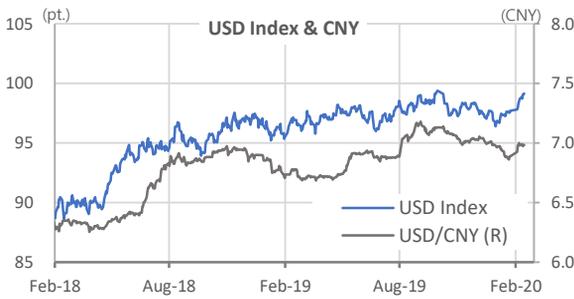


 **Weekly Summary**

<b>Drybulker</b>	Cheer up Capes 좀 더 힘을 내
<b>Tanker</b>	하락세는 멈추었으나, 반등은...
<b>Container</b>	스페셜 카고(냉장 및 냉동, 위험물, 장척화물) 피해 눈덩이
<b>Sale &amp; Purchase</b>	유조선 중고시장에도 찾아온 하락세

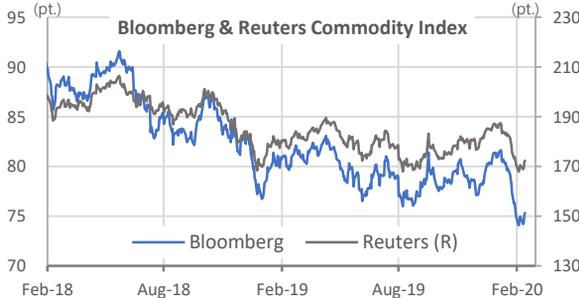
**Foreign Exchange**



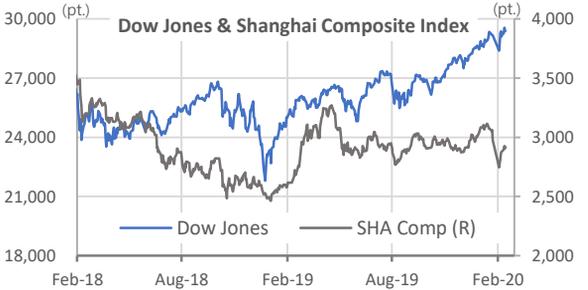
**Interest Rates**



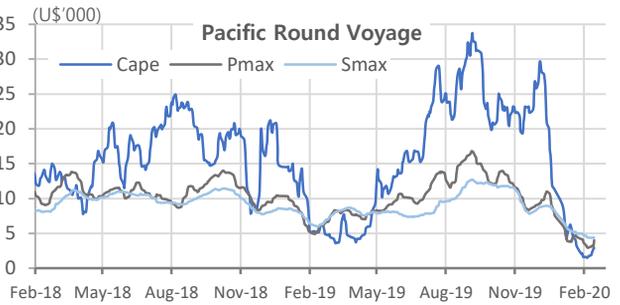
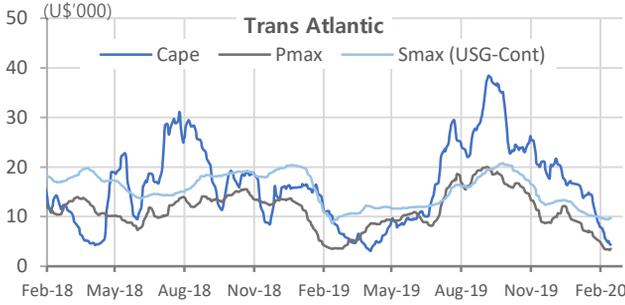
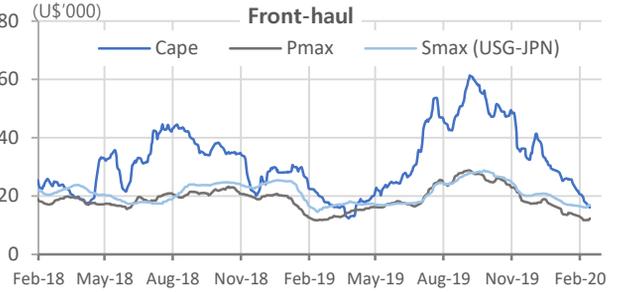
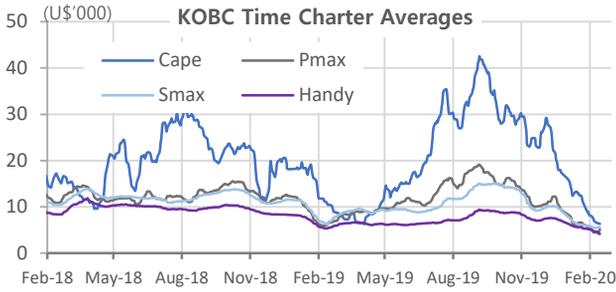
**Commodity Index**



**Stock Market**



해양강국! 대한민국의!



	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	6,331	16,075	4,312	2,900	5,179	12,310	3,500	4,017	5,615	16,938	9,672	4,393
전 주	6,887	18,062	5,525	1,781	4,488	11,740	3,390	2,983	5,517	16,150	9,488	4,407
증 감	▼ 556	▼ 1,987	▼ 1,213	▲ 1,119	▲ 691	▲ 570	▲ 110	▲ 1,034	▲ 98	▲ 788	▲ 184	▼ 14

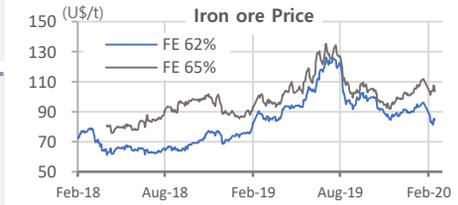
## CAPE

- 사이클론 Damien의 피해가 상대적으로 경미하여 서호주 항만들이 조기 정상화되고, 중국항 석탄 수요도 꾸준히 유입되며 태평양 수역은 회복세 유지
- 그러나 코로나19 바이러스에 따른 중국 제철소들의 철강 생산 감축 및 중국 내 인력/물류 이동 제한이 철광석 수요 감소를 초래함. 여기에 브라질 폭우로 인한 생산 부진까지 더해지며 대서양 물동량은 위축이 지속됨 (Vale, '20.1분기 철광석 생산량 6,300~6,800만 톤으로 5백만 톤 하향 조정)
- 중국 정부가 바이러스로 인한 경기 침체를 극복하기 위해 특별대출을 실시하고 근로자들의 현장 복귀를 독려하는 등 노력하고 있으나, 산업활동 본격 재개 및 원자재 수요 회복까지는 시간이 좀 더 필요할 것으로 예상됨



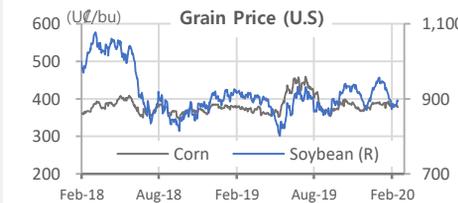
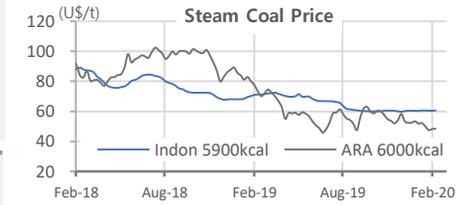
## P MAX

- 태평양 수역 내 중국항 석탄 물동량이 꾸준히 발생하는 동시에, 남미 곡물 시즌이 점차 본격적인 국면에 다가서며 차분한 상승세 지속
- 바이러스 유행에도 불구하고 중국의 대두 분쇄 마진이 양호하게 유지되는 한편, 브라질 농부들은 헤알화 약세를 기회로 수출을 증가시키고 있어 남미 대두 선적 수요 증가 중
- 올 시즌 브라질의 대두 판매 진행 속도가 평년 대비 빠르게 진행되고 있어, 당분간 남미 곡물 물동량은 꾸준히 확대될 전망. 그러나 중국항 석탄의 경우 수요가들이 자국 내 생산 차질 장기화에 대비하기 위한 물량 선확보 측면이 강해, 1차적인 물량 확보가 종료되면 소강 국면으로 접어들 가능성 높음



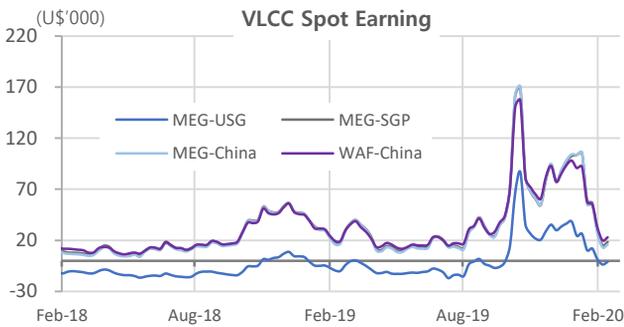
## S MX · HDY

- 수역별/항로별 각기 다른 방향성이 나타나고 있으나, 전반적 수준은 서서히 저점을 확보하고 있음
- 흑해/지중해 항로의 경우 수역 내 석탄 트레이딩이 활발하게 발생하며 꾸준한 상승세를 보임. 북대서양의 경우 주요 화물인 ARA항 석탄은 침체된 반면, Pet coke, Scrap 등 마이너 화물의 유입 증가로 보합세 구현
- 파나마스 시황 개선에 힘입어 수프라막스도 다소간의 회복세가 예상됨. 그러나, 태평양 수역 내 누적된 Spot 선복이 지속적으로 공급 압력을 가하는 한편, 미국 곡물 수출이 빠르게 남미산으로 전환되며 USG의 수요 부진이 나타나고 있어 상승폭은 크지 않을 것으로 보임



※ 자료 : 한국해양진흥공사, Global Market Focus

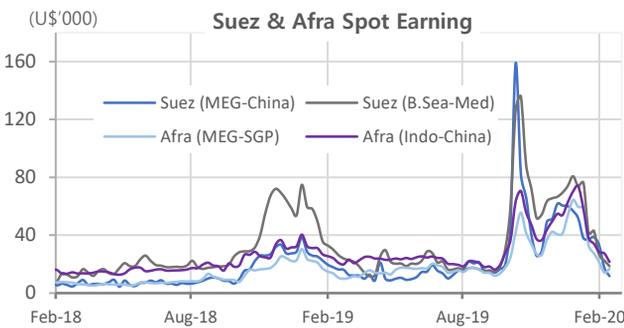
## VLCC



- 코로나19 바이러스 확산 및 미국의 COSCO 제재 해제 영향으로 강한 하락세를 기록했던 VLCC 시황은 지난 주 소폭 반등하며 단기 저점을 형성함
- 그러나 중동-중국 항로 기준 일일 수익력은 US\$15,000 수준에 그치며 1월 초 대비 약 85% 하락
- 2월 선적 Spot 화물이 소폭 유입되며 조금은 활발한 장세 구현. 그러나 중국의 PetroChina가 바이러스에 따른 수요 감소로 석유 정제량 감축을 결정하는 등 수요 부진이 확산되며 시황을 압박하고 있음.

Route	MEG-USG		MEG-S'pore		MEG-China		W.Africa-China	
W/Scale	30.23	▲ 0.46	43.21	▲ 0.88	42.04	▲ 0.64	46.79	▲ 0.83
일 평균 수익	(1,149)	▲ 2,590	18,342	▲ 3,067	15,893	▲ 2,823	22,948	▲ 3,065

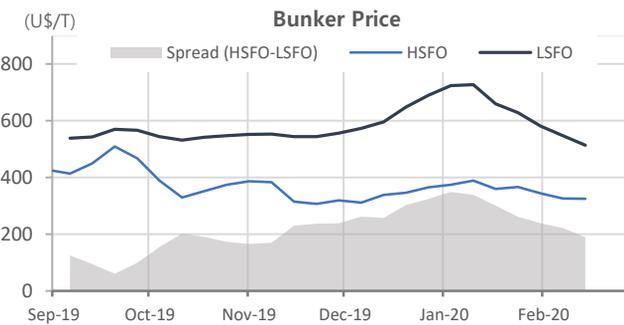
## Suezmax & Aframax



- (Suezmax) 리비아의 내전으로 인한 원유 수출 제한이 지난달부터 지속 중. 이에 중동의 West항 물량이 소폭 증가하며 하락세 둔화
- (Aframax) 중동-인디아 물량 및 호주 선적 물량이 시장에 활발하게 유입되며 선주들의 저장 증가세
- 전 구간에 걸친 하락세는 진정되고 있으나, 시황을 상승시킬만한 요인은 아직 발견되지 않음

Route	Suezmax				Aframax			
	MEG-China		W.Africa-Conti.		MEG-F.East		S'pore-China	
W/Scale	75.00	▼ 15.00	79.59	▼ 9.27	102.22	▲ 4.16	95.00	▼ 15.00
일 평균 수익	11,684	▼ 5,890	18,541	▼ 3,950	16,699	▲ 2,636	21,516	▼ 5,890

## Bunker Price



- (국제유가) OPEC의 추가 감산에 대한 기대감 확대 및 코로나 바이러스 확산 제한으로 국제 유가 상승
  - EIA와 OPEC 모두 전월 대비 공급 증가분 하향 조정 (수요 감소 반영)
  - 3월 초 OPEC 총회에서 추가 감산 의결 전망
- (연료유가) 해상 물동량 감소에 따른 연료유 수요 부진
  - 수급의 영향을 상대적으로 많이 받는 저유황유의 낙폭 확대 (고유황유는 스크러버 장착선 수요에 한정)
  - 유종간 Spread는 3개월 만에 톤당 \$200 이하로 축소

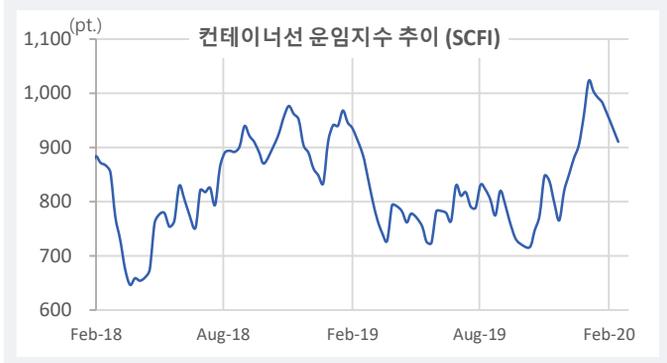
구분	WTI (\$/bbl)	HSFO (\$/mt)	LSFO (\$/mt)	Spread (\$/mt)
Price	52.05	324.00	513.00	189.00
증감	▲ 1.73	▼ 1.75	▼ 33.75	▼ 32.00

※ Singapore 기준, 전 주 대비 증감

※ 자료 : 한국해양진흥공사, KOBIC 패널리스트



## 운임지수(SCFI) / 용선지수(HRCI)



### 항로별 운임지수

	금주	전주	+/-	'20평균	+/-
美서안	1,423	1,545	▼ 122	1,542	▼ 119
美동안	2,768	2,951	▼ 183	2,872	▼ 104
유럽	850	969	▼ 119	1,002	▼ 152
지중해	1,031	1,179	▼ 148	1,151	▼ 120
동남아	178	195	▼ 17	187	▼ 9
중동	1,089	1,126	▼ 37	1,146	▼ 57
호주	892	942	▼ 50	934	▼ 42
남미	1,848	1,967	▼ 119	2,025	▼ 177
日서안	215	224	▼ 9	223	▼ 8
日동안	230	236	▼ 6	239	▼ 9
한국	120	120	-	120	-
동서Africa	2,983	2,908	▲ 75	2,881	▲ 102
남Africa	1,066	1,087	▼ 21	1,109	▼ 43

\*美서안, 美동안: \$/FEU, 그 외: \$/TEU 사용

### 용선 성약

선형	타입*	기간	\$/Day	+/-**	성약 주차
피더 900	클래식	6개월	5,800	▲ 150	2월1주
피더 1,100	모던	5개월	8,150	▲ 1,200	2월1주
피더 1,600	모던	7개월	8,100	▲ 100	2월1주
피더 2,200	모던	7개월	13,500	▲ 5,500	2월1주
피더 2,700	모던	11개월	10,200	▲ 200	2월1주
내로우빔 5,000	모던	2개월	13,500	▲ 500	2월1주
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 성약 대비

### 시장 동향

- (종합) 중국 주요 도시의 업무가 재가동되며 3주 만에 SCFI 다시금 공표, 7주차 종합지수 '911 pt' (vs. 4주차 '71 pt' 하락)
  - 외부 노출이 상대적으로 덜한 사무직 중심으로 중국 대도시들의 활동이 재개되는 모습이나 주요 컨항만 가동은 여전히 최소 인력으로 운영되는 가운데 운항모선 감소, 화물적체 심화, 트럭기사복귀 지연 등이 물류 정상화의 발목을 잡는 상황
- (미주항로) 임시결항 급증 및 잦은 지연(Delay)에 따라 북미 양안 모두 주간 선복량이 크게 감소하긴 했으나 계절적 비수기 영향과 코로나바이러스 여파에 따른 추가 수요 감소로 7주차 SCFI 스팟운임(vs. 4주차) 서안 약 8% 하락, 동안 약 6% 하락
- (유럽항로) 모든 정기선 항로 중 가장 큰 폭(vs. 4주차 약 12% 하락)으로 SCFI 스팟운임 하향 조정. 한편 중국 공장의 생산 차질로 수요회복 시점을 가능하기 어려워짐에 따라 중국 물량 대체용 타국(태국, 베트남 등)발 추가물량 확보경쟁 과열
- (연근해 및 기타) 화물수요 급감, 선복공급 차질에 따른 총체적 물류 마비현상이 지속되고 있으며 특히 항만 내 지정된 적재 공간 필수, 제한된 전기 플러그 공급 등 물리적 제약이 큰 스페셜 카고(냉장화물, 위험물, 장척화물 등) 중심으로 피해 확대

### 주요 뉴스

- 『'19년 美 10대 컨항만 처리량 전년 대비 0.9% 증가, 무역분쟁 직격타 맞은 서안 주요 항은 감소』 (알파라이너 - 2020.2.12)
  - 작년 미국의 10대 주요 컨테이너항만 처리량은 4,367만 TEU를 기록하며 전년 대비 소폭 증가했으나 서안 항만들은 감소

백만 TEU	서안				동안				걸프
	시애틀/타코마	오클랜드	LA	롱비치	뉴욕/뉴저지	노퍽	찰스턴	서버너	휴스턴
2019	3.78	2.50	9.34	7.63	7.47	2.94	2.44	4.60	2.99
2018	3.80	2.55	9.46	8.09	7.18	2.86	2.31	4.35	2.70
증감	-0.6%	-1.8%	-1.3%	-5.7%	4.1%	2.9%	5.2%	5.7%	10.6%

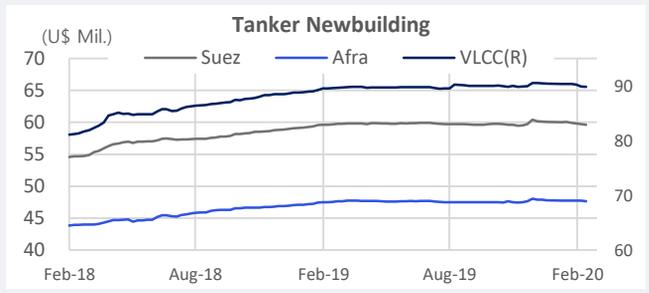
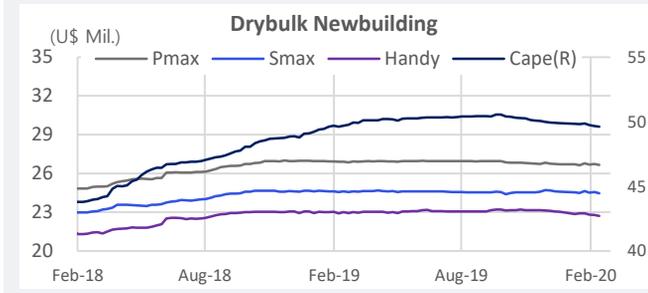
- 『PIL(Pacific International Lines) 전략적 관점에서 미주항로 철수 발표』 (JOC - 2020.2.14)
  - 싱가포르에 본사를 둔 PIL('20.1월 기준 컨선복량 세계 9위 392,410 TEU)은 '20.2월 말 이후 북미항로에서 전격 철수하고 '20.3월부터는 남북항로(아프리카, 중동 및 홍해, 인도, 남미, 호주 등)에 역량을 집중할 계획이라 발표

※ 자료: 상해항운교역소, Howe Robinson, 주요 전문지 등



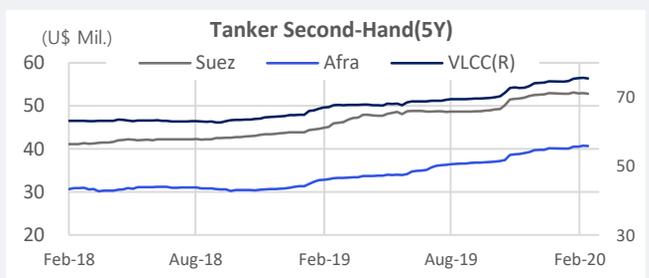
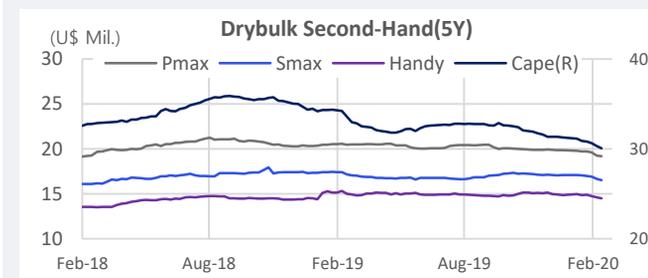
## Newbuilding & Resale Price

Type	DWT	Newbuilding				Resale				
		금주	+/-	'20평균	'19평균	금주	+/-	'20평균	'19평균	
Drybulk	Cape	180K	49.62	▼ 0.04	49.76	50.13	49.77	▼ 0.14	50.04	50.61
	P'max	76-82K	26.66	▼ 0.08	26.70	26.90	26.49	▼ 0.02	26.66	26.92
	S'max	56-61K	24.45	▼ 0.10	24.52	24.58	25.52	▼ 0.05	25.53	25.57
	Handy	32-37K	22.70	▼ 0.07	22.82	23.06	22.27	▼ 0.04	22.38	22.69
Tanker	VLCC	310K	89.81	▼ 0.08	90.16	89.79	101.92	▼ 0.73	101.26	94.60
	Suezmax	160K	59.64	▼ 0.07	59.87	59.75	69.64	▼ 0.13	69.57	64.82
	Aframax	105K	47.67	▼ 0.10	47.75	47.59	54.03	▼ 0.08	53.82	49.93



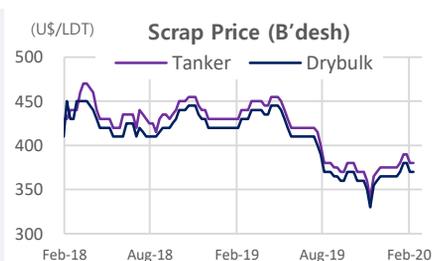
## Secondhand Price

Type	DWT	5 Years Old				10 Years Old				
		금주	+/-	'20평균	'19평균	금주	+/-	'20평균	'19평균	
Drybulk	Cape	180K	30.08	▼ 0.23	30.65	32.56	20.24	▼ 0.35	20.89	22.77
	P'max	76-82K	19.20	▼ 0.06	19.55	20.26	12.43	▼ 0.18	12.67	12.96
	S'max	56-61K	16.54	▼ 0.12	16.88	16.99	11.74	▼ 0.04	11.80	12.33
	Handy	32-37K	14.50	▼ 0.13	14.77	14.97	8.15	▼ 0.12	8.47	9.88
Tanker	VLCC	310K	75.46	▼ 0.15	75.19	69.28	51.62	▼ 0.05	51.40	45.69
	Suezmax	160K	52.81	▼ 0.11	52.88	48.51	35.36	▼ 0.09	35.46	31.79
	Aframax	105K	40.67	▼ 0.05	40.44	35.55	28.74	▼ 0.06	28.75	23.52



## Scrap Price

	India				Bangladesh			
	금주	+/-	'20평균	'19평균	금주	+/-	'20평균	'19평균
Bulker	380	-	383	387	370	-	373	398
Tanker	390	-	393	397	380	-	383	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						