

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 2월 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	28
VII. 주요 해운지표	29

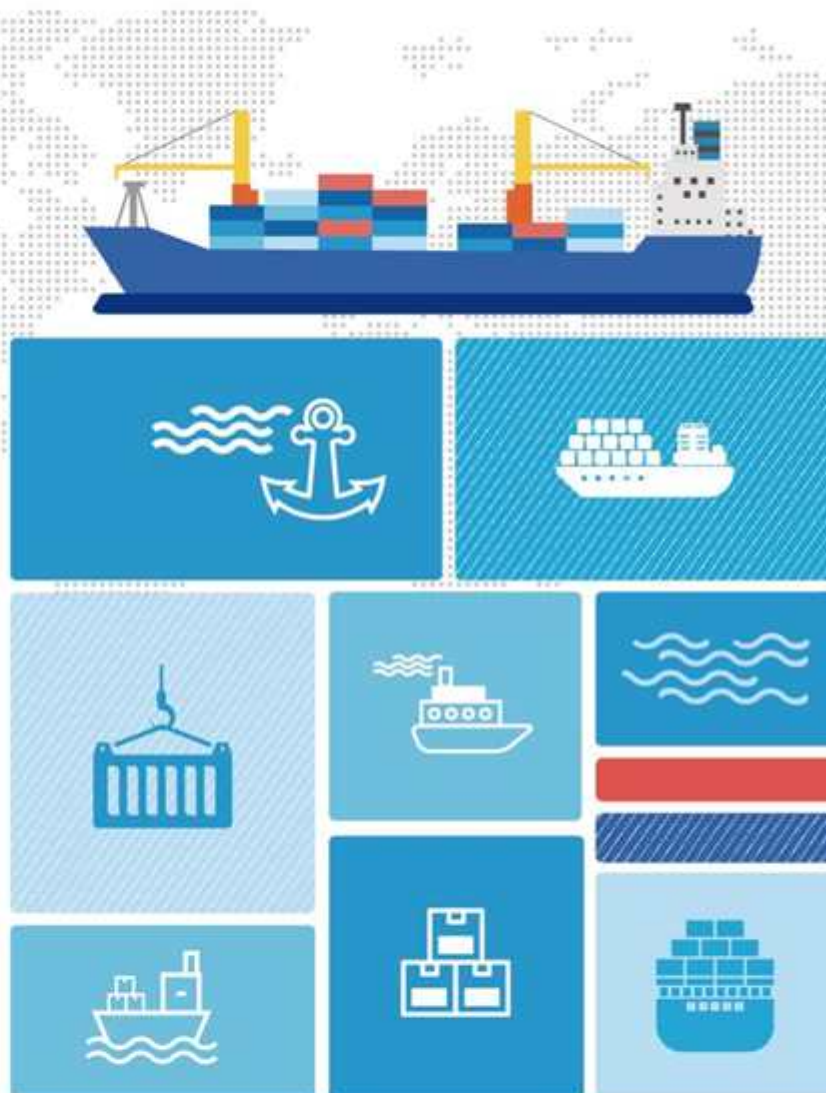
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

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 | 051-797-4628



1. 주간 이슈

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

신종 코로나바이러스 사태와 대응방향

I 2019 신종 코로나바이러스 전염 확산과 영향

2019년 12월 중국 우한에서 최초로 발병이 보고된 2019 신종 코로나바이러스가 올해 1월 들어 급속히 확산되면서 중국을 중심으로 사망자가 급증하고 그에 따른 다양한 문제가 발생하고 있음. 2월 3일 기준 중국 확진자가 1만 7,205명, 사망자가 361명에 달하고, 우리나라도 확진자 15명이 발생했음. 2019년 150만 TEU를 처리했던 우한항이 1월 25일에 폐쇄되었고, CMA-CGM의 중국 기항 선원 6명이 감염된 것으로 알려짐. 나아가 우한 등의 일부 도시의 운송수단 임시 중단, 춘절 연휴 연장(1.30→2.9) 등으로 중국 내륙물류에 문제가 야기되고 전체 일관운송서비스가 혼란에 빠졌음. 또한 상해항 등에서 항만 하역작업은 이루어지고 있지만, 세관의 통관이 지체되고 있는 것으로 알려짐. 한중 카페리 항로도 대부분의 선사들이 여객 서비스를 중단함

이 같은 운송부문의 문제와 함께 제조기업들도 생산에 영향을 받고 있음. 중국 생산기지가 춘절 연장, 작업 정상화 지연 등으로 정상 가동이 어려워지면서 중국 부품을 사용하는 글로벌 기업들의 생산에도 차질이 빚어질 것으로 예상됨. 이와 함께 전염병 확산에 대한 우려로 소비심리가 위축되어 수요 감소에 따른 경기 침체도 전망됨. Goldman Sachs는 금번 사태로 중국에서 하루 26만 배럴의 석유 수요 감소가 있을 것으로 예측함

I 사태 전망

현재까지 알려진 바에 따르면, 우한항 이외의 중국 외항 항만이 해운계약에서 정의하는 불가항력 조항에 해당될 가능성은 낮아 입항거부사태는 없을 것으로 조심스럽게 진단됨(법무법인 Hill Dickinson의 Bradley, TradeWinds, 2020.1.27.). 그러나 확진자 및 사망자 확대 추이에 비추어 단기적으로 경제활동 위축에 따른 물동량 감소는 불가피할 것으로 보임. 아직 공식적으로 파악되고 있지는 않지만, 컨테이너 선사들이 중국 수출입 항로에 투입되는 서비스를 감축할 것으로 보임. 아울러 철광석(원자재), 석유 및 석탄(에너지) 등 벌크 물동량 감소와 그에 따른 운임하락이 이어질 우려가 큼. 실제로 건화물 케이프선 FFA 3월물 가격이 1월 한 달 동안 약 31% 하락한 것으로 나타남

한편, 기존 오프라인 소매점에서의 구매활동이 온라인 전자상거래로 전환되더라도, 중국 내륙물류 및 일관운송 체계 혼란으로 화주들의 어려움이 가중될 것으로 우려됨. 사태가 악화되고 장기화되면 중국 이탈 바이어의 동남아 등 대체 공급지 전환도 빨라질 것으로 보임

I 대응방향

먼저 우리 선원의 안전 대책을 강화하고, 중국 기항 선박의 선원 선상 검역을 실시하여 전염 확산을 예방해야 함. 이를 위해 정부 및 유관 단체와의 안전관리 및 검역 정보를 신속히 공유할 필요가 있음. 둘째, 감염 확산으로 특정 항만에서의 선적이 제한될 경우에 대비하여 대체기항 항만 확보 및 중국 내륙물류의 불안정성을 감안한 대체 운송로 확보를 추진해야 함

셋째, 운송수요 감소에 따른 선사, 물류기업의 수익성 악화에 대해 일시적 자금지원 방안을 마련해야 함. 특히 건설한 사업체가 외부 충격으로 어려움을 겪지 않도록 한국해양진흥공사 등을 통한 긴급 자금 지원 체계를 구축할 필요가 있음. 넷째, 이번 사태로 인한 동남아로의 생산기지 전환에 대비하는 항로 전략을 수립해야 함

마지막으로 자연재해에 해당하는 전염병 사태 속에서 자신의 안전에 만전을 기하면서, 동시에 어려움을 함께 극복해 나가는 지혜를 발휘할 필요가 있음. 특히 우리나라와 중국은 해운물류부문에서 상호 의존성이 매우 큰 파트너로서 이번 위험을 함께 하며 슬기롭게 헤쳐 나가야 할 것임

2. 주간 뉴스

I 코로나바이러스로 항만물동량 감소 전망

- 중국 정부는 코로나바이러스 확산으로 인해 춘절 연휴를 2월 9일까지 연장함. 이번 조치로 인해 상하이, 닝보, 샤먼, 칭다오항의 양적화 작업에 직접적인 영향이 있을 것으로 예상됨
- 1월 25일 이전에 아시아에서 출발한 선박은 2월 첫째주에 미 서부를 도착할 예정으로 2월 중순이후 북미 항만의 처리량은 크게 낮아질 것으로 예상됨
- 이미 2019년 말 선사들은 아시아-북미 서비스에 대해 40회의 임시결항(blank sailing)을 발표함. 현재까지 추가 임시결항은 아직까지 발표되지 않았지만 Sea-Intelligence Maritime Consulting CEO는 추가 임시결항될 것으로 예상함
- 그 외 미국 해안 경비대는 지난 2주 이내에 입항 선박에 대해 병아니 사망한 선원들의 모든 사건을 보고하도록 지시함

https://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/trans-pacific/post-lunar-new-year%E2%80%99s-container-lull-last-march_20200130.html(로그인 필요)

I 2020년 1분기 임시결항 급증

- 아시아-유럽항로 2020년 1분기 임시결항 예정 횟수는 58회로 전년동기 25회에 비해 2배 이상 증가함. 또한 멕시코를 제외한 아시아-북미항로의 경우에도 올해 1분기 임시결항 횟수는 58회로 전년동기 43회에 비해 증가함.
- 상항로에서 headhaul뿐만 아니라 backhaul도 크게 감소하였으며 이 숫자는 중국 코로나바이러스 전에 발표된 자료로 향후 임시결항 횟수는 더 증가할 수 있음
- 2020년 1분기 동안 아시아발 원양항로의 공급이 130만 TEU 감소할 수 있다고 물류기업인 Bluewater shipping은 발표함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130860/AsiaEurope-carriers-to-double-blanked-sailings>(로그인 필요)

I 중국, 잇따른 IMO 2020 위반 적발

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

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

2. 주간 뉴스

■ 코로나 바이러스 발생 이후 양쯔강 인근 항만들의 기항 실적 급감

- Lloyds List에 따르면 코로나 바이러스 발생 이후 양쯔강 인근 항만들의 기항횟수가 큰 폭 감소했음
- 이러한 기항횟수 감소는 중국 설연휴 춘절에도 기인하겠지만, 허베이성 우한시에서 150마일 이내에 소재한 양쯔강 인근 항만들에서 기항횟수가 큰 폭 감소한데에는 코로나 바이러스 영향이 있는 것으로 판단됨
- 계속된 7개 항만에서의 선박 기항 횟수는 12월 1개 항만 당 평균 446건에서 이달 1월 들어 1월 30일 기준 225건으로 감소
- 가장 큰 타격을 입은 곳은 우한시 남부 사료 공급 주력 항만인 첵링이(Chenglingji)항으로 기항횟수가 2019년 12월 대비 177회 감소해 2020년 1월 50% 이상 급감했음
- 우한시에는 연간 약 150만 teu를 취급하는 양쯔강변의 내항항만들이 있고 제조업 공장들이 다수 위치하고 있으며, 우한시는 중국의 동서부를 잇는 교통 중심지임
- 중국 교통부는 1월 23일 우한시에 생필품을 실은 최소한의 선박을 제외한 다른 선박의 입출항을 제한하는 통지문을 발표했으며, 이로 인해 제한이 다시 풀릴 때 까지 기항횟수는 계속적으로 감소할 가능성이 있음
- 또한 양쯔강의 바지선 통항도 줄고 선박 승무원들도 선상 체류 명령을 받아 하선을 하지 못하고 있음
- Lloyds List는 중국 정부가 코로나 바이러스로 인해 춘절을 2월 9일까지 연장한 바 있는데 코로나 바이러스 영향으로 만약 저장성 제조업체 근로자들이 2월 10일까지 일자리로 복귀하지 못할 경우 저장성 인근 외항인 닝보 저우산항, 원저우항, 타이저우항 등의 물동량이 감소할 우려가 있다고 분석
- 닝보항에서 교란이 일어난다면 이는 세계 컨테이너 기항 패턴에 유의미한 영향을 줄 수 있을 것으로 예상되는데, 닝보항은 2M 얼라이언스 아시아-유럽항로에서 기항 빈도가 가장 높은 환적 허브 항만임
- Drewry는 "코로나 바이러스로 인해 중국 제조업체들의 생산량이 큰 폭 감소한다면 아시아발 물동량이 감소할 것이며 이로 인해 세계 주요 선사들의 경영수지가 악화될 우려가 있다"고 전망
- Clarkson은 특히 원유 등의 운송 수요 감소로 인한 유조선 시장 둔화를 우려하고 있는데, 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC)는 이번 코로나 바이러스 사태가 원유 가격에 영향을 미칠 경우 생산량 감소를 고려할 수 있다고 발표
- Clarkson은 "제조업 공장 폐쇄가 확대되면 중국 공산품 수출이 감소해 외항 정기 컨테이너 시장의 외연이 축소되고 시장이 둔화될 우려가 있다"고 덧붙였다
- 한편 독일 Hapag-Loyd 관계자에 따르면 중국 주요 항만에서의 터미널 운영은 우한시를 제외하고는 아직 정상적으로 유지되고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130831/Yangtze-river-port-calls-fall-following-coronavirus-outbreak> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 코로나 바이러스로 내륙물류에서 컨테이너 트레일러를 이용한 육송 대체

- 중국 국내 선박관리회사에 따르면 중국 정부는 전염병이 확산되고 있는 내륙항만인 우한항에 입출항 하는 선박 통항 일부를 중단시켰음
- 중국 보건 정책당국 등은 우한시에 대해 검역을 강화하고 있으며, 항공·기차·버스 등의 교통수단을 폐쇄한데 이어 우한항도 폐쇄를 결정
- 중국 내 소재하는 글로벌 선박 브로커들은 후베이성(Hubei) 인근 양쯔강 주변에 정박해 있는 정기 컨테이너선 몇 척을 가리키며, 중국 내륙물류에 제한이 걸린 것 같다고 분석함
- Steamship Mutual and UK P&I Club은 회원사 선사들에게 코로나 바이러스 전염병 확산을 철저히 감시하라고 경고했으며, Steamship Mutual 홍콩법인 CEO Rohan Bray는 우한 바이러스로 인해 중국 내 어떤 항만도 안전하다고 단언할 수 없는 상황이라고 언급
- 중국발착 선박의 위치 정보는 다른 국가들에 비해 투명하지 않지만 AIS 자료에 의해 추적이 가능한데, AIS 데이터에 따르면 현재 우한항에서의 입출항은 금지되어 1월 22일이나 23일부터 입출항이 통제되고 있는 것으로 보이며 기존 우한항에 입항한 선박들도 양쯔강 하류에 정박해 있는 것으로 보임
- 실례로 Dalian Surui Shipping의 3,500m³형 Surui 139(1995년 건조) 유조선은 1월 20일부터 우한에 묶인 채 정박 중에 있고 이외 LPG 운반선인 3,500m³형 Song Tai Shan 16도 1월 22일 오전부터 Surui 139 근처에서 정박하고 있음
- 상해항 등에서 양쯔강을 따라 우한항까지 이동할 계획이 있던 컨테이너선, 유조선 등이 예정일자에 우한항에 입항하지 못한 것은 현재 우한항이 통제되고 있음을 보여주는 것임
- 코로나 바이러스 발생 이전 내륙물류는 상해항 등 동부 주요항만에서 서부 주요 도시까지 양쯔강 등을 활용한 선박수송이 중심이 되었는데, 코로나 바이러스 발생 이후에는 화물 초과 정박료(demurrage)를 우려해 동부 주요항만에서 컨테이너 트레일러 등을 활용한 육송(trucking)이 이루어지기 시작했음

<https://www.tradewindsnews.com/containerhips/coronavirus-epidemic-halts-ships-to-and-from-wuhan-port/2-1-743135?fbclid=IwAR31kRDbHRghyz7QgMoVXYpudXOKgoVMg5QU8eG5Jyn0gnx6eGPZzGv14SU> (로그인 필요)

■ 세계 주요 선사들 코로나 신종 바이러스 대책으로 중국 기항 전력 선원에 대한 접촉 회피

- 중국 후베이성(湖北省) 우한시(武漢市)에서 발생한 코로나 신종 바이러스에 의한 폐렴을 둘러싼 우려로 세계 주요 선사들은 감염 방지책을 검토
- 세계 주요 선사들은 선종을 불문하고 중국 기항 전력이 있는 선원 등과의 불필요한 접촉을 피하는 것과 선원들을 대상으로 실시간 체온 측정 등 건강관리를 철저히 하는 것 등을 대응책으로 상정하고 있음
- EU 선사들 중 일부는 앞으로 감염이 확산되면 특정 항만에서 선적 제한 등이 발생할 수 있으므로 대체 기항 항만 예약 등 선제 대응책이 필요하다고 언급하고 코로나 바이러스의 진행상황을 예의 주시함
- 1월 27일 일본 NYK는 코로나 신종 바이러스에 대한 대응 방안을 발표했는데, NYK가 현 단계에서 상정되고 있는 대책은 ▽ 중국 기항 전력 선원과의 불필요한 접촉 회피, ▽ 선원 건강관리의 철저, ▽ 해외 선박 대리점을 통한 검역 정보 등의 공유 등 크게 3가지 대책이 있음

2. 주간 뉴스

- 머스크 라인의 경우 감염이 더욱 확산되면 중국 항만 등 특정 항만에서의 선적·하역작업을 제한하는 등 대책 수위를 높일 것이라고 자사의 향후 대응계획을 발표하기도 했으며, 머스크 라인은 싱가포르 항이나 부산항 등 대체 항만을 이용할 계획임
- 세계 주요 선사들 중 특히 건화물 운반선 관계자는 코로나 신종 바이러스가 용선시장에 미치는 영향을 우려
- "사람이나 물건의 움직임이 둔해지면 경기 둔화는 피할 수 없다. 2020년 연초 건화물 시장이 부진한 가운데 코로나 바이러스로 인해 시장 회복은 더욱 늦어질 수 있다" (EU 중소형 건화물 운반선 담당자)
- 2020년 1월 27일 기준 건화물 운반선의 스팟 용선 시황은 케이프사이즈에서 핸드사이즈까지 전 선종을 망라하고 daily 5,000~6,000달러 수준에 그치면서 손익분기점을 크게 밀도는 상황임
- 생산 부품 등 컨테이너선으로 운송되는 일반 화물 수송에도 영향이 확산되고 있는데, 머스크 라인 컨테이너 부문 관계자는 우한해사국(海事局)의 행정명령으로 우한항에서 컨테이너 적재 및 하역 작업이 1월 25일부터 불가능해진 상태라고 밝혔음
- 머스크 라인과 중국 최대 선사인 COSCO 쉬핑이나, 상해금강항운(上海錦江航運), 칸바라 기선(神原汽船) 등 세계 주요 선사들은 우한 전용 또는 우한 경유의 신규 예약(booking)을 잠정 중단
- 우한항은 중국 최대의 하천 컨테이너항으로, 2019년 연간 취급량은 전년 대비 8% 늘어난 169만 TEU를 기록
- 우한항에는 외항선이 직접 기항하기도 하지만 상해 등 서부 외항과 내항선·바지선을 통해 접속하는 경우가 많은데, 우려되는 부분은 코로나 바이러스 발생 이후 우한항이 상해항 등 중국 주요 항만들과 접촉한 실적이 다수 있어 바이러스 확산이 발생했을 우려가 있다는 것임
- 우한을 성도(省都)로 하는 후베이성(湖北省)에는 미국 및 일본의 완성차 대기업 등 제조업이 대거 진출해 있음
- 우한항 운영이 중단되기 전에 우한으로 출하된 화물이 다수 있는데, 우한항이 하역 정지됨에 따라 도착 컨테이너는 야드 내에 묶여 대기하고 있는 상황임
- 우한항 운영 중단으로 인한 법리적 공방도 발생할 것으로 예상되는데, 바이러스로 인해 적재·하역·운송 활동이 정지되어 있지만 우한 전용 선하증권(Bill of Lading·BL)이 발행되었을 경우 법리적으로 선사의 운송 책임은 여전히 남아 있기 때문임
- 우한항의 하역이 재개되지 않으면 화물체류가 장기화 되어 초과 정박으로 인한 보관료(demurrage) 등 추가 비용부담이 발생하기 때문에 수송업자는 양쯔강 등을 통한 내륙선박운송을 포기하고 컨테이너 트레일러 등을 활용한 트럭 수송으로의 전환을 검토 중
- 우한에 거점을 둔 세계 각국의 해운·물류 기업은 주재원 등 자사 인원의 안전 확보에 주력하고 있으며, EU 일부 선사들은 우한지점의 영업을 일시 정지하고 1월 27일부터 중국·홍콩으로부터의 출국을 요청하고 있고 동 지역으로의 긴급성이 낮은 출장은 금지하는 내규 명령을 공지

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115653> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 수에즈운하, 스크러버 미탑재 고유황 C중유 급유 선박의 통항 허용

- 이집트 수에즈운하청(Suez Canal Authority·SCA)은 1월 23일 수에즈운하를 항행하는 선박에 대해 세정수를 바다 속으로 배출하는 오픈루프식 스크러버 사용을 금지하겠다는 방침을 발표
- 한편 수에즈운하청은 스크러버 비설치 선박이나 설치 선박이지만 스크러버를 가동중지 하고 종래의 고유황 C중유를 급유한 채 항행하는 것은 특별히 규제하지 않을 계획이라고 발표했는데, 이는 이집트가 해양오염방지협약(Marine Pollution Treaty·MARPOL) 부속서 VI(Annex 6), 선박에 의한 대기오염의 방지를 위한 규칙(prevention of air pollution from ships)을 비준하고 있지 않기 때문임
- 이로써 오픈루프식 스크러버를 탑재한 선박이 수에즈운하를 통항 할 때에는 스크러버 전원을 끄고 통항해야 함
- 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO)에 가입한 모든 국가는 SOx 규제에 합의했으며 이집트도 포함되어 있는데 다만 동국은 MARPOL 조약 부속서 VI은 비준하고 있지 않기 때문에 SCA는 연료유 사용에 있어 특정 조건이나 제한을 두지 않는다는 규정을 발표한 것임
- 향후 이집트가 MARPOL 조약을 비준했을 경우에는 수에즈운하를 통항 시 스크러버를 가동해야 하지만 현지점에서 동 조약의 비준 타이밍은 불명확함
- 컨테이너선과 함께 수에즈운하 이용이 빈번한 자동차 운반선의 경우 컨테이너 선종과 달리 규제 적합 유 대응이 주류로, 자동차 운반선은 최근 몇 년간 운임이 둔화되면서 신규 투자가 어려운 환경이 이어졌고 자동차 운반선 주력 선사들은 스크러버 투자를 주저했으며 스크러버 탑재선은 일부의 유럽 자동차 운반 선사에 한정되어 있음
- 오픈루프식 스크러버의 세정수 배출 규제는 현재 SCA 이외에도 구미의 일부 항만이나 싱가포르, 말레이시아, 중국 등에서 규제하고 있음
- 이러한 가운데 IMO는 오픈루프식 규제 기준을 재검토할 계획
- 2020년 2월 중순에 개최되는 오염 방지 대응 소위원회(Pollution Prevention and Response·PPR)에서 배출을 금지하는 이유에 대한 각국의 과학적 근거를 들어보고 향후 방향을 논의 할 예정으로 이후 오픈루프식 스크러버의 세정수 배출 규제를 유지할지 여부를 2020년 3월 말에 개최되는 해양환경보호위원회(Marine Environment Protection Committee·MEPC)에서 최종 심의할 예정임

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115593> (로그인 필요)

I 코로나 바이러스 발생 이후 중국 외항 폐쇄 없이 운영 중

- 법무법인 Hill Dickinson은 코로나 바이러스 확산을 막기 위해 해운업계는 최악의 경우 항만 폐쇄 등을 각오해야 한다고 설명
- Hill Dickinson의 해양팀 파트너인 Beth Bradley는 "해운업계는 선원 안전 확보를 위한 준비가 필요하다"고 언급했음
- 그녀는 이전에 발생한 사스나 에볼라와 같이 심각한 질병이 발생했을 때 해운업계가 직면했던 안건들이 이번 코로나 바이러스로 인해 다시 발생할 수 있다고 지적함

2. 주간 뉴스

- Bradley는 "코로나 바이러스가 사스나 에볼라 발생 때처럼 전 세계적인 합병증을 야기할 것으로 예상되지는 않지만 선박 운항 선사들은 동 바이러스의 더 큰 확산에 대비하는 것이 현명하다"고 덧붙였다
- Hill Dickinson에 따르면 전세권 거래를 법리적으로 해석 시 선주는 안전한 항만을 지명할 의무가 있으며, 선사들은 받아들일 수 없는 타당한 이유가 있지 않는 한 선주의 명령을 따라야 함(다만 해당 항만에 불가항력적 위험이 있다고 판단되는 경우 거부권 있음)
- 한편 선원에 대한 위험은 선박에 실질적 손상의 위험이 없는 경우에도 해당 항만을 안전하지 못한 장소로 만들 수 있다는 판례가 있으며, Hill Dickinson은 전염병은 항만을 안전하지 못한 장소로 만들 수 있다고 해석함
- "항만 안전성은 선원이 특별한 감염 예방 조치를 수행하지 않더라도 항만에 입출항 할 수 있는 적절한 예방책과 보호책이 마련되어 있느냐에 달려 있다" (Hill Dickinson)
- Hill Dickinson은 현재 상해항 등 중국 주요 외항 항만들은 폐쇄되지 않았으며, 중국 내 외항으로 한정할 경우 입출항 패턴에는 변화가 없다고 설명
- 2002년 사스와 2015년 메르스 사태 때 중국 내 다수의 항만이 발병 영향을 받았음에도 불구하고 항만은 상시 열려 있었음
- Hill Dickinson은 "우한 바이러스는 외항 물류를 불안정하게 만들 수 있는 단계가 아직 아니며, 항만이 안전하지 않다는 이유로 선주들이 예정된 항만으로의 기항을 거부할 가능성은 역사적으로 볼 때 거의 없다"고 분석
- 덧붙여 Hill Dickinson은 "우한항을 제외한 중국 다른 항만들에 불가항력(항만 폐쇄 등)이 발생할 가능성에 대해 현재까지는 발생지점을 우한시 내륙물류에 대한 금지 조치가 있었을 뿐"이라고 언급
- Hill Dickinson은 "중국 외항 항만이 중국 정부의 불가항력 조치 범위에 들어갈 가능성은 낮다. 그러나 향후 발병이 확대되거나 여행 금지 조치가 취해질 경우 중국발착 외항물류 패턴에 변화가 발생할 가능성은 있다고 판단된다"고 전망함

https://www.tradewindsnews.com/law/hill-dickinson-urges-shipping-to-be-prepared-for-battle-to-halt-coronavirus/2-1-744725?fbclid=IwAR015-gaL4qawQB6T--osHjpNeTt6ksXV_6nGnnCePa1ochH6lTVobCB6dzU (로그인 필요)

I 코로나 바이러스 확산으로 인한 중국 크루즈 선박에 대한 대책 마련 분주

- 중국 우한 시에서 집단으로 발생한 코로나 신종 바이러스에 의해 폐렴이 확대되고 있는 문제에 대응하기 위해 아카바네 카즈요시(赤羽一嘉) 국토교통상은 1월 24일 내각 회의 이후의 회견에서 "중국발 크루즈선을 통해 일본에 입국하는 중국인 등을 대상으로 검역을 강화하고, 특히 하선 크루즈 승객 등을 대상으로 체온 측정 등 건강검진을 강화하는 등의 대책을 실시할 계획이 있다"고 발표
- 2017년 한·중 간 사드배치 문제로 인한 정치적 갈등으로 인해 중국발착 크루즈의 배선 해역은 기존 한국 중심에서 일본과 동남아시아 등으로 이전되었음
- 2019년 이후 한국과 중국의 정치적 문제가 해결되는 기미가 보였음에도 중국 발착 크루즈 선박의 한국 기항은 부진한 수준이 이어지는 반면 중국 크루즈의 일본 입항은 꾸준히 유지되고 있음
- 일본의 경우 1월 24일 2번째 감염자가 확진되었으며, 한편 중국에서는 이날 춘절 대형 연휴가 시작되어 국토교통성 등 일본의 관계 부처는 해상을 통한 바이러스 확산을 방지하는 대책을 철저히 마련할 계획

2. 주간 뉴스

- 회견에서 아카바네 국교상은 "역사적으로 전염병은 육상이나 항공이 아닌 해상을 통해 확산된 전례가 다수이다. 한 단계 대책을 강화하고 중국으로부터의 크루즈선 전편을 대상으로 검역을 확대하며, 선원·승객들의 감염 여부를 철저히 체크할 것이다"라고 언급했으며, 이를 위해 국토교통성은 일본항 입항 이전부터 크루즈 기내에서 수시 검역을 실시하는 것을 해당 선사에 요청할 계획임

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

■ 코로나 바이러스로 건화물 운반선 시장 둔화 우려

- 중소형 건화물 운반선의 운선 시장 회복이 늦어질 우려가 있음
- 미·중 간 무역 문제에 대한 제1단계 합의가 이루어졌지만 중국에서 감염이 확대되고 있는 신종 코로나 바이러스 문제가 경기에 악영향을 미칠 수 있기 때문임
- 해운 선사들은 경영수지 압박 요인이 될 수 있다는 점에서 신종 코로나 바이러스가 화물 trading에 미치는 파동을 예의 주시
- 1월 28일 기준 3만~5만 중량톤급 핸드사이즈의 건화물 운반선 스팟 용선료는 daily 5,000~6,000 달러를 기록하면서 1만 달러 대로 알려진 손익분기점을 크게 밑도는 상황임
- 중화권 춘절이 시작되는 1월 중순 이후 상황이 회복될 것으로 기대됐는데 신종 코로나 바이러스라는 외부적 요인이 발생하면서 건화물 운반선의 시장 개선은 지체 될 우려가 있음
- “중소형 건화물 운반선은 석탄·곡물·비철 등 다양한 품목을 취급합니다. 이 때문에 세계적인 경기변동의 영향을 가장 받기 쉬운 선종으로 꼽히는 것 중 하나가 중소형 건화물 운반선입니다.” (EU 건화물 운반선 관계자)
- 머스크 라인 관계자는 추가 감염 확대를 막기 위해 사람의 이동 뿐 아니라 공장 가동도 일정 수준 제한될 것으로 예상했으며, 그렇게 되면 세계 경제활동의 정체에 의한 수송 수요둔화는 피할 수 없을 것으로 전망
- 중소형 건화물 운반선의 화주와의 수송 계약은 단기 계약이 주류로, 사업 수지가 스팟 시장 변동의 영향을 받기 쉬운 구조로 되어 있음
- 최근 세계 주요 건화물 선사들은 경영수지의 안정화를 목표로 시장 익스포저(시장 변동에 노출되는 부분·exposure)를 계속적으로 줄여 왔음
- 이를 통해 건화물 선사들의 시장 내성은 꾸준히 강화되고 있지만 이번 코로나 바이러스의 발발로 인해 건화물 시장의 회복이 늦어지면서 경영수지가 악화될 우려가 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115720> (로그인 필요)

■ 코로나 바이러스로 인한 포스마주르(Force Majeure·불가항력) 선언. 아시아 신조선 상담 정체 우려

- 신형 코로나 바이러스의 영향이 해운업뿐만 아니라 조선업에도 미칠 것으로 전망
- 현재 유럽 운항선사와 그리스 선주 일부는 중국·일본·한국 등 아시아 전반으로의 기항을 자제하고 있음
- 중국에서 예정되어 있던 환적이 연기되어 결과적으로 후속 기항 예정 항만이 있는 한국이나 일본의 기항까지 취소하는 케이스가 있으며, 해외 선사의 아시아 방문이 감소하면 향후 신조선 상담이 정체 될 우려가 있음

2. 주간 뉴스

- 중국 조선소 등에서 개최 예정이었던 진수식이나 준공식 등 이벤트의 연기 등이 발생하고 있는데 문제는 이러한 이벤트에 참석하기 위해 중국을 방문 시 일반적으로 한국이나 일본에도 들려 한국·일본의 조선소나 선주와 신조선 상담을 실시하는 유럽 선사들이 많았다는 점임
- 이번 코로나 바이러스의 영향으로 유럽 선사·선주들의 아시아 방문이 원천적으로 차단되고 있어 2020년 상반기 신조 비즈니스 기회가 상실될 우려가 있음 (이마바리 조선소 신조선 담당자)
- 클락슨 통계 등에 따르면 2020년 전 세계 건화물 준공량은 600척이 넘음
- 2021년 예정인 200척에 비하면 3배에 이르며, 전술한 600척 중 건조량 기준 최대 실적을 보유하고 있는 중국 조선소에서는 원래대로라면 매주 준공식이 개최되어야 함
- 세계보건기구(World Health Organization·WHO)는 1월 30일 신종 코로나 바이러스에 대해 ‘국제적 공중위생 상의 긴급 사태’를 선언한 바 있으며, 코로나 바이러스로 인해 유럽 역내에서 중국으로 가는 선박 편은 당분간 감소할 것이 확실 시 됨
- 한편 선박 관리 측면에서도 중국에서 승무원 교대를 할 수 없는 케이스가 발생하면서, 중국 항만이 폐쇄 된 것이 아님에도 기존 승무원의 하선 이후 후속 승선을 예정한 승무원의 중국 입국이 불가능해짐으로서 배선상의 조정이 필요하게 되고 기존 선박이 항만에 묶여 있는 경우가 발생하기 시작 (EU 대기업 선사)
- 일본 MOL의 경우 1월 31일 결산 회견에서 코로나 바이러스에 대한 질문에 답했고 "1척 뿐이지만 선원들의 중국 입국이 불가능해지면서 선원 배송 교체를 못해 선박이 정박해 있는 사태가 발생하였다"고 답변
- 코로나 바이러스가 장기화 될 경우 중국 조선에서 가장 우려되는 것은 현재 dock에 들어와 있는 선박의 인도 지연임
- 실제로 현재 중국 조선소 중 포스마주르(Force Majeure·불가항력)로 인한 인도 연기를 선언하는 것을 검토하는 조선소들이 다수 있음
- 중국 전체가 코로나 바이러스라는 예기치 못한 상황에 직면한 가운데 포스마주르가 다수 발생할 경우 아시아 조선업 전반에 대한 불신으로 아시아 조선업 수주량 자체가 감소할 우려가 있음

https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130788/Box-shipping-monitoring-coronavirus-outbreak?fbclid=IwAR2ccqj26DTjAE8YXJVHPXuxY4dw03ZpNPrSuwJ2jOy_UI_a8_iqOxEhT6I (로그인 필요)

■ 케이프사이즈 시장 급락으로 정항(停船) 라인까지 근접

- 철강 원료 수송을 담당하는 18만 중량톤급 케이프사이즈 건화물 운반선의 스팟 용선 시황이 운항 중단 계선점까지 감소
- 케이프사이즈 주요 항로 중 일부 항로의 운임은 3,000달러 근처까지 하락했음
- 이미 아시아-북미 간 항로인 태평양에서는 저가 운임 회피를 위해 해상 drifting(해상 대기) 하는 움직임도 나타나기 시작
- BDI는 600선이 붕괴됐으며, 현재 건화물 운반선 시황은 코로나 바이러스의 여파로 중국발착 물동량이 급감하면서 시황 하락이 심화되고 있음
- 브라질, 호주 모두 악천후(브라질 우기·호주 사이클론)가 발생해 연초 출하가 감소한 상태

2. 주간 뉴스

- 1월 30일 영국 런던 시장의 케이프사이즈 주요 항로 평균치는 4,081달러(스크러버 비탑재 선박 기준)로 15영업일 기준 연속 하락이 이어지고 있는데, 손익분기점 2만 달러 대비 5분의 1 수준으로 선박 관리 비용도 커버할 수 없는 저운임 수준이 1월 중순 이후 계속되고 있음
- 이러한 가운데 전술한 바와 같이 태평양에서는 drifting으로 시간을 벌며 시황 회복을 기다리는 움직임도 나타나기 시작했음
- 다만 이러한 drifting이 선원들을 선상에 대기시킨 상태에서 해상대기하는 hot layup인지 아니면 선원들을 모두 하선시키고 선상에 대기하는 cold layup인지 계산의 형태는 아직 확인되지 않았음
- 드라이 시황은 2020년 계속적으로 침체기로 접어들어 케이프사이즈 선형에 한정되지 않고 중소형 벌크도 4,000~5,000달러대를 기록
- 또한 신형 코로나 바이러스의 감염 확대에 의한 경제활동 정체, 수송 수요 둔화로 인해 모든 선형에서 연일 운임은 하락하고 있음
- 한편 철강 원료 수송에 있어 일본제철의 경우 일부 공장을 휴지(休止)하기로 결정
- 향후 일본제철 뿐만 아니라 한국·일본 등의 조강생산량 감소로 이어질 우려가 있으며, 시장 심리는 이처럼 경제활동을 축소시키는 방향으로 작용하고 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130831/Yangtze-river-port-calls-fall-following-coronavirus-outbreak> (로그인 필요)

I 브라질 호우와 호주 사이클론 등 영향으로 케이프 시황 계속적 침체. BDI 600 붕괴

- 철강 원료를 수송하는 케이프사이즈 건화물 운반선 시황의 심각한 침체가 계속 되고 있음
- 브라질에서의 호우와 호주 사이클론에 의한 철광석 가격의 급감이 시황 둔화의 주된 요인임
- 1월 1일 이후 SOx 규제 적용에 따른 선박용 연료 가격이 거의 2배로 뛰었음에도 불구하고 케이프 스팟 운임이 감소하면서 건화물 운반 선사들의 수익이 한층 압박을 받고 있음
- "본래라면 규제 적합유 가격을 반영해 1월 1일 이후의 스팟 운임(호주-극동)은 최소 2달러 이상 상승할 것으로 전망됐지만 반대로 케이프 시황은 연초부터 하락하고 있으며, 스팟 운항 손익은 극도로 악화되고 있다" (EU 건화물 운반선 관계자)
- 건화물 전문 해운 컨설팅 회사인 Tramp Data Service에 따르면 1월 23일 호주-극동 항로의 운임 시세는 톤당 6.16달러로 SOx 규제 적용 이전인 2019년 12월 31일보다 1달러 이상 하락
- 운임 수입에서 연료비(황 함유량 0.5% 이하의 적합유 기준) 등을 뺀 케이프사이즈의 운항수익(earnings)은 현재 태평양 왕복항로(호주-극동) 기준 1,800달러대, 케이프사이즈의 주요 항로 평균은 5,000달러대로, 이는 케이프사이즈의 손익분기점 2만 달러의 약 4분의 1 이하 수준까지 하락한 것임
- BDI(Baltic Dry Index)는 600대가 붕괴되면서 최근 4년 내 최저치를 기록하였음
- 한편 값싼 고유황 C중유를 사용할 수 있는 스크러버 탑재 건화물 운반선의 운항 수익은 적합유 사용 선박 대비 daily 약 9,000달러(규제 적합유와 고유황 C중유의 가격 차이를 300달러로 가정 시) 높은 것으로 추정
- 이 때문에 향후 스크러버 탑재 선박의 기간 용선료에 하루 수천달러의 프리미엄이 붙어 비 탑재 선박과의 운임에 차이가 발생할 것으로 예상됨

2. 주간 뉴스

- 케이프사이즈 주요 화물인 철광석 화물의 경우 호우로 브라질의 수출이 평상시의 3분의 1 이하로 감소했으며, 호주 사이클론도 출하를 감소시키고 있어 현재 케이프사이즈 시장에서는 화물을 싣지 않은 밸러스트 항행 중 선박이 증가하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115617> (로그인 필요)

■ 스크러버 탑재 효과 daily VLCC 1.56만 달러·케이프 8천 달러 이득

- Clarkson 통계에 따르면 1월 24일 기준 저유황유 사용 선박 대비 스크러버 탑재 선박의 연료비 억제 효과는 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC)의 경우 daily 1만 5,600달러, 건화물 운반선 중 케이프사이즈의 경우 8,040달러로 각각 추정
- 비용 억제 효과의 전제가 되는 고유황 C중유와 저유황유의 가격 차이는 1월 24일 기준 톤 당 260달러로, 1월 초순 peak 시의 가격 차이 380달러에서 축소되고 있음
- 1월 24일 기준 daily 평균 수익(영업비용 차감 전 earnings)은 VLCC 중 스크러버 탑재 선박이 7만 6,760달러, 비 탑재 선박이 6만 1,183달러로 분석됨
- 케이프사이즈 건화물 운반선 중 스크러버 탑재 선박은 9,400달러, 비 탑재 선박은 1,360달러로 각각 추정됨

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115658> (로그인 필요)

■ VLCC 해체 속도 가속화로 1월에만 2척 해체. 유조선 시장에 긍정적 영향을 줄 것으로 예상

- 대형 원유 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC)의 스크랩 동향이 주목받고 있음
- 2019년 연중 VLCC 스크랩은 불과 4척이었으나 2020년은 1월말 현 시점에서 이미 2척이 발생하면서 해체가 가속화 되고 있음
- 환경 규제를 배경으로 retrofit(기존 선박으로의 스크러버 탑재)이 필요한 노령 선박의 경우 비용을 감안해 스크랩 하는 경우가 발생하므로 앞으로 해철 속도가 가속화 될 가능성이 있음
- 한편 2019년 이후 VLCC 스팟 용선 시황이 비교적 상승세를 보이면서 선주의 해철 의욕은 강하지 않을 것이라는 견해가 있으며, 유조선 시장 관계자는 "해철 동향을 전망하려면 환경 규제뿐만 아니라 시황의 흐름을 확인할 필요가 있다"고 언급
- 2019년 연말부터 지속된 고시황 흐름이 2020년에도 이어진다면 선주들은 스크랩을 연기할 가능성 있음
- Clarkson에 따르면 2020년 들어 사우디아라비아의 국영선사 Bahri가 Ghawar(1996년 준공)과 Safaniyah(1997년 준공)의 30만 중량톤급 VLCC 2척을 각각 스크랩
- 모두 선령 23-24년의 노령 선박으로, 전술한 바와 같이 1월 시점에서 전년 실적의 절반 척수가 스크랩 된 셈임
- 밸러스트수 처리 장치나 스크러버 retrofit 등 환경규제 대응에 따른 비용 증가를 피하기 위해 향후에도 노령선을 중심으로 스크랩은 가속화 될 가능성이 있으며, 선박 스크랩이 진행되면 선박 수급 균형이 개선돼 시황 상승으로 이어질 가능성이 있음

2. 주간 뉴스

- 다만 이번 스크랩이 이루어진 VLCC 2척은 스팟 시장에 투입되던 선박은 아니었기 때문에 동 2척의 스크랩이 스팟 시장에 미치는 영향은 경미하다고 분석됨
- 한편 2019년부터 이어지는 비교적 견고한 상황이 선주의 해철 의욕을 둔화시키고 있다는 시각도 있는데 2019년은 긴박한 중동 정세와 미국의 중국 선사 제재 등으로 시세가 급등하면서 스팟 시장 투입 선박은 혜택을 받았고 실제로 해철 계획을 취소하면서까지 시장투입을 계속하는 선주도 있었음
- 스팟 시장은 1월 28일 기준 중동-극동(중국)항로에서 daily 약 4만 7,000달러를 기록해 연초 10만 달러 이상을 기록했던 운임 수준 대비 1/2 이하로 감소했지만 VLCC 손익분기점인 약 3만 달러는 커버할 수 있는 수준을 유지하고 있음
- 유조선 시장 관계자는 "향후에도 상황이 견조하게 진행되면 선주의 스크랩 의욕은 감소할 수 있다"고 언급했으며, 2019년은 스크랩 4척 대비 신조선 약 60척이 준공되면서 유조선 시장의 공급 과잉이 발생한 바 있음
- Clarkson 통계에 따르면 2020년 1월 20일 기준 전 세계 VLCC는 803척, 2억 4,770만 중량톤을 기록하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115718> (로그인 필요)

I 미국, 이란 원유 수송 업체 추가 제재(홍콩·UAE 등 6개사). VLCC 스팟은 약 5만 9천 달러

- 미국은 1월 23일, 이란산 원유의 수송에 관여한 혐의로 홍콩, 아랍에미리트(UAE) 등에 근거지를 둔 6개사와 관계자들을 제재 대상으로 지정
- 제재 대상자는 미국 내 자산이 동결되고 미국 기업과의 거래 등이 금지됨
- 한편 EU 유조선 관계자는 이번 제재 대상이 된 기업들은 소형 기업이라고 언급하면서 시장으로의 영향은 경미할 것이라는 견해를 나타냈음
- 미국 재무부 발표에 따르면 이란석유공사(National Iranian Oil Company·NIOC)가 수출한 이란산 원유에 관여한 6개사와 관련자들이 제재 대상으로 지정되었는데 이번에 지정된 6개사는 홍콩을 거점으로 하는 브로커와 UAE·중국 등에 소재한 석유 수출입 업체 등이 해당됨
- 이란산 원유 수송을 둘러싸고 미국은 2019년 9월에 COSCO쉬핑 유조선 다렌에 제재를 부과한 바 있음
- COSCO쉬핑 유조선 다렌에 대한 제재 당시 동사가 운항하는 약 30척의 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC)이 불가동 되어 용선자에 의한 선박 쟁탈전이 가열되면서 월드 스케일(World Scale·WS) 200 이상의 역사적 급등 발생
- 한편 이번 제재로 인한 시장 영향에 대해 유조선 관계자는 경미할 것이라는 견해를 나타냈는데 제재 대상 기업의 규모가 비교적 작은 데다가 아시아권이 설 휴가에 들어가 있어 애당초 시장이 한산하기 때문임
- 1월 24일 VLCC의 중동-극동항로에서 두드러진 계약은 보고되지 않았는데 계약이 있을 경우 중동-일본에서 WS 77, 용선료 환산 시 daily 약 5만 9,000달러에 체결되었을 가능성이 있다고 분석됨
- 이번 미국의 추가 제재로 미국이 이란산 원유 수송을 계속적으로 주시하고 있다는 점이 해운 업계에 다시 한 번 부각되었다는 평가가 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115658> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I VLCC 급등세 완화. 호르무즈 해협 호위 참가 국가 확대로 긴장 완화 기대감 확산

- EU 유조선 관계자에 따르면 세계 선박 보험업계가 제시하는 중동 해역 항행선을 대상으로 하는 선박전쟁보험료의 가까운 시일 내 상승은 없을 것으로 전망됨
- 각국 선박 전쟁보험료의 base를 규정하는 영국 보험업계에서 요율 상승을 억제하고자 하는 움직임이 나타나고 있음
- 연초에 선명해진 미·이란의 대립도 완화되고 있을 뿐만 아니라 중동 앞바다에서 상선 호위에 참가하는 국가도 서서히 증가하기 시작하고 있어 중동 현지에서 항행 안전성이 높아진다는 기대감이 확산되고 있으며, 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 운임 급등세 완화
- 선박 전쟁보험은 전쟁·분쟁으로 입은 선박의 손해 등을 보상하는 것으로, 해난사고 등에 대비해 선주가 가입하는 선체보험의 추가 옵션이며, 특약 보험으로 분류
- 지정된 위험해역(제외수역)에 들어갈 때마다 보험료가 발생하고 현재 중동 앞바다의 광범위한 지역이 위험해역으로 지정돼 있으며, 각국 보험 회사가 제공하는 전쟁보험료 요율은 영국의 보험업계가 정하는 요율을 베이스로 함
- 일반적으로 한·중·일 등 원유 수입 선사들이 가입한 전쟁보험은 자국 보험회사가 제공하는 것으로, 해당국 보험사들은 War Pool(WP)을 만들어 영국 보험업계에 자신들이 부담할 수 있는 금액을 초과한 만큼 재보험을 들고 있어 전쟁이 발생해 해당 선사에게 보험금을 지급해야 하는 상황이 발생하더라도 해당국 보험사들이 지급하지 않고 영국 보험업계에서 지급하게 됨
- 중동 정세 긴박으로 중동을 대상으로 하는 전쟁 보험료율은 2019년 8월에 2019년 6월 대비 20배 까지 급등한 바 있고 2019년 4분기 이후 2020년 1월 중순 현재까지 2019년 6월 대비 10배 이상 인데, 선박 전쟁보험료 인상은 VLCC 운임 상승에 유의미한 영향을 주고 있음
- 이러한 가운데 2020년 1월 초순 미국에 의한 이란 혁명 방위대 사령관 살해 이후 이란 측의 미군 거점 공격이 발생해 중동의 긴장은 최고조에 이르렀음
- 영국 보험업계는 중동 배선 위험 증대를 우려해 곧바로 전쟁보험료 요율 인상 검토에 착수했으며, 실제로 인상 추진 움직임이 일어났음
- 영국 전쟁보험 요율은 아시아 각국의 전쟁보험 요율과 달리 요율이 매일 변동하는데 요율 인상을 검토하고 나서 실제로 오르기까지 시간이 짧으며, 이번 미국-이란 갈등으로 인한 영국의 요율 상승에 수반해 아시아 각국의 요율도 작년에 이어 상승할 가능성이 있었음
- 하지만 2020년 1월 중순 미·이란 모두 더 이상의 무력 충돌을 바라지 않을 의향을 표명하면서 전쟁 상태로 치닫는 듯했던 양국 간 갈등은 줄어드는 모양새임
- 또한 상선 호위를 둘러싸고 미국 주도의 유지연합군 뿐만 아니라 한국이나 일본에 의한 함선의 독자 파견 움직임도 조만간 본격화 될 전망이어서 중동 해역의 항행 안전 레벨은 높아지고 있음
- 이러한 상황을 감안해 영국 보험업계도 2020년 연초 인상했던 전쟁보험료를 단기간에 인하해 2020년 1월 중순 기준 2019년 연말 수준인 평시 대비 10배 수준으로 다시 돌아와 있고 또한 중동 지역을 항행하는 선박들에 대한 전쟁보험 요율 인상도 당분간 미뤄질 공산이 큼
- 전쟁보험은 화주가 부담하는 경우가 대부분으로 요율이 급등하면 운항비 상승을 기피해 배선처 분산 등으로 이어지는 사례가 있음

2. 주간 뉴스

- 중동발 원유 수입에서 서아프리카발이나 북미발 원유 등으로 배선처가 변경된 사례가 발생한 바 있는데 배선 변경이 발생하면 톤마일 증가로 유조선 시황은 단기간 내 급등하는 경향이 있음
- 선박 보험 관계자는 중동 지정학적 리스크의 근본적 해소에는 아직 이르지 못했기 때문에 추가 사안이 발생하면 언제든지 요율 인상 논의는 재연될 수 있다고 언급하고 중동 정세를 주시하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115579> (로그인 필요)

I 중일항로 페리 2개사, 신종 코로나 바이러스로 인해 중일 카페리 항로 결편 결정

- 중국 후베이성(湖北省) 우한시(武漢市)에서 발생한 신종 코로나 바이러스에 의한 폐렴의 확대를 우려한 일본의 일부 카페리 선사들이 일본 칸사이(関西)와 중국 상해를 잇는 국제 여객 페리의 춘절 이후 운항 스케줄을 조정하고 있음
- 애초 춘절을 감안한 감편의 움직임이 있는 가운데 일본 카페리 선사인 상해페리와 일중국제페리의 2개사는 춘절과 무관하게 코로나 신종 바이러스를 감안한 결편을 실시해 휴항을 추가 연장할 계획
- 상해페리는 상하이발을 1월 28일과 2월 4일, 오사카발 1월 31일과 2월 7일 편을 각각 휴항 예정이며, 일중국제페리는 1월 28일~2월 3일 중 칸사이-상하이 간 운항편 중 일부를 휴항할 예정임
- 신종 코로나 바이러스의 문제가 표면화 되는 가운데 일본의 카페리 선사들은 향후 추가 대응책으로 화물은 취급하더라도 여객 취급에 대해서는 당분간 보류해 영업을 중단할 계획을 검토 중에 있음
- 또한 춘절 휴가 연장으로 공장의 가동이 멈추는 경우 등을 상정할 경우 중일 간 화물 움직임에도 영향이 발생할 가능성이 있기 때문에 일본 카페리 선사들은 화물의 움직임도 예의 주시하고 필요시 화물에 대해서도 결편을 실시한다는 방침

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115726> (로그인 필요)

I 호르무즈 해협 통항 유조선에 원인 미상 화재 발생로 시황·보험료 상승 가능성 제기

- 1월 29일 중동 호르무즈 해협 주변에서 UAE(아랍에미리트) 선주의 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) Zoya1(1996년 준공, 30만 중량톤급)에 화재 발생
- 중동 앞바다는 지난해부터 상선과 석유시설에 대한 공격, 미·이란의 무력 공격 등으로 긴장 상태가 계속되고 있는데 이번 추가 사건 발생으로 배선 위험이 높은 것으로 인식되면 해운시황과 전쟁보험료 등의 급등으로 이어질 수 있음
- 1월 29일 기준 VLCC 시장 경기는 중동-극동항로 약 4만 달러로 연초 이후 하락세 지속
- 영국 선가 감정 대형 컨설팅사인 Vessels Value에 따르면 Zoya1은 UAE의 Urubu Shipping의 보유 선박으로 1996년 현대중공업에서 준공되었으며, 선적은 파나마이고 Oram Ship Management (인도)가 선박관리를 담당했음
- Zoya1은 1월 29일 UAE의 샤르자(Sharjah) 해역에서 화재가 났는데 공격을 받았다는 정보도 있지만 탱크 내 가스와 잔류물이 혼합돼 화재로 이어졌다는 분석도 있음
- 동 선박은 선원 임금 체불 등의 법적 분쟁에 연루 되어 2018년경부터 화물을 싣지 않은 채 샤르자 인근 항만에 정박해 있었는데 노령선이고 스크랩이 예정되어 있어 무인선박이었을 가능성도 있음 (EU 해운 관계자)

2. 주간 뉴스

- 중동 해역에서는 작년 이래 긴박한 상황이 이어지고 있으며, 사건 발생 때마다 배선 리스크의 확대가 거론되면서 시황·전쟁 보험료 등에 대한 동향이 주시되어 왔음
- 1월 29일 기준 중동-극동항로에서 월드스케일(World Scale·WS)은 65로, 스크러버 탑재선의 경우 daily 6만 2,000달러, 비 탑재선의 경우 daily 4만 달러 정도를 기록
- 화재 발생 지점 주변의 호르무즈 해협은 원유와 석유 제품을 daily 약 1,700만 배럴을 수송하는 에너지 공급의 대동맥으로, 한·중·일 등 아시아 선박도 연간 약 1만 척 정도가 통항하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/115816> (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

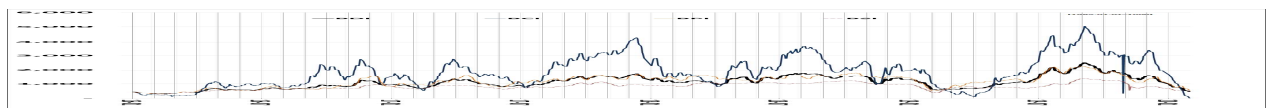
BDI, 519 기록

모든 선형의 운임이 OPEX 이하 수준으로 급락하며, BDI가 519를 기록함. 케이프선의 주간 평균운임은 4,361 달러/일임. 이는 작년 1월 발생한 브라질 댐 사고로 인해 발레사의 철광석 생산량 감축 소식으로 공급 부족에 대한 불안감이 확산되던 시기와 비슷한 운임 수준임. 철광석과 석탄 공급에 차질이 빚어질 것으로 우려되면서 운임에 악영향을 미침. 첫 째, 브라질의 2020년 철광석 생산량 감축 소식이 전해짐. 브라질 발레사는 2020년 1분기 철광석 생산량이 6,800만 톤에서 7,300만 톤으로 지난 11월에 발표한 생산량(7,000만 톤~7,500만 톤)보다 줄어든 것이라고 발표함. 브라질 발레사는 당초 목표 생산량을 줄인데다, 최근 폭우로 철광석 생산에 차질을 빚고 있음. 둘째, 호주의 경우에는 1월 18일경에 발생한 사이클론 블레이크(Blake)가 철광석 운반책인 컨베이어 벨트가 불에 타는 등 시설 파손이 발생하면서 악영향을 미치고 있음. 거기에 호주에 발생한 산불로 석탄 생산 일정이 연기될 것으로 전망됨. 셋 째, 코로나 바이러스로 세계 주요 철광석 수입국인 중국이 연휴기간을 연장하면서 운임 하락을 더욱 가속화 시키고 있음. 중소형선박의 경우에도 최근 석탄가격 약세로 인한 수출량 급감, 신흥국, 개발도상국 등의 경기침체로 인한 철강 수요 감소 등이 운임에 부정적 영향을 미치고 있는 것으로 분석됨

빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주 파나마스 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상되며, 케이프와 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

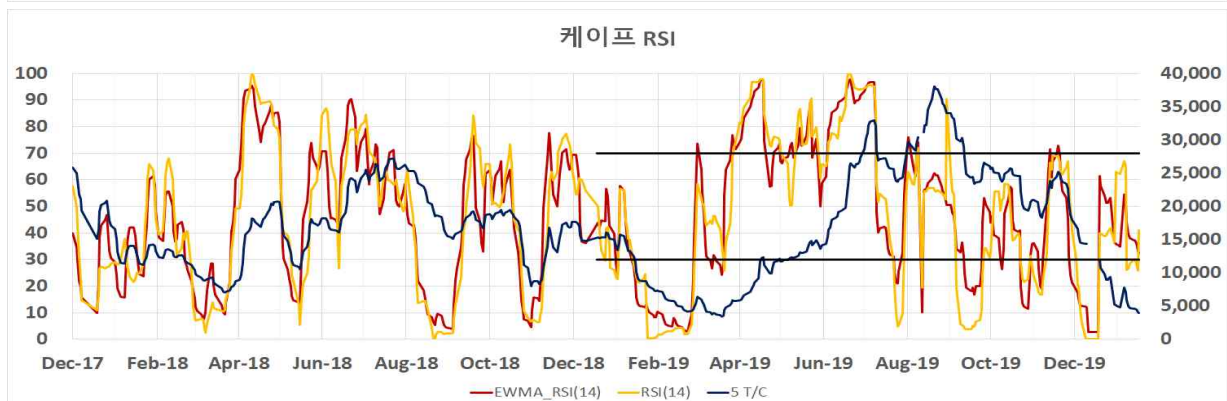


		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(01.31)							
운임지수 ¹⁾	BDI	519	(-129)	487	976	701	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	4,361	(-2,833)	3,973	11,976	7,563	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	4,279	(-404)	3,827	7,695	5,659	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	5,560	(-114)	5,471	7,246	5,990	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	4,223	(-336)	4,013	6,410	5,041	4,198	10,067	7,188
	케이프	14,500	(1,250)	14,500	15,750	14,875	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	11,350	(-125)	11,350	11,750	11,595	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	9,813	(250)	9,625	10,000	9,775	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,500	(-)	9,500	9,563	9,550	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(01.31)							
		2020년 3월물		2020년 2분기물		2021년물		2022년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	7,541	(791)	11,224	(-951)	12,988	(-140)	13,028	(-44)
	파나마스(4TC)	7,041	(469)	9,150	(-1,250)	9,491	(-153)	9,169	(-44)
	수프라막스(6TC)	7,339	(546)	8,749	(-708)	9,053	(-133)	8,668	(7)
	핸디(6TC)	6,463	(188)	7,090	(-135)	6,994	(-106)	6,931	(-113)

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

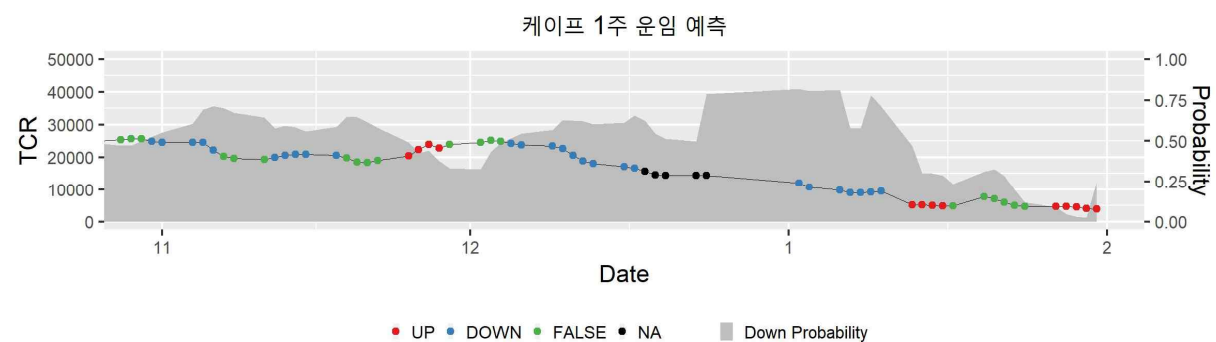
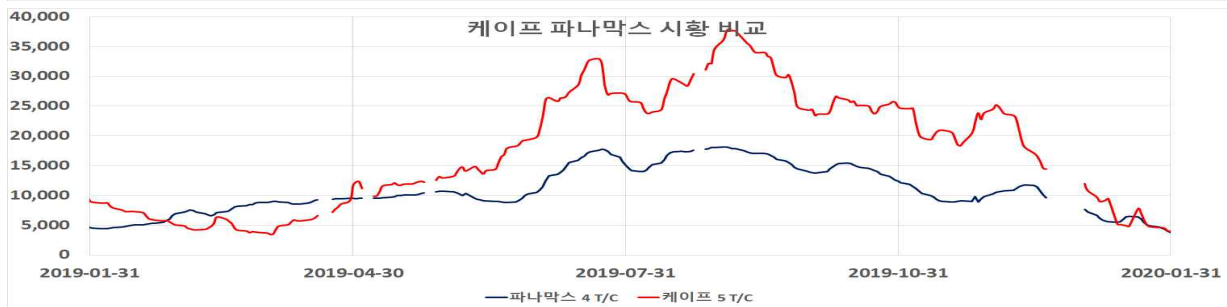
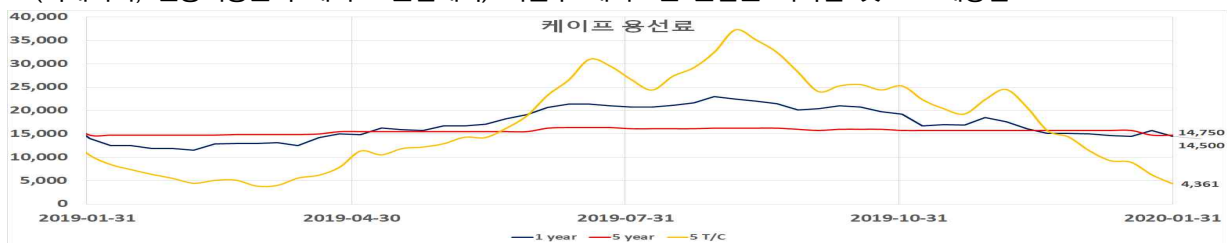
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 가파른 하락세를 보임
- (케이프 RSI) RSI가 최근 30선을 중심으로 회귀와 이탈을 반복 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료는 장기용선료와 비슷한 수준을 기록 중이며, 스팟운임이 장단기 용선료를 하회하는 형태를 보임. 이는 시황이 저조할 때 나타나는 현상임. 장기용선료는 약보합세를 기록 중임. 이는 시장이 지금의 운임 약세가 장기화되지 않을 것으로 보고 있기 때문임
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 대형선인 케이프선과 중형선인 파나마스선간의 운임이 비슷한 수준을 기록 함
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

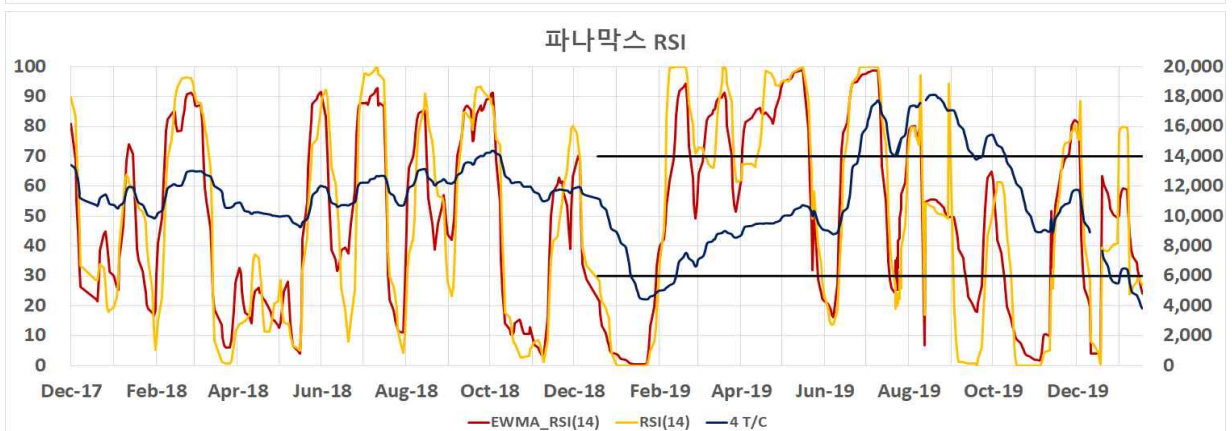
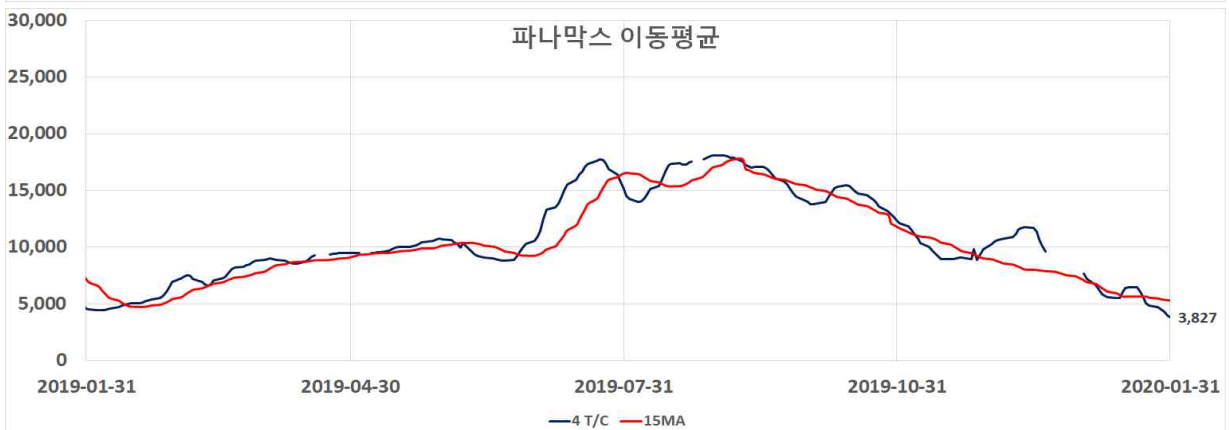


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
 * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	01.27	02.03	91.04	8.96
	01.28	02.04	95.35	4.65
	01.29	02.05	96.82	3.18
	01.30	02.06	97.48	2.52
	01.31	02.07	75.1	24.9
	1월 5주	2월 1주	91.16	8.84

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

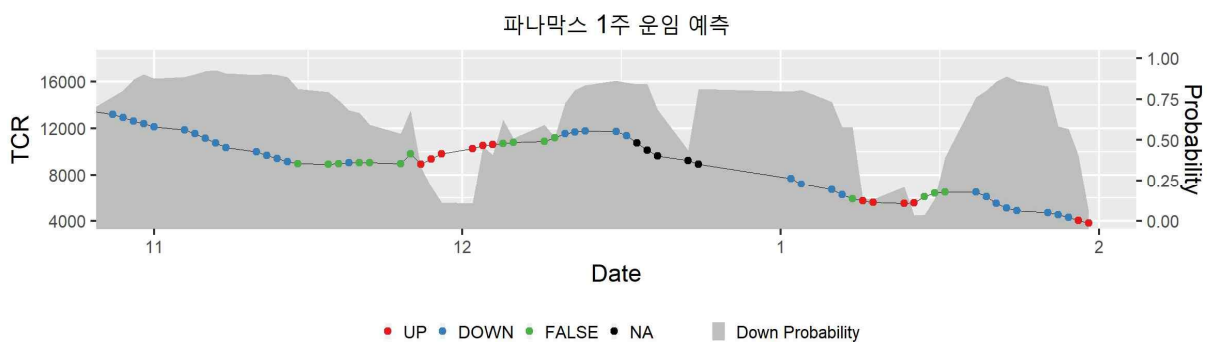
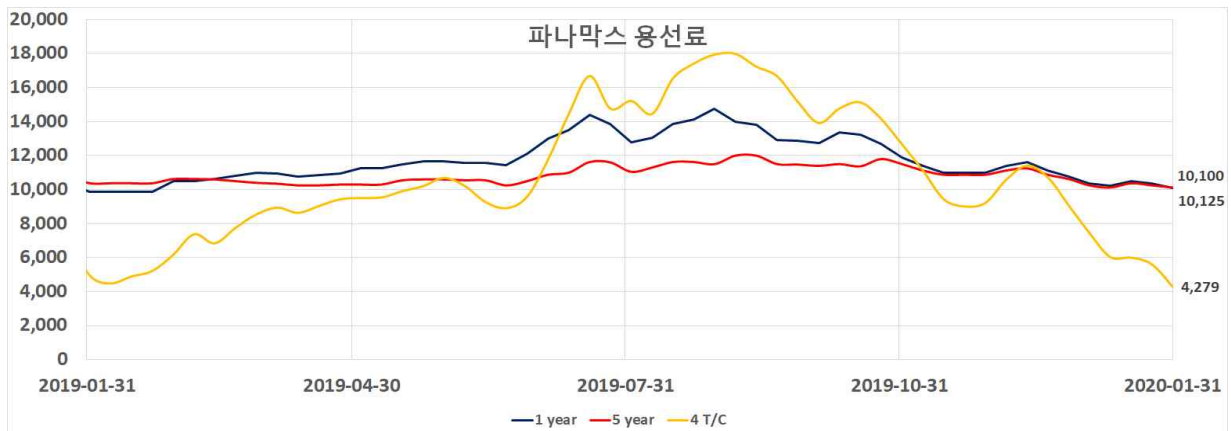
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 약보합세를 기록 중임
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 하향 돌파한 후, 한 주 내내 하락세가 이어짐
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 약보합세를 나타낼 것으로 보임



- * 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) 스팟운임의 급락으로 단기용선가 하락한 후 약보합세를 유지 중임. 스팟운임은 장단기 용선료를 하회하는 것으로 나타나나, 단기용선료는 장기용선료와 비슷한 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음 주 파나막스선 운임은 혼세를 보일 것으로 예상됨

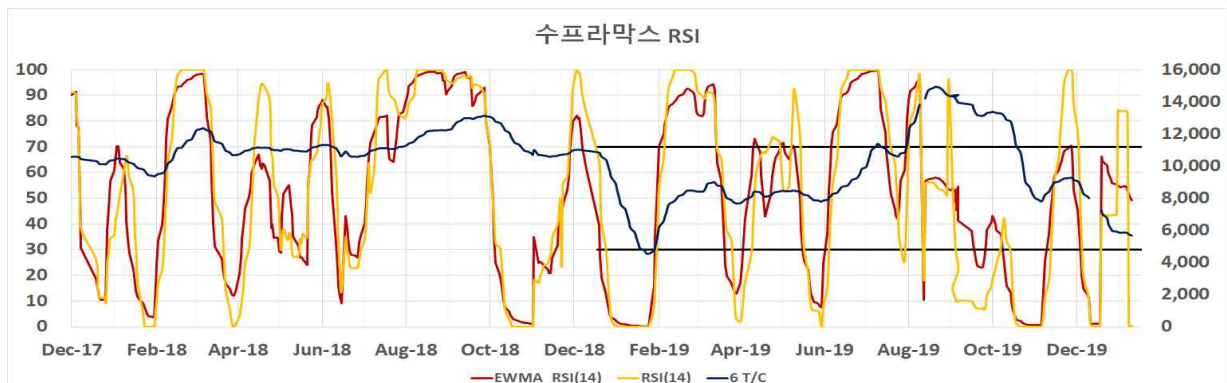
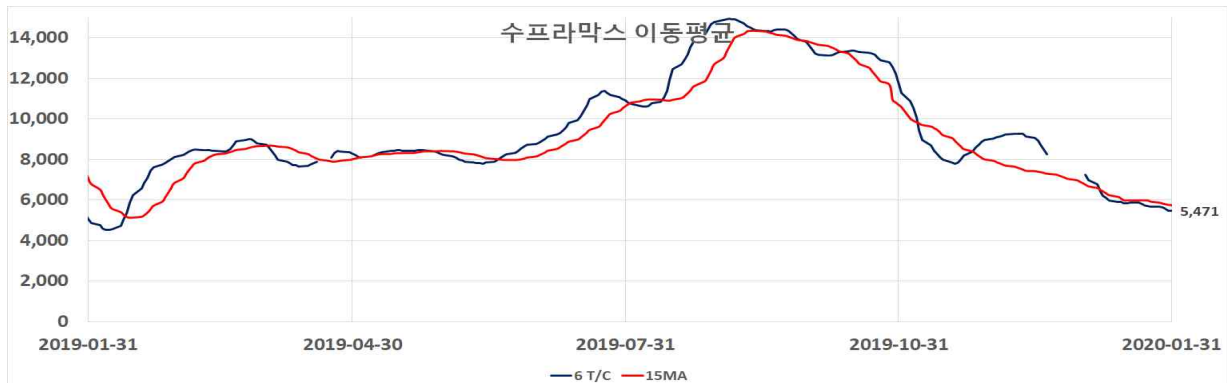
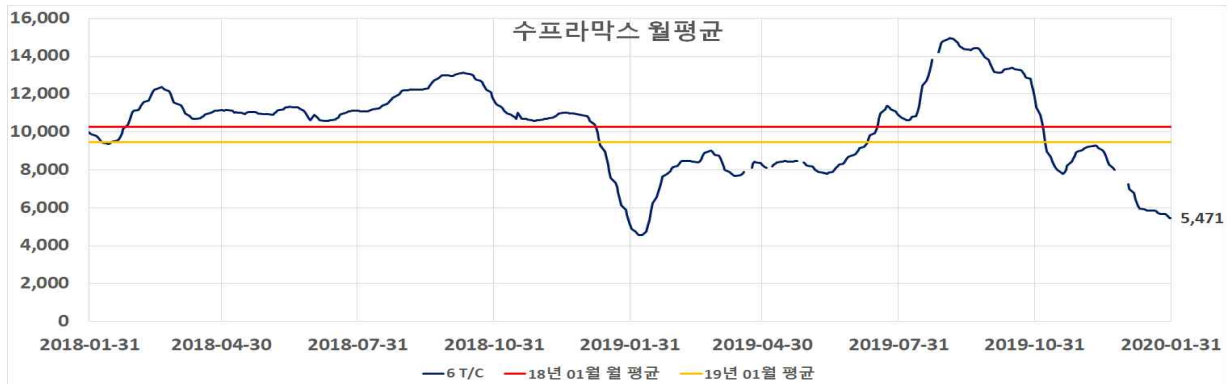


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
파나막스	01.27	02.03	17.17	82.83	
	01.28	02.04	41.5	58.5	
	01.29	02.05	43.38	56.62	
	01.30	02.06	59.35	40.65	
	01.31	02.07	94.86	5.14	
	1월 5주	2월 1주	51.25	48.75	

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

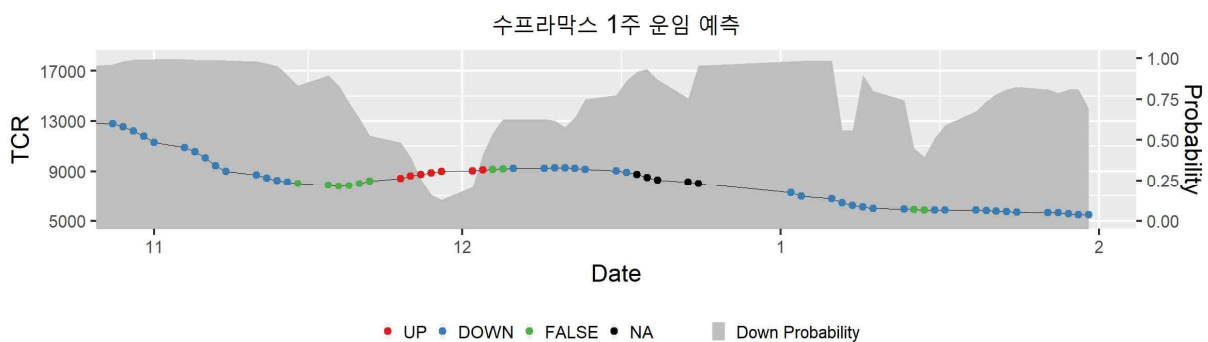
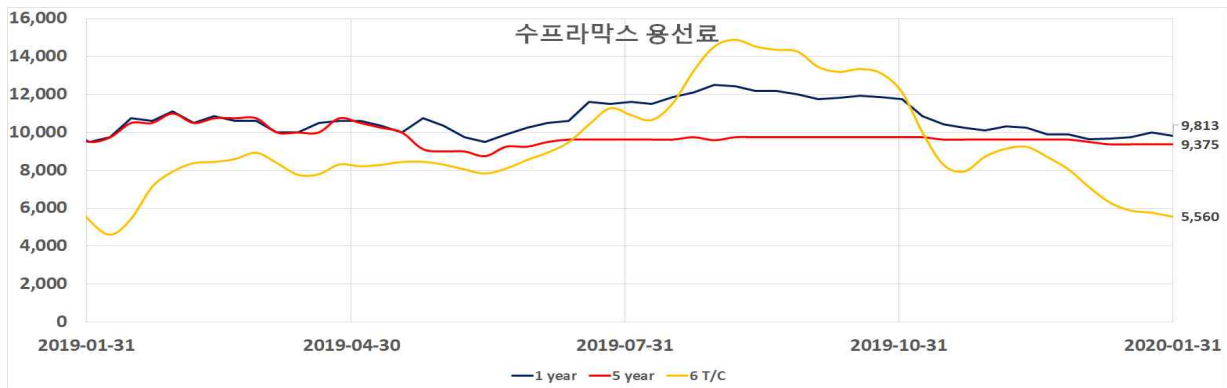
- (수프라막스 이동평균) 수프라막스선 운임이 완만한 하락세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30을 하향 돌파한 후 0에 근접함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 약보합세를 보일 것으로 예상됨



- * 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 장기용선료에 근접해 소폭의 상승과 하락을 반복 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	01.27	02.03	19.1	80.9
	01.28	02.04	21.45	78.55
	01.29	02.05	19.23	80.77
	01.30	02.06	19	81
	01.31	02.07	30.93	69.07
	1월 5주	2월 1주	21.94	78.06

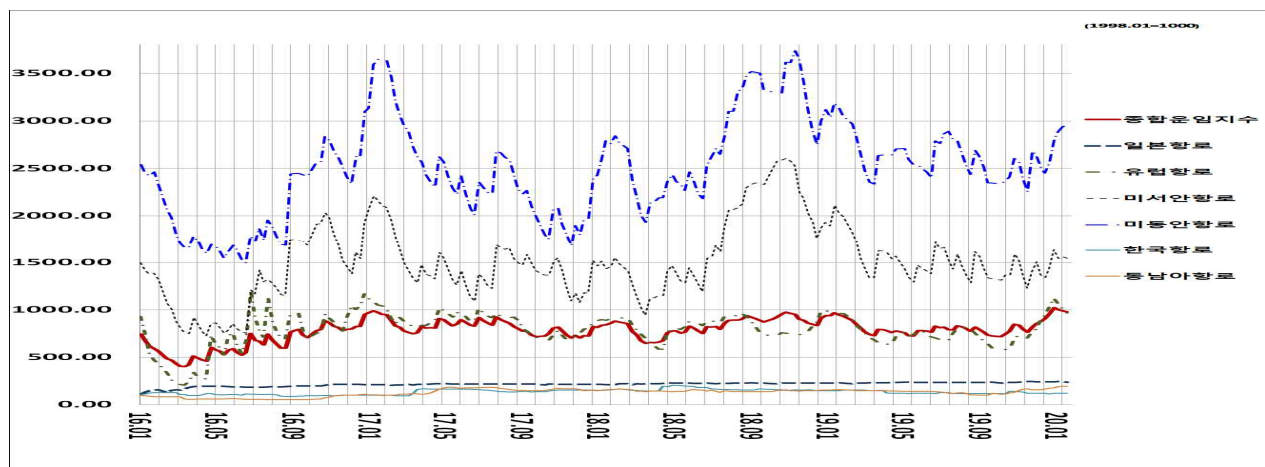
4. 컨테이너 - 주간 동향

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

■ 컨테이너 운임지수는 춘절로 인해 미발표됨

2020년 1월 23일 기준 아시아-유럽항로는 969달러/TEU, 아시아-북미 서부는 1,545달러/FEU를 기록함. 이는 2019년 춘절 전주 기준 유럽운임은 유사하며 북미운임은 낮은 수준임. 과거 춘절이후 5% 내외로 하락하는 것이 일반적인 수순이었으나 올해에는 변동폭이 클 것으로 예상됨. 선사들은 역대 최고수준의 임시결항을 발표하여 공급 감소를 통해 운임 하락에 대비하는 양상임. 하지만 신종 코로나 바이러스의 확산으로 인해 중국 정부의 휴일 연장(~2월 9일)으로 인해 화물 수요 역시 감소할 것으로 예상되며 일부 항만의 기피현상과 함께 내륙물류 운송의 어려움으로 항만 체선이 예상됨. 이에 수요와 공급 모두 변동성이 클 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)



자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2020년			2019년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장 (01.31)									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	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 지난주 컨테이너 시장 정보의 누락으로 제공되지 않음

5. 탱커 - 주간 동향

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

12월 첫째주 원유선 마이란 갈등 완화로 WS 큰 폭 하락

금주 VLCC WS은 59.1로 전주(79.0) 대비 19.9p(25.1%) 하락. 1월 29일 시장 보고서에 따르면 중동-극동 항로에서 월드스케일(World Scale·WS)은 65로, 스크러버 탑재선 daily 6만 2천 달러, 비탑재선 daily 4만 달러 수준을 기록. 연초 선명해진 미·이란 대립도 완화되고 있을 뿐만 아니라 중동 앞바다에서 상선 호위에 참가하는 국가도 서서히 증가하고 있어 중동 현지에서 항행 안전성이 높아진다는 기대감이 확산되고 VLCC 운임 급등세 완화. 미국 주도 유지연합 뿐만 아니라 한국·일본 등 함선 독자 파견 움직임도 조만간 본격화 될 전망이어서 중동 항행 안전 레벨은 높아지고 있음

12월 첫째주 제품선 WS 큰 폭 하락

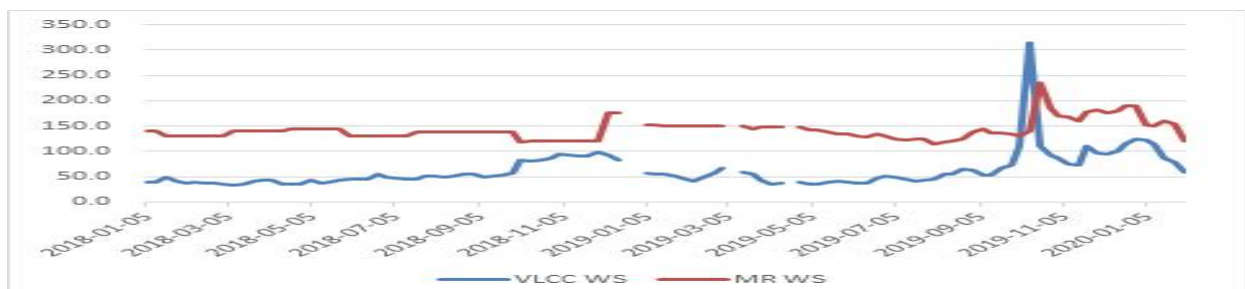
금주 MR WS은 121.1로 전주(155.0) 대비 33.9p(21.8%) 하락. 애초 아시아권 춘절을 감안한 물동량 감소 움직임이 있는 가운데 코로나 바이러스 확산으로 인한 아시아 전반으로의 기항 자제 움직임

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



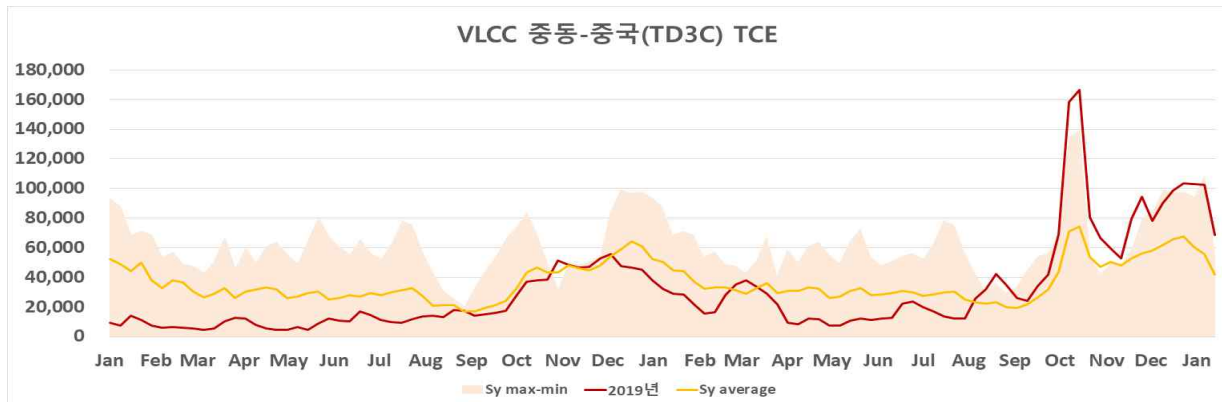
자료:Charles Weber

		금주	(전주비)	2020년			2019년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.31)							
Average Earnings	TD3C	38,857	(-23,011)	28,409	105,815	71,114	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	13,793	(-2,654)	11,157	16,993	14,996	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	48,500	(-)	48,500	48,750	48,650	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	16,750	(-)	16,600	16,750	16,600	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	59.1	(-19.9)	59.1	122.3	92.4	36.0	315.0	66.6
	MR	121.1	(-33.9)	121.1	160.3	147.6	114.2	235.0	148.0

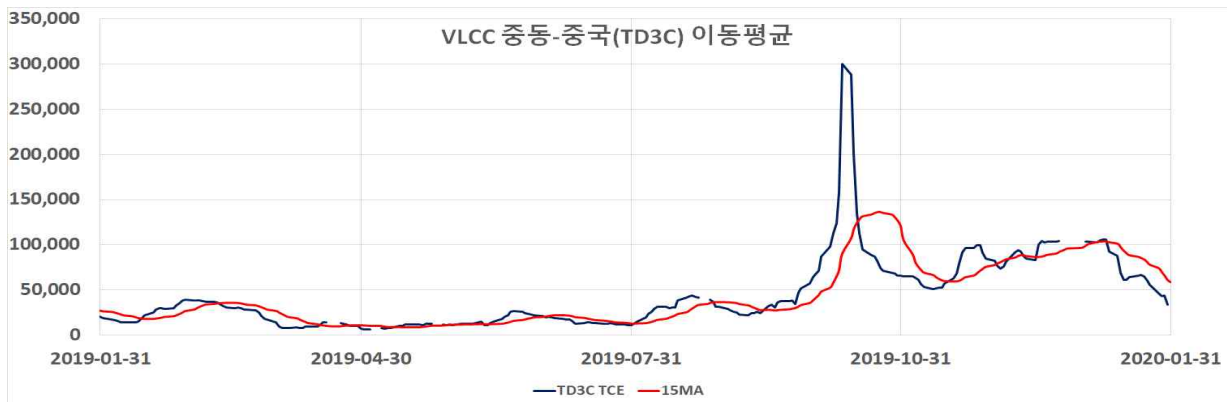
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

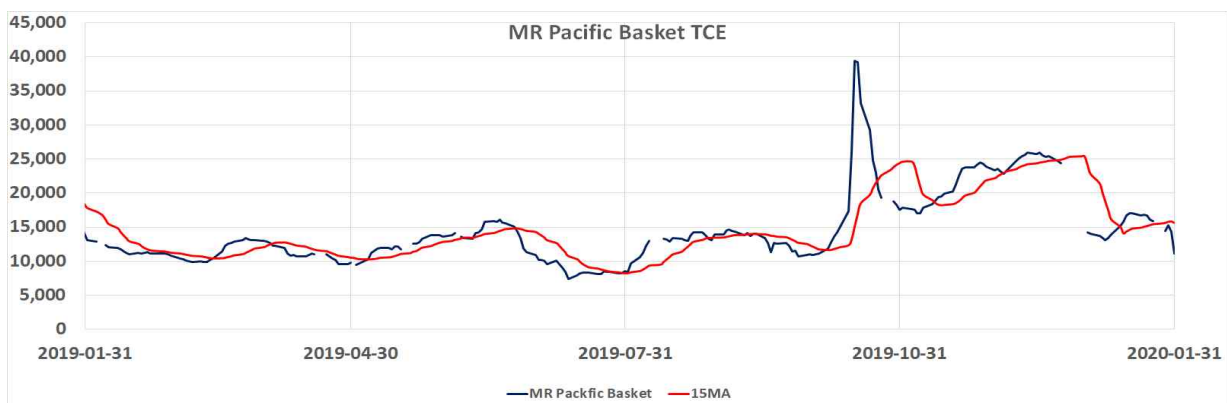
- TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 코로나 바이러스 영향으로 급감했지만, 아직 역사적 추세선(2015-2019년 5년 평균) 보다는 높은 수준임



- 금주 TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 15일 이동평균선을 하락하고 있으며, 15일 이동평균선과의 차이가 증가하고 있고 하방압력이 존재함을 의미함



- 주중 태평양 MR 평균 운임은 상승세를 기록하여 15일 이동평균운임과 교차하여 골든크로스를 형성하였음. 차주에도 운임 상승은 지속될 가능성이 높을 것으로 예상됨



6. 중고선 시장

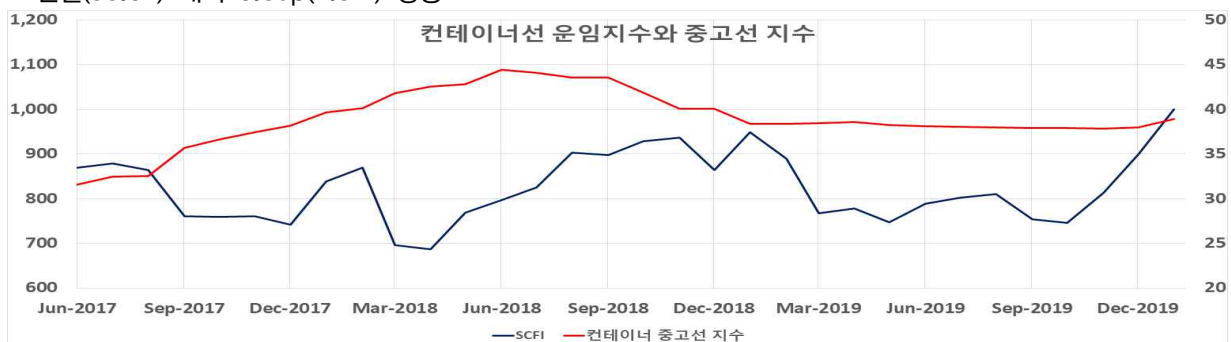
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- 1월 31일 BDI는 487로 전주(498) 대비 11p(2.2%) 감소하면서 11주 연속 하락하는 등 건화물 운반선 전선종이 시장 급락으로 선박 관리 비용도 커버할 수 없는 수준인 운항 중단 계선 라인까지 근접. 중고선 지수는 21.15로 전주(22.0) 대비 0.5p(2.3%) 감소



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 1월 SCFI 평균은 999.29로 전월(898.53) 대비 100.76p(11.2%) 상승했으며, 중고선 지수는 38.90으로 전월(38.01) 대비 0.89p(2.3%) 상승



12020년 1월(1월 1일~31일) 누계 중고선 거래 실적

- 2020년 1월 전 선종을 망라하는 중고선 거래는 62척·6,370,970DWT·1,166.7백만 달러가 이루어짐
- 컨테이너선은 2020년 1월 5척·22,176DWT·55.7백만 달러의 실적임
- 컨테이너선은 2020년 1월 8-12K 1척·103,614DWT·28.0백만 달러, 3-8K 1척·72,665DWT·18.5백만 달러, 100-2,999 TEU 3척·45,488DWT·9.2백만 달러로 구성됨
- 건화물선은 2020년 1월 22척·1,247,002DWT·218.7백만 달러의 실적임
- 건화물선은 2020년 1월 케이프사이즈 1척·175,935DWT·18.0백만 달러, 파나막스 7척·561,210DWT·88.4백만 달러, 핸드막스 6척·330,585DWT·68.2백만 달러, 핸드사이즈 8척·206,272DWT·44.1백만 달러로 구성됨
- 유조선은 2020년 1월 35척·4,902,201DWT·892.3백만 달러의 실적임
- 유조선은 2020년 1월 VLCC 10척·3,040,568DWT·506.7백만 달러, 수에즈막스 5척·787,188DWT·98.5백만 달러, 아프라막스 4척·433,776DWT·94.0백만 달러, 핸드사이즈 16척·640,669DWT·193.1백만 달러로 구성됨

7. 주요 해운지표 (2020.01.31)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2020년			2019년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.31)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-1)	18.8	18.0	19.0	18.8	19.0	19.0	19.0
유조선(5년)	VLCC	77.0	(-)	76.2	75.0	77.0	76.2	68.0	75.0	71.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	12.5	11.1

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(01.31)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	27.0	27.0	27.0	27.0	27.5	27.4
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.0	92.0	92.0	92.0	92.0	93.0	92.6
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	31.5	31.5	31.5	31.5	35.0	33.6

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(01.31)								
380 CST	Rotterdam	293.8	(-7.3)	296.1	289.3	301.0	296.1	245.8	443.5	348.9
	Singapore	343.0	(-23.3)	366.2	343.0	388.0	366.2	306.5	511.5	402.5
	Korea	400.75	(-25.8)	415.2	400.8	426.5	415.2	353.8	567.5	447.8
	Hong Kong	383.0	(-17.8)	412.0	383.0	436.8	412.0	334.8	524.0	425.0
VLSFO	Rotterdam	475.8	(-39.3)	536.6	475.8	585.3	536.6	493.8	548.3	518.9
	Singapore	581.0	(-46.3)	663.4	581.0	726.3	663.4	530.8	648.0	566.4
	Hong kong	591.0	(-45.8)	658.6	591.0	722.3	658.6	546.5	624.5	578.8

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.31)								
철광석	국제價	82.65	-	93.1	82.7	96.3	93.1	72.3	127.2	93.3
	중국産	-	-	120.4	118.5	122.0	120.4	107.9	140.4	121.1
연료탄	국제價	-	-	73.1	72.3	74.3	73.1	72.0	83.1	77.0
	중국産	-	-	94.3	93.5	94.9	94.3	93.9	107.4	100.4
원료탄	호주산	-	-	182.2	174.0	187.9	182.2	168.2	252.9	214.0
	내륙(몽골)	-	-	124.6	123.5	125.2	124.6	120.9	187.3	153.2
	중국産	-	-	215.1	213.3	216.9	215.1	210.7	233.0	221.5
곡물	대두(국제)	872.5	(-29.50)	918.6	872.5	946.0	918.6	791.0	943.0	890.2
	밀(국제)	553.8	(-19.75)	565.0	550.0	581.5	565.0	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