

# KMI

## 주간해운시장포커스

발간년월 2020년 2월 2주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	10
IV. 컨테이너	17
V. 탱커	19
VI. 중고선 시장	21
VII. 주요 해운지표	22

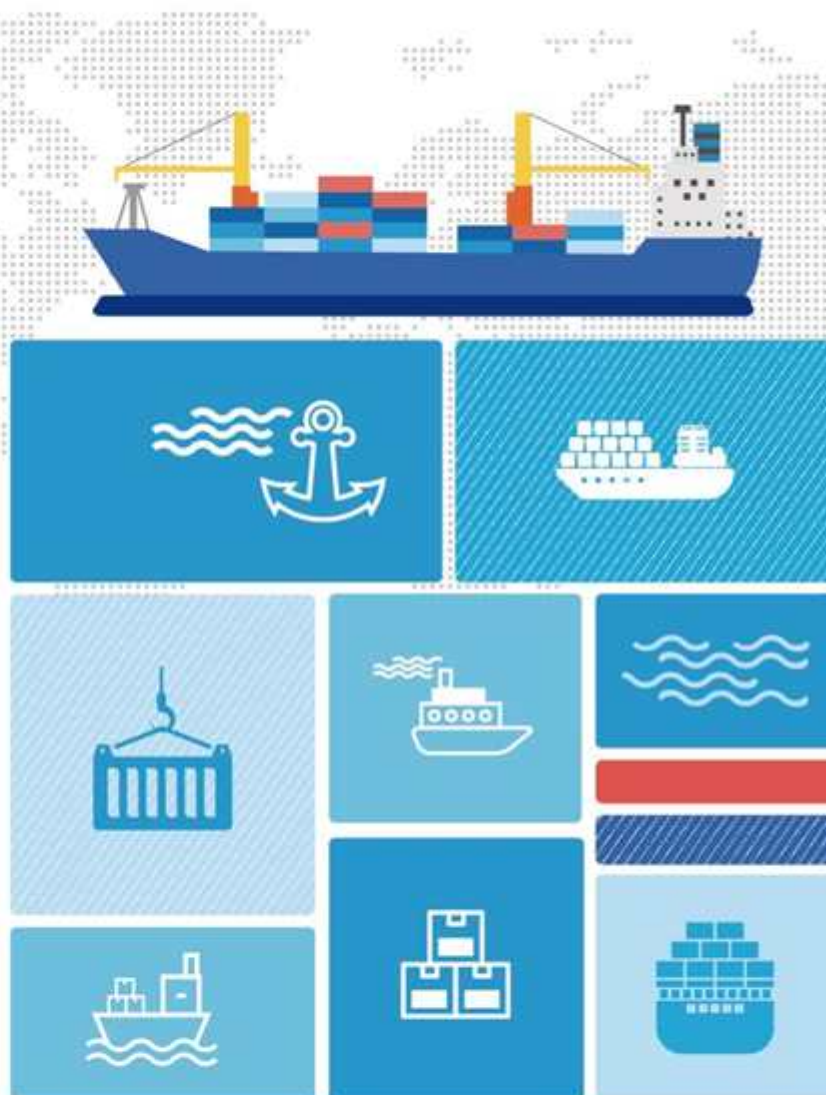
고병욱 해운빅데이터연구 센터장  
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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



한국해양수산개발원  
KOREA MARITIME INSTITUTE

## 1. 주간 이슈

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

# 볼틱해운거래소의 컨테이너선 운임지수 발표와 시사점

### I 볼틱해운거래소, 컨테이너 운임지수 발표 개시

볼틱해운거래소(런던에 기반을 두고 해운정보를 생산하는 글로벌 플랫폼 중 하나. 2016년 11월 싱가포르 거래소인 SGX에 인수됨)는 2월 4일 홈페이지를 통해 Freightos와 함께 일단위의(daily) 컨테이너 운임지수를 발표한다고 전함. 지금까지 이 지수는 Freightos Baltic Index(FBX)로 불리우며, 2018년 4월부터 Freightos를 통해 주간 단위로(weekly)로 발표되어 왔음. 40피트 컨테이너 박스(dry container)에 대해 주요 항로별로 1,600여 물류기업 및 선사로부터 운임정보를 받아 서비스를 제공함. 주요 항로는 태평양 항로 4개, 아시아-유럽 항로 4개, 대서양 항로 2개, 남북 항로 2개 등 총 12개 항로로 구성됨. FBX는 국제 증권 위원회(International Organization of Securities Commissions, IOSCO)가 제정한 원칙(Principles for Financial Benchmarks)을 따라 볼틱해운거래소의 감독 하에 발표되는 것임. 이는 FBX가 향후에 해운시장 참여자의 다양한 계약에 사용될 수 있음을 의미함

### I 컨테이너 운임지수의 기대효과와 한계

이번 FBX 발표 소식은 컨테이너선 시장에서 운임을 비롯한 시장가격 변동에 대한 위험관리의 새로운 수단이 생겼다는 점에서 큰 의의가 있음. 기존에 Freightos의 주간 지수, Drewry, Xeneta 등에서 발표하는 컨테이너선 운임지수가 있었지만, FBX와 같은 수준의 감독을 받고 시장의 신뢰성을 확보할 수 있는 것은 아니었다고 판단됨. 따라서 FBX의 도입으로 볼틱해운거래소와 Freightos가 주장하는 바와 같이, 컨테이너선 시장에서 지수연계(index-linked) 계약의 활용이 크게 늘어날 것으로 기대됨. 먼저, 선사와 화주 간에 운임계약을 할 때, 지수연계 조항을 넣으면, 선화주간 위험분담이 가능해 짐. 통상적으로는 운임지수가 상승하면 계약 운임도 올리는 것을 생각해 볼 수 있으나, 역발상을 하면 운임지수가 상승하면 오히려 시장운임 대비 할인(discount)해서 운임을 받고, 운임지수가 하락하면 할증(premium)해서 운임을 받아 경기역행적 운임계약을 맺을 수도 있음. 이 계약에서는 선화주가 시장변동위험을 공동 분담하게 됨. 또한 컨테이너선 선박금융에도 지수연계 조항을 삽입할 수 있을 것임. 예를 들어, 지수가 높은 기간에는 원리금 상환비율을 올리고, 지수가 낮은 기간에는 원리금 상환비율을 낮추면, 선사와 금융기관 간에 시장변동위험을 공동 분담할 수 있음

그러나 FBX를 이용한 운임파생상품의 도입은 쉽지 않을 것으로 판단됨. 건화물선과 유조선 시장에서 FFA라는 운임파생상품이 활발히 이용된 배경에는 이들 시장이 완전경쟁시장과 가깝다는 특성이 있었음. 즉 시장의 주요 참여자에 의해 운임이라는 가격변수가 통제되지 않기 때문에, 누구도 이들 시장에서 완벽히 운임을 예측할 수 없었고, 따라서 FFA라는 파생상품을 통해 가격변동위험을 헷지(hedge, 회피)할 수 있었음. 그러나 컨테이너선 시장은 크게는 3대 얼라이언스에 의해, 작게는 글로벌 상위 선사들에 의해 미래 운임의 향방이 크게 영향을 받아 온 것이 사실임. 즉 서비스 공급자인 선사들에 의해 운임의 결정이 좌우될 수 있다는 것임. 이러한 컨테이너선 시장의 과점시장적 특성은 가격변수의 예측불가능성이라는 파생상품의 전제조건을 위배하는 것이기 때문에, FBX를 이용한 파생상품시장의 출범은 쉽지 않을 것으로 판단됨

### I 시사점

이번 FBX의 일일 발표는 컨테이너선 시장의 정보 플랫폼 기업의 성과라는 부분에서 우리나라 해운산업에 던지는 메시지가 큼. 전 세계 1,600여 기업의 정보를 아우르는 플랫폼의 구축을 위해 Freightos는 벤처투자자로부터 9,440만 달러(약 1,000억 원)의 투자를 유치했다고 밝힘. 글로벌 시장에서는 이미 정보자산 확보를 둘러싼 주도권 경쟁이 치열하게 벌어지고 있는 것임. Freightos와 볼틱해운거래소의 FBX라는 플랫폼은 이미 플랫폼 참여자와 상생하는 사업 모델을 가지고 빠르게 나아가고 있음. 우리 정부에서도 인지하고 있듯이, 경제주체의 거래정보는 4차 산업혁명 시대에 원자재로서 기능함. 우리 해운산업계에서도 참여자 모두가 윈윈(win-win)하는 플랫폼을 설계하고, 급변하는 글로벌 해운시장에서의 우리 몫을 찾아 나가야 할 것임

## 2. 주간 뉴스

### ■ 신종 코로나 바이러스, 물류구조 변화에 영향

- 밥 볼트만(Bob Voltmann) 운송중개자협회 회장은 신종 코로나 바이러스로 인해 중국 중심의 제조업 구조가 변경될 수 있다고 전망함
- 특히, 그는 이번 사태는 제조업의 리쇼어링이 가속화 될 수 있는 계기가 될 수 있으며 이로 인해 톤 마일 축소로 인해 해운 수요가 감소될 수 있다고 예상함
- 예로 일부 제조업은 중국에서 동남아로 이전하며 미국의 석유 및 천연가스 생산 확대에 관련 산업은 노동력이 풍부한 멕시코로 이전 할 수 있다고 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130941/Coronavirus-outbreak-may-have-longterm-impact-on-supply-chains>(로그인 필요)

### ■ ONE, 2020년 실적 악화 우려

- 일본 통합선사인 ONE은 2019년 양호한 실적을 기록했지만 2020년 1분기에는 4,900만 달러의 손실을 기록할 것으로 예상됨
- 2019년 4분기 평균 연료유가는 419달러/톤이었으나 2020년 1분기에는 30% 이상 증가한 561달러/톤을 기록할 것으로 전망되어 비용 상승으로 인해 실적 악화가 예상됨
- 동 선사는 글로벌 10대 선사 중 유일하게 스크러버 장착선대가 없어 저유황유 사용으로 IMO 2020에 대응함. 이에 비용 증가폭이 경쟁선사에 비해 높을 것으로 판단됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2020, 5호

### ■ 코로나 바이러스 발생 이후 주요 중국 항만 컨테이너 처리량 20% 이상 감소

- 상해항, 닝보항, 선전항 등 중국 주요 항만의 컨테이너 처리 실적이 1월 20일 이후 일일 20% 이상 감소한 것으로 나타났음
- 중국 설 연휴 이후의 물량 회복 여부가 주목받고 있으며, 앞으로 몇 달 동안 중국 주요 항만 물동량 처리실적은 큰 폭의 감소를 기록할 수 있음
- 코로나 바이러스 확산으로 중국 주요 항만들의 처리 실적이 장기간 부진할 경우 싱가포르항이 세계 컨테이너 항만 처리량 실적에서 부동의 1위 상해항을 제치고 1위로 오를 가능성도 제기되고 있음
- 한국 자동차 제조업체들은 중국 업체들의 부품 납품 감소로 생산이 다소 둔화되는 등 코로나 바이러스로 인해 전 세계 제조업 생산에 부정적 영향이 발생함
- 코로나 바이러스가 발발하기 한 달 전에 알파라이너(Alphaliner)에 의해 세계 컨테이너 처리량 증가율이 2019년 대비 최소 0.7% 감소할 것이라는 전망이 발표됐었는데, 코로나 바이러스로 컨테이너 처리량은 더욱 큰 폭으로 감소할 우려가 있음
- 알파라이너의 분석자료에 따르면 코로나 바이러스로 인해 2020년 1분기 홍콩항을 포함한 중국 전체 항만 컨테이너 화물 처리실적 총합이 전년 동기 대비 600만TEU 이상 줄어들 수 있음
- 알파라이너에 따르면 2020년 1분기 아시아-유럽항로에서 작년 동기 대비 두 배 이상의 감선·감편(blank sailing)이 발생할 것으로 추정되는 등 코로나 바이러스로 인해 전년 대비 큰 폭의 감선·감편이 발생할 수 있음

## 2. 주간 뉴스

- 3월 중순까지 계속될 예정인 감선·감편은 중국의 설 연휴 이후 화물 운송량 회복에 부정적 영향을 줄 수 있음
- 한편 중국 공장 폐쇄가 계속되면서 공급체인 자체가 영향을 받는 현상이 발생하고 있음
- 알파라이너는 한국 자동차 제조업체인 현대자동차가 2월 7일까지 한국 내 7개 공장의 조립 라인 가동을 잠정 중단할 예정이며, 기아자동차는 중국 협력업체들로부터의 부품 조달이 원활하지 못해 국내 3개 공장 중 2개 공장에서 생산량을 감축하기 시작했다고 보도함
- 알파라이너는 자동차 부품 공급 상황이 개선되지 않으면 현대자동차 등 글로벌 자동차 생산업체들이 막대한 생산 손실을 입을 수 있다고 경고했음
- 사우스차이나모닝포스트(South China Morning Post)는 코로나 바이러스의 직격을 받은 후베이성 공장들의 부품을 사용하는 기업들이 생산 감소로 경영수지에 타격을 입을 수 있다고 전망함
- 우한시에는 철강, 반도체, 자동차 공장뿐만 아니라 개인용 컴퓨터 제조업체인 Lenovo 등의 제조업체들이 다수 입지해 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130903/Coronavirus-Full-year-global-box-growth-forecast-to-be-07-lower> (로그인 필요)

### I 중국 화주들의 불가항력(Force Majeure) 선언으로 해상 물동량 감소

- 신종 코로나 바이러스 확산으로 중국 화주가 화물 수입을 중단하는 불가항력(포스마주르·Force Majeure)을 선언하기 시작했음
- 2월 6일 중국 최대의 해양 석유·가스 생산업체인 중국해양석유총공사(China National Offshore Oil Corporation·CNOOC)는 LNG 수입 지속이 어렵다고 판단하여 불가항력을 선언함
- 통고를 받은 LNG 판매자 프랑스 Total은 불가항력 사태의 승낙을 거부하는 등 코로나 바이러스 확산으로 대중국 무역에 혼란이 심화되고 있으며, 향후 중국 화주들로부터 수입 중단을 의미하는 불가항력 선언이 확대되면 폭넓은 선종에 걸쳐 수급 균형 악화가 우려됨
- CNOOC는 인도네시아, 말레이시아, 호주, 카타르, 프랑스 등과 LNG 수입 프로젝트를 체결하고, LNG를 연간 총 2,000만 톤 이상 수입하는 계약을 맺고 있음
- Total은 "중국 모든 항만에서 검역·격리 조치가 취해졌다면 불가항력 사태를 인정하지만, 현 시점에서 그러한 상황이 아니다"라고 거부 이유를 설명함
- 신종 코로나 바이러스 확산을 배경으로 중국의 무역 촉진 기관인 중국국제무역촉진위원회(China Council for the Promotion of International Trade·CCPIT)는 1월 31일 해외 거래처와의 계약 이행이 어려워진 자국 기업에 대해 불가항력 사태 발생을 인정하는 증명서를 발행하겠다고 발표했음
- 중국 연근해 화물선 관계자에 의하면 현재 중국 다수의 화주들이 공장 가동이 중단되면서 불가항력 사태를 검토하고 있음
- 영국 Tradewinds지는 일부 중국 조선소들도 건조 일정 지연에 대해 불가항력을 선언한 것으로 보도함
- EU 수출입 업체들은 안이한 불가항력 선언은 거부 할 것이라는 것이 기본적인 입장으로, EU 건화물선 관계자는 감염 확산 공포가 증폭되면서 불가항력 사태가 연쇄적으로 선언 되는 것을 우려하고 있다고 언급했음



## 2. 주간 뉴스

- 불가항력 사태는 재난, 전쟁 및 이번과 같은 전염병 등 예측이나 제어할 수 없는 외부요인에 의해 계약을 이행할 수 없는 경우 면책되는 조항임
- 코로나 바이러스 문제가 장기화되면 해운업체들은 화주로부터 불가항력 사태에 직면할 가능성이 있는데, Total이 주장하는 것처럼 화주가 정말 수입 불가능한 사태에 처해 있는지 확인할 필요가 있음
- 예를 들면 바이러스 확대에 의한 소비재 수요 감소 등의 안이한 이유로 불가항력을 선언하는 화주가 있을 수 있으므로 계약 이행을 요구하는 의연한 자세도 중요함
- 철강, 석유, 가스, 곡물, 완제품 등 다양한 품목을 수출입 하는 중국 화주가 불가항력 사태를 선언하면 세계 해상 화물 움직임이 둔화될 우려가 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/116026> (로그인 필요)

### 코로나 바이러스로 인도네시아 정부 자국선원 중국 송출 금지

- 인도네시아 정부는 해운 관계자(maritime players), 특히 선원들이 중국 등 코로나 바이러스 발병 지역인 국가·지역에 입국하는 것을 금지시켰음
- 인도네시아 시컴(Seacom) 해상통신총국은 인도네시아 정부가 다시 송출 가능을 선언할 때까지 중국 등 코로나 바이러스 창궐 지역에 자국 해운관계자를 송출하는 것을 재고해야 함을 요구하는 회람문을 발표했음
- 이는 인도네시아 정부의 중국 항공여행 금지 및 중국산 가축 수입 중단에 연이은 조치임
- 중국은 인도네시아산 석탄과 원유의 수입국이며, 인도네시아 정부의 자국선원 송출 금지는 건화물선과 유조선 물동량을 감소시킬 것으로 전망됨
- 다만 중국 측 수입량이 동일하게 유지된다고 전제할 때 기존 인도네시아에서 호주·중동으로 출하지가 변경되면서 톤마일은 오히려 증가할 수 있다는 분석도 있음
- 생산량 기준 세계 최대 석탄 생산국이자 원유의 생산국이기도 한 인도네시아는 중국을 동 상품들의 최대 수출 시장으로 간주하고 있음
- 그럼에도 불구하고 대중국 교역에 참여하는 해운 관계자들의 중국 등으로의 입국을 금지시킨 것은 자국선원 보호주의에 입각한 결정으로 풀이됨
- 글로벌 해운 컨설팅사인 아르고스 미디어(Argos Media)의 추산에 따르면 인도네시아는 2019년 상반기 중 최소 7,100만 톤 이상의 석탄을 중국에 수출하였음
- 한편 인도네시아는 모든 국제 크루즈 선박들이 자국 항만에 입항하는 것을 금지하는 조치도 발표했음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130921/Coronavirus-Indonesians-urged-not-to-send-crew-to-China> (로그인 필요)

### 발틱케이프사이즈지수(Baltic Capesize Index) 역대 최저치 폭락. BDI는 487로 '16년 이후 최저치

- 1월 31일 기준 발틱케이프사이즈지수가 큰 폭 하락하며, 마이너스로 떨어졌음
- 동 지수는 1월 30일 전일 대비 21포인트 하락하면서 마이너스 20포인트에 도달했는데, 동 지수가 마이너스로 떨어진 것은 이번이 처음으로 2020년 건화물 시장의 불황을 여실히 나타내고 있음

## 2. 주간 뉴스

- 발틱케이프사이즈지수는 발틱건화물지수(Baltic Dry Index·BDI)를 산정할 때에 사용되는 지수 중 하나로, 발틱케이프사이즈지수의 급락 영향 등으로 BDI 지수는 400~500대를 기록하며 매우 부진한 상황이 이어지고 있음
- 1월 31일 기준 케이프사이즈의 발틱거래소(Baltic Exchange) 5개 주요 항로 평균수익(Time-charter average earnings)은 1월 30일 대비 108달러 하락한 3,973달러임
- 전술한 평균수익에 발틱거래소가 2020년 1월 중순에 추산한 케이프사이즈의 일일운영비(Operating Expenditure·OPEX)를 차감할 경우 스크러버 비장착 케이프사이즈 선박의 경우 하루에 적어도 1,053달러의 손실을 내고 있는 것으로 분석됨
- OPEX는 업무지출 또는 운영비용을 뜻하며, 선박의 OPEX는 선원비용 등을 포괄하는 제반 비용을 의미함
- 발틱거래소는 1월 16일 연료비용을 제외한 케이프사이즈의 일일운영비가 5,026달러라고 추정한 바 있음
- 1월 31일 기준 호주 서부에서 중국 칭다오 간 케이프사이즈 스팟 운임은 톤 당 6.118달러로 이는 1월 30일 대비 톤 당 0.077달러 상승한 것이지만 소폭 상승에 그쳤으며, 계속적으로 하락세를 보이고 있음
- 1월 31일 기준 브라질에서 중국·일본 간 케이프사이즈 스팟 운임은 일일 1,471달러로, 동 항로에서 스팟 운임은 2019년 연말부터 계속적으로 하락하고 있음
- 이러한 케이프사이즈 시장의 부진은 건화물선 종합지수인 BDI가 1월 31일 전일 대비 11포인트 하락하는 데 영향을 줬으며, 동일 BDI는 487을 기록하면서 2016년 4월 이후 최저치를 기록했음
- 발틱거래소는 2월 3일 발표한 시장보고서에서 "브라질에서 내린 홍수 외에 아시아를 중심으로 확산되고 있는 코로나 바이러스 등 거시적 요인의 결합이 지수에 부담을 주고 있다"고 설명했음
- 클락슨 플라토 증권(Clarksons Platou Securities)의 애널리스트들은 1월 31일 운임선물(Forward Freight Agreement·FFA) 시장은 높게 거래되고 있다고 언급했음
- 클락슨 플라토 증권 보고서에 따르면 케이프사이즈 2분기 계약은 일일 1만 1,300달러, 3분기 계약은 일일 1만 6,500달러, 그리고 4분기는 일일 1만 7,000달러를 기록함
- 시간이 경과할수록 선물운임이 상승하는 구조는 현물운임이 수급보다는 외부 요인에 영향을 받아 감소해 있음을 시사하는 것임

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/baltic-apesize-index-goes-sub-zero-as-large-bulkers-trade-at-a-loss/2-1-748352?fbclid=IwAR2uQUwQoWMIg6NgEq0cEuWODdkrzMeJoF06hl8OrUPK3unldNR4S-E8IX8> (로그인 필요)

### ■ 코로나 바이러스로 1분기 아시아-유럽 항로 감선·감편(blank sailing) 전년 동기 대비 2배 증가

- 런던 브로커에 따르면 2020년 1분기 아시아-유럽항로에서 작년 동기 대비 두 배 이상의 감선·감편(blank sailing)이 발생할 것으로 추정됨
- 아시아-북미항로에서의 감선·감편도 2020년 1분기에 작년 동기 대비 큰 폭 증가할 것으로 예상되는데, 아시아권 설 명절로 물동량이 감소했으며 코로나 바이러스 영향으로 물동량이 한층 더 감소하고 있기 때문임

## 2. 주간 뉴스

- 미국 플로리다주 북동부 항만도시 잭슨빌(Jacksonville)에 본사를 둔 Bluewater Reporting이 발표한 보고서에 따르면 유럽발-아시아착 항로에서 감선·감편은 2019년 1-3월 25 항차에서 2020년 1-3월 49 항차로 약 2배 증가할 것으로 예상됨
- 동 보고서에 따르면 올해 1-3월 기간 동안 아시아-북미항로에서 58 항차가 결항될 예정으로 이는 전년 동기 21 항차 대비 128% 증가한 것임
- 감선·감편은 선박 공급이 풍부할 때 운송업자들 간의 자율적 조정을 통해 과잉 선박량을 줄이고 선복 잉여감을 완화시켜 운임을 상승시키는데 도움이 되지만, 이번 감선·감편은 코로나 바이러스로 인해 물동량이 급감한데 따르는 불가피한 조치이기 때문에 운임이 하락하는 중에 감선·감편이 발생했다는 점에서 차이가 있음
- Bluewater Reporting이 발표한 보고서에 따르면 2M 얼라이언스(2M Alliance)는 주로 아시아-북미 동안(New York·New Jersey항 등) 서비스에서 감선·감편을 실시할 것이 예상되고, 오션 얼라이언스(Ocean Alliance)와 디얼라이언스(The Alliance)는 주로 아시아-북미 서안(LA·Long Beach 등) 서비스에서 감선·감편을 실시할 것으로 분석되고 있음
- Bluewater Reporting은 코로나 바이러스로 인한 중국 설 연휴 연장으로 더 많은 감선·감편이 발생할 수 있다고 전망함

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115877> (로그인 필요)

### I 미국의 COSCO쉬핑 탱커(다렌)에 대한 제재 해제로 VLCC 26척 재가동

- 1월 31일 미국의 중국 선사 COSCO쉬핑 탱커(다렌)에 대한 제재가 해제됐음
- 제재 해제 배경은 1월 양국 간 무역 협상에서 도출된 제1합의로, 제재 당시 불가동에 들어간 COSCO쉬핑 탱커(다렌)의 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 26척이 다시 용선시장에 복귀할 예정임
- 중국은 이번 제재 해제를 계기로 미국산 셰일오일 조달을 증가할 계획인데, 중동발보다 2배 이상의 항해 일수가 걸리는 미국-아시아 배선이 활발해지는 것으로 톤마일 증가로 인한 VLCC 시황 개선이 기대됨
- 중동-극동아시아 왕복에 걸리는 일수는 약 50일인데 반면 미국 걸프-극동아시아 항로는 왕복 약 110일이 소요돼 톤마일이 연장되고 시황 전체를 상승시키는 요인이 될 수 있음
- 즉 26척 정도의 선박 공급 증가 효과와 더불어 수요 측면에서는 물동량 증가가 동시에 이루어질 것으로 전망됨
- 미국의 제재 해제로 VLCC 시황에 어떤 영향이 발생할 것인가 해운 관계자들 사이에서도 의견이 엇갈리고 있는데, 제재 해제가 시황에 도움이 되는 것은 COSCO쉬핑 탱커(다렌)의 VLCC가 미국산 원유 수송에 할당돼 시황 회복을 뒷받침 하는 시나리오임
- 머스크 라인 탱커즈(Mearsk Line Tankers) 관계자는 이번 제재 해제가 미·중 제1합의에 의해 이루어진 만큼 그 가능성(미국산 원유 수송에 할당)은 충분히 있다고 전망했음
- 한편 COSCO쉬핑 탱커(다렌)의 주요 고객이자 중국 국영상사인 유니펙(Unipec)은 2019년 이후 미국 걸프발 원유의 수입을 늘리고 있음

## 2. 주간 뉴스

- 유니텍 관계자에 따르면 유니텍의 미국산 원유 수입 빈도는 2017년 27건, 2018년 28건(현물 26건, 장기 운송 계약(Contract of Affreightment·COA) 2건), 2019년 43건(현물 35건, COA 계약 8건)이며, 2020년 이후에도 미국산 원유의 구매를 지속적으로 증가시킬 계획이 있음
- 제재 해제에 의해 유조선 공급량이 증가하면서 시황 하락도 염려되지만, COSCO쉬핑 탱커(다렌)의 VLCC는 원래 유니텍의 COA 계약 건에 배선되고 있던 것이 다수이기 때문에 재가동 될지라도 유니텍의 COA 안전에 투입이 되고 스팟 시장으로의 투입은 한정적일 가능성이 있음
- COSCO쉬핑 탱커(다렌)와 함께 제재 지정됐던 COSCO쉬핑 그룹 산하의 선박관리회사 COSCO쉬핑 탱커(다렌) 시맨 앤드 시매니지먼트(Seaman & Ship Management)는 제재 리스트에 계속 오를 것이라는 전망이 있음
- 이 경우 COSCO쉬핑 탱커(다렌)의 VLCC 26척 모두가 한꺼번에 재가동 될 수 있을지 불확실함
- 2월초 중동-극동아시아항로의 시황은 스크러버 비탑재선 운임이 일일 약 2만 8,500달러로 손익분기점 이하로 떨어졌음
- 런던 브로커에 따르면 2월 3일 기준 중동-극동아시아 항로의 시황은 스크러버 비탑재선이 일일 2만 8,500달러, 스크러버 탑재선이 일일 4만 8,000달러를 기록하고 있으며, VLCC 손익분기점은 일일 3만 달러임
- VLCC 시장은 연초 10만 달러를 넘었지만, 1월 중순 이후 신종 코로나 바이러스 확대에 따른 시장 심리 악화 등으로 일순 급락하면서 스크러버 비탑재 선박은 손익분기점 3만 달러 미만으로 하락했음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115877> (로그인 필요)

### 코로나 바이러스로 인한 원유 수요 감소로 VLCC 운임 급감

- 미국 엑슨모빌에 이어 세계 2위의 석유회사인 영국 BP가 코로나 바이러스로 인한 전 세계 원유 생산 감소 전망 결과를 발표하면서, 유조선 스팟 운임은 큰 폭의 감소를 기록함
- BP는 2월 4일 공표한 보고서에서 코로나 바이러스로 인해 일일 약 30만~50만 배럴의 생산이 감소할 것이라고 전망했는데, 연초에 일일 원유 생산량이 120만 배럴로 추정됐기 때문에 이는 약 25~42% 규모의 생산이 감소하는 것임
- Tankers International Pool에 따르면 2월 2일 기준 중동-일본항로의 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 스팟 운임은 22,250달러임
- 발틱거래소(Baltic Exchange)에 따르면 코로나 바이러스로 인한 첫 사망자가 발생한 1월 9일 당시 중동-중국 간 VLCC 스팟 운임은 일일 10만 달러가 넘었는데, 2월 2일 중동-중국항로의 VLCC 스팟 운임은 26,000달러에 그치고 있고 추가 하락할 가능성이 있음
- 2월 3일 사우디아라비아 국영석유회사인 Aramco는 2013년 준공된 VLCC Sea Gem을 2월 11일부터 13일까지의 기간 동안 월드 스케일(World scale·WS) 42.5로 스팟 용선 계약했으며, 26만 톤의 원유를 일본에 운송할 계획임
- Tankers International에 따르면 동 선박(Sea Gem)은 1월 29일 같은 항로에서 WS 64.5로 용선된 바 있으며, WS 64.5는 WS 42.5 대비 일일 약 2만 달러 스팟 용선료가 더 높은 것임
- 한편 원유는 2월 4일에 런던 국제석유거래소(International Petroleum Exchange of London·IPE)에서 2018년 12월 이후 최저치인 배럴당 55달러 미만에 거래되었음



## 2. 주간 뉴스

- 이는 코로나 바이러스의 발병 소식이 알려지기 이전인 1월 6일 배럴당 68달러 대비 배럴당 13달러·19.1% 하락한 것임
- 미래 운임 전망을 보여주는 유조선 운임 파생상품은 장래 유조선 운임이 하락할 가능성이 있음을 시사하고 있음
- TD3C(중동 걸프-중국) 항로 선물운임(Forward Freight Agreement·FFR)은 3월물 스팟 운임 일일 13,958달러, 4월물 스팟 운임 일일 17,781달러를 기록함
- 3월·4월물 모두 26,000달러 수준의 현물운임을 밑돌고 있어 향후 운임은 더 감소할 가능성이 있음
- 1월 한 달 동안 발생한 FFA 거래량(volume) 증가는 현재 VLCC 스팟 운임 등락폭이 높음을 시사하고 있음
- 1월 마지막 주 주간 거래량은 2019년 10월 이후 두 번째로 높은 16,658개의 상품이 거래되었는데, 2019년 10월 중순 미국의 코스코 쉬핑 탱커(다렌)에 대한 제재로 유조선 운임이 급등했을 당시에도 FFA 거래량이 큰 폭 증가한 바 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130897/VLCCs-lead-tanker-earnings-freefall-as-coronavirus-cuts-crude-demand-growth> (로그인 필요)

### ■ 코로나 바이러스로 유조선 운임에 하방 압력 발생

- 코로나 바이러스 등으로 인해 유조선 운임이 계속적으로 하락하여 4개월 만에 최저치를 기록했음
- 2월 3일 기준 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 850까지 감소해 2019년 9월 25일 이후 최저치를 기록함
- 한편 1월 31일 미국 정부는 COSCO쉬핑 탱커(다렌)의 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 제재를 해제해 향후 유조선 공급량이 증가하면서 시장 회복이 지연될 우려가 제기되고 있음
- 클락슨(Clakson)에 따르면 2월 3일 현물시장에서 VLCC 일일 수익(daily earnings)은 2019년 평균 일일 70,300달러 대비 63% 감소한 26,000달러까지 하락했음
- 글로벌 선가 감정평가업체인 VesselsValue에 따르면 유조선 시장은 2019년 가을·겨울에 호조를 보였지만 2020년 미국·이란 갈등과 최근의 코로나 바이러스 사건 등으로 단기 시장 급락이 발생했음
- VesselsValue의 보고서에 따르면 미국이 COSCO쉬핑 탱커(다렌)에 대한 제재를 부분적으로 해제한 데다 코로나 바이러스로 중국이 석유 수입을 감소시킨 것 등이 유조선 시장 하락의 주요 요인이 되고 있음
- 미국 재무부가 블랙리스트에서 제외한 COSCO쉬핑 탱커(다렌)는 25~30척의 VLCC 선대를 운용하고 있으며, 총 44척의 유조선 선대를 보유하고 있음
- 2019년 9월말 제재가 처음 발표되었을 때 VLCC 공급 제한으로 BDTI는 10월 중순 1,958까지 치솟았고, 당시 스팟 운임은 일일 30만 달러 수준에서 결정되었음
- 클락슨에 따르면 코로나 바이러스 등 외부적 요인에 인한 유조선 시장 둔화는 상반기까지 이어질 수 있으며, 6월 이후 하반기부터 유조선 시장이 정상적인 계절성 패턴을 보일 것으로 분석됨

[https://www.tradewindnews.com/tankers/sanctions-and-coronavirus-continue-holding-down-tanker-rates/2-1-749478?fbclid=IwAR3GmZCkNZmpPBT7S\\_dldGY9mnK9qeBwl4v13felXTInMCILjmxymcKsbXA](https://www.tradewindnews.com/tankers/sanctions-and-coronavirus-continue-holding-down-tanker-rates/2-1-749478?fbclid=IwAR3GmZCkNZmpPBT7S_dldGY9mnK9qeBwl4v13felXTInMCILjmxymcKsbXA) (로그인 필요)

### 3. 건화물선 - 주간 동향

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

#### ■ 케이프, 파나막스 운임 급락

케이프와 파나막스 운임 급락의 여파로 금주 주간 평균 BDI는 439를 기록함. 케이프의 주간 평균 운임은 전주 대비 27.3% 하락한 3,172달러/일, 파나막스의 주간 평균 운임은 전주대비 19.2% 하락한 3,459달러/일을 기록함. 특히 주말인 2월 7일(금)에 케이프선 스팟 운임은 2,660달러/일로 떨어짐. 이는 2016년 이래 역대 최저 수준임.\* 시장은 이미 IMO 환경규제, 신종 코로나 바이러스 등으로 악영향을 받고 있는데다, 지난주에 서호주 지역에서 발생한 태풍 데미안(Damien)으로 주요 철광석 수출 항만인 포트헤들랜드(Port Hedland)와 댐피어(Dampier)가 폐쇄되면서 운임 급락을 가속화 시킨 것으로 분석됨. 참고로 브라질 발레사가 작년 12월 안전상의 문제로 철광석 150만 톤 가량의 생산을 중단한데다, 미나스 제리아스(Minas Gerias) 지역에 폭우까지 내리면서 철광석 생산에 차질을 빚은 것도 최근의 철광석 판매량이 줄어들게 된 원인임. 신종코로나 바이러스로 중국 내 공장이 폐쇄될 것으로 알려지면서 철강 수요의 감소도 운임에 악영향을 미침

\* 참고로 2016년 3월에 케이프선 스팟운임의 최저 기록은 1,985달러/일이었음(3월 17일)

#### ■ FFA 시장, 3월물과 2분기를 콘탱고(contango) 시현

모든 선형의 FFA 3월물과 2분기물 가격이 스팟운임 수준에 비해 높은 수준을 기록함. 또한, 3월물 가격이 2분기물 가격보다 낮은 것으로 나타남

#### 건화물선 운임 지수

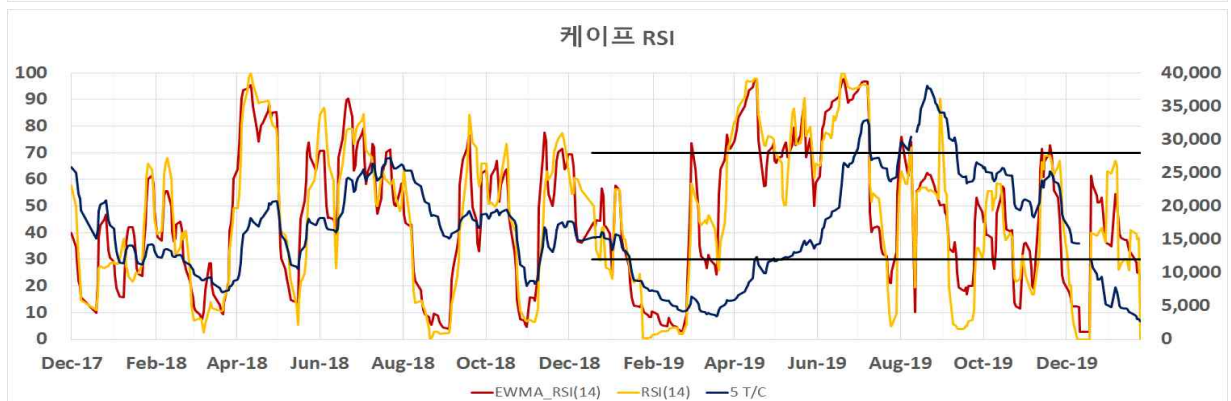
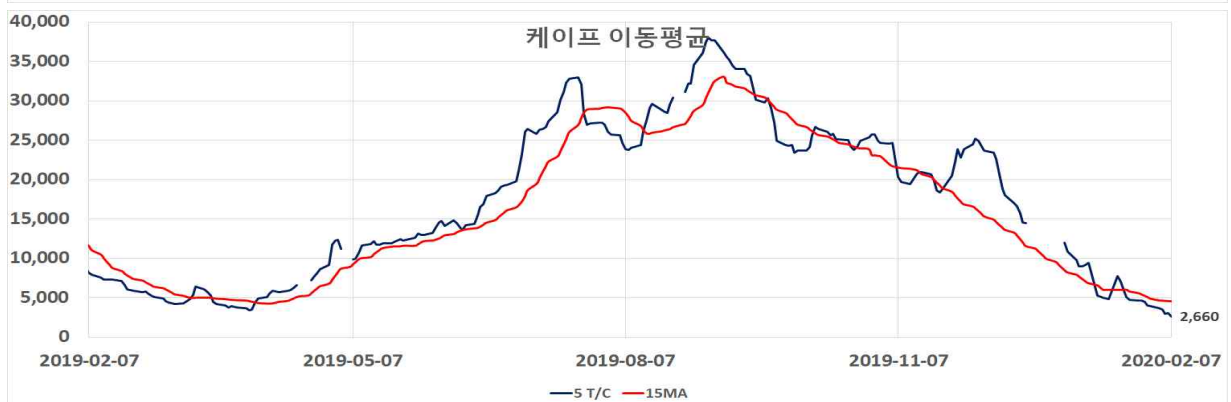


		금주	(전주비)	2020년 <sup>3)</sup>			2019년		
				최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(02.07)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	439	(-80)	415	976	653	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	3,172	(-1,189)	2,660	11,976	6,750	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 <sup>2)</sup>	파나막스(4TC)	3,459	(-821)	3,345	7,695	5,252	4,435	18,116	11,116
(달러/일)	수프라막스(6TC)	5,314	(-246)	5,107	7,246	5,865	4,544	14,940	9,667
	헨디(6TC)	3,692	(-531)	3,502	6,410	4,791	4,198	10,067	7,188
	케이프	14,125	(-375)	14,125	15,750	14,750	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 <sup>6)</sup>	파나막스	11,050	(-300)	11,050	11,750	11,504	11,500	16,125	13,267
(달러/일)	수프라막스	9,813	(0)	9,625	10,000	9,782	9,500	12,500	10,857
	헨디	9,313	(-187)	9,313	9,563	9,511	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(02.07)							
		2020년 3월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	6,031	(-1,510)	10,753	(-471)	(13,272)	(284)	13,325	(297)
운임 평가치 <sup>7)</sup>	파나막스(4TC)	7,006	(-35)	9,521	(371)	(9,644)	(153)	9,266	(97)
(달러/일)	수프라막스(6TC)	6,886	(-453)	8,822	(73)	(9,128)	(75)	8,757	(89)
	헨디(6TC)	5,538	(-925)	6,748	(-342)	(6,988)	(-6)	6,944	(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

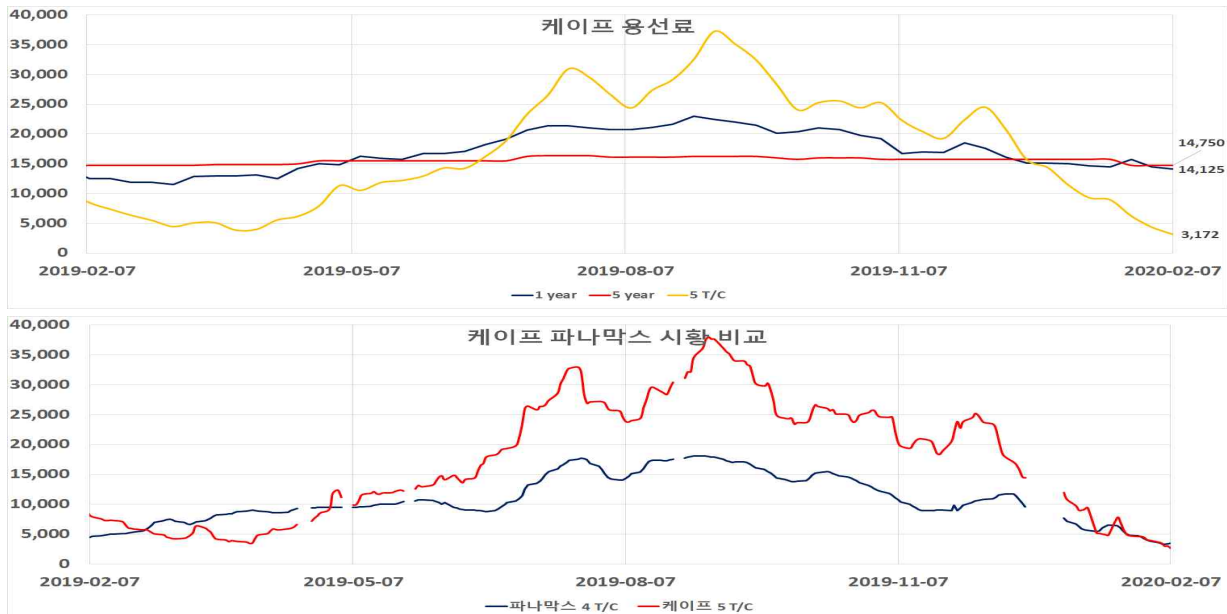
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 하락세가 둔화됨
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향돌파한 후, 0에 근접할 때까지 가파르게 하락함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음주 케이프선 운임은 약보합세를 보일 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 시황의 급락에도 불구하고 장단기 용선료는 약보합세를 기록함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 선형간 운임차이가 크게 줄어들다가, 주말에 들어서면서 파나마кс 운임이 케이프선 운임을 상회함



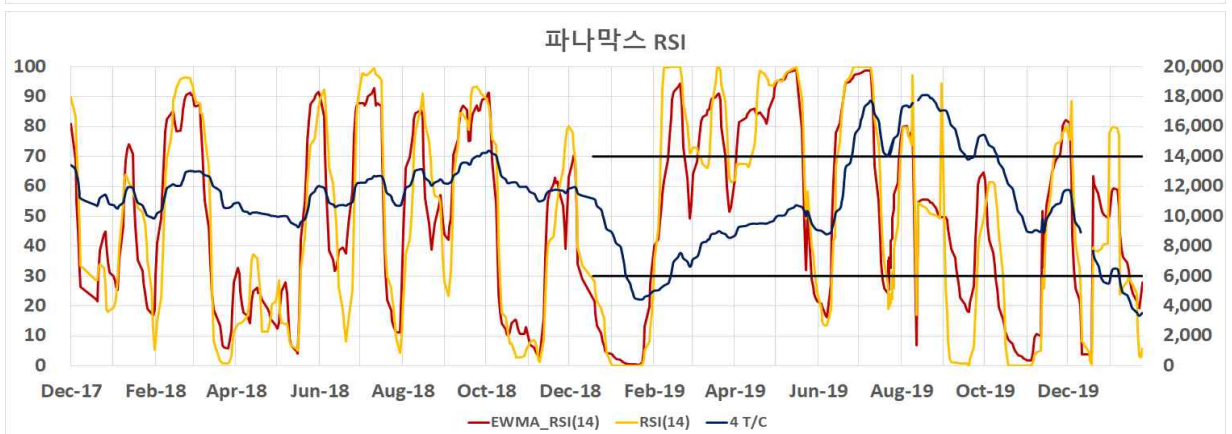
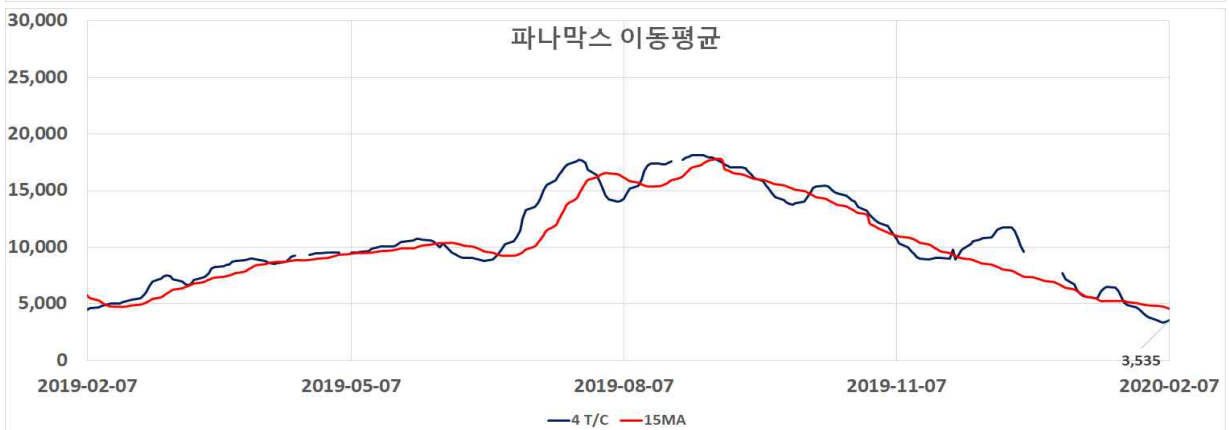
이번주 케이프 인공지능 분석은 내부사정으로 인해 제공되지 않음

- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마맥스

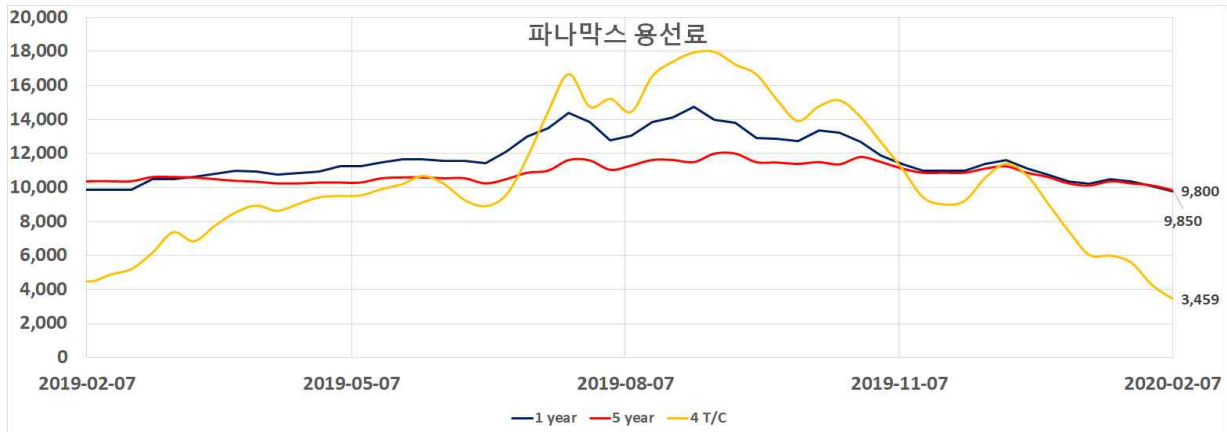
- (파나마맥스 이동평균) 이동평균선은 약보합세를 보임
- (파나마맥스 RSI) RSI가 가파른 하락세를 보인 후 0에 근접해 횡보 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나마맥스 운임은 약보합세를 보일 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마맥스

- (파나마맥스 용선료) 장기와 단기 용선료가 거의 비슷한 수준을 기록 중임

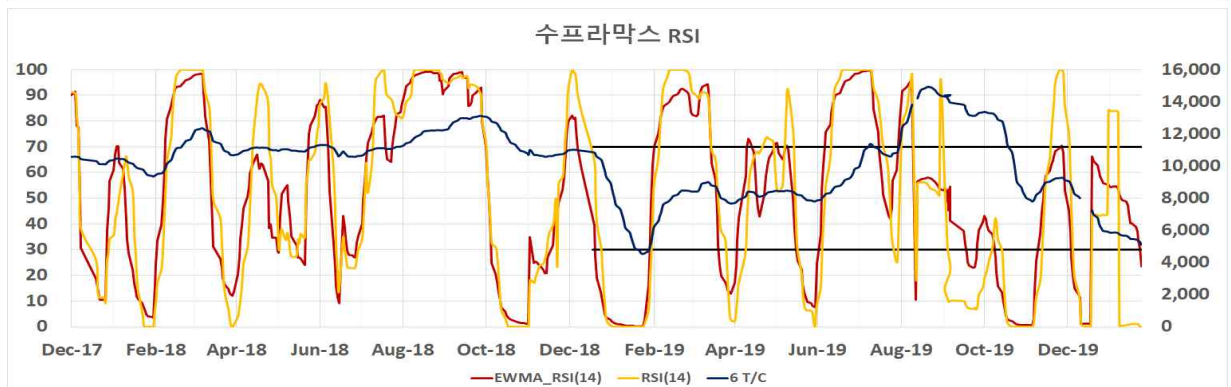
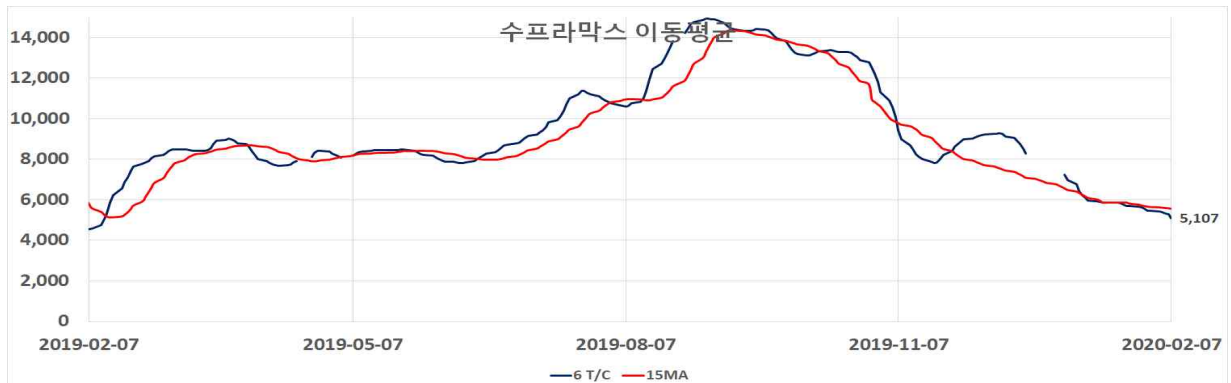
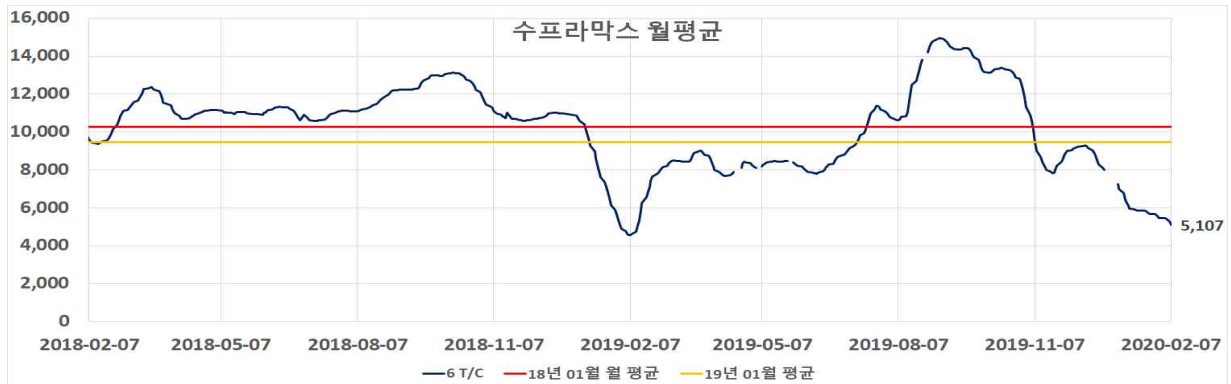


이번주 파나마맥스 인공지능 분석은 내부사정으로 인해 제공되지 않음

- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

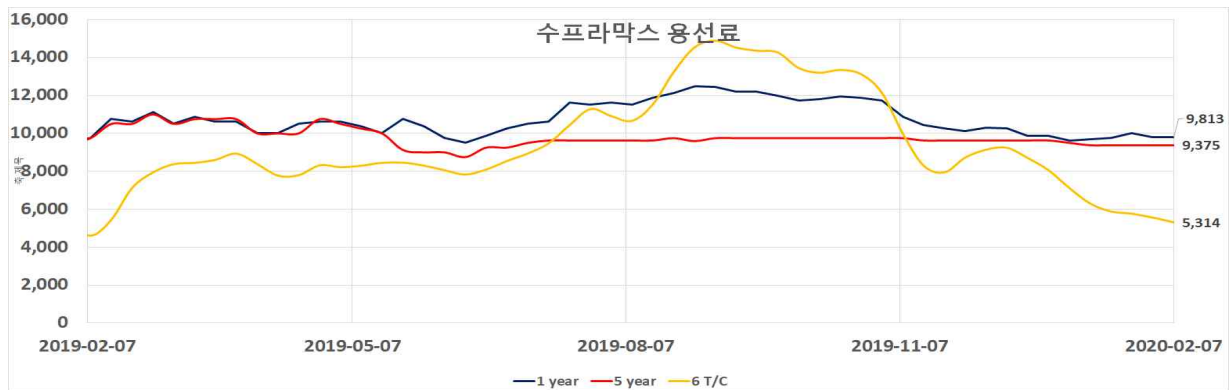
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 하락세가 둔화됨
- (수프라막스 RSI) RSI가 0에 근접해 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 운임은 약보합세를 보일 것으로 예상됨



- \* 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) 단기용선료가 장기용선료를 상회하고 있으나, 불과 1일 500달러 정도에 불과함



이번주 수프라막스 인공지능 분석은 내부사정으로 인해 제공되지 않음

- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임



## 4. 컨테이너 - 주간 동향

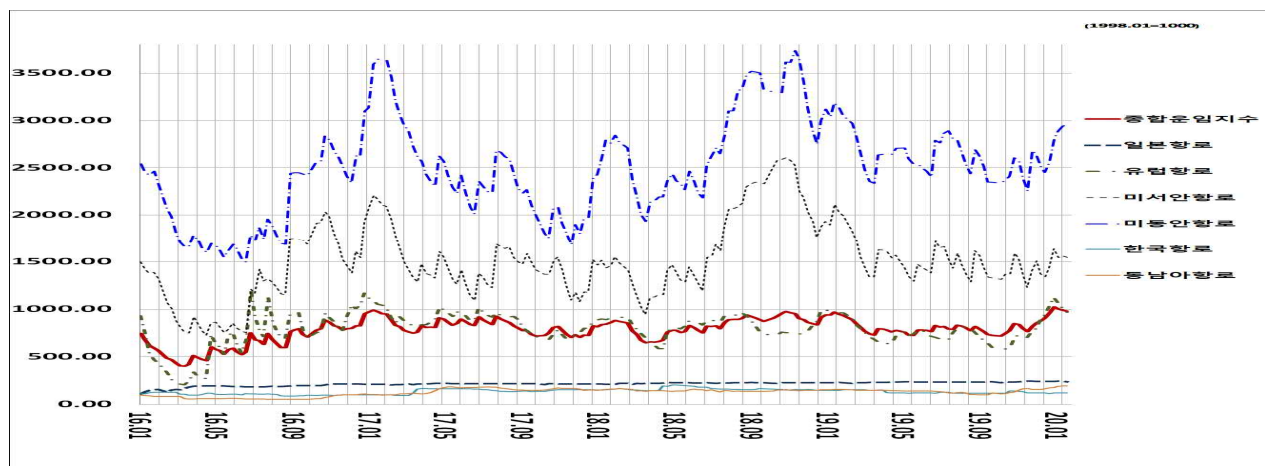
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

### ■ 컨테이너 운임지수(SCFI) 2주 연속 미발표

신종 코로나 바이러스로 인한 중국 휴일 연장으로 컨테이너 운임지수는 미발표됨. 바이러스 사태가 장기화될 조짐이 보이고 있어 중장기적으로 해운에 미치는 영향이 지속될 것으로 예상됨. 알파라이너는 이번 사태로 인해 2020년 1분기 중국 항만물동량이 600만 TEU 이상, 세계 컨테이너 물동량이 0.7%p 감소할 것으로 전망함. 올해 1월 20일 이후 중국 항만물동량은 20% 이상 감소한 것으로 조사됨.

현재(2월 10일 기준) 중국 항만은 대부분 정상적으로 가동되고 있으나 내륙물류는 여전히 어려움을 겪고 있는 것으로 조사됨. 제조업의 중단과 내륙물류 통제 영향으로 중국에서 타국으로 수출되는 화물이 항만으로 정상적으로 운송되고 있지 않는 실정임. 얼라이언스들은 잇따른 추가 임시결항을 실시하고 있으나 중국발 화물 수요 감소로 향후 운임은 하락할 가능성이 높음. 그 외 미국 정부는 지난해 9월에 부과한 중국에서 수입되는 750억 달러의 품목에 대해 관세율을 절반으로 인하하여 장기적으로 수요에 긍정적인 영향을 미칠 수 있음

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)



자료:상해항운교역소

	금주 (02.07)	(전주비)	2020년			2019년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(02.07)							
종합(SCFI)	-	-	981.19	1,002.72	999.29	715.97	968.07	810.92
유럽항로(\$/TEU)	-	-	969.00	1,124.00	1040.25	580.0	1,027.0	759.66
미서안항로(\$/FEU)	-	-	1,543.00	1,636.00	1,571.50	1,229	2,114	1,525.32
미동안항로(\$/FEU)	-	-	2,808.00	2,951.00	2,897.50	2,256	3,187	2,633.67
한국항로(\$/TEU)	-	-	118.00	120.00	119.50	112.0	153.0	128.37
일본항로(\$/TEU)	-	-	236.00	243.00	241.00	219.0	244.0	233.38
동남아항로(\$/TEU)	-	-	176.00	195.00	188.75	101.0	173.0	138.14
용선지수(HRCI)	-	-	769	773	770	591.0	807.0	709.0

## 4. 컨테이너 기술적 분석

---

이번주 컨테이너 기술적 분석은 중국의 컨테이너 운임지수 미발표로 제공되지 않음

## 5. 탱커 - 주간 동향

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

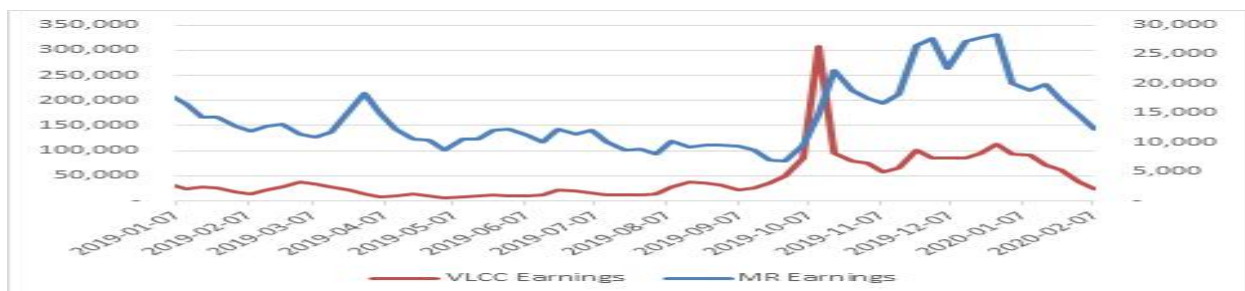
### 12월 둘째주 원유선 코로나 바이러스로 인한 운송 수요 감소

금주 VLCC WS은 41.4로 전주(59.1) 대비 17.7p(29.9%) 하락. 세계 2위의 석유회사인 영국 BP는 2월 4일 공표한 보고서에서 코로나 바이러스로 인해 일일 약 30만~50만 배럴의 생산이 감소할 것이라고 전망했는데, 연초 일일 원유 생산량이 120만 배럴로 추정됐기 때문에 이는 25~42% 정도 생산이 감소하는 것임. 발틱거래소에 따르면 코로나 바이러스로 인한 최초 사망자가 발생한 1월 9일 당시 중동-중국 간 VLCC 스팟운임은 일일 10만 달러가 넘었는데, 2월 2일 동 향로의 VLCC 스팟 운임은 26,000달러에 그치고 있으며 코로나 바이러스로 추가 하락할 가능성이 있음

### 12월 둘째주 제품선 코로나 바이러스로 시장 악화

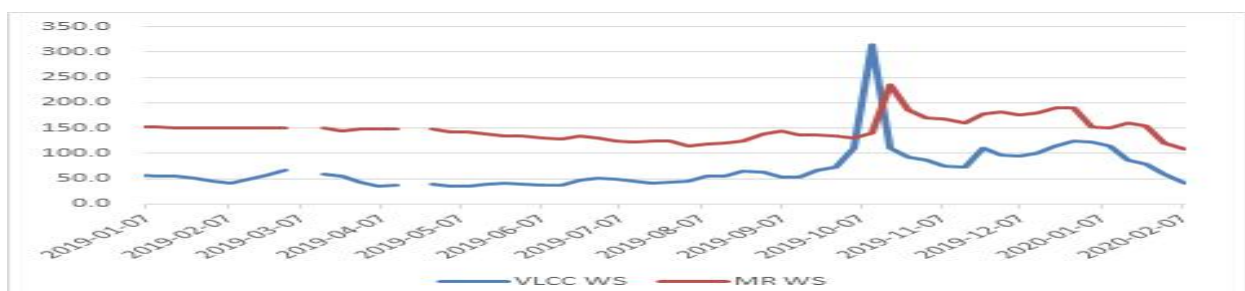
금주 MR WS은 107.8로 전주(121.1) 대비 13.3p(10.9%) 하락. 클락슨에 따르면 외부적 요인에 인한 시장 둔화는 상반기까지 이어질 수 있고 6월부터 시장이 정상적인 계절성 패턴을 보일 수 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



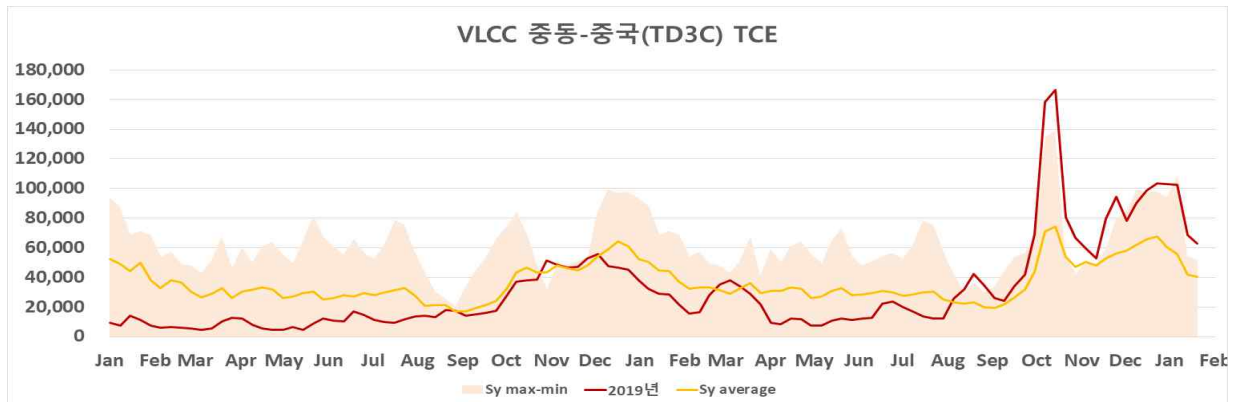
자료:Charles Weber

		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.07)							
Average Earnings	TD3C	18,431	(-20,427)	14,755	105,815	61,357	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	10,475	(-3,319)	9,211	16,993	14,273	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	42,500	(-6,000)	42,500	48,750	47,625	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	15,750	(-1,000)	15,750	16,750	16,458	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	41.4	(-17.7)	41.4	122.3	83.9	36.0	315.0	66.6
	MR	107.8	(-13.3)	107.8	160.3	141.0	114.2	235.0	148.0

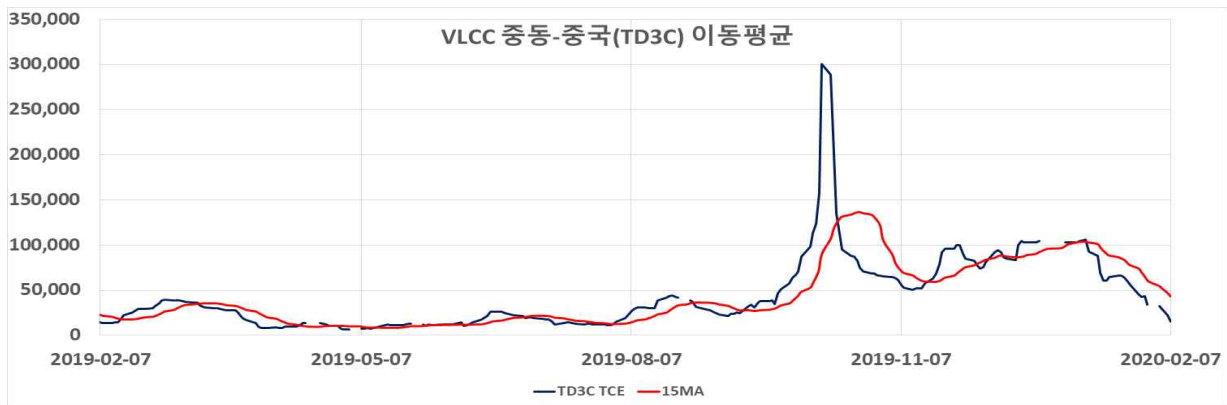
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

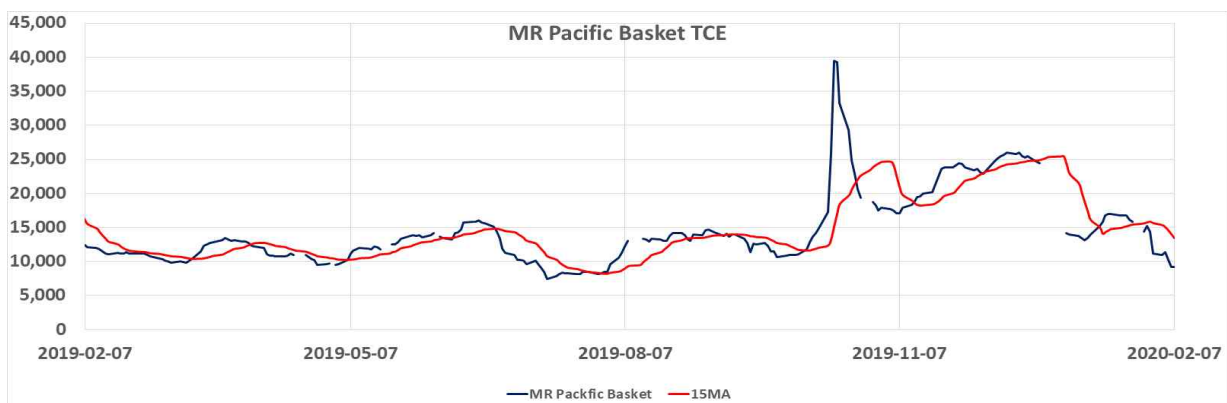
- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 코로나 바이러스 영향으로 감소해 max 추세선을 하회하고 있으며, 역사적 추세선('15~'19년 평균) 보다는 높은 수준에 있음



- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선과 15일 이동평균선 모두 빠르게 하락하고 있으며, 이는 VLCC 운임에 하방압력이 존재함을 의미함



- 제프콘도 추세선과 15일 이동평균선 모두 감소하고 있는데 코로나 바이러스 등 외부요인으로 하방압력이 존재함





## 6. 중고선 시장

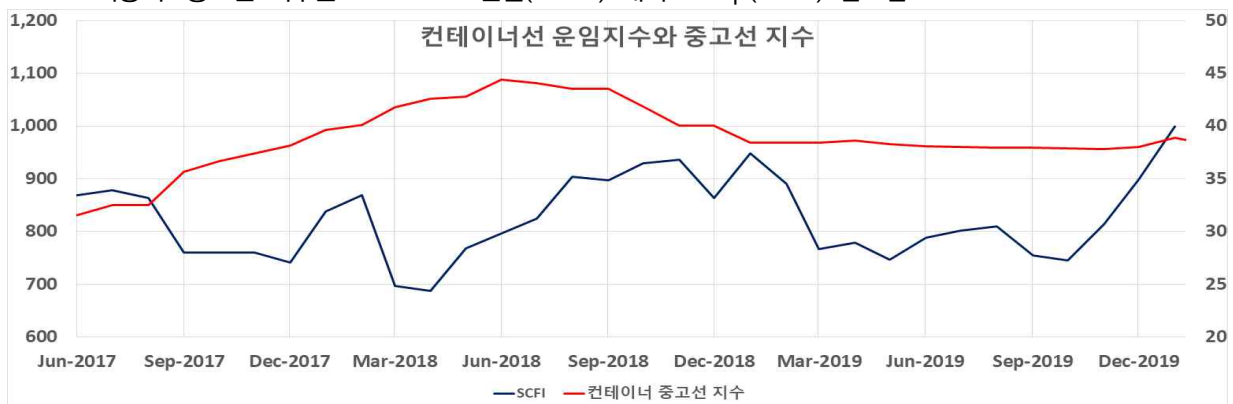
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 2월 7일 BDI는 415로 전주(487) 대비 72p(14.7%) 감소하면서 12주 연속 하락하는 등 건화물 운반선 전선종이 부진하며 BDI 지수는 2016년 4월 이후 최저치를 기록한 것임. 중고선 지수는 21.15로 전주 대비 변동 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 1월 SCFI 평균은 999.29로 전월(898.53) 대비 100.76p(11.2%) 상승했으며, 2월 SCFI는 코로나 바이러스로 미공시. 중고선 지수는 38.20으로 전월(38.90) 대비 0.70p(1.7%) 감소함



### 2020년 2월(2월 1일~7일) 누계 중고선 거래 실적

- 2020년 1월 전 선종을 망라하는 중고선 거래는 13척·858,857DWT·112.9백만 달러가 이루어짐
- 컨테이너선은 2020년 2월 중고선 거래 없음
- 건화물선은 2020년 2월 4척·308,655DWT·29.5백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 2월 케이프사이즈 1척·147,174DWT·6.2백만 달러, 핸디막스 2척·121,246DWT·17.9백만 달러, 핸디사이즈 1척·40,235DWT·5.4백만 달러로 구성됨
- 유조선은 2020년 2월 9척·550,202DWT·83.4백만 달러의 실적임
- 유조선은 2020년 2월 VLCC 거래 없음, 수에즈막스 1척·149,582DWT·17.8백만 달러, 아프리카막스 거래 없음, 파나마크스 3척·214,341DWT·13.2백만 달러, 핸디사이즈 5척·186,279DWT·52.4백만 달러로 구성됨

## 7. 주요 해운지표 (2020.02.07)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.07)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	18.0	19.0	18.7	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	77.0	(-)	77.0	75.0	77.0	76.3	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)		(02.07)								
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	(-0.5)	31	31.0	31.5	31.4	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(02.07)								
380 CST	Rotterdam	297.8	(4.0)	297.8	289.3	301.0	296.3	245.8	443.5	348.9
	Singapore	325.8	(-17.3)	325.8	325.8	388.0	359.4	306.5	511.5	402.5
	Korea	389.5	(-11.3)	389.5	389.5	426.5	410.9	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	370.3	(-12.8)	370.3	370.3	436.8	405.0	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	471.5	(-4.3)	471.5	471.5	585.3	525.8	493.8	548.3	518.9
	Singapore	546.8	(-34.3)	546.8	546.8	726.3	643.9	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	555.3	(-35.8)	555.3	555.3	722.3	641.3	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(02.07)								
철광석	국제價	82.9	(0.2)	81.8	79.9	96.3	90.5	72.3	127.2	93.3
	중국産	113.8	(113.8)	117.4	113.8	122.0	119.8	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	71.6	(71.6)	71.6	71.3	74.3	72.7	72.0	83.1	77.0
	중국産	93.0	(93.0)	93.1	92.7	94.9	94.0	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	189.1	(189.1)	189.1	174.0	189.1	183.8	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	127.4	(127.4)	124.1	122.7	127.4	124.5	120.9	187.3	153.2
	중국産	212.5	(212.5)	212.7	211.9	216.9	214.5	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	882.0	(9.50)	879.9	872.5	946.0	911.1	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	558.8	(5.00)	558.0	550.0	581.5	563.7	418.5	558.8	493.9

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		10월	11월	12월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,044	7,487	7,643	87,449	74,518	95,248	100,114
	수입	5,079	4,192	4,599	51,584	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,740	7,428	7,651	82,296	81,068	84,260	89,921
	수입	6,006	6,212	6,899	66,889	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,314	3,944	4,362	48,445	45,468	53,140	57,676
	수입	4,586	4,593	5,049	50,738	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	14,417	13,842	14,318	149,584	145,255	169,587	189,936
	수입	11,609	11,142	11,215	120,398	103,255	118,550	133,785

자료:한국무역협회

**주)**

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