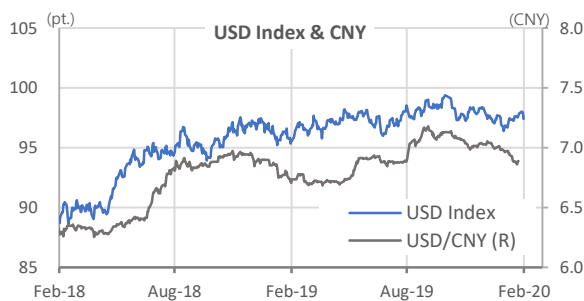


Feb 3, 2020

 Weekly Summary

Drybulker	바이러스 경보
Tanker	수요 감소 / 공급 증가의 이중고
Container	중국발 물량 회복 시점, 미지수
Sale & Purchase	신조 활동성 부진 / 건화물선 중고선가 하락

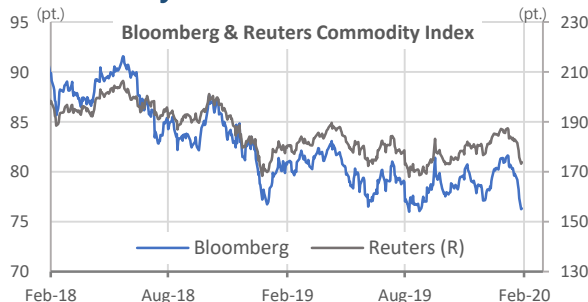
Foreign Exchange



Interest Rates



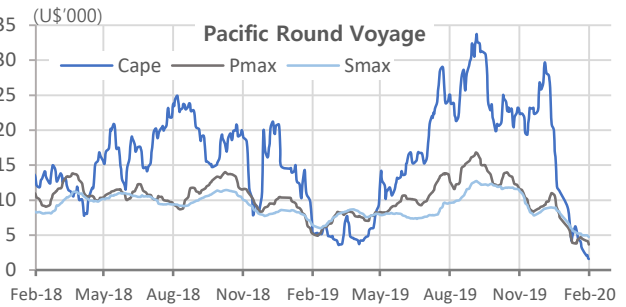
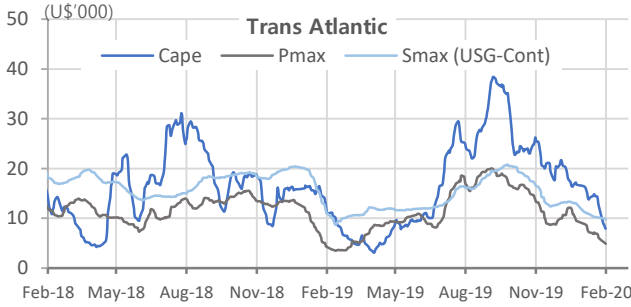
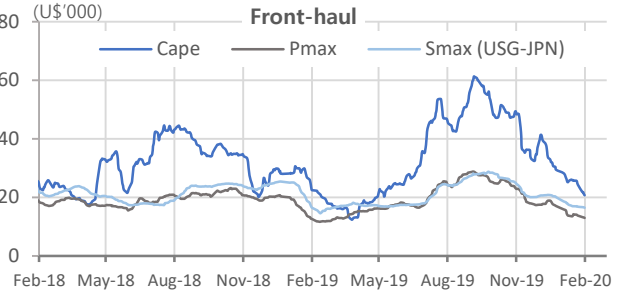
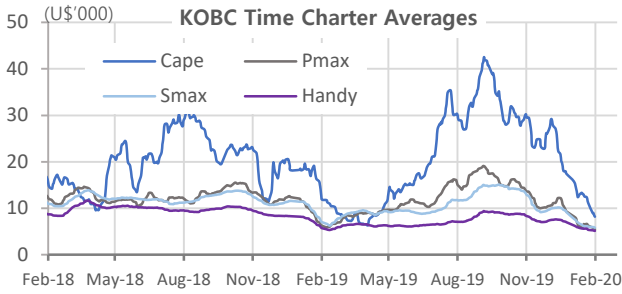
Commodity Index



Stock Market



해양강국! 대한민국!



	Cape				Panamax				Supramax			
	평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV	평균	F/H	T/A	Pac RV
금 주	8,202	20,738	7,900	1,596	5,479	12,980	4,870	3,667	5,824	16,470	9,762	4,725
전 주	11,160	24,338	12,438	3,100	6,287	13,780	6,030	4,500	6,050	16,812	10,125	4,995
증 감	▼ 2,958	▼ 3,600	▼ 4,538	▼ 1,504	▼ 808	▼ 800	▼ 1,160	▼ 833	▼ 226	▼ 342	▼ 363	▼ 270

C
A
P
E

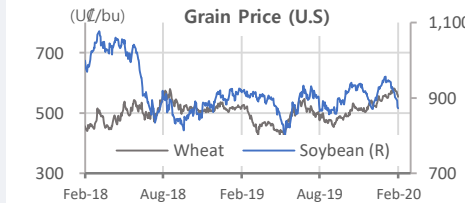
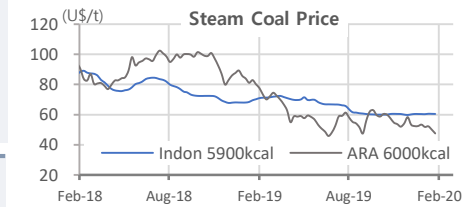
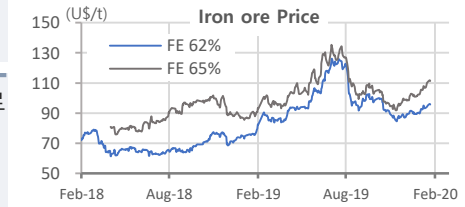
- 중국 춘절 연휴가 2월 2일부로 공식 종료되었으나, 코로나 바이러스 확산 저지를 위해 상해, 북경, 광둥 등 일부 대도시들이 9일까지 휴무를 연장하며 시장 활동성 회복이 지연됨
- 중국 최대의 철강 생산도시인 탕산을 포함한 일부 지역 내 대중교통 운행이 제한되고 있으며, 이로 인해 Shandong, Shanxi 등 지역의 2월 조강 생산량은 평년 대비 20% 가량 감소하여 철광석 수요가 위축될 전망.
- 국제 철광석 가격도 수요 위축 우려로 인해 빠르게 하락하고 있어, 중국 내 바이러스 확산이 진정될 때까지 시장 침체는 불가피해 보임

P
M
A
X

- Cape과 마찬가지로 코로나 바이러스 확산 및 중국의 활동성 부진 지속 등으로 약세 유지됨
- 1월 27일 기준 브라질 대두 수확 진행률 4.2%를 기록하며 전주 대비 2.4%p 추가 진행되었으나, 전년 동기의 13% 대비 느리게 진행되며 남미 곡물 시즌 도래에 의한 수요 증대 효과도 지연되고 있음
- 남미의 선박 수요가 아직 부진함에도 불구하고 남미항 ballaster가 지속 발생하고 있어, 남미 곡물 수요 유입이 본격화 되더라도 시장 상승폭은 제한될 가능성 엿보임

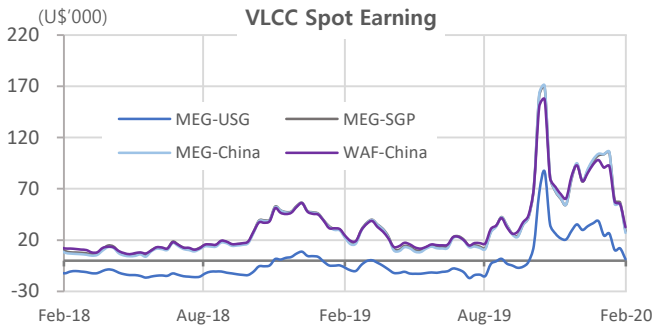
S
M
X
·
H
D
Y

- 지중해 등 대서양 내 일부 항로를 제외하고는 전 수역에 걸친 공급 과잉이 지속되며 하락세 유지됨
- 당초 평년 대비 이른 춘절로 인해 연휴 종료 이후에도 물동량 회복 본격화까지는 시간이 더 소요될 것으로 전망되기는 하였으나, 코로나 바이러스 확산이라는 대형 악재가 발생하여 시장 회복 시기를 가늠하기 어려워졌음
- 폭우 및 홍수로 석탄 선적에 차질이 발생하던 인도네시아의 기상 상황이 다소간 호전되었으나, 바이러스 확산에 따른 중국 내 산업활동 침체 및 전력 수요 감소로 인해 석탄 물동량 회복에는 추가적인 시일이 필요할 전망



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

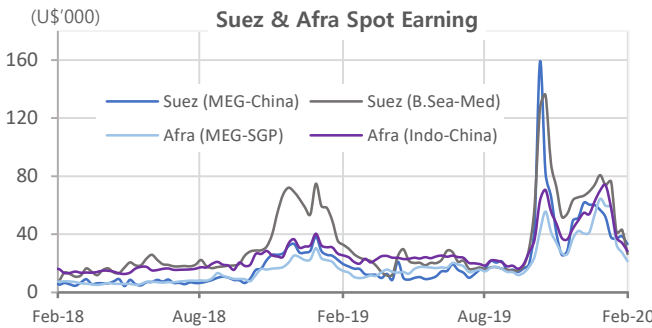
VLCC



- 코로나 바이러스 확산으로 세계 최대 원유 수입국인 중국의 내수 수요가 감소하는 한편, 중국 관련 항공기 운항 중단이 증가하며 전 세계 항공유 수요도 감소함
- 1/31일, 미국이 지난 9월부터 중국 기업들에 대해 부과 해왔던 제재를 일부 해제함. 이에 따라 그동안 운항이 제한되었던 VLCC 26척이 다시 시장에 투입되며 하락폭 확대
- 코로나 바이러스의 영향으로 인한 해상물동량 감소와 Sanction 해제에 따른 선박 공급 증가가 동시에 발생하며 당분간 시황 추가 하락 전망

Route	MEG-USG		MEG-S'pore		MEG-China		W.Africa-China	
W/Scale	35.91	▼ 11.32	55.08	▼ 25.21	54.17	▼ 24.79	57.88	▼ 20.54
일 평균 수익	1,393	▼ 10,486	28,770	▼ 27,954	27,029	▼ 28,310	32,543	▼ 22,587

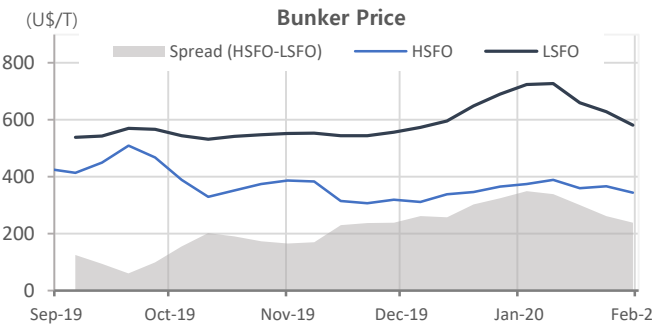
Suezmax & Aframax



- (Suezmax) 전 수역에 걸친 수요 유입 둔화로 약세장 지속. 특히 리비아 반군에 의한 원유 수출 봉쇄로 지중해 수역 하락폭 확대.
- (Aframax) 리비아 사태로 인해 지중해 소재 선박이 중동 수역 이동하며 선박 공급 과잉 전이 / 하락세 지속
- 전반적인 수요 부진 및 공급 과잉 지속되며 시장 분위기 위축되고 있어 금주 하락세 지속 전망.

Route	Suezmax				Aframax			
	MEG-China		W.Africa-Conti.		MEG-F.East		S'pore-China	
W/Scale	125.00	▼ 15.00	98.18	▼ 32.05	121.88	▼ 20.90	115.00	▼ 5.00
일 평균 수익	33,275	▼ 5,341	26,448	▼ 16,640	21,481	▼ 5,961	28,358	▼ 425

Bunker Price



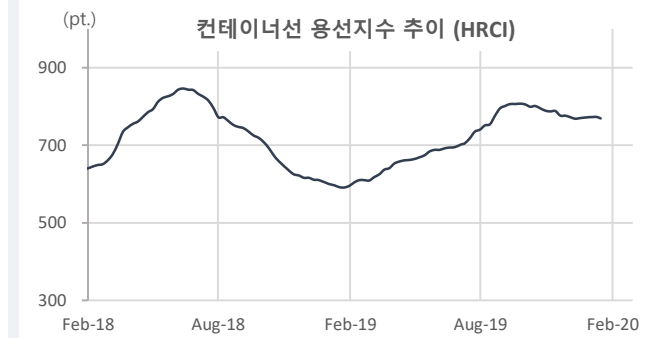
- (국제유가) 중국의 코로나 바이러스 확산으로 인한 국제 경제성장 및 석유수요 둔화 우려 고조로 하락세 지속
 - OPEC, 3월 정례회의를 2월에 조기 실시하여 감산 연장 및 추가 감산에 대한 논의 예정
- (연료유가) 원유가 하락에 따른 연료유가 하락세 지속
 - 상대적으로 고가이고 수요가 많은 저유황유의 변동성이 고유황유 대비 크게 나타나고 있음
 - 유종간 Spread 톤당 \$240 수준으로 축소

구 분	WTI (\$/bbl)	HSFO (\$/mt)	LSFO (\$/mt)	Spread (\$/mt)
Price	51.56	343.00	581.00	238.00
증 감	▼ 2.63	▼ 23.25	▼ 46.25	▼ 23.00

※ Singapore 기준, 전 주 대비 증감

※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBC 패널리스트

운임지수(SCFI) / 용선지수(HRCI)



항로별 운임지수

	금주	전주	+/-	'20평균	+/-
美서안	1,545	1,562	▼ 17	1,572	▼ 27
美동안	2,951	2,943	▲ 8	2,898	▲ 53
유럽	969	1,010	▼ 41	1,040	▼ 71
지중해	1,179	1,180	▼ 1	1,181	▼ 2
동남아	195	193	▲ 2	189	▲ 6
중동	1,126	1,123	▲ 3	1,161	▼ 35
호주	942	949	▼ 7	944	▼ 2
남미	1,967	1,989	▼ 22	2,069	▼ 102
일서안	224	226	▼ 2	226	▼ 2
일동안	236	243	▼ 7	241	▼ 5
한국	120	120	-	120	-
동서Africa	2,908	2,897	▲ 11	2,856	▲ 52
남Africa	1,087	1,084	▲ 3	1,120	▼ 33

*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

용선 성악

선형	타입*	기간	\$/Day	+/-**	성악 주차
피더 900	모던	2개월	5,650	▼ 1,100	1월4주
피더 1,100	모던	2개월	7,250	▲ 1,100	1월4주
피더 1,600	모던	3개월	8,500	▲ 200	1월4주
피더 2,200	노후	2개월	8,000	▼ 1,900	1월4주
피더 2,700	모던	6개월	10,000	▼ 900	1월4주
내로우빔 5,000	모던	2개월	13,750	▼ 200	1월4주
와이드빔 5,500	클래식	2개월	12,000	▼ 7,000	1월4주
중형 7,000	모던	24개월	28,500	▲ 5,500	1월4주
중형 9,000	모던	24개월	28,500	▲ 4,500	1월4주

*모던: 15년 이하 / 클래식: 15~20년 / 노후: 20년 이상 **직전 성악 대비

시장 동향

- (종합) '20년 5주차 SCFI 종합지수 및 각 항로별 운임지수는 춘절 연휴로 미발표(4주차 종합지수 '981 pt.)
- 코로나바이러스 영향으로 중국항발 모든 항로의 물량 회복 지연 현상이 장기화될 것으로 보이는 가운데 수급 밸런스를 유지하기 위한 선사들의 노력 극대화 전망(연휴 이후로 선적 연기됐던 Roll-over 화물 집중 선적, 추가 임시 결항 모색 등)
- (미주항로) 미서안은 춘절 직전 Roll-over 물량이 어느 정도 확보된 것으로 보이나 추가 수요 확보를 위한 일부 선사들의 스팟운임 프로모션 진행. 미동안은 임시 결항과 파나마운하 수심 감소에 따른 선적량 제한으로 선복 부족 상황 지속 예상
- (유럽항로) 북유럽과 지중해 노선 모두 연휴에 따른 수요 감소 현상이 뚜렷하나 적극적 임시 결항 영향으로 수급 밸런스는 어느 정도 유지되는 모습. 다만 중국발 물량의 급격한 감소가 예상됨에 따라 스팟운임 조정 움직임이 활발해질 전망
- (연근해 및 기타) 대부분의 물량이 중국을 중심으로 움직이는 연근해 항로의 경우 미주와 유럽항로 보다 타격이 클 것으로 보이며 특히 중국항발 서비스의 임시 결항이 급증하게 되면 중국항로 내 화물 집하 경쟁이 과열될 것으로 보임

주요 뉴스

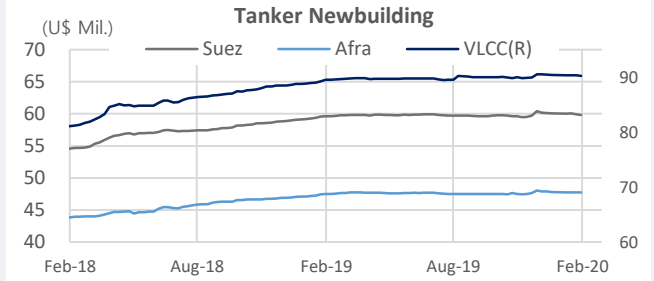
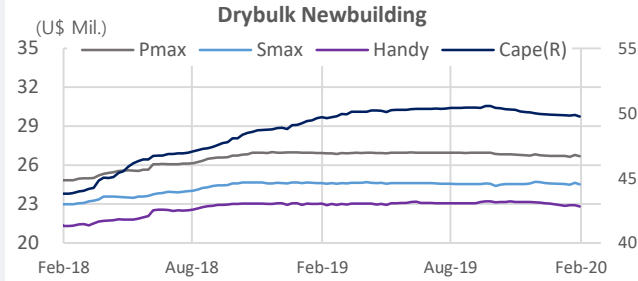
- 『컨테이너선 시장 전반에 코로나바이러스 파급 영향 감지』 (로이드리스트 - 2020.1.29)
- 코로나바이러스 확산 방지를 위한 중국 정부의 춘절 기간 공식 연장, 최소 인력 운영 등의 조치는 '중국발 수출 물량 감소', '중국 내 수출용 빈 컨테이너 박스 적체 심화', '중국항발 모든 항로의 임시결항 증가'와 같은 수급악화 현상을 야기할 전망
- 『스크러버 장착 중인 선박 감소하며 유류 선복량 동반 감소, 더딘 수요 회복세 복병』 (알파라이너 - 2020.1.29)
- 1월 20일 기준 스크러버를 장착하기 위해 입거 개조 중인 컨 선박은 84척으로 1월 6일 대비 20척 감소한 것으로 나타남. 이에 따라 유류 선복량 역시 127만 TEU(▼14만 TEU vs. 1월 6일)로 감소했으나 개조를 완료한 다수의 선박들이 서비스에 복귀되지 못한 가운데 춘절 직후 물량이 더디게 회복되어 유류 선복량은 다시금 증가할 것으로 보임
- 『백홀(Backhaul) 운임 보험세, 유류 할증료를 통한 선사의 비용보전 효과 제한적 반증』 (로이드리스트 - 2020.1.27)
- IMO2020을 전후한 주요 기간항로 헤드홀(Headhaul) 운임 상승은 유류 할증료의 증가 영향 보다는 크리스마스 시즌과 이른 춘절 등 계절적 요인에 기인한 것을 보이며 이는 동 항로의 백홀 운임은 전년 동기 대비 보험세인 점 통해 유추 가능

※ 자료: 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등



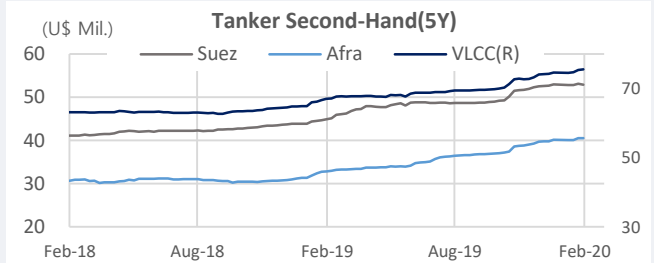
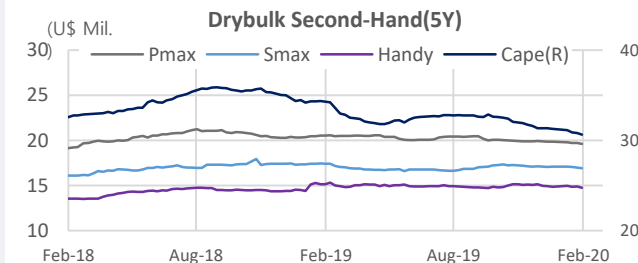
Newbuilding & Resale Price

Type		DWT	Newbuilding				Resale			
			금주	+/-	'20평균	'19평균	금주	+/-	'20평균	'19평균
Drybulk	Cape	180K	49.74	▼ 0.12	49.81	50.13	50.11	▼ 0.09	50.15	50.61
	P'max	76-82K	26.68	▼ 0.10	26.70	26.90	26.68	▼ 0.16	26.74	26.92
	S'max	56-61K	24.51	▼ 0.11	24.54	24.58	25.22	▼ 0.44	25.52	25.57
	Handy	32-37K	22.80	▼ 0.10	22.87	23.06	22.36	▼ 0.04	22.42	22.69
Tanker	VLCC	310K	90.22	▼ 0.10	90.31	89.79	102.27	▲ 1.00	100.74	94.60
	Suezmax	160K	59.81	▼ 0.13	59.96	59.75	69.59	▼ 0.10	69.50	64.82
	Aframax	105K	47.77	-	47.77	47.59	53.91	▲ 0.12	53.70	49.93



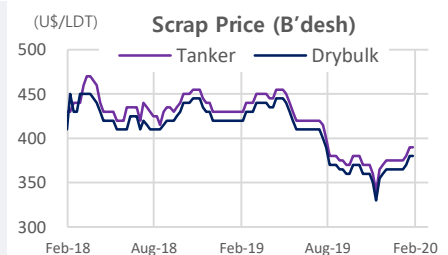
Secondhand Price

Type		DWT	5 Years Old				10 Years Old			
			금주	+/-	'20평균	'19평균	금주	+/-	'20평균	'19평균
Drybulk	Cape	180K	30.65	▼ 0.15	30.87	32.56	20.96	▼ 0.17	21.12	22.77
	P'max	76-82K	19.62	▼ 0.09	19.71	20.26	12.69	-	12.74	12.96
	S'max	56-61K	16.93	▼ 0.07	17.02	16.99	11.81	▼ 0.03	11.81	12.33
	Handy	32-37K	14.75	▼ 0.14	14.87	14.97	8.47	▼ 0.11	8.60	9.88
Tanker	VLCC	310K	75.51	▲ 0.20	75.01	69.28	51.55	▲ 0.06	51.28	45.69
	Suezmax	160K	52.90	▼ 0.16	52.88	48.51	35.47	▼ 0.11	35.49	31.79
	Aframax	105K	40.49	▼ 0.05	40.31	35.55	28.74	▼ 0.10	28.74	23.52



Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'20평균	'19평균	금주	+/-	'20평균	'19평균
Bulker	390	-	384	387	380	-	374	398
Tanker	400	-	394	397	390	-	384	408



※ 자료 : 한국해양진흥공사, GMS



KOBC Drybulk Panelists

	ILDO Chartering Corp.		Jangsoo Shipping Co., LTD.		Flaship PTE. LTD.		Maritime Shipbrokers Co., LTD.
	Daesang Shipping Co., LTD.		Basim Chartering Corp.		Max-Bridge Co., LTD.		Greatwall International Marine LTD.
	Ace Chartering Corp.		Kaya Shipping Co., LTD.		Interlink		Optima International Shipbroking Services Shanghai
	M.I.T Chartering & Agency Co., LTD.		MARS CO., LTD.		Evershine Consulting CO., LTD.		
	Ocean Robin Shipping Holding Corp.		Good Turn Transportation LTD.				

KOBC S&P Panelists

	Gyro Maritime Co., LTD.		Click Maritime Limited		Hanwon Maritime Co., LTD.		Pioneer Shipbrokers (Vietnam)
	Hanbada Corporation		Wirana Shipping Corporation		Fides Corp.		Harvest Shipbrokers PTE. LTD.
	Kims Maritime Co., LTD.		GMS Korea		Maxmart Shipping & Trading Co., LTD.		SSY London
	Haidely Shipping		STL Global		HIT Marine Company LTD.		Reshamwala Shipbrokers
	Forocean Shipbroking		Seasure Shipbroking		Mcquilling		

KOBC Tanker Panelists

	Presco International		Reshamwala Shipbrokers		Neostar Maritime		Tienfung Shipping
	KOEL International		Hans Shipping		Nav Maritime		Alliance Tanker Chartering

KOBC Container Panelists

	Unico Logistics		Pactra International		Eunsan Shipping & Aircargo CO LTD.		Euroline Global
	Tradlinx						