

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 4월 4주 | 발행인 장영태 | 감수 윤희성
자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

- I. 주간이슈 02
- II. 주간뉴스 03
- III. 건화물선 09
- IV. 컨테이너 17
- V. 탱커 21
- VI. 중고선 시장 22
- VII. 주요 해운지표 24

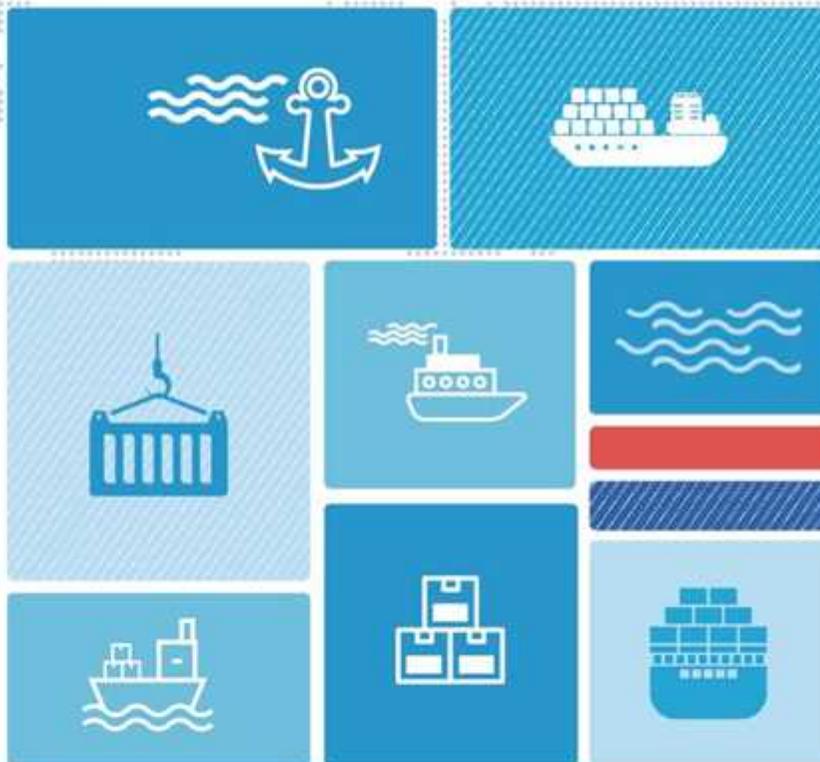
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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

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

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

김병주 연구원
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4784



1. 주간 이슈

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

중국과 미국의 인프라 지출 확대, 해운의 버팀목 기대

코로나19 사태로 인한 경기 위축에 대응해, 중국과 미국이 인프라 개선을 위한 지출 확대에 나서고 있음. 주요 국내외 외신에서 소개된 이 두 국가의 인프라 확충 계획을 살펴보고 해운에 대한 시사점을 논의하고자 함

I 중국의 인프라 지출 확대 계획

중국은 3월 말에 열린 국무원 회의에서 코로나19 경제 충격에 대응해 지급준비율 추가 인하, 인프라 시설 조기 투자, 중소기업 유동성 공급 확대, 취약계층 지원 강화 등의 대책을 마련함. 특히 인프라 시설 조기 투자를 위해 지방정부에 특수목적 채권 발행 한도를 추가로 늘려준 것으로 알려짐. 이미 1분기에 중국 지방정부는 총 1조 6,000억 위안(한화로 277조 원)의 채권을 발행했으며, 한도가 확대되면서 추가로 1조 위안(173조 원)~1조 5,000억 위안(260조 원)을 발행할 수 있게 된 것으로 알려짐. 지방정부는 이 같은 자금을 바탕으로 대규모로 인프라 건설 사업을 추진할 것으로 예측됨

I 미국의 인프라 지출 확대 계획

미국 트럼프 대통령도 3월 말에 2조 달러(2,440조 원)에 달하는 인프라 투자예산을 의회에 요청한 것으로 알려짐. 미국은 이미 각 가정에 최대 3,400달러(415만 원)까지 지원하고, 기업에 긴급히 자금을 제공하는 2조 달러의 경기부양책을 의회 의결을 거쳐 시행에 들어간 바 있음. 이번에 추가로 요청된 경기부양책은 과거 1950년대 대규모 고속도로 건설 이후 낙후되어 가는 미국의 도로, 철도 등의 교통 인프라 등의 개선을 위해 사용될 것으로 알려짐

I 기대효과

코로나19 사태로 주요 국가의 소비와 투자가 급격히 감소했음. 봉쇄, 격리, 이동제한 등으로 물리적으로 소비지출이 어려워졌고, 생산부문의 위축도 불가피함. 따라서 다수의 기업과 가계가 재무적 어려움을 겪고 있으며, 이러한 어려움을 해소하고자 각 국 정부는 다양한 지원 대책을 신속히 추진하고 있음. 지원 대책의 시행으로 위기에 처한 기업과 가계가 큰 도움을 받는 것은 사실이지만, 매출/소득 감소와 불확실성 확대로 내구재 소비 및 투자가 크게 위축되었음. 이 같은 경제주체의 지출 감소는 경제의 순환 메커니즘이 정상적으로 작동하는데 큰 장애요인이 됨. 즉 긴급히 제공된 자금지원이 일회성 지출(소비지출, 각종 대금 납부 등)에 그치고, 추가적인 소비나 투자로 확대되지 못하고 있어, 수요 측면의 승수효과(multiplier effect)가 크게 줄어든 것임

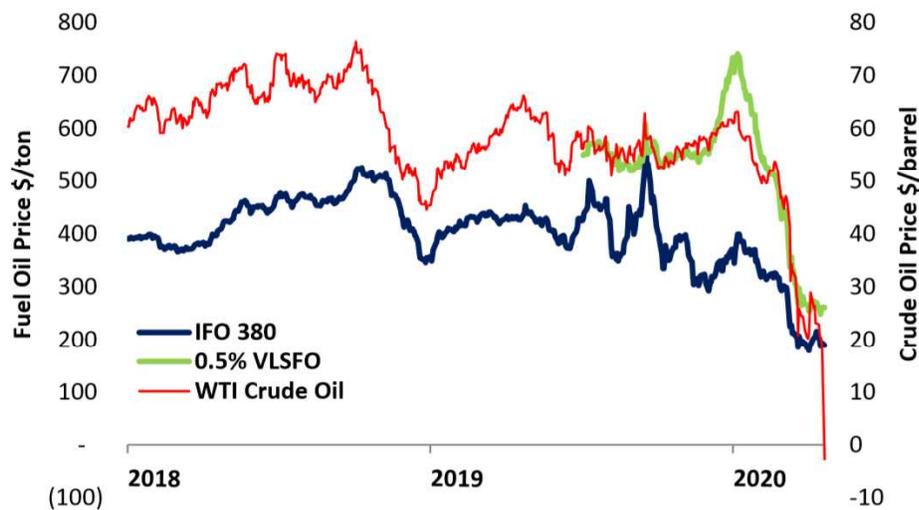
중국과 미국의 인프라 투자 확대는 이 같은 경제 순환 메커니즘의 회복을 공급 측면에서 활성화하는 효과가 기대됨. 도로, 철도, 항만, 공항 등의 인프라 건설은 직접적인 건설 인력의 수요를 낳을 뿐 아니라, 건설에 사용되는 각종 원부자재의 생산을 촉진시킴. 이러한 원부자재 생산의 확대는 다시 1차, 2차 협력사들의 생산으로 이어져 공급 측면의 승수효과가 발생함

I 해운산업에의 영향

인프라 투자가 증가할 경우, 먼저 해운산업은 건화물선 시장에서 운송수요가 증가할 것으로 기대됨. 생산유발효과로 원부자재 수요가 확대되면서 자연스럽게 건화물선 물동량이 크게 증가할 것으로 기대됨. 최근에 중국의 코로나19 진정에 따른 생산 확대와 함께 케이프선 용선료가 상승한 것은 이와 관련됨. 컨테이너선도 인프라 투자 확대에 따른 생산유발효과로 혜택을 입을 것으로 기대됨. 원부자재의 운송보다는 생산유발효과로 기업 매출이 늘면서 가계의 소득도 같이 늘고, 이에 따른 소비 증가로 컨테이너 운송수요가 확대되는 메커니즘이 작동할 것으로 예측됨

코로나19 확산이 가지는 불확실성으로 경제주체의 어려움이 커지고 있음. 그러나 해운시장은 주요 선종별로 그 영향의 크기와 내용이 상이하게 나타나고 있음. 앞으로도 코로나19 확산의 등락과 함께 경제적 충격도 요동칠 것으로 우려됨. 어느 때 보더라도, 선사를 포함한 해운기업의 시장변동위험 관리가 긴요한 시점임. 많은 사례가 언론을 통해 소개되고 있듯이, 위험관리는 개별 기업 차원의 노력을 넘어서 산업생태계의 상호 협력을 요구하고 있음. 위기를 기회로 승화시키기 위해서는 코로나19 사태를 자신의 전-후방 고객(client)과 함께 위험을 분담하는 노력을 통해 사업 파트너십을 강화하는 계기로 만들어 가는 노력이 필요함

2. 주간 뉴스



낮은 연료유가로 2020년 스크러버 장착대수는 축소 전망

- 공급과잉과 코로나19로 인한 수요 감소로 원유가격이 낮은 추세를 기록중
 - 4월 20일 텍사스산 원유가격은 배럴당 -39달러, 고유황유(IFO 380)도 톤당 190달러(싱가포르)를 기록함
 - 저유황유과 고유황유 간의 스프레드도 50~70달러로 크게 낮아져 컨테이너선에 대한 스크러버 장착 이점이 크게 낮아짐
- 낮은 연료유가에도 불구하고 3월 35척에 이어 4월에도 20척 이상의 컨테이너 선박이 스크러버 장착을 위해 입고됨
 - 현재 입고하는 선박들은 2019년에 계획된 선박들로 유가와 무관하게 입고되는 것으로 추정됨
 - 하지만 관련 기업인 Alfa Laval에 따르면 스크러버 주문 대수는 감소한 것으로 나타나 올해 스크러버 장착 실적은 과거 예상치에 비해 하락할 가능성이 높음

Alphaliner Weekly 16호

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132088/Alfa-Laval-reports-declining-scrubber-orders>(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

코로나19로 인해 해상 교역량 5% 감소 전망

- 클락슨은 2020년 해상 교역 증가세가 5.0% 감소할 것으로 전망되며 이는 과거 35년 이래 가장 큰 하락폭임
- 동사는 이번 사태가 경제 내부적인 요인이 아닌 외부 충격으로 인해 초래된 만큼 2008년 금융위기에 비교할 때 초반 하락은 더 클 수 있지만 위기가 지나가면 반등 폭은 더 클 것으로 예상함
 - 현재 중국의 항만 기항 선박수는 2019년 수준을 유지하고 있을 뿐만 아니라 세계 각국의 경기부양 정책이 채택되고 있기 때문에 향후 교역증가에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

2. 주간 뉴스

- 이와는 상반된 의견도 존재하는데, 현재 중국의 지원책은 유동성 완화조치에 불과하기 때문에 V자 반등은 어려울 것으로 전망함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132053/Seaborne-trade-decline-could-be-biggest-in-35-years>

최건우 전문연구원

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

I 낮은 연료유가로 컨테이너 항로 변경

- 고유황유 연료유가 가격이 톤당 200달러 이하로 내려가면서 선사들의 연료비용에 대한 부담이 낮아져 항로 변경 사례가 보고됨
 - 대표적으로 아시아-유럽항로의 백홀에서 수에즈 운하를 통과하지 않고 아프리카 희망봉을 경유하는 사례가 빈번하게 발생함
 - 수에즈 운하 미 통과로 약 70만 달러의 비용이 감소하는데 이는 연료비용으로 상쇄가 가능함. 또한 코로나로 인해 수요 감소가 이뤄지며 공급 축소가 빈번하게 발생하는데 운항일수 증가를 통한 공급 감축 효과도 가능하여 선사에게는 다양한 이점이 있는 것으로 알려짐

[https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132048/Carriers-take-advantage-of-low-fuel-costs-to-reroute\(로그인 필요\)](https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132048/Carriers-take-advantage-of-low-fuel-costs-to-reroute(로그인 필요))

최건우 전문연구원

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

I 클락슨 해상 무역 둔화가 최근 35년 중 최고 수준일 수 있다고 경고

- 클락슨에 따르면 올해 해상 무역은 코로나 바이러스 영향으로 전년 대비 물동량이 6억 톤 이상 감소할 수 있으며, 이는 최근 35년 중에 전년 대비 가장 큰 감소폭을 기록하는 것임
 - 2020년 연초 클락슨은 연간 해상 물동량이 전년 대비 3억 톤 이상 증가해 120억 톤에 달할 것이라고 전망했었음
 - 클락슨이 4월 중순에 발표한 보고서에 따르면 2020년 해상 물동량은 111억 톤을 기록해 2019년 117억 톤 대비 약 5.1% 감소할 것으로 전망됐음
 - 이는 2008-2009년 글로벌 금융위기 당시 4.1% 감소했던 것보다 큰 규모임
- 이러한 우려에도 불구하고 클락슨은 전 선종을 대상으로 하는 일일 평균 선박 수입(average ship earnings a day)을 전년 대비 48% 상승한 16달러로 전망
 - 이는 운임이 급증한 유조선 선종에 기인함
- 클락슨은 코로나 바이러스라는 위기에서 선종을 다각화한 업계의 수익이 상승하는 사례가 있다고 언급함
 - 클락슨은 "컨테이너 선사들의 부진이 심하다. 반면 매출액 기준 세계 100대 건화물 선사 중 55%가 유조선 사업을 전개하고 있는데, 이처럼 선종 다각화를 시행한 선사들은 현재 양호한 현금흐름을 보이고 있다"고 덧붙였다

2. 주간 뉴스

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/seaborne-trade-slump-may-be-worst-in-over-35-years-warns-clarksons/2-1-794328?fbclid=IwAR3054slCoguD1vR9yxyAORiH1rpRpnkaRDUJZMxWbo8pxgZWGQ-K0iToQQ> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

■ 중국, 전체 수입 철광석 중 호주산 비중을 늘릴 것으로 전망

- 중국이 철광석을 기존의 남미, 미국산에서 호주산으로 대체할 것으로 전망되고 있으며, 전문가들은 이로 인해 톤-마일 수요에 부정적 영향을 줄 것이라고 평가함
 - 미국과 남아프리카의 철광석의 공급이 차질을 빚을 것이라는 소식이 들려오자 중국이 이에 대비하기 위해 호주산 철광석 수입량을 늘릴 것으로 예상하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/dry-bulk-market-falls-again-amid-chinas-shift-to-australian-iron-ore/2-1-796264>(로그인 필요)

황수진 전문연구원

051-797-4645, zin@kmi.re.kr

■ 발레사, 당초 목표치보다 철광석 및 펠렛 판매량을 줄일 것이라고 발표

- 브라질의 발레사가 올해 철광석 및 펠렛 판매량을 하향 조정한다고 발표함. 올해 판매량은 당초 목표치에서 8% 줄어든 3억 1000만 톤에서 3억 3,300만 톤 사이가 될 것이라 설명함
 - 최근 발레사의 판매량 목표치는 3억 4,000만 톤에서 3억 5,500만 톤 정도였음. 코로나19의 여파로 인해 수요가 감소하면서 판매량을 줄일 것이라고 발표함
 - 발레사는 올해 1분기에 약 5,960만 톤의 철광석을 생산했음. 작년 1분기 발레사의 철광석 생산량은 7,290만 톤이었음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131995/Capesizes-hold-firm-despite-Vales-sharp-2020-iron-ore-cut>(로그인 필요)

황수진 전문연구원

051-797-4645, zin@kmi.re.kr

■ 건화물선 시장, 공급 차질이 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 전망

- 호주의 BHP사가 철광석 및 펠렛 판매량을 줄일 것이라고 발표함
 - 호주 BHP사의 철광석 및 펠렛 판매량은 2억 4,200만 톤에서 2억 5,300만 톤에 그칠 것이라고 발표함. 당초 판매량은 2억 6,200만 톤에서 2억 6,600만 톤이 될 것이라고 발표했었음

2. 주간 뉴스

- 세계 3위 철강업체인 일본제철이 철강재 수요 감소에 따라 용광로(blast furnace) 가동을 중단했다고 밝혔
 - 코로나19의 여파가 자동차 등 전방산업의 부진으로 나타나면서, 철강재에 대한 수요감소로 이어짐. 이로 인해 결국 제철소가 감산에 들어감. 또한 유럽의 아르셀로미탈(ArcelorMittal)도 역시 감산에 돌입함

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/dry-bulk-market-falls-across-the-board-amid-supply-disruption/2-1-795387>(로그인 필요)

황수진 전문연구원

051-797-4645, zin@kmi.re.kr

I 유가 폭락으로 콘탱고 확대. 유가 상승을 전망한 VLCC의 해상 비축 증가

- 원유 가격의 콘탱고(contango)가 확대되고 있는데, 콘탱고는 선물가격이 현물가격보다 비싸지거나 결제일이 멀어질수록 선물가격이 높아지는 현상으로 선물 고평가라고 불림
 - 선물거래 가격은 일반적으로 이자와 창고료, 보험료 등 현물 보유비용 등을 포함하기 때문에 현물 가격보다 높음
- Lloyd's List에 따르면 4월 22일 110척 유조선에서 약 1억 6천만 배럴의 원유를 해상 비축하고 있으며, 여기에는 전 세계 790척의 현존 VLCC 중 56척의 VLCC가 포함되어 있음
 - 미국의 경우 초과 생산된 원유가 일일 200만 배럴씩 쌓이고 있어 VLCC를 활용한 해상 비축은 더욱 활성화 될 것으로 전망됨
- Lloyd's List에 따르면 4월 22일 현물시장에서 석유를 현물가격으로 구입하고 6개월 후 매도에 대한 선물 포지션을 취하는 거래자는 상당한 수익을 올릴 수 있을 것으로 분석됨
 - 예를 들어 22일 현물가격은 배럴당 20.22달러인데 원유를 VLCC에 6개월 동안 보관한 이후 11월 선물시장에서 4월 달에 고정한 더 높은 가격으로 매도하는 프로세스임
 - 브렌트유 보관비용은 운반비와 보험료를 제외하고 배럴당 2.09달러로, 선물가격이 배럴당 '2.09달러 +운반비 +보험료' 이상일 경우 거래자는 이익을 얻을 수 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132029/Floating-storage-profits-surge-as-oil-price-collapse-widens-contango> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 원유 가격 하락으로 해상 비축 수요 증가. 원유 선물 가격은 최초로 마이너스(-)를 기록

- 4월 20일 뉴욕 원유 선물시장이 폭락하면서 역대 최초로 마이너스(-) 가격을 기록하는 등 유가 하락을 배경으로 해상 비축을 목적으로 하는 단기용선 선박이 증가하고 있음
 - 20일 원유 선물시장은 5월물이 마이너스 40.32 달러를 기록했는데, 이는 저장할 공간이 없어 보관이 가능한 저장소를 찾아도 높은 보관료로 인해 손실이 발생함을 의미함

2. 주간 뉴스

- VLCC 시황은 20일 중동-극동항로가 용선료 환산 시 일일 22만 달러의 고가를 기록했으며, 해상 비축 움직임을 배경으로 중동발 선박 수급이 타이트해진 것이 주요 요인임
 - NYK는 유조선 운임 상승이 원유 수요가 뒷받침한 시황 상승이 아니라고 지적했는데, 전 세계 원유 소비가 감소하고 있는 것은 우려스러운 점이라고 언급했음
- 해상 비축 수요가 한정적으로 그칠 것이라는 견해가 있는데, EU 브로커 관계자에 따르면 20~30달러에 유조선 비축을 단행한 거래자들은 유가 하락으로 이익 확보가 불투명함

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

안영균 전문연구원

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

I 역사적 수준의 원유 감산에도 불구하고 VLCC 운임은 가용 선박량 감소로 급등

- 5월 이후 사상 최대 규모의 원유 공급 감축이 시행될 예정임에도 불구하고 VLCC 스팟운임이 급등하고 있음
 - OPEC과 러시아 등 9개 원유 생산국은 5~6월 일일 생산량을 970만 배럴 줄일 예정임
 - Tankers International에 따르면 Day Harvest는 Aeolos Management의 30만 DWT형 Syfnos(2006년 준공)를 중동-중국 항로에서 WS 195로 용선했으며, 선적일은 5월 7~8일임
 - Unipecc는 WS 181.5에 30만 DWT형 New Tinos(2003년 준공)를 중동-중국 항로에서 용선했으며, 선적일은 5월 8~10일임
- 볼틱거래소에 따르면 4월 21일 중동-중국 항로에서 VLCC 수익(earnings)은 전일 대비 4만 6,353달러 증가한 일일 22만 929달러로 최근 3주 만에 최고치를 기록했음
 - 4월 21일 수에즈맥스 수익은 전일 대비 1만 461달러 상승한 8만 7,464달러, 아프리카맥스 수익은 전일 대비 1만 2,616달러 상승한 5만 8,755달러를 각각 기록했음
 - 클락슨에 따르면 4월 21일 기준 91척의 VLCC, 33척의 수에즈맥스, 12척의 아프리카맥스가 해상 저장 용도로 사용되고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-rates-jump-on-tight-tonnage-despite-historic-oil-supply-cuts/2-1-795604?fbclid=IwAR1PqkolEXnR7dCoBSTiHov4bqU48XzqjCgJgyrgT16imdp2DWdQITOG8Rw> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

I 원유선 시황 보합세. 제품선 시황은 원유 밀어내기로 급등

- 코로나 바이러스 확산으로 인한 원유 소비 감소로 육상 탱크가 포화되면서 정유소들이 정제작업을 가속화 해 석유제품을 생산하는 원유 밀어내기 현상이 활발해지고 있음
 - 원유 밀어내기 현상이 가속화되면서 4월 17일 중동-극동항로 LR 2형 용선료는 4월 10일 대비 40% 상승한 8만 2천 달러를 기록했는데, 이는 손익분기점의 4배에 달함

2. 주간 뉴스

- 동 항로에서 7만 톤급의 LR 1형은 4월 17일 시점에서 4월 10일 대비 30% 상승한 5만 6,461 달러를 기록했음
- 4만~5만 톤급 MR형도 동서 수역에서 골고루 상승하고 있는데, 4월 17일 대서양에서 유럽-미국 동안 항로가 4월 10일 대비 40% 오른 2만 3,549달러를 기록
- 4월 17일 태평양에서 한국-싱가포르 항로가 4월 10일 대비 5% 상승한 3만 7,425달러로 강세를 보이고 있음
- 육상 원유 탱크가 원유 소비 감소로 포화되면서 정유소들은 원유를 가공해 석유제품 종류인 제트연료, 가솔린, 나프타 등을 가공하고 수출을 가속화 하고 있음

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

안영균 전문연구원

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

3. 건화물선 - 주간 동향

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

미국, 인도, 남아프리카의 수요 감소로 중소형선박 운임 하락

케이프 운임을 제외한 중소형선박 운임이 하락한 것으로 나타남. 유가가 마이너스를 기록하는 등의 폭락한 것이 운임에 부정적으로 작용하고 있음. 케이프 주간 평균 운임은 1일 9,095달러를 기록함. 전주대비 2% 상승한 것으로 나타나지만, 일일 운임 변화만 보면, 월요일에 10,081달러/일로 시작한 후 연일 하락하며 금요일에 8,381달러/일을 기록함. 중국의 공장 가동이 일정 수준으로 회복하면서 그 영향으로 케이프 운임이 상승하기 시작했으나, 중국이 철광석 수입지를 기존의 남아프리카, 미국 대신 호주로 대체하려한다는 소식이 시장에 전해지면서 운임에 부정적 영향을 미친 것으로 보임

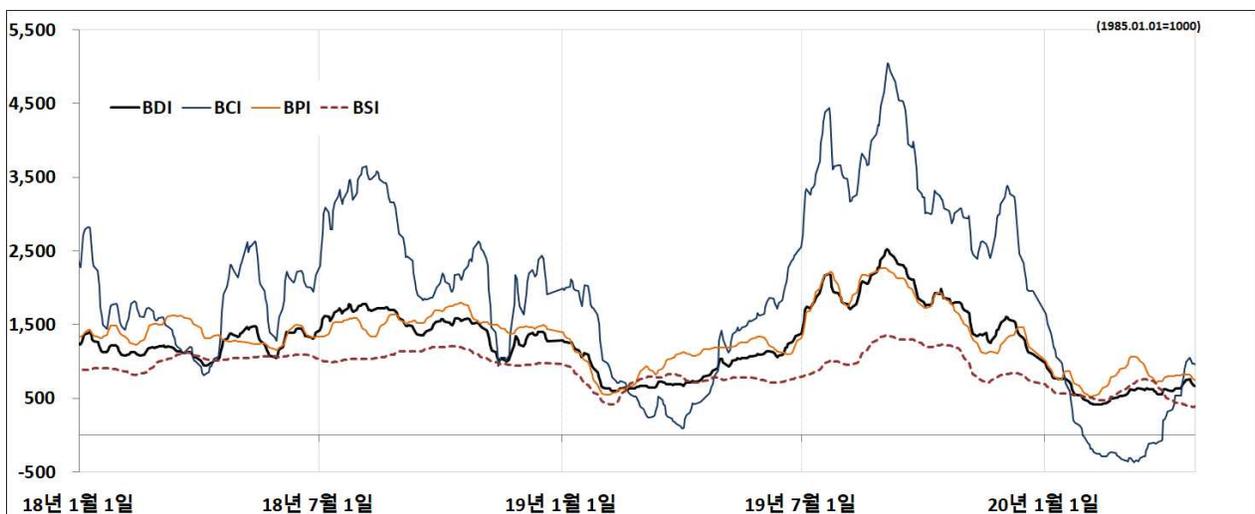
중소형선박 운임은 인도, 남아프리카 등에서 코로나19로 인한 봉쇄조치(lockdown)에 따라 부정적 영향을 받고 있는 것으로 보임. 남아프리카는 지난 3월 27일에 봉쇄명령을 내렸으며, 4월 30일까지 동 조치를 시행할 예정이라고 밝혔음. 남아프리카의 봉쇄조치로 전력 수요가 줄어들어 자연스럽게 석탄 소비가 줄어든 것으로 나타남. 인도의 경우에도 마찬가지임. 인도도 지난 3월 25일부터 약 3주간 봉쇄령을 발동했으며, 봉쇄조치는 4월14일부터 5월 3일까지 연장될 예정임. 동기간 동안 전력소비량이 기존보다 약 20% 줄어들면서 석탄 수요에 부정적 영향을 미친 것으로 나타남. 미국이 최근 자동차 공장을 폐쇄하면서 철강(steel) 수요가 줄어들 것이라는 소식이 전해짐. 미국의 철강소비량이 약 81만 톤 줄어들 것이라는 전망이다. 여기에 중소형선박의 가용선박수는 증가하고 있는 것으로 나타남

모든 선형의 FFA 5월물과 2분기물 가격이 하락함. 이는 중국의 철광석 수입지 변경으로 톤-마일에 부정적 영향을 미칠 것으로 전망되는데다, 발레사 등 광산업체들이 올해 철광석 생산량을 줄일 것이라는 발표가 나오고 있기 때문임. 미국 등의 철강 수요 감소와 인도 등의 봉쇄조치로 인해 중소형선박의 FFA가격에도 부정적 영향을 미친 것으로 보임

빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주 케이프 운임은 상승, 파나마스 운임은 하락, 수프라막스 운임은 보합세를 보일 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수



		금주 (전주비)		2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(04.24)							
운임지수1)	BDI	703	(4)	411	976	608	595	2,518	1,355
	케이프(5TC)8)	9,095	(607)	2,172	11,976	5,224	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표2) (달러/일)	파나마스(4TC)	5,702	(-337)	3,345	8,274	5,772	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	3,982	(-357)	3,915	8,011	5,881	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	2,683	(-573)	2,484	6,410	4,299	4,198	10,067	7,188
	케이프	12,500	(-1,250)	11,125	15,750	13,735	11,500	23,000	17,358
1년 용선료6) (달러/일)	파나마스	10,250	(-375)	10,250	12,675	11,332	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	8,625	(-250)	8,625	10,188	9,558	9,500	12,500	10,857
	핸디	8,375	(0)	8,375	9,625	9,133	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(04.24)							
		2020년 5월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비))
선형별 운임 평가치7) (달러/일)	케이프(5TC)	9,384	(-2,119)	12194	(-1175)	12195	(-383)	12947	(-244)
	파나마스(4TC)	5,988	(-1,056)	8347	(-559)	8950	(-96)	8700	(-109)
	수프라막스(6TC)	3,976	(-1,306)	7639	(-161)	8453	(-218)	8393	(-57)
	핸디(6TC)	2,484	(-2,466)	6725	(-50)	6750	(-63)	6694	(-19)

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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

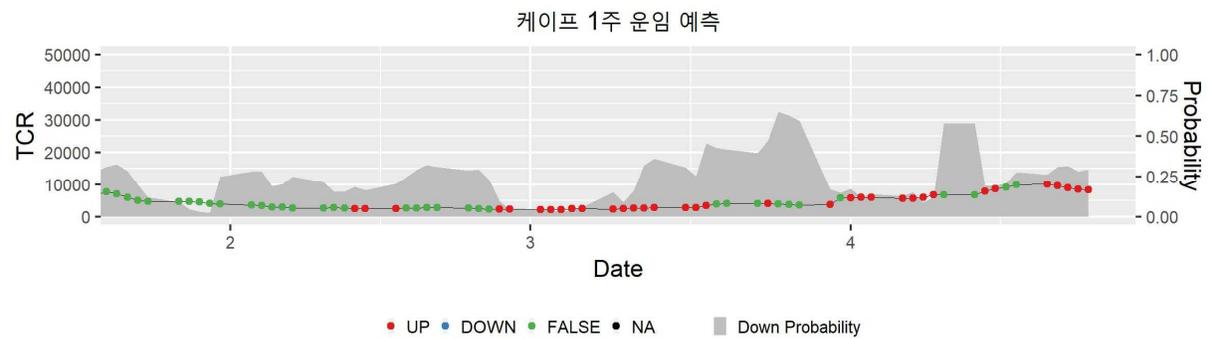
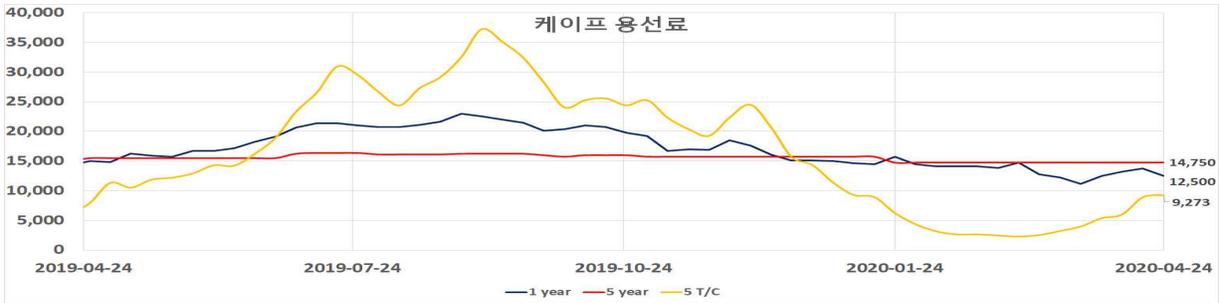
- (케이프 이동평균) 이동평균선은 완만한 상승세를 시험함
- (케이프 RSI) RSI는 70선을 하향 돌파하기 직전임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 장기용선료는 보험세를 이어가고 있으나, 지난 주 스팟운임의 상승으로 소폭 상승했던 단기 용선료가 다시 하락함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 지난주부터 케이프 운임이 파나마кс 운임을 상회하기 시작함
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프 운임은 상승할 것으로 예측됨

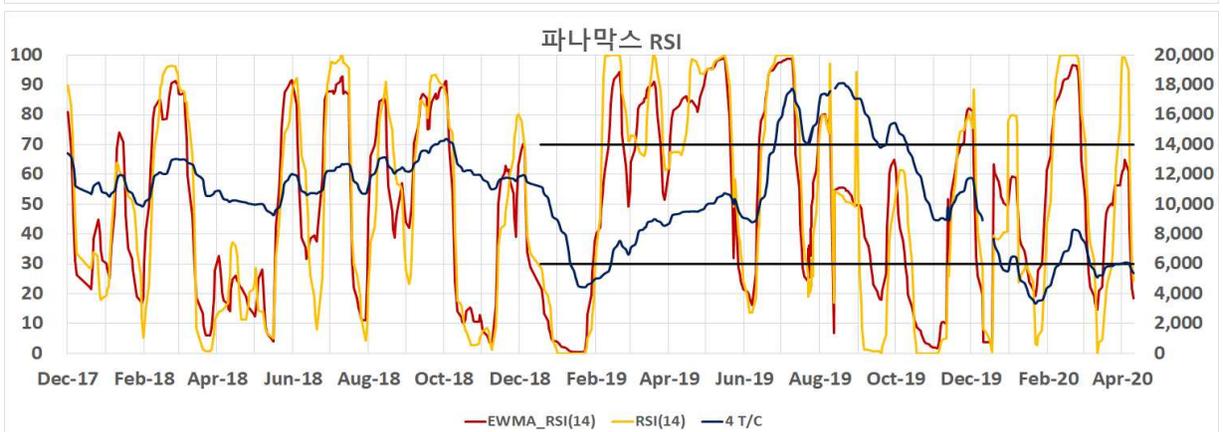
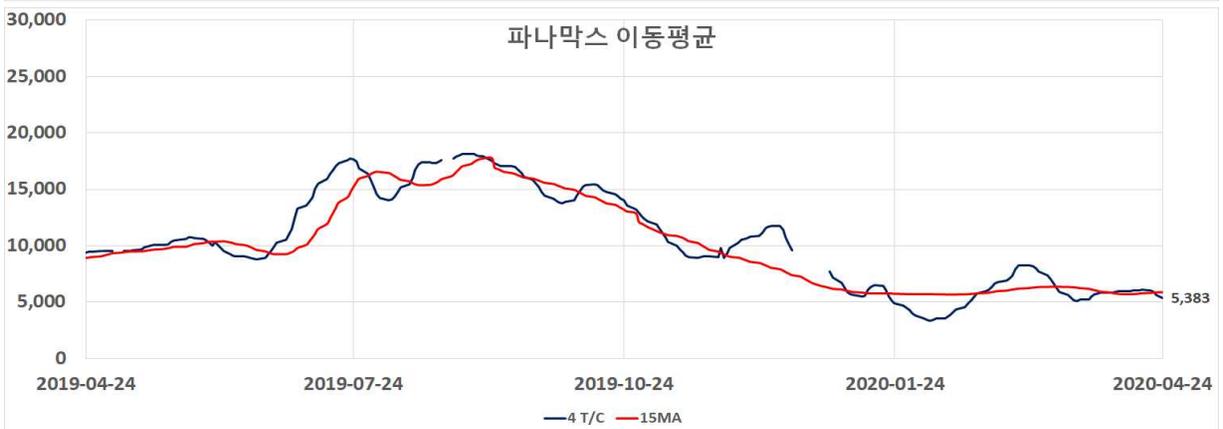
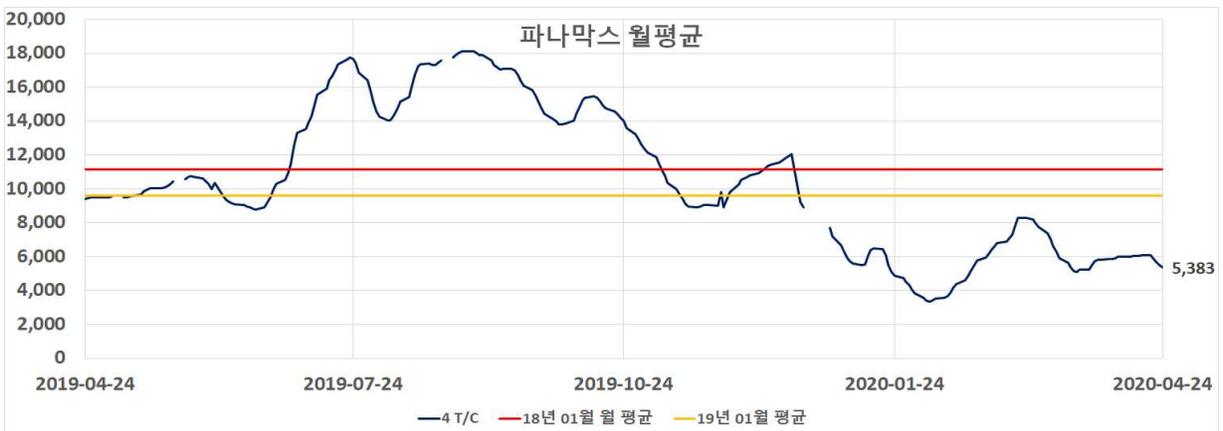


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
 * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	04.20	04.27	73.61	26.39
	04.21	04.28	68.94	31.06
	04.22	04.29	68.23	31.77
	04.23	04.30	71.71	28.29
	04.24	05.01	70.51	29.49
	4월 4주	4월 5주	70.6	29.4

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

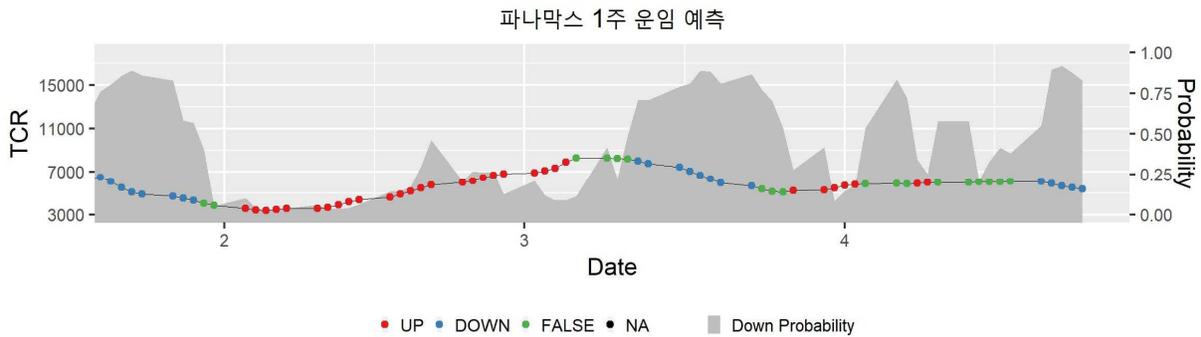
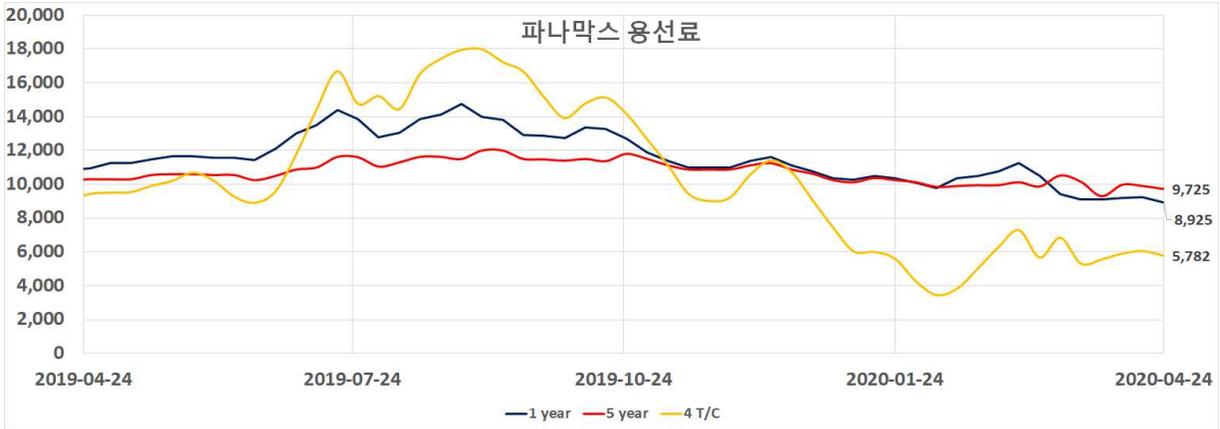
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 보합세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 하향돌파 함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음주 파나막스 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장기용선료가 단기용선료를 중심으로 회귀와 이탈을 반복하는 형태임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음주 파나막스 운임은 하락할 것으로 예측됨

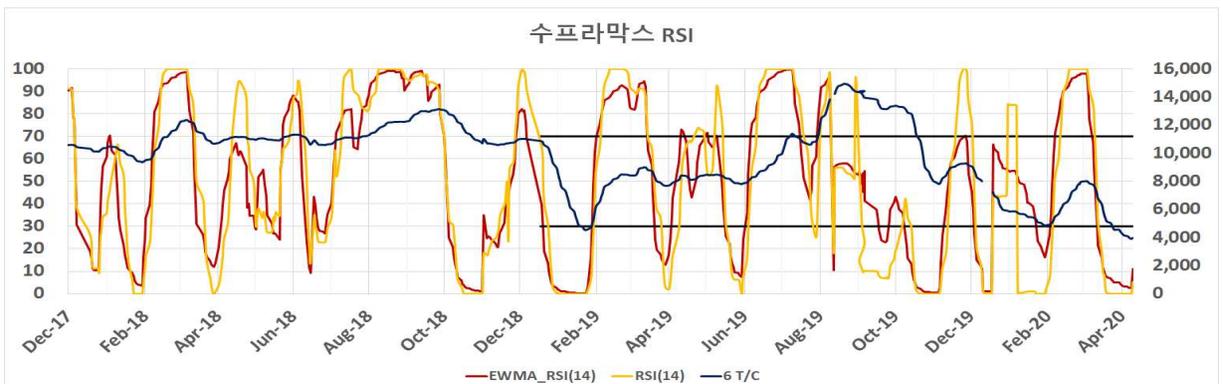
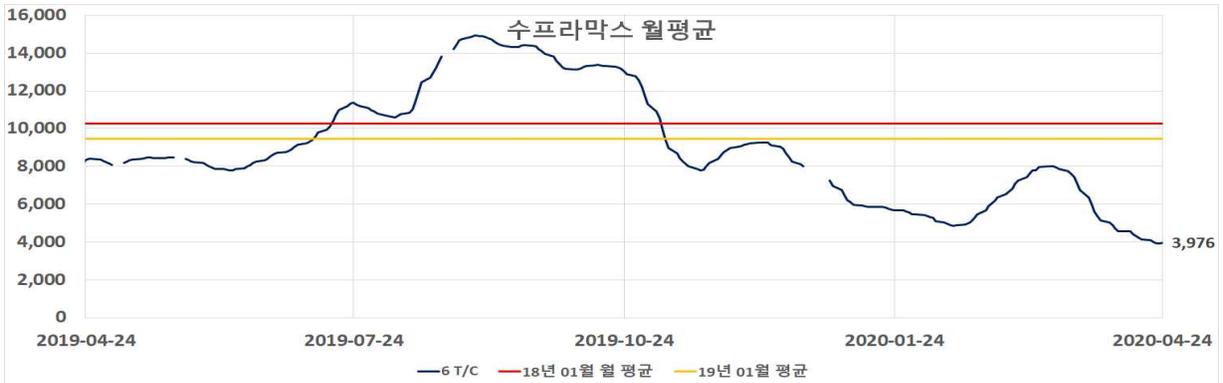


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	04.20	04.27	44.79	55.21
	04.21	04.28	10.54	89.46
	04.22	04.29	8.37	91.63
	04.23	04.30	12.47	87.53
	04.24	05.01	17.3	82.7
	4월 4주	4월 5주	18.69	81.31

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

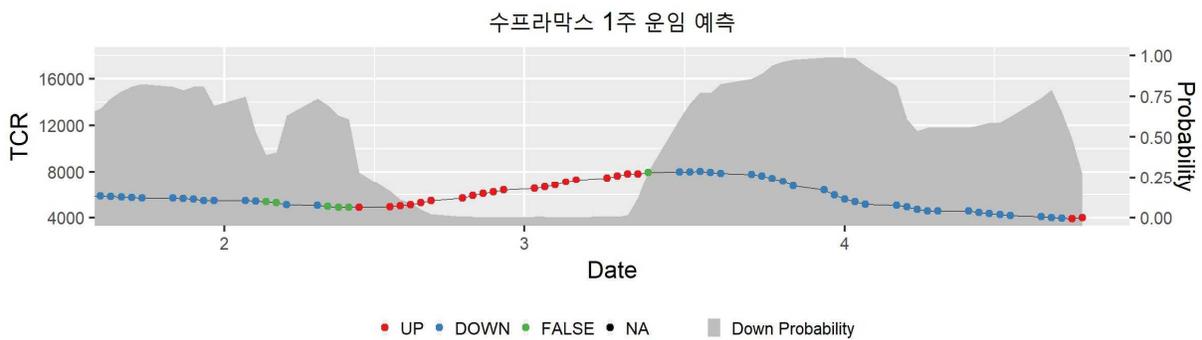
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 하락세가 지속됨
- (수프라막스 RSI) RSI가 0에 근접해 한주내내 횡보하다 주 후반부에 소폭 상승함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 수프라막스 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 장기용선료는 일정 수준을 유지 중에 있으나, 단기용선료의 하락세는 몇 주에 걸쳐 지속되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 수프라막스 운임은 보험세를 보일 것으로 예측됨



- * 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	04.20	04.27	26.23	73.77
	04.21	04.28	20.88	79.12
	04.22	04.29	34.55	65.45
	04.23	04.30	51.26	48.74
	04.24	05.01	72.99	27.01
	4월 4주	4월 5주	41.18	58.82

4. 컨테이너 - 주간 동향

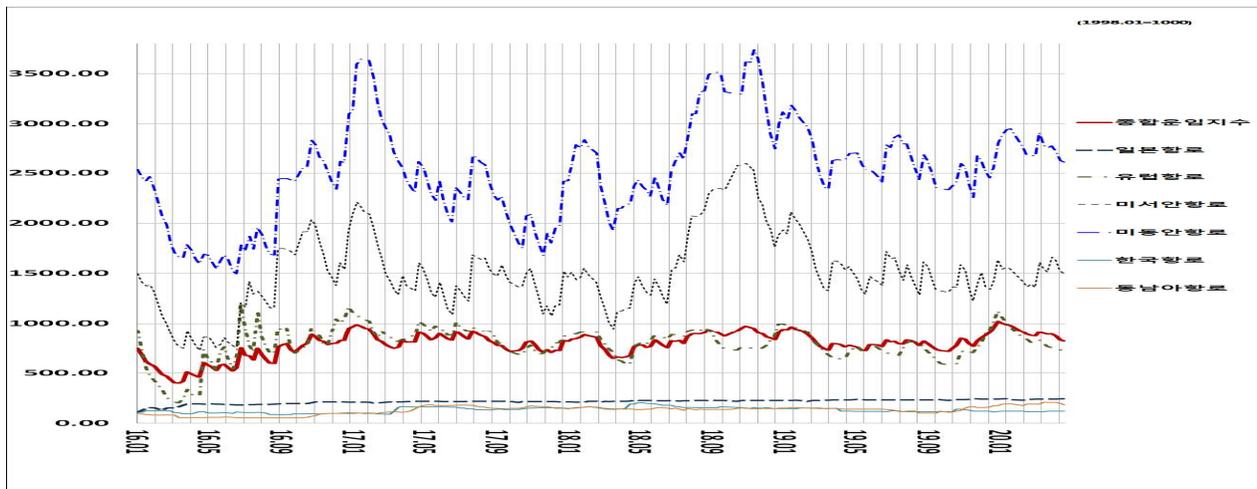
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

컨테이너 운임지수(SCFI)는 11.13 하락한 818.16을 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 29달러/TEU 상승한 753달러, 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 33달러 하락한 1,495달러/FEU를 기록함. SCFI 운임지수 기준 현재 운임수준은 2019년 대비 소폭 높은 수준이나 저유황유 사용에 따른 할증료까지 감안할 경우 전년과 유사한 것으로 판단됨(미 서부 운임은 전년 동기대비 소폭 하락)

코로나 사태에도 불구하고 운임이 전년수준을 유지할 수 있었던 가장 큰 요인은 선사들의 선제적인 공급축소임. Sea-Intelligence의 자료에 따르면 올해 원양항로에서만 435회의 임시결항이 이루어진 것으로 알려짐. 이는 컨테이너 수요 감소가 700만 TEU에 이를 것이라는 전망에 따른 공급 조절로 항로별 차이는 있으나 공급 감축률은 10~30%에 달하는 것으로 추정됨. 이러한 선제적인 공급 축소는 과거와는 다른 패턴인데 과거에는 경쟁을 통한 시장점유율 확대가 주목적이었으나 최근에는 선사들 사이에 일종의 카르텔이 작용한 것으로 판단됨. 이 부분은 컨테이너 운임시장에서 매우 큰 의미를 갖는데, 향후 외부 충격 유무와 관계없이 선사들 간의 일관된 대응으로 운임은 안정적인 흐름을 나타낼 가능성이 높음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

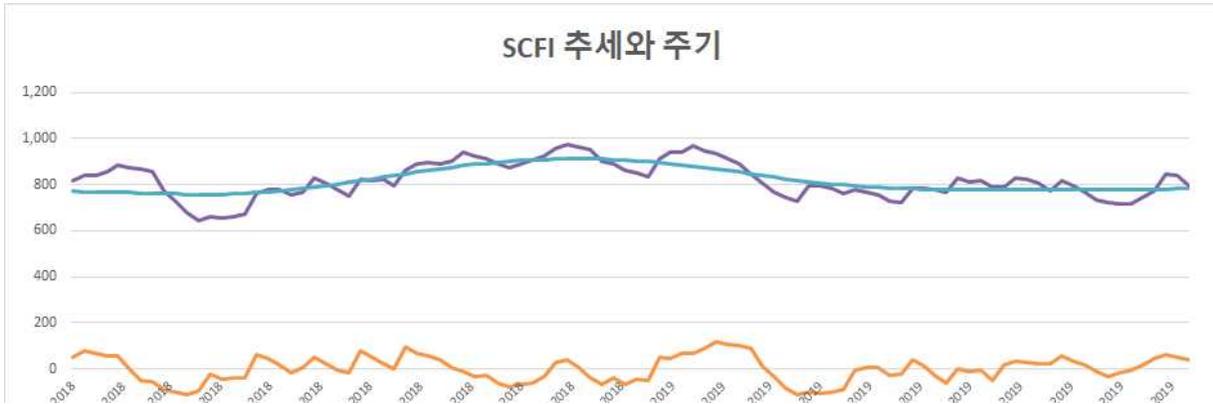


자료:상해항운교역소

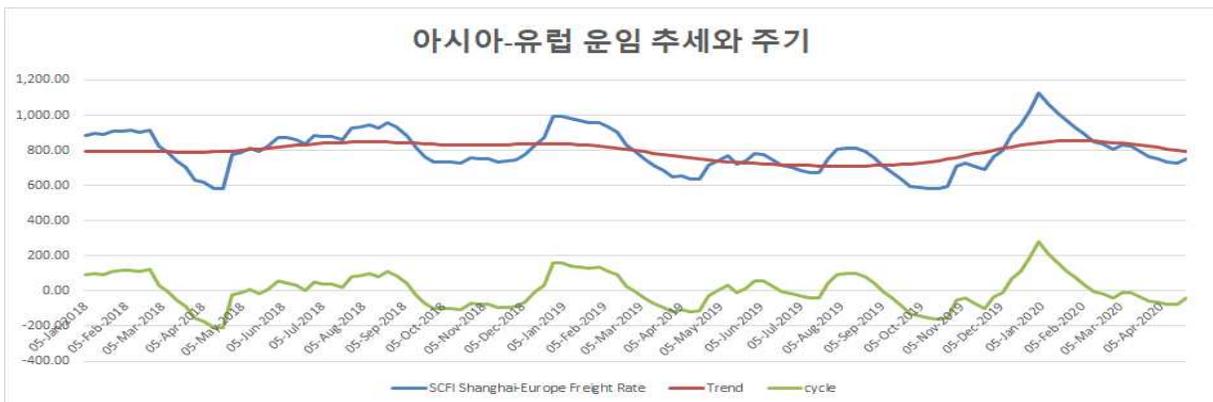
	금주 (전주비)	2020년			2019년			
		최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장 (04.24)								
종합(SCFI)	818.16 (-11.1)	818.16	1,022.72	909.85	715.97	968.07	810.92	
유럽항로(\$/TEU)	753 (28.0)	725.00	1,124.00	855.27	580.0	1,027.0	759.66	
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,495 (-33.0)	1,361.00	1,662.00	1,521.33	1,229	2,114	1,525.32	
미동안항로(\$/FEU)	2,620 (-17.0)	2,620.00	2,951.00	2,774.93	2,256	3,187	2,633.67	
한국항로(\$/TEU)	120 (-)	116.00	120.00	118.80	112.0	153.0	128.37	
일본항로(\$/TEU)	243 (-)	230.00	243.00	239.93	219.0	244.0	233.38	
동남아항로(\$/TEU)	186 (-13.0)	176.00	211.00	194.67	101.0	173.0	138.14	
용선지수(HRCI)	- (-)	660	773	728	591.0	807.0	709.0	

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수는 원양항로의 운임인상 시도로 인해 상승 가능성이 있으나 반등폭은 크지 않을 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 추세(Trend)인 700달러 후반에 수렴될 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 추세(Trend)인 1,500달러 중반에 수렴될 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

4월 넷째주 원유선 시장, 상승세 유지

금주 VLCC WS은 166.3으로 전주(150.4) 대비 15.8p(10.5%) 상승. 코로나 바이러스로 인한 원유 소비 급감으로 육상 저장소의 원유가 포화상태에 이르렀으며, 전 세계적인 저장소 부족 현상에 따라 남은 원유를 VLCC를 통해 해상 비축 하는 방안이 활성화 되고 있음. Lloyd's List에 따르면 4월 22일 기준 110척의 유조선에서 약 1억 6천만 배럴의 원유를 해상 비축하고 있으며, 여기에는 전 세계 790척의 현존하는 VLCC 중 56척의 VLCC가 포함되어 있음. 미국의 경우 초과 생산된 원유가 일일 200만 배럴씩 쌓이고 있어 VLCC를 활용한 해상 비축은 더욱 활성화 될 것으로 전망됨

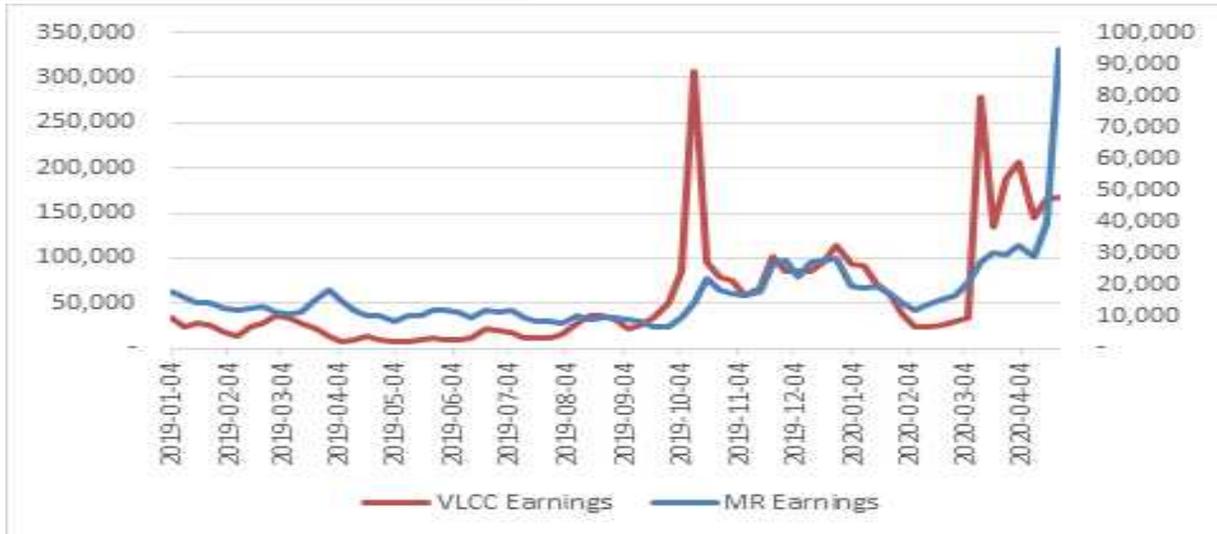
VLCC의 선물운임이 일주일 만에 52% 급증했으며, 선물운임의 증가는 향후 원유의 총 거래비용 중 운송비가 높은 비중을 차지할 것이라는 점을 시사함. VLCC 선물운임 상승은 세계 원유 소비가 감소함에 따른 육상의 원유 저장소 포화현상이 심화되면서 VLCC를 해상 유동 저장소(seaborne floating storage)로 활용하려는 시도가 늘어남에 기인하고 있음. 볼틱거래소에 따르면 중동-중국항로에서 VLCC의 2분기 FFA는 4월 22일에 전일 대비 8% 하락한 톤당 33.62달러를 기록했지만, 이는 여전히 높은 수준임. 중동-중국항로에서 VLCC의 5월 FFA는 전일 대비 15.5% 하락한 톤당 34.24달러, 6월은 전일 대비 8% 하락한 톤당 25.18달러를 각각 기록하고 있는데, 전일 대비 하락했지만 동 운임들도 여전히 고운임임. 유조선 선물운임이 고운임 수준을 유지하고 있다는 것은 유가 하락을 배경으로 장래 원유 거래가 활발히 이루어질 가능성이 있음을 의미함. VLCC의 유동 저장소 활용을 배경으로 4월 22일 중동-싱가포르항로의 VLCC 스팟운임은 일일 23만 달러의 고운임을 기록함

4월 넷째주 제품선 시장, 원유 밀어내기로 급등

금주 MR WS은 462.2로 전주(201.1) 대비 261.1p(129.8%) 급등. 코로나 바이러스 확산으로 인한 원유 소비 감소로 육상 원유 탱크가 가득 차면서 정유소들은 정제 작업을 가속화 해 석유제품을 생산하고 이를 수출하는 원유 밀어내기 현상이 활발해지고 있음

클락슨 통계에 의하면 원유 밀어내기 현상이 가속화되면서 4월 17일 시점의 중동-극동항로 10만 톤급의 LR 2형 스팟운임은 4월 10일 대비 40% 상승한 8만 1,842달러를 기록했는데, 이는 LR 2형 손익분기점의 4배 가까운 고수준임. 동 항로에서 4월 17일 시점 7만 톤급의 LR 1형은 4월 10일 대비 30% 상승한 5만 6,461달러를 기록했음. 4만~5만 톤급의 MR형은 동서 수역에서 골고루 상승하고 있는데, 대서양에서는 4월 17일 유럽-미국 동안 항로가 4월 10일 대비 40% 오른 2만 3,549달러를 기록했음. 태평양에서는 4월 17일 한국-싱가포르 항로가 4월 10일 대비 5% 상승한 3만 7,425달러로 강세를 보이고 있음. 육상 원유 탱크들이 원유 소비 감소로 포화되면서 정유소들은 원유를 가공해 석유제품 종류인 제트연료, 가솔린, 나프타 등을 가공하고 수출을 가속화 하고 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles Weber

	유조선 시장	금주 (전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings	TD3C	195,658 (23,206)	14,755	250,354	98,499	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	58,480 (27,822)	8,670	79,699	21,971	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	65,000 (5,000)	30,000	80,000	49,456	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	16,000 (625)	15,375	16,750	15,993	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	166.3 (15.8)	41.4	217.5	108.6	36.0	315.0	66.6
	MR	462.2 (261.1)	106.4	462.2	170.9	114.2	235.0	148.0

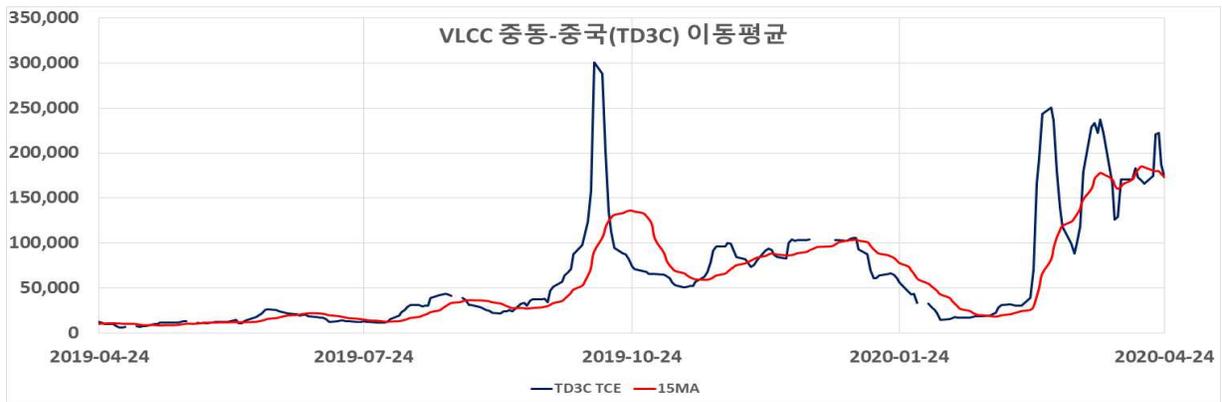
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

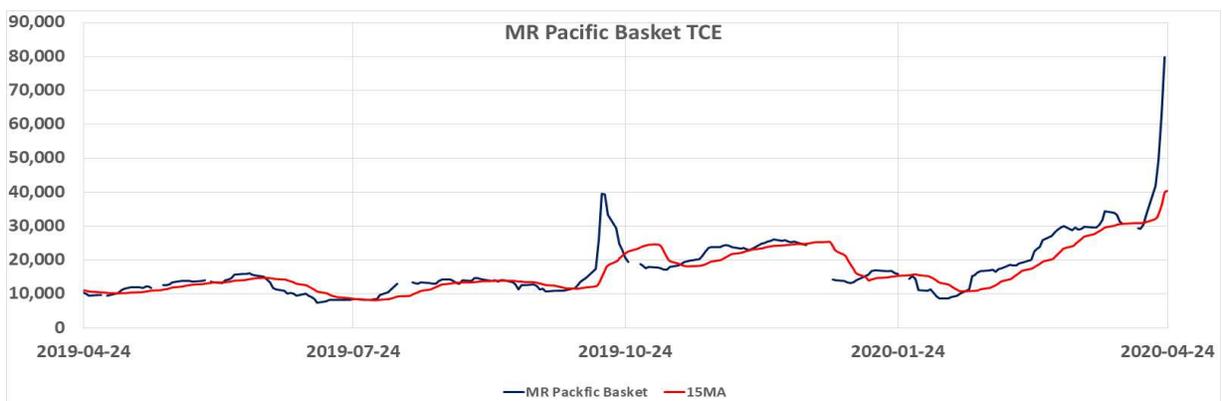
- 원유선 운임 추세선(붉은색)은 최근 급등하여 5년 평균 추세선(노란색)을 큰 폭 상회하면서 고운임 수준을 보여주고 있음



- 원유선 수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)을 상향 돌파한 이후 이동평균선을 다시 하향 돌파해 급등에 따른 피로감을 보여주면서 향후 둔화될 가능성을 보여주고 있음



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 이번 주 15일 이동평균선(붉은색)을 큰 폭 상회 돌파하였으며, 이는 원유 밀어내기로 제품선 물동량이 급증하고 있음을 보여주고 있음



6. 중고선 시장

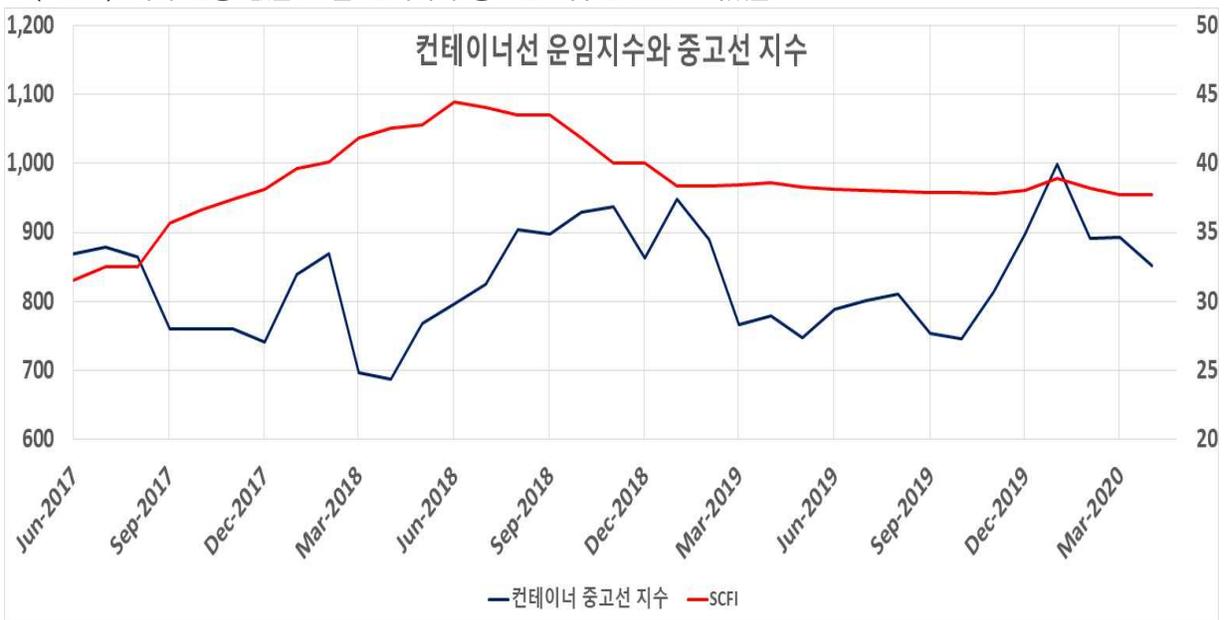
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 4월 24일 BDI는 713으로 4월 17일(716) 대비 거의 변동이 없음. 중고선 지수는 21.15로 12 연속 변동 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 4월 SCFI 평균은 851.41로 3월 평균(892.72) 대비 41.31p(4.6%) 감소. 4월 중고선 지수는 37.71로 3월 (37.71) 대비 변동 없음. 2월 컨테이너 중고선 지수는 38.21이었음



| 2020년 4월(4월 1일~24일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

선종	선명	건조 년도	선형 (DWT)	매매일자	통화	가격 (백만 달러)	매도자
Gas C'rier	Lady Hilde	1998	3,183	2020-04-24			Schulte Group
Tanker	Takasaki	2005	300,390	2020-04-24	USD	37.30	NYK Line
Tanker	Eternal Diligence	2006	74,994	2020-04-23	USD	12.00	Meiji Shipping
TankChem	Integrity	2004	46,803	2020-04-23	USD	9.00	BP Shipping
Tanker	TI Hellas	2005	319,254	2020-04-23	USD	38.00	Euronav NV
TankChem	Esther	2005	36,939	2020-04-20	USD	8.00	Esther Maritime Ltd
Offshore	Crest Angelica	2012	8,255	2020-04-16			Strato Maritime
Tanker	Cap Diamant	2001	160,044	2020-04-15	USD	20.80	Euronav NV
Offshore	VN Sapeur	1985	2,095	2020-04-14			SeaOwl Group
Tanker	Advantage Sky	2010	156,644	2020-04-08	USD	18.80	Advantage Tankers
TankChem	Mercini Lady	2004	46,678	2020-04-08	USD	11.20	Colonial Navigation
Tanker	Ribe Maersk	2004	34,806	2020-04-08	USD	8.00	Maersk Tankers
Container	Stellar Wakamatsu	2010	21,920	2020-04-08	USD	6.80	Shoei Kisen Kaisha
Bulk	African Kingfisher	2009	55,476	2020-04-02	USD	10.00	Nagashiki Shipping
Tanker	Noble Spirit	2001	45,282	2020-04-02	USD	6.75	Mitsui OSK Lines
Bulk	Pacific Huron	2010	29,975	2020-04-01	USD	6.10	Freese Shipping
Tanker	Yugawasan	2005	302,481	2020-04-01	USD	33.00	NS United KK

7. 주요 해운지표 (2020.04.24)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.24)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.2	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	76.0	(-)	77	75.0	77.0	76.5	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(04.24)								
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.2	26.0	27.0	26.8	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	91.0	(-)	91.0	91.0	92.0	91.8	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	31	(-)	31	31.0	31.5	31.1	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(04.24)								
380 CST	Rotterdam	12.8	(-43.5)	158.5	124.8	303.8	241.9	245.8	443.5	348.9
	Singapore	164.3	(-18.3)	185.4	164.3	388.0	276.2	306.5	511.5	402.5
	Korea	198.75	(-19.5)	216.9	198.8	426.5	330.7	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	195.0	(-19.8)	211.2	195.0	436.8	312.1	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	179.0	(-27.8)	-27.8	179.0	585.3	380.7	493.8	548.3	518.9
	Singapore	219.8	(-34.3)	-34.3	219.8	726.3	449.4	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	224.3	(-26.8)	-26.8	224.3	722.3	458.0	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(04.24)								
철광석	국제價	83.6	(-2.4)	84.3	79.9	96.3	87.9	72.3	127.2	93.3
	중국産	110.4	(2.0)	103.9	-	122.0	115.0	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	65.1	(-0.8)	62.8	-	74.3	69.2	72.0	83.1	77.0
	중국産	86.3	(-0.1)	82.1	-	94.9	89.5	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	153.1	(-12.8)	157.7	-	204.2	183.9	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	124.5	(-0.1)	118.1	-	130.2	124.7	120.9	187.3	153.2
	중국産	205.9	(-0.2)	185.2	-	219.2	208.4	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	832.3	(-0.25)	845.9	821.8	946.0	881.4	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	526.8	(-6.75)	545.3	498.0	581.5	548.4	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)								
		1월	2월	3월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계
ASEAN	수출	9,490	7,830	7,694	24,988	95,248	100,114	87,449
	수입	5,164	4,368	4,974	14,502	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	6,919	7,058	8,755	22,715	84,260	89,921	82,296
	수입	6,502	6,330	6,348	19,182	60,199	69,712	66,889
EU	수출	4,219	3,821	5,069	13,016	53,140	57,676	48,445
	수입	4,320	4,249	5,443	14,011	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	11,752	11,134	12,914	35,767	169,587	189,936	149,584
	수입	11,532	7,562	11,209	30,377	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