

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 4월 1주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	17
IV. 컨테이너	24
V. 탱커	26
VI. 중고선 시장	29
VII. 주요 해운지표	31

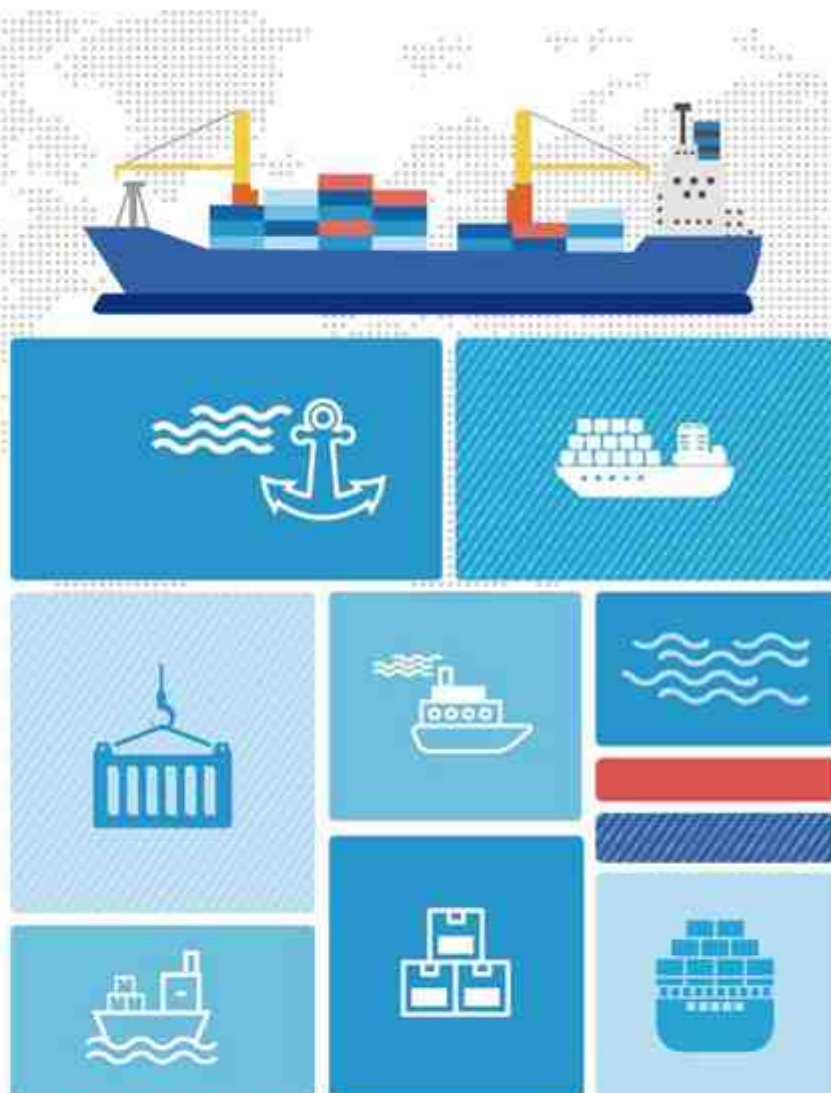
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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

곡물 공급망의 위험과 시사점

I 유엔 식량농업기구(FAO), 곡물 공급망 혼란 위험 경고

유엔 식량농업기구(Food and Agriculture Organization of U.N., FAO)는 3월 29일 보도자료를 내고, COVID-19의 글로벌 확산으로 곡물 공급망의 혼란 위험에 대해 경고했음. 우선 FAO는 COVID-19가 글로벌 팬데믹으로 확대되면서, 경제적 불황이 야기되고 이 과정에서 특히 취약 계층의 식량 확보가 어려워질 것으로 우려했음. 특히 극빈 국가, 개도국 등의 취약 계층이 식량 확보에 어려움이 없도록 각국의 지원정책이 긴급히 시행되어야 함을 강조함. 아울러 FAO는 남미 지역의 곡물 공급망 혼란 사례를 언급하며 세계 은행과 선진국의 지원을 확대해 이들 남미 지역의 공급망 안정성을 강화해야 한다고 주장함

구체적으로 아르헨티나의 Rosario 인근의 지방자치 정부들이 COVID-19의 확산을 막기 위해 그들 도시에서 트럭의 출입을 막았음. 아르헨티나 연방정부가 이러한 도로 운송 폐쇄 조치를 철회하라고 지시했지만, 이들 자치정부는 보건 상의 이유를 들어 거부하고 있는 것으로 알려짐. 대두(soybean)를 수출해야 하는 아르헨티나 입장에서는 이들 도로 운송이 막히면서 대두 수출이 어려워지고 있음. 비슷하게 브라질 Santos항에 물류 장애가 발생하면서 식량 관련 곡물의 운송이 어려워지고 있음

I 주요 곡물 취급 항만의 안정적 운영을 위한 관심과 지원이 필요

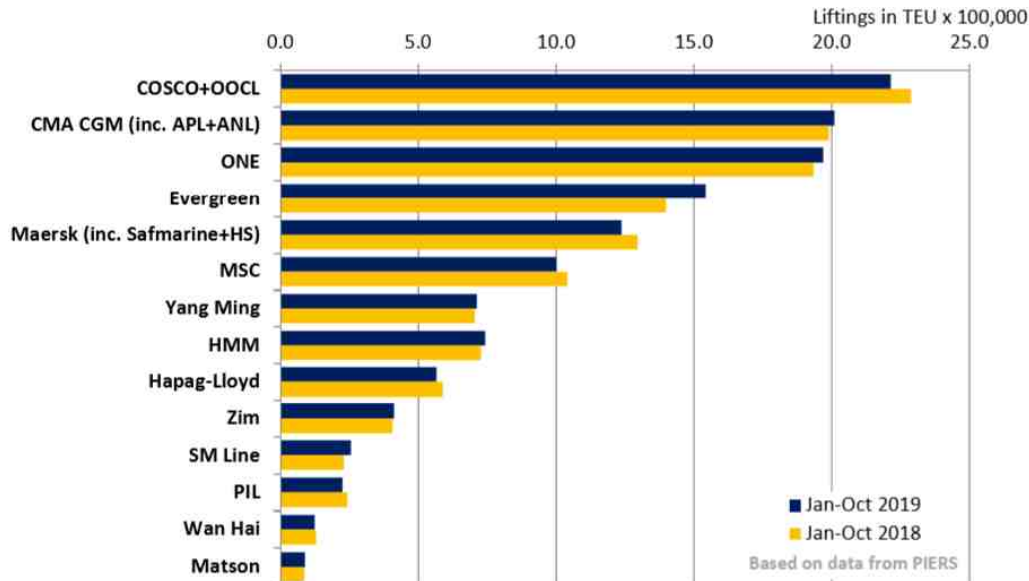
COVID-19 사태는 이러한 곡물 공급망에서의 병목지점과 이를 해소할 수 있는 기회를 준다고 해석할 수도 있음. 분명한 것은 안정적인 방법으로 이러한 운송체제 문제를 해결하고, 곡물 등의 식량자원이 운송될 수 있도록 특별 조치가 취해져야 한다는 것임. 아울러 항만 근로자들이 핵심적 인력임을 인식하고, COVID-19 진단, 방역장비 지원, 거리두기 조치 등이 시행되어 이들의 건강을 지킬 수 있는 방안이 선제적으로 취해질 필요가 있음. 바로 이러한 곡물 공급망의 핵심 노드(node)와 모드(mode)에서 안정적 작업을 위해 세계 은행과 선진국의 지원이 필요하다고 FAO는 밝히고 있음

I 국가필수선박 제도를 통한 곡물운반 선사 지원 지속해야

우리나라는 비상사태 등에 대비해 해운물류의 안정적 확보를 위해 국가필수선박 제도(근거법은 비상사태등에 대비하기 위한 해운 및 항만 기능 유지에 관한 법률)를 운영하고 있음. 2019년 기준, 국가필수선박으로 지정된 곡물운반이 가능한 일반화물선의 척수는 29척임. 이러한 국가필수선박에는 외국인 선원의 승선이 제한되고, 이 제한조치에 따른 임금부담은 정부가 보상해 줌. 또한 항만시설사용료 등의 감면 혜택이 부여됨

COVID-19 사태는 사회의 다양한 영역에서 평소에 인지하지 못했던 연결성을 우리가 새롭게 볼 수 있는 기회를 주고 있음. 이번 FAO의 곡물 공급망 혼란 우려 표명은 우리 식탁위에 올라오는 여러 식량 자원의 운송에 해운물류가 핵심적 역할을 하고 있음을 보여 주고 있음. 따라서 유사시에 우리 곡물 자원을 운송할 수 있는 곡물 운반 선사를 국가필수선박 제도를 통해 지원하는 것이 국민의 안정적 생활을 위해 꼭 필요한 정책임을 일깨워 주는 것이 필요함. 나아가 대량 벌크 화물을 운송하는 국적 선사들이 지속가능한 사업을 운영할 수 있도록 종합 심사낙찰제와 같은 제도 개선을 확대하고, 이들 선사들을 국가 수출입 물류 인프라로서 인식하여 COVID-19 사태의 여파로 유동성 위기에 빠지지 않도록 선제적인 대응책을 마련할 필요가 있음

2. 주간 뉴스



〈아시아-미주항로 선사별 처리 실적(2018vs2019)〉

2019년 아시아-미주 물동량 감소

- 알파라이너 자료에 따르면 2019년 아시아에서 미주로 수출되는 컨테이너 물동량이 2009년 이후 처음으로 감소를 기록할 것으로 추정됨
- 3분기까지 동 항로 컨테이너 물동량은 전년대비 0.02% 증가한 1,220만 TEU를 기록하였으나 4분기에는 감소하여 2019년 컨테이너 물동량은 전년대비 2.0% 감소할 것으로 추정됨
- 2018년 4분기에는 무역 관세를 피하기 위한 조기선적 수요가 집중되었으나 이번에는 발생하지 않은 것으로 추정됨. 동 항로 10월 실적이 3.9% 하락한 것으로 나타나 물동량 감소를 기록할 가능성이 높음
- 선사별로는 에버그린과 SM상선의 실적은 전년대비 10% 이상 증가하였으나 아시아-미주 항로의 점유비중이 가장 높은 COSCO의 처리실적은 감소한 것으로 나타남

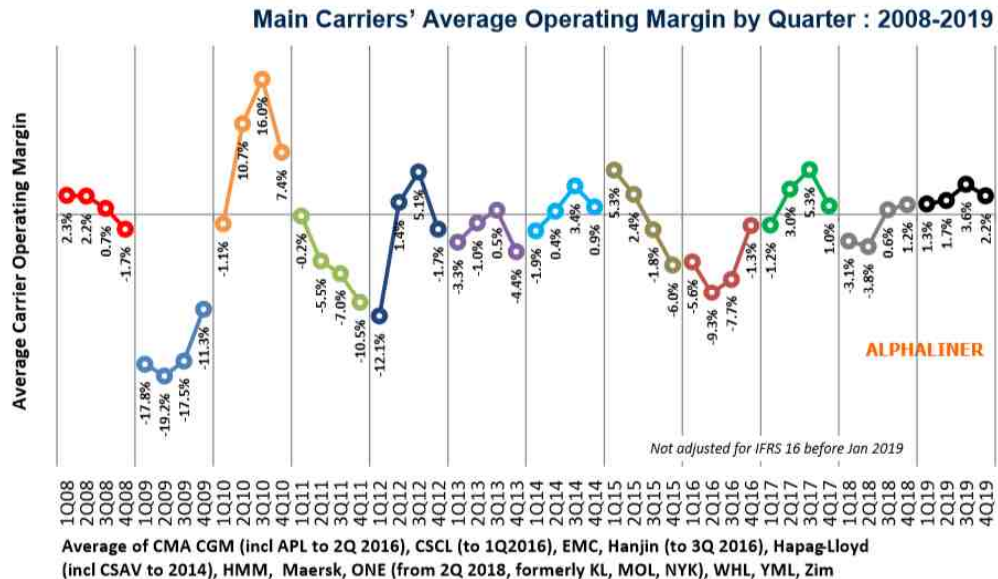
ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 46호

Seaspan, 컨테이너 선대 확장

- 선주사인 Seaspan은 최근 총 3억 8천만 달러를 투입하여 10,700TEU급 3척, 9,200TEU급 3척을 인수함
- 이번 인수로 동사의 총 운영선박은 119척으로 확대되었으며 총 운영선대는 96만TEU에 달하는 것으로 나타남
- 동사는 이번에 인수한 6척 외에 9,600TEU급 선박 인수도 발표했는데, 동 선박은 일본 선사인 ONE에 3년간 용선계약을 체결함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129981/Seaspan-to-acquire-fleet-of-six-containerships>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스



주요 컨테이너 선사의 2019년 경영실적 전년대비 개선

- 상위 10대 컨테이너 선사의 2019년 경영실적을 분석한 결과 2개 선사를 제외하고 영업이익을 기록한 것으로 나타남
- 전년대비 2019년 운임(CCFI)이 0.6% 상승하였으며 연료유가는 6.5% 하락하여 경영실적 개선에 영향을 미친 것으로 분석됨
- 또한, 새로운 회계기준(IFRS16)으로 이자 및 세금 지불 전 수익(EBIT)이 증가하여 일부 선사의 경우 EBIT 수익률이 약 1.5% 증가한 것으로 나타남. 하지만 부채도 동반 증가하여 이자비용이 크게 증가하여 HMM 및 양밍 등은 2019년 순손실을 기록함
- 코로나19로 인해 2020년 선사들의 경영실적에 부정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨. 특히 지속적으로 손실을 기록한 선사들은 현금 유동성 문제가 발생할 것으로 예상됨

Alphaliner Weekly 13호

머스크 라인, CMA CGM 등 외항선원 확진자 증가

- 전 세계적으로 신종 코로나 바이러스가 맹위를 떨치는 가운데 선원 감염 위험이 높아지고 있음
- 최근 덴마크 머스크 라인이나 프랑스 CMA CGM의 대형 컨테이너선 등에서 선원이 코로나 바이러스에 감염된 것이 확인되었음
- 이러한 사태를 피하기 위해 선원 배송을 담당하는 선박관리업체들은 긴급 대응계획을 마련하고, 선원 건강관리에 만전을 기한다는 방침임
- 해운업체들도 팬데믹(pandemic) 하에서 해상운송 서플라이 체인(supply-chain)을 유지하기 위해 선내 감염 대책을 마련하고 있음
- 선사사들은 선내에 소독제와 마스크 구비 등을 의무화 하고 있으며, 선원들에게 마스크 착용도 요구하고 있음

2. 주간 뉴스

- 한편 대형 컨테이너선 감염 사례가 속출하고 있는데, 3월 29일 중국 Ningbo항에 정박 중인 머스크 라인에 운항하는 GJERTRUD MAERSK(1만 150TEU형)에서 복수의 선원이 신종 코로나 바이러스에 감염된 것이 확인되었음
- 홍콩을 출발한 GJERTRUD MAERSK는 3월 17일 Ningbo에 도착했으며, 29일 감염이 확인된 선원들은 Ningbo시 병원에 수용되고 이후 교대 선원 승선 및 선내 방역대책이 취해졌음
- 스페인에서는 CMA CGM의 1만 6,000TEU형 Marco Polo에 승선한 선원들에게서 코로나 감염의 징후가 나와 스페인 정부는 3월 30일 부터 선상 대기를 요청하고 있음
- 영국 Tradewinds에 따르면 코로나 감염이 의심되는 Marco Polo 선원들은 육상 의료시설에서 검사를 받고 있음
- 중국 COSCO 쉬핑 벌크가 운항하는 홍콩 기국의 핸디막스급 건화물 운반선인 Feng De Hai의 선원 1명이 3월 27일 터키 근해를 향해 중에 사망했음
- 사인은 신종 코로나 바이러스로 인한 폐렴 또는 말라리아로 추정되고 있으며, 신종 코로나 바이러스가 사인으로 최종 확인될 경우 코로나 바이러스로 선원의 사망이 보고된 첫 사례가 됨
- Feng De Hai는 3월 6일에 기니의 코나크리(Conakry)항을 출항했으며, 3월 26일 이스탄불 도착 시점에 승무원이 선내 사망해 있는 것이 발견되었음
- Tradewinds에 따르면 사망한 선원은 2등 항해사로 밝혀졌으며, 동 선박은 터키에서 사체를 육상에 안치한 이후 터키 당국에 의한 방역대책을 수행하고 흑해를 종단해 3월 31일 오전 목적지인 러시아에 도착했음
- 머스크, CMA CGM, COSCO 쉬핑 벌크의 사례에서 감염된 선원의 국적은 불명확한데, 동유럽계의 선원으로 알려져 있음
- 코로나 바이러스 감염 확대를 배경으로 중국 입항시 요구되는 CIQ(Customs·Immigration·Quarantine) 검사에서 선원 등에 대한 검온이 이루어지고 있음
- 중국 체온계는 질이 나쁘고 측정 결과가 실제 체온과 오차가 있는 경우가 발생하고 있음
- CIQ 검사시 발열로 판단되면 코로나 감염 여부를 조사하는 PCR(Polymerase Chain Reaction) 검사로 즉시 이동하게 되는데 그렇게 되면 하역작업은 최소 5~6시간 지연될 수 있음
- 선주사들은 선내 위생관리를 보다 철저히 하여 발열 현상을 미연에 차단하고 이를 통해 불필요한 PCR 검사를 받을 가능성을 줄이고자 함
- 선주사 관계자는 위생관리를 철저히 실시해 불필요한 PCR 검사를 방지하고 운항 로스 회피에 만전을 기한다는 계획임

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

I 일본 선사 ONE, 2만TEU급 컨테이너선 5~6척 발주

- 건조량 기준 일본의 1·2위 조선소인 이마바리조선과 재팬마린유나이티드(Japan Marine United·JMU)가 3월말 업무 제휴에 최종 합의함에 따라 일본 선사의 메가 컨테이너선 신조 상담이 가속화 될 전망이다

2. 주간 뉴스

- 일본 조선소 중에서 메가 컨테이너 선형을 건조할 수 있는 것은 기술적으로 이마바리조선과 JMU에 한정됨
- 한편 제휴의 정식 발효 이후 일본 선사가 현대상선 등 한국의 신조 정비 전략에 도전하는 구도가 한층 선명해질 것으로 예상됨
- 2020년에는 일본 메이저 3개 선사(NYK, MOL, K-Line)의 컨테이너선 사업 통합 회사인 오션 네트워크 익스프레스(Ocean Network Express·ONE)가 2만 TEU급선 신조 정비를 시작할 것으로 전망되며, 일본 연합(이마바리조선 + JMU)이 제휴에 의한 생산 합리화 등을 달성해 한·중과 선가차를 좁힐 수 있을지가 초점이 되고 있음
- 3월 27일 이마바리조선과 JMU는 자본 업무 제휴와 합작회사 설립에 최종 합의하고 계약을 체결했는데, 2020년 10월 1일에 LNG 운반선을 제외한 전 선종을 대상으로 하는 공동영업·설계 회사 Nippon Ship Yard(NSY)를 설립할 예정임
- 다만 동 업무 제휴 및 합작회사 설립은 국내외 관계당국의 승인이 선결되어야 하므로 이마바리조선과 JMU는 최종 인가 취득까지 각사가 현행 체제를 유지하면서 영업·설계를 각자 진행할 계획임
- 2020년 ONE은 2만 TEU급 컨테이너선의 신조 정비를 검토 중에 있는데, 일본 선사들 중 유일한 컨테이너 정기선사가 된 ONE의 신조 상담이 구체화되면 일본 연합(이마바리조선 + JMU)이 협력 체제로 임할 것이 확실시 됨
- "만약 일본세(日本勢)가 중한세(中韓勢)에 수주를 빼앗기면 일본의 컨테이너선 수주 자체가 끊어질 수 있다" (이마바리조선 관계자)
- 현재 ONE이 운항 중인 초대형 컨테이너선의 다수는 양사(이마바리조선 + JMU)가 건조한 것으로, 이마바리조선이 건조한 MOL 2만 TEU형 2척, K-Line의 1만 4,000TEU형 10척, JMU가 건조한 NYK의 1만 4,000TEU형 15척 등이 있음
- ONE은 MOL의 2만 TEU형 6척을 유럽항로에서 운항하고 있는데, 유럽항로에는 1루프 당 2만 TEU급 선박이 10~12척 소요됨
- ONE은 앞으로 최소 2만 TEU형 5~6척을 정비할 계획으로 납기를 디얼라이언스 가맹 선사의 발주 잔액이 제로가 되는 2023년에 맞춘다는 계획이어서 상담은 연내에 본격화 될 가능성이 높음
- 이마바리조선-JMU 연합이 경쟁하는 상대는 최근 MOL의 2만 3,000TEU형 선박 신조상담에서 일본 조선소들에게 패배를 안긴 중국의 산둥중화조선, 강남조선, 한국의 삼성중공업, 대우조선해양 등 대형 업체들임
- "ONE의 상담이 구체화되면 한중일 삼파전이 될 것이다" (이마바리조선 관계자)
- 최근 2만 3,000TEU형 신조 상담을 분석 시 척당 1억 5,000만 달러 이상의 선가로 계약된 바 있음

2. 주간 뉴스

- 구체적으로 산둥중화조선, 강남조선, 삼성중공업이 수주한 에버그린용 2만 3,000TEU형 11척이 척당 1억 4,000만~1억 6,000만 달러의 선가를 기록했으며, 대우조선해양이 수주한 MSC용 2만 3,000TEU형 5척은 척당 1억 5,200만 달러, 중일 조선소 합작 건조 예정인 NACKS(난통중원해운 + 가와사키 선박공정), DACKS(다렌중원해운 + 가와사키 선박공정)가 수주한 OOCL용 2만 3,000TEU형 5척은 척당 1억 5,570만 달러를 기록하였음
- 일본 조선소의 2만 TEU형 선박의 평균 선가는 2019년 연말 기준 한중 조선소에 비해 척당 2,000만 달러 이상이 높음
- 이마바리조선 히가키 유키토(檜垣幸人) CEO는 3월 27일 기자회견에서 JMU와의 업무 제휴 효과와 관련해 합작을 통한 분업으로 대형 컨테이너선을 한 번에 10척 이상 묶음 발주하는 것이 가능해졌고 설계 리드타임 단축도 기대하고 있다고 발표했는데, 일본은 이러한 점들을 들어 2020년 선가차가 축소되는 것을 기대하고 있음

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

I 물동량 감소로 아시아-유럽 항로에서 감편 확대. 해운시장 New Round 전개 예상

- 유럽 대부분이 COVID-19 감염 확산을 제한하기 위해 몇 주 동안 생산활동을 줄일 가능성이 높음
- 2020년 2분기에는 물동량 감소에 대응하기 위해 선사들이 아시아-유럽항로에서 22회의 감편을 실시할 것으로 분석되며, 이는 아시아-유럽 항로에서 올해 두 번째의 투입 선복량 감축(second wave of capacity cuts)이 되는 것임
- 유럽 전역으로 바이러스가 확산되면서 영업을 중단한 업체들이 언제 다시 운영을 재개할지 명확하지 않은 가운데 해운선사들은 항차수를 줄이기로 결정했음
- Sea-Intelligence Maritime Consulting의 3월 27일 발표자료에 따르면 해운선사들은 아시아-유럽과 아시아-북미 항로에 대한 2분기 감편 계획을 기존 2회에서 45회(유럽항로 22회, 북미항로23회)로 늘렸음
- 2M 얼라이언스에 소속된 Maersk Line과 MSC는 아시아-유럽항로에서 활발히 활동하는 선사들로 2분기 내내 AE2/Swan과AE20/Dragon 서비스를 중단한다고 발표했음
- 2M은 15주차(4월 6일)부터 24주차(6월 8일)까지 예정된 항해 중 아시아-북유럽항로에서 21%, 아시아-지중해항로에서 22%를 철수할 예정임
- Sea-Intelligence Maritime Consulting은 3월 29일 발표자료에서 "아시아-유럽항로에서의 극적인 감편 증대는 물동량의 급격한 감소를 시사하는 것이다"라고 분석했음
- 한편 디얼라이언스(The Alliance)는 15-24주차 중 아시아-북유럽과 아시아-지중해항로에서 예정된 항해 중 10%를 취소할 것이라고 발표했으며, 오션얼라이언스(Ocean Alliance)는 아시아-북유럽과 아시아-지중해항로에서 예정된 항해 중 5%를 감편 할 것이라고 발표했음
- Sea-Intelligence Maritime Consulting은 "이러한 얼라이언스들의 감편은 평소보다 훨씬 짧은 시간 내에 결정·통보 되었다"고 언급했으며, 이러한 현상은 물동량 감소가 매우 빠르게 발생하고 있다는 것을 시사하는 것임

2. 주간 뉴스

- DHL Global Forwarding의 Dominique von Orelli 부사장은 3월 30일 "설 연휴 이후 중국 공장 이 재개하자 물동량이 빠르게 회복되었다"고 밝혔음
- Orelli 부사장은 "중국 설 연휴 이후 선박 예약이 급증했는데 당시의 주문들은 이미 선적되었거나 곧 선적될 예정"이라고 지적함
- "3월말 이후 화주들의 예약은 극적으로 감소하고 있다. 앞으로 몇 주 동안 큰 규모의 물동량 감소가 있을 것이다" (DHL Global Forwarding)
- 해운·물류산업(Shipping and logistics industry) 분야의 Theo Notteboom 교수는 최근 유럽 항만의 물동량 손실을 추정했는데, Notteboom 교수에 따르면 1회의 감편 발생은 선박 크기에 따라 항만 처리 물동량(port call throughput)을 8,000TEU에서 18,000TEU까지 감소시킬 가능성이 있음
- 사실상 유럽 대부분이 전면적 또는 부분적 폐쇄에 들어가면서 소매점들은 영업을 중단했는데, 세계화 주포럼(Global Shippers Forum·GSF)의 James Hookham 사무국장은 3월 30일 "2주 전부터 중국 항만에서 계선이 증가하고 제품 출하가 감소하는 경향이 있다"고 언급했음

https://www.joc.com/maritime-news/new-round-asia-europe-capacity-cuts-demand-falls_20200330.html?fbclid=IwAR240FNeHNVIMgSxZSj9akm5DOBNeij9mohzp2LjvGPurDPLP6v6pgANI4I (로그인 필요)

I 북한, 코로나 바이러스로 대중국 등 해상 물류 중단. 남포항 등에 100여 척 이상 계류 중

- 영국 해운 컨설턴트사인 RUSI의 분석결과, 북한은 코로나 바이러스 확산으로 해상 운송 거래가 거의 중단된 상태이고 현재 100척 이상의 선박이 북한 항만에 정박하고 있는 것으로 나타났음
- 세계에서 가장 고립된 국가 중 하나인 북한은 핵실험으로 인해 10년 이상 유엔, 미국, 유럽연합, 그리고 기타 다른 나라들로부터 제재를 받아왔음
- RUSI는 발표자료에서 2020년 초까지는 중국 해역에서 북한 선박이 활동하는 모습이 감지되었지만, 북한 선박들은 2월 달부터 북한 항만으로 대거 회귀하고 있다고 밝혔음
- 런던에 본사를 둔 RUSI는 인공위성 레이더 기술을 이용한 위성사진들을 토대로 북한발 중국 항해의 횟수가 줄어들고 있다는 결론을 내렸음
- 이러한 분석 결과는 중국 내 운송 거점과 연결 된 남포와 신의주 등 북한의 주요 해상 및 육로교통 이 3월 초에 대부분 마비되었다고 분석한 NK Pro의 분석결과와 일치하는 것임
- RUSI는 북한으로 회귀한 선박들 중에는 수출입 활동을 수행하기 위한 일반적인 컨테이너선, 벌크선, 유조선과 이외 군수품을 수출입하는 선박도 포함되어 있다고 밝혔음
- 회귀한 선박의 대다수가 모여 있는 남포항에는 3월말 100척 이상의 선박이 계류하고 있는데, RUSI는 이를 전례 없는 현상이라고 묘사함
- 동 100척의 선박 중에는 다목적선인 1만 7,200dwt 가림천호(1984년 건조), 건화물선인 2만 6,369dwt 태평호(1991년 건조), 컨테이너선인 5,648dwt 번 1호(1993년 건조), 유조선인 3,507dwt 삼중 2호(1975년 건조), 유조선인 4,999dwt New Regent호(1992년 건조) 등이 포함되어 있음

2. 주간 뉴스

- 동해 청진항에는 2만 6,500dwt 건화물선 용림호(1982년 건조)와 2만 6,300dwt Asia Honor호(1984년 건조) 등 역시 다수의 북한 선박이 운항이 중단 된 채 정박해 있음
- RUSI는 "북한이 바이러스의 세계적 대유행에도 자신감의 표시로 미사일 시험발사를 계속하고 있지만, 선대의 대량 회기는 북한 해상운송의 취약성을 보여주는 것"이라고 언급했음
- RUSI는 중국의 무역 봉쇄로 북한의 수출입 무역이 중단될 우려가 있다고 지적함
- "해상 선대의 회기로 석탄, 철광석, 기타 천연자원을 수출해 온 북한의 해상 수출능력이 일시적으로 정지되었다. 해상 선대는 그동안 북한의 대중국 불법 수출의 주축 역할을 담당해 왔다" (RUSI)
- 한편 코로나 바이러스가 확산되면서 북한은 1월말 중국인을 포함한 외국인 관광객 등의 입국을 금지시킨 바 있음
- RUSI의 분석에 따르면 남포항에서는 검역 조치가 이루어지고 있음
- RUSI는 "인공위성 사진에서 남포항에 많은 선박들이 오랫동안 정지해 있는 것을 볼 수 있지만 선원들이 선내에서 격리된 상태인지는 여전히 불확실하다"고 덧붙였다
- 한편 항내 선박들이 계류지를 조금씩 이동한 것으로 나타나 선원들이 선내에 남아 있을 가능성이 있는 것으로 분석됨

https://www.tradewindsnews.com/law/north-korea-anchors-over-100-ships-amid-coronavirus-pandemic/2-1-783205?fbclid=IwAR2IMpG_TYnXOHU7WROPN4jKEgayx2sSu8-a8tFpUaJ4apX41ps0adMKw3E (로그인 필요)

I 대중국 관세 인상이 미국 내 의료용품 부족 현상을 초래

- 코로나 바이러스가 매우 빠른 속도로 미국 전역에 퍼지고 있는 상황에 대응하기 위해 미국 항만 관계자들은 국내에 들어오는 의료용품의 위치를 신속히 추적할 계획임
- 이러한 미국 항만 관계자들의 다짐에도 불구하고 애초에 운송할 만한 의료용품 등이 없거나 적을지 모른다는 우려가 제기되고 있음
- Gene Seroka LA항만청장은 3월 27일 "필수품과 의약품 수송에 만전을 기함과 동시에 다른 상품들이 필수품과 의약품을 수송하는데 방해가 되지 않도록 할 것이다"라고 언급했음
- Seroka 청장은 공급망 파트너와 연락을 취해 항만이 의료 물자가 담긴 컨테이너를 식별할 수 있도록 하며, 이를 통해 의료 물자 등을 빠르게 수송하고 있다고 덧붙였다
- LA항은 밤늦게까지 트럭 게이트를 개방해 의료용품 등을 실은 컨테이너가 터미널 운영 시간 이외에 도착하더라도 트럭 등이 신속히 화물을 운송하고 있음
- 미국 버지니아 항만청은 로테르담발 의료 물자가 실린 컨테이너를 추적해 해당 화물이 신속하게 수송될 수 있도록 지원했음
- 동 로테르담발 컨테이너에는 코로나 바이러스 검사를 위한 키트가 실려 있었으며, 버지니아항 도착과 동시에 화물은 인디애나주 인디애나폴리스에 있는 제약회사로 향했음
- 버지니아 항만청은 성명에서 "코로나 바이러스에 대응하는 의료 물자들을 가능한 한 신속하고 효율적으로 그것을 필요로 하는 사람들에게 전달하는 것이 버지니아 항만 팀의 최우선 과제"라고 밝혔음

2. 주간 뉴스

- 한편 AP통신에 따르면 3월 달에 미국 항만에 도착한 컨테이너 화물 중 중국에서 만들어진 N95급 마스크를 찾는 것은 거의 불가능 함
- AP통신은 중국 정부가 마스크 제조업체 등에 다른 나라로 수출하기보다 국내에 판매하도록 요구했기 때문에 미국의 중국산 의료용품 수입이 감소하고 있다고 보도했음
- 코로나 바이러스가 전 세계로 확산되면서 중국을 포함한 다수의 국가들이 의료용품의 수출을 금지시키고 있는데, 인도, 멕시코, 동남아시아 주요 국가들이 의료용품의 수출을 제한하고 있음
- 세계 의료용 장갑의 75%가 만들어지고 있는 말레이시아에서도 수출 제한이 있었으며, AP통신은 3월 말레이시아의 의료용 장갑 수출량이 2019년 동월 대비 23% 감소했다고 보도했음
- 무역 컨설턴트사 Global Trade Alert에 따르면 3월 21일 기준 총 54개 국가가 코로나 바이러스를 배경으로 의약품에 대해 수출 억제책을 시행하고 있는데, 전 세계 의료용품 제조업체들은 수출 감소와 자국 내 주문량 폭주라는 이중고를 겪고 있음
- 한편 자유무역의 확산을 지지하는 힌리치 재단(Hinrich Foundation)은 미국을 위시로 하는 보호주의 정책이 현 코로나 바이러스 확산을 억제하는데 부정적인 영향을 미칠 수 있다고 언급했음
- 힌리치 재단은 3월 보고서에서 "미국의 과거 대중국 관세 인상은 중국산 의료용품이 적시에 미국으로 도착하는데 부정적인 영향을 주고 있다"고 분석했음
- 의료전문가들은 현재 미국은 의료용 N95 마스크가 필요하지만, N95 마스크는 중국에서 거의 독점적으로 만들어지고 있어 미국 항만에 도착하고 있지 않다고 지적함
- 미국이 대중국 의약품에 부과된 관세를 폐지한다면 마스크의 미국 내 원활한 유통을 기대할 수 있을 것임
- Robert Zoellick 세계은행(World Bank) 前 총재는 미국 트럼프 대통령이 2018년 25%의 관세를 부과한 이후 중국 대미 수출은 16% 감소했다고 언급했음
- 중국 의료용품 제조업체들은 관세 부과 이후 제품 판매를 미국 이외의 다른 시장으로 돌렸는데, 미국 정부의 대중국 관세 부과로 미국은 현재 마스크, 무균 장갑, 고글, 병원 가운, 수술용품, 온도계, 호흡용 마스크 등을 구입하는데 애로를 겪고 있음

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131725/Lifting-Trumps-tariffs-on-China-could-boost-the-medical-supply-chain> (로그인 필요)

I 건화물선 시장 둔화 이어져. 시장 회복에 대한 긍정적 전망도 제기

- 건화물 시장은 작업장 폐쇄와 채굴 작업을 중단하도록 하는 코로나 바이러스의 광범위한 확산으로 인해 불가피한 차질을 빚고 있음
- 다행인 점은 건화물 관계자 사이에서 시장 회복 능력에 대한 낙관론이 나오고 있다는 것으로 중국은 현재 공장 가동률이 회복 모드에 있음
- 코로나 바이러스로 인해 온라인상에서 개최된 캐피탈 링크 국제해운포럼(Capital Link International Shipping Forum)에서 건화물선 선주들은 "바이러스 종식 여부에 대한 불확실성으로 현재 건화물선 용선은 스팟시장에서만 거래가 일어나고 있으며, 기간물 계약이 거의 없는 상황"이라고 언급했음

2. 주간 뉴스

- 그라인드로드 해운(Grindrod Shipping)의 마틴 웨이드(Martyn Wade) CEO는 바이러스가 장기간 지속된다면 이는 몇몇 국가에 매우 심각한 상황을 초래할 수 있다고 경고했음
- 웨이드 CEO는 경제활동 총량 중 수출입 비중이 높은 아르헨티나, 브라질 등의 국가에서 건화물 수출이 두어 달 이상 중단된다면 동 국가들의 경제성장률은 단기간 내에 큰 폭 하락할 우려가 있다고 덧붙였음
- 세이프 벌커즈(Safe Bulkers)의 루카스 바름파리스(Loukas Barmparis) CEO는 중국에서 감염이 효과적으로 통제되고 있는 등 코로나 바이러스는 조금씩 진정 국면에 접어들고 있다고 긍정적 전망을 제시했음
- 시너지 마리타임(Seenergy Maritime)의 슈타마티스 산타니스(Stamatis Tsantanis) CEO는 최근 철광석 가격이 톤당 8,590달러까지 상승했으며, 이는 중국 경기 회복을 시사하는 것이라고 언급했음
- 이러한 철광석 가격의 상승은 2019년 하반기처럼 건화물 시장이 연중 급격한 운임 회복을 할 것으로 기대하게 함
- 시너지 마리타임은 올해 남은 기간 중에 케이프사이즈 스팟운임은 일일 12,000달러에서 20,000달러 이상의 상승이 가능할 것으로 예상했으며, 파나마크 스팟운임의 경우 일일 11,000달러에서 12,000달러 이상의 상승이 가능 할 것으로 예상했음
- 다만 중국의 경우 대부분의 노동력이 직장에 복귀하면서 정상적인 경제활동이 이루어지고 있는 반면 코로나 바이러스가 확산되고 있는 EU, 미국 등에서는 원활한 수출입을 위한 해결책을 찾아야 함
- 스콜피오 벌커즈(Scorpio Bulkers)의 로버트 벅비(Robert Bugbee) CEO는 "중앙정부는 고용을 유지하는 정책 등에 급급한 측면이 있다. 화물의 이동을 소홀히 해서는 안된다"고 주장했다
- 포럼에서 스타벌크(Star Bulk)의 해미시 노튼(Hamish Norton) CEO는 건화물 시장의 신용도가 악화되고 있다고 경고했으며, 노튼 CEO는 대형광물생산업체나 공익사업자 이외의 화주들과 운송계약을 체결하는 것에 대한 주의를 촉구하였음

https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131764/Dry-bulk-faces-inevitable-disruptions?fbclid=IwAR1NO7v3uHEFjw7lp_71W4MTnz43ylbGT8fJaVwxQhxyo6Yg7b8Lru-yyk (로그인 필요)

I VLCC 중동-홍해 32만 달러. 사우디 국영선사 Bahri의 유조선 용선 확대

- 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 시황이 오름세를 보이고 있음
- 사우디아라비아의 원유 증산 본격화에 따라 동국 국영선사 Bahri의 선박 수배가 다시 활발해지기 시작했음
- Bahri는 중동-홍해에서 월드 스케일(World Scale·WS) 250, 일일 스팟운임 약 32만 달러에 총 3척을 성약했는데, 이는 VLCC 손익분기점 약 3만 달러 대비 10배 이상 높은 것임
- 3월 31일의 거래를 기록한 4월 1일자 불틱거래소 리포트에 따르면 Bahri는 4월 18-19일의 기간에 중동발-홍해착 항로에서 2척, 4월 22-24일의 기간에 동 항로에서 1척 등 합계 3척을 용선했음
- 3척 모두 WS 250으로 스팟운임 환산 시 일일 약 32만 달러의 고가 성약임

2. 주간 뉴스

- 중동에서 홍해까지는 편도 9일 정도가 소요되는데 원유 화물은 홍해를 거쳐 수에즈운하 주변의 파이프라인을 타고 지중해 쪽으로 수송될 것으로 보이며, 이후 지중해에서 두 번째 VLCC를 통해 다른 지역으로 수송 될 가능성도 있음
- 한편 이날 보고서에서 중동-극동지역 성약은 보고되지 않았으나 만약 있다면 일본척이 WS 205, 스팟운임 환산 시 일일 약 26만 9,000달러에 이를 것으로 추정되었음
- 시장 관계자는 4월 중 Bahri가 선박 수배를 더욱 늘릴 가능성이 있다고 전망하면서 운임이 추가 상승할 가능성이 있다고 분석했음
- 유가 급락을 배경으로 VLCC를 해상 비축에 할당하려는 움직임도 활발한데 클락슨에 따르면 유조선 을 해상 비축에 기용하는 경우는 200척 이상에 달할 전망임
- 클락슨은 동 숫자(200척)에는 VLCC 이외의 선형도 포함되어 있다고 덧붙였다
- 중국 일부 석유제조업체들은 유가가 톤당 10달러까지 하락 할 것이라고 전망하고 있으며, 유가가 하락할수록 유조선을 해상 비축용으로 활용 하는 것이 증가할 수 있음
- 3월 10일 사우디의 증산 계획 표명 이후 Bahri의 선박 수배가 활발해지면서 한때 중동-인도 항로에서 WS 400이라는 역사적인 운임이 보고되기도 했음
- 이후 유조선 운임은 등락을 거듭했으며, 현재 다시 상승 국면에 접어든 상태임

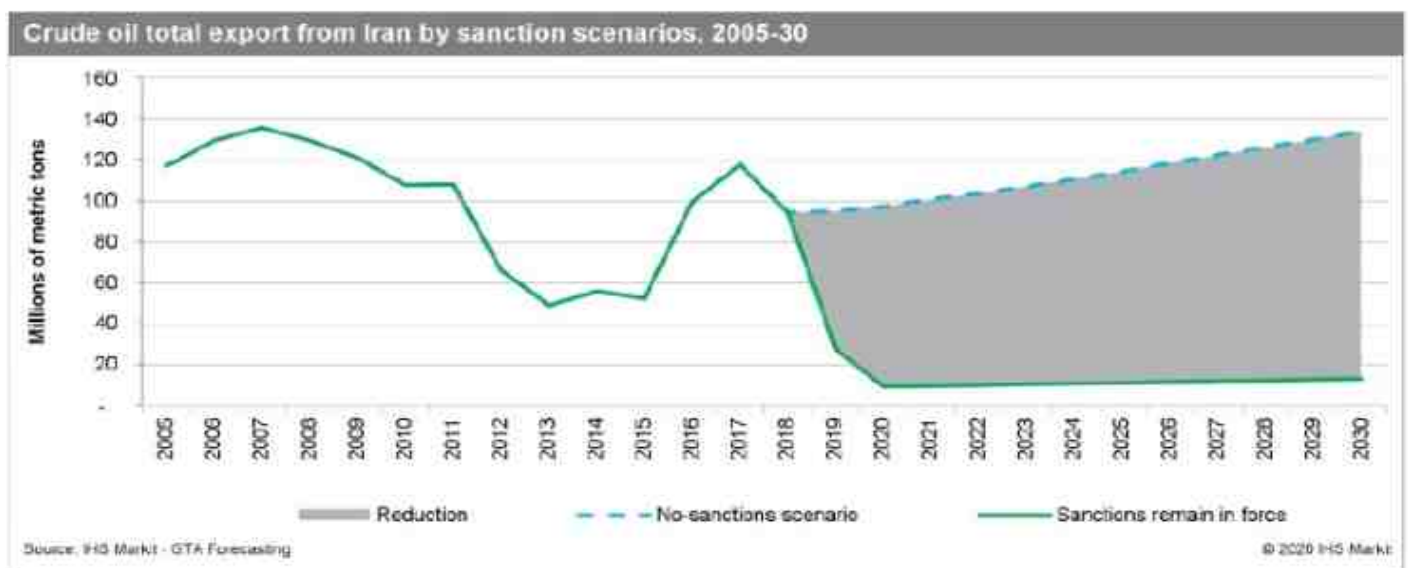
<https://secure.marinavi.com/news/> (로그인 필요)

I 이란에 대한 제재가 국제원유가격에 미치는 장기적 영향은

- 이란에 대한 제재가 계속 될 경우 이란은 2030년 말까지 원유 수출이 약 12억 1,000만 톤 감소하며, 이를 금액으로 환산 시 약 6,131억 달러(2018년 기준가격)의 수익 감소를 겪게 될 것으로 예상 됨
- 전 세계 주요 국가들의 이란산 원유 수입 비중은 2019년 12.2%로, 이란에 대한 제재 이후 이미 이란에서 다른 나라로 수입처를 전환하는 움직임이 관찰되고 있음
- 이란으로부터의 수입 제한으로 중국과 인도의 이란산 원유 수입이 큰 폭 감소했으며, 양 국가 합계는 2018년 기준 이란 원유 총 수출의 58.4%를 차지한 바 있음
- IHS Markit은 무역 전환의 결과로 장기적으로 사우디아라비아와 미국 두 나라가 가장 높은 이익을 볼 수 있을 것으로 예측하고 있음
- 최근 이란산 원유 수출에 대한 미국의 두 가지 국면의 제재가 있었음
- 이란산 원유 수입이 금지된 2018년 11월이 제1의 국면으로 당시 중국, 인도, 이탈리아, 그리스, 일본, 한국, 대만, 터키 등의 국가들에 대해 일시적 면제를 부여해 이란은 공급량의 대폭적 감소는 피할 수 있었음
- 제2의 국면은 2019년 5월에 이란에 대한 제재가 강화되어 이란산 원유 수입 금지가 모든 국가에 적용된 시점임
- 2018년 세계 원유 교역량은 22억 2,400만 톤(환산 시 일일 약 4,470만 배럴)에 달했음

2. 주간 뉴스

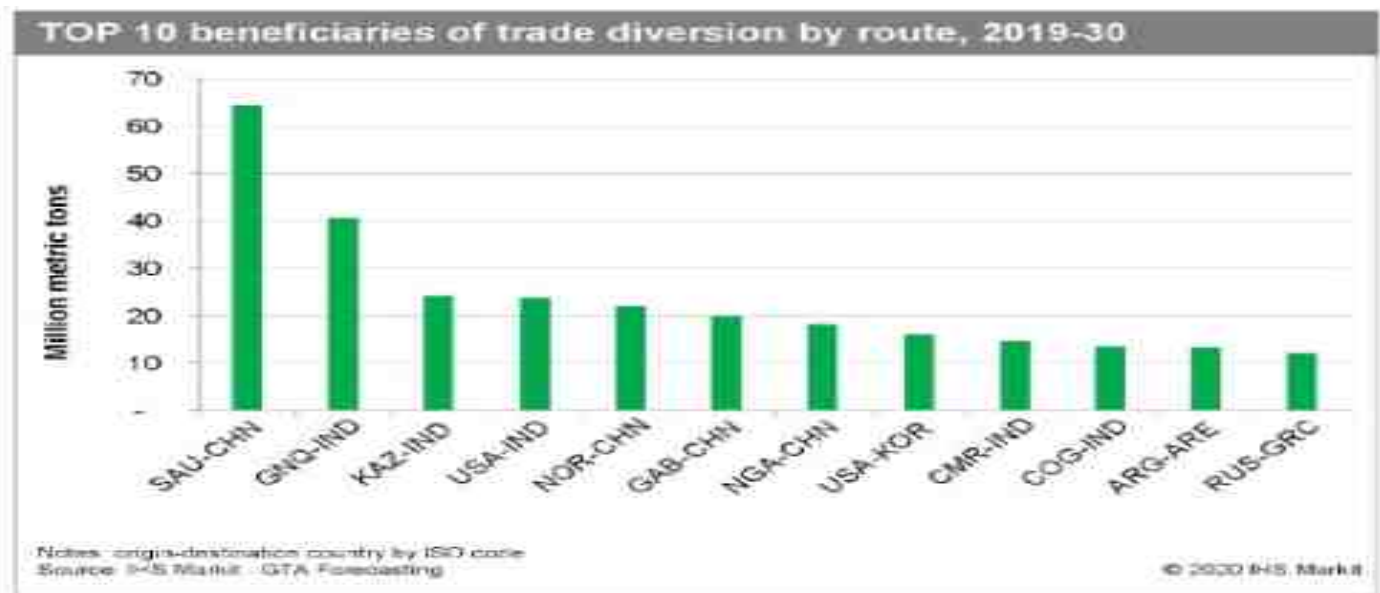
- 이란은 2018년 세계 원유 수출에서 물량 기준 4.2%의 점유율로 9위를 기록했는데, 미국이 이란산 원유 수입에 대해 2018년과 2019년 부과한 제재는 이란산 원유 판매량이 급감하는 결과를 가져 왔음
- 이란의 원유 수출은 2018년 478억 6,200만 달러에서 2019년 141억 5,700만 달러(2018년 기준 가격)로 대폭 감소했는데, 이로 인해 이란의 세계 원유 수출 비중은 2019년 1.3%에 그치며 큰 폭 감소했음
- 또한 이란에서 원유를 수입한 교역 상대국은 2018년 20개국에서 2019년 5개국으로 줄었음
- 이란산 원유의 수입을 전면 금지한 2019년 5월 이후에도 이란산 원유는 중국과 네덜란드 등 2개국에 의해 여전히 수입되었는데, 이들은 이란산 전체 원유 수출량의 99.5%(중국)와 0.5%(네덜란드)를 각각 차지하고 있음
- IHS Markit은 이란산 수입에 대한 제재가 유지 될 지라도 2020년 이후에도 중국산 수입이 유지될 것으로 전망함
- 제재 발생으로 이란산 원유 수입이 가장 줄어든 국가는 중국과 인도로, 2019년 양국의 이란산 수입 물량 합계는 전년 대비 51.5% 감소하는 등 큰 폭 감소했음
- IHS Markit은 2019년 이란 원유 수출량이 제재가 없었을 경우 대비하여 6,750만 톤 감소했을 것으로 추정하며, 2020년에는 제재가 없었을 경우 대비 8,820만 톤 감소할 것으로 추정함
- 전술한 바와 같이 제재가 계속적으로 유지될 경우 이란은 2030년 말까지 원유 수출이 총 12억 1,000만 톤 감소하고 이를 금액으로 환산 시 약 6,131억 달러(2018년 기준가격)의 수익 감소가 발생할 것으로 추정됨



- IHS Markit은 이란 제재로 인한 타국으로의 수출 전환을 분석했는데, 이란으로부터 수입을 해 온 국가들에 제재 이후 원유 공급을 늘린 국가들이 수혜국이 될 것임

2. 주간 뉴스

- IHS Markit의 분석결과, 사우디아라비아, 적도기니, 카자흐스탄, 노르웨이가 제재 이전 중국, 인도와 원유 무역 관계를 가지고 있어 제재 이후 원유 수출량이 큰 폭 늘어날 것으로 추정됐음
- 제재 결과로 이들 4개국은 2030년 말까지 원유 수출 총합이 각각 6,510만 톤, 4,210만 톤, 3,750만 톤, 3,350만 톤까지 증가 할 것으로 전망됨
- 미국은 2030년 말까지 국제시장에서 원유 판매량을 총합 5,460만 톤 늘릴 수 있을 것으로 분석되는데, 미국은 2018년 기준 이란 전체 원유 수출량의 12.2%와 4.8%를 각각 차지했던 인도와 한국과 정치적으로 우호적인 관계를 유지하고 있음
- 한편 이번 제재 조치 도입으로 러시아발 원유 수출은 2030년 말까지 총합 2,920만 톤 증가할 것으로 예상됨



IHS Markit, Sanctions against Iran: the long-term effects on international crude oil trades (파일 자료)

코로나 바이러스로 선원 중요성 부각. 고립 선원 확산으로 자원 대책 마련 시급

- 글로벌 선박관리사인 V.Group의 Graham Westgarth CEO는 정부, 언론, 대중에게 보내는 공개서한에서 코로나 바이러스가 확산되고 있는 지금 선원들을 핵심 인력으로 간주해야 함을 촉구했음
- Westgarth CEO는 전 세계 의사결정자들에게 코로나 바이러스로 인해 하선하지 못하는 선원들의 실상을 파악할 필요가 있다고 토로했으며, 공개서한에서 선원 노동자들에게 승선권과 상륙권을 보장해 줄 것을 요구하고 있음
- V.Group은 정부가 선원들을 핵심 근로자로 인정하고, 선원들 간의 원활한 교대를 지원해 물류대란 등 전 세계적으로 치명적인 결과가 발생하지 않도록 주의해야 한다고 주장함
- V.Group이 Lloyds List 등 언론에 보낸 서한에 따르면 "유감스럽게도 세계 수십만 명의 선원들이 고용계약이 완료 된 이후에도 애초 지정된 항만에서 하선할 수 없어 현재 복지가 위태로운 상황"임

2. 주간 뉴스

- "선원 대부분 고용계약 만료 이후에 최소 몇 주에서 길게는 몇 달 동안 더 일할 수밖에 없다. 이는 특정 국가로부터의 입국을 불허하는 국가들이 늘어나고 있기 때문이다" (V.Group)
- Westgarth CEO는 이러한 상황이 선원들의 건강과 복지에 부정적인 영향을 주고 있으며, 또한 선박의 안전운항을 저해할 가능성이 있다고 경고했음
- "선원들의 장기간 근로는 추후 일시에 선원들이 이탈하는 결과를 초래할 수 있으며, 이는 식품, 연료, 의약품 등과 같은 필수품들의 글로벌 공급망에 부정적인 영향을 미칠 우려가 있다" (V.Group)
- V.Group은 선박에서 고립된 선원들에게 실효적인 구호물품 제공과 더불어 정서적 지원이 시급한 상황이라고 언급함
- 요컨대 V.Group은 전 세계 의사결정자들에게 코로나 바이러스라는 비상사태에 선원들을 핵심 인력으로 지정하고, 그들에게 승선권과 상륙권을 포함한 적절한 안전장치를 제공할 것을 요청했음
- "코로나 바이러스 발생 이후 유럽위원회(European Commission)는 회원국들 간 국경을 넘어 상품과 인력의 자유로운 이동을 허용하는 녹색 차선(Green Lanes)을 시행하는 지침을 발표한 바 있다. 세계의 다른 국가들에서도 유사한 조치를 취할 것을 촉구한다. 선원의 자유로운 이동은 해야 할 수 없이 중요하다." (V.Group)

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131737/Coronavirus-Call-for-seafarers-to-be-regarded-as-key-personnel> (로그인 필요)

I 싱가포르 선원 교대 일부 허용. 고용계약 연장 불발 선원 등에 한정하여 허가

- 싱가포르 해사항만청(Maritime and Port Authority of Singapore·MPA)은 3월 27일 상선의 선원 교대를 일부 용인한다고 발표했다
- MPA는 2월 중순 이후 신종 코로나 바이러스의 감염 확산을 막기 위해 선원 교대를 일체 불허하는 방침을 취해 왔지만, 선사들의 요청을 받아 들어 고용계약 연장이 인정되지 않는 경우 등에 한해 교대를 허용하는 것임
- 선원들의 고용 형태는 대부분 비정규직으로 고용계약 연장이 이루어지지 않는 경우가 자주 있음
- MPA는 승선 근무 가능 최장기간(약 11개월)이 경과한 이후 해당 선원의 고용계약 연장이 인정되지 않은 경우 선원 교대를 허용하기로 결정했음
- 또한 가족의 경조사 등이 있을 경우와 해당 선원이 승선 근무에 적합하지 않은 상태라고 의사가 진단할 경우에도 교대를 허용하기로 했으며, 전술한 3가지 이유로 MPA에 교대를 신청할 때에는 승무원 고용계약서, 의사 진단서 등을 제출해야 함
- 승선·하선 14일 이내에 신종 코로나 바이러스 감염자 혹은 감염이 의심되는 인물과 접촉이 없다는 것도 증명할 필요가 있으며, 이러한 점이 증명이 되어야 기존 선원과 신규 선원 간의 교대가 최종 승인을 받을 수 있음
- MPA는 세계 교역이 원활하게 이루어지기 위해 선원들이 매우 중요한 역할을 담당하고 있다고 언급했으며, MPA는 해운 선사나 노동조합 등의 의견을 다각도로 청취한 이후에 이번 조치를 도입한 것이라고 설명했다

2. 주간 뉴스

- 선박관리 관계자에 따르면 선원 교대 여건은 지난주부터 점점 어려워지고 있는데, 이는 신종 코로나 바이러스 감염 확산을 예방하기 위한 입국제한 등이 세계적으로 한층 엄격해졌기 때문임
- "4월 중순에 일본, 호주, 브라질 등에서 선원 교체를 예정하고 있었지만, 해당 국가들의 입국제한 실시로 교대 계획을 재검토 하지 않을 수 없다" (싱가포르 선박관리 업체 담당자)
- 브라질은 3월말 36개국으로부터의 입국을 금지하는 조치를 발표했는데, 브라질처럼 특정 국가로부터의 이동을 제한하는 경우가 증가하면서 선원을 물리적으로 교대할 수 없는 상황이 이어지고 있음
- 국제해운회의소(International Chamber of Shipping·ICS)와 국제운수노련(International Transport Workers Federation·ITF)은 3월 19일, "해상 무역을 지속 가능케 하기 위해 선원의 이동과 선원의 신속한 교대를 촉진하는 것이 필요하다"는 서한을 유엔무역개발회의(United Nations Conference on Trade and Development·UNCTAD)와 세계보건기구(World Health Organization·WHO) 등에 송부해 선원의 원활한 교대에 대한 이해를 구하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/117331> (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

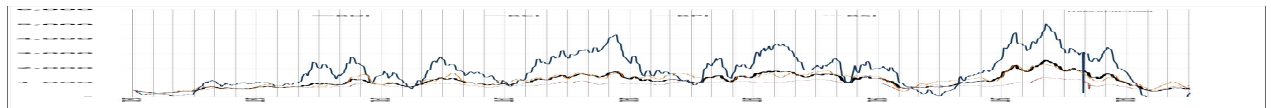
■ 시장センチメンタル(sentimental) 개선, FFA 가격 급등

케이프 주간 평균 운임이 5,496달러/일을 기록하며, 전주대비 40%가까이 상승함. 중국이 산업 활동을 재개하고 있으며, 경기부양책이 운임에 호재로 작용할 것이라는 기대감 때문임. 최근 중국 세관은 코로나19 확산 사태로 건설 및 자동차 생산 활동이 위축되었으나, 1월과 2월 철광석(1억 7,680만 톤)과 석탄 수입량(6,810만 톤)이 전년대비 각각 1.5%, 33% 증가한 것으로 집계되었으며, 2분기 이후부터는 철광석, 원료탄의 수요가 증가할 것이라고 발표함. 또한 남아프리카 항만이 정상적으로 운영된다는 소식도 운임에 긍정적으로 작용함. 지난 주 남아프리카 정부가 발표한 봉쇄정책(lockdown)의 여파로 항만 운영이 중단될 것이라는 우려가 제기되었음. 파나마스 운임은 전주대비 6% 상승한 5,615달러/일을 기록함. 태평양 수역을 중심으로 시장의センチメンタル이 개선되고 있기 때문임. 수프라막스 운임은 5,684달러/일을 기록하며, 전주대비 22.6% 하락한 것으로 나타남. 이는 수프라막스에 대한 수요가 감소하고 있기 때문임. 인도가 코로나19 확산 방지를 위해 봉쇄조치를 취하면서 자국 내 주요 항만에 대한 불가항력을 선언했으며, 이는 남아프리카와 인도 항로, 인도산 석탄 수송에 대한 수요 감소로 이어짐. 다만 향후 봉쇄기간이 끝나면 인도네시아와 호주를 중심으로 인도산 석탄 수요가 증가할 것이라는 전망임. 또한 한창 대두 수확 시즌인 아르헨티나가 코로나19에 대응해 검역을 강화되면서 수출이 지연되고 있는 것도 운임하락의 원인으로 분석됨. FFA 가격은 전반적인 시장의センチメンタル 개선으로 급등한 것으로 나타남

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주 수프라막스 운임은 하락할 것으로 예상되나, 케이프와 파나마스 운임은 상승할 것으로 보임

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물) (04.03)									
운임지수1)	BDI	608	(22)	411	976	593	595	2,518	1,355
	케이프(5TC)8)	5,496	(1,566)	2,172	11,976	4,621	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표2)	파나마스(4TC)	5,615	(317)	3,345	8,274	5,746	4,435	18,116	11,116
(달러/일)	수프라막스(6TC)	5,684	(-1,658)	4,859	8,011	6,222	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	4,582	-1,001)	3,255	6,410	4,539	4,198	10,067	7,188
	케이프	12,500	(1,375)	11,125	15,750	13,857	11,500	23,000	17,358
1년 용선료6)	파나마스	10,750	(0)	10,750	12,675	11,505	11,500	16,125	13,267
(달러/일)	수프라막스	9,313	(-187)	9,313	10,188	9,704	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,000	(0)	9,000	9,625	9,264	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA) (04.03)									
		2020년 5월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	8613	(4310)	12238	(6178)	12220	(961)	12869	(300)
운임 평가치7)	파나마스(4TC)	6941	(1113)	8963	(2183)	8939	(83)	8788	(35)
(달러/일)	수프라막스(6TC)	6068	(222)	7903	(1771)	8653	(114)	8425	(39)
	핸디(6TC)	5175	(237)	6875	(1483)	6800	(44)	6713	(13)

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

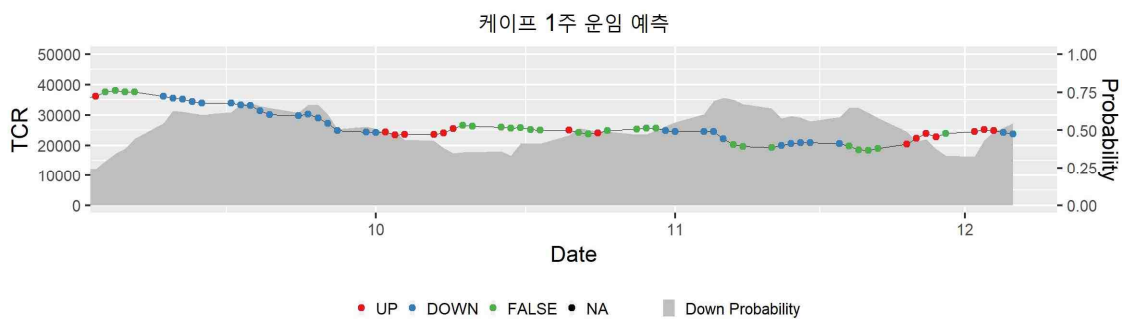
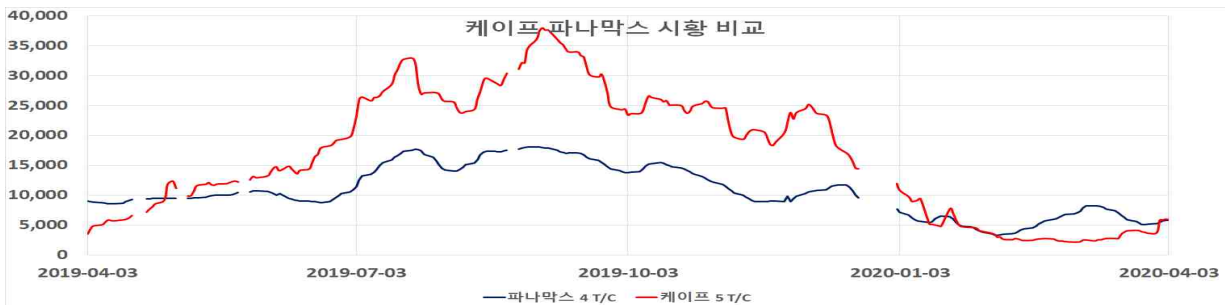
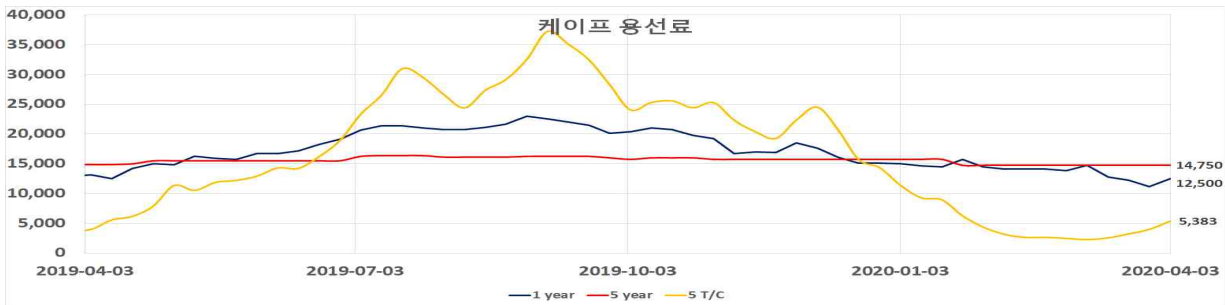
- (케이프 이동평균) 이동평균선은 강보합세를 보이고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파 한 후, 90선에서 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료가 소폭 상승한 것으로 나타남
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 케이프운임이 파나마크스 운임을 조금 웃도는 수준을 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프 운임은 상승할 것으로 예측됨

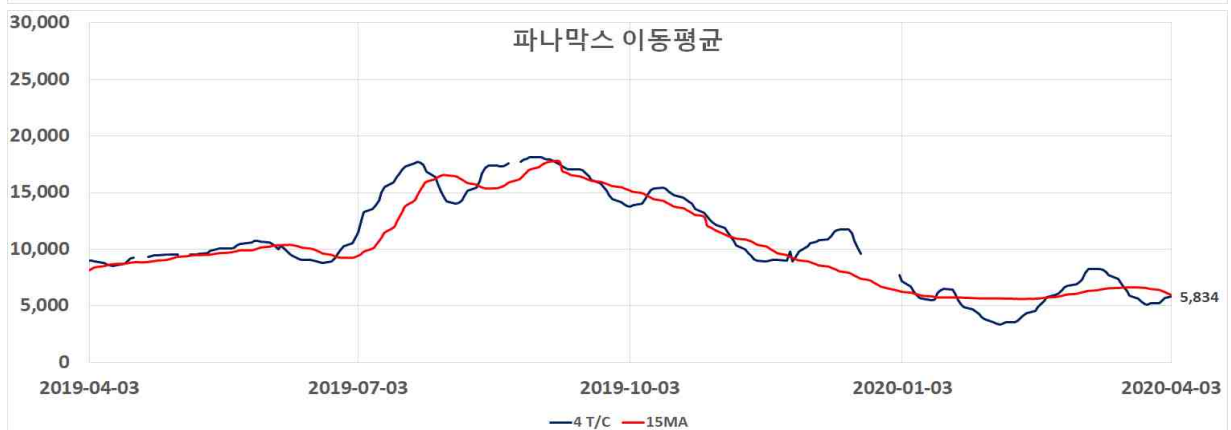


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	03.30	04.06	82.96	17.04
	03.31	04.07	85.25	14.75
	04.01	04.08	82.79	17.21
	04.02	04.09	87.72	12.28
	04.03	04.10	86.17	13.83
	4월 1주	4월 2주	84.98	15.02

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

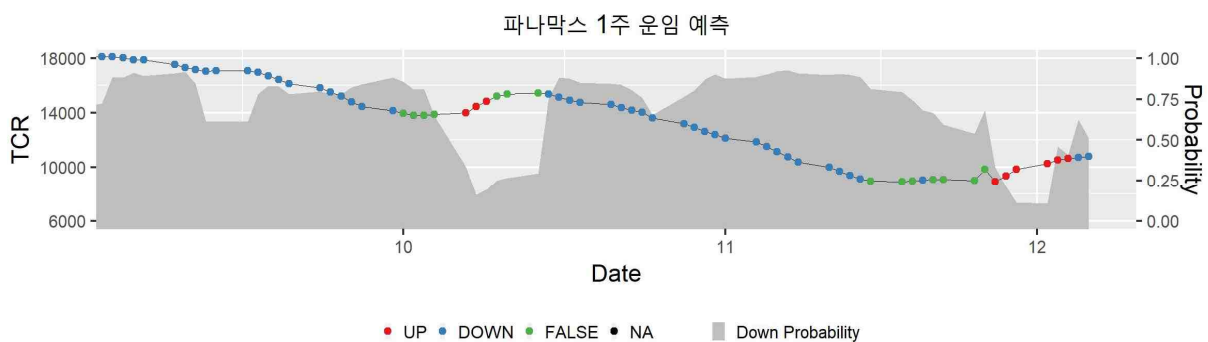
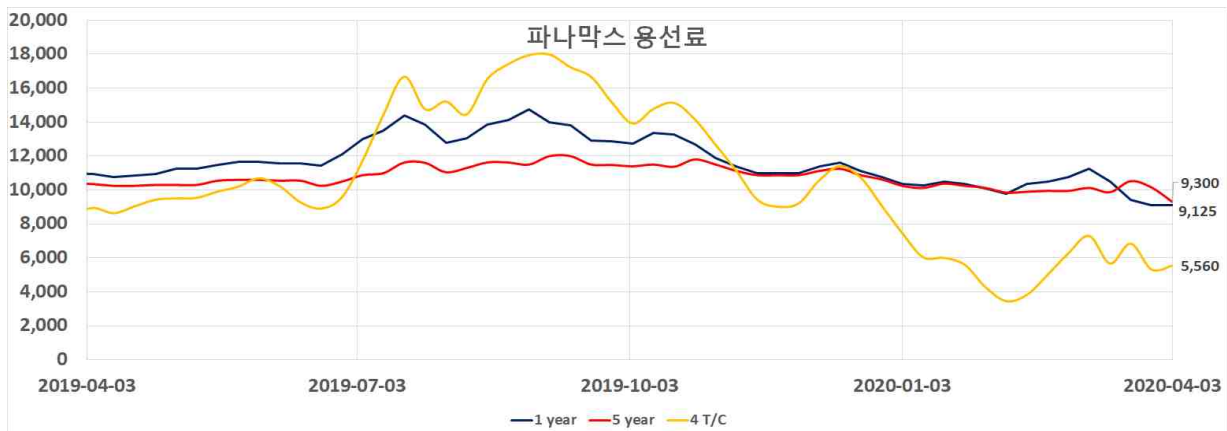
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 하락세를 보이고 있음
- (파나막스 RSI) 0에서 시작한 RSI가 30선에 조금 못 미치는 수준까지 연일 상승함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스 운임은 강보합을 보일 것으로 예상됨



- * 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) 장기용선료의 가파른 하락세가 나타남
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예측됨

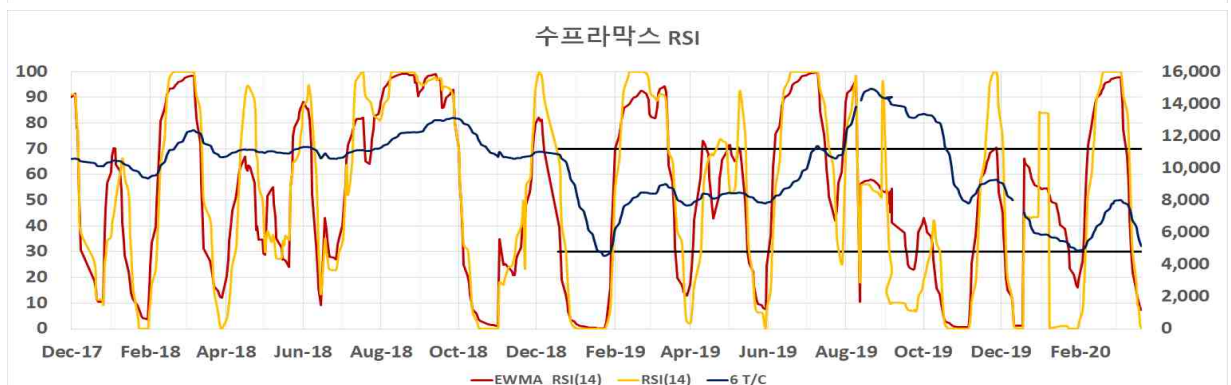
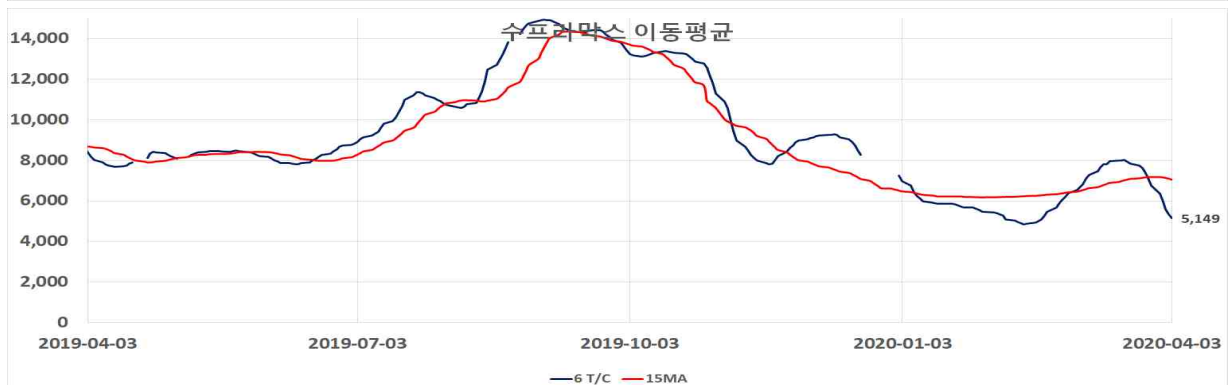
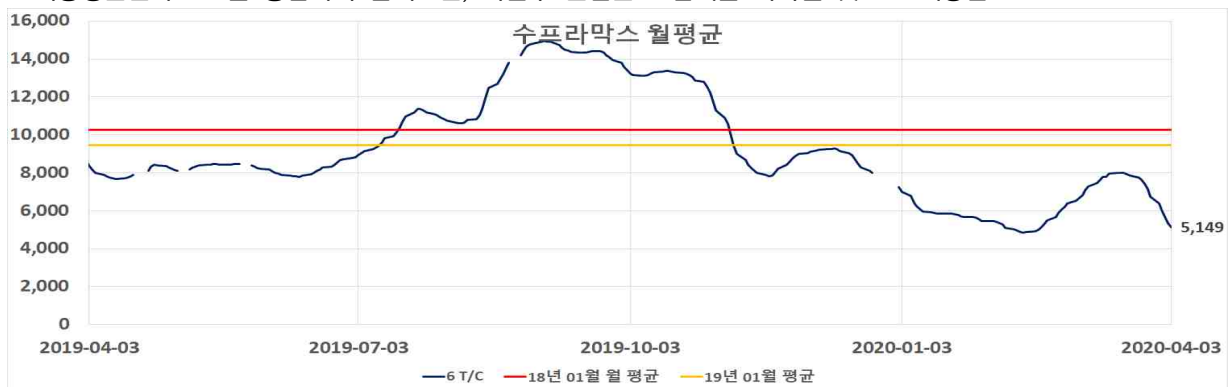


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	03.30	04.06	58.32	41.68
	03.31	04.07	91.88	8.12
	04.01	04.08	85.41	14.59
	04.02	04.09	81.7	18.3
	04.03	04.10	46.51	53.49
	4월 1주	4월 2주	72.77	27.23

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

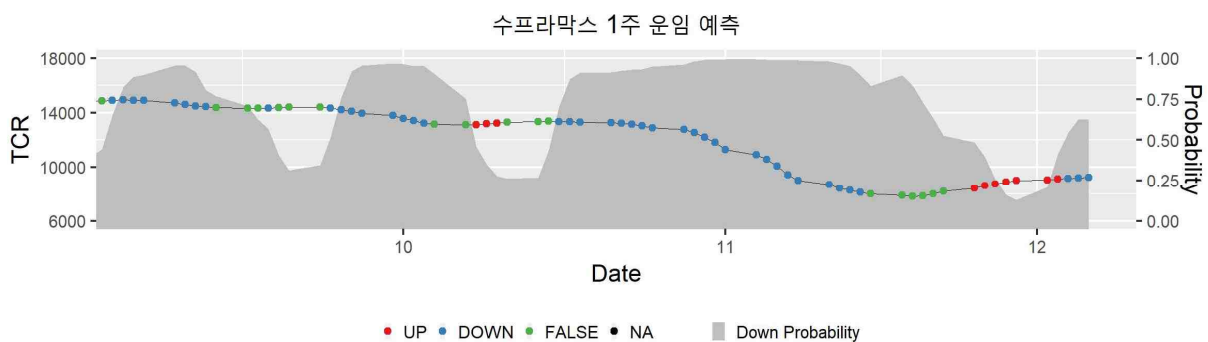
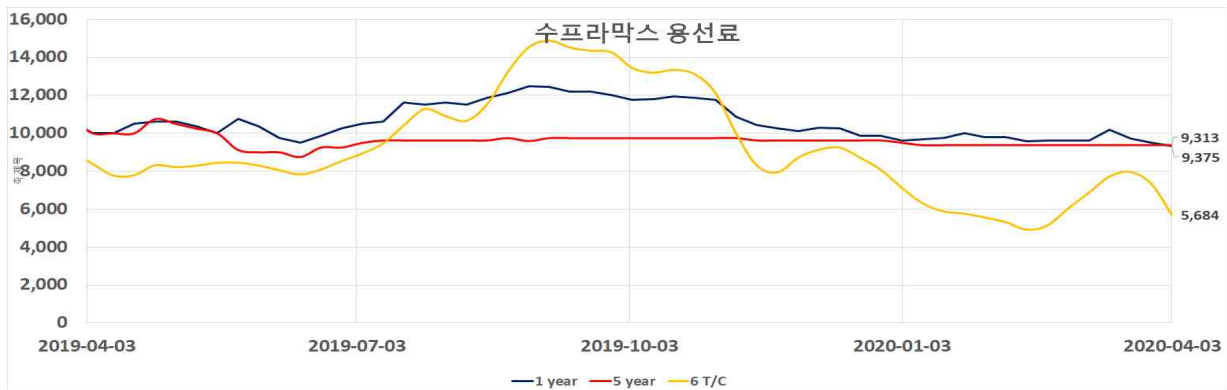
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 하락세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 하향돌파 한 후, 0에 근접해질 때까지 연일 하락함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 운임은 보합세를 나타낼 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 장기용선료와 비슷한 수준을 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 수프라막스 운임은 하락할 것으로 예측됨



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

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	03.30	04.06	1.44	98.56
	03.31	04.07	1.32	98.68
	04.01	04.08	1.39	98.61
	04.02	04.09	1.7	98.3
	04.03	04.10	6.5	93.5
	4월 1주	4월 2주	2.47	97.53

4. 컨테이너 - 주간 동향

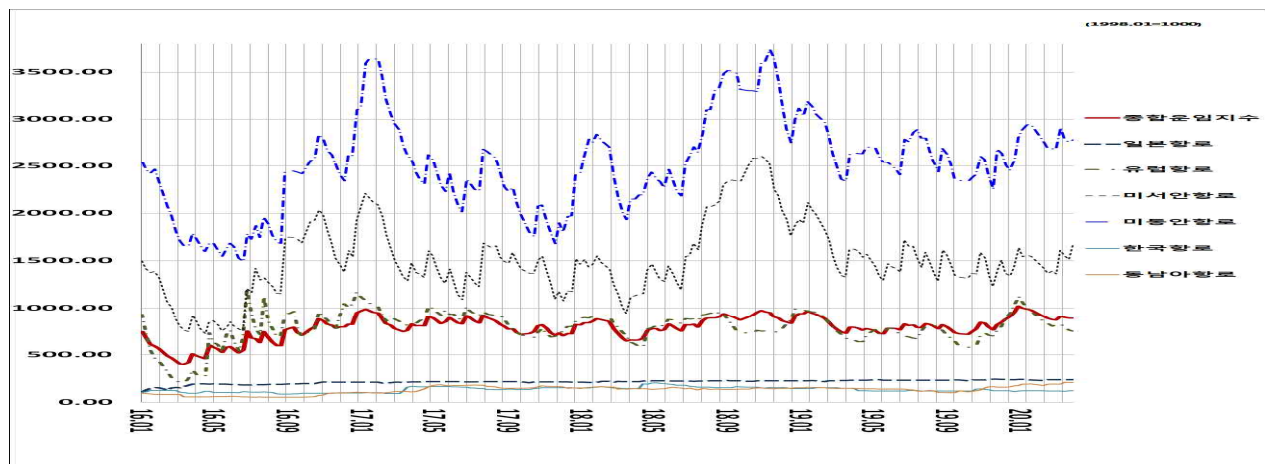
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 0.57 상승한 890.37을 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 14달러/TEU 하락한 750달러를 기록함. 코로나19로 인해 수요 감소가 예상되자 2M, 디 얼라이언스는 선대 공급 축소를 발표함. 2M은 올해 2분기 동안 아시아-유럽항로 서비스(AE-2/Swan), 아시아-지중해 서비스(AE-20/Dragon)를 중단하기로 결정함. 2M은 이외에도 아시아-유럽서비스인 AE-7/Condor, AE-6/Lion에 대해서도 추가적으로 공급 중단을 검토중임. 디 얼라이언스도 5월 초까지 아시아-유럽 서비스 7회, 아시아-지중해 8회의 임시결항을 발표하는 등 전년대비 최소 10% 이상의 공급을 축소함

아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 147달러 상승한 1,662달러/FEU를 기록함. 아시아-미주의 운임은 전주 대비 상승하였지만 수요 증가가 아닌 공급 축소와 미국 내 물류활동 제약에 의한 영향이 큰 것으로 추정됨. 오션 얼라이언스는 아시아-북미 서비스 4개에 대한 4월 중단을 발표했으며 2M, 디 얼라이언스도 임시결항을 발표함. 특히 디 얼라이언스는 7월까지 아시아-북미 서부 서비스인 PN3, PN4에 대한 부분 임시결항을 발표함. 선사들이 선제적으로 공급 축소를 진행함에 따라 2020년 운임의 급격한 하락 가능성은 낮으나 계선증가, 수요 감소에 따른 매출 감소는 불가피할 것으로 예상됨. *클락슨은 코로나 사태로 인해 컨테이너 수요가 4.9% 감소할 것으로 예상

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

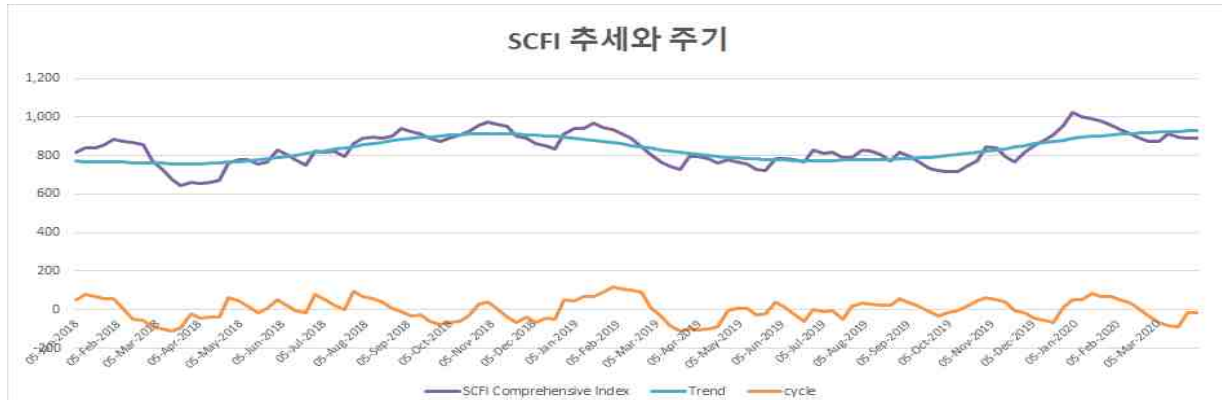


자료:상해항운교역소

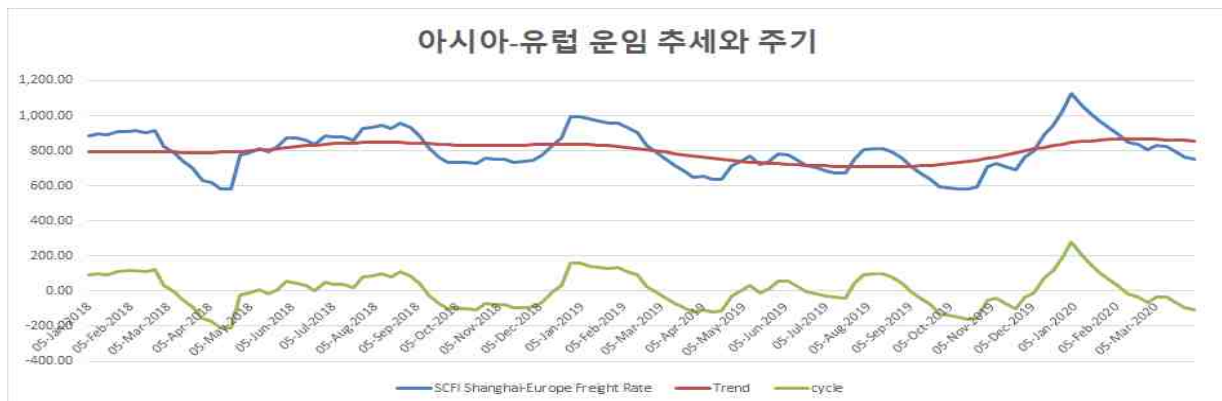
	금주	(전주비)	2020년			2019년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장		(04.03)							
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	890.37	(0.6)	871.16	1,022.72	927.71	715.97	968.07	810.92
	유럽항로(\$/TEU)	750	(-14.0)	750.00	1,124.00	884.75	580.0	1,027.0	759.66
	미서안항로(\$/FEU)	1,662	(147.0)	1,361.00	1,662.00	1,513.92	1,229	2,114	1,525.32
	미동안항로(\$/FEU)	2,782	(24.0)	2,679.00	2,951.00	2,803.92	2,256	3,187	2,633.67
	한국항로(\$/TEU)	120	(-)	116.00	120.00	118.50	112.0	153.0	128.37
	일본항로(\$/TEU)	240	(-)	230.00	243.00	239.33	219.0	244.0	233.38
	동남아항로(\$/TEU)	209	(-)	176.00	211.00	193.83	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)		-	(-)	698	773	740	591.0	807.0	709.0

4. 컨테이너 기술적 분석

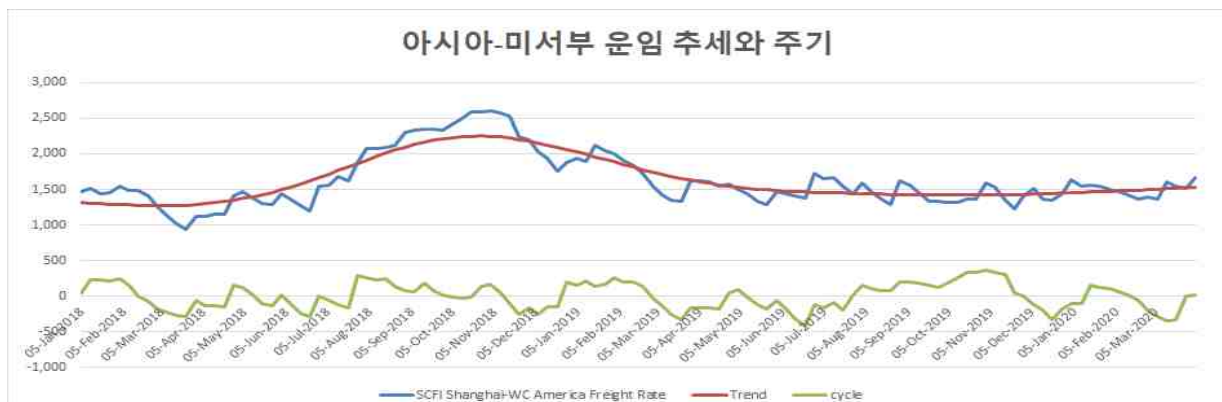
- SCFI 지수는 트렌드가 실제운임보다 높아 상승여력은 있으나 코로나로 인한 수요 감소로 보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 4월동안 약세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 지수와 운임이 거의 일치한 안정적인 수준으로 약보합세가 유지될 것으로 예상됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

4월 첫째주 원유선, 상황 급등

금주 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 월드 스케일(World Scale·WS)은 268.3으로 전주(162.3) 대비 106.0p(65.3%) 상승.

사우디아라비아의 원유 증산 본격화에 따라 동국 국영선사 Bahri의 선박 수배가 다시 활발해지기 시작하면서 VLCC 상황이 오름세를 보이고 있음. Bahri는 중동-홍해에서 WS 250, 일일 스팟운임 약 32만 달러에 총 3척을 성약했는데, 이는 VLCC 손익분기점 약 3만 달러 대비 10배 이상 높은 것임. 3월 31일의 거래를 기록한 4월 1일자 볼틱거래소 리포트에 따르면 Bahri는 4월 18-19일의 기간에 중동발-홍해착 항로에서 2척, 4월 22-24일의 기간에 동 항로에서 1척 등 합계 3척을 용선했음. 3척 모두 WS 250으로 스팟운임 환산 시 일일 약 32만 달러의 고가 성약임. 중동에서 홍해까지는 편도 9일 정도가 소요되는데 원유 화물은 홍해를 거쳐 수에즈운하 주변의 파이프라인을 타고 지중해 쪽으로 수송될 것으로 보이며, 이후 지중해에서 두 번째 VLCC를 통해 다른 지역으로 수송 될 가능성도 있음.

한편 4월 1일자 볼틱 리포트에서 중동-극동지역 성약은 보고되지 않았으나 만약 있다면 일본착이 WS 205, 스팟운임 환산 시 일일 약 26만 9,000달러에 이를 것으로 추정되었음. 볼틱거래소 관계자는 4월 중 Bahri가 선박 수배를 더욱 늘릴 가능성이 있다고 전망하면서 운임이 추가 상승할 가능성이 있다고 전망함.

4월 첫째주 제품선, 상황 회복

금주 MR WS은 183.6으로 전주(168.1) 대비 15.6p(9.2%) 상승. 한·일 등 아시아의 경우 대부분의 노동력이 직장에 복귀하면서 정상적인 경제활동이 이루어지고 있으며, 석유제품 생산업체의 가동률이 회복되면서 출하 물량이 증가하고 있음.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



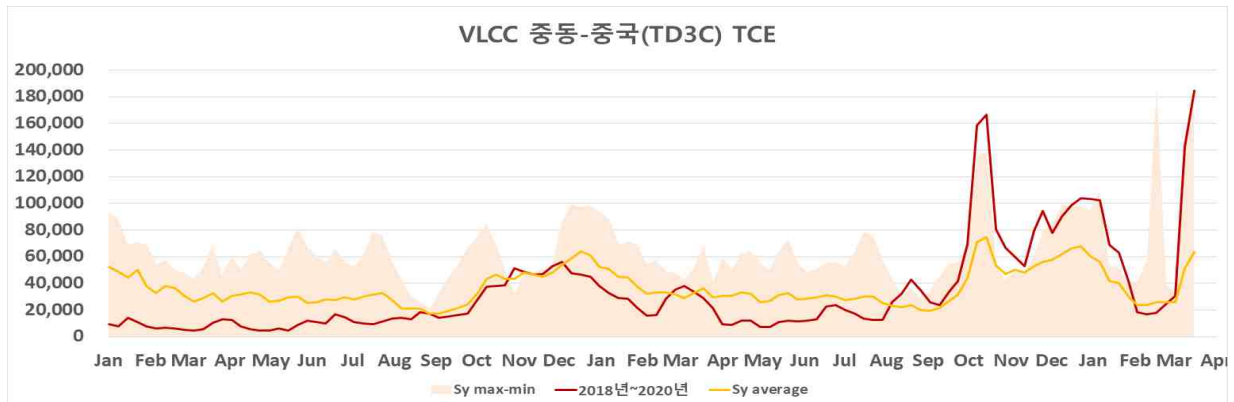
자료: Charles Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.03)							
Average Earnings	TD3C	222,268	(111,712)	14,755	250,354	81,698	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	31,881	(1,092)	8,670	31,881	18,365	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	80,000	(21,250)	30,000	80,000	45,946	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	16,625	(375)	15,500	15,500	15,500	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	268.3	(65.3)	41.4	268.3	103.3	36.0	315.0	66.6
	MR	183.6	(9.3)	114.2	235.0	148.0	114.2	235.0	148.0

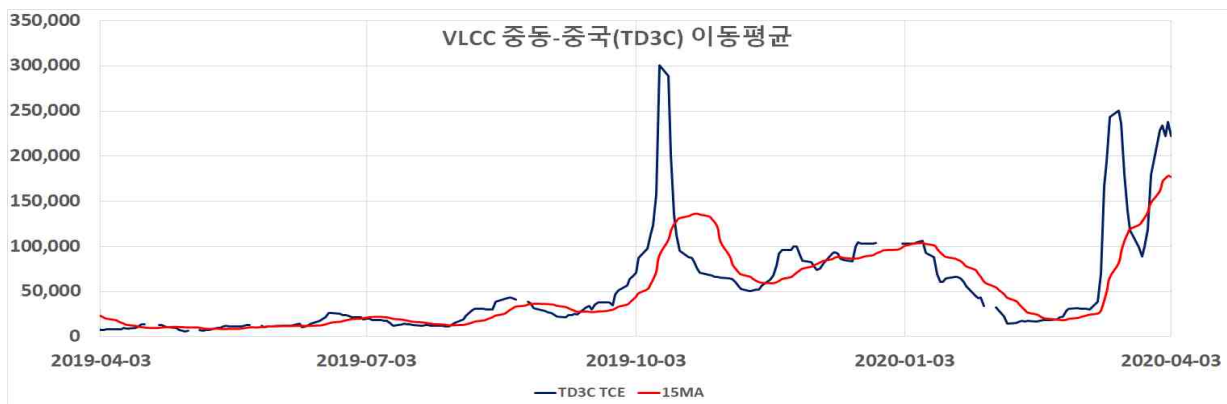
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

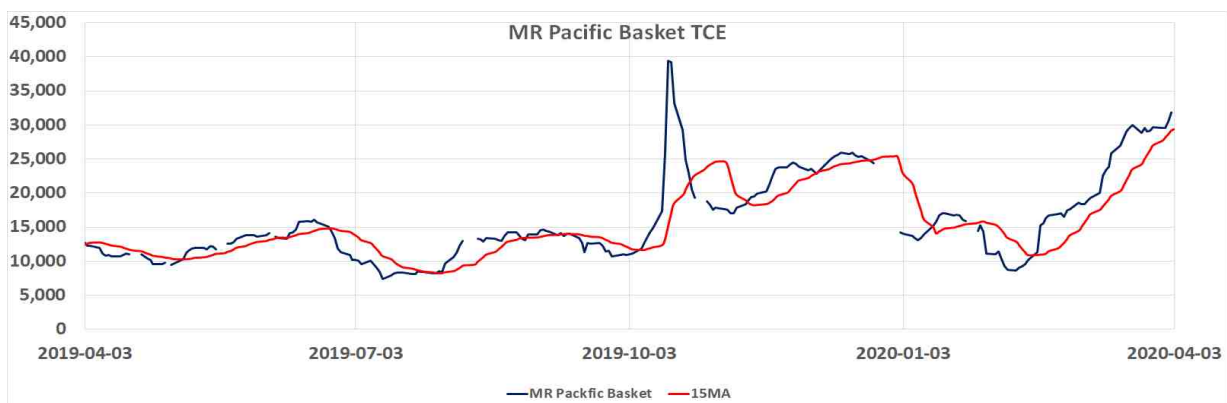
- 원유선 운임 추세선(붉은색)은 과거 5년치 평균선(노란색)을 큰 격차로 상회하고 있으며, 역사적 고점도 상회하면서 상승압력이 존재함을 보여주고 있음



- 원유선 수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)을 돌파한 이후 등락을 반복하며 횡보하고 있는데, 향후 원유선 수익은 높은 수준에서 유지될 수 있음



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 이번주 15일 이동평균선(붉은색)과의 격차를 늘리면서 향후 운임 상승 압력이 존재함을 보여주고 있음



6. 중고선 시장

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

- 4월 3일 BDI는 616으로 3월 27일(556) 대비 60p(10.8%) 상승. 중고선 지수는 21.15로 10주 연속 변동 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 이달 SCFI는 전월대비 상승을 기록함. 중고선 지수는 2019년 연초 이후 변화가 거의 없이 지속되고 있음



VLCC 1척, 수에즈막스 1척 중고선 거래

- 2001년 건조된 VLCC 1척이 2,600만 달러에 매각하였음. 동 선박은 2020년 2월 정기 검사를 받을 예정임
- 1998년 건조된 수에즈막스 1척이 인도구매자에 매각되었는데 금액은 공개되지 않았음

파나막스 2척, 수프라막스 2척 중고선 거래

- Diana Shipping은 2005년 건조된 파나막스 1척을 740만 달러에 매각함. 동 사는 올해 동 선박 외에 5척의 파나막스를 매각하였음
- 2002년 건조된 파나막스 1척이 830만 달러에 매각되었음. 동 선박은 기어를 장착하고 있으며 정기검사를 완료함
- 2010년 건조된 수프라막스 1척은 600만 달러 초중반 가격에 매각되었음. 동 선박은 2020년 1월 점검을 예정하고 있음.

7. 주요 해운지표 (2020.04.03)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.03)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.3	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	77.0	(1)	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

신조선 시장 (\$ Million)		(04.03)								
건화물선	Panamax	26.5	(-0.3)	26.9	26.5	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

연료유 (\$/Tonne)		(04.03)								
380 CST	Rotterdam	163.3	(-15)	205.8	163.3	303.8	260.1	245.8	443.5	348.9
	Singapore	191.8	(5.5)	215.6	181.0	388.0	296.1	306.5	511.5	402.5
	Korea	219	(-12.75)	286.3	219.0	426.5	355.2	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	213.3	(-2.5)	252.0	213.3	436.8	333.9	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	222.8	(-9.75)	284.9	217.8	585.3	418.0	493.8	548.3	518.9
	Singapore	262.5	(-10.25)	327.4	262.5	726.3	492.9	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	268.3	(-20)	347.2	268.3	722.3	502.1	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(04.03)								
철광석	국제價	82.7	(-2.6)	87.9	79.9	96.3	88.6	72.3	127.2	93.3
	중국産	110.9	(-2.8)	118.2	110.9	122.0	118.1	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	67.8	(-)	69.8	67.7	74.3	71.0	72.0	83.1	77.0
	중국産	87.6	(-)	89.6	87.5	94.9	91.6	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	169.9	(-22.0)	198.6	169.9	204.2	191.3	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	124.3	(-2.8)	128.4	122.7	130.2	126.8	120.9	187.3	153.2
	중국産	214.0	(-)	216.2	211.9	219.2	215.5	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	854.3	(-27.25)	869.8	821.8	946.0	889.7	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	549.3	(-22.00)	534.3	498.0	581.5	549.2	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		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