

# KMI

## 주간해운시장포커스

발간년월 2020년 4월 2주 | 발행인 장영태 | 감수 윤희성  
자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

- I. 주간이슈 ..... 02
- II. 주간뉴스 ..... 03
- III. 건화물선 ..... 13
- IV. 컨테이너 ..... 20
- V. 탱커 ..... 22
- VI. 중고선 시장 ..... 25
- VII. 주요 해운지표 ..... 27

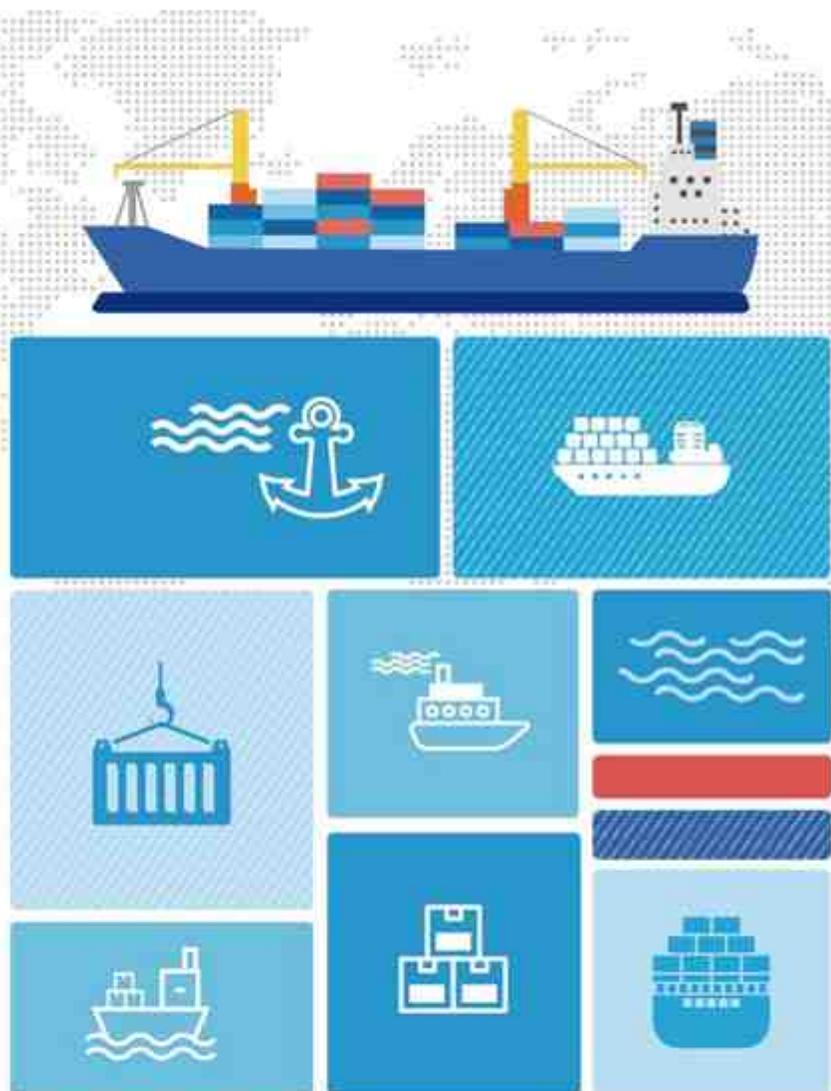
고병욱 해운빅데이터연구 센터장  
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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



## 1. 주간 이슈

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

# 글로벌 공급사슬의 복원력 제고해야

### I COVID-19의 확산과 영향

지난해 12월 중국 우한에서 시작한 COVID-19 감염증이 동아시아를 거쳐 글로벌 팬데믹으로 확대되면서 글로벌 경제 불황에 대한 우려와 함께 공급사슬의 복원력에 관심이 모아지고 있음. 익히 알려진 바와 같이, 초기 중국 측 공급/수요 요인에 의한 글로벌 경제 침체에 대한 우려는 EU, 미국 등의 선진국의 COVID-19 감염증 폭증으로 글로벌 차원의 공급/수요 붕괴의 가능성으로 확대되고 있음. 우선 각 국의 봉쇄정책으로 소비 및 생산 활동이 급격히 위축되면서 1차 충격이 발생하고, 이러한 경제활동 위축이 경제순환에 장애를 일으키며 2차 충격으로 이어지고 있음. 여기에 실물경제 위기에 대한 우려로 차입금의 만기연장(roll-over)이 어려워지고 주식시장, 외환시장이 요동치면서 금융위기로 발전할 가능성에 대한 걱정이 커지고 있음. 다행스러운 것은 1929년 주식시장 폭락으로 시작한 1930년대의 대공황의 극복 경험을 토대로 2020년의 글로벌 경제정책 책임자들이 매우 강력한 상응조치를 취하고 있다는 것임. 우리나라를 비롯해 각 국의 정책 책임자들은 도덕적 해이(moral hazard) 등의 다양한 부작용 우려에도 불구하고 공황을 막기 위한 매우 강력한 경제정책을 적시에 도입하고 있음. 이에 근거하여 다양한 전문가들은 COVID-19에 의한 경제 시스템 붕괴와 같은 대공황은 피할 수 있을 것이라는 조심스러운 전망을 하고 있음

### I 컨테이너 선사의 불가피한 대응

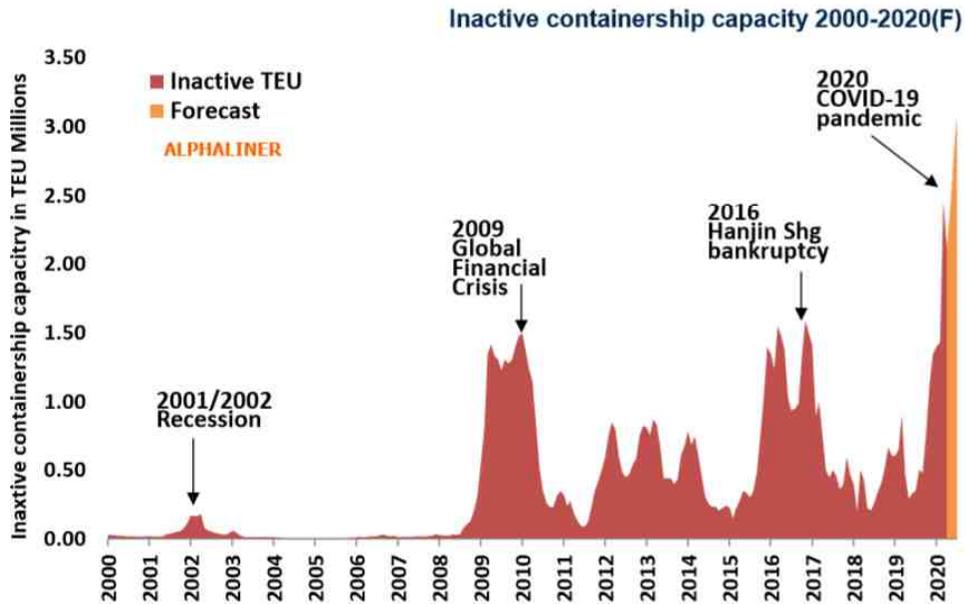
그러나 단기적으로 보면 컨테이너 해상물동량의 감소는 불가피한 것으로 보임. 컨테이너 물동량의 선행지표로 해석되는 구매관리자지수(PMI: Purchasing Managers' Index)가 3월에 미국 48.5(2월 49.2), EU 44.5(2월 49.2), 아세안 43.4(2월 50.2)를 기록하면서, 중국을 제외한 주요 국가의 경기가 크게 위축되고 있음을 시사함. 이 같은 물동량 감소 움직임에 컨테이너 선사들이 운임하락을 막기 위해 선제적으로 임시결항(blank sailing)을 통해 선복 공급을 감축하면서 해상운송의 안정성이 크게 위협받고 있음(해운전문기관에서는 올해 컨테이너 선사들이 물동량 감소로 인해 60억 달러에서 230억 달러의 손실을 기록할 것으로 전망함). 물리적인 선복수요 감소에 따른 선박과잉에도 불구하고, 선사의 인위적인 서비스 감축은 특히 중소화주와 포워더의 선복 확보를 어렵게 하면서 적기 운송에 차질을 야기하고 있음. 또한 중국의 생산이 재개되면서 미국, EU로 들어가야 하는 제품이 컨테이너 박스 부족으로 적기에 운송되지 못하는 문제도 보고되고 있음

이 같은 선사들의 불가피한 선복 공급 감축은 현재의 글로벌 컨테이너선 시장의 거버넌스(governance)의 문제로 이해됨. 2008년 10월 EU의 해운동맹 금지정책을 시작으로 과거의 해운동맹(conference)이 불법화되면서 이 같은 수요충격에 공급자인 선사가 운임을 지키면서 선박을 운항할 수 있는 제도적 방법이 원천적으로 차단되었음. 따라서 선사는 자사의 수익을 지키기 위해 불가피하게 선복 조정으로 불황을 타개할 수 밖에 없는 상황임. 즉, 현재 거버넌스에서 허용되는 기술적 컨소시움(technical consortium) 또는 전략적 얼라이언스(strategic alliance) 체제 하에서는 불황기에 선복이 부족한 패러독스(paradox)를 해소할 방안이 없는 것임

### I 글로벌 컨테이너 해운산업의 복원력 제고를 위한 노력 필요

우선 각 나라가 COVID-19 확산에 따른 선사들의 재정적 압박에 대한 정부 차원의 지원을 조속히 시행할 필요가 있음. 2008년 글로벌 금융위기 당시에 미국 FRB(연방준비은행, Federal Reserve Board)의 무제한 양적완화와 금융기관 구제를 시장외곽을 야기하는 정책으로 몰아가지 않았던 것처럼, 현재의 위기 국면에 글로벌 공급망에 핵심 역할을 하는 선사에 대한 일시적 규제정책을 문제시하면 안될 것임. 또한 미국 연방해사위원회(Federal Maritime Commission)가 미국 내외의 글로벌 공급망에 대한 문제점 발견과 해결을 위해 특별 팀(team)을 구성한 것과 같이, 진정 국면으로 접어들기까지 시간이 소요되는 현 상황에서 자국의 글로벌 공급망의 안정성을 확보할 별도 대응조직을 구성하는 것을 검토할 필요가 있음. 다음으로는 문성혁 해양수산부 장관께서 국제해사기구(IMO)와 국제노동기구(ILO) 등에 요청한 바와 같이, 국제 사회가 공조하여 선원의 건강을 지키고 동시에 국제 해상 공급망의 안정적 운영을 담보할 수 있는 방안을 마련하는 것이 필요함

## 2. 주간 뉴스



### 비운항 컨테이너 선박 역대 최대

- 2020년 3월 비운항 선박은 역대 최고치로 2009년 세계 금융위기보다 많은 246만TEU에 달하는 것으로 나타남.
- 이 중 약 102만TEU는 스크러버 장착을 위해 입고된 것으로 조사되었으며 알파라이너는 조만간 비운항 선박이 300만TEU를 기록 할 것으로 전망함
- 올해 2분기에도 약 250회 이상의 임시결항이 예정되어 있어 컨테이너 선박의 계선량은 당분간 지속 될 것으로 예상됨
- 현재 컨테이너 선대 규모는 2,328만TEU로 총 선대의 10% 이상이 비운항 상태인 것으로 나타남
- 선박 수요 감소에 따라 대형선을 중심으로 용선시장도 영향을 받는 것으로 나타남.
- 특히 미국, 유럽 등 원양항로에 대한 감편이 이루어지고 있을 뿐만 아니라 기존 투입선대 규모를 축소시켜 대형선박의 수요하락으로 이들 선형의 용선료 하락이 큰 것으로 나타남
- 8,500TEU급 선박의 2월 용선료는 28,500달러/일이었으나 3월 25,000달러/일로 10% 이상 하락 하였으나 1,000TEU급 선박은 동기간동안 5,900달러/일에서 5,800달러/일로 1.7% 하락에 그침

Alphaliner Weekly 14호

### 코로나 바이러스로 유휴 컨테이너선 증대. 현대상선으로의 초대형 컨선 인도는 예정대로 진행

- 코로나 바이러스 확산은 전 선종을 대상으로 영향을 미치고 있으며, 컨테이너 부문도 물동량이 감소 하는 등 큰 타격을 입으면서 유휴 컨테이너선 규모가 증가하고 있음
- 컨테이너 화물 수요의 감소는 대부분의 세계 해운선사들이나 해운 얼라이언스들이 감선·감편(blank sailing)을 통해 제공 서비스 수를 축소하는 등 불가피한 서비스 중단으로 이어지고 있음

## 2. 주간 뉴스

- 코로나 바이러스로 2020년 들어 3월 말까지 누적 200개가 넘는 서비스가 취소된 가운데 컨테이너 선은 많은 톤수(tonnage)가 유향화 되어 있음
- Lloyd's List Intelligence의 분석에 따르면 3월 말 기준 유향 컨테이너 선대는 100만 teu 이상, 척수 기준으로는 전 세계 컨테이너 선박 총 척수 중 약 5% 수준인 356척인 것으로 추정됨
- 한편 Alphaliner는 세계 선사들이 그들의 제공 서비스 수를 계속적으로 줄여감에 따라 유향 컨테이너선 규모는 빠르게 증가할 것으로 예상함
- Alphaliner는 "2분기에만 250건 이상의 예정된 항해가 철회될 것"이라고 분석했는데, 이는 선사들이 급속히 감소하고 있는 수요에 반응해 운임을 방어하기 위해 감선·감편을 늘릴 계획을 가지고 있기 때문임
- Alphaliner는 추가적인 감선·감편으로 최대 300만 teu의 컨테이너 선복량이 유향 상태가 될 수 있다고 덧붙였음
- Alphaliner는 "주로 중국 관련 서비스에 집중됐던 지난 2~3월의 감선·감편과 달리 이번의 추가 감선·감편은 유럽과 북미와 연관이 있어 더 큰 규모로 발생할 수 있다"고 전망함
- 한편 저유황유를 포함한 선박 연료유 가격의 폭락은 스크러버 설치를 연기시키고 있는 것으로 보이며, 저유황유 가격의 하락은 선사들이 물동량 감소로 수익 감소에 직면하고 있는 상황에서 스크러버 설치의 이익을 반감시켜 이종고를 겪게 하고 있음
- Sea-Intelligence는 많은 선사들이 스크러버 설치 계획을 그대로 추진할 것인지 아니면 보류할 것인지 가를 고민하고 있다고 언급했음
- 아시아에서 코로나 바이러스가 야드에 미치는 영향도 고려할 필요가 있는데, 다수의 야드가 영업을 중단하고 있어 야드가 부족해 스크러버 장착을 위해 대기 중인 선박이 다수 있었음
- 최근 저유황유 가격 인하로 스크러버 설치 계약을 취소하는 사례가 증가하면서 입거 가능 야드가 증가하고 있음
- 또한 최근 신조 발주가 감소하고 있는 것도 야드 입거를 위한 대기시간을 단축시키고 있는데, Lloyd's List Intelligence에 따르면 3월 컨테이너선 신조 안건은 OOCL이 2만 3,000teu를 5척 발주한 것과 Tiger Group이 중국 조선소에 1만 4,000teu LNG 추진 컨테이너선 2척을 발주한 것 등 단 두 건만이 보고됐음
- 한편 Lloyd's List Intelligence에 따르면 현대상선은 예정대로 선박을 인도 받을 것으로 추정됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131885/World-boxship-fleet-update-Fleet-in-stasis-as-pandemic-curbs-activity> (로그인 필요)

### ■ 컨테이너 선사, 연이어 2020년 실적 전망 발표를 연기. 코로나 바이러스로 예측에 불확실성 확대

- 주요 컨테이너 선사들이 2020년 실적 예상에 대해 불확실성이 높기 때문에 예측치 공개를 미루고 있음
- 신종 코로나 바이러스 감염 확대에 수반하는 경기후퇴로 향후 매출과 손익 등에 대한 전망이 서지 않는 것이 주된 요인임

## 2. 주간 뉴스

- 한편 세계 주요 선사들의 2019년 실적은 당해 컨테이너 운임의 상승과 연료유 가격의 하락에 힘입어 대부분 수익이 증가한 것으로 평가되는데, 국제회계기준의 신규 버전인 IFRS 16 적용도 수익향상에 플러스(+) 영향을 주었음
- 다만 일부 선사는 신규 회계기준 적용으로 부채가 늘어나면서 이자비용도 증가, 최종 당기순이익이 감소하는 경우도 나타났음
- 전술한 바와 같이 컨테이너 선사들은 2020년에 대해서는 전망 자체가 어렵다는 시각을 보이고 있음
- 머스크 그룹은 당초 2020년 EBITDA(금리·세금·감가상각 차감 전 이익)가 55억 달러(약 6조 7,800억 원) 전후가 될 것으로 전망치를 발표한 바 있지만 코로나 영향으로 사업 전망이 서지 않으므로 종래의 수치를 유보한다는 입장을 4월초에 발표했으며, 다른 세계 주요 선사들도 2020년 실적을 전망하기가 어렵다는 입장을 보이고 있음
- 2019년에는 유럽계 선사를 포함해 다수가 수익이 증가했음
- 머스크 그룹의 컨테이너선 부문과 일부 로지스틱 사업을 포함하는 사업군인 오션(Ocean)의 2019년 EBITDA는 2018년 대비 15% 증가했으며, 2019년 취급량은 2018년 대비 거의 동일한 1,329만 6,000FEU, 2019년 평균운임은 40피트 컨테이너당 1,883달러로 역시 2018년 대비 동일한 수준임
- 머스크 그룹은 2019년 선박 연료소비량이 연간 80만 톤 가까이 감소하면서 원가절감 효과가 컸던 것으로 분석하고 있음
- CMA CGM도 인수한 CEVA Logistics를 제외한 해운사업만의 2019년 EBITDA는 2018년 EBITDA 대비 약 61% 증가했으며, 하팍로이드의 2019년 EBITDA도 2018년 대비 65% 증가해 대폭 개선됐음
- 컨테이너선 사업은 호조를 보였던 CMA-CGM이지만 그룹 전체의 최종 손익은 2018년 3,400만 달러 흑자(약 419억 원)에서 2억 2,900만 달러(약 2,824억 원) 적자로 전환됐는데 CEVA Logistics 인수로 부채가 증가한 것이 영향을 미쳤음
- COSCO 컨테이너라인즈와 OOCL을 산하에 둔 COSCO 쉬핑 홀딩스(HD)의 2019년 최종 당기순이익은 2018년 대비 5.4배 증가한 66억 9,000만 위안(약 1조 1,600억 원)을 기록했으며, 미국 롱비치항 터미널 매각 이익이 큰 비중을 차지하고 컨테이너선 사업만 놓고 보아도 EBIT(금리·세전 차감 전 이익)가 2018년 대비 65% 증가했음
- 다른 아시아계 선사인 대만 에버그린의 영업이익은 2018년 대비 5배 늘었고, 대만 양명해운은 적자 폭 축소를 기록했음
- 양명해운은 2019년 최종 적자가 43억 대만 달러(약 1,750억 원)로 2018년의 적자액 65억 대만 달러(약 2,648억 원)에서 20억 대만달러 가까이 축소되는 등 경영 개선이 이루어 졌음
- 한편 양명해운은 IFRS 적용에 수반하는 리스 부채증가로 9억 대만 달러(약 366억 원)의 이익 감소 효과가 발생해 CMA CGM과 함께 IFRS 16 적용으로 실적에 마이너스 효과가 나타난 선사로 평가됨
- 이처럼 2019년 세계 주요 선사들은 양호한 실적을 기록하였지만, 세계 해운 관계자들은 2020년 4월 "코로나 바이러스로 인해 선종들 중에서 일반 소비재의 침체가 심한 컨테이너선 상황이 가장 큰 규모의 부정적 영향을 받을 우려가 있다"고 우려를 표명했음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/117399> (로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### I 코로나 바이러스로 해운 디지털화에 박차(Digitalisation Push)

- 인도 최초의 물류 분야 다국적 기업인 Allcargo Logistics는 최근 디지털화에 대한 집중도를 높하기로 결정했음
- 코로나 바이러스 사태를 배경으로 디지털화를 보다 강력하게 추진 하고자 하는 기업들이 늘어날 것으로 전망됨
- Allcargo Logistics의 창업자 겸 CEO인 Shashi Kiran Shetty에 따르면 코로나 바이러스는 디지털 솔루션에 대해 더 많은 해운사업자들의 관심을 불러일으키고 있음
- 해운과 물류산업이 코로나 바이러스 발생 이전에도 디지털화 관련 변혁을 겪고 있었다는 것은 의심의 여지가 없지만 바이러스 대유행이 디지털 솔루션을 도입하는 데 더 많은 관심을 불러일으킬 수 있다는 것임
- Lloyds List와의 인터뷰에서 Shetty CEO는 “디지털 방식으로 선대 운용을 최적화하고 비즈니스의 연속성을 도모하는 것이 가까운 미래에 물류산업 이해관계자들에게 최선의 방법이 될 것 같다”고 언급했음
- Shetty CEO는 “코로나 바이러스를 계기로 해운 관계자들은 그 어느 때보다 디지털화에 대해 집중도를 높이고 있으며, 디지털화를 보다 강력하게 추진하는 것이 해운 기업들 사이에서 공통된 흐름이 될 것으로 기대한다”고 덧붙였음
- 뭄바이항에서 화물 취급 사업자로 사업을 개시한 Allcargo Logistics는 컨테이너 운송 사업을 확대해 가면서 세계 유수의 물류 통합업체로 발전하고 있음
- 한편 Allcargo Logistics 등 세계 해운업체들은 디지털 기술을 활용해 고객 만족도를 제고하는데 노력하고 있음
- Shetty CEO는 “당사의 최첨단 화물 예약 플랫폼인 ECU360은 디지털 톨과 기술을 활용해 개발했으며, 이처럼 디지털화를 통해 고객 만족도를 계속적으로 강화하고자 노력하고 있다”고 설명했다
- Allcargo Logistics는 선하증권, 화물 전자 예약, 전자결제 등의 서비스도 고객이 이용할 수 있도록 하고 있으며, 디지털화는 코로나 바이러스라는 외부 요인의 등장에도 불구하고 비즈니스 프로세스가 중단 없이 효율적으로 진행되는 데 도움을 주고 있다고 평가함
- “디지털화로 당사 직원들은 비상사태 시에도 자택에서 원격으로 일하고, 고객들에게 필요한 도움을 제공하기 위해 계속적으로 연락할 수 있다” (Shetty CEO)
- Shetty CEO는 디지털 이니셔티브(digital initiatives)의 핵심 추진력은 고객 중심적 마인드를 갖는 것과 고객이 어떠한 비상사태에서도 비즈니스를 이용할 수 있도록 유연성을 제공하는 것이라고 설명했다
- Shetty CEO는 화주 고객이 즉각적으로 40여 개국으로의 운송 서비스에 대한 견적을 받을 수 있으며, 간단하고 편리한 방법으로 화물 운송을 예약하고 관리할 수 있는 ECU360과 같은 디지털 시스템이 더 많이 등장할 것이라고 전망함
- “디지털화는 시간을 절약하고 생산성을 향상시키며, 수많은 서류, 전화, 이메일 등에 대한 불필요한 소요를 줄이는 데 도움이 된다” (Shetty CEO)

## 2. 주간 뉴스

- 코로나 바이러스라는 위기를 배경으로 해운업계에서 디지털화를 향한 움직임이 새로운 기준(new normal)으로 부상하고 있으며, 해운 사업자들은 디지털을 최대한으로 활용 할 준비를 하고 있음

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131901/Coronavirus-crisis-seen-as-expediting-digitalisation-push> (로그인 필요)

### I 세계 해운업계, 코로나 바이러스 장기화 우려로 선원교대특구 신설 희망

- 주요국 해운업계는 선원교대특구 설치를 관계국 정부에 요청하는 것을 검토하고 있음
- 신종 코로나 바이러스의 감염 확대와 이를 방지하기 위한 각국의 입국·이동 제한 등으로 선원 교대가 어려운 상황이 장기화될 수 있기 때문임
- 선원 교대가 여의치 않은 상황이 계속되면 안전운항 현장을 책임지는 선원들의 부담이 커져 글로벌 서플라이 체인(global supply-chain)이 붕괴될 우려가 있음
- 바이러스의 팬데믹(pandemic) 상황에서 경제활동을 중단시키지 않기 위해 선원 교대를 원활히 실시할 수 있는 시스템 만들기가 급선무가 되고 있음
- 해운 관계자에 따르면 선원 교대를 집중적으로 실시하는 항만을 지정·정비하는 방안에 대해 각국 선주협회가 가입한 국제해운회의소(International Chamber of Shipping·ICS)와 국제운수노련(International Transport Workers 'Federation·ITF)이 공동으로 설치한 태스크포스(Task Force·TF)에서 논의가 진행되고 있음
- 구체적으로 선원 교대의 거점이 되는 거점항만을 세계에서 10-15개소 선정할 예정이며, 승·하선하는 선원이 「선원교대 거점항만」에 원활하게 접근 할 수 있도록 관계국 정부는 선원에 대해 입출국이나 비행·육상 교통에 의한 이동의 제한을 완화시켜 주어야 함
- 현재 TF에서 한·중 주요 항만이 거론되고 있는데 코로나 바이러스가 진정 국면에 들어선 국가의 항만을 우선적으로 지정할 계획이며, 해당 정책 당국에 협조를 요청해 빠르면 4월 중에 범세계적 선원 교대 거점항만을 선정 할 예정임
- 이를 통해 승선기간이 만료된 선원이 신속하게 교대할 수 있는 체제를 정비하는 것과 동시에 선원 이동에 수반하는 바이러스의 감염 확대를 막는 구조를 구축하고자 함
- 한편 일부 대형 해운선사들은 선원 교대를 기항시가 아닌 항해 중 실시할 수 있도록 하는 시스템 도입을 요구하고 있음
- 실제로 아덴만에서 해적 사건이 빈발했을 때나 중동 정세가 긴박했을 때 항만으로 이동하는 상선이 스리랑카 해상에서 민간 무장 경비원을 동승시키는 사례가 있었는데, EU 주요 선사들은 이러한 형태의 선원 교체를 상정하고 있음
- 항해 도중 선원 교대를 하는 「해상 선원교대 거점」으로는 해상교통 요충지인 아시아의 싱가포르, 영국령인 지브롤터 등이 거론되고 있음
- 이처럼 해운업계가 선원 교대를 원활하게 할 수 있는 틀을 요구하고 있는 것은 계약기간을 초과해 승선하고 있는 선원들이 언제쯤 교대될 수 있을지 출구가 보이지 않아 불안감이 커지고 있기 때문임
- 세계 최대 선원 공급국인 필리핀은 3월 중순 신종 코로나 바이러스의 감염 확산을 막기 위해 마닐라 등 수도권 봉쇄를 실시했는데, 동 시기와 맞물려 세계 주요 해운선사들은 선원 이동 및 교대에 따른 감염 위험을 줄이기 위해 선원 교대를 일시 보류하기로 결정했음

## 2. 주간 뉴스

- 3월 중순 이후에도 각국의 입국·이동 제한은 강화되었고 선원 교대를 둘러싼 환경은 더욱 심각해지고 있는데, 일부 교대 제한을 완화하는 움직임도 있지만 선원 교체를 재개할 수 있을지는 미지수임
- 선원 교대가 어려운 상황을 감안해 기항국 검사당국과 세계해상노조 등은 연속 승선 규정을 넘더라도 승선을 허용할 방침을 제시하고 있지만 선상 현장에서는 언제 교대될지 모르는 상황에 불안감을 느끼는 선원들이 늘어나고 있음
- ICS와 ITF는 세계 무역의 약 90%를 해상 수송이 담당하고 있어 해운은 세계경제의 생명선이라고 할 수 있다고 강조했다
- 이들은 앞으로 입국 및 이동 제한이 계속되는 한 각국 정부는 선원 교대 촉진이라는 사안에 협조해 대처하는 것이 절대적으로 필요하다고 주장하고 있음

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

### 선종별 해운 시장 전망은. 중국 등에서 회복의 초기 징후 발견

- 코로나 바이러스의 확산 기간 동안 운송 수요 부족이 발생했는데, 감선·감편을 통해 선복량 조절을 수행하고 이를 통해 운임 하락을 방지하려는 모습이 컨테이너 선사들의 특징으로 나타나고 있음
- SealIntelligence의 분석에 따르면 감선·감편은 3월 중순 2항차에 불과했는데, 컨테이너 선사들의 발표자료에 따르면 5월 말 45항차까지 급증할 것으로 예측되었음
- SealIntelligence는 글로벌 화주 및 해운·물류업체들과 인터뷰를 하여 감선·감편 횟수를 예측했는데, 해운·물류업체들은 화주들의 주문이 빠른 속도로 취소되고 있다고 밝혔음
- 이처럼 해운·물류업체들은 운임 하락을 방지하기 위해 향후 추가적인 감선·감편을 계획하고 있음
- 3월말 주요 컨테이너 선사들은 2분기의 감선·감편 계획을 발표했으며, 대부분의 감선·감편은 아시아-북미와 아시아-유럽 항로에서 발생할 예정임
- 한편 로이드 리스트 인텔리전스(Lloyd's List Intelligence) 데이터는 중국에서 수출이 회복하고 있음을 보여주고 있는데, 로이드 리스트 인텔리전스는 컨테이너 선박의 기항횟수가 어떻게 변화했는가를 2019년 동 주차의 기항횟수와 비교하는 방식으로 분석했음
- 13주차(3월 23일~29일)까지는 중국 기항횟수가 2019년 보다 낮거나 비슷한 수준을 기록했지만 14주차(3월 30일~4월 5일)의 중국 기항횟수는 2019년 동 주차(2019년 14주차) 수준을 상회하는 수준까지 회복되었는데, 이는 중국발 수출 물량이 다시 예년 수준으로 회복하고 있음을 시사하는 것임
- 고무적인 것은 중국의 경기 회복과 깊은 관련성이 있는 볼틱케이프사이즈지수(Baltic Capesize Index·BCI)가 이번 주(3월 30일~4월 5일) 두 달여 만에 처음으로 플러스(+) 구간으로 다시 진입했다는 것임
- BCI는 2020년 역사상 처음으로 지수가 마이너스(-)를 기록한 바 있으며, 케이프사이즈는 중국의 철광석 수입과 밀접한 관계가 있음
- BCI는 4월 2일에 268포인트를 기록했음
- BCI는 1월말 이후 백홀(backhaul) 항로에서 극도의 물동량 감소로 지수가 마이너스(-)까지 하락했으며, 이로 인해 볼틱거래소는 볼틱건화물지수(Baltic Dry Index·BDI) 계산시 선종별 가중치를 수정하는 방안을 검토하기도 했음

## 2. 주간 뉴스

- 중국의 코로나 바이러스 확산을 막기 위한 봉쇄가 성공적으로 수행되고, 중국 근로자들이 업무 활동을 재개하면서 제조업 지수(Manufacturing Index)는 4월 2일 52를 기록했으며, 이는 2월 중 최저치인 35 대비 48.5% 상승한 것임
- 건화물 전 선종을 대상으로 하는 볼틱거래소(Baltic Exchange)의 가중평균용선료(Average Weighted Time Charter)는 4월 2일 일일 6,013달러로 마감됐는데, 이는 일주일 전(3월 26일) 대비 57% 증가한 것임
- 유조선 시장을 살펴보면 사우디아라비아의 국영 선박회사인 Bahri는 이번 주(3월 30일~4월 5일) 이집트, 미국 걸프차 및 아시아차 원유 수송을 위해 2척의 VLCC를 용선했음
- Bahri는 41척의 VLCC를 포함하는 유조선 선대를 보유하고 있으며, 시장에서 보기 드물게 올해 톤수를 추가하려는 행보를 보이고 있음(신조 및 중고선 매입)
- 로이드 리스트 인텔리전스의 분석에 따르면 사우디아라비아의 3월 원유 수출량은 총 2억 4,100만 배럴에 달하고 이를 위해 약 172척의 VLCC가 배선되었으며, 일일 수출량으로 환산 시 이는 779만 배럴에 달하는 규모임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131824/The-week-in-charts-More-blank-sailings-China-shows-early-signs-of-recovery> (로그인 필요)

### I OPEC+ 및 G20 회의를 앞두고 VLCC 운임 약세 전환

- VLCC 운임은 거래 제한 속에 대부분의 주요 항로에서 하락하고 있으며, 많은 선주사들은 4월 17일 개최되는 OPEC+ 회의 이전 관망세를 보이고 있음
- Tankers International 자료에 따르면 인도의 석유화학 업체가 4월 7일 중동발 인도 서부 해안항 항로에 투입하기 위해 2005년 준공된 31만 6,400dwt의 Desh Vaibhav를 성약했음
- 불과 24시간 전 오만의 정유회사는 320,900dwt의 Maran Aries (2005년 준공)를 WS 225에 성약했고, 동 VLCC는 4월 13일에 투입 될 예정임
- 볼틱거래소에 따르면 4월 7일 기준 중동-중국 항로의 현물 VLCC 수익은 일일 12만 5,638달러로 전일 16만 6,639달러 보다 약 4만 달러 이상 하락했음
- 이번 주(4월 6일~12일)에는 대부분의 유조선 선주사들이 주요 산유국들이 참가하는 OPEC+ 회의의 결과를 기다리고 있기 때문에 용선활동은 더디게 진행되고 있음
- EU 브로커들에 따르면 원유 화물의 수가 제한되어 있기 때문에 화주들은 유조선 선주들과의 요금 협상 과정에서 우위를 점하고 있음
- 런던에 본사를 둔 한 브로커는 "모든 유조선 관계자들이 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC)에서 어떠한 결과가 나올지 기다리고 있다"고 언급했음
- 코로나 바이러스 사태로 석유 소비량이 급감하자 OPEC 회원국과 러시아 등 9개 산유국들은 4월 17일 화상회의를 통해 공급 감축 가능성을 놓고 긴급 대책회의를 개최 할 예정임
- OPEC+로 알려진 생산자 그룹은 3월 6일 열린 이전 회의에서 아무런 합의점을 형성하지 못하여 유가 전쟁이 시작 되었고, 이로 인한 유가 하락으로 운송 수요가 창출되고 유조선 수익이 상승하게 되었음

## 2. 주간 뉴스

- 4월 10일에는 G20 관계자들이 온라인 회의를 갖고 석유시장을 안정시킬 수 있는 방안을 논의할 예정이다
- 석유 업계 관계자들에 따르면 OPEC+와 다른 주요 생산업체들은 공급 과잉을 어느 정도 완화시킬 수 있는 수준인 일일 1,000만 배럴의 공급 삭감을 기대하고 있음
- 한편 국제에너지기구(International Energy Agency, IEA)는 "2분기 세계 석유 생산은 증산 이전 대비 일일 1,500만 배럴 증가할 것"이라고 전망했음
- IEA는 "1,000만 배럴을 삭감하는 것은 수요와 공급 사이의 시장 균형을 재조정할 수 없다. 최소한 1,500만 배럴 이상 삭감이 필요하다"고 강조했다

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-rates-come-off-sharply-in-thin-trade-ahead-of-opec-and-g20-meetings/2-1-789770?fbclid=IwAR2Mx8KK59CZ84nbGkXwf9hypZJy7edwr-KQdCxi6xTjk5bdCJoL1CykXfE> (로그인 필요)

### I 선내 확진자 발생시 객실로의 격리를 실시. 선장 감염시 운항계획 전면 변경 리스크

- 신종 코로나 바이러스가 기승을 부리는 가운데 해운업계는 선내 감염 방지책에 주력하고 있음
- 승선 중 감염·발병이 의심되는 선원에 대해서는 선내 독실(병실)에 격리하는 조치를 검토하는 움직임이 있음
- 세계 선박관리 업체 관계자는 아직 사례는 없으나 감염 및 발병 의심자는 선내 병실에서 쉬게 할 방침이라고 언급했으며, 바이러스 확산이 가속화 되는 가운데 선원 배송을 담당하는 선박관리 회사 등은 선내 감염 리스크를 가능한 한 억제하는데 노력하고 있음
- EU 선박관리회사가 담당하는 120여 척의 선대는 매일 선내에서 선원들의 체온 측정을 의무화하고 있으며, 4일 이상 37.5도 이상으로 측정되는 선원은 감염 및 발병 의심 군으로 분류하고 선내 병실에서 대기·휴식을 취하도록 하고 있음
- 선내 병실에는 샤워기와 화장실도 완비돼 있으며, 배수로도 다른 선실과 분리돼 있어 일정수준 위생을 유지할 수 있음
- 그런데 일반적으로 선박 1척 당 마련해 놓은 선실이 하나인데다 선내 병실에 수용 가능한 인원도 1명까지이므로, 발병으로 의심되는 사람이 여러 명 나왔을 경우에는 대응할 수 없다는 문제점이 있음
- 한편 감염이 의심되는 선원이 나올 경우 현재 대부분의 선사들은 본선이 다음번에 들리는 나라의 검역 당국에 항행 중 사전 연락을 취하고 동국의 지시에 따른다는 방침임
- 검역 당국의 판단에 의해 해당 선원을 하선시키고 병원으로 이송하는 등의 대응이 상정됨
- 하지만 선원 감염이 확인된 선박의 취급에 관해 아직 명확한 규칙이 없고 선박에 대해 어떠한 대응을 취할지는 불투명한 상황으로, 코로나 바이러스를 배경으로 선박을 어떻게 조치할지는 해운업계가 직면한 당면 과제 중 하나임
- 또한 선내 감염을 둘러싸고 어느 직급의 선원이 감염됐는지 주시할 필요가 있는데, 만약 선장 감염이 밝혀질 경우 운항계획 전체에 미치는 영향은 큼
- 선장 바로 아래 직급인 일등항해사가 선장 자격증을 갖고 있으면 운항을 계속할 수 있지만 라이선스를 가지고 있는 사람이 없으면 선원 교체가 어려운 상황에서 선박을 당장 세울 수밖에 없는 우려가 있음

## 2. 주간 뉴스

- 한편 전 세계 선박관리 회사 관계자들은 원활한 선원 교체의 필요성을 호소하고 있는데 최대 선원 공급국인 필리핀은 마닐라 등 수도권 봉쇄를 실시했으며, 대체하여 인도인이나 방글라데시인등을 기용하려고 해도 동 국가들은 이미 출국을 금지하고 있음
- 물리적으로 선원 교체가 거의 불가능한 상황에서 지금 이미 승선하고 있는 선원들에게 승선 기간 연장을 부탁할 수밖에 없지만 선원들의 체력에는 한계가 있어 장기 승선은 한계가 있음
- 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO)도 선원은 해상무역을 담당하는 핵심 인력 이므로, 원활한 선원 교체를 위해 선원에 대한 출입국 제한을 풀어줄 것을 회원국들에 요청한 바 있음
- IMO는 교대 예정 선원을 14일간 대기시킨 뒤 각 해운·항만 당국의 지시 아래 선원의 교대가 이루어진다면 감염위험을 줄이는 데 도움이 될 수 있다고 제언했음

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

### I 인도의 3주간 Lock-Down으로 LNG 운반선의 15-37항차 소실 전망

- 미 에너지 정보 대기업 Poten & Partners의 예측에 따르면 인도 전 국토에서 4월 14일까지 실시하는 3주간의 도시 봉쇄(Lock-Down)에 의해, 동국의 LNG 수요가 100만-250만 톤 감소할 가능성이 있음
- 이는 대형 LNG 운반선 기준 15-37 항차의 수송 수요가 소실되는 규모임
- "해운시장에도 향후 몇 개월 안에 팬데믹(pandemic)으로 인한 경기둔화의 영향이 나타날 것이다" (Poten & Partners)
- 인도는 신종 코로나 바이러스의 감염 확대를 방지하기 위해 3월 25일부터 4월14일까지 3주간에 걸친 전국적 도시 봉쇄를 실시하고 있으며, 13억 명의 전 국민을 대상으로 원칙적으로 외출을 금지하고 있음
- 인도 석유성 산하의 석유계획분석실(Petroleum Planning & Analysis Cell·PPAC) 통계에 따르면 동국의 2019년 LNG 수입량은 전년 대비 6% 증가한 2,360만 톤을 기록했는데, 이러한 높은 수입 증가세는 인도 정부의 대기오염 방지 정책에 기인한 것으로 평가됨
- 인도의 과거 5년간 LNG 수입량은 60% 이상 증가하는 등 높은 증가세를 보여 왔음
- 하지만 이번 도시 봉쇄로 2020년 인도의 LNG 수입량은 19년을 밑돌 가능성이 있으며, 특히 가정용, 상업용 분야의 LNG 수요 위축이 우려되고 있음
- 인도의 주요 LNG 수입업체들은 카타르 등 수출자에 대해 불가항력(Force Majeure)을 통보하고 있는데, 수출업체들의 입장은 코로나 바이러스로 인한 수요 감소는 불가항력의 이유로 간주하기 어렵다는 것으로 불가항력은 대부분 거부되고 있음
- 인도의 LNG 수입업체들은 선박에 대해 일반적으로 기간물 계약(time-charter)을 체결하기 때문에 수출물량이 없으면 선박이 투입되지 못해 손실이 발생함
- 인도용 LNG는 카타르가 가장 큰 공급 국가로 연 850만 t 안팎, 미국이 약 650만 t, 호주가 약 150만 t을 각각 수출하고 있는데, 카타르는 화물 인수 지연에 따른 여유분의 LNG를 스팟시장을 통해 인도 이외의 국가에 판매하는 것을 시도하고 있음

## 2. 주간 뉴스

---

- 인도 수입 터미널에서의 체선도 악화되고 있는데 동국 최대의 LNG 수입항인 다히지항(Dahej·수용능력 연 1,750만 톤)과 스팟 LNG 화물이 많은 문드라항(Mundra·수용능력 연 500만 톤)이 도시 봉쇄의 영향을 가장 많이 받고 있으며, 동 항만들에 계류 선박이 늘어나고 있음
- 또한 도시 봉쇄로 인한 작업자 부족으로 하역 효율 저하가 우려되는 상황임
- 인도는 2019년 시점에서 세계 LNG 수요의 6%를 차지하고 있음
- 통상 100만~200만 톤의 수요 감소는 글로벌 시장에서 흡수되지만, 문제는 유럽도 LNG 등 대부분의 화물 수요가 침체해 있어 잉여 LNG를 흡수할 수 있는 여력이 거의 없다는 것임
- Poten & Partners는 2020년의 세계 전체 LNG 수요 전망에 대해 2019년 연말에 예상된 전망치 대비 1,900만 톤이 감소하는 것으로 하향 수정했음
- 북미와 유럽에서의 코로나 확산으로 인해 LNG뿐만 아니라 다른 화물에서도 지금 물동량 감소는 불가피해 보임

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

### 3. 건화물선 - 주간 동향

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

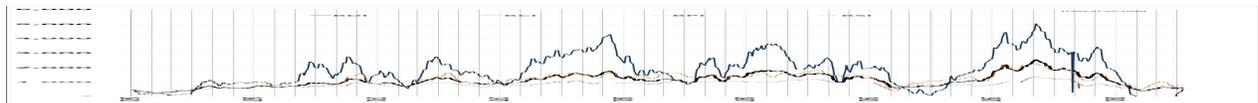
#### BDI, 전주대비 1.3% 상승한 616기록

BDI가 소형선박의 주간평균운임의 낙폭이 크게 확대되었음에도 불구하고 케이프선 운임 상승으로 전주대비 1.3% 상승함. 케이프 주간평균운임은 전주대비 12.2% 상승한 6,168달러/일을 기록하며, 2주 연속 상승세를 보이고 있으나, OPEX를 조금 웃도는 수준임. 운임상승의 원인은 중국이 우한에 대한 봉쇄조치를 해제(지난 8일)하고 공장 재가동에 집중하고 있는데다, 유럽과 미국, 호주 등 본격적인 부활절 연휴를 앞두고 있기 때문임. 중국은 코로나19 사태 이전의 생산 수준을 회복하기 위해 노력하고 있으며, 이는 철광석과 원료탄 등에 대한 수요 증가로 이어진데다 부활절 연휴까지 겹치면서 운임에 호재로 작용함. 파나마스 주간평균운임은 5,919달러/일로 전주대비 5.4% 상승함. 파나마스 운임의 상승은 중국이 브라질산 대두 수입량을 늘렸기 때문인 것으로 보임. 이는 브라질 헤일화와 대두 가격 약세 때문임. 브라질 대두산 월평균 가격은 349.3달러/톤, 미국산 대두 월평균 가격은 352.7달러/톤으로 톤당 3.3달러 차이가 나는 것으로 나타남(2020.01~03기준). 참고로 중국은 브라질산 대두를 2월에 500만 톤, 3월에는 1,160만 톤 수입했으며, 4월에도 약 690만 톤의 대두를 수입할 것이라고 밝힘. 소형선의 주간평균운임은 지난주에 이어 또다시 하락세를 나타냄. 전주대비 각각 수프라막스가 4,753달러/일(16.4%), 핸디가 3,745달러/일(18.3%) 하락함. 인도의 자동차생산업, 건설업 등의 생산 활동 감소가 철강수요 감소로 이어졌기 때문임. 여기에 공장이 운영을 일시적으로 중단하거나 생산량을 줄이면서 전기소비까지 줄어들어, 인도의 철광석, 원료탄, 연료탄 수요가 감소 중임. 이는 현재 인도네시아, 호주, 남아프리카발 인도향 항로의 파나마스선과 수프라막스선에 대한 수요에 부정적 영향을 미치고 있으며, 그 영향은 당분간 지속될 것으로 보임. 케이프선의 5월물과 2분기물 FFA가격은 중국의 원료 수입량이 증가할 것이라는 기대감으로 전주대비 각각 26.6%, 10.3% 상승한 것으로 나타남

#### 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주 케이프 운임은 상승, 파나마스는 혼조세, 수프라막스는 하락할 것으로 예상됨

#### 건화물선 운임 지수



건화물선 시장(현물)	금주 (전주비)	2020년 <sup>3)</sup>			2019년		
		최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
운임지수1) BDI	615 (8)	411	976	595	595	2,518	1,355
케이프(5TC)8	6,168 (672)	2,172	11,976	4,728	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표2) 파나마스(4TC)	5,919 (305)	3,345	8,274	5,758	4,435	18,116	11,116
(달러/일) 수프라막스(6TC)	4,753 (-931)	4,559	8,011	6,120	4,544	14,940	9,667
핸디(6TC)	3,745 (-837)	3,255	6,410	4,484	4,198	10,067	7,188
케이프	13,250 (750)	11,125	15,750	13,817	11,500	23,000	17,358
1년 용선료6) 파나마스	10,700 (-50)	10,700	12,675	11,452	11,500	16,125	13,267
(달러/일) 수프라막스	9,125 (-188)	9,125	10,188	9,665	9,500	12,500	10,857
핸디	8,813 (-187)	8,813	9,625	9,234	8,750	10,750	9,856

건화물선 시장(FFA)		2020년 5월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
선형별 운임 평가치7)	(달러/일)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
케이프(5TC)		10,903	(2,290)	13,500	(1,262)	12,699	(479)	13,175	(306)
파나마스(4TC)		7,938	(997)	9,372	(409)	9,164	(225)	8,919	(131)
수프라막스(6TC)		6,278	(210)	8,246	(343)	8,782	(129)	8,489	(64)
핸디(6TC)		5,150	(-25)	6,800	(-75)	6,806	(6)	6,713	(-)

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

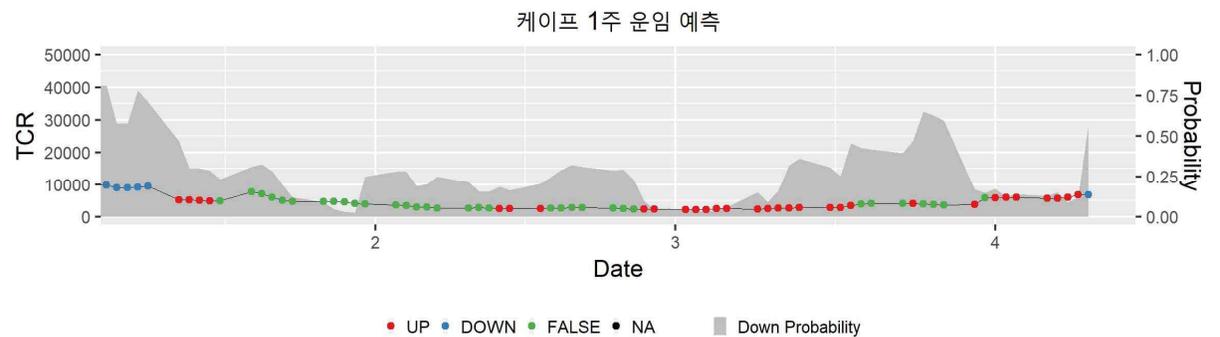
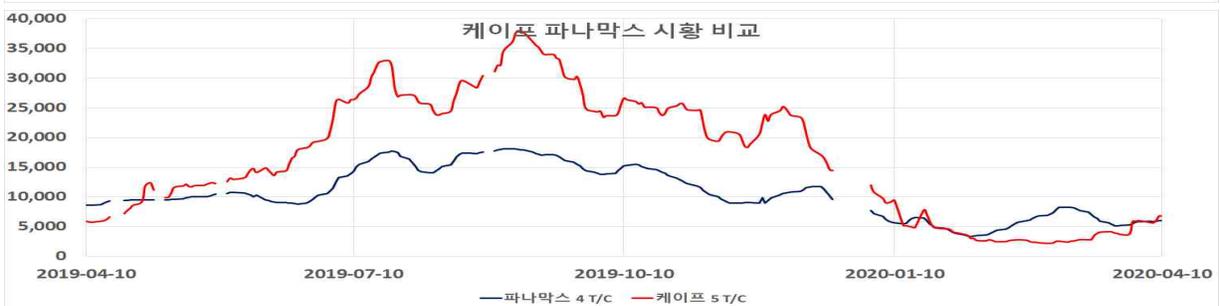
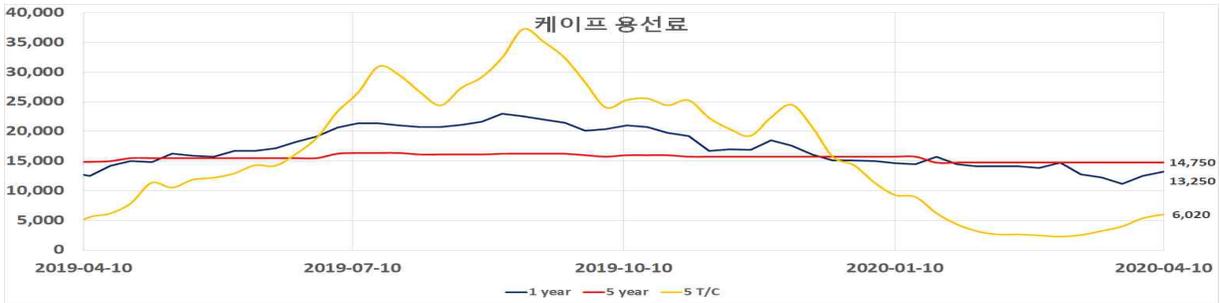
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 보이기 시작함
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상향돌파한 후 85선을 중심으로 회귀와 이탈을 반복 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음주 케이프 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료의 상승세가 이어짐
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 케이프 운임이 파나마스 운임을 상회하며, 1월 4주부터 약 10주간 역전현상이 해소됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

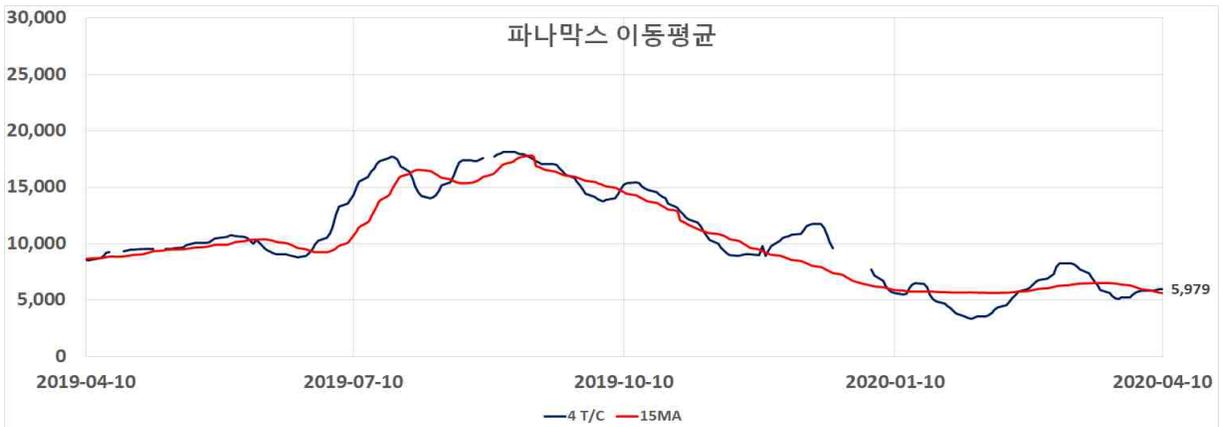


\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함  
 \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용  
 \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
<b>건화물선 시장(현물)</b>				
케이프	04.06	04.13	86.94	13.06
	04.07	04.14	84.97	15.03
	04.08	04.15	91.32	8.68
	04.09	04.16	87.94	12.06
	04.10	04.17	42.37	57.63
	4월 2주	4월 3주	78.71	21.29

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

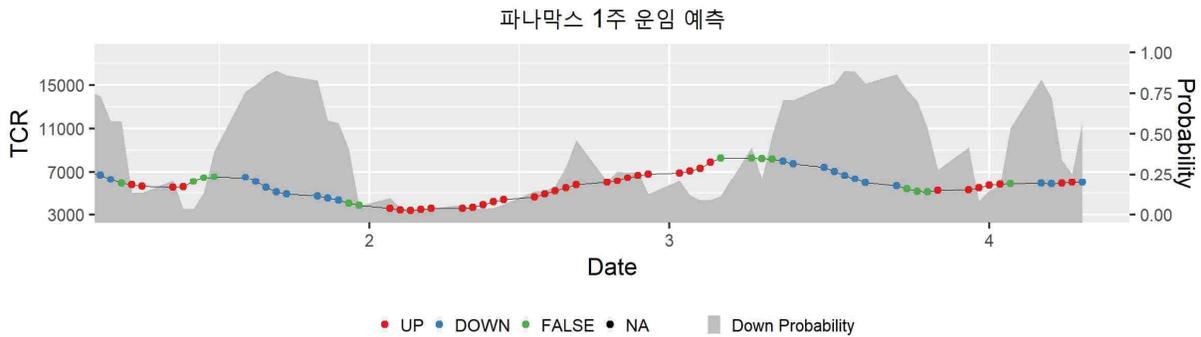
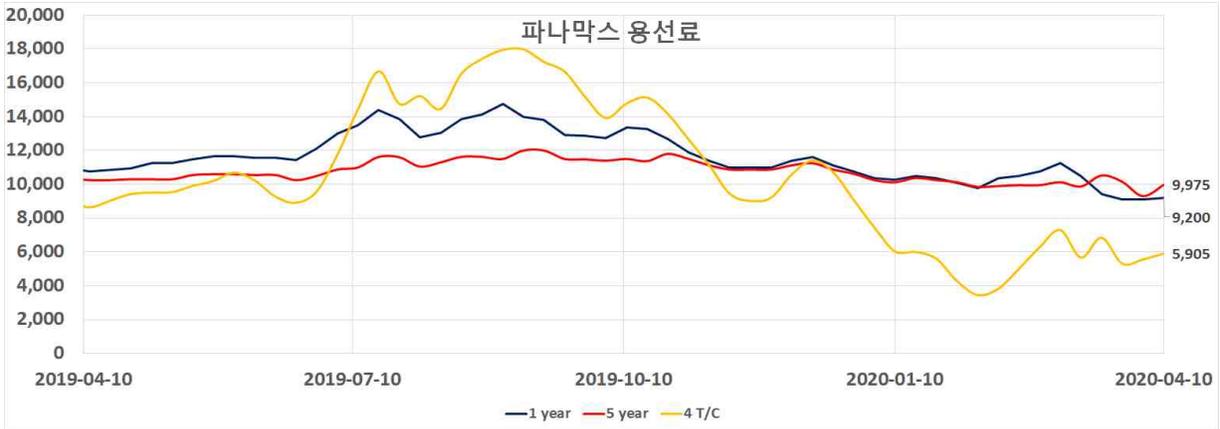
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 소폭 하락한 것으로 나타남
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 상향돌파한 후 상승세를 이어갔으나 70선에는 미치지 못함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음주 파나막스 운임은 강보합세를 나타낼 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 장기용선료가 단기용선료를 상회함. 단기용선료는 지난 3월 20일에 장기용선료를 하향돌파한 후 횡보 중이며, 장기용선료는 단기용선료를 중심으로 이탈과 회귀를 반복하고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 다음주 파나마스 운임은 보험세를 보일 것으로 예상됨

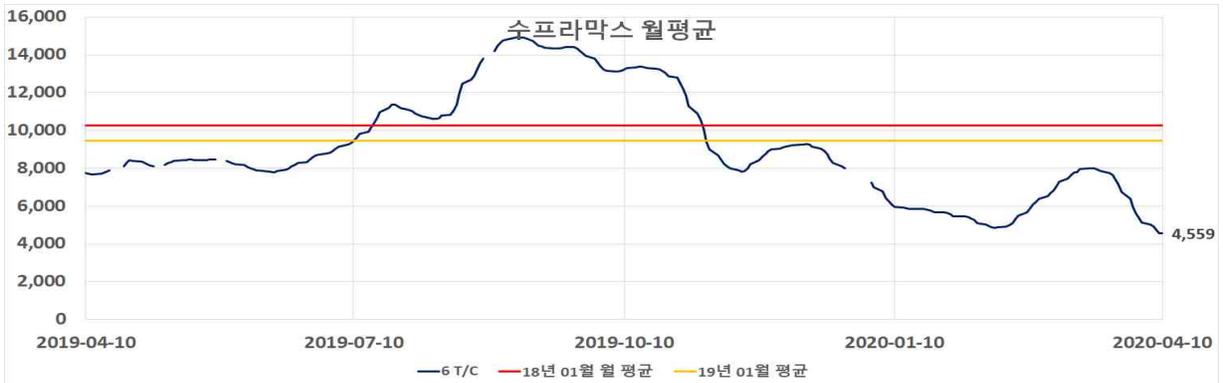


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
<b>건화물선 시장(현물)</b>				
파나마스	04.06	04.13	16.64	83.36
	04.07	04.14	27.99	72.01
	04.08	04.15	65.76	34.24
	04.09	04.16	74.81	25.19
	04.10	04.17	42.32	57.68
	4월 2주	4월 3주	45.5	54.5

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

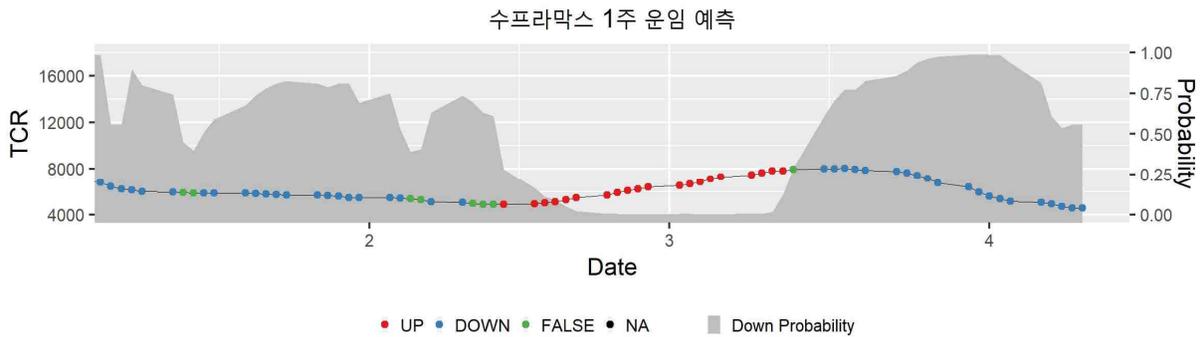
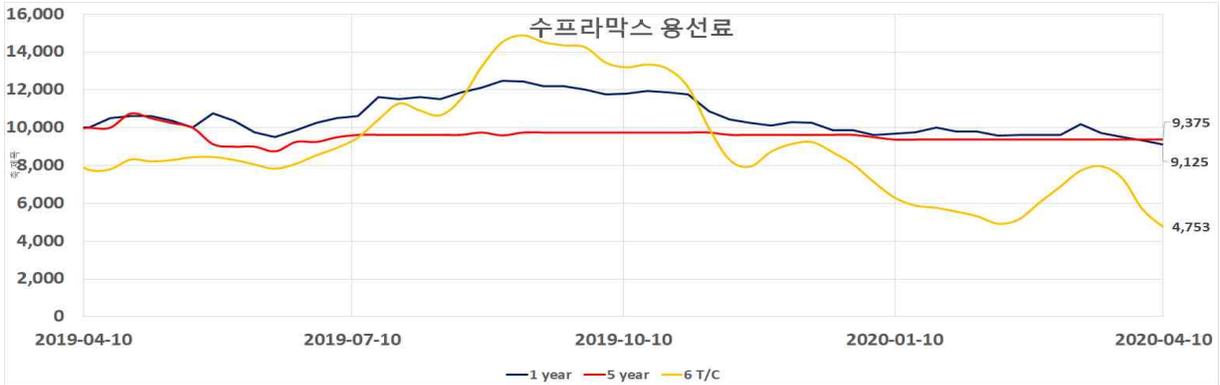
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 가파른 하락세를 보임
- (수프라막스 RSI) 30선을 하향 돌파한 RSI가 0에 근접해 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 수프라막스 운임은 하락할 것으로 예상됨



- \* 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) 단기용선료가 장기용선료를 하향 돌파한 후, 용선료간의 간격이 조금씩 벌어지고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 수프라막스 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
<b>건화물선 시장(현물)</b>				
수프라막스	04.06	04.13	18.64	81.36
	04.07	04.14	39.03	60.97
	04.08	04.15	46.54	53.46
	04.09	04.16	44.11	55.89
	04.10	04.17	44.09	55.91
	4월 2주	4월 3주	38.48	61.52

## 4. 컨테이너 - 주간 동향

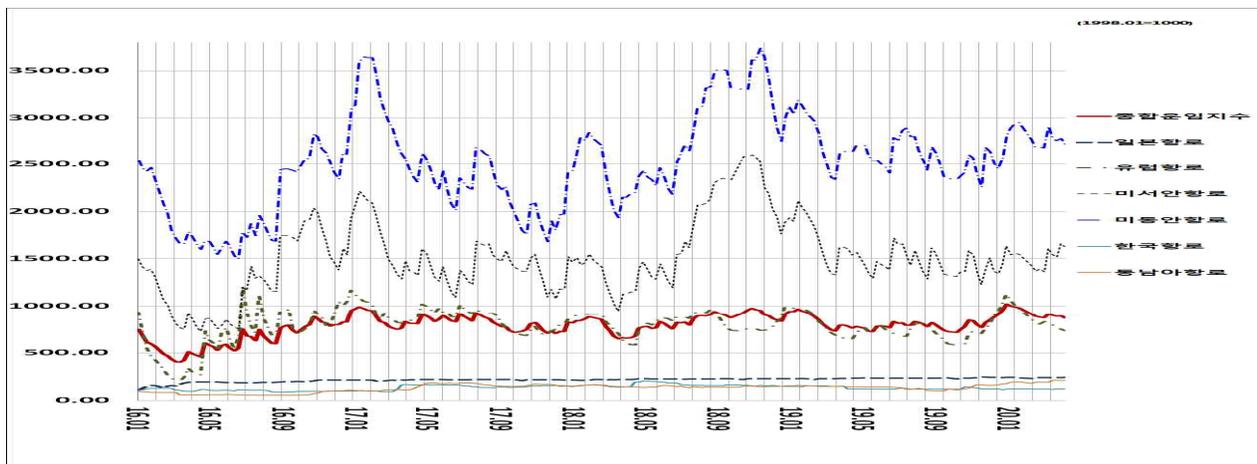
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

### 컨테이너 운임지수(SCFI)는 22.55 하락한 867.82를 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 15달러/TEU 하락한 734달러, 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 32달러 하락한 1,630달러/FEU를 기록함. 선사들의 유례없는 공급 축소로 운임은 전년을 상회하고 있으나 전망은 밝지 않음. 항로별로 차이는 있으나 최소 10% 이상의 공급 축소가 이루어진 것으로 추정됨. 2M은 올해 2분기 동안 아시아-유럽항로 서비스(AE-2/Swan), 아시아-지중해 서비스(AE-20/Dragon)를 중단하기로 결정하였으며, 디얼라이언스도 5월 초까지 아시아-유럽 서비스 7회, 아시아-지중해 8회의 임시결항을 발표함

Sea-Intelligence는 코로나19로 인한 서비스 취소로 선사들의 손해는 230억 달러에 이를 것으로 추정함. 동기관에 따르면 최근 4주 동안 아시아-유럽항로에서만 29~34%의 공급 축소가 이루어진 것으로 잠정 추산됨. 이러한 공급 축소는 6월 말까지 이어질 것으로 예상됨.(일부 얼라이언스는 7월 말까지 임시결항을 발표함) 향후 컨테이너 운임은 항로별로 차이는 발생할 수 있지만 큰 폭의 반등을 기대하기는 어려움

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)

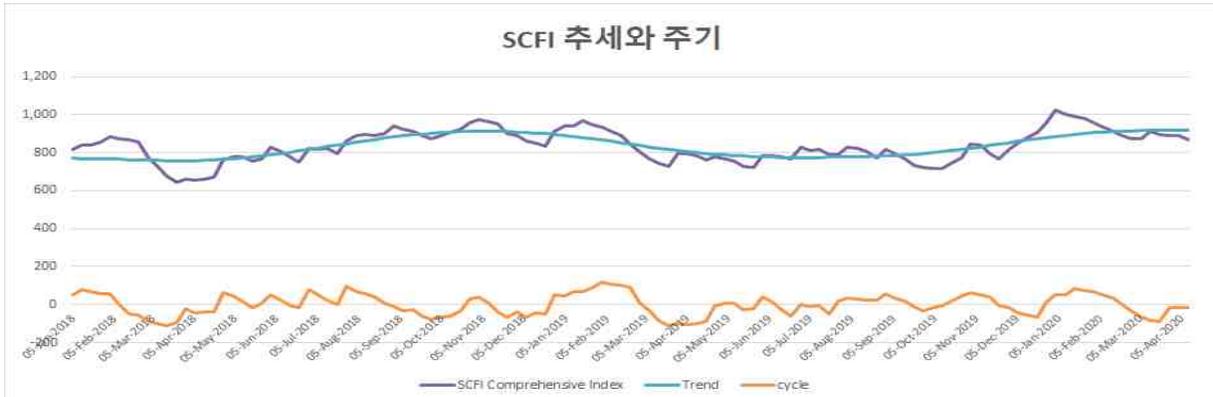


자료:상해항운교역소

컨테이너선 시장	금주 (04.10)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
종합(SCFI)	867.82	(-22.6)	867.82	1,022.72	923.10	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	734	(-16.0)	734.00	1,124.00	873.15	580.0	1,027.0	759.66
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,630	(-32.0)	1,341.00	1,662.00	1,522.85	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	2,720	(-62.0)	2,679.00	2,951.00	2,797.46	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	120	(-)	116.00	120.00	118.62	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	241	(1.0)	230.00	243.00	239.46	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	209	(-)	176.00	211.00	195.00	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	694	773	737	591.0	807.0	709.0

## 4. 컨테이너 기술적 분석

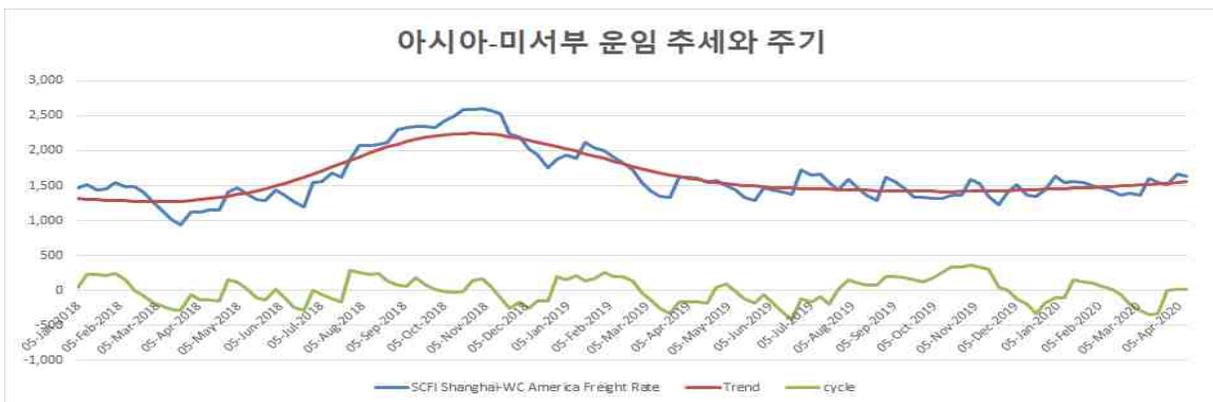
- SCFI 지수는 트렌드가 실제운임보다 높아 상승여력은 있으나 코로나사태로 인한 반등보다는 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 4월동안 약세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 4월에 1,550대에서 수렴할 가능성이 높음



\* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

## 5. 탱커 - 주간 동향

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

### 4월 둘째주 원유선 시장, 선주사 관망세로 둔화

금주 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 월드 스케일(World Scale·WS)은 155.2로 전주(196.5) 대비 41.3p(21.0%) 하락.

VLCC 운임은 거래 제한 속에 주요 항로 대부분 하락했으며, 많은 선주사들은 4월 개최되는 OPEC+ 회의 이전 관망세를 보였음. Tankers International 자료에 따르면 인도의 석유화학 업체가 4월 7일 중동발 인도 서부 해안 착 항로에 투입하기 위해 2005년 준공된 31만 6,400DWT의 Desh Vaibhav를 성약했음. 4월 6일 오만의 정유 회사는 320,900DWT의 Maran Aries(2005년 준공)를 WS 225에 성약했으며 동 VLCC는 4월 13일에 투입 될 예정임.

볼틱거래소에 따르면 4월 7일 중동-중국 항로의 VLCC 수익은 일일 12만 5,638달러로 전일 16만 6,639달러 보다 약 4만 달러 이상 하락했음. 지난주(4월 6일~12일)에는 유조선 선주사 대부분이 주요 산유국들이 참가하는 OPEC+ 회의의 결과를 기다리고 있었기 때문에 용선활동이 더디게 진행되었음.

OPEC 플러스는 신종 코로나 바이러스 감염 확대에 따른 원유 수요 감소에 대응하기 위해 4월 9일 긴급회의를 개최했음. 원래 긴급회의는 4월 13일 개최될 예정이었는데 사안의 시급성을 감안하여 예정일 보다 4일 빠르게 개최됐음. 4월 9일 개최된 OPEC+ 긴급 회합에서 주요 산유국들에 의한 협조 감산이 결정되었으며 향후 감산으로 인한 유조선 시장으로의 영향이 주시됨. OPEC 플러스는 사우디아라비아 등 주요 산유국으로 구성되는 석유수출국 기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 가맹국과 러시아 등의 비회원국으로 구성되어 있음.

결정된 5~6월 감산 규모는 일일 1,000만 배럴로, 단순 계산 시 월간 150여 척의 VLCC 수송 수요가 소실됨. 클락슨은 VLCC로의 시장 영향에 대해 "VLCC 1척 당 일일 약 200만 배럴을 수송할 수 있으므로 1,000만 배럴은 5척 분량이다. 단순 계산 시 1개월(약 30일) 간 150척분이 소실되게 된다"고 분석했음. 다만 러시아산 원유는 송유관을 통해 유럽으로 수송되는 물동량이 일부 있음. 그리하여 클락슨은 "애초 모든 원유가 VLCC로 수송되어 온 것이 아니라는 점을 유념할 필요가 있다"고 덧붙였다.

OPEC 홈페이지에 따르면 이번 회의에서 2020년 5~6월 일일 1,000만 배럴을 협조 감산하기로 합의되었음. 감산 규모는 단계적으로 축소 될 예정으로 2020년 7~12월은 일일 800만 배럴, 2021년 1월~2022년 4월에는 일일 600만 배럴의 감산을 실시할 예정임.

볼틱거래소 관계자는 "3월 고가로 추이한 VLCC 시장은 신종 코로나 바이러스의 영향으로 둔화된 원유 수요에도 불구하고 상승한 것이어서 수급과의 괴리가 있었다. 이번 감산을 계기로 운임이 하락할 가능성이 있다"고 언급함.

### 4월 둘째주 제품선 시장, 수요 감소로 둔화

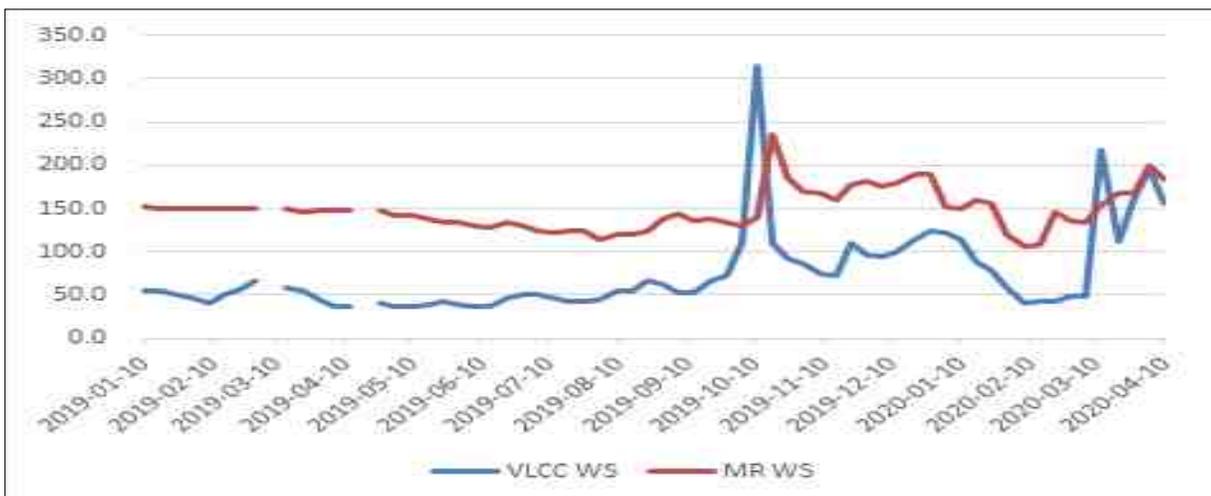
금주 MR WS은 183.6으로 전주(200.0) 대비 16.4p(8.2%) 하락. 북미, EU 지역의 가정용, 상업용 분야 석유 제품 수요가 감소하고 있으며, 코로나 바이러스가 진정 국면에 접어들지 않으면 당분간 제품선 물동량 감소는 불가피 해 보임.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles Weber

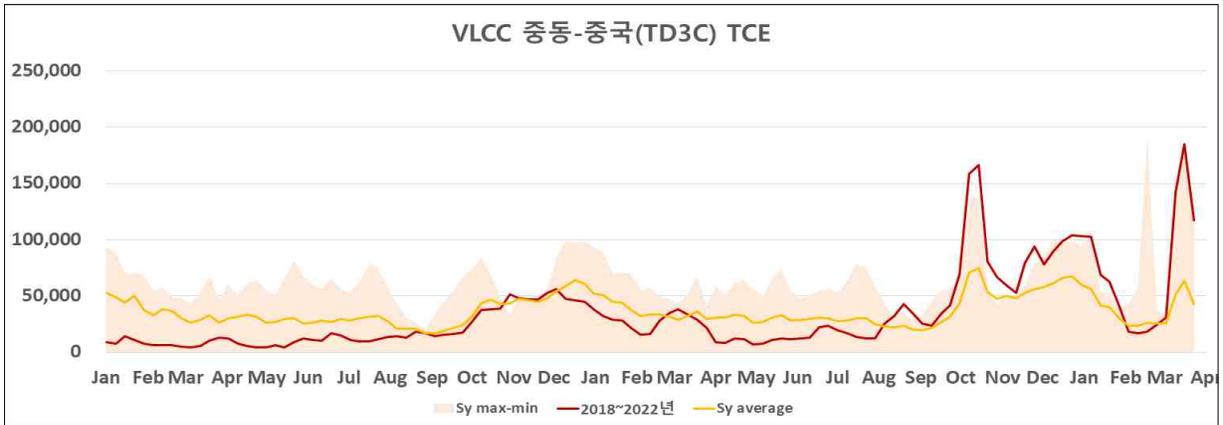
		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (04.10)									
Average Earnings	TD3C	152,527	(-76,288)	14,755	250,354	86,616	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	32,292	(1,123)	8,670	34,336	19,389	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	72,500	(-7,500)	30,000	80,000	47,717	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	15,375	(-1,250)	15,375	16,750	16,033	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	155.2	(-41.3)	41.4	217.5	102.0	36.0	315.0	66.6
	MR	183.6	(-16.4)	106.4	200.0	149.4	114.2	235.0	148.0

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

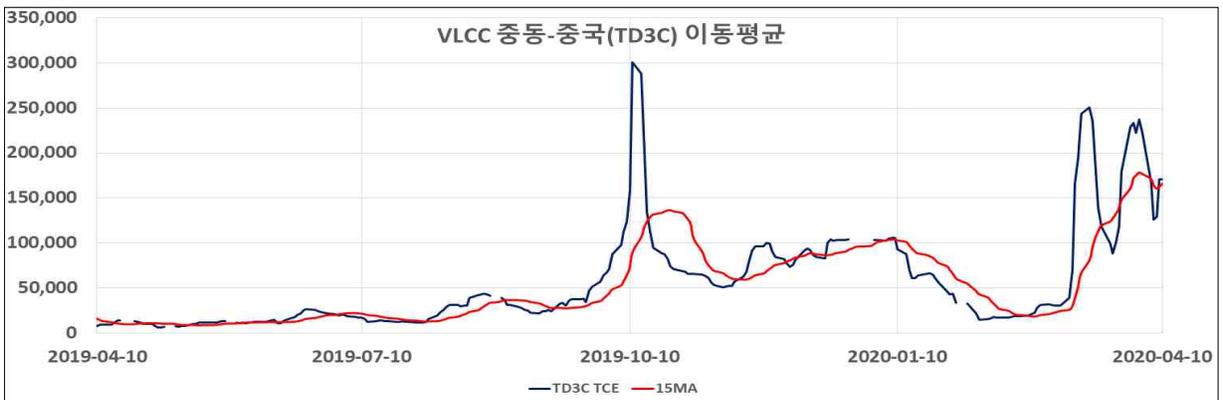
\* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

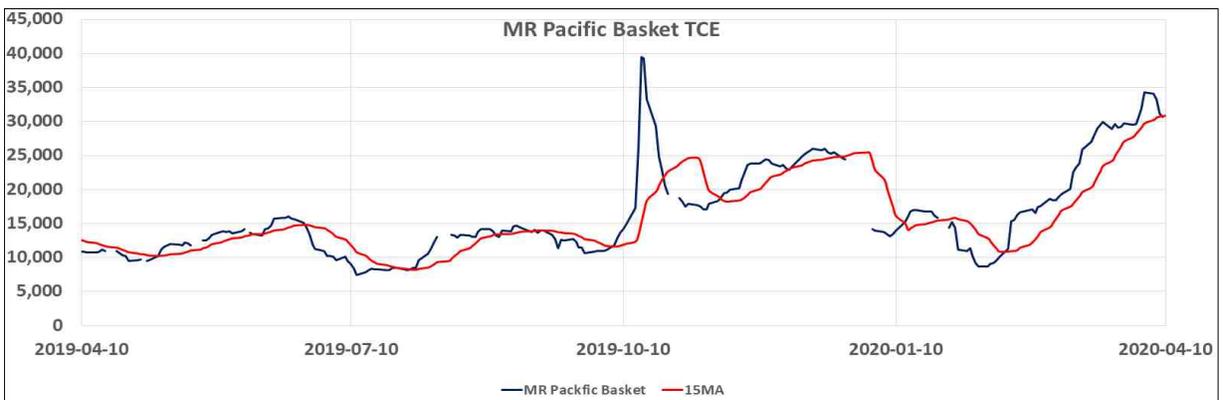
- 원유선 운임 추세선(붉은색)은 가파르게 하락하면서 역사적 max 값을 하회해 하방압력이 존재함을 보여주고 있음



- 원유선 수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)을 하향 돌파한 이후 지난주 상승하는 모습이었으나, 금주 이동평균선을 다시 하향 돌파해 향후 하방압력이 존재함을 보여주고 있음



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 이번 주 15일 이동평균선(붉은색)과 하향 교차해 향후 하방압력이 존재함을 보여주고 있음



## 6. 중고선 시장

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

- 4월 10일 BDI는 635로 4월 3일(635) 대비 변동 없음. 중고선 지수는 21.15로 11주 연속 변동 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 4월 SCFI 평균은 890.37로 3월 평균(892.72) 대비 2.4p(0.3%) 감소. 4월 중고선 지수는 37.73으로 3월 (37.71) 대비 0.2p(0.5%) 하락. 2월 컨테이너 중고선 지수는 38.21임



### 원유선 VLCC 1척 & 수에즈막스급 1척 & 핸디막스급 1척 중고선 거래

- NS United KK는 2005년 MHI Nagasaki가 건조한 VLCC급 원유선 1척(선명 Yugawasan, 302,481DWT)을 4월 1일 3,300만 달러에 매각함. 매수자는 그리스 선주임
- Advantage Tankers는 2010년 Jiangsu Rongsheng이 건조한 수에즈막스급 원유선 1척(선명 Advantage Sky, 156,644DWT)을 4월 8일에 매각함. 매매 가격과 매수자는 비공개
- Maersk Tankers는 2004년 GSI Liwan이 건조한 핸디막스급 원유선 1척(선명 Ribe Maersk, 34,806DWT)을 4월 8일 800만 달러에 매각함. 매수자는 인도네시아 선주임

### 건화물선 파나막스 1척 & 핸디사이즈 1척 중고선 거래

- Nagashiki Shipping은 2009년 Kawasaki HI Kobe가 건조한 파나막스급 건화물선 1척(선명 African Kingfisher, 55,476DWT)을 4월 2일 1,000만 달러에 매각함. 매수자는 인도네시아 선주임
- Freese Shipping은 2010년 Yangzhou Guoyu SB가 건조한 핸디사이즈급 건화물선 1척(선명 Pacific ron, 29,975DWT)을 4월 1일 610만 달러에 매각함. 매수자는 독일 선주임

### 컨테이너선 피더 1척 중고선 거래

- Shoeni Kisen Kaisha는 2010년 Imabari SB에서 건조한 피더컨테이너선 1척(선명 Stellar Wakamatsu, 1,708TEU)을 4월 8일 680만 달러에 매각함. 매수자는 독일 선주임

### 2020년 3월(3월 1일~31일) 누계 중고선 거래 실적 (Clarksons 확정치)

- 2020년 3월 컨테이너선·건화물선·유조선의 중고선 거래는 51척·5,253,694DWT·1,302.9백만 달러가 이루어짐
- 컨테이너선은 2020년 3월 5척·330,626DWT·198.3백만 달러의 실적임
- 컨테이너선은 2020년 3월 3-6K 1척·41,802DWT·5.0백만 달러, 8-12K 2척·265,377DWT·186.8백만 달러, 3K 미만 피더컨테이너선 2척·23,447DWT·6.5백만 달러로 구성됨
- 건화물선은 2020년 3월 19척·1,252,219DWT·172.4백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 3월 케이프사이즈 2척·354,094DWT·32.6백만 달러, 파나막스 5척·373,727DWT·35.7백만 달러, 핸디막스 6척·333,730DWT·62.0백만 달러, 핸디사이즈 6척·176,253DWT·39.1백만 달러로 구성됨
- 유조선은 2020년 3월 27척·3,670,849DWT·932.2백만 달러의 실적임
- 유조선은 2020년 3월 VLCC 4척·1,221,183DWT·211.5백만 달러, 수에즈막스 11척·1,659,889DWT·558.3백만 달러, 아프리카막스 4척·222,068DWT·30.3백만 달러, 파나막스 1척·73,083DWT·7.1백만 달러, 핸디사이즈 7척·276,999DWT·93.0백만 달러로 구성됨

## 7. 주요 해운지표 (2020.04.10)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million)</b>		(04.10)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.3	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	77.0	(-)	77	75.0	77.0	76.6	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

<b>신조선 시장 (\$ Million)</b>		(04.10)								
건화물선	Panamax	26.3	(-0.3)	26.4	26.3	27.0	26.9	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	91.5	(-)	92.0	91.5	92.0	91.9	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	31	(-)	31	31.0	31.5	31.2	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

<b>연료유 (\$/Tonne)</b>		(04.10)								
380 CST	Rotterdam	177.8	(14.5)	170.5	163.3	303.8	254.6	245.8	443.5	348.9
	Singapore	203.3	(11.5)	197.5	181.0	388.0	289.9	306.5	511.5	402.5
	Korea	231.75	(12.8)	225.4	219.0	426.5	347.0	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	211.8	(8.5)	217.5	213.3	436.8	326.5	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	234.3	(11.5)	228.5	217.8	585.3	405.8	493.8	548.3	518.9
	Singapore	264.5	(2.0)	263.5	262.5	726.3	477.7	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	280.3	(12.0)	274.3	268.3	722.3	487.4	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

<b>주요 원자재가 (\$)</b>		(04.10)								
철광석	국제價	86.6	(3.9)	83.3	79.9	96.3	88.3	72.3	127.2	93.3
	중국産	108.9	(-1.9)	97.0	-	122.0	115.8	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	66.9	(-0.9)	59.0	-	74.3	69.7	72.0	83.1	77.0
	중국産	87.6	(-)	76.7	-	94.9	90.0	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	164.1	(-5.8)	149.3	-	204.2	186.9	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	125.3	(1.0)	109.9	-	130.2	124.7	120.9	187.3	153.2
	중국産	207.2	(-6.8)	184.7	-	219.2	211.9	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	-	(-)	857.7	821.8	946.0	887.8	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	-	(-)	550.1	498.0	581.5	549.4	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

<b>세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)</b>										
		12월	1월	2월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계		
ASEAN	수출	7,643	9,490	7,863	17,353	95,248	100,114	87,449		
	수입	4,599	5,164	4,374	9,538	53,822	59,628	51,584		
NAFTA	수출	7,651	6,919	7,098	14,017	84,260	89,921	82,296		
	수입	6,899	6,502	6,329	12,831	60,199	69,712	66,889		
EU	수출	4,362	4,219	3,821	8,040	53,140	57,676	48,445		
	수입	5,049	4,320	4,249	8,569	56,657	62,296	50,738		
BRICs	수출	14,318	11,752	11,188	22,940	169,587	189,936	149,584		
	수입	11,215	11,532	7,563	19,095	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