

# KMI

## 주간해운시장포커스

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

## 1. 주간 이슈

# 포스코 해운업 진출, 상생의 지혜로 풀어야

### Ⅰ 포스코 해운업 진출 검토

최근 언론기사에 따르면, 포스코가 통합물류전문 자회사 설립을 추진하고 있는 것으로 알려짐. 올해 7월경에 출범하는 것을 목표로 추진되고 있어, 포스코의 철광석, 석탄 대량화물을 운송하는 우리 선사들의 우려가 커지고 있는 상황임. 글로벌 금융위기 직후인 2009년에도 포스코의 해운업 진출이 공개적으로 논의된 바 있는데, 다시 이 사안이 대두되어 우리 해운시장의 선화주 상생 메카니즘에 대한 고민이 깊어지고 있음

### Ⅰ 포스코의 편익과 선사의 비용

포스코 입장에서는 물류자회사 설립을 통해 철강 생산에 필요한 철광석과 원료탄, 그리고 생산된 철강제품의 운송에 지출되는 비용을 줄이는 이점이 크다고 판단할 수 있음. 나아가 운송의 안정성을 강화하고 기업 내 자원의 효율적 활용을 통한 다양한 시너지 효과를 창출하겠다는 생각으로 이해됨. 쉽게 생각하면, 포스코의 해상운송 비용 중 해운기업의 마진만큼의 비용 절감은 최소한 확보할 수 있을 것으로 기대할 수 있음

한편 선사의 입장에서는 우리 대량화주의 안정적 운송계약이 사라져 국제경쟁력의 심각한 훼손이 우려됨. 선사의 포스코와의 운송계약은 그 자체로 선사 신용도 상승에 크게 도움이 되어 조달금리 인하 등의 부수적 효과가 있음. 더욱이 제3국 운송시장의 영업력 강화에도 우리 대량화주와의 협력은 매우 중요한 역할을 함. 즉 우리 대량화주가 제공하는 운송계약을 기반으로 선사 자원의 활용에 수반되는 규모의 경제 및 범위의 경제 효과를 누릴 수 있음. 예를 들어, 시장위험 관리, 법률/계약 관리, 영업 등의 선사 전문인력의 활용에 큰 편익을 가질 수 있음. 또한 이러한 제3국 운송시장 진출에 따른 국민경제적 파급효과까지 고려하면, 우리 선사의 국제경쟁력 훼손에 따른 비용 규모는 더욱 커짐

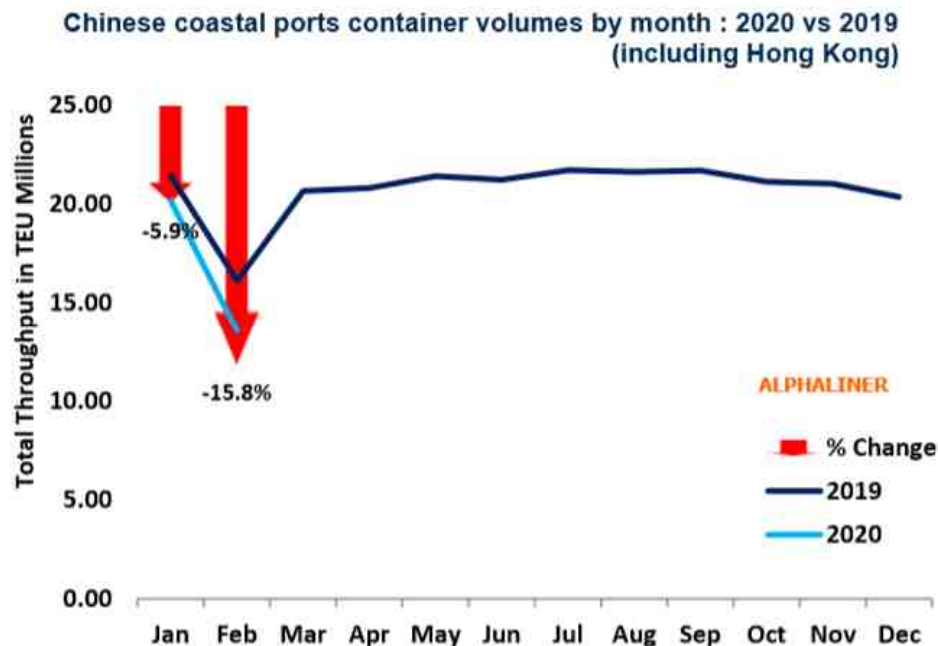
### Ⅰ 해운법의 규제

해운법 제24조 7항에서는 “원유, 제철원료, 액화가스, 발전용 석탄의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인이 그 대량화물을 운송하기 위하여 해상화물운송사업의 등록을 신청하는 경우 해양수산부 장관은 미리 국내 해운 산업에 미치는 영향 등에 대하여 관련 업계, 학계, 해운전문가 등으로 구성된 정책자문위원회의 의견을 들어 등록 여부를 결정하여야 한다”고 규정되어 있음. 따라서 포스코의 물류자회사가 해상화물운송사업자로서 등록하는 것은 이 조항에 의해 사실상 어렵다고 판단됨. 다만, 현대글로벌비스, 판토스 등과 같이 물류자회사로서 모기업의 물류전반의 업무를 대행하는 기능을 할 것으로 생각됨

### Ⅰ 상생의 지혜

중국 철강산업의 도전에 직면한 포스코가 물류부문의 경쟁력 강화를 추진하는 것은 자연스러운 대응전략으로 이해됨. 그러나 물류부문의 경쟁력 강화라는 목표를 물류자회사를 통해 풀어나가는 것이 타당한가에 대한 물음이 제기됨. 앞서 언급한 바와 같이, 파트너 선사들이 운송서비스를 제공하고 마진을 받는 만큼을 물류자회사를 통해 포스코 내부화하면 비용절감을 할 수 있다는 생각의 합리성을 고민해 보아야 함. 오히려 파트너 선사와의 협력을 더욱 강화해 상생의 지혜를 발휘하는 것이 포스코와 우리 해운산업에 더 큰 도움이 될 것임. 해운물류기업은 선박의 확보, 운항 및 운영 등에 있어 전문성을 갖춘 조직임. 이러한 전문 선사의 도움을 받아 모기업 물류 전과정의 안정성을 확보하고 물류비를 낮추는 전략의 개발이 더욱 긴요하다고 판단됨. 만약 경쟁력 있는 우리 선사가 도태되어 국내 해운시장이 글로벌 외국 선사로 채워진다면 지금보다 더 높은 비용부담과 운송 안정성의 훼손이라는 대가를 치를 수도 있음. 따라서 포스코는 이러한 문제의식을 가지고 선사와의 협력을 강화할 대안을 모색하는 것이 보다 바람직하다고 판단됨. 여기서 파트너 선사는 자신들의 전문성이 포스코 물류경쟁력 강화에 기여하는 바를 계량화하여 제시하고, 포스코의 애국심에 호소하는 것을 넘어서는 전문 서비스 제공기업으로서의 가치를 증명하는 노력을 지속적으로 해나갈 필요가 있음

## 2. 주간 뉴스



### 2020년 2월 누적 중국 항만물동량 10.1% 감소

- 올해 중국 항만물동량은 1970년 이후 역사상 두 번째로 물동량 감소를 경험함. 코로나19가 직접적으로 영향을 미쳤으며 알파라이너는 올해 중국항만 물동량은 전년대비 2.0~5.0% 감소할 것으로 전망함
- 현재 중국 내 후베이성을 제외한 모든 항만이 정상적으로 운영하고 있지만 처리량은 과거에 비해 소폭 감소한 것으로 알려짐. 중국 항만물동량의 비중은 전 세계 1/3을 차지하고 있어 물동량 감소는 해운 수요 감소에 직접적인 영향을 미침
- 또한, 중국 항만의 일시적 물동량 감소로 올해 2월까지 항만물동량 처리량은 싱가포르항이 상하이항을 넘어선 것으로 나타남

Alphaliner Weekly 12호

### 머스크, 서비스횟수 감축

- 세계 최대 선사인 머스크는 코로나19로 인한 컨테이너 화물 감소에 대비하기 위해 서비스 횟수를 감축할 계획임
- 동 사는 단기적으로 물량회복이 쉽지 않아 당분간은 공급량 감소를 통해 운임을 관리할 예정임
- 중국 항만의 기항 선박은 3월 둘째주부터 전년도 수준으로 회복된 듯 보였으나 이후 5~10% 감소하는 것으로 나타나 선사들은 선제적으로 해운 수요 감소에 대비하여 공급을 줄이는 것으로 판단됨
- 아울러 오션얼라이언스도 아시아-유럽항로에 대한 공급 축소를 예고함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131687/Maersk-to-cut-services-as-demand-falls>(로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### I CAM CGM, 8개 항만 터미널 매각

- 세계 4위 선사인 CMA CGM은 8개의 항만 터미널을 8억 1,500만 달러에 매각함. 이번에 매각한 터미널은 우크라이나의 오데사(Odessa), 싱가포르의 PSA Lion, 자메이카 킹스턴 프리포트, 네덜란드 로테르담 월드 게이트, 중국 칭다오의 치완 터미널 등으로 알려짐
- 동사는 물류기업 CEVA의 인수로 실적악화를 겪고 있으며 새로운 회계기준(IFRS16)으로 부채비율이 상승하여 재무건전성을 위해 작년부터 항만 터미널 매각을 추진함
- 또한, 올해 6월까지 2개의 터미널을 더 매각하여 1.5억 달러를 추가로 확보할 예정임

<https://www.tradewindsnews.com/container/cma-cgm-completes-sale-of-eight-terminals-in-815m-deal/2-1-782398>(로그인 필요)

### I 하팍로이드, 코로나 바이러스 확산에도 정상경영에 자신감

- 하팍로이드(Hapag Lloyd)는 코로나 바이러스 확산이 사업에 영향을 미칠 가능성이 높다는 것을 인정하면서도 신중한 재무관리가 정상경영에 도움을 줄 것이라고 확신하고 있음
- Rolf Habben Jansen CEO는 3월 20일 개최된 2019년 연간 실적 발표에서 2020년 수익 전망은 예년 보다 상당히 불확실하다고 언급했음
- Jansen CEO는 "앞으로 최소 몇 분기 동안은 코로나 바이러스의 영향을 평가하기가 매우 어렵다"고 덧붙였음
- Jansen CEO는 "우리는 여전히 일 년 전체 기준 물동량이 전년 대비 소폭 증가할 수 있다고 생각한다. 실제로 2020년 1분기 실적은 강세였으며, 2분기 이상의 가시성은 코로나 바이러스로 제한적인 상황이다"라고 설명함
- 현재 하팍로이드는 2020년 17억~22억 달러(약 1조 7천억 원~2조 2천억 원) 수준의 금리·세금·감가상각 차감 전 이익(Earnings before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization·EBITDA)을 기록할 것으로 전망하고 있음
- Jansen CEO는 "코로나 바이러스 확산으로 평소보다 불확실성이 더 크지만 우리는 여전히 달성이 가능하다고 믿고 있다"고 언급했음
- "우리는 코로나 바이러스가 더욱 오래 계속될 경우를 대비해서 예방 조치를 취하고 있다. 유동성을 더 확보하고 투자 금액을 조정할 계획이다. 아직 신규 선박을 발주하는 기존의 계획을 취소하지는 않았지만 최종결정을 내리기 전에 시장 회복 여부를 가늠할 예정이다" (Jansen CEO)
- "만약 우리가 운송 선복량을 줄여야 한다면 우리는 용선 비중을 줄일 것이다. 하팍로이드는 시황 등락에 기민하게 대응할 수 있는 유연성을 갖추고 있다" (Jansen CEO)
- 하팍로이드의 발표 자료에 따르면 2019년 당기순이익은 2018년 5,400만 달러(약 540억 원) 대비 약 8배 증가한 4억 1,800만 달러(약 4,180억 원)로 양호한 증가세를 보였음
- 또한 2019년 중 금융부채가 거의 10억 달러(약 1조 원) 가량 상환돼 이자비용이 큰 폭 감소하였음
- 한편 Jansen CEO는 중국에서의 물동량 회복에도 불구하고 코로나 바이러스의 위협은 아직 끝나지 않았고 세계 경제 둔화는 선사들의 실적 회복을 방해할 가능성이 있다고 경고했음
- Jansen CEO는 "다행인 점은 3월 중순 현지점에서 유럽의 주요 항만 어느 곳에서도 차질이 없다"고 언급했음



## 2. 주간 뉴스

- 다만 공컨테이너의 부족 문제가 발생하고 있는데 코로나 바이러스로 아시아발 유럽착 운송이 감소한 반면 지난 몇 달 동안 유럽으로부터의 수출은 활발했기 때문에 유럽에서 공컨테이너 부족 현상이 심화되고 있는 것임
- "공컨테이너 부족 현상이 해상 물류에서 약간의 혼란을 초래할 수 있다." (Jansen CEO)
- 3월 중순 기준 유럽에는 하팍로이드의 공컨테이너가 약 2만 teu 있는 반면 아시아에는 하팍로이드의 공컨테이너가 8만 teu 정채되어 있어 대륙 간에 불균형이 있음
- 그럼에도 불구하고 중국의 상황은 극적으로 개선되고 있어 공컨테이너의 수급이 균형을 찾을 것으로 전망됨
- Jansen CEO에 따르면 한동안 폐쇄되었던 중국 일부 항만들은 거의 정상으로 돌아왔으며, 중국발 수출은 빠르게 증가하고 있음

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131606/HapagLloyd-confident-of-weathering-coronavirus-storm>  
(로그인 필요)

### I 코로나 바이러스 확산으로 유럽 물류 대란. DHL은 불가항력(Force Majeure) 선언

- 신종 코로나 바이러스의 확산으로 서플라이 체인(supply-chain)에 물류 대란이 발생하고 있음
- 물류 포워더의 정보 등을 종합하면 현재 유럽에서 가장 큰 문제는 역내 트럭 운송이 지연되고 있다는 점으로, 유럽 각국이 화물 운송을 제한하고 있지는 않지만 드라이버의 건강 체크로 시간이 소요되거나 의료품 수송에 트럭이 할당 되면서 트럭수 부족 현상이 심화되고 있음
- EU 포워더 관계자에 의하면 외출 제한 때문에 드라이버 인원이 부족하며, 국경을 넘는 역내 트럭 수송이 지연되다 보니 주요국의 집하·배송에도 시간이 더 걸리고 있음
- 한편 EU에서 해상·항공 운송 모두 서비스 감편에 의한 공급량(capacity) 부족 현상이 발생하고 있는 것으로 나타났음
- 특히 해상 운송에서 공컨테이너 부족 현상이 발생하고 있는 것으로 알려졌는데, 코로나 바이러스로 아시아발 물동량이 급감한 반면 유럽발 물동량은 활발한 수준으로 EU 컨테이너 야드에 공컨테이너 부족 현상이 발생하고 있음
- 공컨테이너 부족으로 인한 혼란이 심화되면서 DHL Global Forwarding, Freight(DGFF) 등 국제물류업체의 불가항력 선언이 발생하고 있음
- 항만은 운영을 지속하면서 대체로 정상이지만 EU 주요 선사들의 3월 수송 실적은 평소 대비 20-30%까지 저하된 상황임
- 중국 등 아시아발 항로의 배선 감소로 화주가 선박을 수배하는데 애로를 겪는 일도 발생하고 있음
- 항공 여객 수송은 유럽과 북미를 잇는 대서양선의 여객 감소 규모가 적지 않은데 현재 유럽-북미 간 여객 수송 실적은 예년 대비 50% 가까이 감소한 것으로 추정됨
- DGFF는 해상·항공 수송 계약을 대상으로 불가항력을 선언했음
- 불가항력 선언은 예상하지 못한 천재지변 등의 사태로 거래 계약을 위반했을 때 면책을 요구하는 것으로, 현재 EU에서는 DGFF 이외에도 다수의 국제물류업체들이 불가항력 선언을 하고 있음

## 2. 주간 뉴스

- DGFF 관계자는 "비상사태시 운송 공간이 확보되지 않아 불가항력을 선언하는 것은 드문 일이 아니다. 코로나 바이러스로 물동량이 정체하고 있지만 당사를 포함한 포워더들은 사업계속계획(Business Continuity Plan·BCP) 하에 혼란을 극복하고 지속가능한 서비스를 제공할 계획이다"라고 언급했음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/117121> (로그인 필요)

### I 건화물선 시장, 핸디사이즈 운임 상승. 이외 선형은 시장 하락

- 핸디사이즈 운임은 3월 24일에도 꾸준한 상승세를 이어갔으며, 건화물선 중 다른 선형은 하락세를 보였음
- 볼틱핸디사이즈지수(Baltic Handysize Index)는 3월 24일 전일 대비 2포인트 상승한 430을 기록했으며, 가중평균 순수익(Time Charter Equivalent·TCE)은 전일 대비 31달러 상승한 일일 7,736달러를 기록했음
- 2월 17일 이후 핸디사이즈는 볼틱핸디사이즈지수 기준 290포인트 상승, TCE 기준 5,221달러 상승했음
- 건화물선 컨설턴트사인 Jefferies는 핸디사이즈 운임이 꾸준히 상승하고 있지만, 3월 24일 핸디사이즈를 제외한 건화물선 다른 선형들의 운임은 유의미한 상승이 이루어지지 못했다고 언급함
- Jefferies는 "대부분의 건화물선 선종에서 운임 회복이 이루어지지 않았으며, 핸디사이즈는 상승했지만 상승 폭이 5% 미만이다"라고 언급했음
- Noble Capital Markets은 일반적으로 소형선이 대형 항만에는 입항하지 않는 것을 감안할 때 핸디사이즈 운임 상승은 중소형 항만들이 입지해 있는 아시아 국가들을 중심으로 서서히 경제활동 활성화를 이끌 수 있다고 전망했음
- Noble Capital Markets은 "중국 근로자들이 업무에 복귀하면서 현지 경제활동에 긍정적인 영향이 발생하고 있다"고 향후 건화물선 등 해운시황이 개선될 수 있다고 언급함
- 볼틱거래소는 일간 시장보고서에서 "중국에서 건화물선 활동이 늘어나고 있지만 운임은 여전히 낮은 수준을 유지하고 있다"고 밝혔음
- 3월 24일 볼틱건화물지수(Baltic Dry Index)는 전일 대비 14포인트 하락한 603을 기록했으며, 볼틱케이프사이즈지수(Baltic Capesize Index)는 전일 대비 1포인트 하락한 -110, 케이프사이즈의 가중평균 순수익은 전일 대비 14달러 하락한 3,086달러를 기록했음
- 3월 24일 볼틱파나마크스지수(Baltic Panamax Index)는 28포인트 하락한 746을 기록했으며, 가중평균 순수익은 일일 6,968달러에서 6,714달러로 하락했음
- 볼틱수프라마크스지수(Baltic Supramax Index)도 하락해 3월 23일 732포인트에서 3월 24일 720포인트로 하락했음

[https://www.tradewindnews.com/bulkers/handysizes-maintain-upward-trend-amid-dry-bulk-sector-dip/2-1-780664?fbclid=IwAR2xNxiqViOSqqdfZ\\_5K31VduZ5pzLn-jfkJUvWe1CdfMzIOUiiMoY5EK30](https://www.tradewindnews.com/bulkers/handysizes-maintain-upward-trend-amid-dry-bulk-sector-dip/2-1-780664?fbclid=IwAR2xNxiqViOSqqdfZ_5K31VduZ5pzLn-jfkJUvWe1CdfMzIOUiiMoY5EK30) (로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### I COVID 19로 리쇼어링(Reshoring) 가속화

- COVID-19는 그동안 가전 소매 산업(consumer electronics industry) 등 제조업을 중심으로 발생해 온 해외 진출을 중단시키고 생산설비 등이 본국으로 돌아오는 리쇼어링(Reshoring)을 가속화 할 것으로 전망됨
- 리쇼어링은 해외에 진출한 국내 제조 기업을 다시 국내로 돌아오도록 하는 정책으로, 저렴한 인건비를 이유로 해외로 공장을 옮기는 오프쇼어링(offshoring)과 반대되는 개념임
- 한편 해외에서 생산된 화물을 운송하는 공급체인의 정체기간이 장기화 될 경우 해외의 생산설비를 본국으로 옮기는 리쇼어링이 가속화 될 것임
- 실제로 일본은 COVID 19를 배경으로 해외 공장의 리쇼어링을 가속화하기 위해 기업에 긴급 용자를 제공하는 프로그램 실시 계획을 밝혔음
- Nikkei Asian Review에 따르면 국책은행인 일본개발은행(Development Bank of Japan)은 3월 COVID-19로 인한 리쇼어링에 사용될 기업 전용 대출금 90억 달러(약 9조 원)를 배정했음
- 또한 일본 정부는 리쇼어링 이후 자국의 높은 인건비를 상쇄하기 위한 임금보조금과 공장 자동화 지원을 위한 특별자금도 책정했음
- 중국 재정부에 따르면 COVID 19 확산으로 중국의 산업 생산 능력이 축소되면서 일본의 경우 2월달 중국으로부터의 수입이 전년 동월 대비 50% 가까이 감소했으며, 중국 국가통계국에 따르면 올해 첫 두 달 동안 산업 생산량은 전년 동월(2019년 1~2월) 대비 13.5% 감소했음
- COVID-19가 시작되기 이전 세계 기업들은 관세 등을 피하기 위해 공장을 중국 국외 등으로 이전해 왔음
- 예를 들어 1990년대 이후 대만, 일본 등의 기업들은 중국에 공장을 설립하고 자국 관세 등을 합법적으로 회피하고 비용을 절감할 수 있었음
- 일본 노무라 증권이 2019년에 발간한 보고서에 따르면 대만은 오프쇼어링 전략에 힘입어 경제성장이 급상승 하면서 오프쇼어링 전략의 승리자로 평가되는데, 동 보고서는 대만 기업 약 40개사 이상이 참여해 중국 내 생산설비에 수십 억 달러를 투자하고 수천 명을 고용했다고 언급함
- IMF가 2019년 하반기에 발표한 자료에 따르면 대만 GDP 성장률은 2019년 2.5%를 기록할 것으로 전망되는데, 이와는 대조적으로 2014년 중국과 자유무역협정을 체결한 대신 오프쇼어링 전략은 다소 소홀히 했던 대만의 제조업 경쟁국 한국은 2019년 1.8% 성장에 그칠 것으로 예상되었음
- 미국 트럼프 정권이 보호 무역주의를 강조하면서 최근 중국이 아닌 제조업 분야 신규 생산기지를 찾는 기업들이 증가하고 있는데, 베트남이 오프쇼어링 생산거점으로 부상하고 있고 인도도 해외 생산기지로 활용되고 있음
- COVID-19 확산으로 제조 과정의 모든 부분이 인건비가 낮은 국가에서 이루어져야 할 필요성은 과거의 일이 될 것임

## 2. 주간 뉴스

- COVID-19로 인한 공급망 붕괴로 해외에서 생산하고 다시 제품을 자국 등으로 수송하는 오프쇼어링 전략의 비용상 이점이 축소되었으며, COVID-19는 일본 정부의 사례에서처럼 제조업이 본국으로 송환되도록 하기 위한 신규 정부 예산을 소요하게 할 수 있음

<https://wccfttech.com/covid-19-pandemic-accelerating-re-shoring/?fbclid=IwAR28BZF1884jcmQrwzcZ4GrY2JKSbcDATSoqQpAHvi4wrgyVx8S2ct55Qwk>

### I COVID-19 종식 이후 중국은 글로벌 공급망을 복원(resilience) 할 수 있는가

- 중국 COVID-19 사태가 진전되면서 근로자들이 직장으로 복귀하고 있지만 기업들은 생산을 재개하고 COVID-19의 경제적 영향에 대응하기 위해 해야 할 일들이 많이 남아 있음
- COVID-19 확산은 전례 없는 규모와 속도로 재계를 강타했으며, COVID-19는 영업중단, 공장 생산의 중단 등 세계 제조업과 상품 공급망에 지장을 초래했음
- 자동차, 전자, 제약, 의료장비, 소비재 등 주요 업종이 큰 영향을 받았는데, 이는 COVID-19가 최초 발생한 것으로 알려진 중국이 지난 20~30년 동안 오프쇼어링(offshoring)을 통해 세계 생산의 중심지가 되었기 때문임
- 세계 주요 제조업체들 다수는 원재료뿐만 아니라 반제품·완제품 등을 중국에서 생산하고 있음
- 전통적으로 기업 경영진은 공급체인(supply chain)을 개발할 때 비용, 품질 등을 주요 지표로 고려하는데, 1990년대 이후 다수의 글로벌 기업들이 인건비 절약을 위해 중국에 생산공장을 설립했고 중국 공장에서 생산된 화물은 물류서비스를 활용해 전 세계 각지로 배송되어 왔음
- 중국에서 발발한 COVID-19로 인해 이제 더 이상 세계 제조업체들은 비용을 최우선 지표로 삼고 있지 않으며, 보다 안전한 곳에서 생산하고 생산된 상품을 납기일까지 확실하게 운송할 수 있는 자국에서 생산하는 것을 더 선호하게 되었음
- 현재 중국 내 기업들은 여러 요인으로 인해 생산 재개가 더딘데 감염 지역폐쇄로 인한 노동자수 부족, 엄격한 검역 시행으로 인한 공장가동을 저하 등이 주요 원인임
- 또한 도로 폐쇄 등으로 항만까지 화물을 운송하는데도 평소보다 훨씬 더 많은 시간이 소요되고 있음
- 중국에는 다른 나라의 OEM(Original Equipment Manufacturer) 제조업체들이 다수 활동하고 있는데, OEM 제조업체는 주문자의 의뢰에 따라 주문자의 상표를 부착하여 판매할 상품을 제조하는 업체를 의미함
- 중국 내 소재한 다수의 글로벌 제조 OEM 업체들은 공장 가동 중단으로 인해 핵심 사업 공장의 경우 이미 새로운 공장으로 이전하는 등 대안을 찾기 위해 분주히 움직이고 있는데, 다수 제조업체들이 베트남 등 동남아시아의 제3옵션을 선택하기보다 본국으로 공장을 복귀시키는 결정을 하고 있음
- 제조업체들은 최근 COVID-19 위기를 토대로 “전염병, 자연 재해, 기후 변화, 지정학적 긴장 등의 주요 사건들이 제품의 신뢰성 있는 공급에 상당한 혼란을 초래할 수 있다”는 교훈을 얻었음
- 제조업체들은 무엇보다 COVID-19 위기가 완벽히 해결되기까지 많은 시간과 노력이 필요할 것으로 전망하고 있음
- 글로벌 제조업체들은 언제 바이러스가 종식될 것인가 예측할 수 없으며 이러한 불확실성에 대응하기 위해 최대한 빠르게 공급체인을 변경하고자 하는데, 이를 위해 자국으로 생산시설을 이전하는 리쇼어링(Reshoring)을 선택하고 있는 것으로 보임



## 2. 주간 뉴스

- COVID-19 확산은 기업 의사결정자들에게 미래 공급망 설계 시 새로운 사업전략을 개발 할 필요가 있음을 상기시켰으며, 이는 리쇼어링 확산으로 이어질 가능성이 있음
- 리쇼어링 이후 중국의 글로벌 공급체인이 다시 회복할 수 있을지 주목받고 있음

[https://www.weforum.org/agenda/2020/03/coronavirus-and-global-supply-chains/?fbclid=IwAR2EuSf3\\_04xa6dXTmQsTLLiZj4a7o4BB5B9MO7LP2W1jR5U-5-qaJADrck](https://www.weforum.org/agenda/2020/03/coronavirus-and-global-supply-chains/?fbclid=IwAR2EuSf3_04xa6dXTmQsTLLiZj4a7o4BB5B9MO7LP2W1jR5U-5-qaJADrck) (로그인 필요)

### ■ 코로나 바이러스로 2020년 세계경제 제로 성장 우려. 중국 1%, 일본 -2% 전망 등

- 영국 Oxford Economics는 신종 코로나 바이러스 확산을 반영해 세계 경제 전망을 큰 폭 인하했음
- 수정된 전망에 따르면 2020년 세계 경제는 상반기에 큰 폭 감속하여 경기는 후퇴 국면에 들어가 연 중 제로 성장을 기록할 가능성이 있음
- 국가·지역별로는 미국이 전년 대비 0.2% 감소, 유로권 2.2% 감소, 일본 2.0% 감소 등 다수의 국가·지역이 마이너스 성장을 하는 것으로 전망됐으며, 연초 6%대 성장이 예상되었던 중국은 1%대 성장으로 성장률이 급감 할 것으로 예측되었음
- Oxford Economics는 80개국 이상의 국가별 경제모델을 수출입, 환율, 금리 등으로 연결하는 독자적인 세계경제모델을 이용해 국가별 담당 이코노미스트가 정합성을 갖고 예측하는 형태로 전망을 수행해 왔음
- 한편 Oxford Economics는 이처럼 코로나 바이러스로 인해 경기 후퇴의 골이 깊지만 경제성장 둔화는 상반기에 집중돼 단기간에 종료되고, 하반기에 경제의 회복(rebound)이 시작될 것으로 전망하고 있음
- Oxford Economics의 전망에 따르면 코로나 쇼크에 대한 반동효과로 2021년 세계 경제성장률은 4.4%, 미국 4.1%, 유로존 4.0%, 중국 8.4%, 일본 1.9% 등 높은 성장률이 달성 될 전망임
- 2020년 하반기의 회복 시나리오는 Oxford Economics의 분석팀이 과거 팬데믹(세계적 유행) 영향에 관한 선행연구를 바탕으로 도출했지만, 아직 코로나 바이러스와 관련된 축적 데이터 부족 문제도 있고 경제 둔화가 장기화 될 리스크가 있음
- 코로나 바이러스가 장기화 될 리스크를 고려한 다운사이징(down sizing) 시나리오에서는 2021년 세계 경제성장률이 1.3%까지 하락할 것으로 예측됨
- 다운사이징 시나리오는 기업이나 가계 경제활동으로의 부정적 영향이 장기간 계속 되는 것과 금융시장의 패닉을 정책 대응으로 억제할 수 없는 상황을 가정하고 있음
- Oxford Economics는 현재 금융정책을 활용해 코로나 바이러스 확산이 실물경제에 마이너스(-) 영향을 주는 것을 어떻게 방지할지 정책을 구축해야 하는 중요한 국면에 있다고 언급함
- Oxford Economics는 미국 연방준비제도이사회(Federal Reserve Board·FRB)가 시장 동요가 가라앉지 않자 연일 양적 완화 정책을 발표하고 있다고 설명하고, 앞으로도 각국의 중앙은행들은 회사채 매입이나 기업 대출 지원을 위한 유동성 공급틀(facility) 도입을 단행할 것으로 예상하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/117166> (로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### ■ 크루즈선 다이아몬드 프린세스에 대한 법적 책임은 기국(旗国) 보다 기항국(寄港国) 책임

- 선내에서 신종 코로나 바이러스 집단 감염이 발생한 영국 기국의 크루즈선 다이아몬드 프린세스에 대해 세이케이(成蹊) 대학 사토 요시아키(佐藤義明) 법학과 교수는 기국 영국에 책임을 묻는 것은 거의 상정하기 어렵다고 설명했다
- 요시아키 교수는 국제법상 물리적으로 선박이 소재해 있는 기항국에서 보상 등 가장 큰 책임을 지게 되며, 기항국은 의료진 투입 및 격리 활동 등을 적절히 수행했는지 추후 법적 판단을 받게 될 수 있다고 언급함
- 유엔(United Nations·UN) 해양법 조약에는 ‘선박이 공해상에 있을 경우 기국의 배타적 관할권에 따라야 한다’고 명기되어 있음
- 다이아몬드 프린세스는 영국에 선적을 두고 있고 크루즈 운항 선사인 프린세스 크루즈는 미국에 본사를 두고 있어 일본 정부가 지원하는 데에는 법률상 한계가 있다는 의견이 제기되기도 했음
- 이러한 의견에 대해 요시아키 교수는 다이아몬드 프린세스가 입항해 있는 요코하마항은 도쿄만의 일부로 일본의 내수(内水)에 해당한다고 설명함
- 동 크루즈 선박은 완전히 일본의 주권 아래 놓여 있으며, 따라서 UN 해양법 조약의 공해 기국주의는 작동하지 않는다는 것임
- 즉 요시아키 교수는 감염 확산에 대해 제대로 대처하지 못한 책임은 기국이 아니라 일본이 지게 될 것이라는 견해를 밝혔다
- 요시아키 교수는 신종 코로나 바이러스 감염이 발생한 크루즈선에 지원이 미흡할 경우 추후 일본 정부가 법적 책임을 지게 될 수 있으며, 의료를 통한 국제 공헌 차원에서라도 일본 정부가 보다 적극적으로 임해야 한다고 주장했다
- 요시아키 교수는 특히 인바운드(訪日 외국인) 관광 진흥을 위해 일본 정부가 크루즈 기항을 환영해 온 이상 "피난 온 외국인 승객과 승무원을 육상에서 받아들일 계획을 세워 두지 않으면 안 된다"고 언급하면서 향후 구호 체제 정비의 필요성을 설명했다
- 덧붙여 요시아키 교수는 다이아몬드 프린세스호에는 일본인 승객이 1,200명이나 타고 있으므로 일본 정부는 일본 국민을 보호할 책임이 있으며, 요코하마항에서의 방치를 중단하고 일본 정부는 조속히 육상으로의 이송을 실시해야 한다고 지적함
- 또한 요시아키 교수는 이번 집단감염 사례를 참고하여 정부는 선적국과 기항국의 의무 및 책임소재에 관한 신규 규정 제정을 실시할 필요가 있다고 제언했음
- 비상사태 발생 시의 선원 및 승객 수용체재 등을 내실화해 가는 것이 시급하다는 판단임

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/117191> (로그인 필요)

### ■ 상해시, 고위험군 국가 기항 선박에 승선한 선원들 대상 14일 간의 검역기간 의무화

- 승무원들은 중국에서 하선 이후 육상으로 이동하는 것이 기존처럼 당연히 허용되지만, 상해시의 신규 규정 실시로 이제 육상으로 돌아가기 이전 감염 위험이 높다고 여겨지는 24개국에서 온 선박 근로자들은 핵심 국가에 포함된 마지막 항만을 출발한 날짜로부터 최소 14일간의 시간이 경과해야 육상로의 복귀가 가능함

## 2. 주간 뉴스

- 이러한 상해시의 조치는 항만 기항 기록에 근거해 실시 될 예정임
- 선원 이동에 대한 엄격한 관리를 실시하기 위해 상해시가 '핵심 국가'에 기항 전력이 있는 선박에 승선한 선원들에게 14일 간의 검역기간 의무화 조치를 수행하는 것임
- 상해시의 이러한 결정은 중국 교통부가 최근 코로나 바이러스 확산 문제를 해결하기 위해 관련국들과 협력할 것이라고 발표하고, 또한 교통부가 해운선사들에 선원들이 건강관리에 철저할 수 있도록 협조를 해 달라고 언급한데 따른 것임
- 상해시는 3월 20일 발간한 통지문에서 감염 위험이 높은 '핵심 국가' 24개를 지정했는데, 핵심국가에는 한국, 이탈리아, 이란, 일본, 프랑스, 스페인, 독일, 미국, 영국, 스위스, 스웨덴, 벨기에, 노르웨이, 네덜란드, 덴마크, 오스트리아, 호주, 말레이시아, 그리스, 체코, 핀란드, 카타르, 캐나다, 사우디아라비아가 포함되어 있음
- 중국 정부는 이들 국가에 기항한 선박에 탑승한 선원들의 항만 기항 기록을 토대로 핵심 국가에 포함된 마지막 항만을 출발한 날짜로부터 최소 14일간의 검역기간이 경과해야 한다고 규정하고 있음
- 항해시간이 14일 미만 경과한 선박의 경우 상해시에 일정한 거주지가 있는 선원을 제외하고, 선원을 고용한 선박관리회사가 마련한 숙소에서 나머지 기간 동안 자가격리를 수행해야 하며, 선원에 감염이 의심되거나 확인된 경우는 동 선원이 승선했던 선박은 출항이 허용되지 않음
- 최근 54개 중국 주요 해운선사를 대상으로 한 중국선주협회(China Ships Association)의 조사에 따르면 해상노동조약(Maritime Labour Convention 2006·MLC 2006)에 따라 5월말까지 승선 교대를 해야 하는 중국 선사 소속 연안 또는 외항선원의 수는 2만 명을 넘는 것으로 추정됨
- 코로나 바이러스 확산으로 전 세계 해상 승무원들은 불안정한 상황에 처하게 되었고, 일부 국가들의 기항 금지 조치는 항만에 접근하는 것 자체를 불가능하게 만들고 있음
- 최근 국제해운협회(International Chamber of Shipping)와 국제운수노련(International Transport Workers' Federation)은 국제무역의 유통에 있어 선원의 중요성을 강조하는 내용의 공동서한을 유엔(United Nations) 사무총장에게 발송하였음

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131622/Shanghai-eases-crew-change-ban?fbclid=IwAR1ZIsippeyM8NpCBB6HKiHBUCnALC2dndFtjIQXuaozGwk6ldfCN0w1Mg> (로그인 필요)

### 3. 건화물선 - 주간 동향

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

#### ■ 코로나19 확산 대응, 인도, 남아공 등에서 록다운(lockdown) 발표로 시장에 불확실성 가중

파나막스 주간평균운임(5,297달러/일)이 전주대비 20.5%하락하며 수프라막스 주간 평균운임(7,341달러/일)을 하회함. 파나막스 운임은 최근까지 미국의 걸프지역과 남미의 곡물에 대한 수송 수요로 일정 수준을 기록하고 있었음. 하지만, 최근 코로나19의 확산 방지를 위해 아프리카, 라틴아메리카 등지에서 록다운(lockdown)을 발표하고 있으며, 이는 석탄 생산량 감축, 항만의 불가항력 선언 등으로 이어져 운임에 하락압력을 더하고 있음. 3월 24일에 콜롬비아(세계 5위의 석탄 수출국)의 Cerrejon사와 Drummond사가 코로나19 사태의 확산 방지를 위해 탄광 운영을 축소할 것이며, 이로 인해 4월 말까지 석탄 생산량을 감축할 것이라고 발표함. 참고로, Cerrejon은 2019년 기준 월평균 220만 톤, 연간 총 수출량이 2,630만 톤 가량인 것으로 집계됨. 또한 인도정부가 록다운을 선언하자, 인도의 항만 운영사인 APSEZ(Adani Ports and Special Economic Zone Ltd)에서 3월 24일부터 4월 14일까지 약 21일간 불가항력으로 인한 항만(Mundra, Tuna, Dhamra 항 등)의 운영 중단을 발표함. 케이프 주간 평균 운임은 저조한 수준이기는 하나, 전주대비 15.5% 상승함. 운임 상승의 원인은 브라질-중국항 항로 운임이 급등했기 때문임. 중국의 후안성 등을 중심으로 철광생산이 증가하기 시작했다는 소식이 전해지고 있는 가운데, 지난 3월 23일에 남아프리카공화국에서 정부가 발표한 록다운으로 Anglo American사가 철광석 생산 속도를 늦추기로 했다는 소식이 브라질의 철광석 수송수요 증가로 이어지면서 케이프선 운임에 긍정적으로 작용함. 또한 3월 25일 캐나다의 챔피온 철광석 생산업체가 자사가 소유한 Bloom Lake 광산의 철광석 생산량을 4월 13일까지(약 3~4주간) 줄일 것이라고 발표함. FFA 2분기물 가격을 살펴보면, 파나막스를 제외한 선형의 가격이 큰 폭으로 하락함

#### ■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주 파나막스와 수프라막스 운임은 하락할 것으로 보이며, 케이프선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨

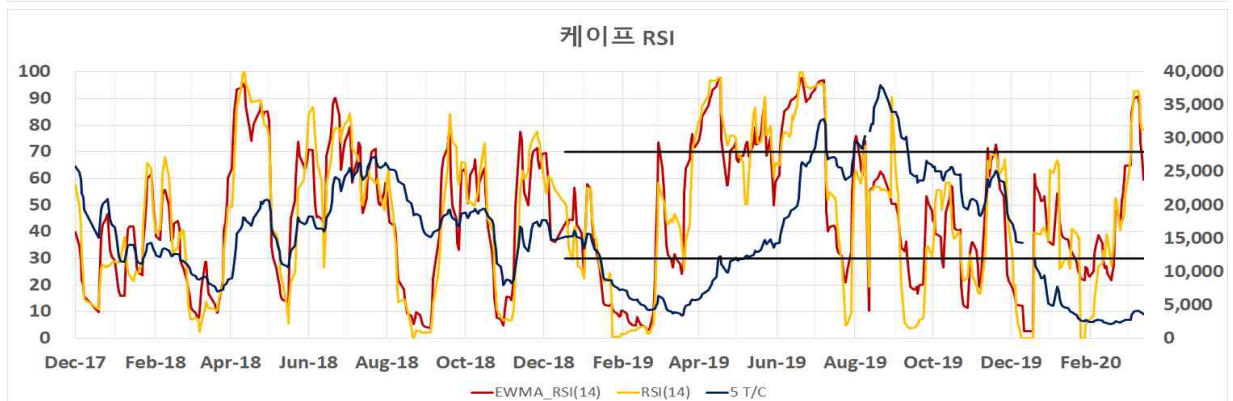
#### 건화물선 운임 지수



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 횡보 중임
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 약보합세를 나타낼 것으로 예상됨

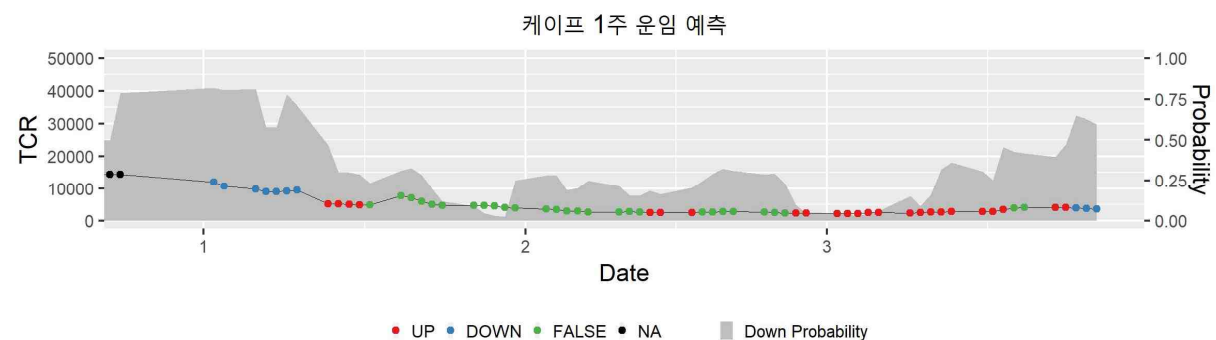
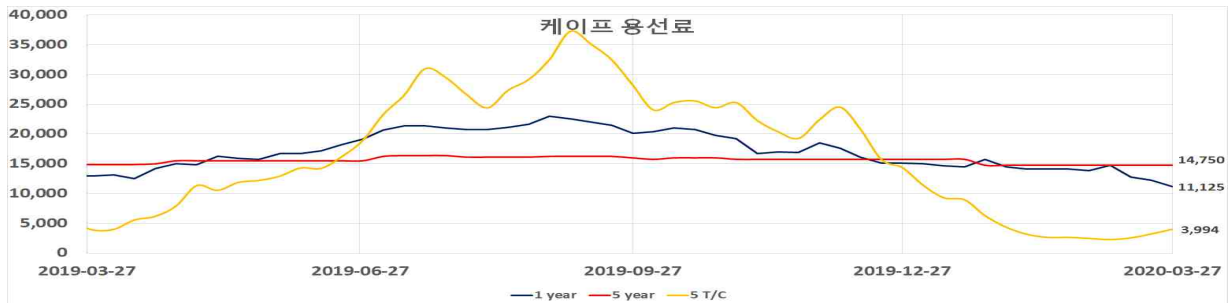


- \* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- \* EWMA\_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료의 하락세가 지속되고 있음
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 케이프선과 파나마스선 운임간의 간격차는 좁아지고 있으나, 운임 역전현상이 나타남 (파나마스 운임 > 케이프 운임)
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨

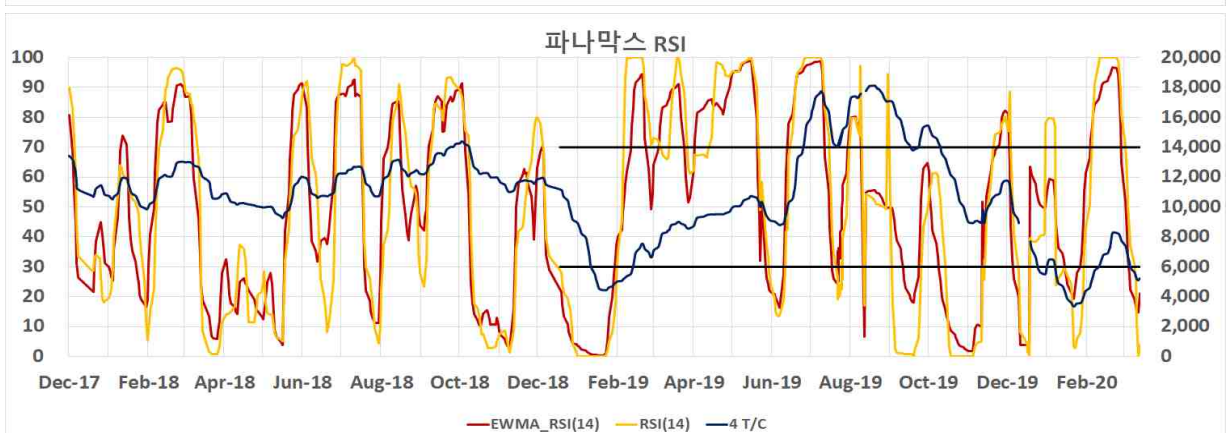
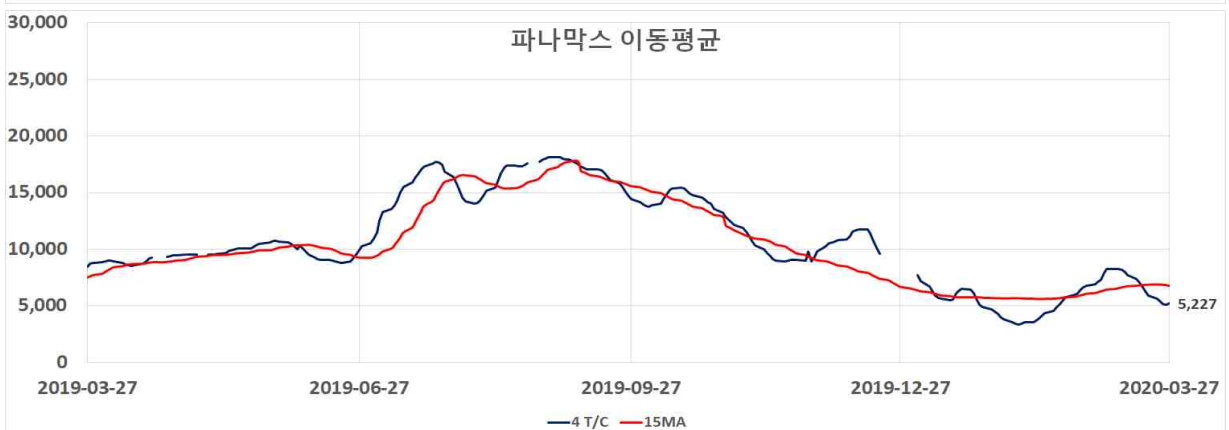


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	03.23	03.30	60.43	39.57
	03.24	03.31	52.87	47.13
	03.25	04.01	34.93	65.07
	03.26	04.02	37.35	62.65
	03.27	04.03	40.53	59.47
	3월 4주	4월 1주	45.22	54.78

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

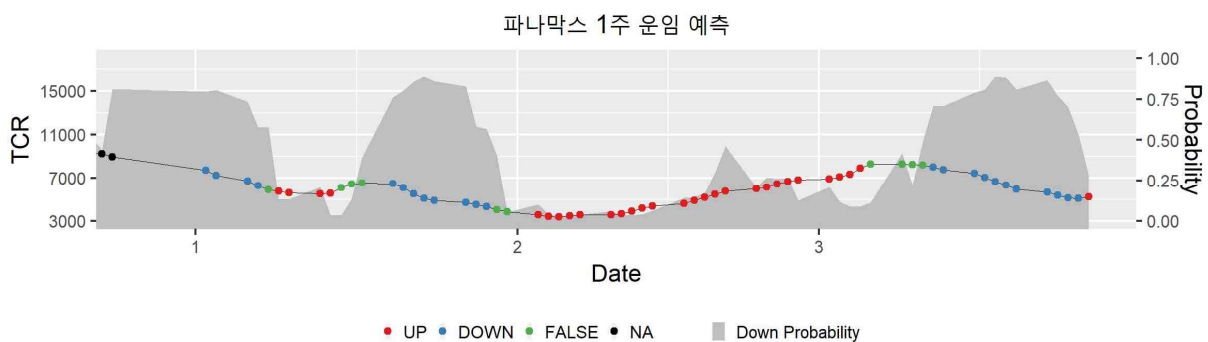
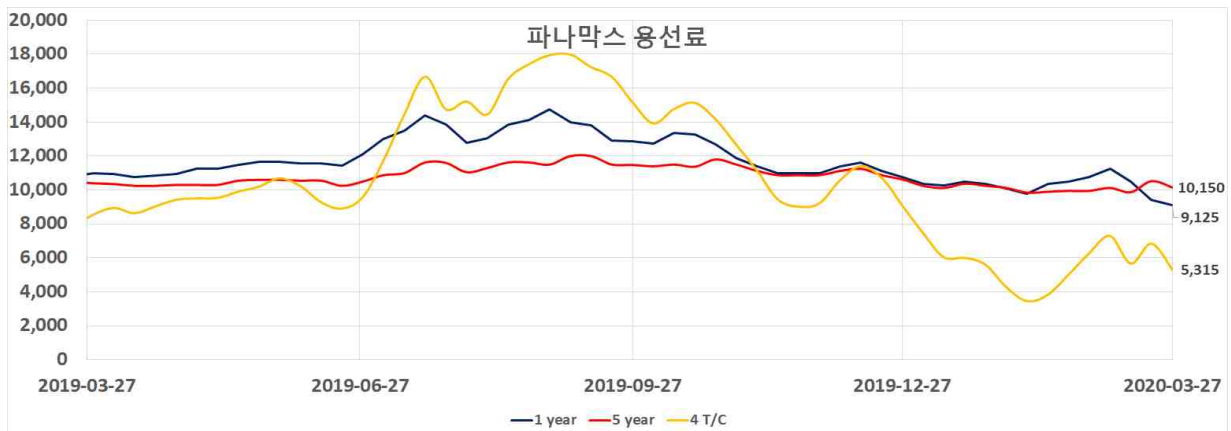
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 보합세를 나타냄
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파 한 후, 0에 근접함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스 운임은 소폭 하락할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 단기용선료의 하락세가 둔화되기는 했으나, 여전히 장기용선료보다 낮은 수준을 형성함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음 주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

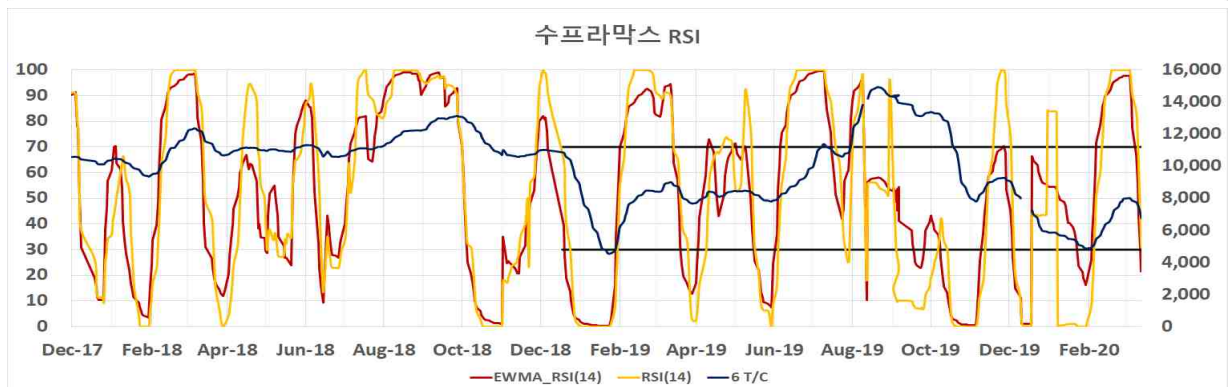
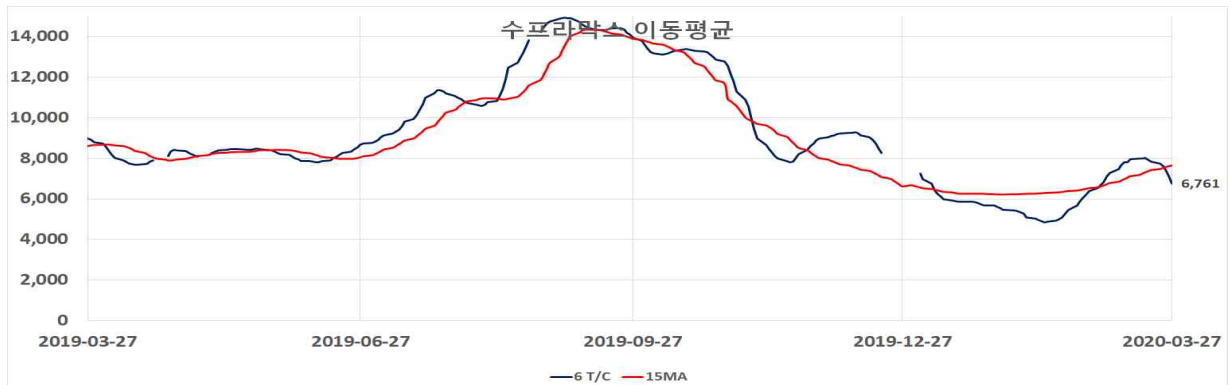
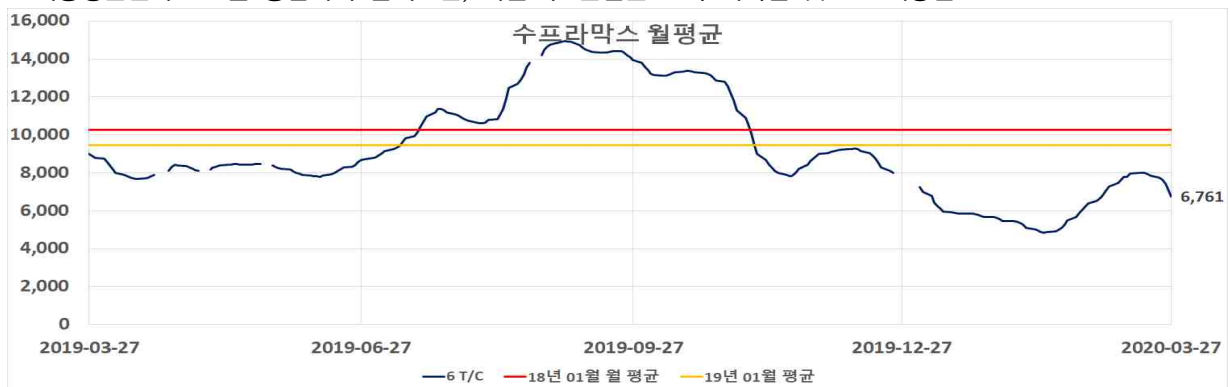


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	03.23	03.30	13.32	86.68
	03.24	03.31	22.75	77.25
	03.25	04.01	29.81	70.19
	03.26	04.02	46.28	53.72
	03.27	04.03	72.16	27.84
	3월 4주	4월 1주	36.86	63.14

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

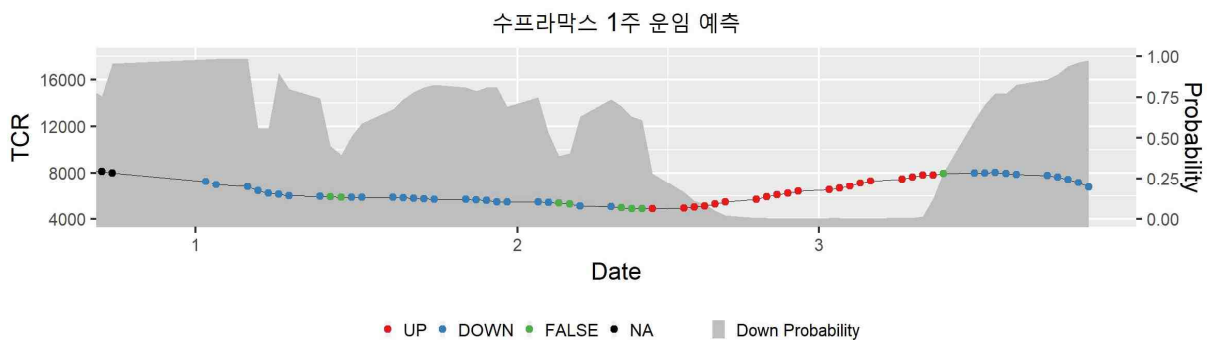
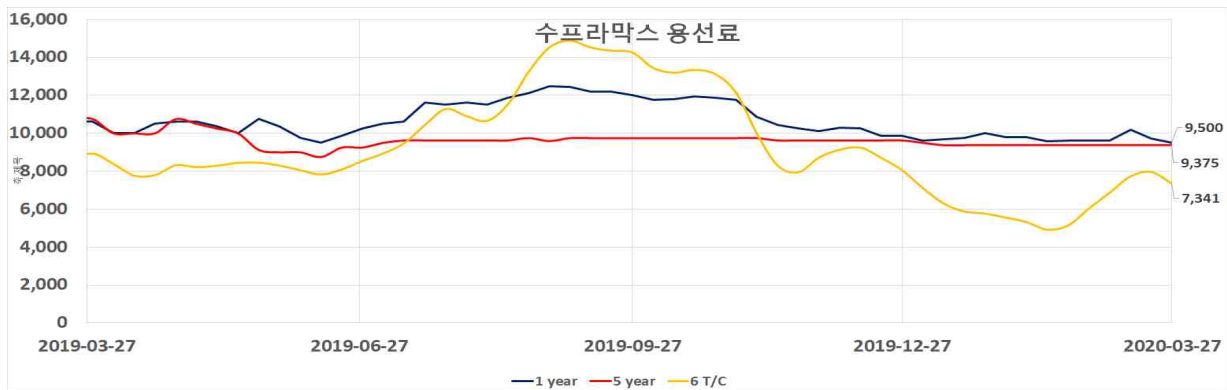
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 완만한 상승세가 이어짐
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 하향돌파한 후 하락세를 멈춘 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 소폭 하락할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 단기용선료가 장기용선료 수준까지 하락함
- (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	03.23	03.30	14.22	85.78
	03.24	03.31	11.01	88.99
	03.25	04.01	6.15	93.85
	03.26	04.02	3.81	96.19
	03.27	04.03	2.6	97.4
	3월 4주	4월 1주	7.56	92.44



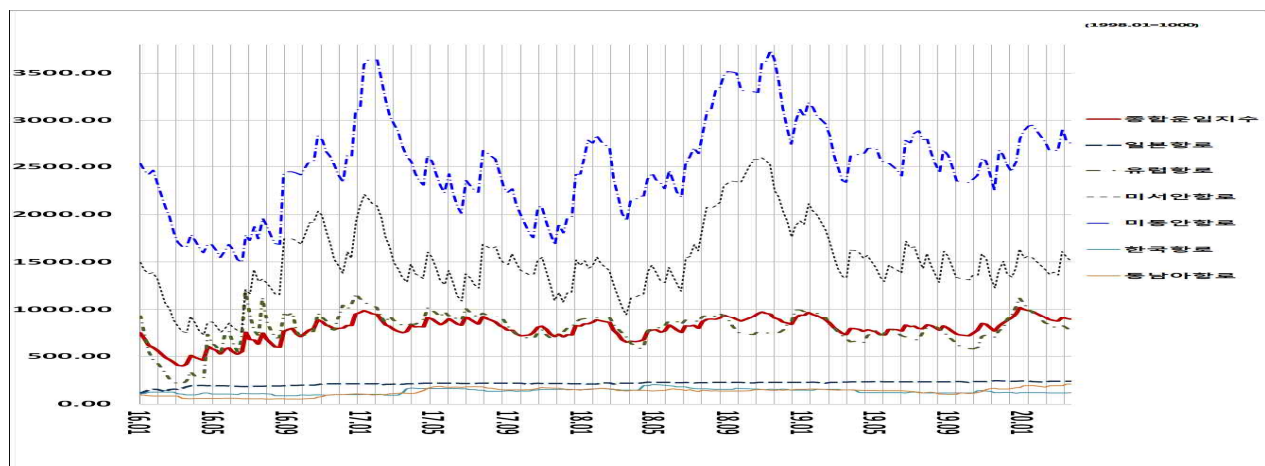
## 4. 컨테이너 - 주간 동향

### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI)는 8.24 하락한 889.8을 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 33달러/TEU 하락한 764달러, 아시아-북미항로(미 서부 기준) 운임은 34달러 하락한 1,515달러/FEU를 기록함. 과거 컨테이너 운임의 주기로 볼 때 3월 마지막주는 4월 초 선사들의 운임 인상 시도를 피하기 위한 수요로 운임이 상승하는 패턴이 일반적이거나 올해에는 운임이 하락함. 다시 말해 시장에서는 4월 운임인상 시도가 실패할 가능성이 높은 것으로 판단함. 따라서 다음주 운임시장은 약보합세를 기록할 가능성이 높음

IHS는 경기선행지수인 구매자관리지수(PMI)를 발표하였는데 의료, 식품부문을 제외하고 대부분 산업의 경기가 나빠질 것으로 예상함. 특히 자동차, 금속, 기계, 운송부문의 침체가 예상되어 해운경기의 침체도 불가피함. IHS의 GDP 전망에 따르면 세계, 미국, EU 등 주요국의 경제성장률이 하락할 것으로 예상하였으며 하판로이드의 CEO는 최근 인터뷰에서 코로나19로 인해 올해 세계 컨테이너 물동량은 2.4% 감소할 것으로 전망함

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)

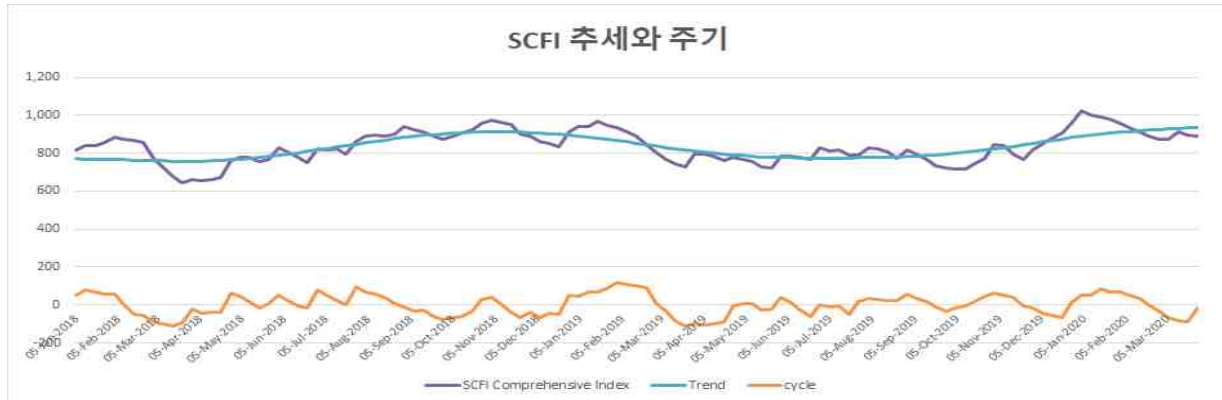


자료:상해항운교역소

	금주 (03.27)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(03.27)							
종합(SCFI)	889.80	(-8.3)	871.16	1,022.72	931.10	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	764	(-33.0)	764.00	1,124.00	897.00	580.0	1,027.0	759.66
미서안항로(\$/FEU)	1,515	(-34.0)	1,361.00	1,636.00	1,500.45	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	2,758	(-27.0)	2,679.00	2,951.00	2,805.91	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	120	(4.0)	116.00	120.00	118.36	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	209	(-)	230.00	243.00	239.27	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	240	(-2.0)	176.00	211.00	192.45	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	(-)	698	773	744	591.0	807.0	709.0

## 4. 컨테이너 기술적 분석

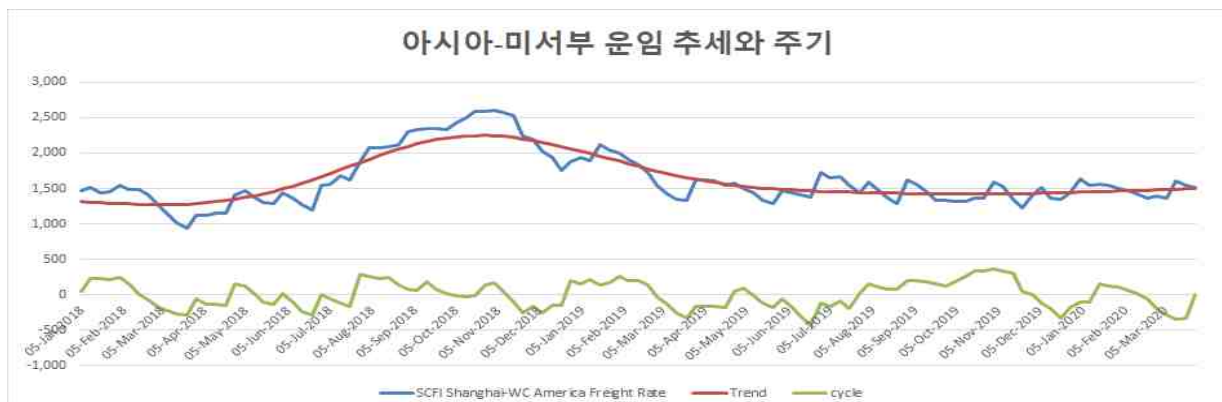
- SCFI 지수는 트렌드가 실제운임보다 높은 상황으로 다음주 운임지수는 소폭 상승 또는 보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 운임인상 성공가능성이 높지 않아 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



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



\* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

## 5. 탱커 - 주간 동향

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

### 3월 다섯째 주 원유선, 시황 반등

금주 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 월드 스케일(World Scale·WS)은 113.3으로 전주(112.5) 대비 0.8p(0.7%) 상승. 3월 25일 기준 중동-극동(중국) 항로의 WS은 전일 대비 15 포인트 상승한 102.5, 용선료 환산 시 전일 대비 30% 상승한 일일 12만 5,000달러를 기록했음. 3월 10일에 발표된 원유 감산과 이로 인한 유가 급락을 배경으로 급등세를 이어가다 17일 이후 하락세를 보였는데, 25일 다시 상승세로 돌아선 것임.

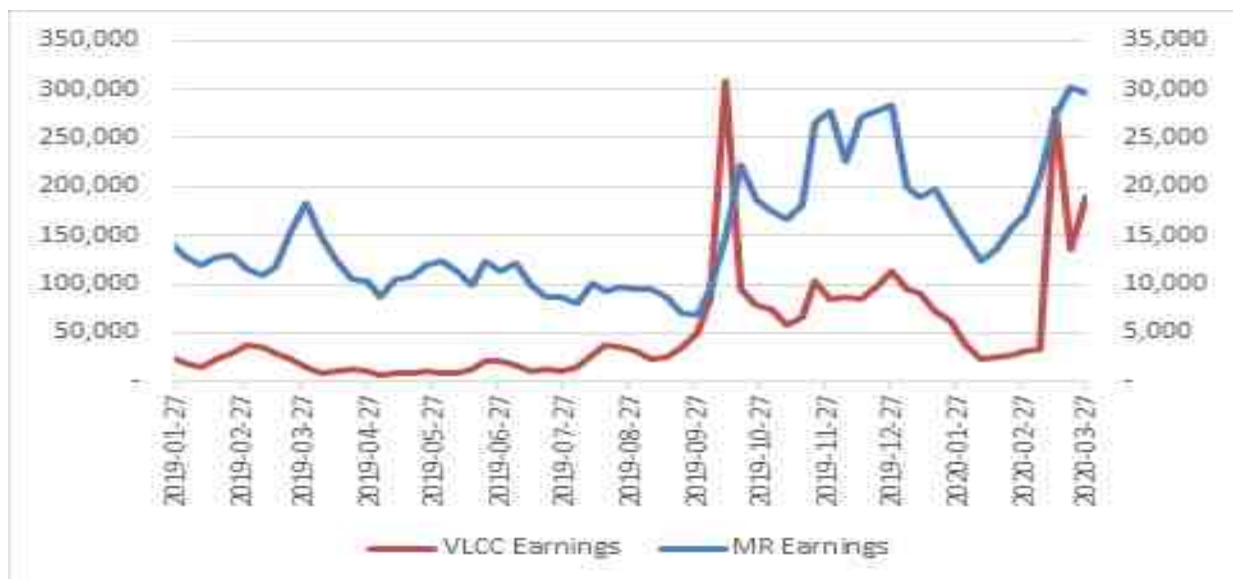
시장 관계자는 "용선자의 관망 자세가 시작되면서 17일 이후 반락하다가 다시 서서히 상승하고 있다"고 분석. 3월 25일자 거래를 기록한 3월 26일 런던 마켓 리포트에 의하면, 중국 석유 회사 NPI(Northland Power Inc.)가 중동발 중국착 항로에서 4월 13일~15일의 기간에 DHTREDWOOD(2011년 준공, 27만톤)를 WS 102, 일일 12만 5,000달러에 성약한 것이 보고되었음. 동 선박(DHTREDWOOD)은 성약 직전에 수리 조선이 완료된 디스카운트선(Discount Ship)으로 저가 성약이 이루어질 가능성이 높음에도 불구하고 손익분기점의 4배가 넘는 고가에 운임이 체결된 것은 운임에 상방 압력이 있음을 시사하는 것임.

동 리포트에 따르면 4월 10일~20일 기간의 화물 중 아직 절반 이상이 선박을 수배하지 못한 것으로 파악되며, 선박 수배와 함께 운임 상승이 이어질 가능성이 있음

### 3월 다섯째 주 제품선, 시황 소폭 하락

금주 MR WS은 165.8로 전주(167.6) 대비 1.8p(1.1%) 감소. 클락슨에 따르면 이번 주 55,000~79,999DWT 선형의 MR(Medium Range)형은 보합세, 80,000~159,999DWT 선형의 LR(Long Range) 1형은 시황 상승, 160,000~319,999DWT 선형의 LR(Long Range) 2형은 선박 과잉으로 시황이 소폭 하락하였음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



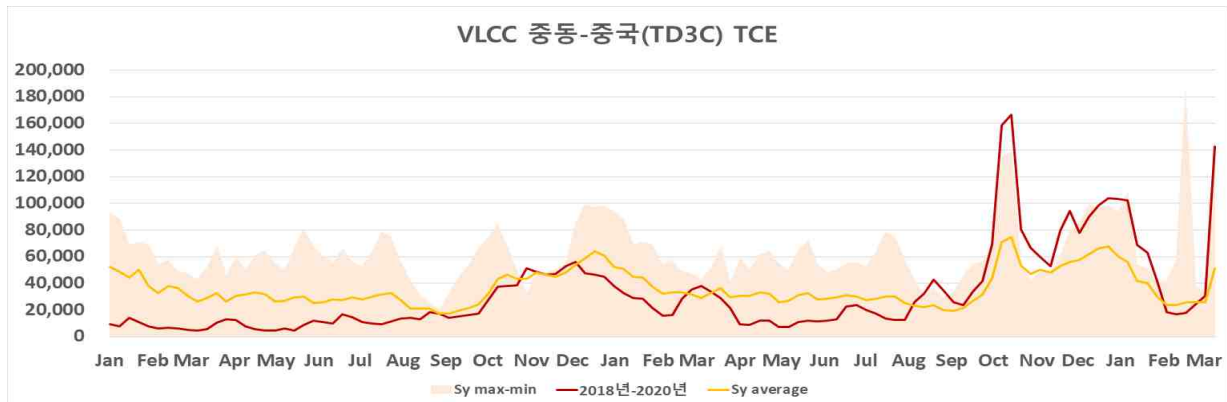
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(3.27)							
Average Earnings	TD3C	178,993	(67,626)	14,755	250,354	69,833	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	29,182	(458)	8,670	29,975	17,375	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	58,750	(-)	30,000	58,750	43,327	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	16,250	(250)	15,500	16,750	16,038	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	113.3	(0.8)	41.4	217.5	86.9	36.0	315.0	66.6
	MR	165.8	(-1.8)	106.4	167.6	142.7	114.2	235.0	148.0

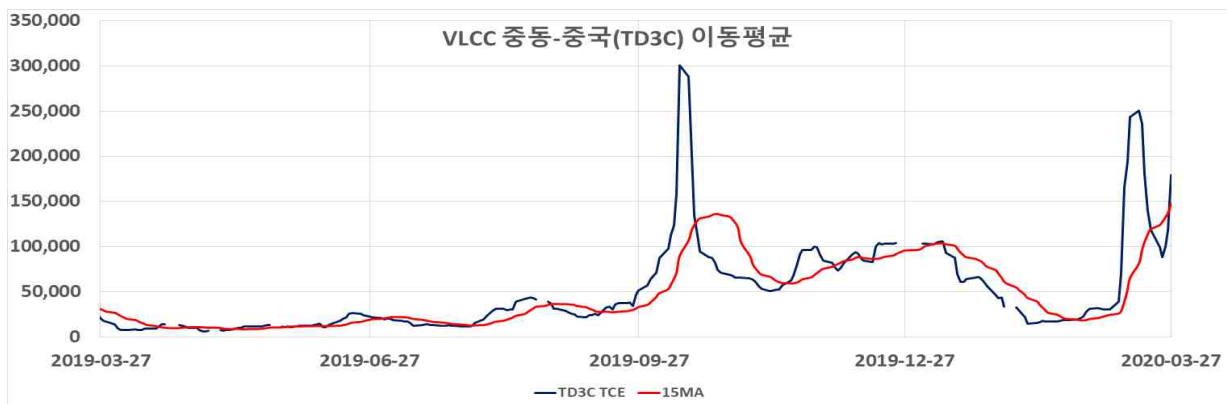
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

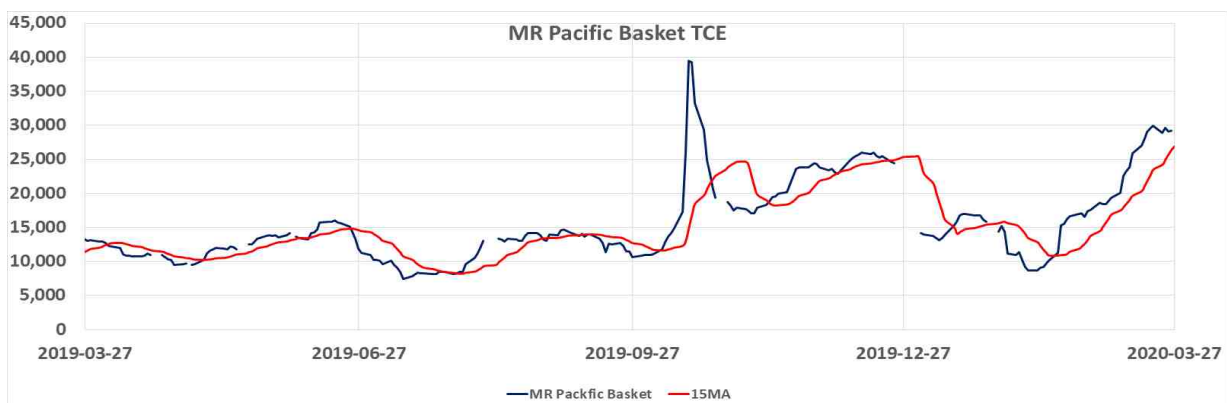
- 원유선 운임 추세선(붉은색)은 과거 5년치 평균선(노란색)을 큰 폭 상회하면서 V자 커브를 그리고 있으며, 역사적 고점도 상회하는 모습을 보이면서 상승압력이 존재함을 보여주고 있음



- 원유선 수익 추세선(파란색)은 15일 이동평균선(붉은색)을 돌파한 이후 가파르게 상승하면서 이동평균과의 격차를 확대하고 있으며, 이는 향후 수익의 추가 확대 가능성이 있음을 의미함



- 제품선 운임 추세선(파란색)은 이번주 하락하면서 15일 이동평균선(붉은색)과의 격차를 줄여 하락압력이 존재함을 보여주고 있음





## 6. 중고선 시장

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

- 3월 27일 BDI는 556으로 3월 20일(625) 대비 69p(11.0%) 감소. 3월 24일 볼틱케이프사이즈지수(Baltic Capesize Index)는 전일 대비 1포인트 하락한 -110을 기록하는 등 대형 건화물선 시황 둔화가 계속되고 있음. 중고선 지수는 21.15로 9주 연속 변동 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 3월 SCFI 평균은 892.72로 전월 평균(891.35) 1.4p(0.2%) 증가. 3월 중고선 지수는 38.21로 2월 대비 변동 없음



### 2020년 3월(3월 1일~27일) 누계 중고선 거래 실적

- 2020년 3월 컨테이너선·건화물선·유조선의 중고선 거래는 50척·5,671,260DWT·1,366.6백만 달러가 이루어짐
- 컨테이너선은 2020년 3월 7척·980,234DWT·297.2백만 달러의 실적임
- 컨테이너선은 2020년 3월 3-8K 1척·62,128DWT·11.0백만 달러, 8-12K 1척·101,620DWT·17.9백만 달러, 12-15K 2척·310,207DWT·147.6백만 달러, 15K 이상 3척·506,279DWT·120.7백만 달러로 구성됨
- 건화물선은 2020년 3월 18척·1,237,804DWT·169.2백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 3월 케이프사이즈 2척·325,344DWT·37.3백만 달러, 파나막스 5척·427,208DWT·54.9백만 달러, 핸드막스 6척·340,296DWT·65.6백만 달러, 핸드사이즈 5척·144,956DWT·11.4백만 달러로 구성됨
- 유조선은 2020년 3월 25척·3,453,222DWT·900.2백만 달러의 실적임
- 유조선은 2020년 3월 VLCC 4척·1,117,723DWT·368.4백만 달러, 수에즈막스 11척·1,613,386DWT·379.1백만 달러, 아프리막스 2척·298,750DWT·79.2백만 달러, 파나막스 1척·102,490DWT·8.9백만 달러, 핸드사이즈 7척·320,873DWT·64.6백만 달러로 구성됨

## 7. 주요 해운지표 (2020.03.27)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.27)								
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	76.5	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)		(03.27)								
건화물선	Panamax	26.8	(-0.3)	26.9	26.8	27.0	27.0	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	91.5	(-1)	92.0	91.5	92.0	92.0	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)		(03.27)								
380 CST	Rotterdam	178.3	(7.5)	205.8	170.8	303.8	267.6	245.8	443.5	348.9
	Singapore	186.3	(5.3)	215.6	181.0	388.0	304.1	306.5	511.5	402.5
	Korea	231.75	(-36.3)	286.3	231.8	246.5	365.7	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	215.8	(-14.5)	252.0	215.8	436.8	343.2	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	232.5	(14.8)	284.9	217.8	585.3	433.0	493.8	548.3	518.9
	Singapore	272.8	(4.5)	327.4	268.3	726.3	510.6	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	288.3	(-3.3)	347.2	288.3	722.3	520.1	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(03.27)								
철광석	국제價	85.3	(-1.3)	88.3	79.9	96.3	89.1	72.3	127.2	93.3
	중국産	113.7	(-4.2)	118.6	113.4	122.0	118.5	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	67.8	(-0.7)	70.0	67.8	74.3	71.3	72.0	83.1	77.0
	중국産	87.5	(-0.7)	89.8	87.5	94.9	92.0	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주産	192.0	(-9.9)	200.1	174.0	204.2	192.3	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	127.1	(-)	128.5	122.7	130.2	126.8	120.9	187.3	153.2
	중국産	213.9	(-)	216.4	211.9	219.2	215.7	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	881.5	(19.00)	868.4	821.8	946.0	891.4	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	571.3	(32.00)	530.8	498.0	581.5	548.6	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