

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 2월 4주

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	24
VII. 주요 해운지표	25

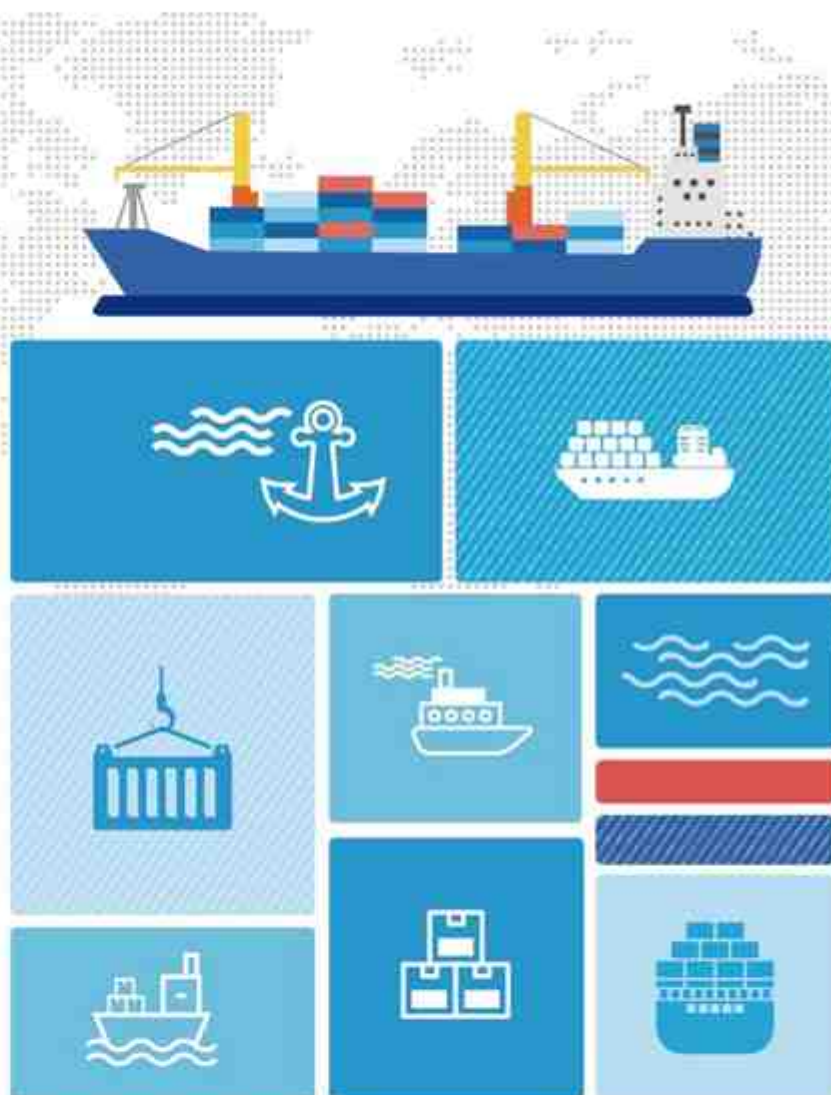
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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

디얼라이언스 초대형선 발주 검토와 시사점

I Hapag-Lloyd와 ONE, 23k 초대형 컨테이너선 발주 검토

최근 TradeWinds는 THE 얼라이언스 멤버인 Hapag-Lloyd(독일)와 ONE(일본)이 23,000TEU급 초대형 컨테이너선 발주를 검토하고 있다고 전함. 만약 발주가 된다면 선박 인도 시기는 2022년 중반으로 예상됨. 연료는 LNG와 벙커를 모두 사용할 수 있는 듀얼(dual) 타입으로 검토되고 있으며, 이 경우 선가는 한국 조선소는 약 1억 9천만 달러, 중국 조선소는 1억 8천만 달러에 달할 것으로 보임. 또한 스크러버를 장착하고 전통적인 벙커를 사용하는 방안도 검토되고 있는 것으로 알려짐

이러한 보도에 Hapag-Lloyd의 CEO인 Jansen은 TradeWinds와의 인터뷰에서 경쟁 선사에 대한 경쟁우위 확보 차원에서 신조선 발주를 검토하고 있다고 밝힘. 그러나 ONE은 지난해부터 초대형선 발주를 검토해 오고 있지만, 아직은 언급하기에 이르다고 밝히고 있음

I 컨테이너선 시장에서의 초대형선 현황

2월 현재 시점에서 컨테이너선 시장에서 운영 중인 18,000TEU급 이상 선박은 총 116척에 이룸. 이 중에서 2M 얼라이언스가 62척, OCEAN 얼라이언스가 42척, THE 얼라이언스가 12척을 운항 중에 있음. 한편 이들 얼라이언스가 발주하고 인도를 기다리고 있는 18,000TEU급 이상 선박은 2M 얼라이언스 5척, OCEAN 얼라이언스 19척, THE 얼라이언스 12척임. THE 얼라이언스의 12척은 현대상선의 신조선이므로, 4월에 THE 얼라이언스에 합류할 현대상선의 발주 선박을 제외하면 THE 얼라이언스의 초대형선 발주는 없는 것임. 따라서 Hapag-Lloyd와 ONE이 보도된 바와 같이, 12척의 초대형 컨테이너선을 발주한다면, 2년 뒤 THE 얼라이언스의 초대형선은 36척이 될 것으로 추정됨

I 시사점

앞으로 아시아-유럽 항로에서의 선박 대형화를 통한 규모의 경제 활용 전략이 더욱 확대될 것으로 전망됨. 현재 운항 선대 기준으로 기 발주된 선박량은 약 31%에 달하고, Hapag-Lloyd와 ONE의 12척 발주가 이루어지면 약 10%의 공급 확대 영향이 있음. 머스크의 10년 전 Triple-E 발주 전략을 후발 주자들이 따라하는 것으로 치열한 운임 경쟁에서 살아 남기 위해서는 이 같은 공격적 전략은 불가피해 보임

우리 컨테이너 해운업계가 부딪히는 과제는 크게 두 가지 정도로 요약됨. 우선 THE에 참여하는 현대상선의 경우 얼라이언스 차원의 선박 확대에 부응하는 화물 집하 경쟁력을 갖추어야 함. 국내 적취율 제고 뿐 아니라, 글로벌 시장에서의 대화주 영업력을 획기적으로 강화할 수 있는 선제적 투자를 실행할 필요가 있음. 둘째, 초대형선의 발주와 인도는 이어지는 캐스케이딩(cascading)으로 타 항로에 영향을 미칠 것임. 북미 항로 및 남북 항로의 선박 전배, 그리고 아시아 역내 원거리 항로로의 선박 전배가 불가피해 보임. 인트라 아시아 항로에서 갈수록 원양 대형 선사의 시장 점유율이 상승하는 가운데, 이 같은 초대형선에서 시작하는 선박과잉 문제는 아시아 역내 항로의 경쟁 여건을 더욱 악화시킬 것으로 우려됨. 따라서 아시아 역내 서비스를 제공하는 근해 선사들은 원가 경쟁력을 확보할 수 있는 지속적인 경영혁신을 실행할 필요가 있음

2. 주간 뉴스

I 상하이항, 화주가 선박으로부터 직접 양·적하 할 수 있는 서비스 실시

- 코로나 바이러스로 인해 컨테이너 장치장의 적재율이 상승해 효율성이 낮아지자 상하이항 운영 주체인 SIPG(Shanghai International Port Group)는 화주가 직접 정박중인 선박으로부터 화물을 인도 받거나 선적할 수 있는 서비스를 도입함
- 동 서비스는 오는 3월 1일부터 시범운영되며 사전에 신청해야 함. 또한 운송 트레일러를 화주가 준비해야 함.
- 현재 광저우와 텐진항에서도 유사한 서비스 도입을 추진하고 있으며 닝보항은 안티-바이러스 제품에 대해 이미 도입하여 운영중

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131132/Coronavirus-Shippers-allowed-shipside-loading-and-pickup-amid-packed-port-storage-yards>(로그인 필요)

I 머스크, 2020년 1분기 컨테이너 시장은 약세, 이후 반등 전망

- 머스크 CEO인 Soren Skou는 코로나 바이러스 사태로 인해 컨테이너 시장이 1분기에 약세를 기록할 것으로 예상함
- 하지만 중국내 제조업 가동률이 상승하고 있으며 3월 첫째주에 약 90%까지 올라갈 것으로 예상되어 이후 컨테이너 시장은 반등할 것으로 전망함. 특히 동남아시아의 제조업체가 부품과 반제품을 중국에 의존하고 있으며 재고가 하락함에 따라 2분기에는 관련 물동량이 증가할 것으로 예상함
- 동 사는 춘절과 코로나 바이러스로 인해 50회 이상의 임시결항을 실시함. 이와 같은 조치로 연료비, 항만비 등은 절감할 수 있었지만 감가상각비 등 고정비는 여전히 발생하기 때문에 수익에 부정적임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131115/Maersk-sets-sights-on-recovery-after-lowering-expectations-over-coronavirus>(로그인 필요)

I Seaspan, 코로나 사태로 인한 영향은 미미

- 세계 최대의 선주사인 'Seaspan'은 코로나 사태로 결항은 증가하고 있지만 거의 모든 선박이 대선되어 있는 것으로 밝힘
- 동 사는 현물시장(Spot market)에 대한 노출이 거의 없는 것으로 나타남. 현재 스크러버 설치를 위한 2척의 선박을 제외하고 모든 선박이 대선중임
- 이 외에 8척의 선박에 대해 스크러버 장착이 예정되어 있지만 일부 연기되었으나 중국 정부의 노력으로 1~2개월 안에 조선소도 정상화 될 것으로 예상함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131107/Seaspan-shrugs-off-coronavirus-impact>(로그인 필요)

I 중국 선주협회, IMO 2020 유예 제안

- 중국 선주협회는 코로나 사태로 인해 해운기업의 경영난을 해소하기 위해 저유황유 의무화를 일시적으로 유예해 달라고 제안함
- 이는 선사들의 재정적인 이유와 함께 중국의 저유황유 공급 부족을 고려한 제안이라고 설명함. 아울러 저유황유 사용 유예를 포함하여 세금 감면, 정부 보조금 지원 및 대출 연장 등을 코로나 사태로 인한 선사 지원 방안으로 제안함

2. 주간 뉴스

- 저유황유 사용 유예는 그리스, 핀란드, 인도네시아 등 일부 국가에서 제안된 것으로 알려짐

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131116/Coronavirus-Chinese-owners-seek-sulphur-cap-reprieve>(로그인 필요)

I 코로나 사태로 운항 중단 증가

- 알파라이너에 따르면 지난 4주동안 아시아-유럽항로에서 33회의 운항이 취소됨. 또한 향후 4주 동안 17개의 운항이 중단될 예정으로 약 70만TEU의 공급이 감소함. 이는 2019년 34만 TEU, 2018년 21만 TEU에 비해 높은 수치임
- 코로나 사태로 인해 중국의 수출화물 부족으로 인해 발생한 것으로 분석되며 아시아-지중해 서비스는 29만 TEU, 아시아-북미 항로는 약 68만 TEU의 공급이 감소한 것으로 추정됨
- 휴일 연장 이후 제조업 공장이 재개 되었지만 컨테이너 수요 회복은 더디고 있어 적재율은 과거에 비해 낮은 것으로 조사됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131083/Carriers-rev-up-blank-sailing-efforts-amid-coronavirus-fallouts>(로그인 필요)

I 머스크, 미국 창고기업 인수

- 동사는 미국 창고기업인 'Performance Team'을 약 5.45억 달러에 인수함. 이번 인수로 미국 창고 서비스 공급이 기존 22개 지역, 약 56만㎡에서 46개 지역, 136만㎡로 2배 이상 증가함
- 동사는 이미 LA항에 가장 큰 컨테이너 터미널인 Pier 400을 운영하고 있어 물류 창고의 확보로 내륙 물류 서비스 확장이 가능해짐

[https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131106/Maersk-doubles-its-US-warehouse-holdings-with-\\$545m-purchase](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131106/Maersk-doubles-its-US-warehouse-holdings-with-$545m-purchase)(로그인 필요)

I MSC, 아시아-북미항로에 19,000TEU급 선박 투입

- 동 선사는 유럽-아시아-북미 서부를 운항하는 TP-6/Pearl 서비스에 19,000TEU급 선박(MSC OSCAR)을 투입함
- 일반적으로 동 항로에서는 13,000~14,000TEU급 선박이 운행되었으며 이번 19,000TEU급 초대형선 투입은 일시적인 조치로 알려짐
- 기존에 동 항로에서 15,000TEU급 이상 선박이 투입되는 사례는 머스크와 CMA CGM이 있었으며 17,000TEU급 선박이 운영됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2020, 6호

I 초대형 컨테이너 선박 발주 검토

- ONE, 하판로이드는 현재 2022년에 인도 받을 예정으로 초대형 컨테이너선을 각각 6척씩 발주할 것으로 예상됨
- 발주될 선박은 23,000TEU급으로 하판로이드는 3월부터 발주 절차를 진행할 예정인 반면 ONE은 신조 발주를 부인함. ONE의 신조 발주 검토에 대한 뉴스는 2019년 6월부터 꾸준히 발생되었으나 당사는 계속 부인함

2. 주간 뉴스

- 총 7개의 조선소(한국 3개사, 중국 4개사)가 신조 발주 경쟁에 참여할 것으로 예상되며 척당 가격은 한국에서 발주할 경우 1.8억~2억 달러, 중국은 1.77~1.85억 달러일 것으로 추정됨
- 이중연료(dual-fuel) 또는 스크러버 장착이 검토중인 것으로 알려져있으나 현재까지 정해진 것은 없음

<https://www.tradewindsnews.com/shipyards/shipyards-jostle-as-lines-mull-2-4bn-mega-ship-orders/2-1-757864>(로그인 필요)

■ 상해컨테이너운임지수(SCFI) 2월 15일 4주 만에 공시 재개. 코로나 바이러스로 운임 감소

- 코로나 바이러스 확산으로 중국으로부터의 컨테이너 수출량이 감소해 아시아-유럽과 환태평양 컨테이너 무역에서 스팟운임이 감소했으며, 이로 인해 해운선사들의 감선·감편은 불가피할 것으로 전망됨
- 1월 25일 중국 설연휴인 춘절 시작일 부터 공시를 중단한 상해컨테이너운임지수(Shanghai Containerized Freight Index·SCFI)는 2월 15일 공시를 재개했으며, 최근 4주 간 아시아-북유럽 항로 컨테이너 운임은 1월 25일 대비 12% 하락함
- 상해발 북유럽착 컨테이너 운임은 TEU당 850달러를 기록해 춘절 시작 직전인 1월 24일 대비 119달러 하락했음
- 환태평양 항로의 경우 중국발 미국 서안(LA·Long Beach 등)착 컨테이너 운임이 설 연휴 시작 직전일 대비 8% 하락했고, 미국 동안(New York·New Jersey 등)의 경우 설 연휴 시작 직전일 대비 6% 하락했음
- Sea-Intelligence는 코로나 바이러스로 컨테이너 스팟운임 하락이 발생하고 있는데, 이는 선사들의 선복공급 감축을 위한 노력에도 불구하고 운임 하락이 나타난 것이라고 지적함
- Sea-Intelligence에 따르면 2월 14일까지 중국 설 연휴 등으로 인해 아시아-북미항로에서 이미 61항차의 감편이 발생했는데, 이번주(2월 17일-23일)에 동 항로에서 추가로 25항차의 감편이 예정되어 있음
- 이처럼 선사들의 감선·감편이 잇따르고 있는데도 운임이 하락한 것은 코로나 바이러스로 인한 물동량 감소가 시황 악화에 영향을 주었다는 것을 보여주고 있음
- 알파라이너에 따르면 코로나 바이러스로 인해 중국의 1분기 컨테이너 물동량은 최소 600만TEU 이상 감소될 것으로 예상되며, 2020년 한해 기준 세계 해상 물동량은 전년 대비 0.7% 감소할 것으로 예상됨

<https://www.joc.com/maritime-news/container-capacity-cuts-cant-stop-coronavirus-fueled-spot-rate?fbclid=IwAR2o9RzsqpRJ0EgWQ-Mz6gdpOKLD7kjkQ7g8p3DGWV7FD3naZiTxKbbJ7Vs> (로그인 필요)

■ 운임선물거래(FFA) 분석시 건화물 시장 침체는 하반기 회복 될 수 있을 것으로 기대

- 건화물선 업계 세계 주요 선사 중 하나인 Navios 그룹의 Angeliki Frangou CEO는 2월 19일 코로나 바이러스로 인해 계속되고 있는 건화물선 시장 침체 문제가 몇 달 안에 극복될 수 있을 것으로 기대한다고 밝혔음
- Frangou CEO는 미국 상장회사인 Navios Maritime Holdings의 4분기 실적에 대해 해운애널리스트들과 인터뷰를 하면서 "2020년 하반기에 건화물선 시장에서 상당 규모의 스팟운임 회복이 예상된다"고 언급했음

2. 주간 뉴스

- 2월 10일 Frangou CEO는 컨퍼런스에 참석해 “코로나 바이러스로 인해 건화물선 운임이 급락했으며, 향후 건화물선 시장이 어디로 향하는지 의미 있는 징후를 찾을 수가 없다. 향후 건화물선 운임을 예측하기에는 건화물선을 둘러싼 환경이 너무나 유동적이다”라고 언급했었음
- 2월 19일 인터뷰에서 Frangou CEO는 운임선물거래(Forward Freight Agreement·FFA) 분석 시 하반기에 건화물선 시황이 회복되는 것을 기대할 수 있다고 언급함
- Frangou CEO는 2020년 하반기 FFA는 상반기 대비 급등하는 형태의 비균형적 상승(disproportionate upside)을 보이고 있다고 설명했으며, 건화물선 선물시장은 스팟운임이 지금보다 하반기에 약 6배 더 높아질 수 있음을 시사하고 있다고 덧붙였다
- 거의 200척에 달하는 건화물선, 유조선, 컨테이너선 등의 선대를 운용하는 그리스 선주사 Navios 그룹은 건화물선 시황 침체는 연초 화물 수요가 둔화되는 건화물선 특유의 계절성에 기인하는 것이라고 언급했으며, 건화물선 시황은 코로나 바이러스 등 대외 불확실성으로 더욱 악화된 것이라고 설명했다
- Frangou CEO는 바이러스 확산으로 감소한 중국 해상 물동량이 올 하반기에 2019년도 수준으로 완전하게 복구될 것이라고 전망하고 있음
- Navios Maritime Holdings는 2018년 268.7m 달러 당기순손실, 2019년 192.1m 달러 당기순손실을 기록했다

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/dry-bulk-market-woes-to-end-in-second-half-frangou-says/2-1-759255?fbclid=IwAR3wdE-SSBuYHzuGL4DszWy2S8tafBWsmMMKkLELyOPn66VxHBIH4M-hLFlo> (로그인 필요)

I 중국 기항 선박에 운임 인하 요구. 인도네시아 등은 중국 출항 이후 14일 경과 시 입항 허가

- 중소형 건화물 스팟용선 시장에서 중국 기항 이후의 선박 기용을 기피하는 움직임이 나타나기 시작함
- 인도네시아 등에서 중국 출항 이후「14일 경과」라는 입항 가능 조건을 부과하고 있어 중국 기항 선박의 원활한 입출항에 차질이 생기는 경우가 발생하고 있기 때문임
- 용선자 중 이러한 불편함 및 장래 입항금지 조치가 발동될까 우려해 중국 기항 선박 용선을 기피하는 분위기가 점차 확산되고 있으며, 중국 기항 선박을 기용할 경우 선주에게 용선료의 일정 부분 인하를 요구하는 사태가 발생하고 있음
- 세계보건기구(World Health Organization·WHO)가 신형 코로나 바이러스로 인한 폐렴 잠복기를 14일로 추정하고 있기 때문에 인도네시아는 중국 입항 전력 선박에 대해서도 동 기간의 경과를 요구하고 있는 것임
- 중국 입항 선박 중에는 다음 기항 국가로 입항이 가능함에도 14일이 경과하지 않았기 때문에 운항 스케줄을 늦출 수밖에 없는 경우가 발생하고 있으며, 이처럼 원활한 배선이 곤란하기 때문에 중국 기항선은 스팟시장에서 경원되기 시작하고 있음
- "기용하는 경우에도 용선자가 디스카운트를 요구해 염가 성약이 되는 경우가 있다" (EU 해운 관계자)
- 다만 중국 기항선 경원 현상이 나타나는 곳은 주로 아시아 역내에 배선되고 있는 중소형 건화물선에 한정되고 있음
- 케이프사이즈 등 대형 건화물선은 주로 철강 원료의 수송에 종사하기 때문에 출하지는 호주·브라질 등이며, 중국에 기항한다고 해도 편도 14일 이상이 소요되기 때문임

2. 주간 뉴스

- "대형선은 중국 기항의 유무로 스팟시장에서 운임 차이가 발생할 가능성이 적다" (EU 해운 관계자)
- 반면 중소형 건화물선은 곡물, 석탄, 마이너 벌크 등 다양한 화물을 적재하는데, 중소형 건화물선은 중국 주변 아시아권 배선이 많기 때문에 14일 경과의 제한이 운항 상의 애로 요인이 될 수 있음
- 2월 19일 스팟운임은 케이프사이즈 일일 2,000달러대, 파나막스·핸디막스가 일일 5,000달러대로 건화물선은 전 선형을 망라하고 선박관리비를 감당할 수 없는 저수준의 운임을 기록하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116288> (로그인 필요)

I 건화물선 시황, 코로나 바이러스 종식 후 급등? 중국의 경기 부양책 수행시 시황 개선 기대

- 신종 코로나 바이러스 종식 이후의 건화물선 시황에 대한 행방이 주목받고 있음
- 일부에서는 반동 효과 등으로 인해 급등한다는 견해가 있는 반면 선박 공급 과잉인 상태로 시황 회복은 제한적일 것이라는 시각도 있음
- 시황 침체가 오래 이어지지 않는다는 견해는 공통되지만, 침체를 벗어난 이후의 시황행방에 대해서는 이처럼 의견이 갈라져 있음
- 코로나 종식 이후 시세가 급등한다는 견해의 근거는 1-3월은 원래 건화물선의 비수요기이고, 중국 정부가 경기 후퇴를 피하려고 부양책을 제시할 가능성이 높다는 것임
- 중국 경제활동이 활성화되면 그 파급효과는 주변국에 미칠 것이며, 2008년 리먼 쇼크 당시에도 리먼 쇼크가 종결된 이후 중국 정부가 내놓은 경기부양책이 건화물 시장을 끌어올리는 사례가 있었음
- 시세가 급등할 수 있다고 주장하는 관계자들은 선박 공급 측면에서도 오히려 호재가 있다고 설명하는데, 코로나 바이러스 영향으로 조선소 입거 기간이 길어지면서 가동률이 저하되고 있고 또한 준공이 연기되는 신조선 선박도 속출하고 있음
- 시황 부진에 의한 고령선의 스크랩 증가나 SOx 규제에 의한 감소도 공급을 줄이는 효과가 있음
- 장마와 사이클론 등의 영향으로 예년 이상 침체됐던 철광석 출하도 회복될 것으로 전망되는데, 일반적으로 남미는 3월 이후에 곡물 출하시기에 들어감
- "3월 남미의 곡물 출하가 7월 이후의 북미 곡물 수확 시즌까지 연결되면서 극도의 부진을 보이고 있는 건화물 시황이 급등할 수 있다" (EU A비정기선사 관계자)
- 한편 코로나 바이러스 종식 이후에도 건화물 시황의 회복은 한정적이라는 견해를 가진 시장관계자도 있음
- 채산 분기점을 크게 밑도는 시황 수준이 오래 가지 않는다는 견해는 공통되지만 다만 건화물선 선복 공급 과잉이라는 근본적 문제가 해소되지 않고 있는 점이 시황 회복을 억제할 수 있다는 것임
- 건화물선 시황 회복이 지연될 수 있다고 주장하는 관계자는 3월 남미 곡물이 출하철에 들어가지만 아프리카 돼지 콜레라의 영향이 아직 남아 있다고 지적하고 또한 코로나 바이러스가 종식되더라도 중국의 사료용 곡물 수요가 회복되면 어느 정도 시간이 걸릴 수 있다고 예상함
- "계절 요인에 의한 화물 이동 둔화가 4월 이후 해소되기 때문에 건화물 시황은 일정 수준 회복될 것이다. 하지만 선박공급량 등 펀더멘털(fundamental)적으로 회복되는 요소가 눈에 띄지는 않는다" (EU B비정기선사 관계자)

2. 주간 뉴스

- 건화물선 시황은 2월 사상 최저에 가까운 수준으로 떨어졌음
- 2월 19일 영국 런던시장에서 케이프사이즈 주요 항로 평균 스팟시황은 전날보다 75달러 오른 일일 2,713달러. 파나막스 스팟운임은 일일 5,160달러(전일 대비 289달러 하락), 스프라막스 스팟운임은 일일 5,376달러(전일 대비 88달러 상승)를 각각 기록했음
- 전일 대비 소폭 상승하기는 했지만 어느 선형도 손익분기점을 크게 밀도는 상황이 계속돼 시황의 향방이 주목을 받고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116329> (로그인 필요)

■ 중국 기항선의 차기 용선자를 찾는데 시간 소요. 중국으로의 출하 보류 움직임 확산

- 태평양 수역에서 중소형 건화물선의 수송 수요 침체가 현저한데, 신종 폐렴의 감염 확대로 화물의 움직임이 제한되고 있기 때문임
- 부정기 건화물선 관계자는 현재 사업환경에 대해 "선박이 내일 어느 항만에 기항할지를 오늘에서야 결정할 정도로 화물을 구하기 어려운 상태"라고 언급했음
- 핸디막스나 핸디사이즈는 항만에 하역하기 1-2주 전에 기항이 결정되는 것이 일반적임
- 신형 코로나 바이러스 확산 영향으로 중국 일부 항만에서는 근로자 부족으로 인한 하역기능 저하로 하역 지연이 발생하고 있으며, 이로 인해 중국으로의 선박 출하를 보류하는 움직임이 나타나고 있음
- 또한 코로나 바이러스로 인한 검역 강화로, 중국 기항 선박이 차기 용선자를 찾는 것이 어려워지고 있음
- 건화물선 전문 컨설턴트인 Tramp Data Service에 따르면 2월 18일 핸디막스(5만 8,000중량톤급) 건화물선의 태평양 수역 스팟운임은 3,103달러(전날보다 4달러 상승)로 동 선형의 손익분기점을 크게 밀도는 상황임
- 코로나 바이러스 문제가 수습되면 화물의 움직임이 활발해지면서 시황이 회복될 것이라는 견해가 있지만 일부 EU 시장 관계자는 근본적인 문제는 선박 과잉이라며 공급과잉 문제를 지적하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116293> (로그인 필요)

■ 현대상선 VLCC 수익으로 2019년도 손실 완화

- 현대상선(HMM)의 2019년 경영실적 적자를 줄이는데 신규 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 5척이 기여했다고 분석됨
- 2월 13일 한국선주협회 리포트에 따르면 현대상선의 2019년 당기순손실은 5,920억 원으로, 전년도 당기순손실 7,900억 원 대비 손실 규모가 감소했음
- 2019년 현대상선 매출은 전년 대비 5.6% 증가한 5조 5,131억 원을 기록했으며, 영업손실은 전년 대비 45.6% 감소한 3,040억 원을 기록함 (2018년 영업손실 5,586억 원)
- 현대상선은 유가증권 보고서에서 당사 실적이 개선된 것은 ① 서비스 네트워크를 합리화 한 것, ② 5척의 신규 VLCC 활용을 극대화했기 때문이라고 언급하고 있음 (현대상선 유가증권 보고서는 "컨테이너 고채산 화물 확보 및 신조 VLCC 5척 투입에 따른 매출액 증대와 비수익노선 합리화 및 운영 효율화에 따른 손익개선"이라고 기술)

2. 주간 뉴스

- 현대상선은 올해 THE Alliance에 합류하고 앞으로 24,000TEU급 컨테이너선 12척을 순차적으로 인도 받을 예정으로, 향후 수익성이 개선될 수 있다고 기대하고 있음
- 전술한 초대형 컨테이너선(Ultra Large Container Vessel·ULCV) 12척은 대우조선해양과 삼성중공업으로부터 2020년 연중 일정 간격으로 인도 받을 예정임
- 첫 번째 ULCV의 인도일은 4월로, 4월은 현대상선이 공식적으로 Ocean Network Express, Hapag-Lloyd, Yang Ming Line과 제휴해 The Alliance에 합류할 무렵이 됨
- 동 12척은 THE Alliance의 아시아-북유럽 간선 서비스에 배치될 계획임
- 한편 현대상선은 2021년에 현대중공업에서 15,300TEU 컨테이너선 8척을 추가로 인도 받을 예정에 있음
- 현대상선은 유가증권 보고서에 운영 효율성 향상, 비용 절감 노력 강화, 고객 지향 솔루션 구축 등을 통해 글로벌 경쟁력을 지속적으로 확보하겠다고 기술했음
- 코로나 바이러스 발생, 세계 경기 침체, 미중 무역 분쟁 재발 가능성 등 시황에 부정적인 영향을 줄 수 있는 사건이 있어 실적개선을 위한 현대상선의 전략이 주목받고 있음

https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlccs-ease-hyundai-merchant-marine-losses-in-2019/2-1-755528?fbclid=IwAR1200ov_OtbejmmlDW_gN3bPAO58zWluG33m_zgLOrLmAhLwZrhzyudGhc (로그인 필요)

■ 미국의 COSCO 쉬핑 탱커즈(다렌) 제재 해제로 VLCC 스팟운임은 일일 만 달러 이상 하락 전망

- 클락슨에 따르면 미국의 COSCO 쉬핑 탱커즈(다렌)에 대한 제재 해제로, 26척의 VLCC가 유조선 시장에 투입되면서 VLCC 스팟요금이 일일 1만 달러 하락할 것으로 전망됨
- COSCO 쉬핑 탱커즈(다렌)는 2019년 9월 26일 이란과 거래한 혐의로 미국의 제재를 받았으며, 제재는 2020년 1월 31일에 해제되었음
- Clarksons Platou의 분석에 따르면 총 1천만 DWT에 달하는 26척의 COSCO 쉬핑 탱커즈(다렌) VLCC 중 현재 3척을 제외한 선박들이 배선되는 등 제재가 있었던 대부분의 선박이 유조선 시장에 복귀하였음
- VLCC 26척이 유조선 시장에 공급되면서 수급완화로 시황은 하락 추세를 보이고 있음
- 게다가 코로나 바이러스 확산으로 유조선 운임은 1월 중순 이후 급락했으며, 2월 중순 기준 저유황 유를 사용하는 VLCC의 경우 스팟운임 일일 1만 달러, 스크러버가 장착된 선박의 경우 스팟운임 일일 4만 달러 정도를 기록하고 있음
- Clarksons Platou는 코로나 바이러스는 유조선 분야에서 '게임 체인저(game changer)가 아닌 커브볼(curveball)'이라고 언급했음
- Clarksons Platou는 "코로나 바이러스로 인한 원유 수요 감소는 일시적이며, 코로나 바이러스의 종식을 전제로 2분기 중 회복세가 시작될 것으로 전망한다"고 설명함

https://www.tradewindsnews.com/tankers/clarksons-return-of-cosco-vlccs-will-knock-10-000-off-rates/2-1-755923?fbclid=IwAR2AQfJk_4Mk9oX4k9DqE4hKcYJ-1d57s-LnlRxxnpvA0FUVYlawu8FYVk (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 유조선 시장 다시 긴박. 미국의 러시아 선사 제재와 리비아에서 공격 사건 발생

- 유조선을 둘러싼 사업 환경의 긴장이 높아지고 있음
- 미국 트럼프 정부는 2월 18일 베네수엘라의 원유 수송에 종사한 러시아 국영에너지의 해운 자회사인 Rosneft Trading을 제재 대상으로 지정했음
- 한편 2월 18일 북아프리카 소재 리비아 트리폴리(Tripoli) 항만에서 리비아군이 터키 선박을 공격하는 사건이 발생했으며, 이로 인해 당분간 트리폴리 항만으로의 기항이 불가능해졌음
- 제재와 공격 사건이라고 하는 성질이 다른 2가지 리스크가 표면화 되면서 유조선 시장의 향후 동향이 주시되고 있음
- 미국 재무부의 발표에 따르면 Rosneft는 올해 1월 베네수엘라산 원유를 서아프리카에 200만 배럴 수송하는 등 베네수엘라 국영석유생산업체인 PDVSA(Petróleos de Venezuela, S.A.)의 경제 활동에 관련한 혐의가 있으며, 이번 제재로 Rosneft의 CEO 등 동사 사장단의 미국 내 보유 자산이 동결될 예정임
- 미국은 2019년 1월 PDVSA로의 제재를 발표했는데 이후에도 베네수엘라산 원유 수송은 종종 이루어졌으며, 용선자가 미국으로부터 제재를 받을 리스크를 가미한 할증 용선료를 선주에 지급하는 경우도 보고된 바 있음
- Clarkson 통계에 따르면 베네수엘라 인접 카리브해발 스팟시황 수준(2월 제3주차)은 싱가포르착 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC)이 6만 7,685달러, 미국 걸프만착의 아프리카막스 선형이 4만 343달러를 각각 기록했음
- 선박 제재는 가용 공급 선박 감소로 유조선 시장에 플러스, 리비아 공격사건은 전쟁 리스크 증대로 역시 플러스의 영향을 줄 가능성이 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116291> (로그인 필요)

I 코로나로 세계 경제성장률 하향 조정. IMF는 2021년까지 세계경제에 영향을 줄 것으로 전망

- 볼틱건화물지수(Baltic Dry Index)가 2020년 2월과 같이 심하게 하락한 것은 2008년 글로벌 금융 위기 때였음
- 중국은 해상 물동량의 40%를 점유하고 있으며, 중국의 무역량 축소는 전 세계 경제에 영향을 줄 수 밖에 없음
- 건화물선 선사들의 주가가 폭락했으며, 해운업과 관련이 적은 애플도 이번 주 코로나 바이러스 영향으로 중국에서의 아이폰 판매에 타격이 있을 수 있다고 발표했음
- 세계 경제 애널리스트들은 그 어느 때보다도 세계 경제 성장 둔화에 대해 우려하고 있음
- 국제통화기금(International Monetary Fund·IMF)은 올해와 2021년 세계 성장률 전망치를 하향 조정했으며, IMF는 코로나 바이러스가 세계 경제에 미치는 영향이 2021년까지 이어질 것으로 전망하고 있음
- IMF 보고서에 따르면 중국 GDP는 2020년에 최근 30년 중 최저 수준으로 증가할 것으로 예측되었음

2. 주간 뉴스

- 이는 해운 시장을 악화시키고 있는 코로나 바이러스뿐만 아니라 미·중 무역전쟁의 영향이기도 한데, 미·중이 1단계 협정을 체결했지만 관세는 그대로 유지되고 있으며 미·중간 정치 관계는 긴박하게 돌아가고 있음
- BDI는 2월 18일 430포인트를 조금 넘어섰으며 이는 2019년 9월 3일 대비 83% 낮은 수준임
- 건화물 선사인 Navios Maritime Partners의 Angeliki Frangou CEO는 최근 재무결산 발표에서 "해운을 둘러싼 상황이 유동적이기 때문에 2020년 해운시황을 예측하기 어렵다"고 해운 시황 불확실성에 대한 우려를 표명했음
- 시황 침체를 겪고 있는 건화물 시장에 고무적인 뉴스는 2020년 건화물선 해체량이 급증하고 있다는 것으로, Clarksons Research 데이터에 따르면 올해 해체량 수준은 작년 이맘때에 비해 거의 150% 증가했음
- 대량 스크랩 발생은 건화물선 수급이 균형에 이르게 하는 데 도움이 될 것임
- 다만 우려되는 것은 철광석 수요인데, 중국 철강 생산 둔화는 코로나 바이러스가 발생하기 이전에 이미 철광석 해상 이동에 타격을 입히고 있었음
- TradeWinds에 따르면 볼틱거래소(Baltic Exchange)가 발표한 브라질-중국 케이프사이즈 운임은 코로나 바이러스가 확산되기 이전인 1월 초에는 일일 24,000달러 이상이었는데 2월 중순 기준 일일 2,000달러 이하로 급감했음
- 코로나 바이러스로 인한 트럭 운전자 부족으로 중국은 철광석을 항만에서 공장으로 수송하는데 어려움을 겪고 있으며, 중국 철강 노동자들 다수가 격리기간 동안 집에서 머무르고 있음
- 철광석 재고는 이미 다량 쌓여 있어 재고가 전량 운송되기까지 상당한 시간이 걸릴 것으로 보임
- 코로나 바이러스의 완벽한 통제나 종식 가능성을 전망하는 것은 아직 불가능하다고 평가되며, 무분별한 모기지 대출로 야기된 2008년 세계 금융위기와 달리 코로나 바이러스가 해운에 미치는 영향을 정확히 예측하기는 어려움
- 코로나 바이러스는 퍼펙트스톰(perfect storm)처럼 세계 경제를 침체시키고 있지만 새로운 나무들이 자랄 수 있는 여지가 남아 있어야 함

<https://www.tradewindsnews.com/opinion/shippings-perfect-storm-will-clear-the-ground-for-growth/2-1-758431?fbclid=IwAR3ohnl6iHMGr-6FfveexhHyvsEgHpdi04BgcVaAxoLCbvqZF-welbdWjl8> (로그인 필요)

■ 유조선 선형 중 코로나로 가장 타격을 입은 것은 VLCC. 수에즈막스 등의 수익 회복력이 더 높아

- 코로나 바이러스가 발생한 동안 유조선 전 선형 중에서 가장 큰 타격을 입은 것은 VLCC로 나타났으며, 수에즈막스와 아프라막스의 수익 회복력(resilience)이 더 높은 것으로 나타났음
- Clarksons Platou에 따르면 VLCC의 2월 평균 스팟운임은 전월대비 67.6% 감소한 일일 22,300달러를 기록했고, 수에즈막스는 54.5% 감소한 일일 28,000달러를 기록했으며, 아프라막스는 43.4% 감소한 일일 28,300달러를 기록했음
- 유조선 시장 관계자들은 VLCC의 부진한 성과는 바이러스 발발로 급감한 중국의 원유 수요에 따른 것이라고 분석했으며, 반면 유럽 원유 수요는 중소형 유조선에 물동량을 제공한 측면이 있다고 언급함

2. 주간 뉴스

- Poten & Partners도 모든 유조선 선형의 평균 스팟운임이 1월 중순 이후 급감했지만 VLCC는 상대적으로 절대적 측면에서 실적이 더욱 저조했다고 분석함
- Poten & Partners는 "코로나 바이러스는 중국 수입량 감소에 영향을 미쳤으며, 특히 VLCC 부문에 높은 영향을 주었음. VLCC 연간 취급량의 약 42%가 중국에 의존하고 있다"고 언급함
- 국제에너지기구(International Energy Agency)는 코로나 바이러스로 인한 영향을 추산하고, 1분기 기준 중국의 예상 정제처리량(refinery throughput)이 일일 110만 배럴 감소할 것으로 전망했음
- 반면 대서양 유역에서의 원유 거래는 유럽 주요국들이 원유 수입을 재개하면서 활발한 움직임을 보이고 있음
- Bloomberg에 따르면 2월 17일 11건의 수에즈막스 및 아프리카막스급 유조선 스팟계약이 발생했는데 이 중 7개가 유럽행임
- Bloomberg는 "VLCC 수요는 중국의 브라질산 원유 수입 감소로 타격을 입을 것이지만, 대서양을 경유하는 수에즈막스 및 아프리카막스급 유조선은 EU 원유 수입 재개에 따라 운임이 회복될 가능성이 높다"고 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/coronavirus-hits-vlccs-the-hardest-amid-weak-oil-demand-in-china/2-1-758179?fbclid=IwAR2-zYQ7XMYaQFmWY2vbPhKyWD9rluORzFtSCIU-sxWGF46TTQgiLogS9Ls> (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

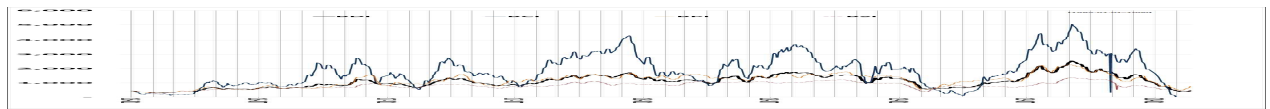
BDI, 전주대비 11.7% 하락한 469 기록

모든 선형의 운임이 소폭 상승하였으나, 케이프와 파나마스의 운임역전 현상이 나타나는 등, 저조한 운임 추세가 지속되고 있음. 케이프 운임은 리오 틴토사가 사이클론의 여파에서 벗어나 철광석 생산 작업이 재개되었다는 소식이 전해지면서 강보합세를 나타낸 것으로 분석되나, 선박의 공급과잉으로 운임 상승이 제한됨. 외신은 1월 한 달 동안 중국의 철광석 수입량이 1일 평균 320만 톤이며, 2월에는 1일 293만 톤에 그칠 것으로 전망하고 있다고 전함. 또한, 현재 중국의 철강 제조업체들이 공장을 가동 중이기는 하나, 생산속도를 줄이고 있다고 설명함. 이러한 소식들이 케이프 운임에 부정적 영향을 미치고 있음. 파나마스 운임은 브라질의 곡물출하량 급증의 영향으로 지난 주에 이어 금주에도 상승세가 이어짐. FFA가격 추이를 살펴보면 코로나19로 가장 큰 타격을 입은 케이프선 운임 시장의 심리가 2월 중순부터 조금씩 살아나고 있는 것으로 해석됨. 2020년 3월물 가격 추이를 살펴보면 2월 초 (6,031달러/일)부터 하락세를 보이던 케이프선 가격이 2월 중순부터 지금까지 5,000달러 후반 대를 기록 중이며, Q2(20)의 경우에는 10,000달러 초중반대를 기록했던 가격이 2월 중순부터 11,000달러대를 기록 중임

빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주 모든 선형의 운임이 상승할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

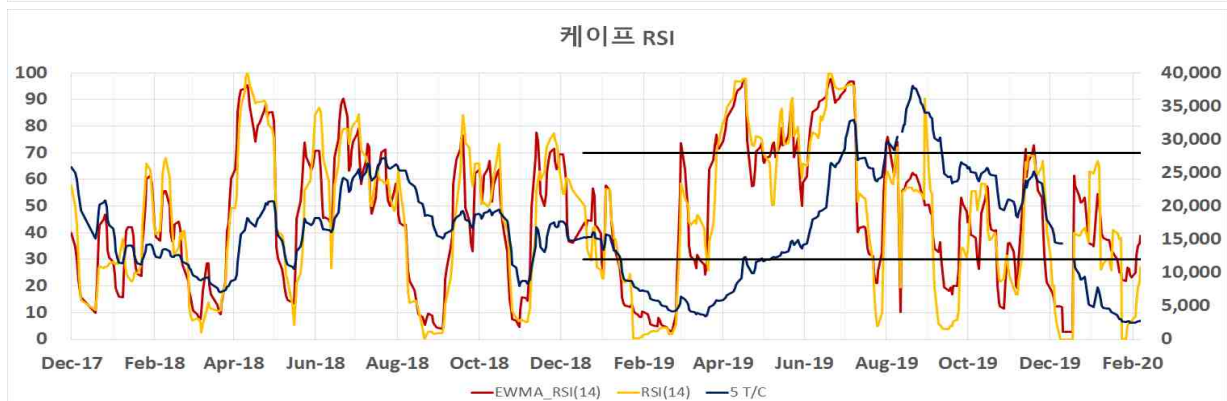


		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(02.21)							
운임지수 ¹⁾	BDI	469	(49.4)	411	976	596	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	2,673	(65.2)	2445	11976	5,639	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	5,165	(1223.2)	3345	7695	5,063	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	5,148	(223.4)	4859	7246	5,641	4,544	14,940	9,667
	헨디(6TC)	3,354	(16.8)	3255	6410	4,401	4,198	10,067	7,188
	케이프	14,125	(0)	14125	15750	14,594	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	11,750	(375)	11050	11750	11,519	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	9,625	(62)	9563	10000	9,735	9,500	12,500	10,857
	헨디	9,000	(0)	9000	9563	9,383	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(02.21)							
		2020년 3월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	5,522	(-131)	11,222	(-185)	13,894	66	13,938	66
	파나마스(4TC)	7,859	(350)	10,369	(345)	9,797	34	9,353	3
	수프라막스(6TC)	7,611	(615)	9,580	(555)	9,375	154	8,921	85
	헨디(6TC)	5,088	(-87)	6,825	(112)	7,056	50	6,969	15

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

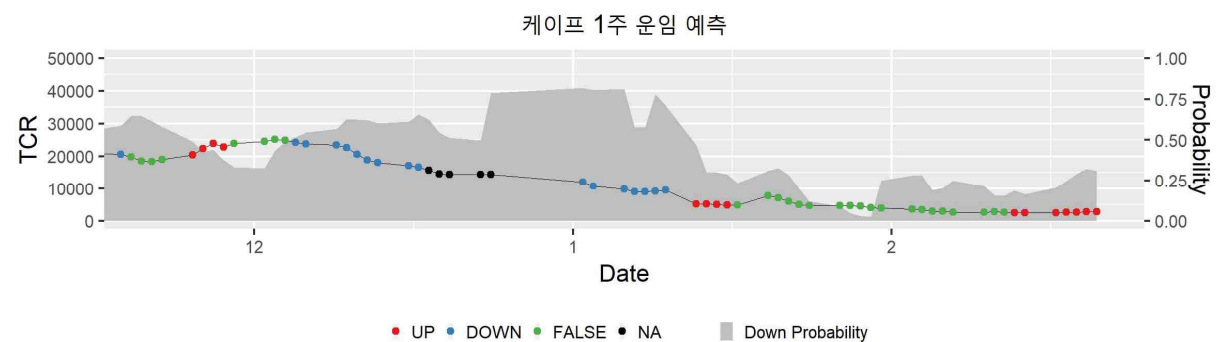
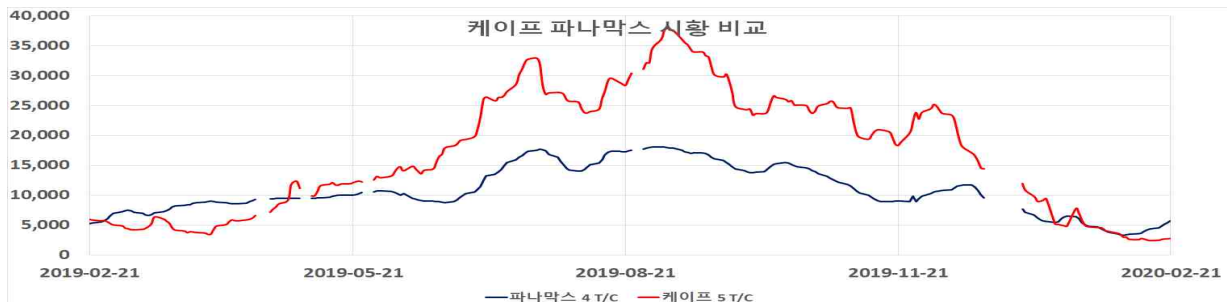
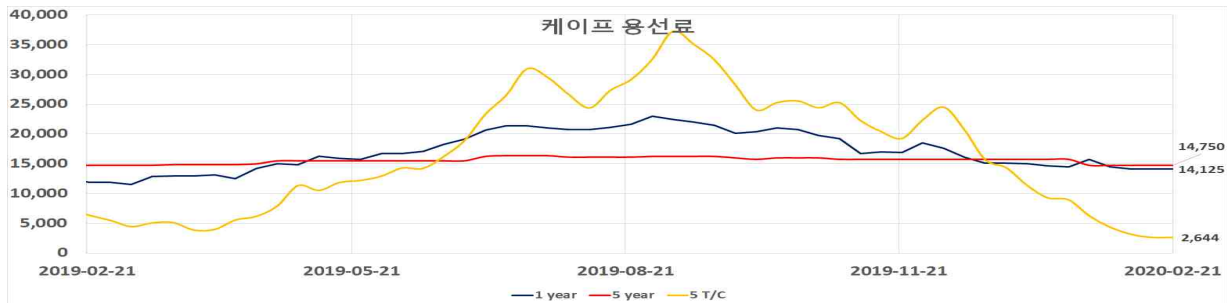
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 완만한 하락세가 지속됨
- (케이프 RSI) 0에 근접해 있던 RSI가 상승세를 보였으나 30선에는 미치지 못함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음주 케이프선 운임은 약보합세를 나타낼 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 장단기 용선료는 보험세를 나타냄
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 운임 역전현상이 지속되고 있으며, 운임차가 점차 확대되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

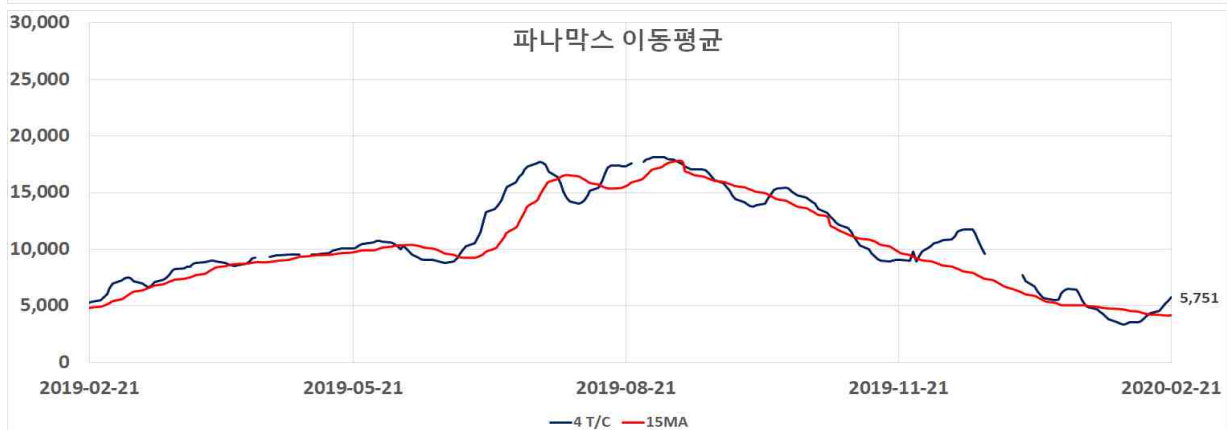


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	02.17	02.24	79.33	20.67
	02.18	02.25	73.35	24.65
	02.19	02.26	71.04	28.96
	02.20	02.27	67.72	32.28
	02.21	02.28	68.97	31.03
	2월 3주	2월 4주	72.48	27.52

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

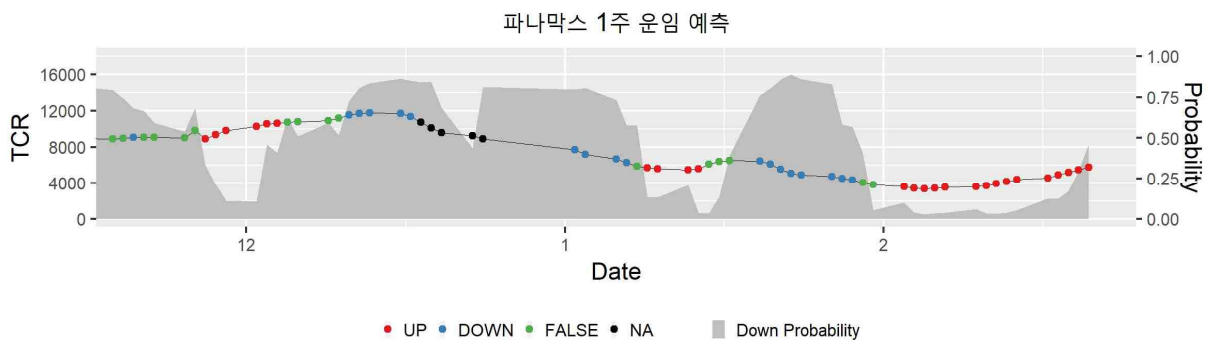
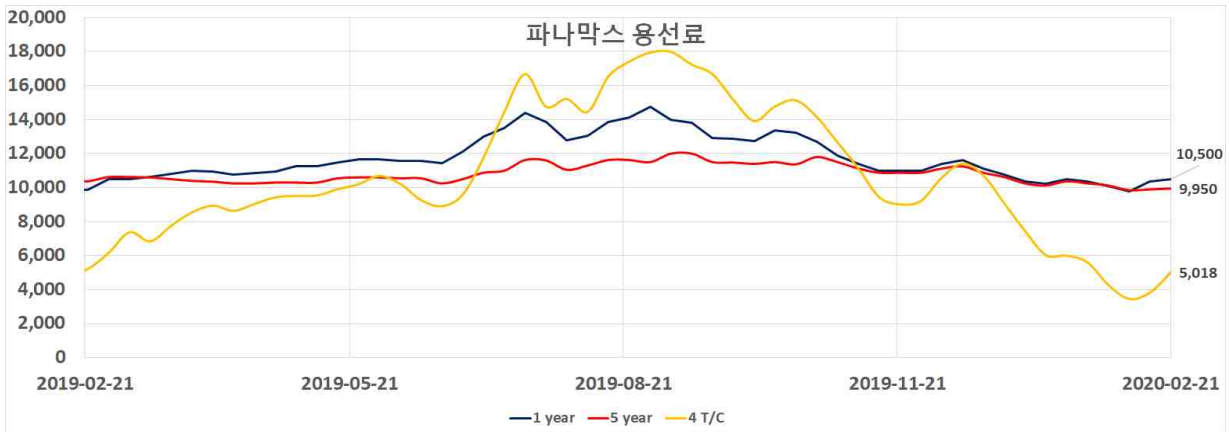
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 약보합세를 나타내고 있으며, 스팟운임과의 간격이 점점 확대되고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 돌파하여 상승세를 이어감
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 단기용선료가 장기용선료를 소폭 상회하고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 다음주 파나마스 운임은 상승할 것으로 예상됨

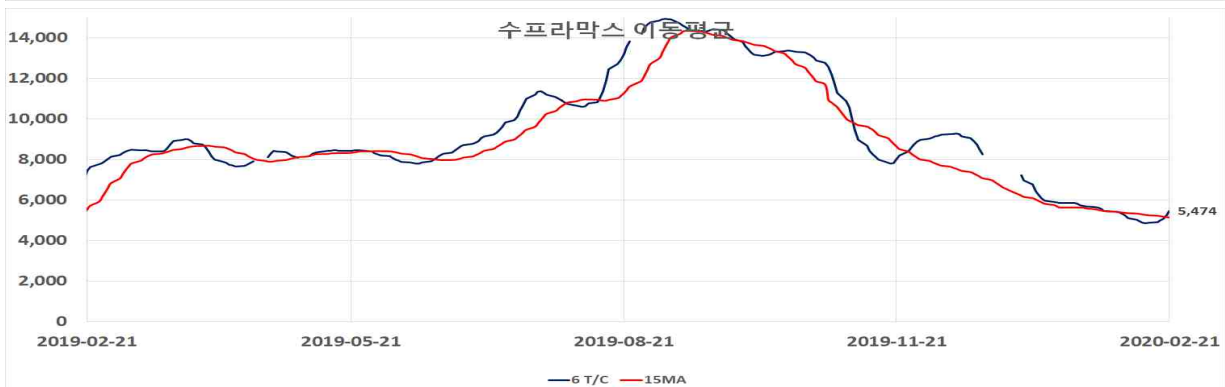


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	02.17	02.24	87.49	12.51
	02.18	02.25	87.74	12.26
	02.19	02.26	82.6	17.4
	02.20	02.27	70.2	29.8
	02.21	02.28	53.76	46.24
	2월 3주	2월 4주	76.36	23.64

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

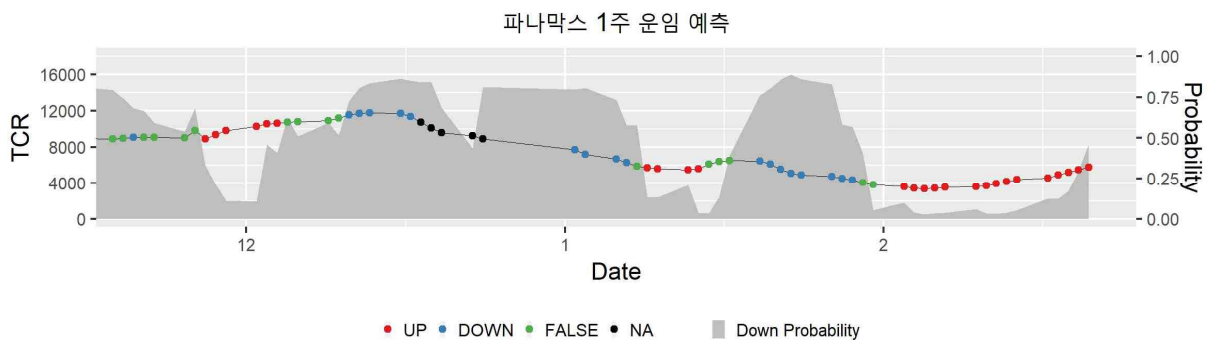
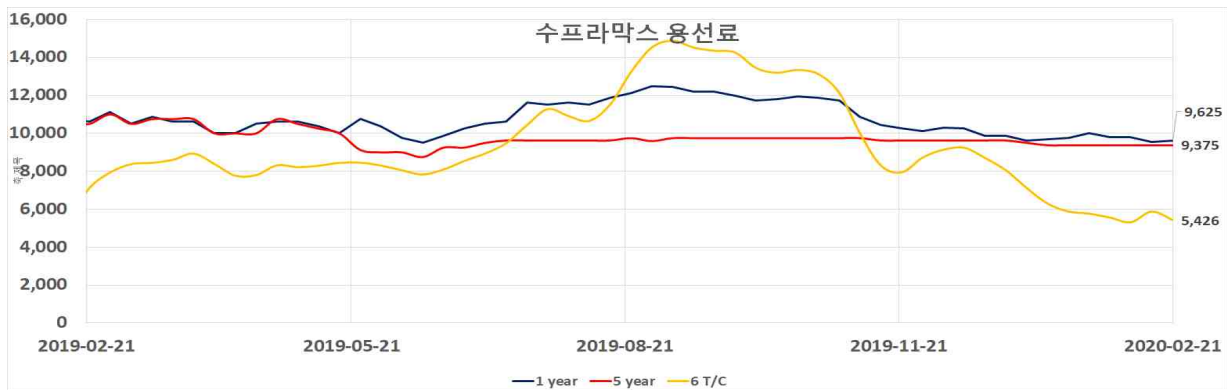
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 완만한 하락세가 이어짐
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 상향돌파한 후, 그 추세를 이어감
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 수프라막스선 운임은 강보합세를 보일 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 스팟운임과 장·단기 용선료가 보험세를 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 수프라막스 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	02.17	02.24	83.7	16.3
	02.18	02.25	88.85	11.15
	02.19	02.26	90.89	9.11
	02.20	02.27	95.03	4.97
	02.21	02.28	97.96	2.04
	2월 3주	2월 4주	91.29	8.71

4. 컨테이너 - 주간 동향

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

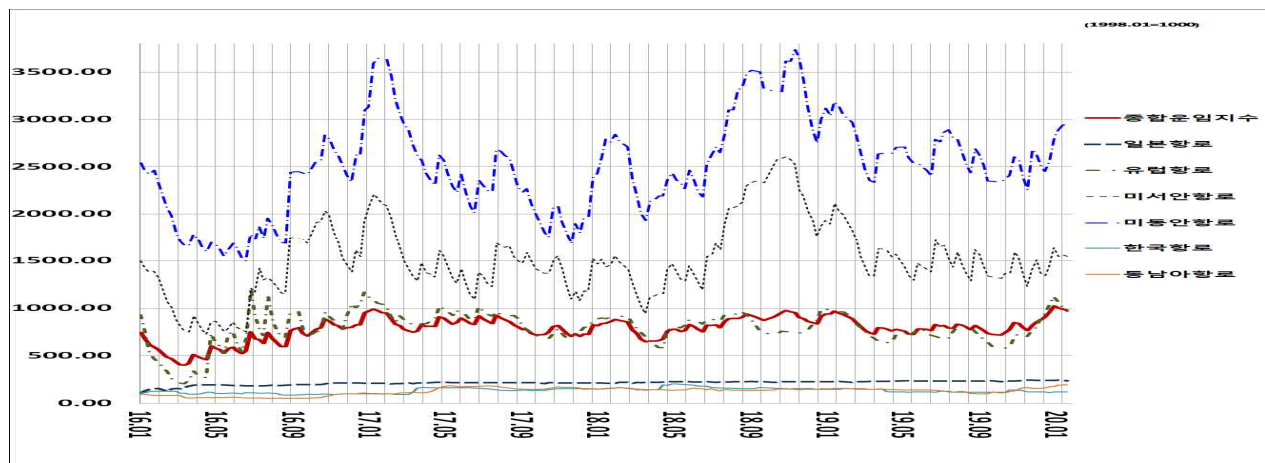
■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 22.9 하락한 887.72를 기록함

인트라 아시아 항로 일부를 제외하고 원양항로 운임은 지난주에 이어 하락세가 지속됨. 아시아-유럽항로 운임은 춘절 이전 대비 16달러/TEU 하락한 834달러를 기록함. 중국 춘절과 코로나 사태로 인해 이는 선사들의 최대수준의 임시결항을 실시함. 최근 4주 동안 아시아-유럽항로 공급량의 약 46.0%인 70만 TEU를 축소시켜 운임 하락을 최소화함

아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 56달러 하락한 1,367달러/FEU를 기록함. 이는 2019년에 비해 낮은 수준임. 아시아-북미항로의 선대 공급도 약 38%인 68만 TEU를 축소시킴. 단기적으로 2월 말까지 운임 하락은 지속될 것으로 예상되나 3월 중순이후부터는 중국 내 제조업의 정상화로 반등할 개연성이 높음

인트라 항로의 경우 단기적으로 동남아시아의 중국 부품 수요가 증가하여 운임 상승 또는 유지될 가능성이 높으나 장기적으로는 제조업 시설의 중국 이탈로 수요감소에 따른 운임 하락 가능성이 있음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)



자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2020년			2019년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장	(02.21)								
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	887.72	(-22.9)	887.72	1,022.72	965.91	715.97	968.07	810.92
	유럽항로(\$/TEU)	834	(-16.0)	834.00	1,124.00	974.17	580.0	1,027.0	759.66
	미서안항로(\$/FEU)	1,367	(-56.0)	1,367.00	1,636.00	1,512.67	1,229	2,114	1,525.32
	미동안항로(\$/FEU)	2,683	(-85.0)	2,683.00	2,951.00	2,840.17	2,256	3,187	2,633.67
	한국항로(\$/TEU)	117	(-3.0)	117.00	120.00	119.17	112.0	153.0	128.37
	일본항로(\$/TEU)	239	(9.0)	230.00	243.00	238.83	219.0	244.0	233.38
	동남아항로(\$/TEU)	191	(13.0)	176.00	195.00	187.33	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	753	773	764	591.0	807.0	709.0	

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수는 계절적요인으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 계절적 요인으로 약보합세를 기록할 수 있으나 임시결항 증가로 반등 가능성도 상존함



- 아시아-미주운임은 중국 코로나 사태로 인한 수요 둔화로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

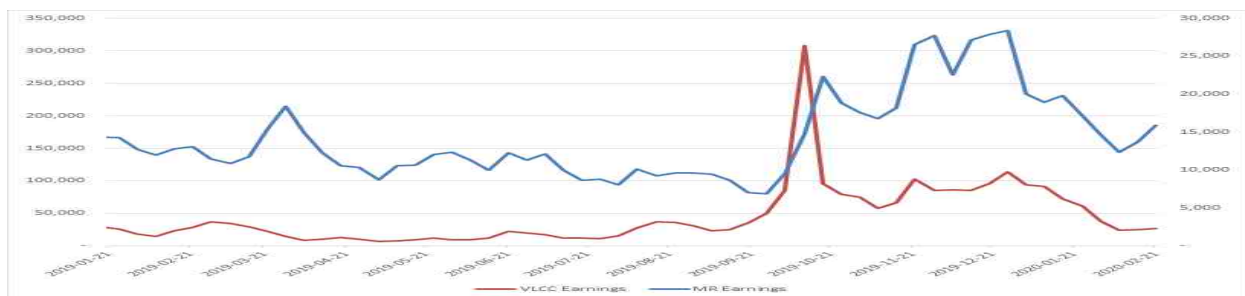
12월 넷째주 원유선 사항 코로나 바이러스 사태 관망으로 소폭 개선

금주 VLCC WS은 42.8로 전주(42.0) 대비 0.8p(1.9%) 증가. 코로나 바이러스가 발생한 동안 유조선 전 선형 중에서 가장 큰 타격을 입은 것은 VLCC로 나타났으며, 수에즈막스와 아프리카막스의 수익 회복력(resilience)이 더 높은 것으로 나타났음. Clarkson Platou에 따르면 VLCC의 2월 평균 스팟운임은 전월대비 67.6% 감소한 일일 22,300달러를 기록했고, 수에즈막스는 54.5% 감소한 일일 28,000달러를 기록했으며, 아프리카막스는 43.4% 감소한 일일 28,300달러를 기록했음

12월 넷째주 제품선 사항 아시아발 석유제품의 출하 증가로 큰 폭 반등

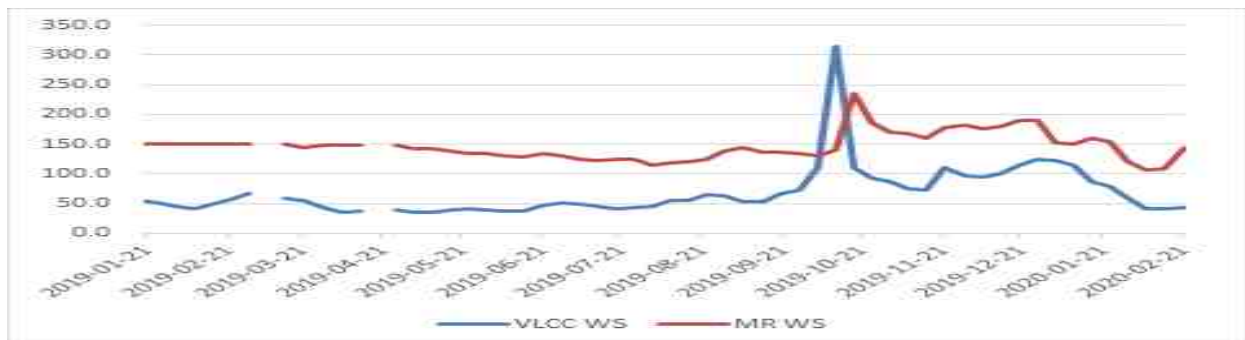
금주 MR WS은 143.6으로 전주(108.3) 대비 35.3p(32.5%) 증가. 코로나 바이러스로 급감했던 인도네시아 등의 석유제품 출하가 유럽 수요 증가로 일시에 반등하면서 큰 폭의 상승을 기록

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles Weber

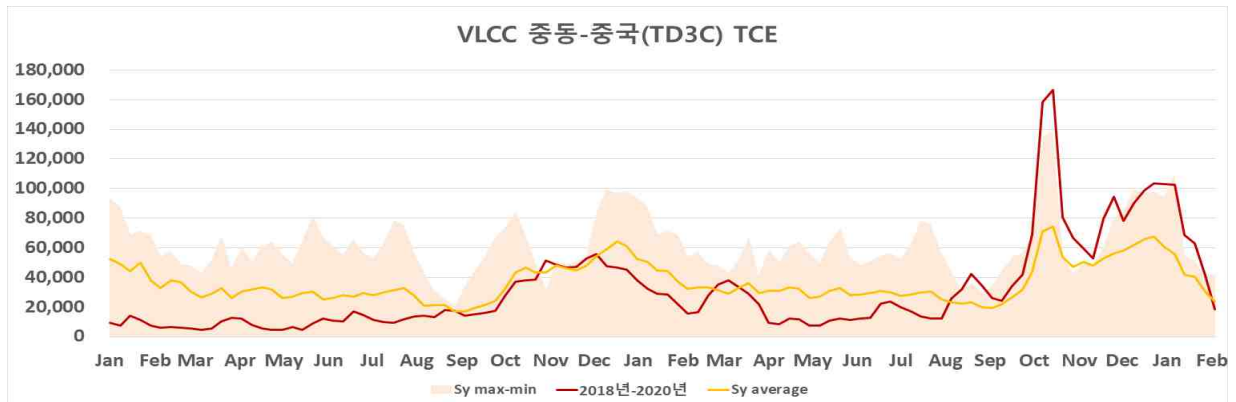
		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.21)							
Average Earnings	TD3C	18,368	(1,200)	14,755	105,815	49,500	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	16,270	(6,093)	8,670	16,993	13,447	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	30,000	(7,500)	30,000	48,750	44,156	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	15,550	(0)	15,500	15,500	15,500	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	42.8	(0.8)	41.4	122.3	73.5	36.0	315.0	66.6
	MR	143.6	(35.3)	106.4	160.3	137.0	114.2	235.0	148.0

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

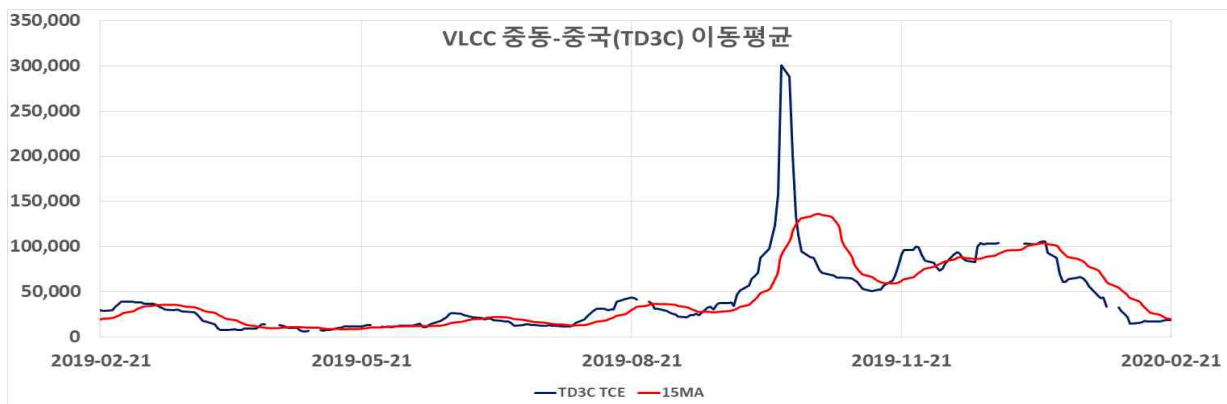
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

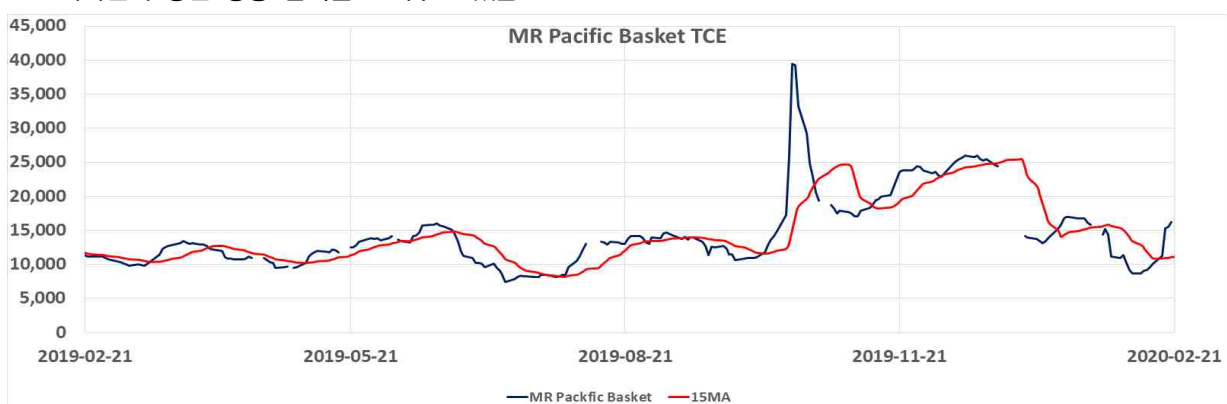
- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 코로나 바이러스 영향으로 지속 감소해 역사적 추세선('15~'19년 평균)을 교차하는 등 현재 원유선 시장의 부진을 보여주고 있음



- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선(단기 이동평균)이 장기 이동평균을 상향 돌파해 골든크로스(golden cross) 현상이 발생했으며, 이는 운임이 상승세로 전환할 수 있음을 의미



- 제품선 추세선에도 골든크로스(golden cross) 현상이 발생했으며, 추세선이 15일 이동평균선을 큰 폭 상향 교차하면서 강한 상승 압력을 보여주고 있음



6. 중고선 시장

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

- 2월 21일 BDI는 497로 전주(426) 대비 71p(16.7%) 증가하면서 회복세를 보임. 중고선 지수는 21.15로 4주 연속 변동 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 2월 SCFI 평균은 899.15로 전월(999.29) 평균 대비 100.14(10.0%) 감소. 2월 중고선 지수는 38.20으로 전월(38.90) 대비 0.70p(1.7%) 감소함



2020년 2월(2월 1일~21일) 누계 중고선 거래 실적

- 2020년 2월 전 선종을 망라하는 중고선 거래는 39척·2,853,322DWT·384.8백만 달러가 이루어짐
- 컨테이너선은 2020년 2월 중고선 거래가 코로나 바이러스 등의 영향으로 없음
- 건화물선은 2020년 2월 20척·1,337,095DWT·174.3백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 2월 케이프사이즈 2척·263,140DWT·14.4백만 달러, 파나막스 6척·532,188DWT·80.1백만 달러, 핸드막스 6척·385,015DWT·63.9백만 달러, 핸드사이즈 6척·156,752DWT·15.9백만 달러로 구성됨
- 유조선은 2020년 2월 19척·1,516,227DWT·237.5백만 달러의 실적임
- 유조선은 2020년 2월 VLCC 1척·235,323DWT·13.0백만 달러, 수에즈막스 3척·443,297DWT·48.6백만 달러, 아프라막스 2척·293,354DWT·69.7백만 달러, 파나막스 3척·172,359DWT·14.4백만 달러, 핸드사이즈 10척·371,894DWT·91.8백만 달러로 구성됨

7. 주요 해운지표 (2020.02.21)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.21)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.5	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	76.0	(1)	76.7	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)		(02.21)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	27.0	27.0	27.0	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.0	92.0	92.0	92.0	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	31	(-)	31	31.0	31.5	31.3	31.5	35.0	33.6
자료:Clarkson										
연료유 (\$/Tonne)		(02.21)								
380 CST	Rotterdam	303.8	(14.5)	296.9	289.3	303.8	296.4	245.8	443.5	348.9
	Singapore	323.3	(3.0)	323.1	320.3	388.0	350.0	306.5	511.5	402.5
	Korea	387.25	(2.5)	387.2	384.8	426.5	404.7	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	344	(-10.8)	356.3	344.0	436.8	391.1	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	473	(5.0)	470.8	468.0	585.3	511.9	493.8	548.3	518.9
	Singapore	507.5	(-9.5)	523.8	507.5	726.3	611.0	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	520	(-23.0)	539.4	520.0	722.3	613.9	546.5	624.5	578.8
자료:Clarkson										
주요 원자재가 (\$)		(02.21)								
철광석	국제價	91.5	(3.2)	86.0	79.9	96.3	89.8	72.3	127.2	93.3
	중국産	117.6	(3.6)	116.1	113.8	122.0	118.5	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	69.9	(-1.8)	71.5	69.9	74.3	72.3	72.0	83.1	77.0
	중국産	91.2	(-2.0)	92.9	91.2	94.9	93.6	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	196.6	(4.6)	191.3	174.0	196.6	186.6	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	126.9	(-0.7)	126.4	122.7	128.0	125.5	120.9	187.3	153.2
	중국産	213.8	(4.5)	211.9	209.3	216.9	213.6	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	890.5	(-3.25)	887.4	872.5	946.0	906.1	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	551.0	(8.25)	554.4	542.0	581.5	560.8	418.5	558.8	493.9
자료:mysteel, CBOT										
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		11월	12월	1월	2020년 합계	2017년 합계	2018년 합계	2019년 합계		
ASEAN	수출	7,487	7,643	9,490	9,490	95,248	100,114	87,449		
	수입	4,192	4,599	5,164	5,164	53,822	59,628	51,584		
NAFTA	수출	7,428	7,651	6,919	6,919	84,260	89,921	82,296		
	수입	6,212	6,899	6,502	6,502	60,199	69,712	66,889		
EU	수출	3,944	4,362	4,219	4,219	53,140	57,676	48,445		
	수입	4,593	5,049	4,320	4,320	56,657	62,296	50,738		
BRICs	수출	13,842	14,318	11,752	11,752	169,587	189,936	149,584		
	수입	11,142	11,215	11,532	11,532	118,550	133,785	120,398		
자료:한국무역협회										

주)

1. 본 보고서의 내용은 한국해양수산개발원의 공식적 견해와 다를 수 있음
2. 인공지능(AI) 분석을 활용한 예측은 한국해양수산개발원이 개발 중인 분석모델의 예측결과로서 시범적으로 제공되는 내용임. 향후 산학연 공동연구를 통하여 모델의 성과를 지속적으로 향상시킬 예정임
3. 인공지능 분석을 포함한 본 보고서의 예측결과는 단순한 '참고용' 자료이므로 한국해양수산개발원은 본 보고서를 기반으로 한 이용자의 의사결정으로 인하여 초래된 손실, 손해 또는 기타 법적 의무에 대해서는 어떠한 책임도 부담하지 않음. 이 자료를 수령하는 것으로 정보 이용자는 위에 언급된 모든 책임의 한계에 대하여 명확히 인식하고 동의하는 것으로 간주함