



통권 414호(2019.01.07~2019.01.11)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

주간 이슈

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

IMO 2020에 대한 영향요인

미국의 부정적 입장

IMO 2020의 시행으로 선박이 사용하는 연료유의 양은 증가하지 않지만 황 함유량을 낮추기 위해 정제유의 사용 비중이 늘어나기 때문에 그만큼 연료유가가 상승하게 됨. 하지만 유가 상승이 선박 연료유가에 그치지 않고 원유부터 휘발유까지 석유 전제품의 상승을 초래한다는 것이 일반적인 견해임. 이의 근거로는 정제설비가 수요를 따라가지 못하기 때문에 황 함유량이 낮은 경질유에 대한 수요가 크게 늘어나 경질유가격이 상승하고 그것이 전반적인 원유가 상승으로 이어진다는 것, 그리고 저유황 연료유 공급 중 상당부분이 정제유를 혼합하는 방식으로 이루어지므로 정제유에 대한 수요가 증가하고 그에 따른 가격 상승이 예상된다는 것 등을 들고 있음. 실제 Alphatanker는 2019년 기간 중 MGO의 가격이 약 30% 상승할 것으로 전망함

미국은 2020년 11월 대통령선거를 앞두고 있어 물가상승에 대한 경계를 늦추지 않고 있는 상황임. 트럼프 대통령이 IMO 2020의 시행에 따른 해상연료 유가 상승이 도로와 철도운송으로 파급되어 전반적인 물가 상승으로 이어진다는 것을 우려하고 있어 미국이 IMO 2020의 시행에 대한 반대입장을 지속적으로 제기할 것이라는 예상이 나오고 있음

한편 적어도 2020년대 중반까지는 미국이 저유황유를 공급할 주요 공급원의 역할을 할 것이기 때문에 황 산화물 규제로 한몫 잡으려는 미국 내 정유업계의 반발이 클 것으로 예상하는 시각도 있어 실제 결과는 예상하기 어려움

IMO에서는 미국과 몇몇 중요 기국(flag state)이 금년 MEPC에서 '경험구축단계(experience building phase)'의 필요성을 다시 거론할 가능성이 있을 것으로 예상하고 있음. 이는 저유황유공급을 비롯한 모든 기술적인 문제가 해결될 때까지 황 산화물 규제를 단계적으로 적용하고 강제성을 완화하지는 의견임

저질 연료유 문제는 아직도 해결해야 할 과제

ECA 지역에서 저유황유를 사용하던 선박의 엔진에 문제가 생겼던 여러 사례들을 차치하고라도 작년 봄 휴스턴에서 연료유를 공급받은 약 100척의 선박에서 운항 상의 문제가 발생한 것은 큰 이슈가 되었음. 황 함유량을 기준에 맞추더라도 스타이렌, 페놀, 플라스틱화합물 등 검증되지 않은 화학물질이 혼합됨으로써 선박엔진의 고장과 선원의 건강에 대한 위협을 초래하는 것은 중요한 해결과제임. 또한 각기 다른 지역에서 공급된 이종 연료유의 호환성(compatibility) 문제도 규제 실행의 현실성에 의문을 제기할 꼬투리를 제공하고 있음. 이 문제를 해결하기 위해 ISO 8217 Working Group은 아직도 작업 중이며 금년 말에나 마무리를 지을 수 있다고 함. 결과적으로 연료유의 품질과 관련된 불확실성도 '경험구축단계'가 필요하다는 주장에 힘을 실어주는 요인이 됨

IMO가 연기에 대해서 단호한 입장을 보이고 있고 절대다수의 국가가 찬성을 표하고 있는 상황에서 연기 가능성은 낮으나 시행 초기의 혼란과 그에 따른 특별조치의 가능성을 완전히 배제할 수는 없을 것으로 보임

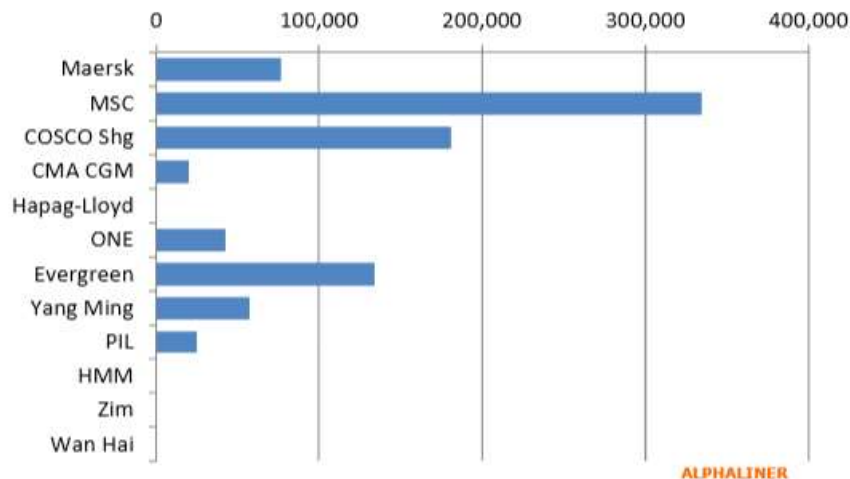
KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

MSC 2019년 컨테이너선 인도량 최대 전망

- MSC는 2019년 20척(334,550TEU)의 선박을 인도받을 것으로 전망됨. 23,000TEU급 8척을 비롯하여 14,300TEU급 5척, 11,500TEU급 5척, 10,776TEU급 2척이 인도될 예정임
- COSCO에는 12척(18만 TEU)이 인도될 예정으로 이 중 4척이 2만 TEU급 이상임. 에버그린은 2만 TEU급 6척과 3천 TEU급 4척을 인도받을 예정임
- CMA CGM과 머스크 등 일부 선사를 제외하고 대부분 초대형 선박의 인도 비중이 높은 것으로 나타났으며 하팍로이드, HMM 등은 2019년에 신규 인도 선박이 없는 것으로 나타남

<2019년 컨테이너 신조선 인도전망>



자료: Alphaliner Weekly Newsletter(2019)

<https://www.tradewindsnews.com/liner/1671383/msc-set-for-largest-boxship-newbuilding-intake-in-2019>(로그인 필요)

2M, 춘절이후 임시 결항

- 2M은 2월 둘째 주부터 넷째 주까지 아시아-유럽, 아시아-미주 서비스 중 총 19회를 임시 결항(blank sailing)시킬 예정임
- 이는 춘절이후 감소하는 수요에 대응하기 위한 조치로서 운임 하락을 최소화 하려는 노력임. 현재 유럽과 미주 운임은 전년동기대비 높은 수준으로 나타남

https://www.joc.com/maritime-news/2m-first-chinese-new-year-sailing-cuts_20190108.html(로그인 필요)

2M, Zim과의 전략적 협력 확대

- 2M은 이스라엘 선사인 Zim과 아시아-미 서부, 아시아-지중해 서비스에 대해 전략적 협력을 확대할 예정임
- Zim은 아시아-미 서부 서비스 중 하나인 TP9에 4척의 선박을 투입하며, 아시아-지중해 서비스인 AE12, AE15에도 참여할 예정임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125804/MSC-and-Maersk-boost-ties-with-Zim>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

COSCO, 일본기업에 1만 TEU급 컨테이너 4척 S&LB(Sale & Lease Back) 실시

- COSCO는 컨테이너 4척을 2억 6,700만 달러에 매각하고 8년 7개월간 선체용선(bareboat charter)하기로 결정함. 또한, 중국 상해연합재산권거래소를 통해 전략적 투자자를 찾고 있는 것으로 알려짐
- 판매된 4척의 컨테이너 선박은 2014년 대련조선소에서 건조되었으며 선박등록을 홍콩에서 파나마로 이전할 예정임. 총 용선비용은 2억 4,800만 달러 규모이며 옵션을 통해 용선기간을 조정할 수 있음
- 이번 S&LB는 일본의 조세 리스(tax lease)를 활용한 거래로 알려짐

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125818/Cosco-Shipping-to-sell-and-lease-back-four-box-ships-looking-for-strategic-investors>(로그인 필요)

중국 개방형 스크러버 입항 금지

- 중국은 2019년부터 항만과 연안의 ECA(Emission Control Area)에서 가스 세척수의 방출을 금지하고자 함. 이는 지난해 싱가포르의 개방형 스크러버 사용 금지와 유사한 결정으로 벨기에, 캘리포니아, 독일 등의 지역에서도 시행되고 있음
- ECA로 들어오는 선박의 경우, 황 함량이 0.5% 이하인 연료로 전환되어야 하며 일부 지역에서는 황 함량이 0.1% 이하인 연료를 사용해야 함
- 스크러버 설치에 수십억 달러를 투자한 선주들의 그룹인 Clean Shipping Alliance는 싱가포르의 개방형 스크러버 입항 금지는 “과학적 근거 없는 제약”이라는 입장을 보이고 있음
- 스크러버 주요 공급사인 Wärtsilä 와 Yara Marine Technologies는 개방형 스크러버 입항금지는 개방형과 폐쇄형 전환이 가능한 하이브리드 시스템 설치를 통해 쉽게 해결할 수 있음을 언급함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125744/China-bans-openloop-scrubbers-in-ports> (로그인 필요)

스크러버 경제적인 것인가?

- Platts 와 CPC사에 따르면 황 함량 0.5%의 저유황유와 황 함량 3.5%의 고유황유의 가격차이가 톤당 40달러에서 104달러 사이인 것으로 보임
- 스크러버에 투자하는 원동력은 2020년 이후 고유황유가 저유황유에 비해 훨씬 낮은 가격을 보일 것이라는 가정임. 하지만 이번 분석의 결과는 이러한 가격 가정에 대한 의문을 제기함
- 저유황유와 고유황유의 비용차이가 커질수록 스크러버 사용의 비용 절감 효과가 높아지고 투자금 회수기간이 단축됨. 연료가격 차이가 40달러 이하면 스크러버의 비즈니스적 이익은 없으며, 100달러 이상 차이가 벌어지면 2년 안으로 투자금액의 회수가 가능

<http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/early-price-assessments-put-0-5-sulphur-fuel-premium-at-40-104.html>

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

Idan Ofer, BW 유조선 인수 완료

- Ace Tankers와 Eastern Pacific Shipping의 합작회사인 Ace-Quantum Chemical Tankers(AQCT)가 BW로부터 13척의 화학제품운반선을 인수함
- AQCT는 신조발주중인 선박과 인수선박을 포함하여 19,900dwt 선박 33척을 보유함. 이는 태평양 항로에서 가장 큰 규모임
- 이외에도 화학제품운반선 분야에서 구조적인 변화가 일어나고 있음. 1월 8일 MOL Chemical Tankers는 Nordic Tankers를 합병한다고 발표함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125786/Idan-Ofer-finalises-BW-chemical-tanker-fleet-acquisition>
(로그인 필요)

Yantai와 PetroChina의 LNG, 원유 터미널 구축 투자

- Yantai Port Group과 PetroChina는 중국 북부 산둥 지역의 항구에 120억 위안(\$1.8bn)을 공동 투자하여 에너지 허브 항만을 구축하고자 함
- 옌타이 항은 발레막스선 터미널, VLCC 터미널, 560km의 송유관과 270만 톤의 석유 저장 능력을 갖추고 있음
- 공동투자는 옌타이 항에 LNG, 원유 터미널 건설 및 기존 송유관의 확장 및 저장 능력 증대를 목표로 함. Yantai Port Group은 이번 협력이 지역의 전략적 LNG 저장 및 교역중심 항구가 되는 길을 열어 줄 것으로 보고 있음

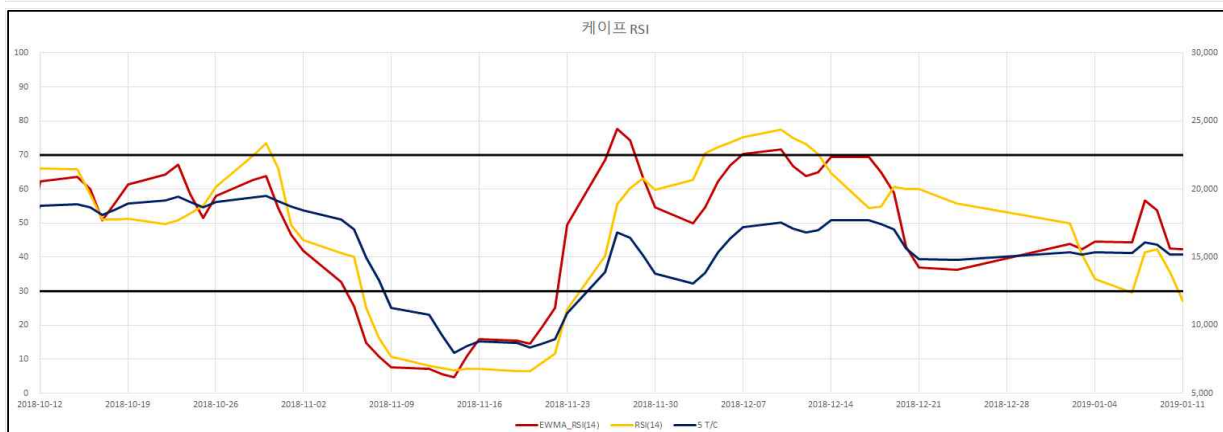
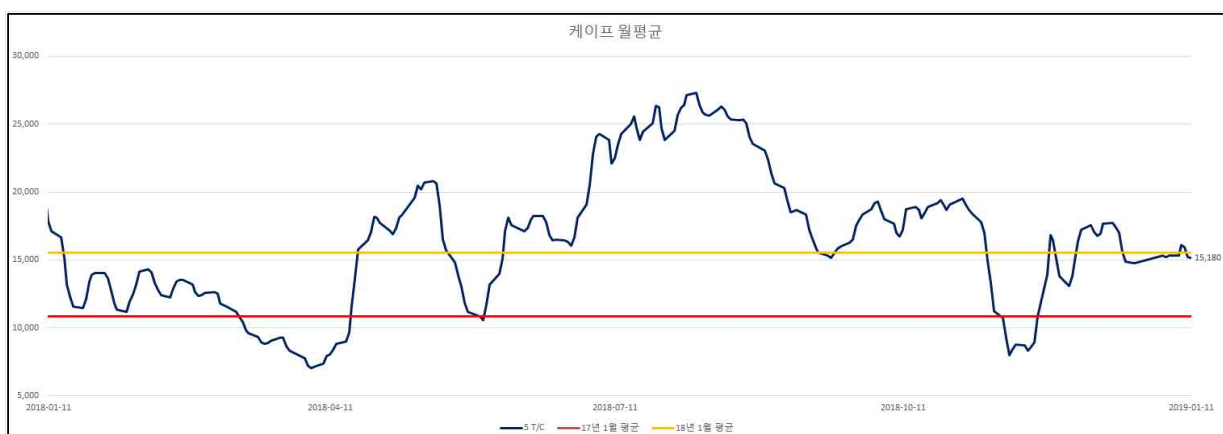
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125806/Yantai-strikes-18bn-deals-with-PetroChina-on-LNG-and-crude-terminals?vid=Maritime&processId=03c549f3-955d-4499-8d4b-19ab9f420f78> (로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 케이프

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

- (케이프 이동평균) 15일 이동평균운임 하락세를 보임. 운임은 한 때 16,106달러/일까지 상승하였으나, 15일 이동평균운임인 16,221달러/일에는 다소 못 미치는 수준에 그쳤음
- (케이프 RSI) 한주 내내 30~70선 사이에서 하락세를 보이던 케이프 RSI가 금주 금요일 30선 이하로 떨어짐. 차 주에도 낮은 수준이 유지될 것으로 예상됨

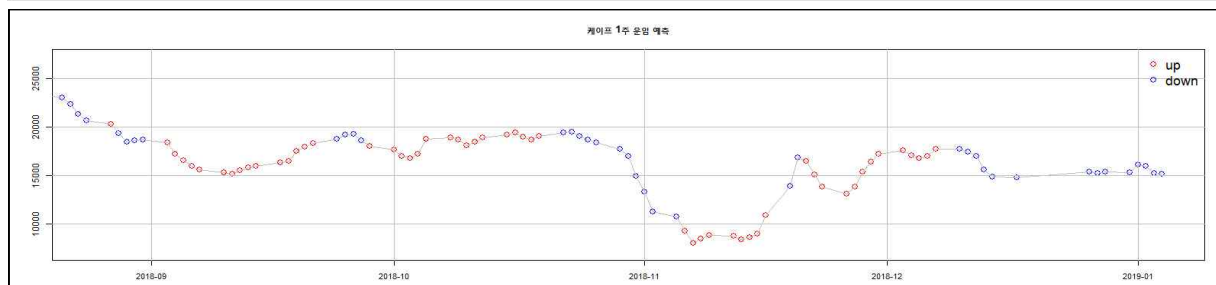


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 금주 케이프선 6개월 용선료는 지난 주와 비슷한 운임 수준을 유지한 반면, 5년 용선료는 하락세를 기록함. 향후 5년 시장에 대한 신뢰는 견고하지 않은 것으로 해석됨
- (케이프, 파나마스 상황 비교) 케이프선과 파나마스선 운임 사이의 갭이 점점 벌어지고 있음. 이러한 흐름은 당분간 유지될 것으로 보임
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프 운임은 하락할 것으로 예측됨



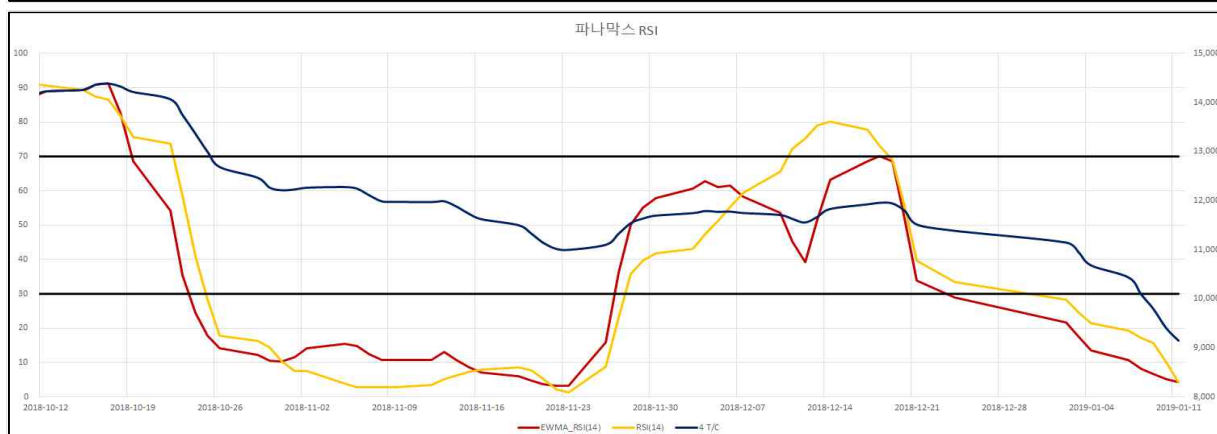
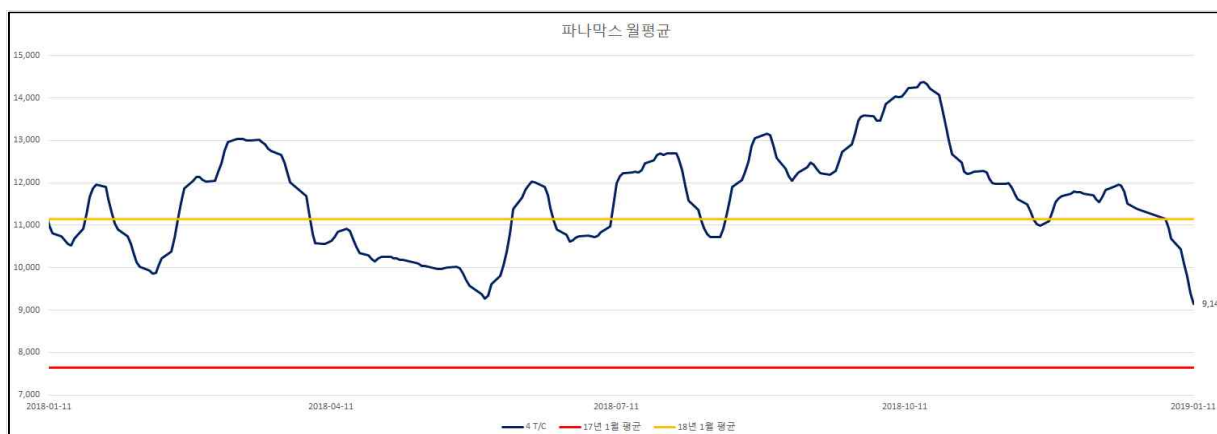
- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)		지난주 예측		
			상승	하락	예측	실제	일치
건화물선 시장(현물)							
케이프	01.07	01.14	38.54	61.46	-	-	-
	01.08	01.15	38.70	61.30	-	-	-
	01.09	01.16	37.89	62.11	하락	상승	X
	01.10	01.17	37.47	62.53	하락	상승	X
	01.11	01.18	37.11	62.89	하락	하락	O

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 15일 이동평균운임이 현재 운임 보다 높은 가격을 형성하고 있음. 다음 주에도 운임은 하락세를 유지할 것으로 분석됨
- (파나막스 RSI) RSI값이 30선 미만으로 떨어진 후에도 계속 하락세를 보이고 있음. 차주에도 낮은 수준이 유지될 것으로 예상됨

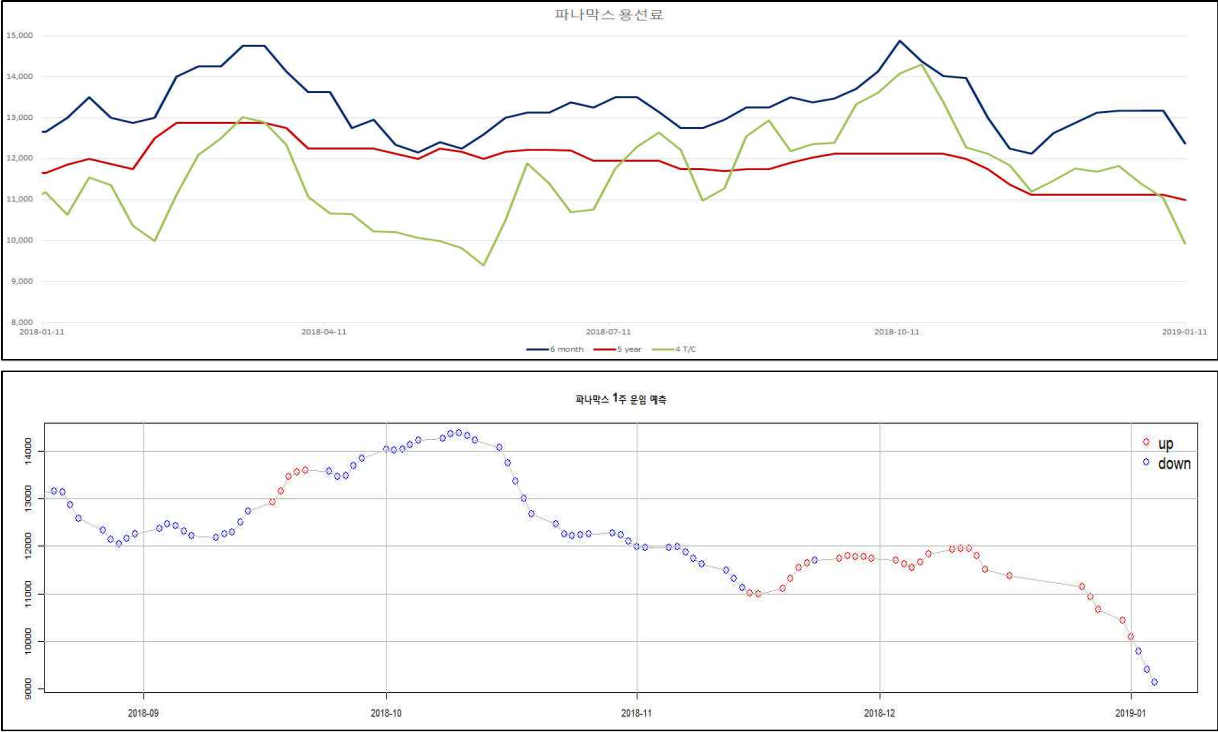


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 6개월 용선료와 5년 용선료가 동시에 하락함. 특히 6개월 용선료가 가파르게 하락하고 있음
- (AI 파나마스 운임 예측) 차주 파나마스 운임은 주초반 일시적으로 상승했다 하락할 것으로 분석됨



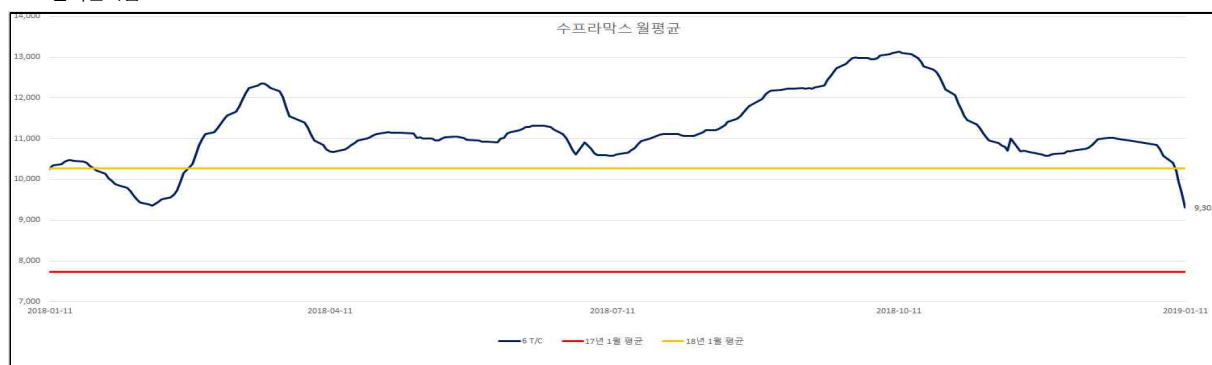
- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)		지난주 예측		
			상승	하락	예측	실제	일치
건화물선 시장(현물)							
파나마스	01.07	01.14	60.00	40.00	-	-	-
	01.08	01.15	51.96	48.04	-	-	-
	01.09	01.16	42.85	57.15	상승	하락	X
	01.10	01.17	30.31	69.69	상승	하락	X
	01.11	01.18	29.46	70.54	상승	하락	X

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 15일 이동평균운임은 운임과 dead cross를 형성 후 완만한 하락세를 보인다, 금 주 들어 가파른 하락세를 나타냄
 - (수프라막스 RSI) 수프라막스 RSI가 주초 30선 미만으로 떨어져 계속해서 하락세를 보임. 과매수 상태에서 하락세로 전환된 것으로 판단됨
- * Dead Cross : 단기 이동평균선이 장기 이동평균선을 하향돌파하는 것을 뜻함. 중장기적인 관점에서 약세시장으로 전환되는 신호로 받아들여짐

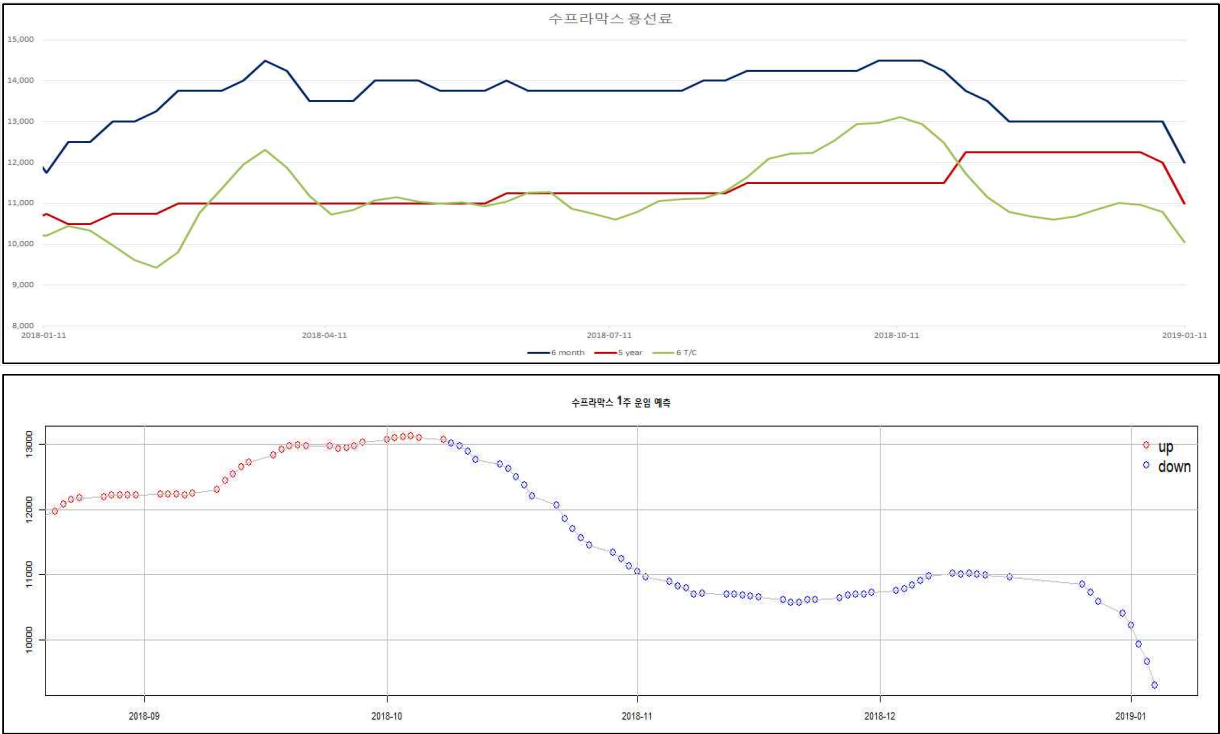


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 전주대비 6개월 용선료와 5년 용선료 모두 급격한 하락세를 기록함. 당분간 이러한 하락세는 지속될 것으로 보임.
- (SI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 금주 대비 약 90% 확률로 하락할 것으로 예측됨



- * 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
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)		지난주 예측		
			상승	하락	예측	실제	일치
건화물선 시장(현물)							
수프라막스	01.07	01.14	22.70	77.30	-	-	-
	01.08	01.15	8.67	91.33	-	-	-
	01.09	01.16	10.78	89.23	하락	하락	O
	01.10	01.17	10.39	89.61	하락	하락	O
	01.11	01.18	10.47	89.53	하락	하락	O

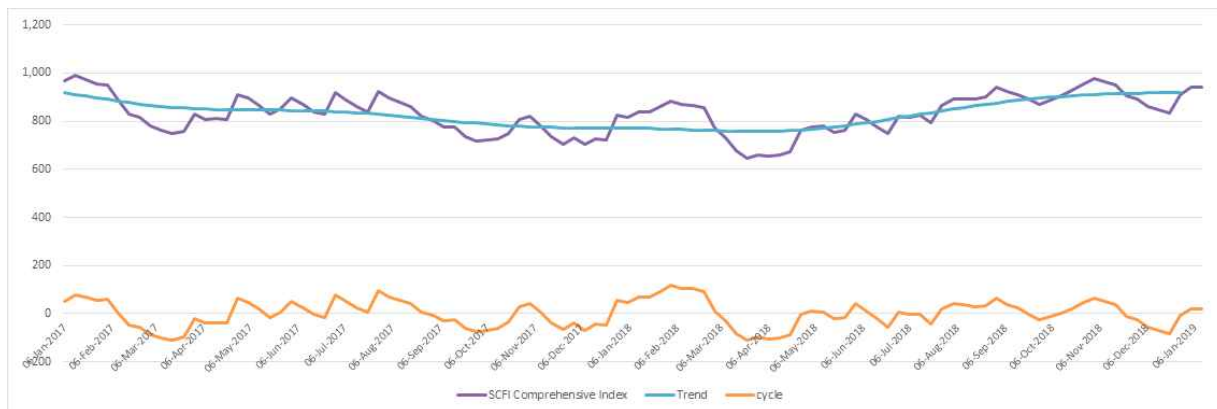
KMI 주간해운시장포커스

컨테이너 기술적 분석

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

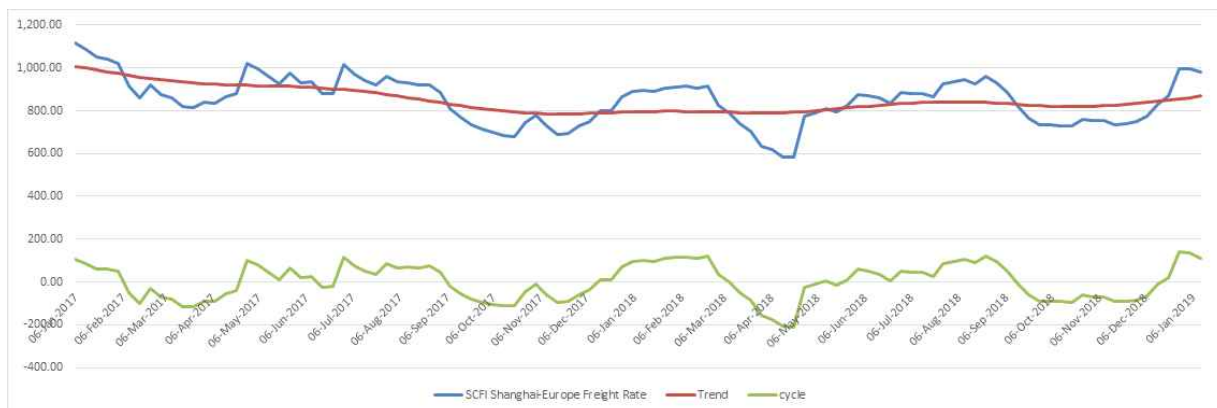
- 추세(trend)에 비해 SCFI지수가 높은 상태로 향후 시장은 약보합세를 기록할 가능성이 높음

운임 추세와 주기



- 추세에 비해 아시아-유럽 운임이 높은 수준으로 향후 운임은 하방압력을 받을 것으로 예상됨

아시아-유럽 운임 추세와 주기



- 2018년 하반기 높은 운임의 영향으로 추세에 비해 운임이 낮은 수준으로 상승여력은 있으나 과거 운임 패턴을 볼 때 중국 춘절 이전까지 약보합세를 기록할 가능성이 높음

아시아-미서부 운임추세와 주기



KMI 주간해운시장포커스

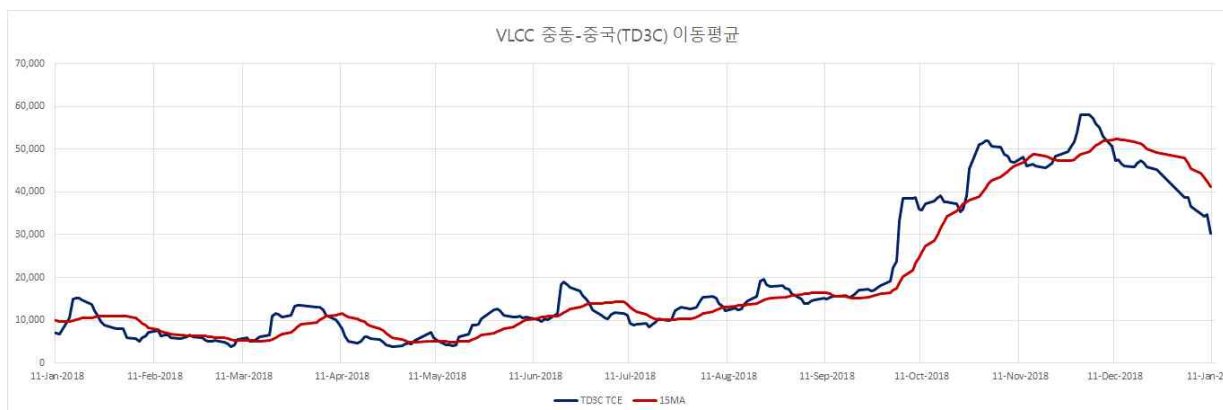
탱커 기술적 분석

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

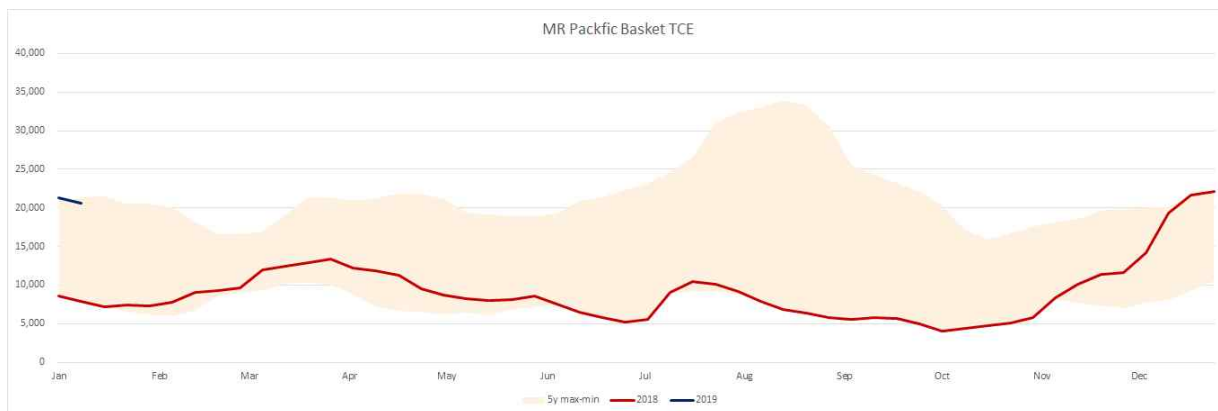
- 금주 TD3C 평균 운임은 33,563달러로 5주 연속 하락하였으며 이전 5년간 동기(2014 ~ 2018년) 평균 운임인 48,867달러 보다 낮음



- 현재 운임과 15일 이동평균운임이 데드크로스를 형성한 후 계속해서 하락하고 있음. 기술적으로 보았을 때, 향후 운임은 계속해서 하락세를 유지할 것으로 보임



- 금주 태평양 MR 운임은 20,653달러로 지난 주에 비해 소폭 하락 하였으나, 지난 5년간 동기(2014 ~ 2018년) 평균 운임인 13,323달러보다 높음. 현재 운임은 계속해서 높은 수준을 유지하고 있음



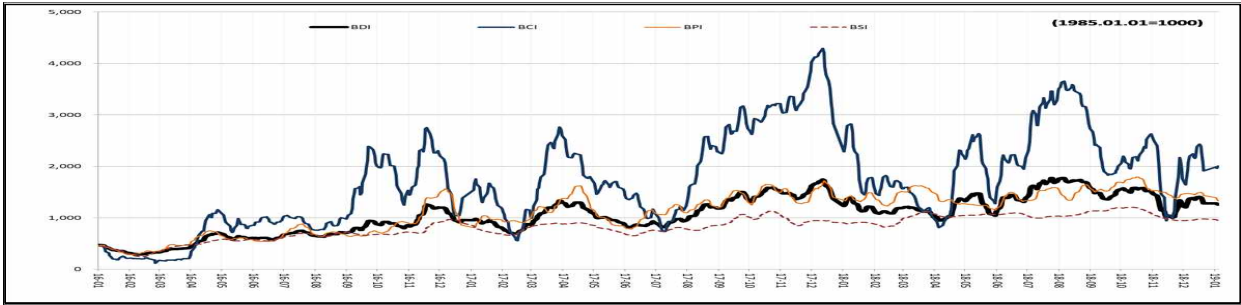
KMI 주간해운시장포커스



주간 동향 - 건화물선

중소형 선박의 운임부진. BDI는 1,221을 기록
케이프선 운임을 제외한 중소형선박의 운임 및 1년 용선료가 금주 큰 폭으로 하락함. 케이프 운임은 전주대비 257달러 상승한 15,550달러/일을 기록했으며 파나막스와 수프라막스는 각각 1,148달러, 662달러 하락한 9,771달러/일, 10,059달러/일을 기록함. 1년 용선료의 경우 케이프선은 보험세를 나타냈고, 파나막스, 수프라막스선은 모두 750달러, 핸디는 250달러 하락함. 브라질 대두 생산량 감소 소식과 함께 저품질 석탄수입 제한 조치가 해제되었음에도 불구하고 중국의 석탄수입수요가 늘어나지 않은 것이 중소형 선박의 운임에 부정적 영향을 미친 것으로 분석됨

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(01.11)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,221	(-49)	1,169	1,282	1,239	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	15,550	(257)	15,180	16,106	15,454	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	9,771	(-1,148)	9,145	11,144	10,202	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	10,059	(-662)	9,662	10,848	10,342	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	7,883	(-507)	7,569	8,524	8,073	562	9,772	8,640
	케이프	18,000	(-)	18,000	18,000	18,000	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	13,750	(-750)	13,750	14,500	14,125	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,000	(-750)	11,000	11,750	11,375	11,000	13,750	12,808
	핸디	10,000	(-250)	10,000	10,250	10,125	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(01.11)							
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	2019년 1월물		2019년 2월물		2019년 1분기물		2020년물		
	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	
	케이프(5TC)	15,180	(-162)	12,650	(342)	13,358	(-235)	14,896	
	파나막스(4TC)	9,621	(-730)	10,233	(-392)	10,396	(-408)	10,213	
	수프라막스(6TC)	9,128	(-1,062)	9,190	(-934)	10,570	(296)	9,874	
	핸디(6TC)	8,450	(-388)	8,300	(-231)	8,438	(-260)	8,988	

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

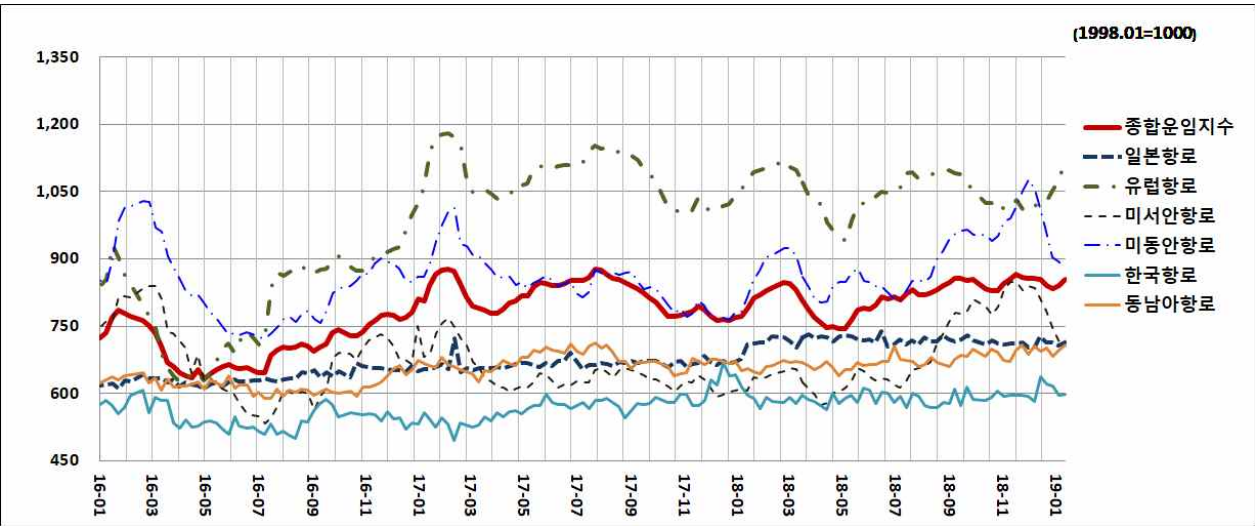
KMI 주간해운시장포커스

주간 동향 - 컨테이너

컨테이너 운임지수는 소폭 하락한 940.08을 기록

일부 원양항로(미주 남부, 아프리카)를 제외하고 약 보합세를 기록함. 유럽운임은 전주대비 17달러 하락한 979달러를 기록했으며 미 서부도 38달러 하락한 1,895달러를 기록함. 이는 연초 운임 상승이후 하락하는 과거 패턴과 유사함. 일반적으로 중국 춘절이전까지 약보합세를 기록한 이후 급락하는 양상을 보이거나 선사들은 선제적으로 임시 결항 등을 발표하여 운임 하락 최소화를 위해 노력중임. 인트라 및 동남아 항로는 특별한 이슈가 없이 2주 연속 운임 변동 없이 유지중

컨테이너선 운임 지수(CCFI)



자료:상해항운교역소

		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장		(01.11)							
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	940.08	(-0.8)	940.08	940.86	940.47	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	979	(-17.0)	979	996	987.5	584	996	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,895	(-38.0)	1,895	1,914	1,933	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	3,040	(79.0)	3,040	3,119	3079.5	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)		597.0	(-3.0)	597	600	599	610	846	724

KMI 주간해운시장포커스

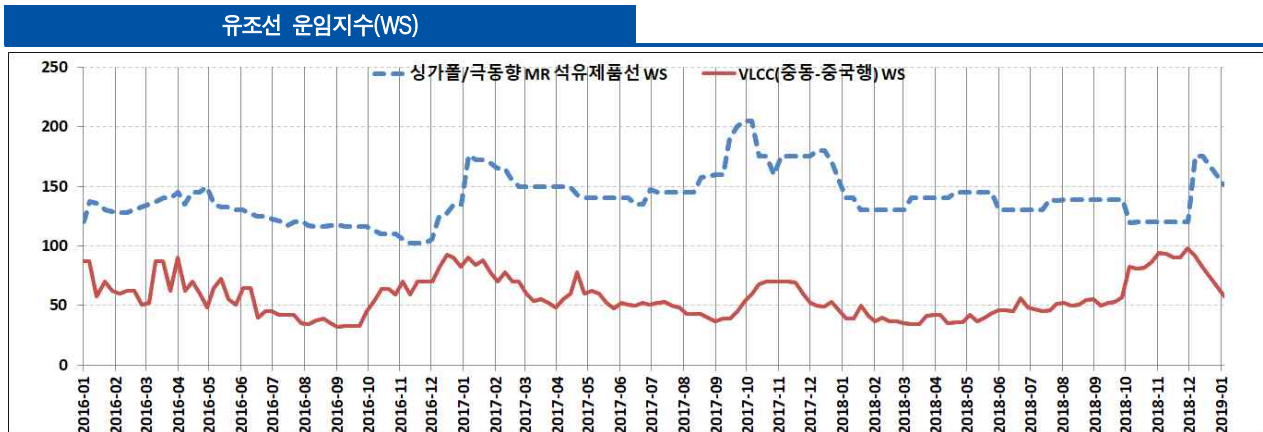
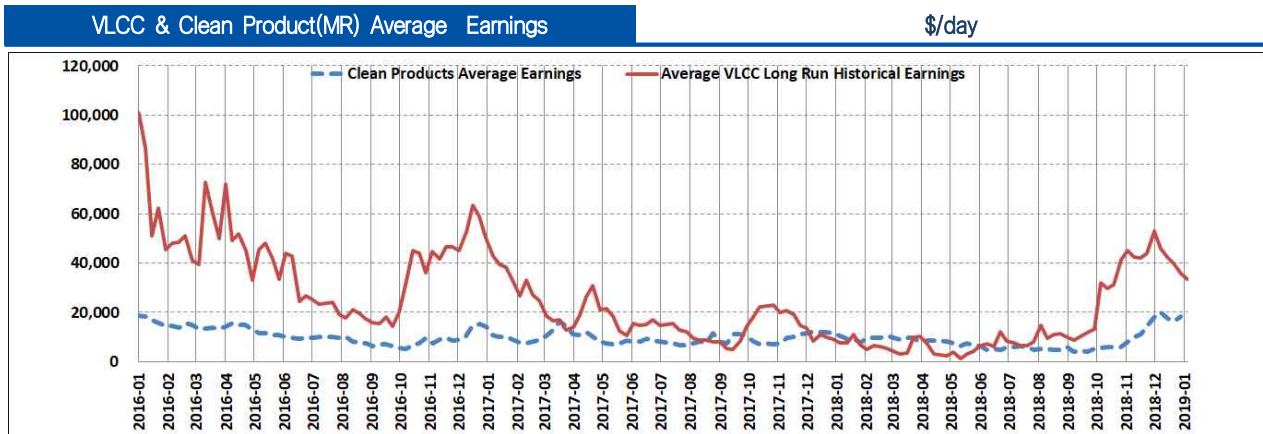
주간 동향 - 탱커

VLCC 운임 하락 지속

금주 중동-중국 VLCC 운임은 33,563달러로 전주 대비 4,459달러(-11.7%) 하락하였으며, WS는 55.0으로 전주 대비 3p(-5.4%) 하락함. 중동-중국 FFA 1월물은 28,848달러로 전주 대비 1,790달러(-5.8%) 하락하였으며 현재 운임보다 낮아 향후 시장이 하락할 가능성이 높을 것을 시사함

MR 운임 약보합세

금주 태평양 MR 운임은 20,653달러로 전주 대비 615달러(-2.9%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS는 151.3으로 전주대비 변동 없음. LR1 운임의 하락으로 MR의 수요가 LR1으로 이동할 가능성이 있음



		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장 (01.11)									
Average Earnings	TD3C	33,563	(-4,459)	30,383	38,760	35,474	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	20,653	(-615)	20,587	21,370	20,917	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	30,500	(-2500)	30,500	33,000	31,750	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	13,250	(-750)	13,250	14,000	13,625	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	55.0	(-3.0)	55.0	58.0	56.5	34.0	98.0	53.9
	MR	151.3	(-)	151.3	151.3	151.3	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



주요 해운지표 (2019.01.11)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.11)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	70.0	(-1.0)	70.5	70.0	71.0	70.5	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

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(01.11)								
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

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(01.11)								
380 CST	Rotterdam	347.0	(30.5)	331.8	316.5	347.0	331.8	322.5	477.5	400.1
	Singapore	392.5	(43.5)	370.8	349.0	410.0	397.5	352.5	517.5	432.6
	Korea	454.5	(65.0)	422.0	389.5	454.5	422.0	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	403.5	(38.5)	384.3	365.0	403.5	384.3	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.11)								
철광석	국제價	74.5	(1.1)	73.9	72.3	74.7	73.9	62.5	79.3	69.5
	중국産	112.9	(-0.1)	112.6	111.8	113.1	112.6	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.0	(0.9)	75.5	75.1	76.0	75.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	104.8	(1.3)	104.0	103.5	104.8	104.0	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	236.6	(-1.2)	236.5	232.0	237.8	236.5	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	181.6	(2.2)	180.2	179.3	181.6	180.2	164.7	186.9	177.1
	중국産	229.5	(-0.2)	228.9	227.3	229.9	228.9	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	910.3	(0.75)	905.0	894.8	912.3	905.0	814.0	1,066.8	932.9
	밀(국제)	519.5	(2.50)	515.7	506.8	520.0	515.5	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)								
		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

자료:한국무역협회

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