



통권 413호(2018.12.31~2019.01.04)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

주간 이슈

윤희성 해운빅데이터연구센터장 / heesung@kmi.re.kr / 051-797-4637

## 2019년 컨테이너 시장 전망

### 2018 컨테이너 시장

2018년 컨테이너선 인도량은 130만TEU로 전년대비 9.5% 증가하였고, 해체량은 최근 7년간 최저 수준인 11만 TEU에 머물러 선대 증가율은 전년 대비 5.7%를 기록함. 상반기 계선은 2011년 이후 최저수준인 20만TEU 이하로 하락 하였으며, 하반기에는 벙커유가 상승으로 인한 운영수익 하락으로 연말에 계선이 60만TEU 이상으로 증가함. 전년대비 세계 컨테이너 물동량은 4.5% 증가했는데 항로별로는 유럽항로 2.2%, 미주항로 6.4%, 인트라아시아가 6.3% 증가함. 운임은 상반기에는 전년대비 낮은 수준을 보였으나 하반기 미-중 무역전쟁으로 인한 선수요 증가로 미주항로 운임이 크게 상승하여 SCFI 운임 지수는 ‘上低下高’ 양상이 나타남

### 2019년 전망

세계 경제 성장률은 3.7%로 2018년과 유사하나 물동량 창출 능력이 높은 중국 및 신흥국가의 경제성장률 둔화로 컨테이너 물동량 증가세는 전년대비 0.3%p 하락한 4.2%를 기록할 것으로 전망됨. 기관별 전망치에 차이는 있으나 대부분 미주항로의 증가세는 크게 감소하며 유럽항로 및 인트라 아시아는 2018년 대비 소폭 감소하거나 유사한 수준을 기록할 것으로 전망함

컨테이너 선박 인도량은 114만TEU를 기록할 것으로 전망되며 IMO 2020에 따른 해체량은 전년대비 증가할 것으로 예상됨. 총 컨테이너 선복량은 3.5% 증가한 2,297만TEU를 기록할 것으로 전망되며 이중 46%가 15,000TEU급 이상으로 유럽 항로의 공급과잉은 지속될 것으로 예상됨. 2019년 운임은 미주항로는 수요 둔화와 2018년 높은 운임 수준으로 인해 하락하며 유럽항로는 낮은 수요 증가세와 함께 초대형선 인도량 증가로 운임 반등에 어려움을 겪을 것으로 전망됨. 인트라 아시아 항로의 수급은 올해와 유사하지만 선사들의 공격적인 마케팅이 운임에 영향을 미칠 것으로 예상됨

### 2019년 주요 이슈

**배선조정 및 저속운항** : 컨테이너 선박의 정시성 하락, 황산화물 규제, 중국 항만의 체선 등으로 선사들은 기항 항만수를 축소하고 선대 공급을 늘리며 저속운항을 통해 운영 수익을 개선하려 함. 머스크는 기항 항만수 축소와 아시아-유럽 항로에 추가 선대 투입을 발표함

**유류할증료** : 황산화물 규제로 인해 머스크, CMA CGM을 비롯한 대부분의 선사들이 새로운 유류할증료 체계를 발표함. 하지만 이를 부담하는 화주는 유류할증료 부과에 대한 투명성 확보를 주문하고 있어 2019년에도 선화주간의 갈등이 지속될 것으로 예상됨

**인트라 항로의 경쟁력** : 머스크 5척, 양밍 10척, 에버그린 36척 등 글로벌 선사들의 인트라 시장 공략을 위한 신조 및 용선 발주가 계속되고 있으나 국적선사는 자금난 등의 이유로 신조 발주가 힘든 상황임. 2020년 이후 저유황유 사용에 따른 운영비용 차이가 클 것으로 예상되어 국적선사의 경쟁력 약화가 예상됨

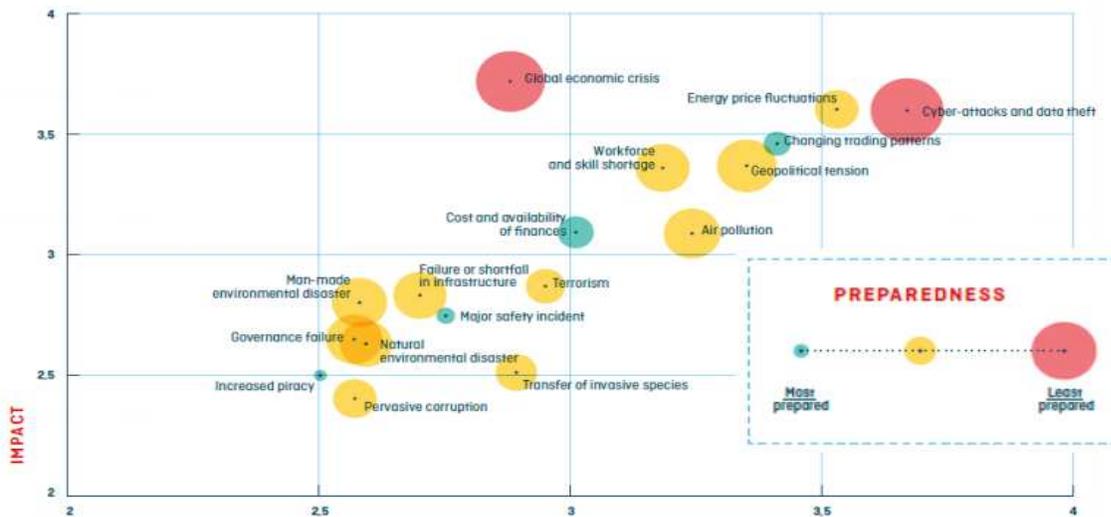
**탈모드화** : 글로벌 선사들의 영역 확장이 계속됨. 육상 운송에 대한 인수합병, 물류 기업에 대한 지분인수 등을 통해 해운에서 복합물류로 영역을 확장하고 있음. 또한, 블록체인과 온라인 플랫폼에 대한 진출을 가속화하여 탈중개화를 통한 선화주 직거래 플랫폼 구축을 위해 노력함

# KMI 주간해운시장포커스

## 주간 뉴스

### 향후 10년간 가장 중대한 해사 이슈는 사이버보안

- 글로벌 해사이슈 모니터 2018년 보고서에 의하면 향후 10년간 '사이버보안과 데이터 도난'이 가장 중요한 해사이슈가 될 것임
- 해사분야에서 가장 중요한 3대 이슈는 사이버보안, 에너지가격의 변동성, 교역패턴의 변화임. 총 17개의 이슈 중 가장 준비가 되지 않은 이슈로는 사이버보안, 글로벌 경제위기, 지정학적 긴장을 들었음. 아래 도표는 중요 이슈를 충격과 가능성을 축으로 정리한 것임



<https://safety4sea.com/cyber-attacks-to-have-a-major-impact-over-the-next-10-years/>

### 세계 LNG 공급시장 재편 예상

- 저탄소경제로 이행하는 과정에서 LNG가 신재생과 원자력으로 가는 교량역할을 할 것으로 예상되는 가운데 연구분석기관인 GlobalData가 LNG공급 능력이 2022년에 2018년 대비 61% 증가할 것이며 전체 증가분 중 약 3분의 2는 미국이 차지할 것으로 예상함
- 큰 추세로 볼 때 미국의 셰일 가스 생산증대로 2022년 이후 LNG공급시장에서 시장의 무게 중심이 카타르, 호주, 말레이시아에서 북미로 이동할 것으로 보임

<https://www.forbes.com/sites/gauravsharma/2018/12/31/warnings-of-lng-supply-shortages-after-2022-should-be-taken-seriously/#67bd5139666e>

### 그리스 선주들 수프라투자 활발

- 지난 몇 달 간 그리스선주들이 수프라막스 벌크선에 대한 투자에 적극적이었던 것으로 드러남.
- 2008년부터 2011년 사이의 선박에 집중되어 대형선만큼은 아니지만 가격도 상승하였으며, 최근에도 거래가 지속되고 있어 작년 4분기의 추세가 금년에도 이어질 것으로 보임
- 이러한 가운데 일부는 2016년 구매한 선박을 재매각하여 이익을 실현하고 있는 것으로 알려짐

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1662964/greeks-big-and-small-pile-into-supramax-tonnage> (로그인 필요)

# KMI 주간해운시장포커스



## 주간 뉴스

### 케이프선 운임, 휴일임에도 불구하고 순조로운 출발

- 케이프선 운임이 1일 15,344달러를 기록하며 1월 첫 주 순조로운 출발을 보였음. Cleaves Securities에서는 운임이 크리스마스 이브 대비 약 4% 증가했다고 밝혔음.
- Joakim Hannisdahl 분석가는 일반적으로 운임이 크리스마스와 신년 휴일기간 동안에 하락하나 올해는 순조로운 출발을 보였다고 함. 하지만 중국의 신년 휴일, 호주의 사이클론과 브라질의 우기 등이 운임에 부정적 영향으로 작용할 것이라고 덧붙였다. 또한 2019년 1분기 운임은 현재와 비슷한 수준인 평균 15,000달러/일을 유지할 것이라고 분석함
- BDI는 1,282로 작년 말 대비 11 상승함. Platou Securities에서는 중국이 이미 미국산 대두 수입을 재개했으며, 금년 2월 정도에는 석탄 수입 감산 정책을 해제할 것이라고 밝혔음. 반면 금년 중국 GDP성장률이 둔화될 것이며, 철광석 출하량은 가까운 시일 내에 감소할 것이라고 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1665602/capesize-rate-climb-brings-unusual-seasonal-cheer-to-bulker-market>(로그인 필요)

### 중국, 미국산 대두 수입 재개

- 미중 무역 분쟁 휴전으로 중국이 미국산 대두 수입을 재개했음. 미국 농무부에 따르면 중국은 크리스마스 전에 대두를 대량 구매했으며, 8월 31일까지 약 120만 톤 가량의 대두를 인도받기로 했다고 밝혔음
- 시카고의 ED&F Man Capital Markets Inc에서는 중국에서 미국산 대두 수입에 대한 문의가 늘어난 것은 아주 긍정적인 신호이며, 중국이 미국산 대두 수입을 재개하는 것은 브라질에는 부정적일 수 있다고 해석함

<https://www.hellenicshippingnews.com/china-back-in-the-market-for-american-soy-with-trade-talks-planned/>

### 이란 제재로 인한 원유 수출 저조

- 미국제재로 인해 중국, 인도, 일본, 한국의 11월 이란 원유 수입량은 664,800 bpd로 전년동월대비 12.7% 하락하였는데 이는 5년 만에 가장 낮은 수준임. 한국, 일본의 경우 3개월간 원유 수입을 하지 않았음
- 한국, 일본, 인도 등을 포함 8개국에 대하여 6개월(180일)간 이란 원유 수입의 한시적으로 허용 되어 원유 수출량이 증가할 것으로 예상되나 미국 제재의 지속으로 수출량의 큰 회복은 기대하기 어려움

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125680/Iranian-crude-exports-slump-below-1m-bpd-mark>(로그인 필요)

### 에버그린, 스크러버 장착 피더선박 발주

- 에버그린은 최근 2,500TEU급 선박 4척을 발주함. 동 선박은 중국 장난(Jiangnan) 조선소에서 건조될 예정이며 2021년에 인도될 예정임
- 이번에 건조 예정인 선박들은 IMO 질소산화물 규제인 TierIII를 충족시키며 황산화물 저감장치인 탈황장비(scrubber)도 장착될 예정임

[https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125689/Evergreen-places-\\$130m-boxships-order-at-Jiangnan-Shipyard](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125689/Evergreen-places-$130m-boxships-order-at-Jiangnan-Shipyard)(로그인 필요)

# KMI 주간해운시장포커스



## 주간 뉴스

### 머스크, 리퍼컨테이너 사업에 집중

- 머스크의 컨테이너 제조사인 MCI(Maersk Container Industry)는 현재 중국 동관(Dongguan)에서 운영중인 일반 컨테이너(dry container box) 공장을 폐쇄하기로 결정함. 이는 칠레 공장 폐쇄이후 6개월 만의 결정으로 향후 칭다오(Qingdao) 공장만이 유일하게 운영될 것으로 예정됨
- MCI는 향후 수요가 지속적으로 증가하는 리퍼 컨테이너 제조에 회사 역량을 집중할 계획임. 현재 리퍼 컨테이너 제조시장 중 30% 이상을 MCI가 점유함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125717/Maersk-Container-Industry-shuts-China-plant-to-exit-dry-box-business>(로그인 필요)

### MSC, 태풍으로 인해 컨테이너 멸실

- MSC의 19,000TEU급 선박인 'MSC Zoe'가 포르투갈에서 독일로 가는 도중 태풍으로 인해 신고 있던 290개의 컨테이너가 멸실 또는 파손됨. 이중 3개의 컨테이너는 위험화물로 분류되어 있는 것으로 알려짐
- 동사는 사고 수습을 위해 해변 정화작업과 함께 관련 화물을 찾기 위해 별도의 탐색 선박을 투입함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125710/MS-C-ship-loses-containers-in-North-Sea-storm>(로그인 필요)

### 서아프리카 지역의 컨테이너 물동량 증가세가 클 것으로 전망

- 2018년 높은 유가 상승으로 인해 서아프리카 지역의 경제성장률이 2021년까지 연평균 5% 이상을 기록할 것으로 전망됨. 현재 서아프리카의 총생산은 8천억 달러로 세계경제의 1.3%를 차지하고 있으며 2021년에는 1.2조 달러를 기록할 것으로 전망됨
- 기존에 낮은 유가수준으로 인해 2013~2017년 컨테이너 물동량 증가세는 1%대에 머물고 있었으나 2018년부터 높은 증가세를 기록할 것으로 전망됨
- 동 지역에 대한 머스크, MSC, CMA CGM의 시장 지배력이 크며 동 선사들은 대형선이 입항할 수 있는 항만 건설을 추진중임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125704/Fortunes-turn-for-West-African-box-trade>(로그인 필요)

# KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 케이프

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



- (케이프 월평균) 케이프 운임이 금주 주간평균 15,293달러/일로 2018년 1월 평균운임과 비슷한 수준으로 시작함.
- (케이프 이동평균) 15일 이동평균운임은 현재 운임 보다 높은 가격을 형성하고 있으며 전주와 비슷한 수준과 방향성을 유지하고 있음. 기술적으로는 다음 주의 움직임이 하락세 전환 여부를 판가름하게 될 것임
- (케이프 RSI) 금주 RSI 값은 70선 이하로 금주 내내 계속적으로 하락세를 보이거나 30선 이상을 유지함. 차주 시장은 RSI가 하락세를 보이기는 하나 30선 이상을 유지하고 있고 기울기가 가파르지 않으므로 큰 변화가 없을 것으로 예상

# KMI 주간해운시장포커스



## 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 금주 케이프선 6개월 용선료와 5년 용선료가 비슷한 수준을 보이고 있음. 시장은 차후에도 비슷한 수준의 운임을 형성할 것으로 예상됨
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 11월 23일 이후 케이프 운임은 파나마스 운임을 상회하는 가격을 형성하고 있음. 케이프의 회복세와 파나마스의 부진으로 이러한 흐름은 당분간 유지될 것으로 보임
- (SI 케이프 운임 예측) 차주 케이프 운임은 하락할 것으로 예측됨



\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

	예측기준일	예측일	예측확률(%)		지난주 예측		
			상승	하락	예측	실제	일치
<b>건화물선 시장(현물)</b>							
	12.31	01.07	-	-	-	-	-
	01.01	01.08	-	-	-	-	-
케이프	01.02	01.09	38.58	61.42	-	-	-
	01.03	01.10	36.74	63.26	-	-	-
	01.04	01.11	38.55	61.45	-	-	-

# KMI 주간해운시장포커스



## 건화물선 기술적 분석 - 파나마스



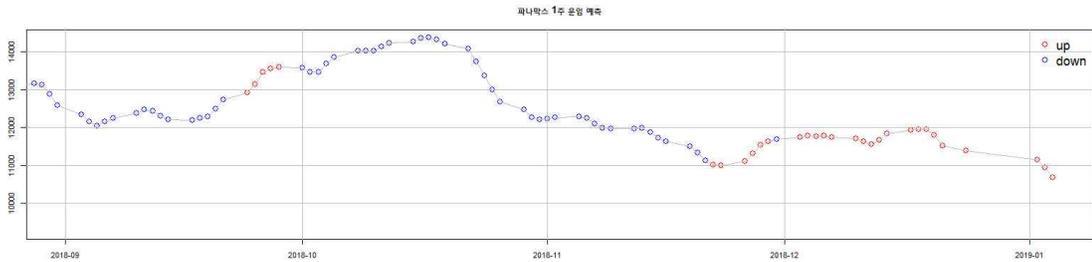
- (파나마스 월평균) 파나마스 운임이 금주 주간평균 10,920달러/일로 2018년 1월 평균 운임과 비슷한 수준으로 시작함
- (파나마스 이동평균) 15일 이동평균운임이 현재 운임 보다 높은 가격을 형성하고 있으며, 방향은 변화가 없음. 운임은 하락세를 보이고 있어 dead cross를 형성한 것으로 보이나 현저한 추세로 보기는 어려움
- (파나마스 RSI) RSI 값이 금주 내내 하락하여 30선 미만으로 떨어졌으며, 차주에도 낮은 수준이 유지될 것으로 예상됨

# KMI 주간해운시장포커스



## 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 6개월 용선료는 상승 후 1일 13,175달러 유지, 5년 용선료는 하락 후 11,125달러/일 유지. 이는 시장이 운임 상승을 일시적인 현상으로 해석하는 것으로 보임
- (시 파나마스 운임 예측) 차주 파나마스 운임은 금주대비 60%에 가까운 확률로 상승할 것으로 예측됨



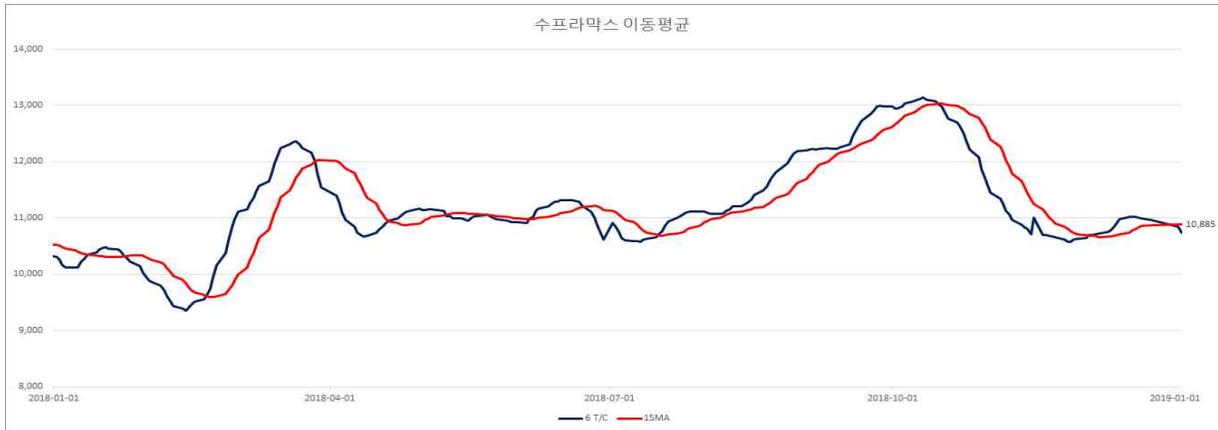
\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파랑은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

	예측기준일	예측일	예측확률(%)		지난주 예측		
			상승	하락	예측	실제	일치
<b>건화물선 시장(현물)</b>							
	12.31	01.07	-	-	-	-	-
	01.01	01.08	-	-	-	-	-
파나마스	01.02	01.09	57.92	42.08	-	-	-
	01.03	01.10	58.70	41.30	-	-	-
	01.04	01.11	62.53	37.47	-	-	-

# KMI 주간해운시장포커스



## 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

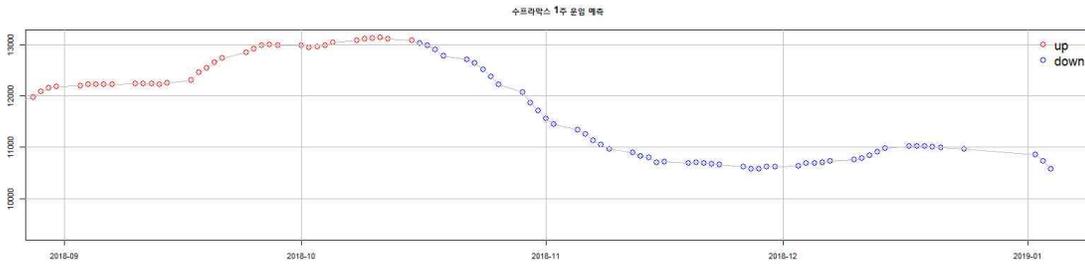


- (수프라막스 월평균) 수프라막스 평균운임이 10,720달러/일로 2018년 1월 평균 운임보다 높은 수준을 기록함
- (수프라막스 이동평균) 현재 운임과 15일 이동평균운임의 가격 수준은 비슷함. 현재 운임이 소폭의 하락세를 보이고 있으나, 15일 평균운임은 상승세를 기록함. 방향성을 판단하기 위해서는 약 1~2주간의 관찰이 필요함
- (수프라막스 RSI) 금주 RSI값이 가파른 하락세를 보이다 목요일을 기점으로 급락하였음. 과매수 상태에서 하락세로 전환된 것으로 판단됨

# KMI 주간해운시장포커스

## 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 전주 대비 6개월 용선료는 하락 후 1일 13,000달러 선 유지, 5년 용선료는 상승 후 평균 12,125달러/일 유지. 이는 시장에 심리적 기대감이 유지되어 나타나는 현상으로 해석됨
- (SI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 금주 대비 약 80% 확률로 상승할 것으로 예측됨



\* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파랑은 다음 주 운임의 하락을 의미함.

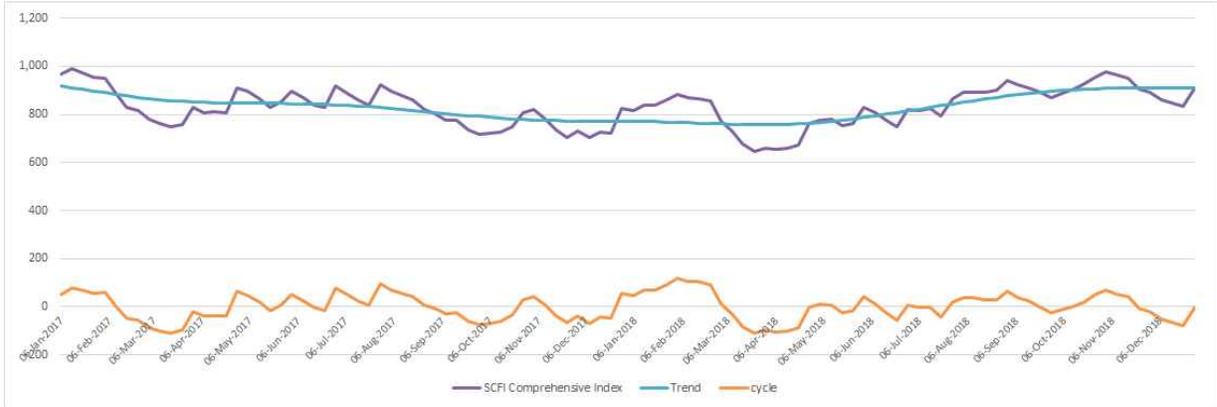
	예측기준일	예측일	예측확률(%)		지난주 예측		
			상승	하락	예측	실제	일치
<b>건화물선 시장(현물)</b>							
	12.31	01.07	-	-	-	-	-
	01.01	01.08	-	-	-	-	-
수프라막스	01.02	01.09	22.68	77.32	-	-	-
	01.03	01.10	19.05	80.95	-	-	-
	01.04	01.11	14.26	87.57	-	-	-

# KMI 주간해운시장포커스



컨테이너 기술적 분석

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



- 이번 주 계절적 반등으로 인해 실제 SCFI지수와 추세(trend)가 거의 일치하여 향후 시장은 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽 실제운임이 추세선과의 이격이 크며 높은 수준으로 나타나 향후 운임은 하방압력을 받을 것으로 예상됨



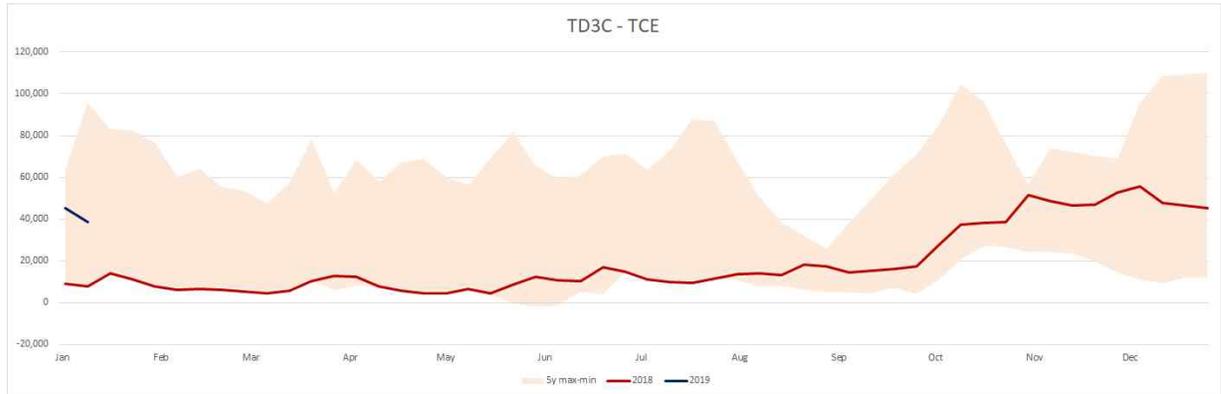
- 아시아-미 서부 실제운임이 추세에 비해 낮은 것으로 나타나 상승추세를 기록해야 하나 2018년 선수요 물량으로 인해 운임 상승세는 크지 않을 것으로 예상됨

# KMI 주간해운시장포커스



탱커 기술적 분석

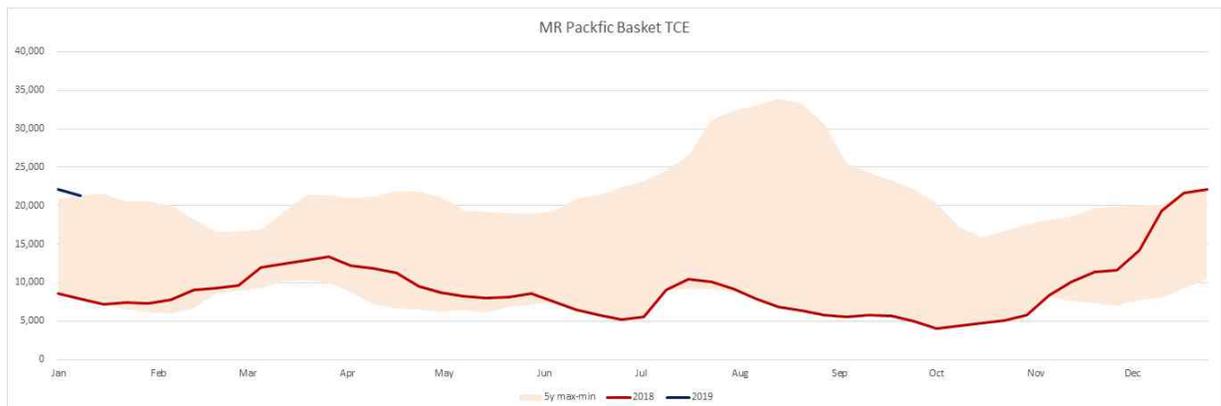
박동원 연구원 / koreabdw77@kmi.re.kr / 051-797-4628



- 2018년 TD3C 운임은 3분기까지 낮은 운임을 유지하다 3개월간 상승하였음. 12월을 기점으로 운임은 하락세를 보이고 있음. 금주 운임은 45,159달러로 이전 5년간 동기 운임(2014년~2018년) 평균인 40,235달러보다 높음



- 15일 이동평균운임이 평균 운임보다 상승한 후 하락이 지속되고 있음. 추후 시장은 하락세를 유지할 것으로 보임



- 2018년 태평양 제품선의 운임은 11월 초 까지 낮은 운임을 보였으나, 이후 급격히 상승하여 최근 5년간 최고 운임을 기록함. 2019년을 맞이하여 운임이 소폭 감소하였지만 5년간 동기대비 가장 높은 운임을 기록함

# KMI 주간해운시장포커스

## 주간 통계 - 건화물선

### 건화물선 운임 지수



#### BDI 계절적 수요가 적은 비성수기임에도 평균 1,270 유지

1월 첫 주, BDI가 전주 대비 85 하락한 1,270을 기록하며 11월 말부터 현재까지 1,200 후반 선을 유지함. 케이프선 운임과 1년 용선료는 상승한 반면 중소형선박의 운임과 용선료는 하락세를 나타냄. 케이프선 운임은 전주대비 496달러(3%) 상승한 1일 15,293달러를 기록하였으나, 중소형선박의 운임은 1일 평균 200달러 이상 하락하였음. 1년 용선료의 경우 케이프선과 핸디선은 전주 대비 200달러 이상 상승한 반면, 파나마스선은 보합세, 수프라막스는 전주 대비 500달러 하락함

#### FFA시장, 파나마스선 2019년 1월물, 1분기물 큰 폭 하락

FFA 시장을 살펴보면 파나마스선과 수프라막스선의 FFA 금년 1월과 2월물이 운임보다 낮게 나타나며 백워드이션을 시현함. 또한 시장에서는 전주대비 금년 1월과 2월 파나마스선 운임에 대한 기대심리가 빠진 상태이나, 운임이 1일 10,000달러 이상 유지될 것으로 기대함. 케이프선은 FFA 2019년 1월물은 1일 15,000달러선을 유지할 것으로 전망

		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장(현물)</b>		<b>(01.04)</b>							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,270	(-85)	1,260	1,282	1,270	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	15,293	(496)	15,194	15,344	15,293	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	10,920	(-466)	10,677	11,144	10,920	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	10,720	(-239)	10,581	10,848	10,720	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	8,390	(-246)	8,276	8,524	8,390	562	9,772	8,640
	케이프	18,000	(500)	18,000	18,000	18,000	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	14,500	(-)	14,500	14,500	14,500	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,750	(-500)	11,750	11,750	11,750	11,000	13,750	12,808
	핸디	10,250	(250)	10,250	10,250	10,250	9,500	11,500	10,707
<b>건화물선 시장(FFA)</b>		<b>(01.04)</b>							
		2019년 1월물		2019년 2월물		2019년 1분기물		2020년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	15,342	(-300)	12,308	(437)	13,593	(128)	15,533	(237)
	파나마스(4TC)	10,392	(-866)	10,625	(-871)	10,804	(-748)	10,371	(-62)
	수프라막스(6TC)	10,190	(-163)	10,124	(-116)	10,274	(-126)	10,170	(-20)
	핸디(6TC)	8,838	(13)	8,531	(31)	8,698	(10)	9,025	(-25)

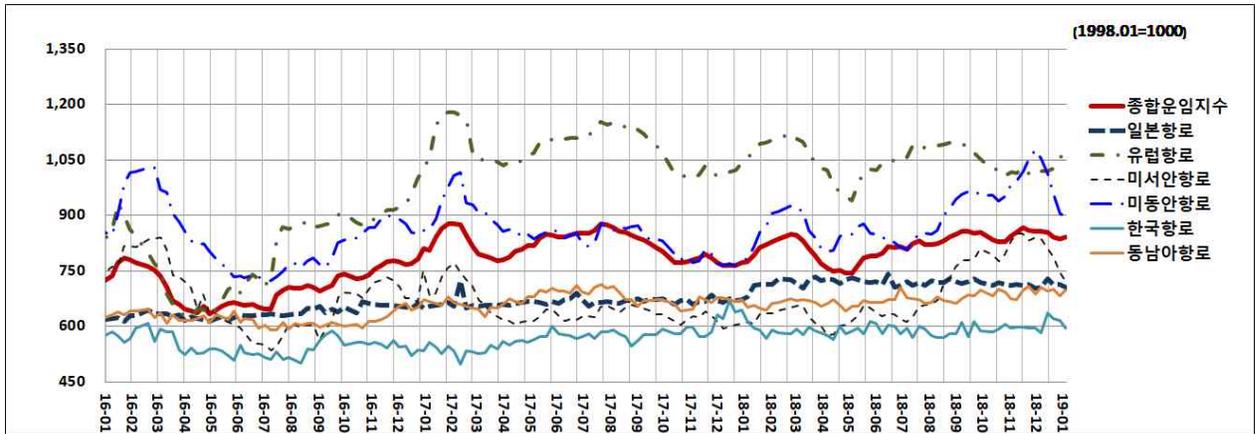
주 - 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경  
6) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값, 7) : 2018년부터 5 T/C값

# KMI 주간해운시장포커스

## 주간 통계 - 컨테이너

### 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

### 상해항운교역소



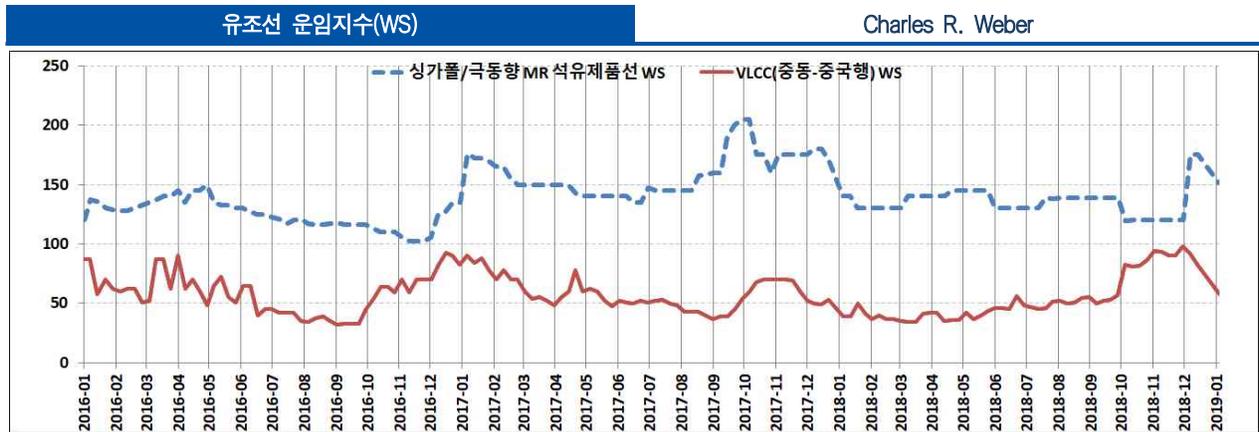
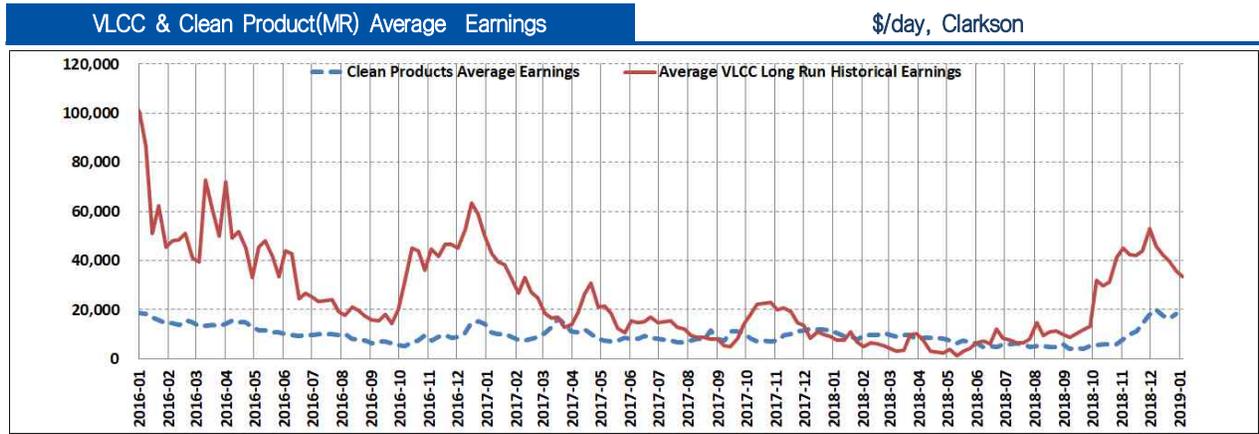
### 컨테이너 운임지수는 계절적 반등으로 인한 940.86 기록

중국 춘절 이전에 발생하는 수요로 인한 계절적 반등이 일어남. 무역전쟁으로 인한 선수요 물량과는 별개로 예년에 비해 이른 춘절로 인해 수요가 증가하여 운임 상승을 기록함. 유럽항로의 경우 최근 5주간 상승률이 30%에 달해 숨고르기를 하고 있으며 미주항로는 12월 동안 하락세를 기록한 이후 반등함. 미주항로의 경우 전년동기대비 20~30% 이상의 높은 운임을 유지하고 있어 상대적으로 운임 반등폭이 크지 않을 것으로 예상되나 무역전쟁의 협상 결과에 따른 영향을 배제할 수는 없는 상황임. 한국항을 비롯한 동남아 항로는 별다른 이슈사항이 없으며 운임도 전 주와 동일함

컨테이너선 시장	금주 (01.04)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
총합(SCFI)	940.86	(30.1)	940.86	940.86	940.86	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	996	(-)	996	996	996	584	996	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,933	(50)	1,933	1,933	1,933	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	3,119	(121)	3,119	3,119	3,119	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	146	(-)	146	146	146	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	227	(-)	227	227	227	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	153	(-)	153	153	153	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	600	(-10)	600	600	600	610	846	724

# KMI 주간해운시장포커스

## 주간 통계 - 탱커



### VLCC 운임 소폭 하락

1월 첫 주, 중동-중국 VLCC 운임은 38,707달러로 전주 대비 6,442달러(-14.3%) 하락하였으며 운임지수는 WS 58.0으로 전주대비 24.5p(-29.7%) 하락함. 중동-중국 FFA 2019년 1월물은 30,638달러로 전주대비 3,282달러(-9.7%) 하락하였으며 현재 운임보다 낮은 수준을 보이고 있어 향후 운임은 약세를 보일 것으로 예상됨

### MR 운임 소폭 조정

1월 첫 주, 태평양 MR 운임은 21,318달러로 전주 대비 806달러(-3.6%) 하락하였음. 싱가포르-극동 MR 운임지수는 WS 151.3으로 전주대비 -23.7p(-13.3%) 하락함.

		금주 (01.04)	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>									
Average Earnings	TD3C	38,707	(-6,442)	38,654	38,760	38,707	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	21,318	(-806)	21,266	21,370	21,318	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	33,000	(-)	33,000	33,000	33,000	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,000	(-)	14,000	14,000	14,000	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	58.0	(-24.5)	58.0	58.0	58.0	34.0	98.0	53.9
	MR	151.3	(-23.7)	151.3	151.3	151.3	119.0	175.0	135.3

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

# KMI 주간해운시장포커스



## 주간 통계 - 주요 해운지표

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million)</b>		(01.04)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	71.0	(5.0)	71.0	71.0	71.0	71.0	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.5	(-)	13.5	13.5	13.5	13.5	11.5	14.0	13.3
<b>신조선 시장 (\$ Million)</b>		(01.04)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.5	(-)	92.5	92.5	92.5	92.5	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	35	(-)	35	35	35	35	29.0	35.0	32.5
<b>연료유 (\$/Tonne)</b>		(01.04)								
380 CST	Rotterdam	316.5	(-6.0)	316.5	316.5	316.5	316.5	322.5	477.5	400.1
	Singapore	349.0	(-3.5)	349.0	349.0	349.0	349.0	352.5	517.5	432.6
	Korea	389.5	(-3.0)	389.5	389.5	389.5	389.5	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	365.0	(5.5)	365.0	365.0	365.0	365.0	359.5	515.5	437.1
<b>주요 원자재가 (\$)</b>		(01.04)								
철광석	국제價	73.4	(0.9)	72.9	72.3	73.4	72.9	62.5	79.3	69.5
	중국産	113.0	(0.1)	113.0	113.0	113.1	113.0	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	75.1	(-1.4)	75.1	75.1	75.2	75.1	76.1	105.1	89.1
	중국産	103.5	(-1.4)	103.6	103.5	103.6	103.6	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	237.8	(5.8)	235.9	232.0	237.8	235.9	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	179.4	(0.1)	179.4	179.3	179.6	179.4	164.7	186.9	177.1
	중국産	229.7	(0.1)	229.7	229.6	229.9	229.7	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	909.5	(26.75)	901.5	894.8	909.5	901.5	814.0	1,066.8	932.9
	밀(국제)	517.0	(5.50)	512.5	506.8	517.0	512.5	416.5	574.5	495.6
<b>세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)</b>										
		9월	10월	11월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	7,962	8,832	9,377	91,723	74,824	74,518	95,248		
	수입	4,759	5,856	5,270	55,079	45,031	44,319	53,822		
NAFTA	수출	7,228	8,596	8,201	82,137	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,138	6,572	5,716	63,503	51,472	50,854	60,199		
EU	수출	4,002	5,467	5,045	52,192	47,133	45,468	53,140		
	수입	4,304	4,996	5,337	57,189	56,473	51,248	56,657		
BRICs	수출	16,807	17,139	15,854	175,913	159,334	145,255	169,587		
	수입	10,048	12,417	12,660	121,952	109,858	103,255	118,550		

# KMI 주간해운시장포커스



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