junior·320,926Dwt)이 3월 4일 6,900만 달러에 매각되었으며, 매도자는 Capital Ship Mgmt, 매수자는 비공개
- 1998년 건조된 VLCC 1척(선명 Dewi Maeswara·300,058Dwt)이 3월 4일 1,900만 달러에 매각되었으며, 매도자는 Pertamina Direktorat, 매수자는 비공개

7. 주요 해운지표 (2020.03.06)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.06)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.4	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	77.0	(1)	76.6	75.0	77.0	76.4	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)		(03.06)								
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)		(03.06)								
380 CST	Rotterdam	277.8	(-6.5)	290.55	227.8	303.8	293.3	245.8	443.5	348.9
	Singapore	292.5	(1.8)	310.5	290.8	388.0	338.3	306.5	511.5	402.5
	Korea	361.25	(-10.5)	378.9	361.3	426.5	397.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	322.5	(-2.5)	343.3	322.5	436.8	377.6	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	398.3	(4.0)	441	394.3	585.3	488.8	493.8	548.3	518.9
	Singapore	436.8	(-4.0)	489.75	436.8	726.3	576.5	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	447.3	(-14.8)	505.5	447.3	722.3	582.0	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(03.06)								
철광석	국제價	89.6	(6.0)	87.0	79.9	96.3	89.5	72.3	127.2	93.3
	중국産	120.7	(1.0)	117.6	113.8	122.0	118.7	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	71.6	(0.6)	71.2	69.8	74.3	72.0	72.0	83.1	77.0
	중국産	91.8	(0.8)	92.3	90.6	94.9	93.0	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	201.8	(3.5)	194.6	174.0	204.2	189.8	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	130.1	(1.1)	127.3	122.7	130.2	126.3	120.9	187.3	153.2
	중국産	219.0	(1.9)	216.1	211.9	219.2	215.7	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	883.3	(-0.25)	886.8	872.5	946.0	901.6	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	5213.3	(-7.75)	544.0	521.3	581.5	553.8	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