

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 5월 2주 | 발행인 장영태 | 감수 윤희성
자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

- I. 주간이슈 02
- II. 주간뉴스 03
- III. 건화물선 06
- IV. 컨테이너 14
- V. 탱커 17
- VI. 중고선 시장 18
- VII. 주요 해운지표 20

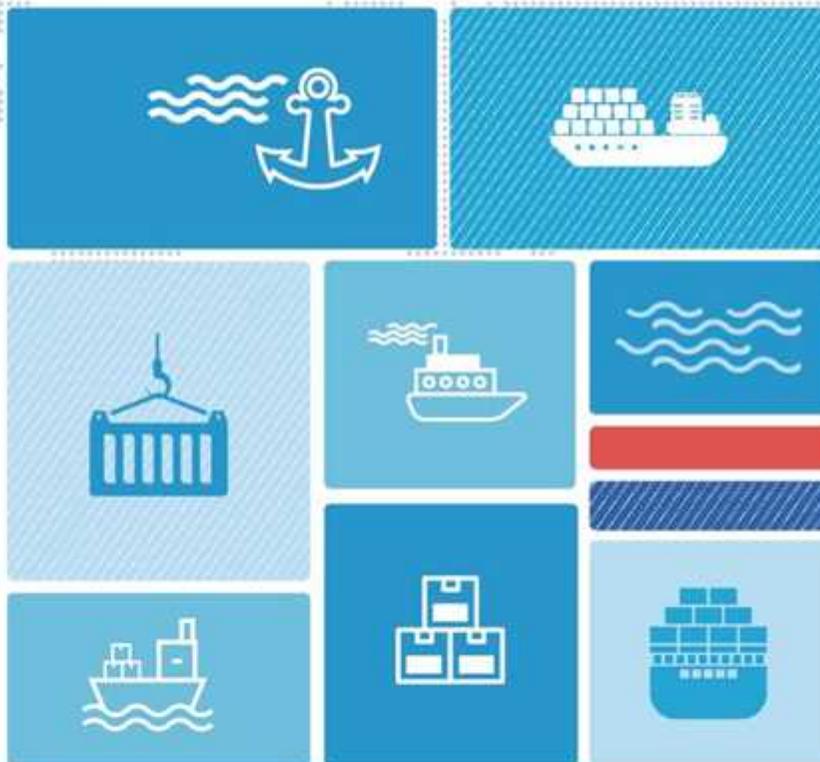
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

안영균 전문연구원
ahnyc@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

최근 컨테이너선 시장 동향과 시사점

최근에 JOC, Lloyd's List 등의 외신에 보도된 컨테이너선 시장 동향을 살펴보고 시사점을 논의함

I 21세기 20년간의 컨테이너선 시장의 주요 흐름

코로나-19 사태가 발생하기 전, 21세기 20년간의 컨테이너선 시장에는 두 가지 큰 흐름이 있었음. 먼저 2000년~2008년 글로벌 금융위기 전에 소위 중국효과(China effect)라 불리는 거대한 해운 호황기를 겪었음. 중국 등의 아시아 개도국에 대한 생산시설 아웃소싱(outsourcing)이 해외직접투자(FDI, foreign direct investment) 형태로 광범위하게 이루어졌음. 이러한 아웃소싱과 함께 물류산업에서 지속되어온 컨테이너화(containerization)가 상호작용하면서 컨테이너선 화물이 크게 증가하는 초호황기가 2008년 글로벌 금융위기 전까지 이어짐

2008년 글로벌 금융위기는 다시 한 번 글로벌 컨테이너선 시장의 큰 변화를 야기했음. 중국효과를 누렸던 초황기에 발주된 선박이 물동량이 위축된 불황기에 인도되기 시작하면서 만성적인 공급과잉에 따른 운임하락이 지속됨. 따라서 선사들은 수익관리와 원가관리를 통한 생존전략을 모색하게 됨. 이 시기에 초대형선 발주를 통한 선박원가 절감과 대규모 M&A, 그에 이은 얼라이언스(strategic alliance) 재편과 대형화가 추진되었음. 이 과정에서 우리나라 해운은 한진해운의 파산이라는 아픔을 겪게 됨

I 최근 동향

코로나-19의 확산으로 최근 컨테이너선 시장은 앞서 경험하지 못한 낮선 국면을 맞이하고 있음. 먼저 1월~2월에 걸친 중국궤 물동량 감소 충격에 이어 3월부터 시작된 미국, EU의 물동량 감소 충격이 연이어 나타났음. 에너지 수요 감소로 원유 수요가 감소한 상황에서 산유국들의 원유생산 확대로 유가가 폭락하면서 해운의 연료가격도 같이 낮아졌음

이러한 사태 전개 속에서 컨테이너 선사들이 얼라이언스를 중심으로 공동행위에 들어가면서 시장의 선박 수요/공급 관점에서는 이례적인 움직임이 나타나고 있음. 선사들은 물동량 감소에 소위 임시 결항/결편(blank sailing, 특정 항만의 기항을 취소하거나, 특정 서비스 항해를 취소하여 선박을 감축하는 것)으로 대응하면서 운임하락을 막고 있음. 즉 물동량 감소와 유가 하락으로 운임이 떨어질 압력이 생겼지만, 선사의 공동행위에 따른 공급 감축으로 운임이 하락하지 않고 있음

이 같은 상황에서 5월에 체결되는 아시아-북미 항로의 장기 운송계약(service contract)에서 선사와 화주 간의 긴밀한 협력이 진행되는 것으로 보도됨. 선사는 화주가 경제 불황으로 예년에 비해 약속하는 물량이 작아지는 것을 이해하고, 화주도 선사가 매출감소에 따른 어려움이 큰 것을 인지하여 운임인하 보다는 안정적인 서비스 제공에 초점을 두고 운송계약 협상에 임하는 것으로 알려짐

I 시사점

10여년 전에 중국효과로 선박이 희소성을 지닐 때에는 선사 우위의 시장이었고, 글로벌 금융위기 이후 선박이 과잉일 때에는 화주 우위의 시장이었음. 그러나 코로나-19 사태는 선사와 화주 모두에게 동시에 어려움을 야기하면서 선화주 간 협력을 통한 위기극복의 과제를 제기하고 있음. 즉 선사는 화주의 줄어든 약속 물량에도 불구하고 안정적 공급사슬을 유지해야 할 과제, 화주는 선사의 매출감소에 따른 어려움을 이해하고 자신의 이해와 상충됨에도 불구하고 지나친 운임인하를 자제할 과제를 안게 되었음. 특히 이번 코로나-19 사태를 국적 선사는 우리 수출기업과의 물류 파트너십을 강화하는 계기로 인식하고, 보다 적극적인 고객 만족 경영을 추진할 필요가 있음

2. 주간 뉴스

I 하팍로이드, 비용절감으로 위기 극복

- 하팍로이드의 CEO인 Rolf Habben Jansen은 코로나19로 인한 위기 극복을 위해 비용절감을 실시할 계획임
 - IMO의 예측에 따르면 세계 GDP가 11% 하락하고 컨테이너 화물량도 최소 10% 감소할 것으로 전망됨
 - 하지만 Rolf Habben Jansen은 빠르면 올해 3분기에 수요가 회복될 것으로 예상함. 하지만 현재 진행중인 신조 선박 주문은 유동성확보 차원에서 연기할 것으로 알려짐
 - 또한, 2021년 말까지 약 3.5억~4.4억 달러에 이르는 비용 절감을 추진중이며 위험에 대비하기 위해 유동성 확보도 실시함

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132252/HapagLloyd-puts-focus-on-costs-to-maintain-liquidity>
(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

I 2020년 1분기 북미 항만물동량 감소

- 올해 1분기 미 동/서부 항만 모두 컨테이너 물동량 감소한 것으로 파악됨
 - 버지니아, 찰스톤항의 컨테이너 항만물동량은 전년동기대비 각각 11%, 15% 감소하였으며 LA, 롱비치항도 10~15% 감소한 것으로 알려짐
 - 코로나19로 인해 임시결항이 늘어남에 따라 항만 입항척수도 감소함. 동기간동안 LA, 롱비치항의 입항취소는 40회에 이르는 것으로 나타남
 - 예외적으로 휴스톤항은 올해 1분기에 77.3만 TEU를 처리하여 전년동기대비 10.2% 증가하였으나 3월 실적은 전년대비 10% 이상 감소한 것으로 나타남
- 일부 전문가들은 2021년 1분기까지 이러한 수요 감소세가 지속될 것으로 전망함

PRnews 2020.5.9.

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132261/LA-port-sees-no-traffic-uptick-before-fourth-quarter>
(로그인 필요)

최건우 전문연구원

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

I 컨테이너선의 수에즈운하 통행 기피

- 알파라이너자료에 따르면 최소 20회의 항해가 수에즈운하가 아닌 아프리카 남단의 희망봉을 경유함
 - 이 중 최소 3회는 아시아에서 유럽으로 향하는 항해에서도 발생함. 일반적으로 backhaul의 경우 과거에도 발생했으나 운송 시간에 민감한 headhaul에서의 희망봉경유는 이례적임
 - 코로나19로 인해 수요부족과 함께 연료유하락으로 인해 운항시간소요가 더 긴 항로를 채택하는 것으로 판단됨

2. 주간 뉴스

- 수에즈운하관리국(Suez Canal Authority)은 이미 4월 6%의 통항요율할인을 실시했으며 향후에도 항로별로 요율할인을 실시할 것으로 예고함

알파라이너 weekly 18호

최건우 전문연구원

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

I 일본 코로나 바이러스로 병원선(病院船) 건조 추진

- 코로나 바이러스를 배경으로 일본에서 병원선 건조 계획이 추진되고 있음
 - 1995년 한신·아와지 대지진, 2011년 동일본 대지진 등 재해가 일어날 때마다 필요성이 논의되어 왔지만 건조비 재원 마련이 불발되면서 실현되지 못했었음
 - 신종 코로나 바이러스의 세계적 확산에 따라 일본에서는 지금 정부뿐만 아니라 여·야당에서 병원선 도입을 요구하는 주장이 늘어나고 있음
 - 이에 대응하기 위해 일본 정부는 의료시설을 구비하고 있는 자위대 호위함과 해상보안청 순시선, 그리고 해외 병원선 등을 참고해 건조를 추진할 방침임
- 4월 7일에 각의 결정된 코로나 긴급 경제 대책에는 병원선의 도입을 향한 조사·연구비 항목으로 7,000만 엔이 계상되었음
 - 병원선과 관련이 있는 내각부, 방위성, 후생노동성, 국토교통성 등이 공동으로 검토할 예정임
 - 초당파 의원연맹도 병원선 건조를 추진해 병원선의 신조 건조를 목표로 하는 가칭 병원선건조의원 연맹(病院船建造議員連盟)이 3월 7일 7년 만에 회의를 개최하기도 했음
 - 의회에서 신조가 아니고 중고선을 개조한 병원선을 도입해야 한다는 주장도 있었음
 - 의회는 중고선 개조도 검토했지만 결국 특수개조가 필요해 비용이 많이 소요될 뿐만 아니라 국제 기구 환경규제를 감안해 친환경 병원선을 신조하는 것으로 결정함
- 해외 일부 국가에서는 이미 병원선이 도입되어 있음
 - 국제법 제네바조약은 병원선을 "환자를 선내에서 치료하거나 환자를 수송하는 것을 유일한 목적으로 하여 국가 차원에서 건조하거나 또는 정비한 선박"이라고 정의함
 - 미국, 중국 및 러시아가 자국 내 군 소속으로 병원선을 보유하고 있으며, 동 선박들은 제네바협약 보호대상 선박임
 - 미국이 보유한 2척의 병원선 'Mercy'와 'Comfort'는 코로나 바이러스 대응을 위해 3월 중에 로스앤젤레스, 뉴욕에 각각 파견됐음
 - 동 병원선들은 코로나 바이러스 비감염 환자들을 수용하고 있는데, 현재 일반 육상 병원들은 코로나 확진 환자들이 증가해 수용공간이 부족한 상황임
- 일본은 사전조사를 신속하게 시행하고 이후 자국 조선소에 5척 이내의 병원선을 발주한다는 계획임

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

안영균 전문연구원

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

2. 주간 뉴스

I 코로나 바이러스에 대응하는 해운·물류 동향은

- 스웨덴은 코로나 바이러스 확산 이후에도 자국 경제의 상당 부분을 개방한 채 나머지 유럽 대부분의 국가들과 달리 폐쇄 조치를 취하지 않았음
 - 스웨덴은 선적, 하역, 해운서비스 등을 코로나 바이러스 이전과 마찬가지로 정상적으로 운영하고 있음
 - 스웨덴 Gothenburg 항만의 경우 1분기 취급물동량이 2019년 18만 8,000TEU에서 2020년 20만 3,000TEU로 전년 동기 대비 8% 증가함
 - 동항 3월 '컨' 물동량은 전년 동월 대비 10%의 증가율을 기록했는데, 이는 EU 다른 주요 항만들과 상이한 형태로 로테르담항은 최근 물동량이 전년 대비 10% 이상 감소했으며 올해 총 물동량은 전년 대비 최대 5분의 1까지 감소할 것으로 전망되고 있음
- Lloyd's List에 따르면 중국 주요 컨테이너항만의 선박 기항횟수는 17주 차(4월 19일~25일), 18주 차(4월 26일~5월 2일)에 다시 예년 수치 아래로 떨어졌음
 - 18주 차(4월 26일~5월 2일)의 상해항과 양산항의 기항횟수를 합치면 378건으로 지난해 419건보다 줄었음
 - 14주 차(3월 29일~4월 4일)에 2019년 동 주차(2019년 14주 차) 수준을 웃도는 수준까지 회복된 바 있는데, 15~16주차도 2019년 실적을 웃돌았음
 - 코로나 바이러스 이후의 기항횟수 감소는 둔화하는 세계 경제 전망과 맞물려 중국 생산품에 대한 수요가 감소했음을 보여주는 것임
- 최근 몇 주 동안 물동량 감소가 전례 없는 수준을 기록한 LNG 물동량은 계속하여 물동량 감소세를 보이고 있음
 - 볼틱거래소에 따르면 5월 2일 LNG 운반선 스팟운임은 3월 말 대비 50% 이상 하락했으며, 태평양(아시아-북미항로) 항로 스팟운임이 일일 2만 2,000달러를 기록함
 - 그동안 차익거래를 수행해 온 화주들이 급감한 수요로 인한 낮은 LNG 가격으로 LNG 수입을 중단하고 있는 가운데 LNG 운반선 스팟운임이 하락하고 있음
- Sea-Intelligence는 아시아-유럽 및 아시아-북미항로에서의 감선·감편이 최고조에 달한 상황으로 몇 주 이후 감선·감편 횟수가 줄어들 것으로 전망하고 있음
 - 아시아-유럽 및 아시아-북미항로에서 4월 19일~25일 310만 TEU의 투입 선복량 감소가 발생했는데, 4월 26일~5월 2일에는 340만 TEU로 증가했음
 - 2020년 들어 전 세계적으로 누계 약 740만 TEU의 컨테이너 투입 선복량이 감소한 것으로 추정됨
 - 일부 유럽 등지에서 이동 제한 조치가 해제되기 시작하면서 몇 주 내로 컨테이너 화물 수요가 증가할 가능성이 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132205/The-week-in-charts-Hope-for-blankings-to-have-passed-their-peak-LNG-rates-sink> (로그인 필요)

안영균 전문연구원

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

3. 건화물선 - 주간 동향

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

BDI, 연이은 휴일 여파로 전주대비 하락

BDI가 전주대비 13.5% 하락한 555를 기록함. 연이은 휴일로 거래가 줄어들면서 수프라막스선을 제외한 모든 선형의 운임이 하락했기 때문임. 5월 7일은 석가탄신일(vesak day), 5월 8일은 bank holiday였음. 또한 전주대비 소폭 상승하긴 했으나 여전히 톤당 200달러대로 저유황유 가격약세가 운임에 부정적으로 작용 중임. 저유황유가격은 전주대비 소폭 상승해 로테르담은 206.23달러/톤(11.3%), 싱가포르 258.25달러/톤(11.4%)을 기록함(5월 8일 기준)

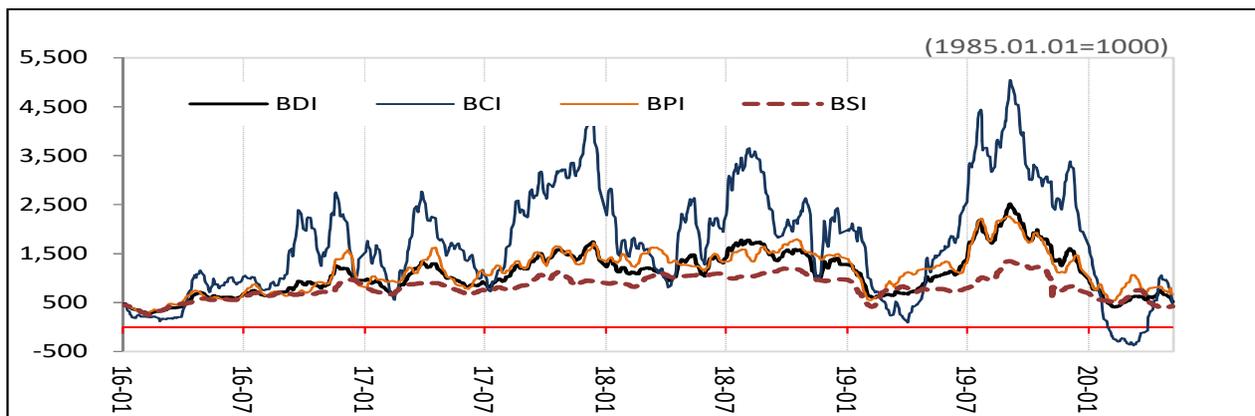
케이프선 주간평균운임은 전주대비 26.2% 하락해 5,802달러/일을 기록함. 중국이 우한 지역의 봉쇄령을 해지한(4월 8일) 다음 날부터 철광석 수요가 회복되면서 상승세를 이어가던 일일 운임은 4월 20일 정점(10,081달러/일)을 찍은 후, 연일 하락하기 시작해 5월 7일에는 중소형선박보다 낮은 수준을 기록함(4,858달러/일). 다양한 원인으로 운임이 하락한 것으로 보이나, 특히 휴일로 인한 시장 내 성약활동 감소와 중국의 철광석 수입지 비중 변화가 톤-마일 수요 감소로 이어진 것이 주요 원인으로 평가됨. 올해 1월부터 4월까지 중국은 약 3억 5,840만 톤의 철광석을 수입한 것으로 집계되었으며, 이는 전년 동기 대비 5.4% 증가한 수준으로(중국 세관 데이터), 올해 중국의 철광석 수입량은 증가하였으나, 수입분 중 브라질산 비중이 줄어들고 있는 것으로 조사되었음. 또한 동기간 동안 중국은 주로 호주(2억 3,370만 톤), 브라질(6,150만 톤), 남아프리카 (1,470만 톤)에서 철광석을 수입한 것으로 나타나며, 작년 같은 기간 동안 비교했을 때, 호주와 남아프리카산 철광석 수입량은 각각 9.6%, 12.1% 늘어난 반면, 브라질 수입량은 15.3%하락했음. 파나마스선 주간평균운임은 전주대비 6.4% 하락한 4,826달러/일을 기록함. 대서양 수역은 대두 등 수확시기를 맞아 ECSA로 부터 물동량이 시장 내에 유입되고 있음에도 불구하고, 가용선박수의 압박으로 운임이 약세를 시현함. 태평양 수역에서는 인도가 인도네시아와 남아프리카로부터 석탄 수입을 재개하면서 운임에 긍정적으로 작용할 것으로 기대되었으나, 휴일로 인해 운임 상승을 제한함. 수프라막스선 주간평균운임은 전주대비 4.2% 상승한 4,316달러/일을 기록함. 4월 말경에 저점을 형성한 후 소폭 상승세를 이어가고 있으나, 선박은 공급과잉을 보이고 있어 상승이 제한됨. 휴일여파도 운임에 부정적 영향을 미침

FFA시장은 수프라막스선을 제외하고 5월물 가격이 눈에 띄게 하락함. 전주대비 케이프선 5월물가격은 23.8%, 파나마스선 5월물은 11.8%, 핸디선 5월물 가격은 26.5% 떨어짐. 이로써 모든 선형의 5월물 가격은 OPEX 이하이거나 겨우 보전하는 수준임

빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주는 수프라막스선 운임을 제외한 모든 선형의 운임이 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

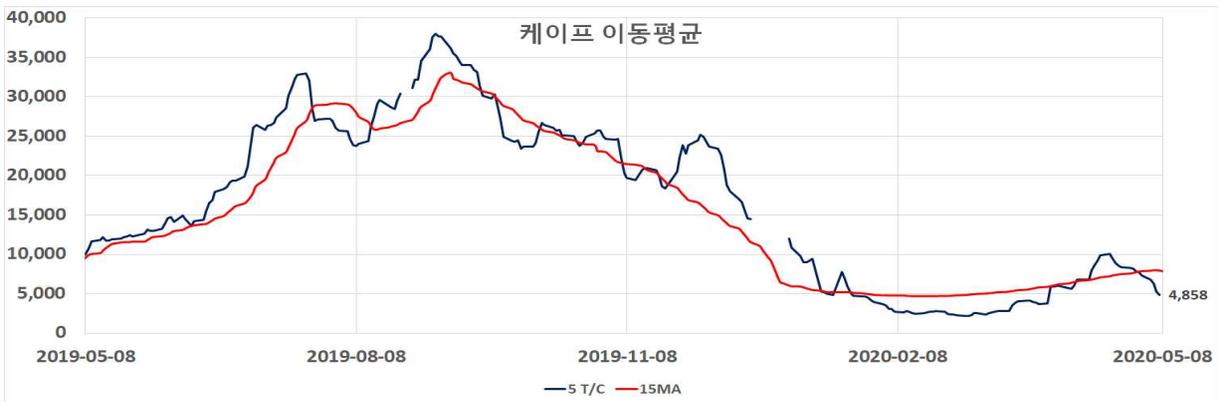


		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(05.08)							
운임지수1)	BDI	555	(-87)	411	976	607	595	2,518	1,355
	케이프(5TC)8)	5,802	(-2,058)	2,172	11,976	5,394	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표2) (달러/일)	파나마스(4TC)	4,826	(-332)	3,345	8,274	5,696	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	4,316	(175)	3,915	8,011	5,716	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	2,201	(-159)	2,144	6,410	4,100	4,198	10,067	7,188
	케이프	10,375	(-875)	10,375	15,750	13,428	11,500	23,000	17,358
1년 용선료6) (달러/일)	파나마스	9,750	(-250)	9,750	12,675	11,179	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	8,500	(-125)	8,500	10,188	9,453	9,500	12,500	10,857
	핸디	8,063	(-312)	8,063	9,625	9,036	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(05.08)							
		2020년 5월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치7) (달러/일)	케이프(5TC)	6,694	(-2,100)	10,129	(-1,001)	11,317	(-459)	12,269	(-475)
	파나마스(4TC)	5,531	(-744)	7,530	(-302)	8,598	(-195)	8,550	(-34)
	수프라막스(6TC)	5,757	(-75)	8,036	(797)	8,189	(-143)	8,268	(-32)
	핸디(6TC)	3,838	(-1,387)	5,575	(-898)	6,350	(-363)	6,313	(-362)

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

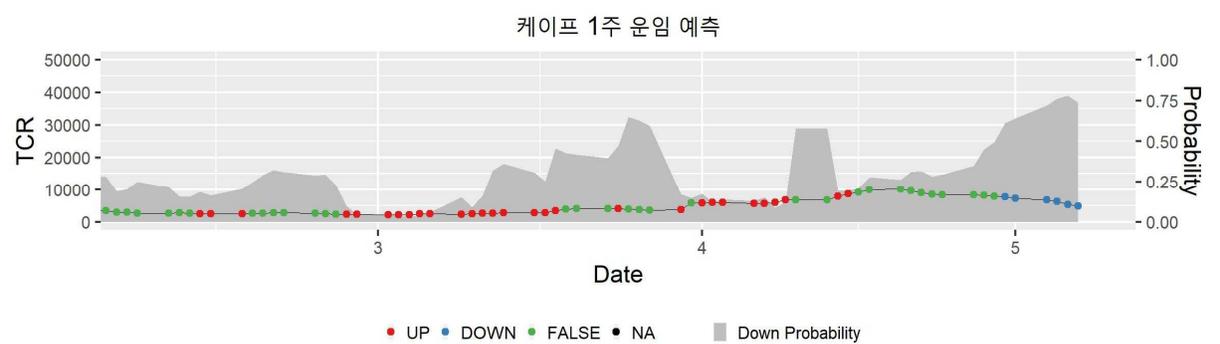
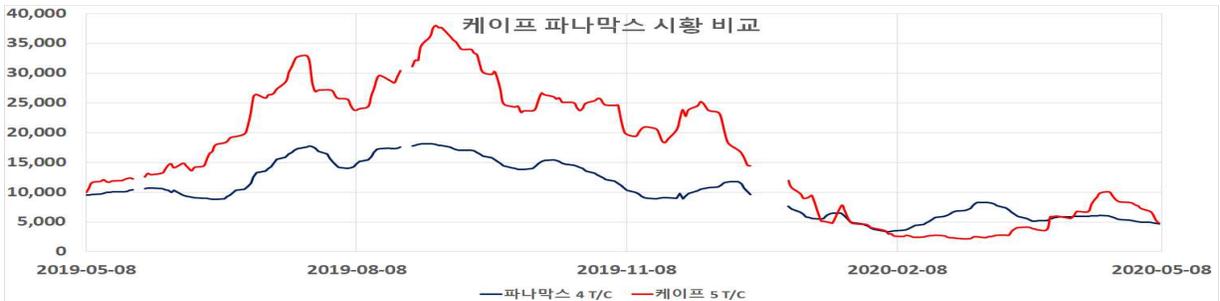
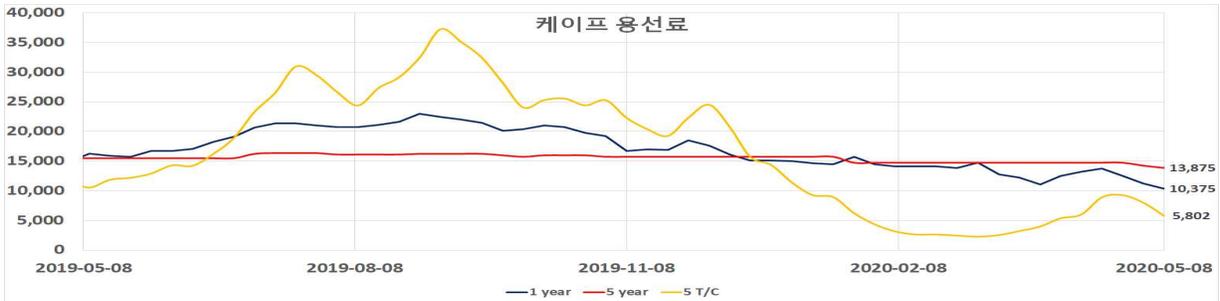
- (케이프 이동평균) 스팟운임은 이동평균선을 하회 중이며, 간격이 점차 확대되고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향돌파한 후, 0에 근접함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 올해 들어 14,750달러/일을 기록하던 장기용선료가 처음으로 13,875달러/일을 기록함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선 운임이 파나마스선 운임과 근접한 수준까지 떨어짐
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

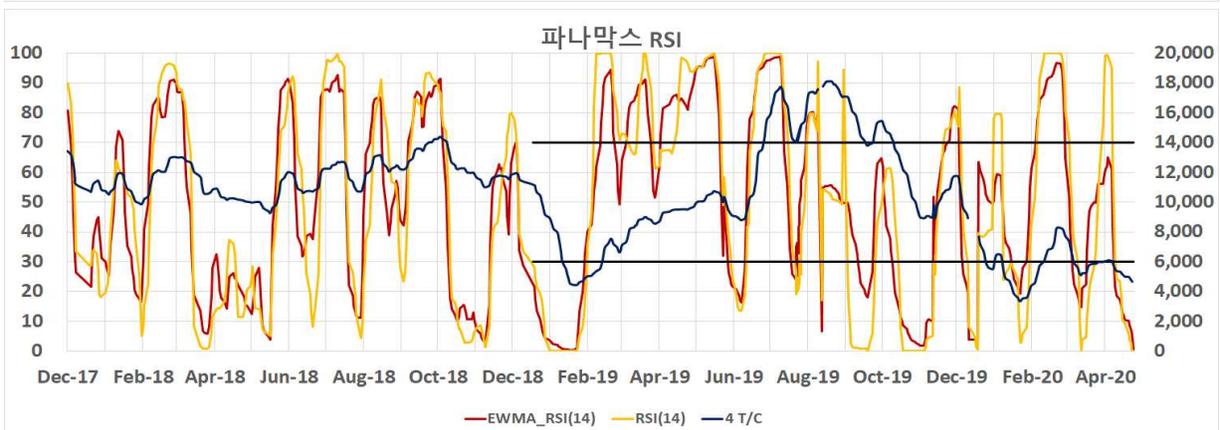
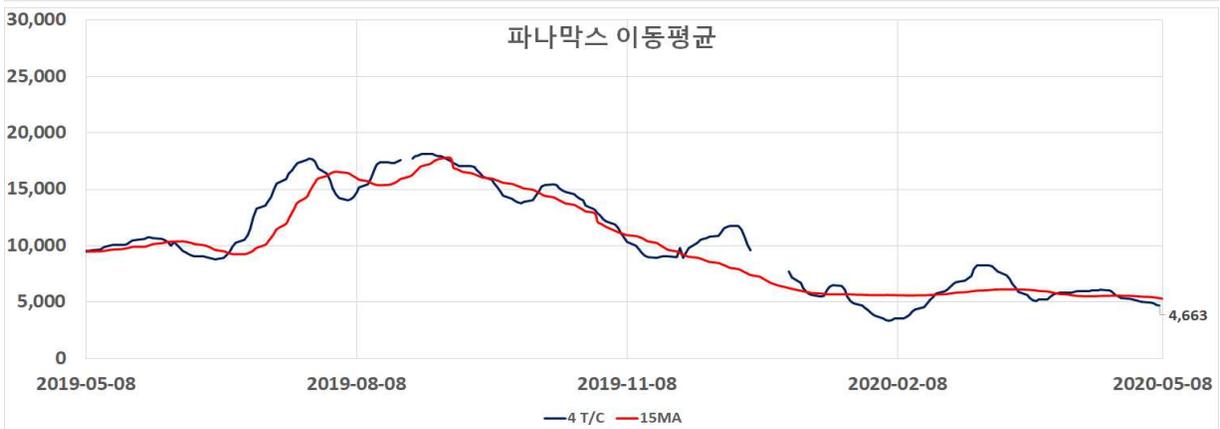
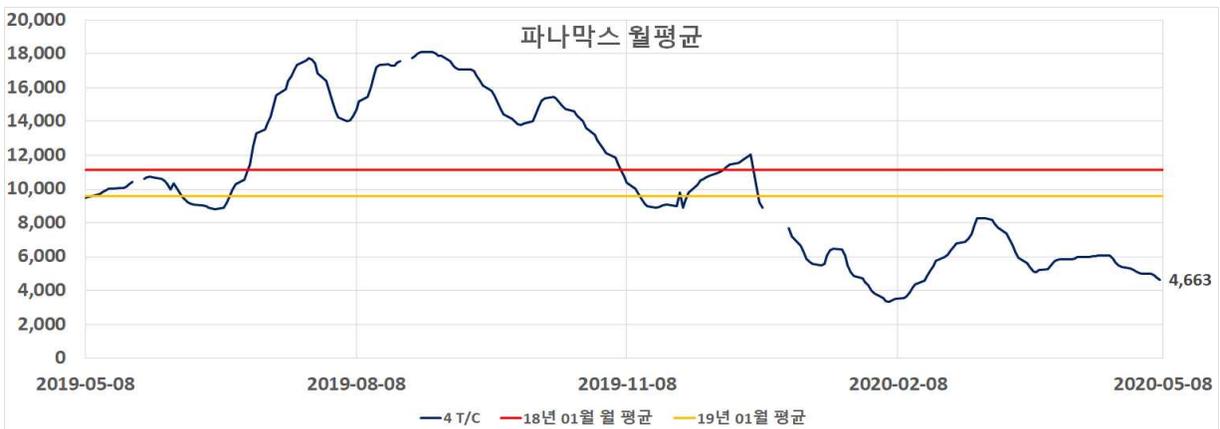


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
 * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	05.04	05.11	27.84	72.16
	05.05	05.12	23.8	76.2
	05.06	05.13	21.93	78.07
	05.07	05.14	26.33	73.67
	05.08	05.15	-	-
	5월 2주	5월 3주	24.97	75.03

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

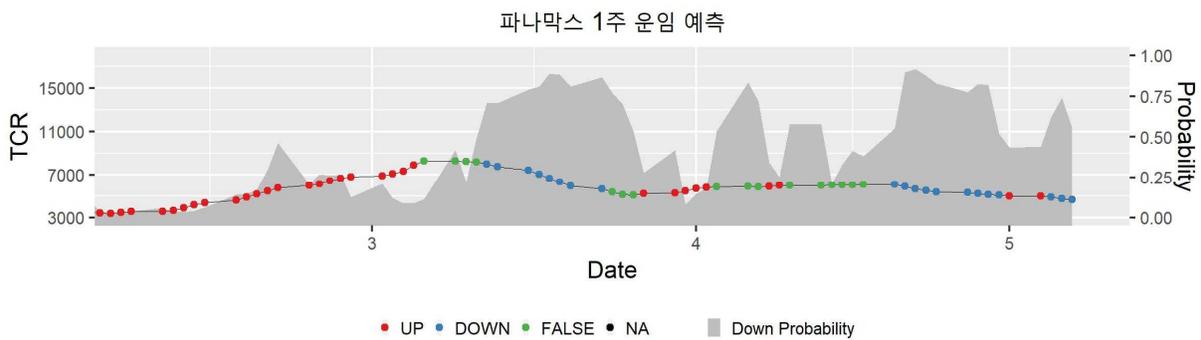
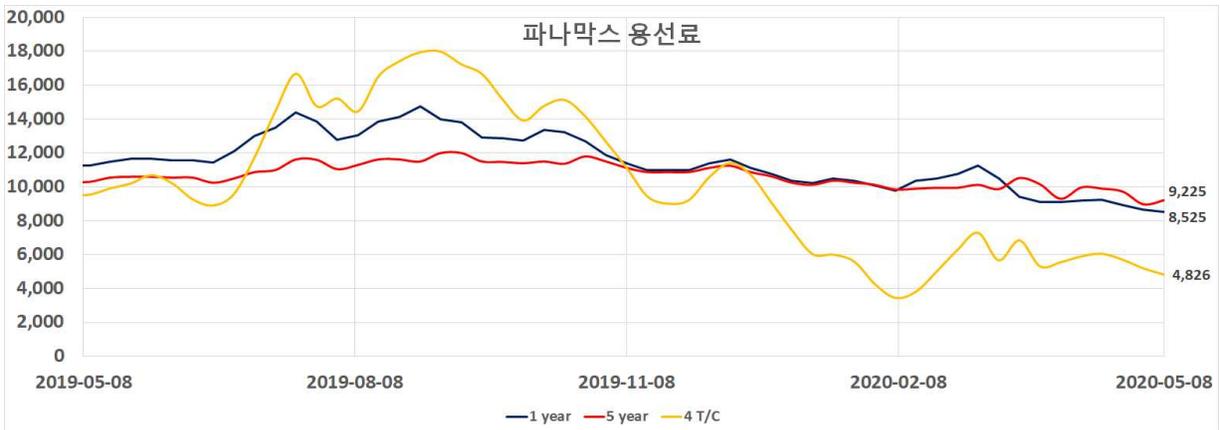
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 완만한 하락세를 기록 중이며, 스팟운임과 점차 간격이 벌어지고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파한 후 0을 기록함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



* 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 상회 중이며, 단기용선료를 기준으로 회귀와 이탈을 반복 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

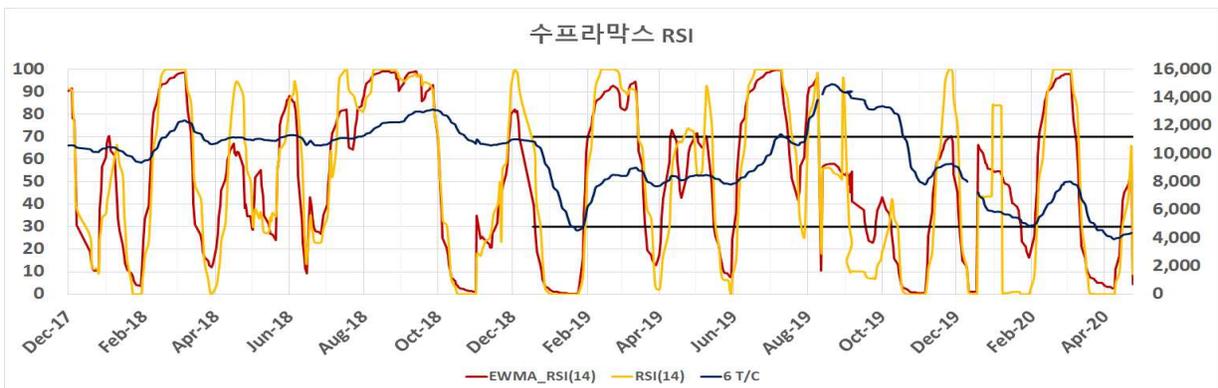
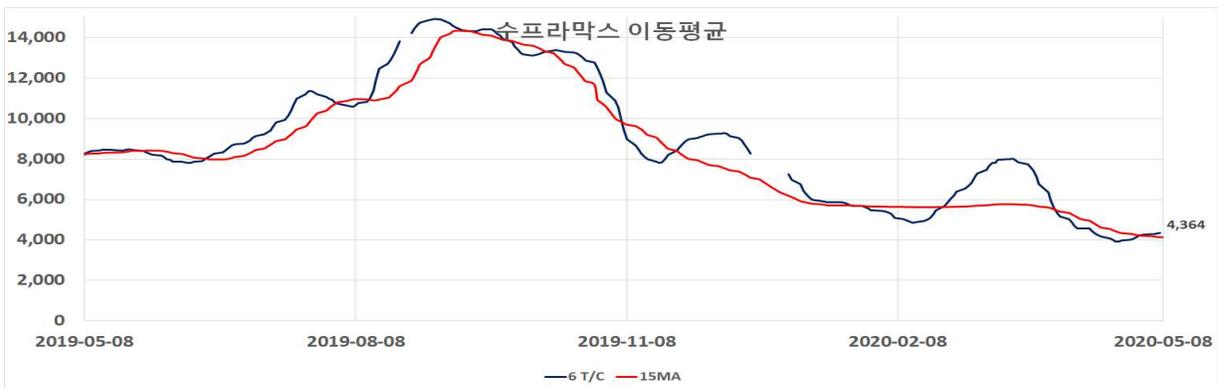
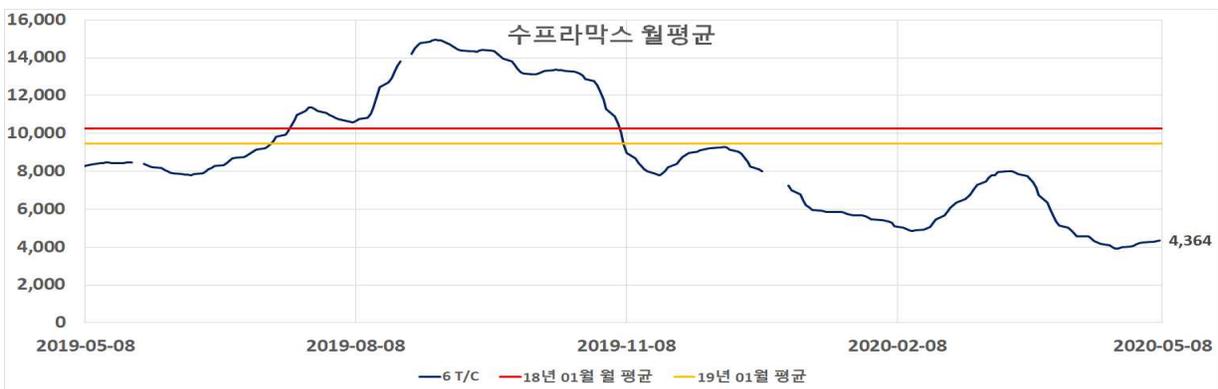


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	05.04	05.11	56.01	43.99
	05.05	05.12	37.68	62.32
	05.06	05.13	25.96	74.04
	05.07	05.14	44.49	55.51
	05.08	05.15	-	-
	5월 2주	5월 3주	41.04	58.96

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

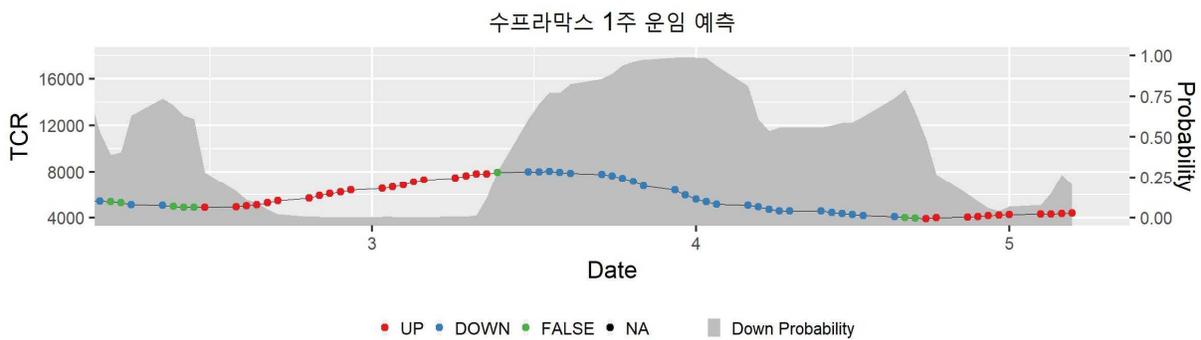
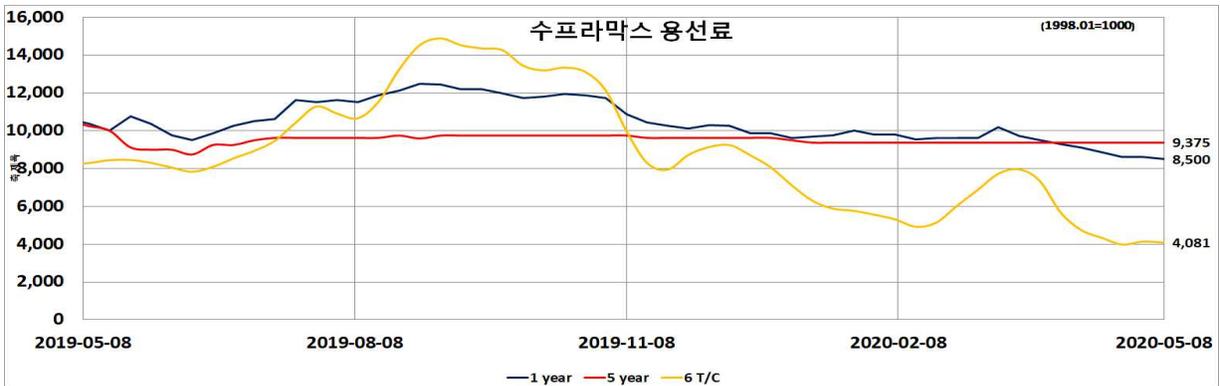
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임이 이동평균선을 상향돌파한 후, 간격이 벌어지고 있음
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파한 후, 0에 근접해 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료가 장기용선료보다 낮은 수준을 기록 중이며, 차이가 일정 수준으로 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 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	05.04	05.11	92.23	7.77
	05.05	05.12	84.74	15.26
	05.06	05.13	73.07	26.93
	05.07	05.14	79.84	20.16
	05.08	05.15	-	-
	5월 2주	5월 3주	82.47	17.53

4. 컨테이너 - 주간 동향

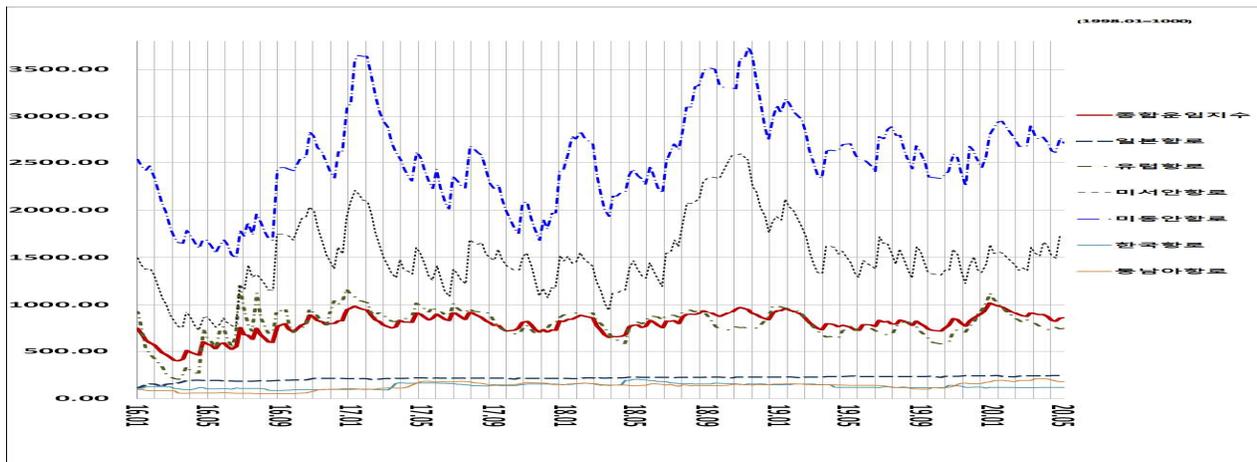
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

컨테이너 운임지수(SCFI)는 2.8 상승한 855.07을 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 5달러/TEU 상승한 744달러, 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 6달러 상승한 1,730달러/FEU를 기록함. 아시아-유럽항로 운임은 전주 하락에서 소폭 회복하였으며 아시아-북미항로는 선사들의 운임인상 노력으로 보합세를 기록함. 아시아-유럽 및 북미항로 운임은 5월 3째주까지 약세를 기록할 것으로 예상됨

많은 전문가들이 코로나19사태로 인한 세계GDP 하락, 컨테이너 물동량 감소를 2008~2009년 세계금융위기와 비교함. 하지만 해운산업에서 살펴볼 때 수요 감소에 따른 교역량 축소로 인한 영향을 비슷하나 이후의 상황은 차이가 발생할 것으로 예상됨. 2008년 세계금융위기 시 컨테이너 선대 증가량은 13.0%에 이르렀으며 2009년 5.9%, 이후에도 6~9%의 높은 증가세가 지속됨. 현재 선대 증가율은 2%대에 머물러 있으며 선사들의 자체적인 공급 감축까지 더해져 운임은 오히려 전년대비 높은 수준임.(저유황유 사용에 따라 운임수준이 과거에 비해 상승한 이유도 있음) 고용하락에 따른 소득 감소의 영향은 불가피하나 코로나19라는 불확실성이 해소될 경우 과거 금융위기 회복보다는 빠르게 선사들의 실적이 회복될 것으로 기대됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

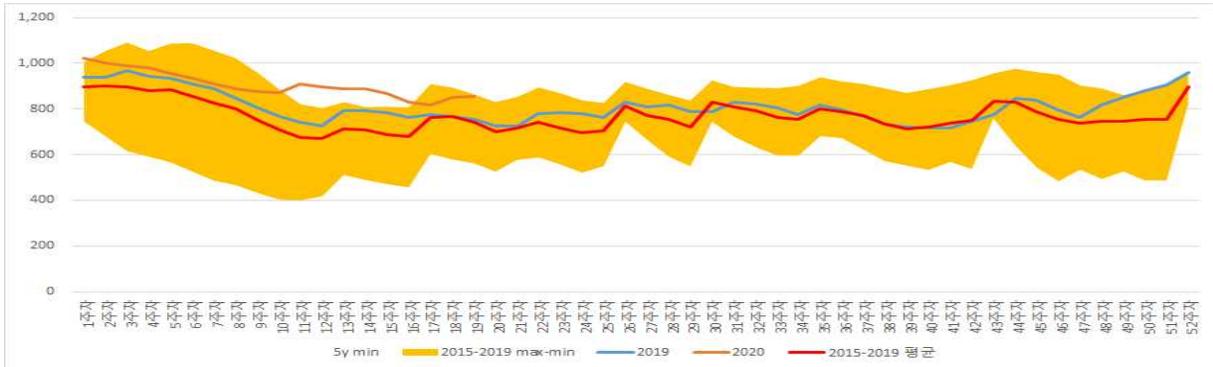


자료:상해항운교역소

컨테이너선 시장	금주 (전주비)	2020년			2019년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
총합(SCFI)	855.07 (2.8)	818.16	1022.72	903.24	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	744.0 (5.0)	725.0	1,124	841.88	580.0	1,027.0	759.66
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)							
미서안항로(\$/FEU)	1,730 (6.0)	1,361	1,730	1,545.53	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	2,717 (-56.0)	2,620	2,951	2,771.41	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	120.0 (-)	116.0	120.0	118.4	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	243.0 (-)	230.0	243.0	240.29	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	178.0 (-1)	176.0	211.0	192.76	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	586.0 (-4.4)	613.0	773.0	716.0	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

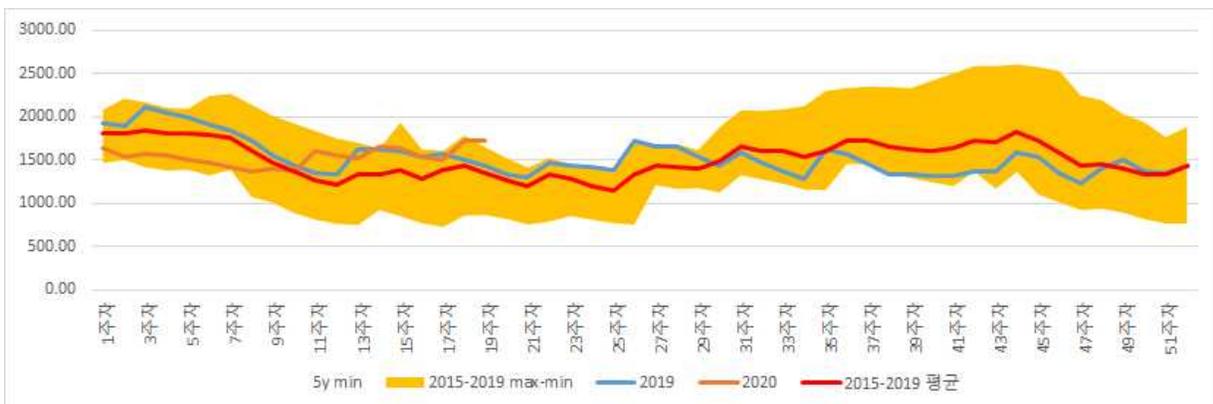
- 2020년 SCFI 지수는 3월부터 과거의 패턴과는 다른 양상임. 하지만 큰 흐름은 과거와 유사하게 진행될 것으로 예상되어 5월 말까지 SCFI 지수는 약보합세를 기록할 것으로 전망됨



- 아시아-유럽운임은 계절적 비성수기로 5월 말까지 약세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 18주차에 일시적으로 반등하였으나 향후 2~3주간 약세를 기록할 가능성이 높음



* 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 추정 가능함

5. 탱커 - 주간 동향

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

15월 둘째주 원유선 시장, 원유 감산 영향으로 둔화세 지속

금주 VLCC WS은 58.1로 전주(80.0) 대비 21.9p(27.5%) 하락. 부유식 저장소로 사용되는 원유선이 줄면서 스팟운임이 감소하고 있음

석유 무역업체 Trafigura에 따르면 원유 저장소 부족에 대한 위기의 정점은 지나간 것으로 보임. Trafigura는 OPEC+가 5월 1일부터 일일 970만 배럴의 원유 생산을 축소시키고 있는데, 감산의 영향으로 부유식 저장소로 사용되는 원유선이 줄어들고 있다고 분석함. 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries)와 러시아 등 9개 원유 생산국으로 구성된 OPEC+는 7~12월에는 일일 800만 배럴, 2021년 1월~2022년 4월에는 일일 600만 배럴의 원유 감산을 예정하고 있음. 3~4월 지난 2개월 동안 원유 소비가 30% 이상 감소하여 육상용 저장소가 부족한 가운데 20일 이상 해상 정박하는 유조선으로 정의되는 부유식 저장소는 역사적 수준을 기록했었음. Lloyd's List에 따르면 4월 24일 기준 VLCC 59척을 포함한 114척의 원유선이 부유식 저장소의 용도로 사용되고 있으며, 이는 리먼 쇼크가 발생한 2009년을 제외할 경우 부유식 저장소로 사용되는 원유선 역대 최대 척수를 갱신한 것임

5월 1일부터 시작된 감산 효과는 원유선 운임에서 즉각적으로 발생했는데 지난 주(5월 4일~9일) 운임의 하락세가 이어지고 있음. 5월 7일 중동-중국 항로에서 27만톤급 VLCC WS은 57.63으로 이는 스팟운임 환산시 일일 52,074달러에 해당됨. 동일 조건에서 5월 1일 WS 80.00, 스팟운임 일일 79,794달러, 4월 27일 WS 152.29, 스팟운임 일일 169,491달러를 기록한 바 있어 4월말 대비 일일 스팟운임은 10만 달러 이상 큰 폭 감소하였음. 한편 선박 브로커 Braemar ACM에 따르면 코로나 바이러스 진정과 세계 경제 정상화에 대한 기대감으로 국제유가는 5월 5일 20% 이상 폭등하였음. 5월 5일 서부텍사스산원유(WTI: West Texas Intermediate)는 전일 대비 배럴당 4.17달러, 20.5% 상승한 24.56달러를 기록하였음

15월 둘째주 제품선 시장, 급등세 안정화로 하락

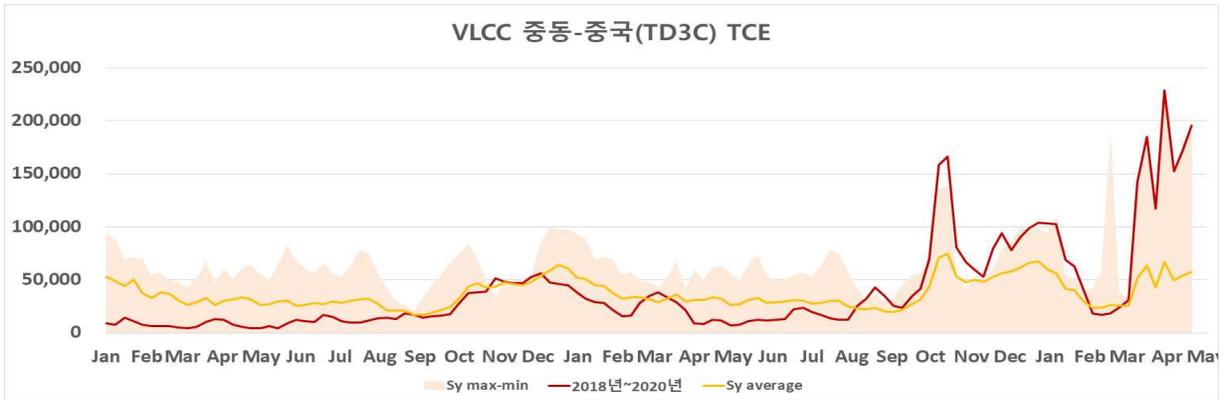
금주 MR WS은 380.6으로 전주(387.8) 대비 7.2p(1.9%) 하락

코로나 바이러스로 인한 원유 수요 감소로 5월 들어 원유선 운임이 하락하고 있는 반면, 원유 저장소 부족으로 인한 원유 밀어내기(원유 가공을 통한 석유제품 제조)로 제품선 운송 수요는 여전히 높기 때문에 향후 몇 달 동안 높은 수익을 기대할 수 있음. 제품선 운임은 3월에 상승을 지속했으며 4월 최고조에 달했는데, 특히 LR형 등 대형선 수익이 역대 최고 수준을 기록했음. 5월 들어 제품선 운임은 소폭 하락했지만 여전히 기록적인 수익을 내고 있음. 유럽에서 낮은 가격에 나프타를 구입해 아시아에서 매도하는 차익거래 수요가 늘어나면서 5월 6일 중동-일본 항로에서 160,000-319,999급 LR 2형의 평균 일일 수익은 15만 2,744달러에 달함. 동 노선에서 4월 24일 기록된 LR 2형 평균 일일 수익 16만 9,829달러는 2010년 이후 가장 높은 기록임. 80,000-159,999 DWT급 LR 1형의 경우도 4월 말 거의 매일 일일 112,000달러 수준의 수익을 기록했으며, 5월 6일에는 수익이 하락해 일일 96,698달러로 감소했지만 여전히 높은 수준임

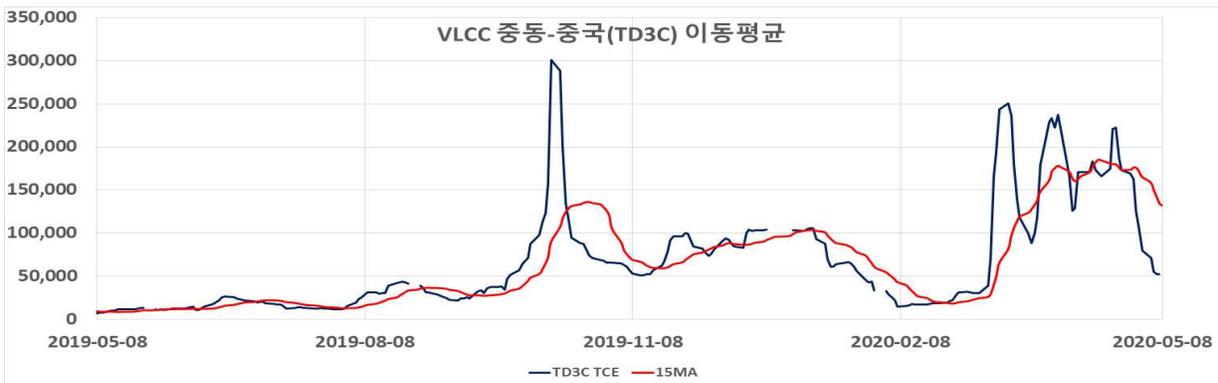
Scorpio Tankers는 EU, 북미 지역의 경제활동 둔화로 해당 지역의 석유제품 가격이 저수준을 유지하면서 차익거래를 노리는 동서항로 간 석유제품 운송 수요가 증가해 석유제품 시장은 당분간 활력을 유지할 가능성이 있다고 전망함

5. 탱커 기술적 분석

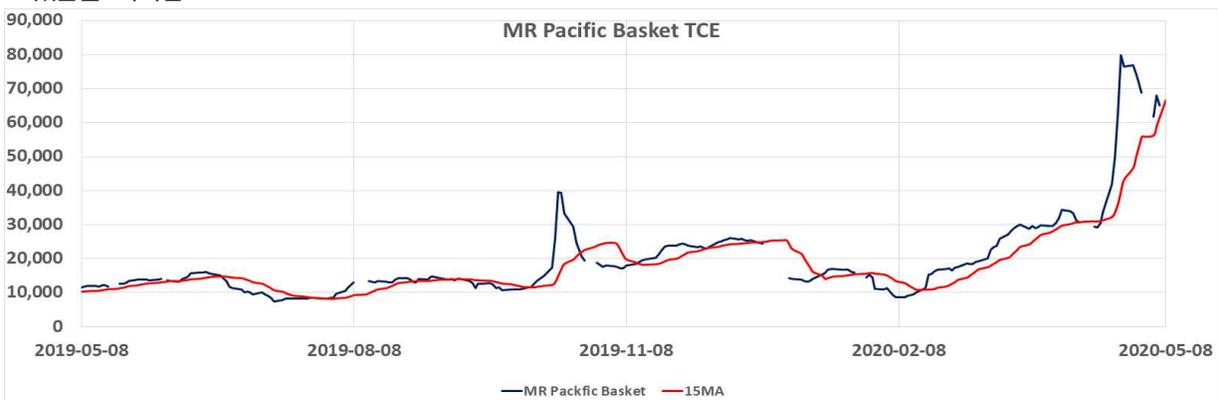
- 원유선 운임 추세선(붉은색)은 삼각수렴형 패턴을 보이는데, 이는 운임 수익이 늘어나는 등 기본여건이 좋아 지속 상승하던 것이 멈추고 당분간 하향 조정이 일어날 수 있음을 의미함



- 수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)을 큰 폭 하향 돌파하면서 분산파동을 보이는데, 이는 시장이 지나치게 과열된 이후 하락하면서 당분간 하향 추세가 이어질 수 있음을 의미함



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)을 소폭 하향 이탈하고 있는데, 하락 다이버전스 (Divergence) 패턴이 관찰되고 이는 기본여건은 여전히 좋아 향후 상승 반전하거나 소폭의 하락세가 이어질 수 있음을 의미함



6. 중고선 시장

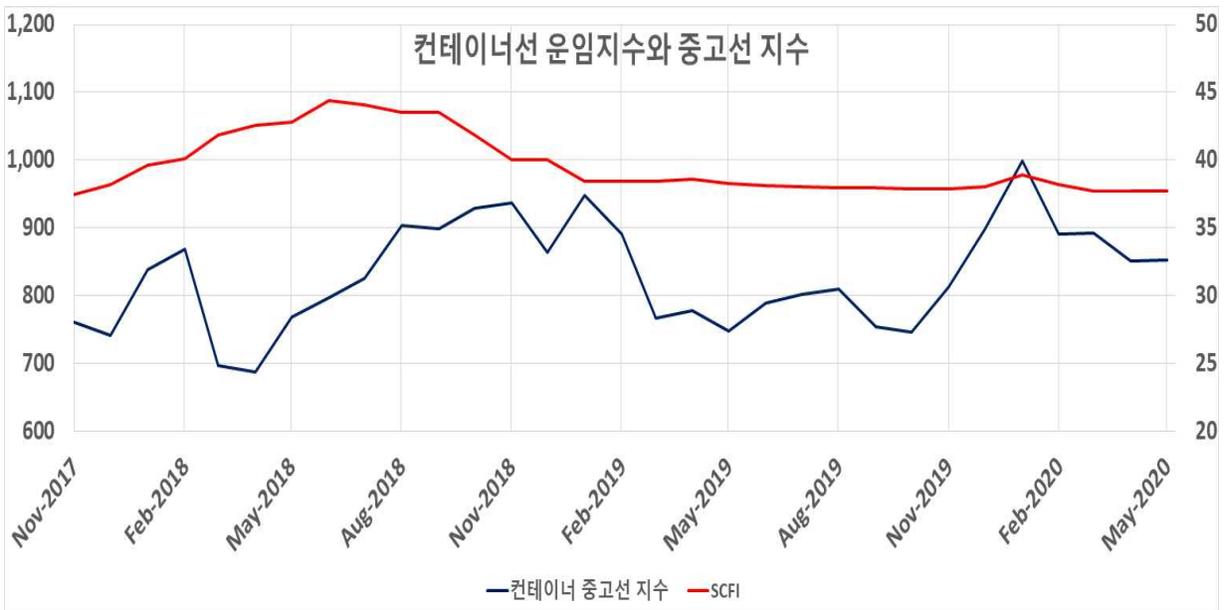
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 5월 7일 BDI는 514로 5월 1일(617) 대비 103p(16.7%) 감소. 중고선 지수는 21.15로 14주 연속 변동 없음. 코로나 바이러스의 EU, 북미지역 확산으로 건화물 물동량이 둔화되고 있음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 5월 SCFI 평균은 852.27로 4월 평균(851.41) 대비 큰 폭의 변화 없음. 작년 5월의 SCFI는 747.29로 코로나 바이러스에도 컨테이너 시황은 선방하고 있음. 5월 중고선 지수는 37.71로 3월(37.71)과 4월(37.71) 대비 변동 없음. 코로나 바이러스로 중고선 시장의 관망세가 이어지고 있으며 예년 대비 거래가 비활성화 되어 있음



6. 중고선 시장

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

2020년 5월(5월 1일~8일) 중고선 거래 실적 (자료: Clarksons)

선종	선명	건조 년도	선형 (DWT)	매매일자	통화	가격 (백만 달러)	매도자
가스운반선	Cresques	2015	84,146 (cu.m.)	2020-05-07	USD	71.50	Dorian LPG
건화물선	Royal Epic	2008	56,026	2020-05-07	USD	7.80	Tokei Kaiun
화학제품선	Rhino	2010	39,710	2020-05-05	USD	15.25	Unicorn Shipping
유조선	SCF Caucasus	2002	159,173	2020-05-04	USD	19.00	Sovcomflot JSC
건화물선	Asia Pearl III*	2010	35,217	2020-05-01	USD	5.20	Asia M'time Pacific
건화물선	Asia Pearl IV*	2010	35,220	2020-05-01	USD	5.20	Asia M'time Pacific
화학제품선	Glenda Meredith	2010	46,147	2020-05-01	USD	19.00	ST Shipping & Trans

7. 주요 해운지표 (2020.05.08)

주요 해운지표 추이	금주	(전주비)	5월평균	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)	(05.08)								
건화물선(5년) Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.2	19.0	19.0	19.0
유조선(5년) VLCC	75.0	(-1)	76.0	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)	(05.08)								
건화물선 Panamax	26.0	(-1)	26.0	26.0	27.0	26.7	27.0	27.5	27.4
유조선 VLCC	90.5	(-1)	91.0	90.5	92.0	91.7	92.0	93.0	92.6
컨테이너선 Sub-Panamax	30.5	(-0.5)	30.75	30.5	31.5	31.1	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)	(05.08)									
380 CST	Rotterdam	157.0	(25.8)	144.1	124.8	303.8	231.6	245.8	443.5	348.9
	Singapore	176.8	(19)	167.3	157.8	388	264.7	306.5	511.5	402.5
	Korea	220.8	(24.5)	208.5	196.3	426.5	317.8	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	202.3	(20.5)	192	181.8	436.8	299.5	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	206.3	(20.5)	196.0	179.0	219.8	214.8	493.8	548.3	518.9
	Singapore	258.3	(26.5)	245.0	585.3	726.3	722.3	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	249.0	(34.3)	231.9	361.3	427.8	434.2	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)	(05.08)									
철광석	국제價	88.0	(88.0)	84.9	71.7	96.3	87.4	72.3	127.2	93.3
	중국産	112.3	(112.3)	56.0	108.3	122.0	116.1	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	64.3	(64.3)	32.2	64.1	74.3	69.7	72.0	83.1	77.0
	중국産	85.5	(85.5)	42.7	85.3	94.9	90.3	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	136.9	(136.9)	68.1	134.6	204.2	182.5	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	113.0	(113.0)	56.5	112.8	130.2	125.3	120.9	187.3	153.2
	중국産	205.5	(205.5)	102.8	205.1	219.2	213.3	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	850.5	(3.3)	840.8	821.8	946.0	876.6	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	522.0	(0.5)	523.4	498.0	581.5	545.6	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	9,464	7,830	7,694	24,988	95,248	100,114	87,449
	수입	5,160	4,368	4,974	14,502	53,822	59,628	51,584
NAFTA	수출	6,902	7,058	8,755	22,715	84,260	89,921	82,296
	수입	6,504	6,330	6,348	19,182	60,199	69,712	66,889
EU	수출	4,216	3,821	5,069	13,016	53,140	57,676	48,445
	수입	4,319	4,249	5,443	14,011	56,657	62,296	50,738
BRICs	수출	11,719	11,134	12,914	35,767	169,587	189,936	149,584
	수입	11,606	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