

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 1월 4주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	11
IV. 컨테이너	18
V. 탱커	20
VI. 중고선 시장	22
VII. 주요 해운지표	23

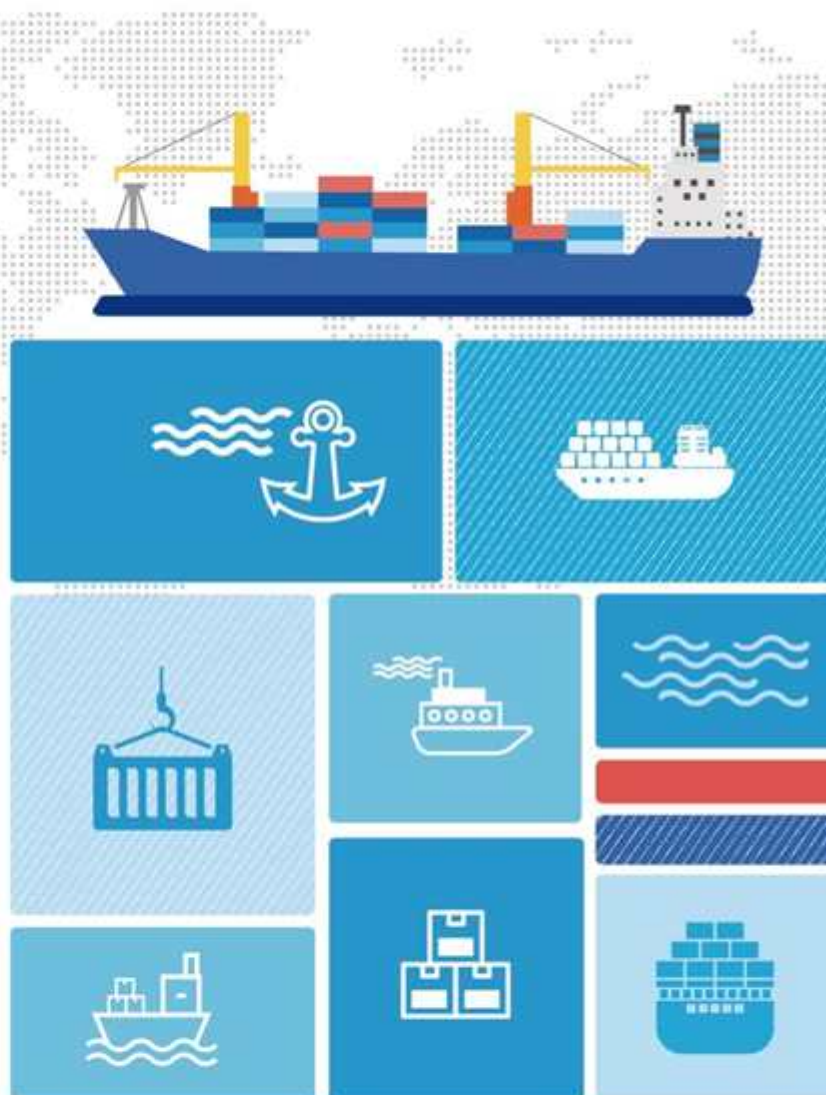
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

안영균 전문연구원
ahnnyg@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

포트폴리오 이론과 대선전문기관

I 포트폴리오 이론

“계란을 한 바구니에 담지 말라”는 격언은 계란(자산, asset)이라는 깨지기 쉬운 것을 한 바구니에 담으면, 그 바구니가 떨어져 모든 계란이 깨어지는 위험이 있기 때문에 ‘여러 바구니에 나누어 담아’(포트폴리오를 구성해) 위험을 분산하라는 의미임. 전래동화인 잭의 장수인 첫째 아들과 우산 장수인 둘째 아들을 둔 어머니의 이야기는 이러한 포트폴리오 활용의 중요성을 극적으로 보여줌. 즉 맑은 날이면 잭이 잘 팔려 수익이 생기고, 비가 오면 우산이 잘 팔려 좋으니 어머니 집안은 날씨에 관계없이 항상 수익이 보장된다는 것임

I 해운금융기관의 과제

전통적인 해운금융기관의 선박투자 방식은 특정 선박과 선사(선사)의 신용위험(credit risk)의 관리에 초점을 맞추었음. 구체적으로 전용선 계약 또는 장기운송계약이 체결된 벌크선의 경우, 안정적 운송계약으로부터 나오는 수익 흐름에 기초하여 선박금융이 이루어졌음. 컨테이너선의 경우에는, 원리금 또는 투자배당금의 기초가 되는 운임수입흐름이 전용선 계약에 비해 예측 가능성이 떨어지기 때문에, 선대를 운영하는 선사의 재무 상태와 신용위험이 반영된 기업 금융 형태의 선박금융이 이루어졌음

그러나 해운시장이 구조적이고 만성적인 공급과잉 상황 속에서는 이러한 전통적 선박금융 방법으로는 불황기 신용경색 문제를 해소하기는 어려웠음. 특히 한국해양진흥공사와 그 전신인 한국해양보증보험의 설립에 있어서 해운시장의 높은 변동성은 해운금융기관에게 큰 현실적 과제를 안겨주었음. 즉 전통적 금융기관들이 대수의 법칙(Law of Large Number)에 따라 수익과 위험을 관리하지만, 개별적 선박금융의 위험관리기법을 사용하는 해운금융기관에서는 이러한 통계적 특성을 활용할 수 없었음. 해운시장에서 활용할 수 있는 통계적 규칙성의 부재가 현재의 해운금융부문의 위축을 가져온 근본적 원인으로 이해됨

I 중국의 동향

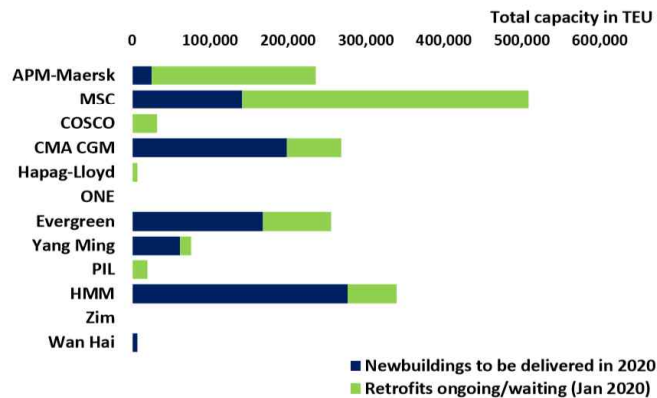
익히 알려진 바와 같이, 2008년 글로벌 금융위기 이후 중국은 리스 기법을 활용해 해운금융부문의 활성화를 주도해 왔음. ICBC (Industrial and Commercial Bank of China) Leasing의 경우, 2017년 기준 300 척이 넘는 선박을 관리하고, 그 해에만 120억 달러가 넘는 자금을 제공했음(세계 선박금융의 25% 비중). 이외에도 Bank of Communications Financial Leasing, China Merchant Bank Financial Leasing이 세계 선박금융 시장에서 주도적 역할을 하고 있음

I 우리나라, 대선전문기관 설립 추진 필요

올해 우리나라는 현대상선이 4월에 THE 얼라이언스 정식 멤버로 활동을 시작하고, 그에 맞추어 초대형 컨테이너 선박을 운항하게 됨. 이러한 해운재건 노력의 성과에도 불구하고, 선박금융 활성화는 여전히 풀어야 하는 과제로 남아 있음. 앞서 언급한 바와 같이, 개별 선박 및 선사에 대한 신용위험 관리라는 시각에서 선박금융에 접근하면 중국 등의 경쟁국에 비해 경쟁우위를 확보하기가 어려움. 이는 2019년에 발표된 Yu 외 2인 논문(Optimal Portfolio Choice for Ship Leasing Investments, *Maritime Policy and Management*)에서 보여진 것처럼, 선박금융 단계에서 포트폴리오를 구성하면 보다 개선된 수익-위험 관리가 가능해지기 때문임. 우리나라가 운항선사들의 선박자본비용을 줄여 원가경쟁력을 확보하려면 중국과 같이 관리 선대(fleet)의 다변화된 포트폴리오를 구성하여야 함. 이를 위해서는 대선(tonnage providing) 또는 리스 사업 단위의 대형화가 필요하고, 소유-운항의 분리를 통한 효율성 강화가 긴요한 과제임. 이를 위해 한국형 대선전문기관 설립을 추진할 필요가 있음

2. 주간 뉴스

Top 12 Carriers : Breakdown of additional capacity in 2020



2020년 컨테이너 선대 공급 전망

- 알파라이너 자료에 따르면 2020년 컨테이너 선대는 전년대비 3.5% 증가하여 2,405만 TEU를 기록할 것으로 전망됨
- 올해 약 110만 TEU의 선대가 인도될 것으로 예상되며 해체는 2019년 20만TEU에 비해 50% 가까이 증가한 30만 TEU에 달할 것으로 전망함.
- 그 외 전체 계선량의 75% 이상이 스크러버 장착 공급에 일부 영향을 미칠 것으로 분석함
- 상위 12개 선사 중 인도량은 현대상선, CMA CGM, 에버그린의 비중이 높으며 스크러버 장착량은 MSC, Maersk가 많을 것으로 예상됨. 반면 ONE과 Zim은 신조선 인도와 스크러버 장착계획이 없는 것으로 조사됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2020, 2호

디 얼라이언스, 현대상선 가입으로 서비스 확장

- 동 얼라이언스는 2020년 4월 현대상선의 정회원 가입으로 인해 2019년 29개 서비스(249척, 76개 항만)에서 33개 서비스(280척, 78개 항만)으로 확대됨
- 펜듈럼(pendulum)서비스에서 가장 큰 변화가 있는데 14,000TEU급 선박 18척이 투입되어 기존 아시아-북미, 아시아-유럽항로 일부 서비스를 대체하게 되며 이외에 동남아 지역에 대한 서비스 빈도를 확대함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130669/The-Alliance-expands-services-with-new-member>(로그인 필요)

중국, 잇따른 IMO 2020 위반 적발

- 2020년 1월 1일부터 실시되는 IMO 2020의 규제 실시 3주만에 중국에서 5건의 위반 사례가 보고됨. 칭다오, 대련, 닝보항에 이어 샤먼과 웨이하이항에서 동 규제 위반이 적발됨
- 하지만 이러한 위반 사례의 공통된 특징은 황함유량이 0.55~0.68%에 불과하여 고유황유 사용에 따른 고의적인 위반이 아닌 일부 고유황유의 잔여물이 포함되거나 불완전 연소로 인해 발생함
- 대부분의 선사들이 IMO 2020 규제를 이행하고 있는 것으로 나타났으나 저유황유 가격이 높아짐에 따라 싱가포르 선사인 PIL은 연료비 지불에 차질이 발생하기 함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130692/Dont-mess-with-Chinese-inspectors-on-the-sulphur-cap>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 파나마 운하 추가요금 2월 도입. Gatun Lake 수위 저하가 원인으로 컨테이너 운임 상승 가능성

- 파나마 운하청(Panama Canal Authority·ACP)은 기록적인 가뭄으로 운하 중앙부에 있는 가툰호(Gatun Lake)의 수위가 떨어지는 현상의 대책으로서 2월 15일부터 추가 요금을 부과하겠다고 1월 13일 발표
- 통항하는 일정 규모의 선박에 일률적으로 1만 달러(약 1,100만 원)를 추가 징수하고 호수의 수위에 따라 통항요금에도 몇%를 추가 부과할 계획임
- 또한 하루의 항행 가능한 선박 수를 감축할 예정으로, 해운업계 관계자들은 가뭄으로 인한 가툰호의 수위 저하가 심각한 상황에 빠져 있는 것은 사실이지만 수위 상승을 위한 구체적 대책은 공개하지 않은 채 추가요금을 징수하는 것은 근본적인 해결책이 될 수 없다고 주장
- 요컨대 이번 ACP가 도입하는 추가 요금 'Fresh Water Surcharge'는 파나마 운하를 통항하는 길이 125피트(약 38미터) 이상 선박에 대해 일률 1만 달러를 부과하는 것과 더불어 가툰호의 수위에 의거해 기존의 통항요금의 1~10%를 가산한 금액을 징수하는 것임
- 또한 ACP는 2월 15일 부터 하루 예약 수를 현 31척에서 4척 감소한 27척으로 삭감한다고 발표(48시간 이전까지 예약 필요)
- 파나마 운하는 길이 93km의 갑문이 있는데 그 중앙부에 인공 호수인 가툰호가 위치해 있고, 해발 26미터의 가툰호를 중심으로 태평양 측과 대서양 측이 각각 4개 갑문으로 나누어지고 있음
- 선박이 통행 할 때마다 가툰호의 호수(湖水)가 대량으로 사용되어 갑문 밖으로 흘러나가는데 지금까지는 주위 해역에서 새로운 물이 공급되어 수위는 일정하게 유지되어 왔음
- 최근 도시의 생활 음수(飲水) 증가에 가세해 가뭄 영향으로 물부족이 심화되고 있는데, 2019년은 예년보다 강수량이 20% 이상 적어 과거 70년 중 5번째로 비가 적은 해였음
- ACP는 예년 여러 가지 이유로 몇 번 통항 선박의 하루 예약수를 제한하는 대응을 수행한 바 있음
- 당시 예약 수 제한의 영향으로 컨테이너선이 제때 통행하지 못해 결과적으로 파나마운하를 경유하는 북미동안(아시아발 북미착) 항로의 선박량이 삭감되면서 컨테이너 운임이 상승하는 영향이 나타났었음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115315> (로그인 필요)

I 연료유 할증금(Fuel Surcharge) 부과로 컨테이너 스팟 시장의 불확실성 증대(muddy container spot market)

- 저유황유 사용이 시작된 지 2주가 경과한 상황에서 저유황유 할증료 금액에 변화가 발생한 가운데 컨테이너 스팟 요금을 얼마로 설정해야 하는지 결정하기 위한 해운 관계자들의 고심이 심화되고 있음
- 컨테이너 선사 경영진들은 SOx 규제로 인해 영업비용이 얼마만큼 더 높아지고, 이에 대응하기 위해 화주에 얼마만큼의 할증료를 부과해야 할지 어려움을 겪고 있음
- 드류리 공급 체인 어드바이저스(Drewry Supply Chain Advisors)의 필립 다마스(Philip Damas) 대표는 1월 10일 저널 오브 커머스(Journal of Commerce·JOC)와의 인터뷰에서 연초 선사 간 연료유 할증금의 금액 차이는 높은 수준이라고 언급

2. 주간 뉴스

- 드류리는 2019년 4분기부터 2020년 1분기까지 세계 주요 5개 선사들의 유류 할증료(Bunker Adjustment Factor·BAF)를 조사했으며, 일부 선사들의 BAF는 2020년 1분기 40% 증가한 반면 일부 선사들은 15% 증가하는 등 선사 간 차이가 큰 것으로 나타났음
- 선사들은 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO)의 SOx 규제 강화로 인한 비용 증가분을 두 가지의 다른 방법으로 회수하려고 하는데, 첫째는 BAF를 큰 폭 인상하는 한편 기본 화물 운임(base cargo rates)을 소폭 인상 또는 그대로 유지하는 방법이고, 둘째는 유류할증료의 소폭 인상과 기본 화물 운임을 큰 폭 인상하는 방법임
- 이처럼 연초 BAF 금액은 선사마다 크게 다르며, 한 선사는 더 높은 BAF를 적용하기 위해 기본 화물 운임을 낮추고 있는 반면 다른 선사는 정반대의 조치를 취하고 있음
- 요컨대 세계 선사들은 SOx 규제 강화로 인한 비용 증가분을 ① BAF 대폭 인상-기본 화물 운임 소폭 인상, ② BAF 소폭 인상-기본 화물 운임 대폭 인상의 2가지 전략을 통해 대응하고 있으며, 두 전략이 혼재돼 사용되다 보니 운임 등락폭이 높아 연초 컨테이너 스팟 시장의 불확실성이 증가하고 있음
- 드류리 분석에 따르면 낮은 BAF-높은 기본 화물 운임의 조합이 컨테이너 슬롯 당 지불 총 운임 측면에서 화주에 조금 더 이득이 되는 것으로 나타났음
- 시 인텔리전스 해양 컨설팅(Sea-Intelligence Maritime Consulting)에 따르면 IMO의 SOx 규제 강화로 전 세계 해운업체들에 연간 약 149억 달러의 연료비용이 추가 발생

joc.com/maritime-news/container-lines/fuel-surcharge-variations-muddy-container-spot (로그인 필요)

I 마·중 무역마찰로 2019년 북미동향(아시아발 북미착) 물동량 10년 만에 전년 대비 마이너스 성장

- 미국의 민간 해운 컨설팅 서비스 회사인 Descartes Datamyne이 1월 14일 발표한 데이터에 따르면 아시아 10개국(중국 포함)발 미국착(북미 서항·LA, Long Beach항 등)의 2019년 컨테이너 수송량은 전년 대비 3% 줄어든 1,641만 TEU를 기록
- 전년 대비 마이너스 물동량을 기록한 것은 리먼 쇼크의 영향이 있던 2009년 이후 10년 만의 일임
- 미중 무역 마찰을 배경으로 최대 출하지인 중국발이 9% 줄어든 961만 TEU를 기록하면서 전년 대비 대폭 감소
- 한편 중국발 품목 중 가구, 전자전기 등의 품목은 베트남 등 아시아 타지역으로의 조달 shift가 진행되었지만, 북미동향 전체 측면에서 보면 중국의 감소분을 보충하지 못했음
- 2019년 연간 실적을 국가별로 보면 베트남이 37% 늘어난 109만 TEU로 약진했으며, 첫 100만 TEU 돌파로 대만을 앞서는 3위를 차지
- 이 밖에 5위 싱가포르가 전년 대비 17% 늘어난 73만 TEU, 9위 태국은 21% 늘어난 41만 TEU, 10위 말레이시아는 10% 늘어난 19만 TEU로 이처럼 북미 간 무역에서 동남아 국가들의 무역량 증대가 두드러졌음
- 6위 홍콩은 전년 대비 17% 감소한 62만 TEU를 기록했는데, 이처럼 큰 폭 감소한 이유는 미국의 관세 인상과 중국-홍콩 간 갈등이 홍콩의 수출 물량 감소에 영향을 준 것으로 분석됨

2. 주간 뉴스

- 한국발은 전년 대비 2% 감소한 178만 TEU로 10개국 중 2위, 대만발은 전년 대비 10% 늘어난 98만 TEU로 4위, 일본발은 전년 대비 5% 줄어든 48만 TEU로 7위를 각각 기록
- 품목별로는 아시아발 북미착 최대 수출 품목이었던 가구류(수출입 품목 통계번호=HS코드 94)의 중국·홍콩발이 전년 대비 16% 감소한 반면 베트남 등 동남아시아 7개국발이 전년 대비 28% 증가, 기계류(HS84)는 중국·홍콩발이 전년 대비 11% 감소한 반면 동남아시아 7개국발 전년 대비 14% 증가
- 전자·전기(HS84)는 중국·홍콩발이 전년 대비 7% 감소한 반면 동남아시아 7개국발 45% 증가로 주요 품목들 대부분 중국에서 동남아시아로의 조달처 shift가 뚜렷함
- 2019년 12월 단일 아시아발 북미착 물동량의 경우 전년 동월 대비 16% 줄어든 130만 TEU를 기록
- 중국발은 전년 동월 대비 22% 감소한 76만 TEU, 2위 한국이 전년 동월 대비 31% 감소한 13만 TEU, 3위 베트남이 전년 동월 대비 46% 늘어난 10만 TEU를 기록하면서 13개월 연속 전년 동월 대비 플러스의 기록을 보이며 호조를 나타냄
- 미국 트럼프 정부하에서 베트남 등 동남아시아로의 수출지 조달 shift가 빠르게 확산되고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115279> (로그인 필요)

SOx 규제로 인한 운임상승과 retrofit으로 인한 개선선박 증가

- 1월부터 SOx 규제가 강화됐는데 정기선 업계의 상황을 검토하기 위해 EU·일본 선사 관계자들과 인터뷰를 실시했음(일본해사신문)
- 질문1: 컨테이너선들은 2019년 12월부터 통상의 HSFO(High Sulphur Fuel Oil) 보다 비싼 규제 적합유인 VLSFO(Very Low-Sulphur Fuel Oil)를 급유하면서 저유황할증료(Low Sulphur Surcharge·LSS)를 잇따라 도입하고 있음. 이들은 모두 3개월 미만의 단기 계약 운임에 부가되는 것임. 1월 중순 현재 컨테이너 운임 동향은 어떠한가
- 답변1: LSS 도입의 영향으로 컨테이너 운임은 2019년 12월부터 확실히 상승 추세임. 예를 들면 북미항로 기준 12월 초순의 컨테이너 운임은 서안(LA·Long Beach 등)용이 40피트당 1,500달러, 동안(New York·New Jersey 등)용은 2,600달러로 전월 중순에 비해 200-300달러 가량 올랐음
- 답변2: 운임 상승 경향이 연초에 이어지고 있음. 2020년 1월 중순 기준 특히 북미용보다 유럽용 운임의 인상폭이 높음. 북유럽·지중해용 컨테이너 운임은 1월 초순에 20피트당 1,000달러를 넘어서고 있음. 20피트 컨테이너가 북유럽·지중해용 모두 1,000달러를 넘어서는 것은 2017년 1월 이후 처음 있는 것임
- 질문2: 2020년 연초 컨테이너 운임 상승이 SOx 규제만의 영향인가
- 답변1: SOx 규제에 더해 올해 중국 설날 연휴가 1월 24일부터 30일(이 중 설날은 1월 25일)까지로 7일 정도 예년보다 빨리 시작하며, 그것에 대비한 선제 운송 수요가 12월부터 움직이기 시작한 것도 연초 컨테이너 운임 상승에 분명 영향을 주었음
- 답변2: LSS나 중국 등 아시아 설 연휴 같은 요인도 있겠지만 그렇다 치더라도 수급이 타이트화 된 점을 간과해서는 안됨. 선사측에서 선박량을 상당히 줄이고 있는 효과가 나오고 있는 것임. 특히 12월부터 북유럽·지중해용 운임이 급상승한 것은 유럽계 선사들을 중심으로 다수의 선박이 개선에 돌입한 데 기인

2. 주간 뉴스

- 질문3: VLSFO의 가격이 연말연시에 걸쳐 급상승하고 있는데
- 답변1: Rim Intelligence에 따르면 1월 3일 기준 VLSFO의 가격은 중동 푸자이라(Fujairah) 항 기준 지난해 말보다 40달러 오른 톤당 763달러를 기록. 규제 강화에 따른 수요의 집중에 가세해 미국과 이란의 대립 격화에 의한 유가 상승이 상승 요인이 되고 있음
- 답변2: 1월 중순 현재 컨테이너선 계선(대기선)이 고공행진을 하고 있음. 대부분은 스크러버(배기가스 정화장치)의 retrofit(기존 선박에의 탑재공사)을 위해 dock에 들어가면서 계선이 발생한 것임. 프랑스 Alphaliner에 따르면 2019년 12월 31일 기준 세계 컨테이너선의 계선은 238척·137만 TEU로, 이 중 95척·92만 4,840TEU가 retrofit에 의한 것임. VLSFO의 급등이 당분간 계속되는 것이라면, 컨테이너선 계선도 이대로 고공행진을 해서 수급에 영향을 줄 가능성이 있음

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

I 대우조선해양 2019년 LNG 운반선 등 총 39척 수주로 수주액 기준 2018년 대비 1% 증가

- 대우조선해양의 2019년 1-12월 수주액은 69억 달러(약 8조 74억 원)로 전년 대비 1% 증가
- 조금 상승한 실적이지만 연간 목표 84억 달러(약 9조 7,482억 원)의 82% 수준에 그쳤음
- 대우조선해양의 2019년 수주 선박 중 일반 상선은 LNG 운반선, 컨테이너선, 유조선 등의 계약이 두드러졌고 약 5년 만에 해양플랜트도 수주한 바 있으며, 2019년 계약 척수는 전년 대비 10척 감소한 39척을 기록함
- 선종별 내역은 컨테이너선 11척, 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 10척, LNG 운반선 10척, LPG 운반선 2척 외에 함정 등 기타 5척, 해양 플랜트 1기임
- 해양플랜트는 반잠수식 석유 생산 설비(Floating Production Units·FPU)로 미국의 석유 메이저 생산업체인 Chevron이 발주했고 납기는 공개되지 않았으며, 준공 후에는 멕시코만에 설치 예정
- 대우조선해양은 2019년 12월 단월에만 컨테이너선 6척, VLCC 2척, LPG 운반선 2척, LNG 운반선 1척, 함정 기타 1척의 수주를 공시
- LPG 운반선 2척은 9만 1,000㎥의 대형가스운반선(Very Large Gas Carrier·VLGC)으로, 동 선박은 기존 중유뿐만 아니라 LPG도 연료(추진동력)로 사용 할 수 있는 2원 연료기관을 탑재할 예정이며 대우조선해양의 LPG 운반선 수주는 2015년 이후 4년 만의 일임
- 대우조선해양의 2019년 12월 31일 기준 수주 잔량은 209억 달러(약 24조 2,544억 원)로 1년 전과 비교해 9% 감소
- 수주 잔량 척수는 17척 감소한 89척으로, 수주 잔량 선종별 내역은 LNG 운반선(부유식 LNG 저장·재가스화 설비 포함) 31척, 유조선 18척, 컨테이너선 13척, LPG 운반선 2척, 해양플랜트 6척, 함정 등 기타 19척으로 구성되어 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115367> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 이란 정부, 외국적 선주들에 해군 호위가 필요 없음을 공언

- 이란 정부는 1월 10일 성명을 발표하고 외국적 선주들에게 “이란 주변 해역은 세계에서 가장 안전한 곳이며, 자국 해역을 통항하는 선박은 해군 호위가 필요 없다”고 밝혔음
- 도로 및 도시개발 담당 차관인 모하마드 라스타드(Mohammad Rastad)에 따르면 이란 항만에 입출항 하는 해외 선박들은 현재 이동에 전혀 문제가 없다고 확신할 수 있음
- "현재 이란의 모든 항구는 다양한 종류의 선박들이 계속적으로 취항하고 있으며, 화물을 적재하거나 하역하고 있다. 이란 해역의 움직임은 정상적이다." (라스타드 차관)
- 그는 이어 "특히 지금까지 이란의 주요 무역항에서 사고나 비상사태가 발생하지 않았으며 모든 활동은 정상적으로 진행되고 있다"고 덧붙였다
- 요컨대 이란 정부는 호르무즈 해협 등을 통항하는 선박들을 호위할 필요가 없으며, 이란 해역이 세계에서 가장 안전한 해역이라고 주장
- 이러한 이란 정부의 발언은 미국의 이란 과شم 솔레이마니(Qasem Soleimani·55) 사령관 살해사건으로 긴장이 고조된 이후 이란 해역에 영국 선적(船籍) 선박을 호위하기 위한 영국 해군 함정의 재출입 이후 이루어진 것임
- "우리 해역에서 이란 함대를 가용하고 있기 때문에 외국 함대가 선박을 호위할 필요가 없다. 이란은 페르시아만 해역과 오만 해역에서 계속적으로 보안을 제공해 왔으며, 이는 역사적 사실이다" (라스타드 차관)
- 이란 국적의 VLCC가 1월 선박자동식별시스템(Automatic Identification System·AIS)에 6개월 만에 다시 나타난 것은 이란이 호르무즈 해협에 대한 운송을 방해할 의도가 없음을 보여주는 것이라고 해운 컨설팅 업체가 1월 15일에 보도하기도 했음
- 이란 국영탱커사가 운영하는 31만 8,000dwt급 Stream(2013년 건조)이 1월 15일 아랍에미리트 항만에서 AIS 신호를 보냈으며, TankerTrackers는 동 유조선이 7월 19일 이후 보내는 첫 AIS 신호라고 언급
- 보안 컨설턴트 드라이아드 글로벌(Dryad Global)은 "이란은 외국 선박의 해상 호송이 불필요하다"고 언급하면서 "영국 해군 함정의 호위는 자국 내 안보의식 고취를 위한 하나의 정치적 수단으로 비춰진다"고 분석

tradewindsnews.com/tankers/iran-says-no-need-for-naval-escorts-of-foreign-vessels/2-1-735569 (로그인 필요)

I 미중 1단계 무역협정 체결로 가장 큰 이득을 얻을 선종은 유조선과 LNG 운반선

- 미중 1단계 무역협정 체결은 미국의 석유, 액화천연가스, 액화석유가스, 농업 생산자들에게 중국에 대한 수출을 실질적으로 늘릴 수 있는 기회를 제공함
- 세계 교역의 불확실성을 높이는 관세전쟁 확대를 막기 위한 거의 100페이지에 가까운 합의 하에 중국은 2021년까지 200억 달러의 미국산 상품·서비스를 추가 구입하기로 약속
- 미중 간의 동 계약에는 2020-21년 미국으로부터의 에너지 구매를 52.4억 달러, 농산품 구매를 32억 달러로 늘리겠다는 중국의 중요한 약속이 포함되어 있음

2. 주간 뉴스

- 물론 동 협정이 원유, 석유제품, LNG, LPG, 석탄 등 에너지를 범주별로 세분화해 구분하지는 않았지만, 전체 체결 금액을 토대로 품목별 수출 증가액을 대략적이거나 유추해 볼 수 있음
- 동 협정에 의거 중국은 2020년에 185억 달러, 2021년에 339억 달러의 미국산 에너지를 구매 예정
- 다만 1단계 무역협정 체결을 회의적으로 보는 시각도 있으며, 우드 매켄지 아시아태평양(Wood Mackenzie Asia-Pacific) 가빈 톰슨(Gavin Thompson) 부위원장은 중국의 미국 원유에 대한 5%의 관세와 미국 LNG에 대한 25%의 관세가 여전히 시행되고 있는 상황에서 중국이 수입을 대규모로 늘리는 것은 현실적으로 어려울 것이라고 지적
- 그럼에도 불구하고 중국의 에너지 화물 수입 확대가 실현될 경우 대부분의 선종에 물동량이 증가하면서 시황에 플러스(+) 요인이 발생할 것으로 예상되며, 특히 일부 선종의 경우 더 높은 이득을 얻을 수 있을 것으로 전망됨
- 스티펠(Stife)의 벤자민 놀런(Benjamin Nolan) 애널리스트는 "미중 1단계 무역협정 체결로 LNG·LPG 수출, 에탄·에틸렌 수출에 가장 긍정적인 영향이 있을 것으로 전망되며, 유조선과 일부 벌크선에도 긍정적인 영향이 있을 것"이라고 설명했음
- 반체로 코스타(Banchero Costa)의 랄프 레즈친스키(Ralph Leszczynski) 팀장은 "이번 중국의 구매 확대 협정이 실현될 경우 중국은 미국으로부터 더 많은 농산품과 에너지를 수입하게 되며, 이는 건화물 운반선과 유조선 등의 시황 개선에 도움이 될 것"이라고 언급했으며, 특히 유조선의 취급량이 대폭 증가할 수 있음을 지적
- 미국과 중국 간 무역협정 체결의 또 다른 주요 영향은 그것이 미국의 원유 수출 흐름을 현저히 변화시킬 수 있다는 것임
- 무역분쟁이 시작되기 직전 해인 2017년 미국은 중국에 22만 3,000bpd(barrel per day)를 수출해 왔는데 이는 미국의 daily 생산량인 510,000bpd의 거의 절반에 가까운 규모였음
- 2019년 연말 기준 중국의 대미 원유 수입은 무역분쟁으로 17만 5,000bpd까지 하락한 것으로 분석되며, 이처럼 미국의 중국행 원유 수출은 관세부과로 인해 큰 폭 감소했었음
- 미국발 중국향 원유 트레이딩 확대는 톤마일 증가를 가져와 유조선 시황 개선에 긍정적인 영향을 줄 수 있음

lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130667/Tankers-and-LNG-carriers-will-gain-most-from (로그인 필요)

I 중국에서 IMO 2020 SOx 규제 위반 선박 2척 적발

- 선주책임상호보험(Protection & Indemnity·P&I)을 제공하는 노르웨이 가드 선주상호보험조합(Assurance Foreign Guard)에 따르면 1월 1일 부터 1월 10일까지의 기간 중 중국에서 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO)의 SOx 규제를 위반한 선박 2척 적발
- 1번째 선박은 칭다오항(산둥성)에서 중국 해사국(Maritime Safety Administration·MSA)에 의해 적발된 것으로, 해사국의 항만국통제(Port State Control·PSC)에서 IMO가 규정하는 황 성분 상한치 0.5%를 넘는 0.6777%의 비적합 연료유 사용이 적발됐음
- 2번째 선박은 샤먼항(복건성)에서 위반 사례가 적발됐는데, 동 선박은 적합 연료유(저유황유)로의 전환 작업 완료 이후에도 선박 주기관 시스템 내 고유황 연료가 6일 정도 남아 있었던 것이 적발

2. 주간 뉴스

- MSA가 이번 위반 2건에 과징금을 부과했는지는 불확실함
- 중국에서는 IMO의 SOx 규제를 위반한 선박에 대해 IMO의 페널티 부과와 별개로 중국 정부의 대기 오염 방지법에 의거 1만 위안(약 180만 원) 이상 최대 10만 위안(약 1,800만 원) 미만의 벌금을 부과할 수 있음

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

I 중국 원유 수입 2019년 5억 톤 돌파. 천연가스 수입도 증가 추세

- 중국세관총서는 1월 14일 중국의 2019년 원유 수입 물량이 전년 대비 9.5% 늘어난 5억 572만 톤을 기록했다고 발표
- 이는 중국 내 정유소의 신규 가동에 따른 원유 수요의 고조를 바탕으로 역대 최고치를 경신한 것으로, 중국의 연간 원유 수입이 5억 톤을 넘은 것은 처음 있는 것임
- 원유 외에는 철광석 수입이 전년 대비 0.5% 늘어난 10억 6,895만 톤을 기록
- 중국의 산업 구조 전환에 따라 전년 대비 마이너스 수입량을 기록하는 것이 예상됐으나 경기 부양에 따른 강재 수요의 고조 등을 통해 2018년도의 실적을 웃돌았음
- 2019년 중국 석탄 수입량은 전년 대비 6.3% 늘어난 2억 9,967만 톤으로 급증했으며, 중국 정부의 환경정책 일환으로 천연가스로의 연료 전환을 추진하고 있음에도 불구하고 석탄 가격 하락으로 경제성이 높아진 것이 수입을 끌어올린 것으로 분석됨
- 2019년 천연가스 수입량도 전년 대비 6.9% 늘어난 9,656만 톤으로 큰 폭 증가
- 다만 2018년 겨울철 천연가스 수입이 급격히 늘어나면서 2018년 한해 천연가스 수입 물량이 2017년 대비 30% 이상의 높은 성장을 기록한 바 있어 이와 비교하면 2019년 증가율은 다소 주춤한 것임
- 2019년 콩 수입물량은 전년 대비 0.5% 늘어난 8,851만 톤으로 전년 실적을 웃돌았음
- 미·중 무역 마찰과 돼지 콜레라에 따른 사료 곡물 수요 감소로 작년을 밑도는 수준을 기록할 것으로 예상됐으나 12월 단월 수입량이 전년 동월 대비 67% 늘어난 954만 톤으로 급증했음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115286> (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

■ BDI, 전주대비 3.4% 하락한 764 기록

이번 주 모든 선형의 주간 평균 운임이 하락하였으나, 하락폭이 줄어들고 있는 상황임. 케이프선 운임은 전주대비 3.7% 하락한 8,948달러/일을 기록함. 이는 연휴를 앞두고 있는 중국의 철광석 수요가 둔화되면서 운임에 부정적 영향을 미쳤기 때문임. 하지만, 대서양 지역의 가용선박수가 줄어들면서 운임의 하락폭은 전주대비 축소됨. 중소형선박의 운임은 가용선박수가 수요를 상회하면서 하락하였음. 하지만, ECSA(East Coast South American) 지역의 곡물 수요 증가로 하락폭이 줄어들고 있음. 최근 시장에는 운임에 긍정적인 영향을 미칠 소식이 주를 이루고 있음. 지난 주 금요일 호주 리오 틴토사가 올해 철광석 생산량 전망치가 3억 3,000만 톤에서 3억 4,300만 톤 사이가 될 것이라고 발표함. 이는 전년대비(약 3억 2,600만 톤) 증가한 수준으로 케이프선 운임에 긍정적으로 작용할 것으로 보임. 또한 미국과 중국간 무역 분쟁이 1차 타결됨에 따라 대두교역량이 증가할 것으로 예상되고 있는데다가, 브라질 등에서도 상반기에 대두 수출량을 늘릴 것으로 전해지고 있음

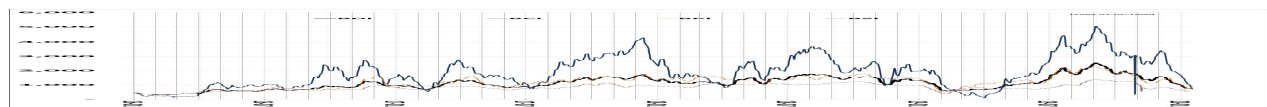
■ FFA 시장, 케이프 2월물 가격 급락

케이프선 2월물 가격이 전주대비 21% 하락한 7,856달러/일을 기록한 것으로 나타남

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주 수프라막스선 운임을 제외하고 모든 선형 운임이 상승할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

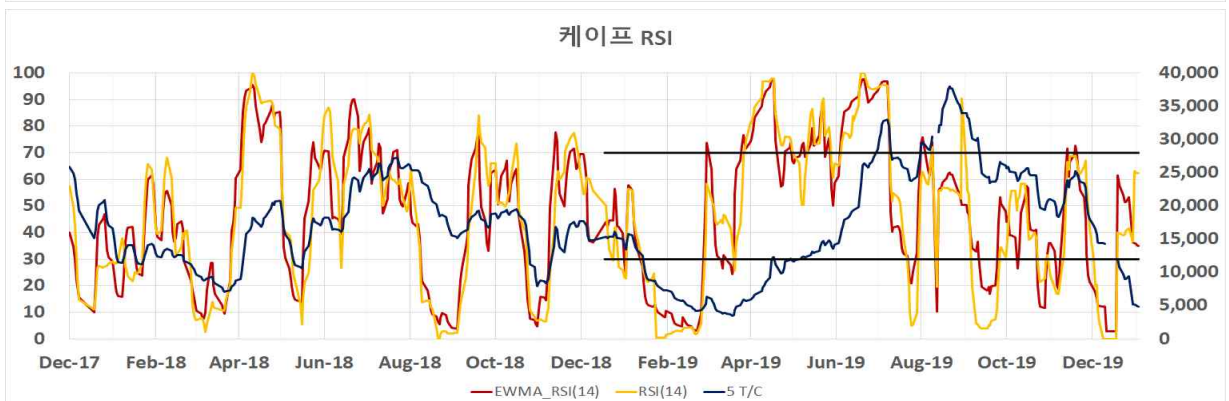
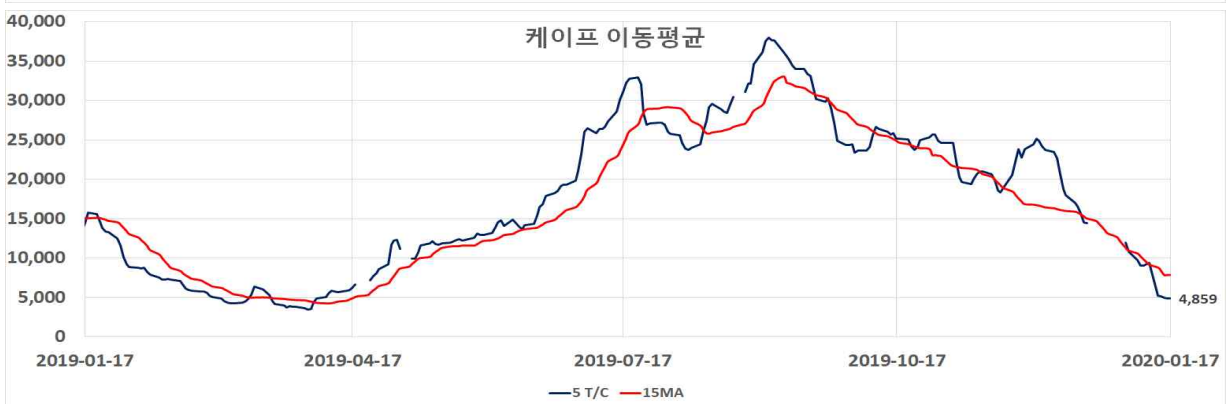


		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(01.17)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	764	(-27)	754	976	805	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	8,948	(-344)	8,352	11,976	9,500	3,460	38,014	18,030
	파나막스(4TC)	6,006	(-27)	5,498	7,695	6,258	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	5,881	(-419)	5,858	7,246	6,262	4,544	14,940	9,667
	헨디(6TC)	5,038	(-663)	4,859	6,410	5,523	4,198	10,067	7,188
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	케이프	14,500	(-125)	14,500	15,000	14,708	11,500	23,000	17,358
	파나막스	11,750	(250)	11,500	11,750	11,667	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	9,750	(62)	9,625	9,750	9,688	9,500	12,500	10,857
	헨디	9,563	(-)	9,563	9,563	9,563	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(01.17)							
		2020년 2월물	2020년 2분기물	2021년물	2022년물				
		금주 (전주비)	금주 (전주비)	금주 (전주비)	금주 (전주비)				
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	7,856 (-2,128)	11,719 (-684)	12,203 (6)	12,716 (-72)				
	파나막스(4TC)	7,619 (-19)	10,428 (50)	9,456 (84)	9,141 (16)				
	수프라막스(6TC)	6,928 (-397)	9,518 (193)	9,146 (64)	8,671 (-47)				
	헨디(6TC)	6,400 (-188)	7,306 (-25)	7,119 (-37)	7,088 (-25)				

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

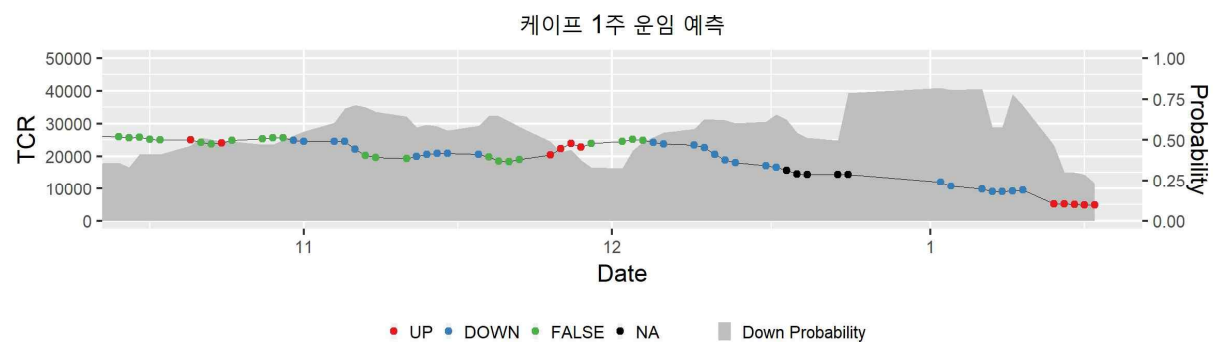
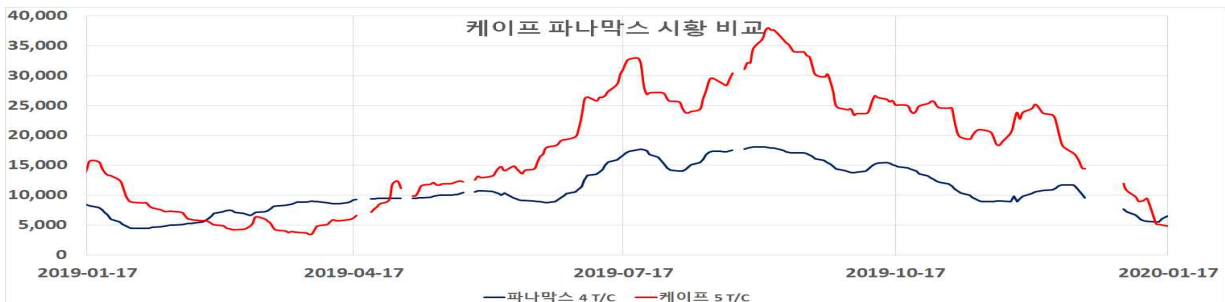
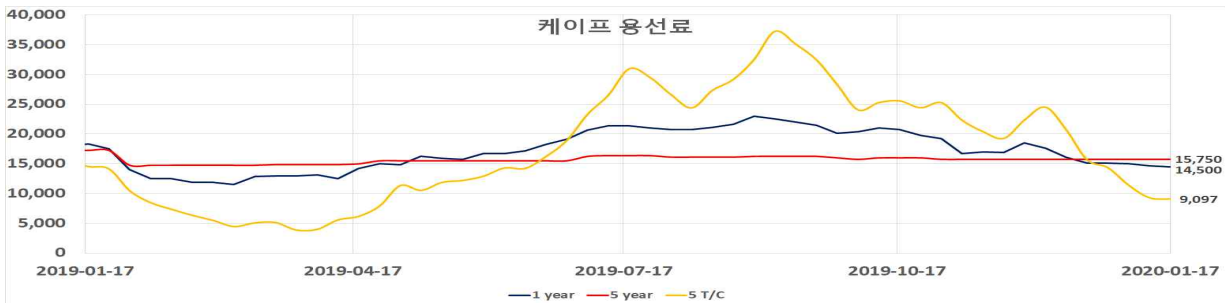
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 약보합세를 나타냄
- (케이프 RSI) RSI는 지난주에 이어 상승세를 이어갔으나 70선을 돌파하지 못함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 약보합을 보일 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료가 약보합세를 기록함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 선형간 운임 역전현상이 나타남. 이는 2019년 1월 댐 붕괴 사고 이후 처음임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

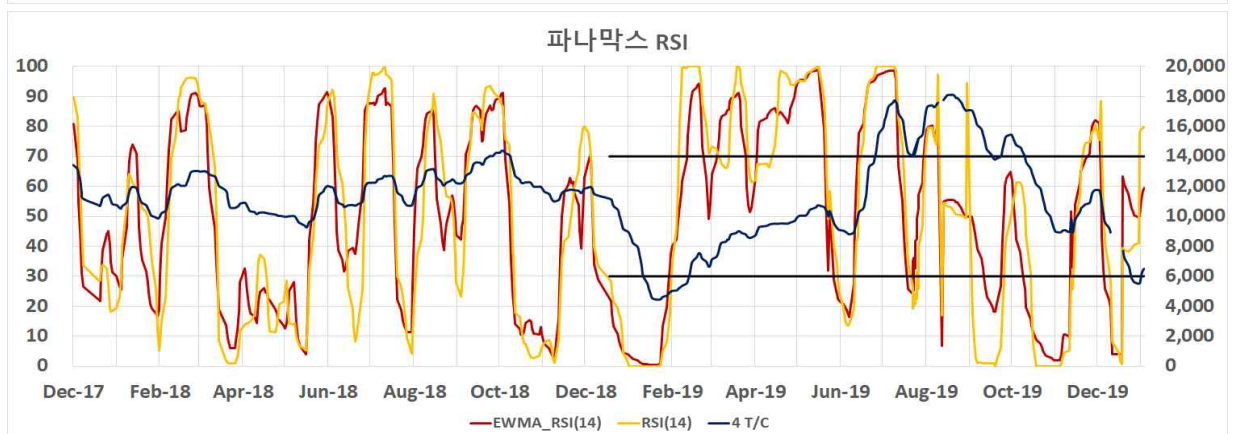
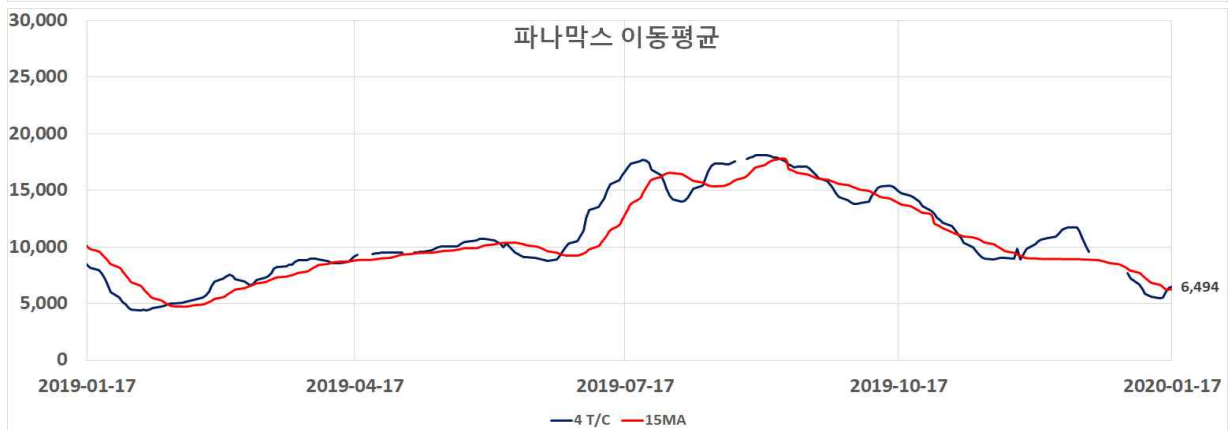


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	01.13	01.20	53.2	46.8
	01.14	01.21	69.73	30.27
	01.15	01.22	69.8	30.2
	01.16	01.23	71.16	28.84
	01.17	01.24	76.54	23.46
	1월 3주	1월 4주	68.09	31.91

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

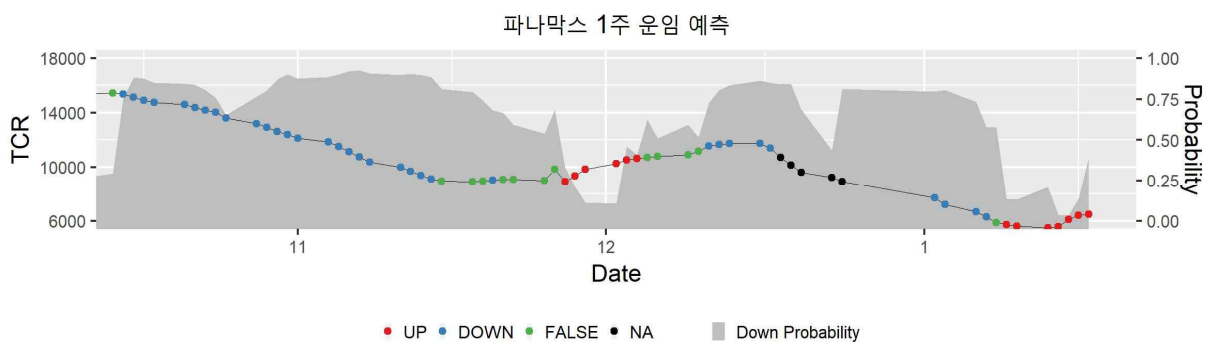
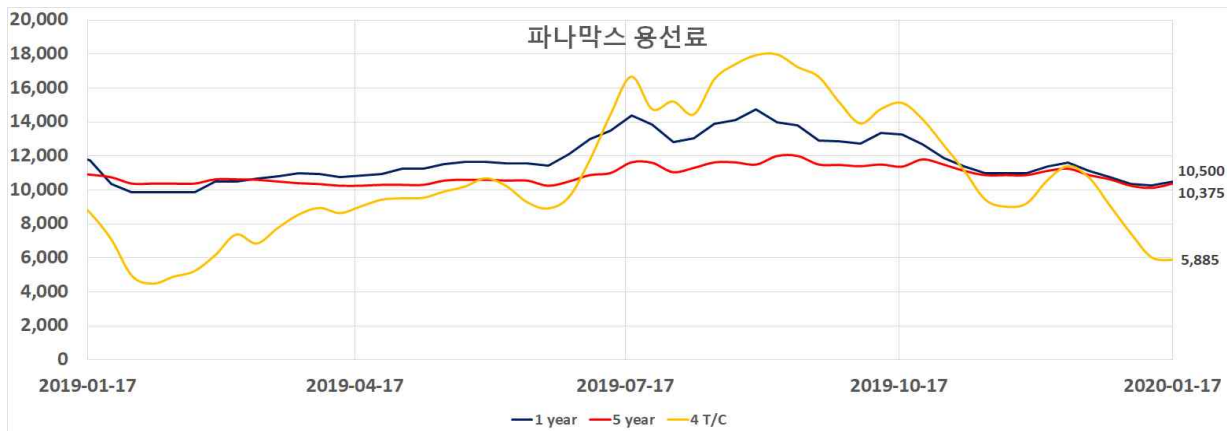
- (파나막스 이동평균) 이번 주 스팟운임이 반등에 성공하여 이동평균선을 상향 돌파한 것으로 나타남
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파함. 단기적 매수세가 늘어나는 추세임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 강보합세를 보일 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장단기용선료가 강보합세를 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음 주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

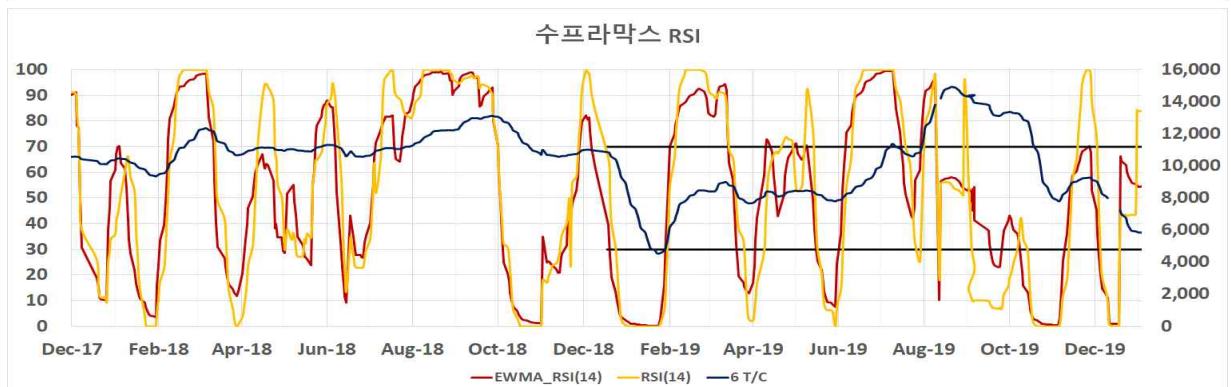
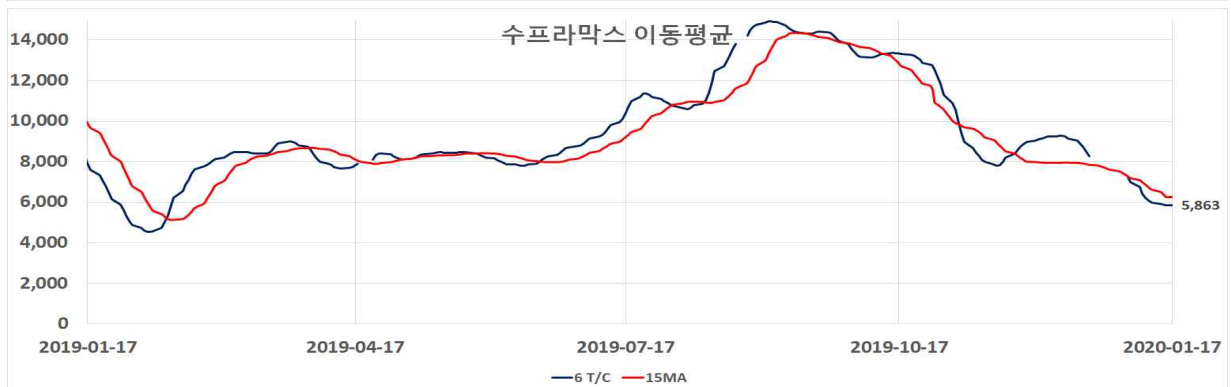


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
파나막스		01.13	01.20	79.22	20.78
		01.14	01.21	96.16	3.84
		01.15	01.22	96.48	3.52
		01.16	01.23	86.57	13.43
		01.17	01.24	60.72	39.28
		1월 3주	1월 4주	83.83	16.17

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

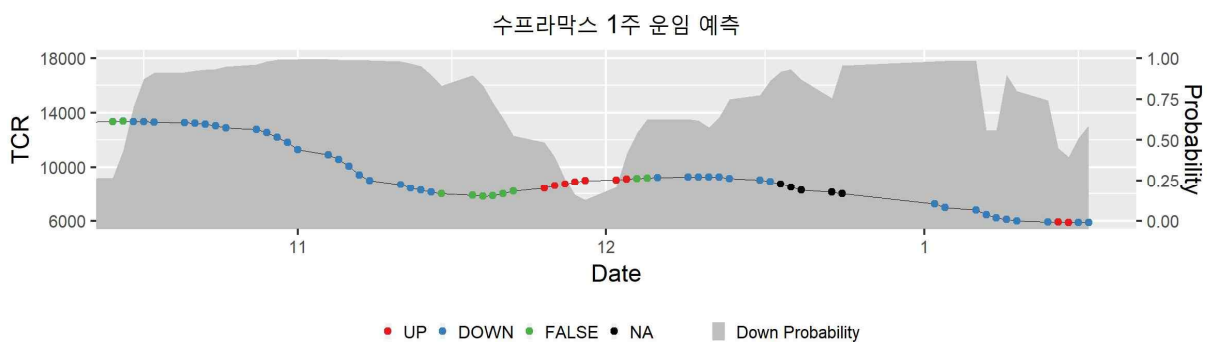
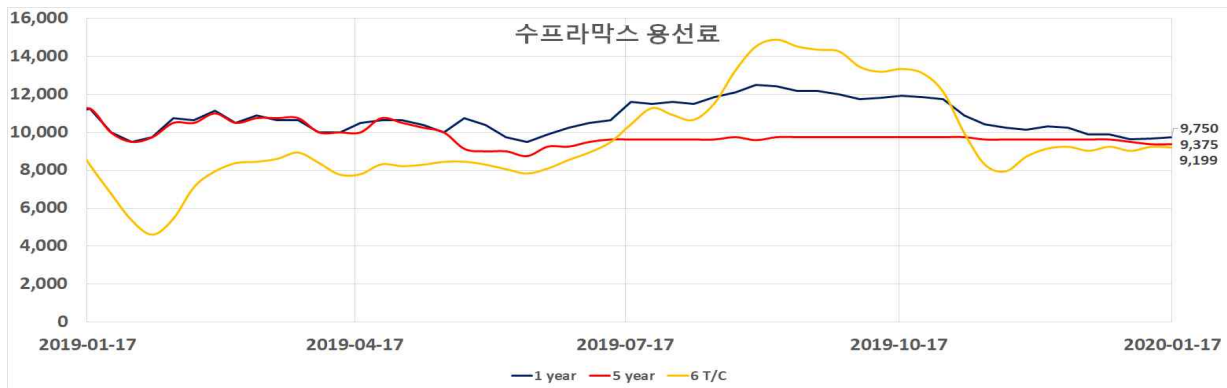
- (수프라막스 이동평균) 금주에도 이동평균선의 하락세가 지속됨
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 돌파한 후 상승하다 80선에서 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임과 단기용선료가 장기용선료에 회귀하는 현상이 나타남
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 수프라막스선 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)					
수프라막스	01.13	01.20	25.65	74.35	
	01.14	01.21	55.03	44.97	
	01.15	01.22	60.3	39.7	
	01.16	01.23	49.05	50.95	
	01.17	01.24	40.93	59.07	
	1월 3주	1월 4주	46.19	53.81	

4. 컨테이너 - 주간 동향

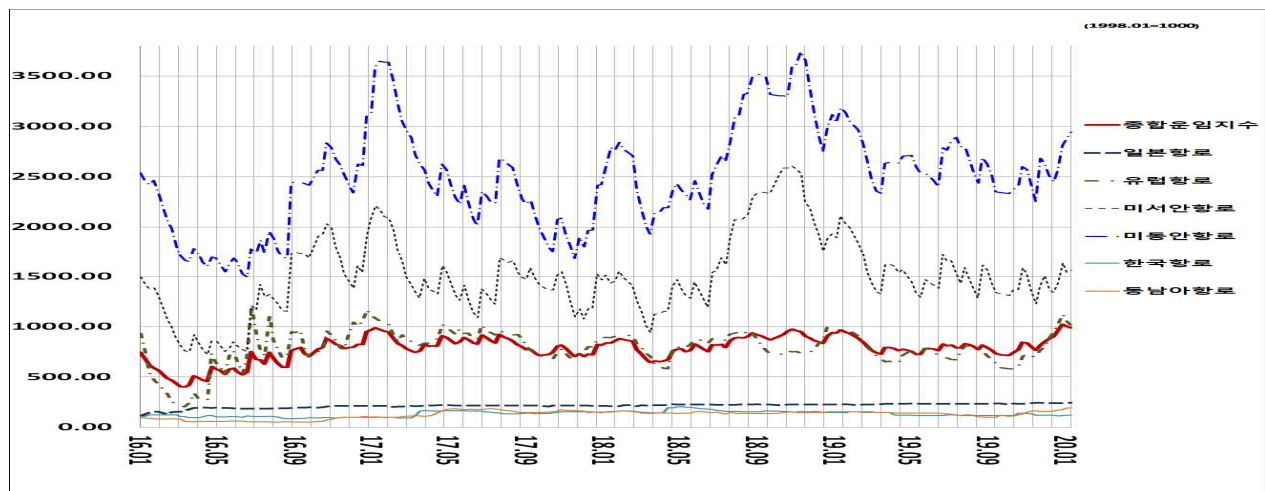
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 11.9 하락한 990.68을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 48달러 하락한 1,010달러를 기록함. 1월 운임인상 시도로 1,000달러 이상의 운임을 유지함. 춘절이후 운임이 하락세로 전환될 가능성이 높으나 2M을 비롯하여 주요 얼라이언스들의 임시결항이 50회 이상 예정되어 있어 하락폭은 최소화 될 것으로 예상됨

아시아-북미항로는 전주대비 19달러 상승한 1,562달러를 기록함. 동 항로 운임수준은 과거에 비해 이른 춘절로 인해 수요가 집중됨에도 불구하고 낮은 수준임. 다만 지난주 선사들의 운임인상 노력으로 동 항로 운임은 소폭 상승함. 저유항유 유류할증료에 따른 운임 상승분까지 고려할 경우 현재 운임수준은 2018년과 유사함. 미 동부와 서 부간의 운임차이가 과거에 비해 높은 약 1,400달러 발생함. 이는 파나마운하 지역 가뭄으로 인해 통항 선박의 수 심제한으로 선적이 제한되는데 기인함

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

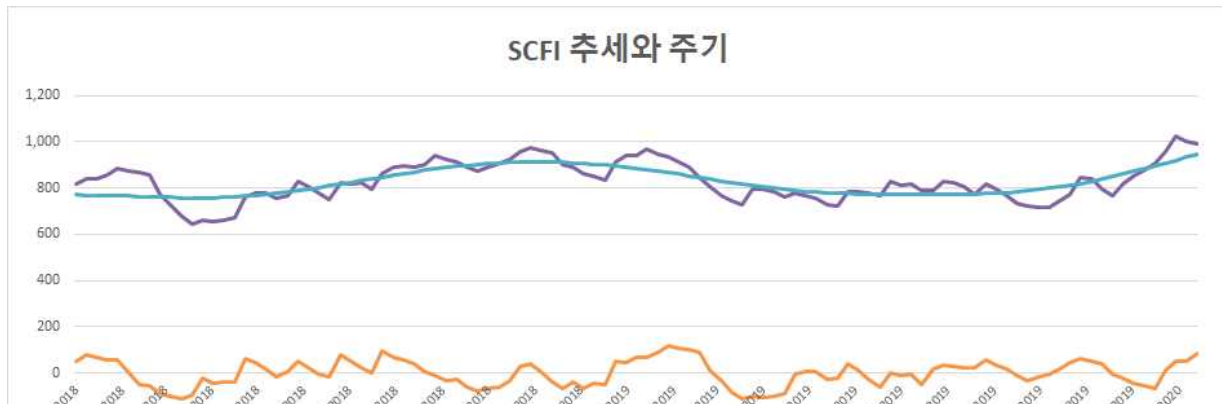


자료:상해항운교역소

	금주 (01.17)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(01.17)							
종합(SCFI)	990.68	(-11.9)	990.68	1,002.72	1,005.33	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	1010	(-48.0)	1,010.00	1,124.00	1,064.00	580.0	1,027.0	759.66
미서안항로(\$/FEU)	1,562	(19.0)	1,543.00	1,636.00	1,580.33	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	2,943	(55.0)	2,808.00	2,943.00	2,879.67	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	120	(-)	118.00	120.00	119.33	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	243	(-)	242.00	243.00	242.67	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	193	(2.0)	176.00	193.00	186.67	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	769.0	(-0.5)	769	773	771	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수는 중국 춘절 이후 약세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 중국 춘절 이후 약세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 중국 춘절 이후 약세를 기록할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

1월 셋째주 원유선 마이란 갈등에도 보험세

금주 VLCC WS는 85.3으로 전주(114.0) 대비 28.7p(25.1%) 급감. 이란 정부는 1월 10일 성명을 발표하고 외국적 선주들에게 “이란 주변 해역은 세계에서 가장 안전한 곳이며, 자국 해역을 통항하는 선박은 해군 호위가 필요 없다”고 공언했음. 또한 이란 국적의 VLCC가 1월 13일 선박자동식별시스템(Automatic Identification System·AIS)에 6개월 만에 다시 나타났는데, 이는 이란이 호르무즈 해협에 대한 운송을 방해할 의도가 없는 것으로 해석되면서 급등세를 보이던 운임이 전주 대비 큰 폭 하락했음. WS 85.3을 용선료 환산 시 68,587\$/day로 이는 VLCC 손익분기점 약 3만 달러의 2배 이상을 기록하고 있는 것임

1월 셋째주 제품선 시장 소폭 상승

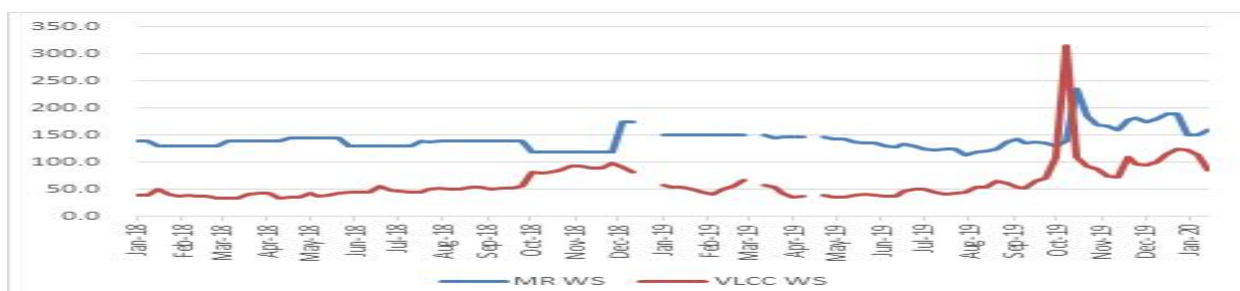
금주 MR WS는 160.6으로 전주(150.3) 대비 10.3p(6.8%) 상승. 인도네시아의 연초 제품유 생산 증대 결정 등을 통한 물동량 증가로 시장 상승

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles Weber

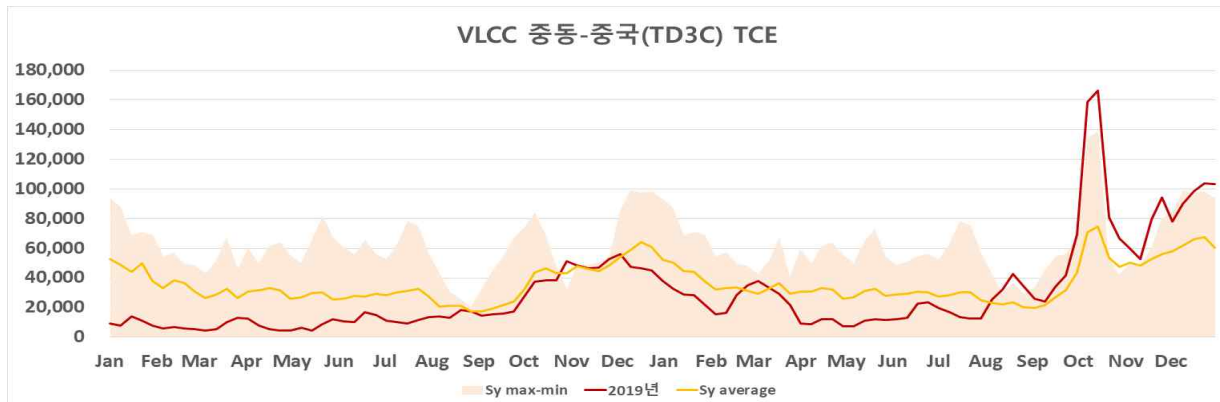
		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.17)							
Average Earnings	TD3C	64,276	(33,735)	60,734	105,815	88,406	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	–	(2,651)	13,122	16,981	14,593	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	48,750	(–)	48,750	48,750	48,750	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	16,750	(–)	16,000	16,750	16,500	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	85.3	(28.7)	85.3	122.3	107.2	36.0	315.0	66.6
	MR	160.6	(10.3)	150.3	160.6	154.1	114.2	235.0	148.0

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

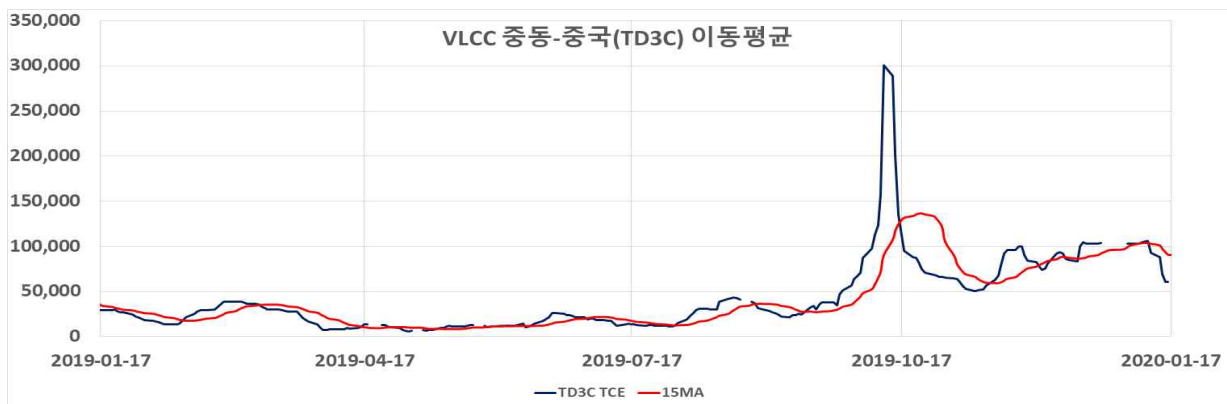
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

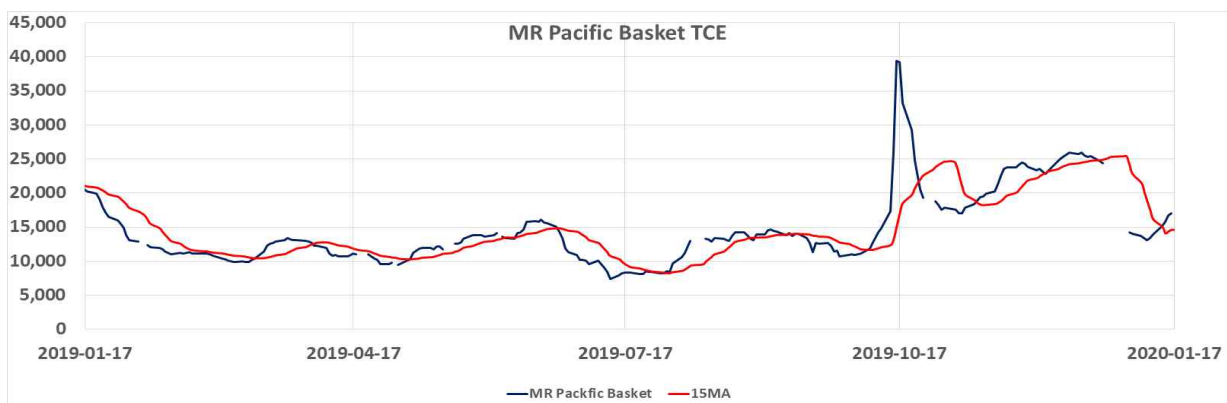
- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 비록 금주 하락했음에도 역사적 추세선(Sy average·최근 5년)을 큰 폭 상회하고 있어 여전히 높은 운임 수준에 위치하고 있음을 보여줌



- 금주 TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 15일 이동평균선을 하회했는데, 이는 운임 하락 기조가 있음을 의미함



- Pacific Basket(4만 8천 톤·Sikka·India to Chiba·Japan과 Yeosu to Singapore의 평균) 추세선은 금주 15일 이동평균선을 뚫고 상회했으며, 이는 상승 압력이 존재함을 의미함



6. 중고선 시장

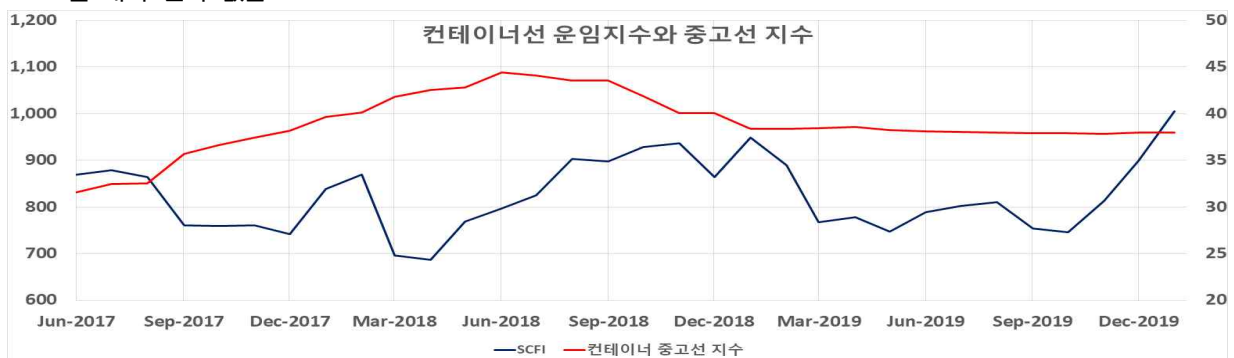
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- BDI는 643으로 전주(795) 대비 152p(19.1%) 감소하면서 5주 연속 하락. BDI는 2019년 10월 25일 1,803, 2019년 11월 29일 1,442로, 작년 10월 대비 64.3%, 11월 대비 55.4% 큰 폭 감소한 것이며, 건화물 시장 침체가 심화되고 있음. 건화물 운반선의 중고선 지수는 22로 11주 연속 변화 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 1월 셋째주 SCFI는 1,005.3으로 전주(1,012.6) 대비 7.3(0.7%) 소폭 하락했으며, 중고선 지수는 38.01로 12월 대비 변화 없음



2020년 1월 누계 중고선 거래 실적

- 2020년 1월 전 선종을 망라하는 중고선 거래는 35척·3,933,596DWT·743.4백만 달러가 이루어짐
- 컨테이너선은 2020년 1월 누계 3척·135,342DWT(10,679TEU)·37.2백만 달러의 실적임
- 컨테이너선은 2020년 1월 8,000-12,000TEU급 1척·103,614DWT(8,241TEU)·28.0백만 달러, 피더 컨테이너선 2척·31,728DWT(2,438TEU)·9.2백만 달러로 구성됨
- 건화물선은 2020년 1월 누계 14척·676,214DWT·132.7백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 1월 파나막스급 4척·311,456DWT·52.85백만 달러, 핸디막스급 3척·170,086DWT·37.5백만 달러, 핸디사이즈급 7척·194,672DWT·42.35백만 달러로 구성됨
- 유조선은 2020년 1월 누계 18척·3,122,040DWT·573.5백만 달러의 실적임
- 유조선은 2020년 1월 VLCC급 8척·2,408,894DWT·421.8백만 달러, 수에즈막스급 1척·159,199DWT·19.3백만 달러, 아프리카막스급 3척·327,126DWT·75.5백만 달러, 핸디사이즈급 6척·226,821DWT·56.9백만 달러로 구성됨

7. 주요 해운지표 (2020.01.17)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.17)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	77.0	(2.0)	75.7	75.0	77.0	75.7	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)		(01.17)								
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	31.5	(-)	31.5	31.5	31.5	31.5	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(01.17)								
380 CST	Rotterdam	299.0	(1.8)	295.2	289.3	299.0	295.2	245.8	443.5	348.9
	Singapore	359.5	(-28.5)	373.8	359.5	388.0	373.8	306.5	511.5	402.5
	Korea	426.0	(4.0)	416.3	400.8	426.0	416.3	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	417.0	(-19.8)	425.3	417.0	436.8	425.3	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	537.8	(-31.5)	564.1	537.8	585.3	564.1	493.8	548.3	518.9
	Singapore	659.5	(-66.8)	702.8	659.5	726.3	702.8	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	664.8	(-57.5)	688.3	664.8	722.3	688.3	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.17)								
철광석	국제價	95.75	(2.7)	94.5	93.0	96.3	94.5	72.3	127.2	93.3
	중국産	122.0	(1.1)	120.2	118.5	122.0	120.2	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	73.0	(0.6)	73.2	72.3	73.2	73.2	72.0	83.1	77.0
	중국産	94.9	(0.8)	94.2	93.5	94.9	94.2	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	187.9	(5.8)	180.3	174.0	187.9	180.3	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	-	(-)	124.5	123.5	125.2	124.5	120.9	187.3	153.2
	중국産	216.9	(1.9)	215.0	213.3	216.9	215.0	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	929.8	(-16.25)	934.5	924.0	946.0	934.5	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	570.5	(6.00)	561.2	550.0	573.3	561.2	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		9월	10월	11월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	7,918	8,047	7,484	87,449	74,518	95,248	100,114
	수입	5,037	5,079	4,192	51,584	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	6,953	7,768	7,430	82,296	81,068	84,260	89,921
	수입	5,687	6,004	6,209	66,889	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,420	4,314	3,944	48,445	45,468	53,140	57,676
	수입	4,032	4,586	4,592	50,738	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,559	14,419	13,845	149,584	145,255	169,587	189,936
	수입	9,990	11,608	11,141	120,398	103,255	118,550	133,785

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