



통권 420호(2019.02.25.~2019.03.01)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

주간 이슈

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

IMO 2020 대응은 아직도 불확실성의 연속

황산화물 규제 대응은 해운기업의 중요한 전략적 선택

내년 1월부터 시행되는 IMO의 황산화물 규제에 대한 대응에서 기업은 꼬리를 물고 일어나는 문제들 때문에 혼란스러운 상황을 맞고 있음. 처음에 이 문제는 스크러버의 설치, LNG를 포함한 대체연료의 사용, 저유황유의 사용이라는 세 가지 대안 중 하나를 선택하는 비교적 단순한 것으로 보였음. 하지만 배출수에 의한 환경오염을 우려한 개방형 스크러버에 대한 제재 발표, LNG 연료 사용 시 발생하는 메탄의 유해성에 대한 논란, 저유황유 공급의 안정성에 대한 우려, 저유황유와 고유황유의 가격 차이에 대한 불확실성, 저유황 연료유의 품질에 대한 불신, 스크러버 금융의 한계성 등 다양한 문제들이 제기되면서 의사결정에 대한 복잡성이 커지게 된 것임. 결국 복잡한 의사결정이 되었지만 이 문제는 해운기업의 운항비용 경쟁력과 직결되어 있어 가장 중요한 전략적 선택문제임에 틀림없음

이와 관련하여 최근에도 새로운 보도가 지속적으로 나오는 것은 이 문제가 아직도 과거형이 아닌 현재 진행형임을 말해주고 있음. 최근에 보도된 몇 건의 기사들을 소개함

최근의 동향

로이즈 선급의 한 컨설턴트는 최근 싱가포르에서 열린 포럼에서 연료유 공급이 전형적인 공급망(supply chain) 사업임을 들어 2,000 척 남짓밖에 안되는 스크러버 장착 선박들은 고유황연료(HFO)의 공급가능성 문제를 사전에 해결해야 한다고 경고함. 알려진 바와 같이 저유황유와 고유황유는 공급하는 바지선도 구분되어야 하므로 물류 측면에서 비용문제를 야기할 수 있어 실제 공급가격 차이가 크게 줄어줄 수 있다는 견해도 있음

스크러버의 성능표준 제정도 난항을 겪고 있음. 최근에 열린 IMO PPR(Pollution, Prevention and Response) 6에서 기준을 마련하지 못하고 내년으로 넘기게 되면서 규정 제정 이전에 장착된 선박에 대한 규제가 어려운 상황이 된 것도 고려해야 할 중요한 사항임

한편 IMO 회의에서, 공급되는 저유황유의 품질과 안전성에 대한 정당한 우려(legitimate concerns)가 있는 경우에는 고유황유의 사용을 허용한다는 것에 합의함으로써 또 다른 불확실성의 단초를 남김. 작년에 휴스턴에서 공급된 연료유가 200척이 넘는 선박에 기계적인 문제를 야기한 것이 이러한 합의를 이루게 한 계기가 되었음

고유황유와 저유황유의 가격 차이에 대해서도 당초에 예상했던 250달러 이상보다 크게 낮을 것이라는 예상이 점점 힘을 얻어가고 있음. 실제 연료유의 2020년물의 선물가격 스프레드는 175-185달러 선에 그치고 있음

상황은 계속 변화하고 있어 지속적이고 면밀한 모니터링이 필요한 상황임. 기존 선박에 대한 스크러버의 설치는 조금 더 시간을 두고 결정하는 것도 대안이 될 수 있을 것임

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

BIMCO, 2019년 선대 증가는 3.4%를 기록할 것으로 전망

- 동사는 2019년 2월 현재 컨테이너 선대는 2,190만 TEU, 5,215척을 기록하였으며 선대 증가세는 3.4%를 기록할 것으로 전망함
- 올해 인도량은 상반기에 집중되어 있어 향후 6개월 동안 31만 5,000TEU의 선박이 인도될 예정이며 이들 선박에는 스크러버를 장착한 선박이 포함될 것으로 예상됨
- 2017년 이후 200만TEU 이상의 선박이 증가함. 15,000TEU급 이상의 선박량이 크게 증가하여 향후 신조시장 발주에 부정적인 영향을 줄 것으로 예상하였으며, IMO 2020에 따른 일부 선형은 발주량이 증가할 것으로 전망함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126452/World-boxship-fleet-update-Slow-growth-on-orders>

계류선박의 비중 급증으로 2017년 이후 최고치 기록

- 알파라이너 자료에 의하면 2월 기준 계류 선박은 249척, 약 87만 TEU에 달해 총 컨테이너 선박의 4%에 달하는 것으로 나타남
- 이는 중국 춘절이후 선사들의 임시결항(blank sailing)의 영향으로 일시적일 것으로 판단되지만 결항 이전인 1월 통계 65만 TEU에 달하는 것으로 나타남
- 5,100~7,500TEU급 선대를 제외하고 모든 선형에서 계류선박이 증가했으며 2,000TEU급 선박의 증가세가 가장 높은 것으로 나타남

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 09호

미국 항만의 수출입 불균형으로 공컨테이너 처리량 증가

- 2018년 미국 10대 컨테이너항만의 공컨테이너 처리량은 전년대비 5.8% 증가한 1,060만 TEU에 달하는 것으로 조사됨. 또한 이들 항만들의 컨테이너 처리량 중 공컨테이너가 차지하는 비중은 25.6%에 달해 사상 최고치를 기록함
- 이러한 공컨테이너 증가는 수출입 불균형에서 발생되며 2018년 무역전쟁으로 인해 미국 수입량이 급증하자 더욱 심화된 것으로 분석됨
- 아울러 알파라이너에 따르면 미국 10대 항만의 총 컨테이너 수입량은 전년대비 6.2% 증가한 2,010만 TEU를 기록한 것으로 잠정 집계됨

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126414/Running-on-empty-US-box-imbalance-deepens>(로그인 필요)

APL, 미국 내륙운송 체계 개선을 통해 운송 시간 단축

- 미주에서 화물 증가로 인한 미 서부 항만 뿐만 아니라 내륙 수송체계 역시 정체되고 있어 APL은 새로운 EXX RailFlash 서비스를 시작함
- 동서비스는 항만에서 배후 철도로 바로 이송하여 운송하는 서비스로 최소 4일 이상의 기간을 단축시킬 수 있음. 일반적으로 상하이에서 시카고까지 23~30일이 소요되는 시간을 16일만에 도달 가능하게 함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126413/APL-seeks-to-solve-west-coast-capacity-crunch>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

발틱거래소, 신규 LNG Index와 탱커 루트 도입

- LNG 3 지수는 Sabine Pass-Tokyo 왕복항해를 다룰 예정으로 3월중에 서비스를 계획하고 있음. 또한, LNG 2 지수는 Sabine-Isle of Grain 항해를 평가할 것임
- 또한, 3월 1일부터 중동-동아프리카 clean MR 탱커 운임과 미 걸프-중국 원유 운반 등 총 5개의 새로운 탱커 루트가 도입 될것임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126396/Baltic-Exchange-to-launch-LNG-index-and-new-tanker-routes>(로그인 필요)

아시아 VLCC 시장 변화

- 2019년 1월 미걸프 지역의 VLCC 성약은 89건으로 3년 전 40건에 비해 두 배 이상 증가했음. 미 걸프-아시아 원유 수출은 세계 VLCC 시장의 구조변화를 이끌고 있음
- 미중 무역전쟁으로 인해 중국의 미 원유를 수입하지 않지만, 한국, 일본, 인도, 싱가포르, 태국의 정유사들이 이를 대신 수입하고 있음. 중국은 미 원유를 영국의 원유수입으로 대체하고 있음
- OPEC 감산에 따라 중동지역의 VLCC 수요가 감소하였으며, 미 걸프 및 남미 의존도가 상승하였음. 따라서 미 걸프 VLCC 수요가 지금과 같이 높은 수준으로 유지되지 않을 경우, 2019년 평균 운임은 높은 수준을 유지하기 어려울 것임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126329/US-GulfAsia-VLCCs-drive-global-tanker-patterns>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1713799/brexit-and-trade-war-alter-vlcc-flows-to-asia>(로그인 필요)

Maersk Tankers, 디지털 솔루션을 활용한 경쟁우위 확보

- Maersk Tankers는 제품선 분야의 경쟁우위 확보를 위해 선박 포지셔닝과 선박 bunker 소비를 최적화하는 디지털 솔루션인 SimTanker와 SimBunker를 개발하고 있음
- 디지털 책임자인 Peter Schrøder에 따르면, SimBunker는 선박의 항해 속도, bunker 구매 장소, 구매할 bunker의 품질과 금액, 추후 최적의 항로 등 다양한 bunker 사용 문제를 최적화하는 솔루션으로 몇 달 내로 실제 활용을 예상하고 있음
- SimTanker는 지난 항해데이터를 기반으로 선박의 위치를 시뮬레이션하며, 동사는 시뮬레이션 결과를 LR2 탱커에 실시간으로 적용하고 있음
- 최고 전략 책임자인 Søren Meyer에 따르면, 제품선 산업은 장기적으로 긍정적인 전망을 보임. 이에 알고리즘 기반 거래 전략을 적용하여 이익 창출과 새로운 비즈니스 및 효율성 창출 등 경쟁우위 확보에 초점을 맞출 예정임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126385/Maersk-Tankers-to-gain-competitive-advantage-through-digital-solutions>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

Grindrod Shipping, 2019년 중소형 건화물선 장기 펀더멘털 긍정적 전망

- Grindrod Shipping은 2019년 건화물선 시장이 미중무역전쟁, 중국 춘절 영향과 함께 중국 경기둔화에 의한 수입량 감소로 약세를 시현하고 있으나, 중소형선박의 장기 펀더멘털은 긍정적일 것이라고 발표함
- 2019년 중소형 건화물선 시장은 공급측면에서 IMO 2020으로 선박 해체량이 증가하면서 선박량 증가가 제한적이며, 견고한 마이너 벌크 화물 수요를 바탕으로 수급이 균형을 이루면서 장기 펀더멘털이 긍정적일 것으로 분석됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126433/Grindrod-Shipping-says-trade-woes-threaten-market-confidence>(로그인 필요)

케이프 사이즈 선박 운임 상승 가능성 제시

- 최근 케이프선 운임은 2017년 2월 이후 최저 수준을 기록함. 지난 1월 25일 발생한 브라질 댐 붕괴로 철광석 생산량 감소와 함께 중국의 경기 둔화 소식이 더해진 것이 케이프선 운임 하락의 주요 원인으로 분석됨
- Fearnleys는 현재 케이프선 운임은 최저수준에 가까우며 3월에 들어서면서 상승할 가능성이 높다고 분석함. 계절적 영향과 더불어 중국 경기 둔화 소식에도 불구하고 실제로는 1월달 중국의 철강생산량이 전년대비 4.3% 증가했다는 세계 철강협회 소식 등이 시장에 긍정적으로 작용해 케이프선 운임이 상승할 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126424/Capesizes-continue-to-suffer-earnings-erosion>(로그인 필요)

중국, 차오페이디엔항 석탄 터미널 확장으로 연간 1억 톤 추가 처리 가능 예정

- 중국 친황다오항(Qinhuangdao Port Co)가 약 4억 4,700만 달러를 투자해 차오페이디엔항(Caofeidian Port)의 석탄 터미널의 확장 공사를 시작할 예정이라고 밝힘. 석탄 터미널 확장 공사가 완공되면 연간 1억 톤 규모의 석탄을 추가로 처리할 수 있을 것이라고 발표함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126445/Qinhuangdao-Port-invests-in-coal-terminal-expansion>(로그인 필요)



주간 동향 - 건화물선

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

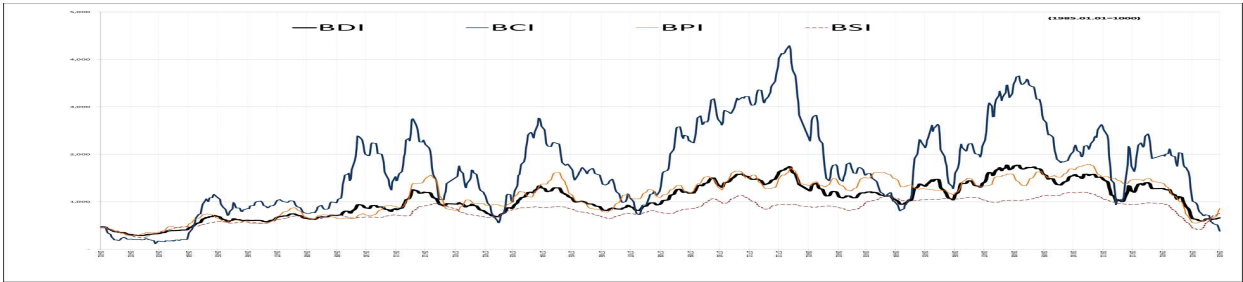
BDI, 4주 연속 600선대 기록

중소형선박의 운임이 1일 평균 800달러 이상 상승하며 BDI의 상승을 견인하였으나 케이프선 운임이 전주대비 13.3%(850달러)하락한 5,497달러/일을 기록하면서 BDI가 652로 소폭 상승에 그침. 1월 25일 브라질 댐 붕괴사고의 여파와 중국 경기 둔화 전망이 케이프선 운임 하락세 지속의 주요 원인으로 분석됨. 중소형선박은 미중무역협상에 대한 기대감이 운임에 긍정적 영향을 미친것으로 분석됨

FFA 시장, 케이프선 3월물 5,000달러선 기록

FFA 시장 3월물, 2분기물을 살펴보면 파나막스선을 제외한 모든 선형의 가격이 하락함. 3월물 케이프선은 스팟 운임 하락세를 반영해 1일 5,442달러를 기록함

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(03.01)							
운임지수 ¹⁾	BDI	652	(19)	595	1,282	852	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	5,497	(-850)	5,065	16,106	10,646	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	6,164	(943)	4,435	11,144	6,717	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	7,943	(820)	4,544	10,848	7,195	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	5,526	(567)	4,198	8,524	5,834	562	9,772	8,640
	케이프	11,875	(0)	11,875	18,375	14,958	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	12,125	(500)	11,500	14,500	12,458	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,125	(500)	9,500	11,750	10,639	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,250	(500)	8,750	10,250	9,250	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(03.01)							
		2019년 3월물		2019년 4월물		2019년 2분기물		2020년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	5,442	(-1,183)	6,417	(-691)	7,572	(-500)	12,450	(67)
	파나막스(4TC)	8,213	(1,059)	9,475	(604)	9,628	(263)	9,929	(204)
	수프라막스(6TC)	8,332	(-333)	9,257	(-417)	9,765	(-239)	10,011	(271)
	헨디(6TC)	6,788	(-300)	7,575	(-263)	7,871	(-183)	8,475	(-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

건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 운임) 운임은 2월 20일부터 약 7일간 횡보를 보이며 지지선을 형성한 듯 보였으나 주중반부터 운임은 지지선을 하향돌파한 후 가파른 하락세를 보임. 2월 운임은 가파른 하락세만 보이던 1월과 달리 하락과 횡보를 반복적으로 보이며 지지선을 형성하는 듯 했으나 최근 다시 하락함
- (케이프 이동평균) 지난 주 약간의 횡보세를 보이던 15일 이동평균선이 금주 들어 다시 가파른 하락세를 보임. 15일 이동평균선 기준으로는 하락세가 지속될 것으로 판단되나, 상황이 이미 OPEX이하로 하락했기 때문에 추가적인 하락에는 한계가 있을 것으로 보임
- (케이프 RSI) RSI는 여전히 30선 이하를 기록함



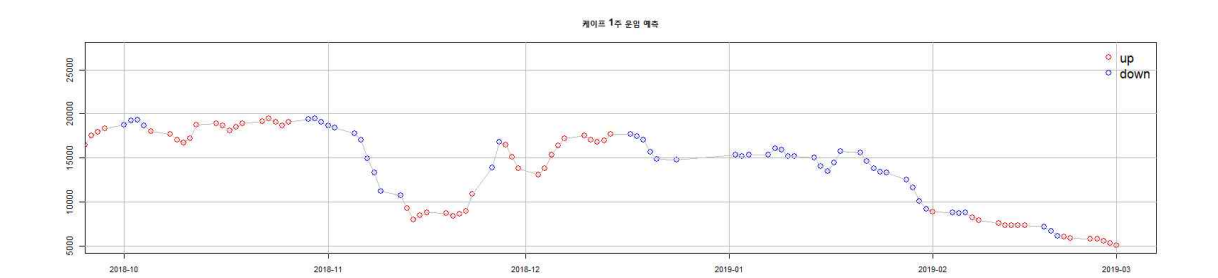
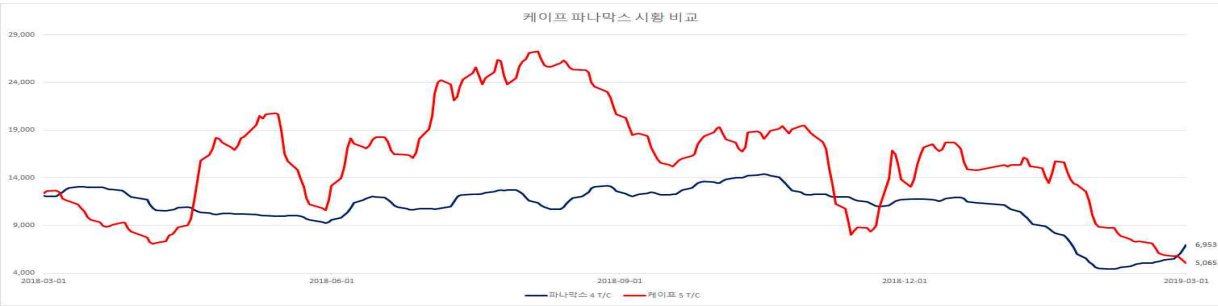
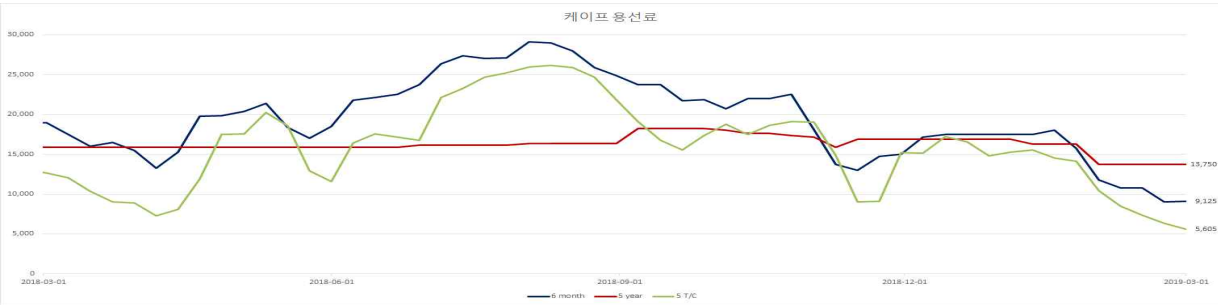
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 용선료가 스팟운임을 상회하며 여전히 저조기의 패턴을 보임. 금주 장기와 단기용선료는 모두 횡보를 나타냄. 이는 스팟운임은 여전히 하락세를 나타내나 시장은 스팟운임의 하락세를 멈추고 횡보 또는 상승할 것이라는 기대심리가 반영된 것으로 해석됨
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 지난 수요일 파나마크스선 운임이 케이프선 운임을 상향 돌파함. 역전 현상이 나타난 이 후 두 선형간의 운임 간격이 점점 벌어지고 있음. 일반적으로 선형간 운임 역전현상은 시황이 저조기일 때 나타남. 2018년 운임역전현상은 3월과 11월 2차례 나타났으며, 기간은 짧게는 한 달 길게는 한 달 반 정도 지속됨
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프 운임은 상승할 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(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	02.25	03.04	52.83	47.17
	02.26	03.05	62.80	37.20
	02.27	03.06	63.01	36.99
	02.28	03.07	70.14	29.86
	03.01	03.08	63.93	36.07

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 파나막스선 스팟운임이 가파른 상승세를 보임. 15일 이동평균선이 완만한 상승세를 유지하고 있음
- (파나막스 RSI) 금주 RSI가 70선을 상향 돌파하며 급등한 후 100선에 근접한 수치를 기록하며 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 금주 가파른 상승세를 보이던 운임은 차주에는 일시적 횡보세를 보일 가능성이 있음

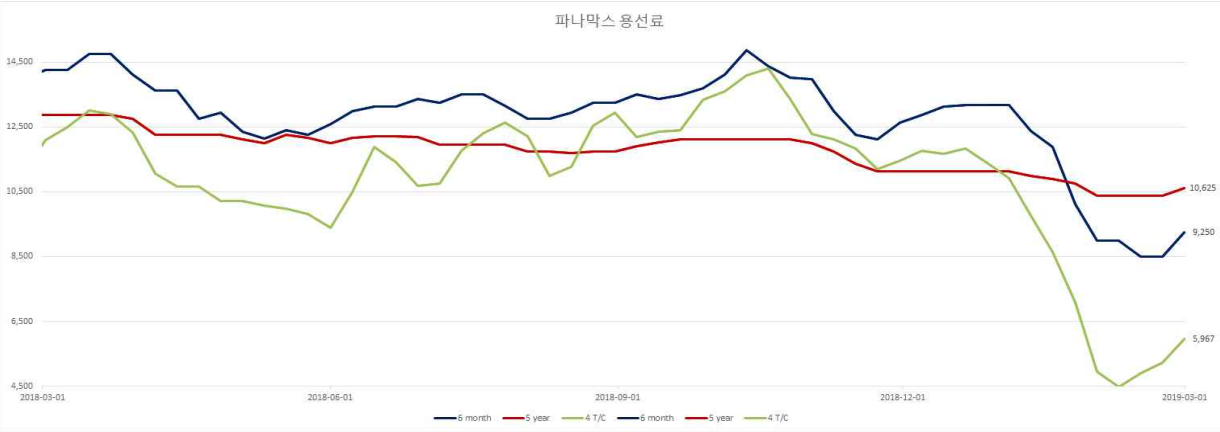


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 지난 주에 홍보하던 장기와 단기 용선료가 금주 상승세를 나타냄. 이는 시장이 스팟운임의 상승을 일시적인 현상이 아닌 것으로 받아들이고 있는 것으로 해석되며, 차주 스팟운임의 상승세가 지속될 경우 장기, 단기용선료가 상승할 것으로 보임
- (시 파나막스 운임 예측) 차주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예상됨



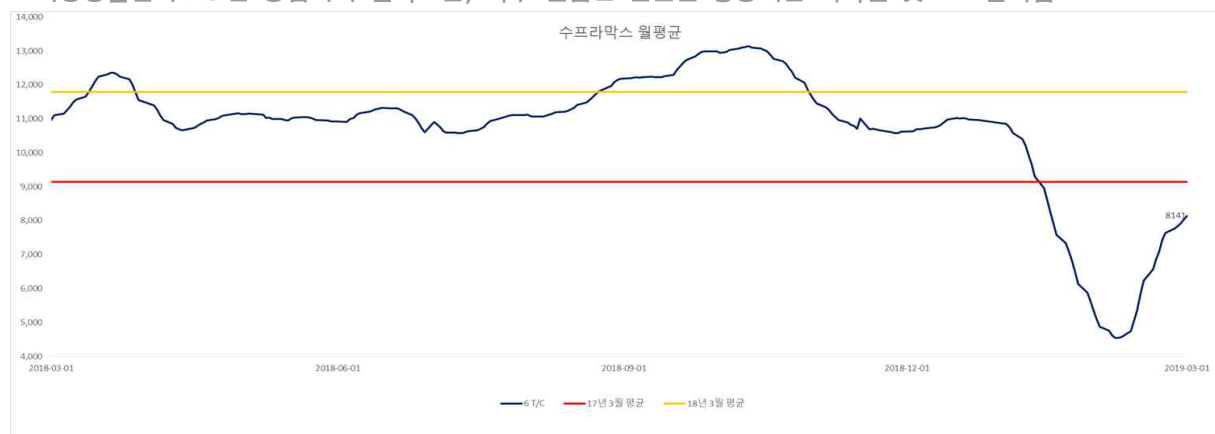
- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	02.25	03.04	75.65	24.35
	02.26	03.05	92.59	7.41
	02.27	03.06	92.52	7.48
	02.28	03.07	90.98	9.02
	03.01	03.08	81.02	18.98

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 운임과 이동평균선의 상승세는 지난 주 대비 다소 완화된 형태를 나타냈으나 여전히 상승세를 기록함
- (수프라막스 RSI) 가파른 상승세를 보이던 RSI가 금주 들어 한 주 내내 100선에 근접한 수치를 나타냄
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 완만한 상승세를 기록할 것으로 분석됨

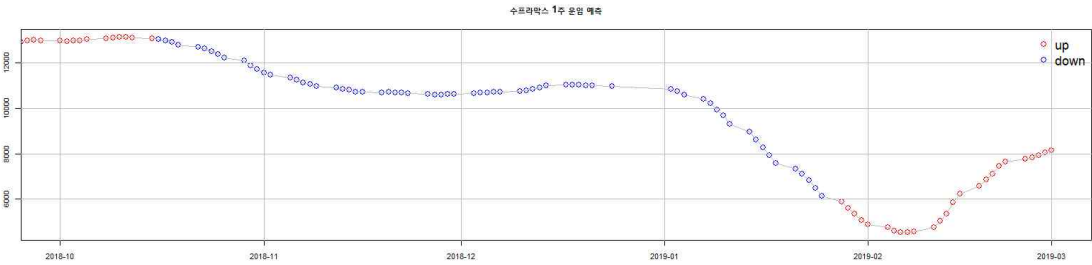


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 스팟운임의 상승세를 반영하여 장기와 단기 용선료가 상승함. 스팟운임 상승세가 지속 될 경우 장기와 단기 용선료의 상승세도 유지될 것으로 판단됨
- (SI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 상승할 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(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	02.25	03.04	100	0.00
	02.26	03.05	100	0.00
	02.27	03.06	100	0.00
	02.28	03.07	100	0.00
	03.01	03.08	100	0.00

KMI 주간해운시장포커스

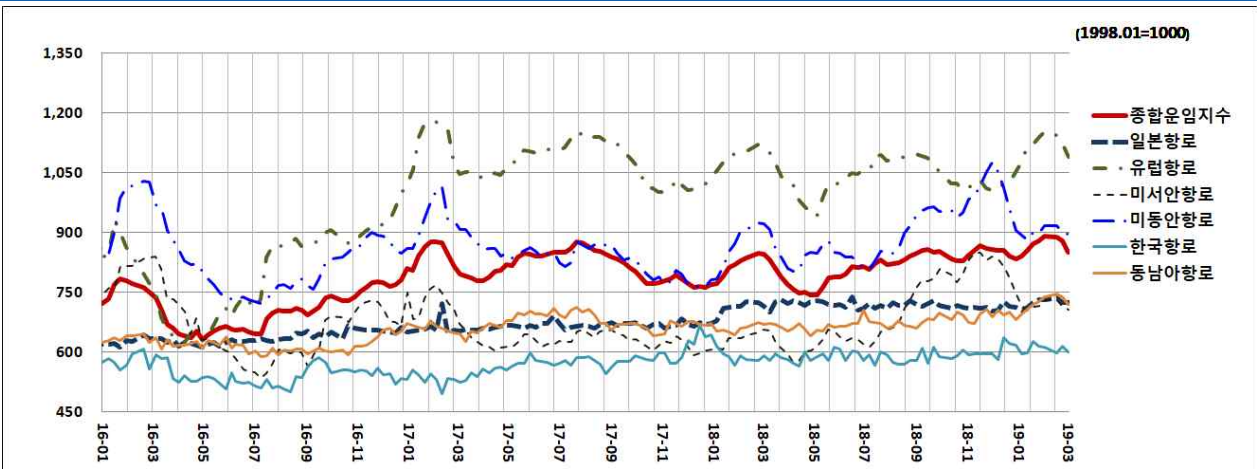
주간 동향 - 컨테이너

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

컨테이너 운임지수는 전주대비 44.04 하락한 803.71를 기록

중국 춘절이후 운임이 급격하게 하락하여 SCFI 지수는 작년 7월 이후 처음으로 800 초반까지 하락함. 이는 작년에 비해 높은 수준이나 미주 운임이 높은 수준을 유지하여 나타난 효과로 아시아-유럽운임은 전년에 비해 더 낮아짐. 향후 이러한 하락세는 점차 안정화될 것으로 예상되나 아시아-유럽항로의 공급 과잉은 지속될 것으로 전망됨. 2M은 3월 말 19,000TEU급 11척이 투입되는 아시아-유럽 서비스(AE-1/Shougun)에 대한 선대 축소를 진행할 예정임. 기존 19,000TEU급 11척이 투입되었으나 13,000~14,000TEU급 12척으로 축소시켜 공급과잉에 적극적으로 대응할 예정임. 또한, MSC는 지난주 19,000TEU급 선박을 미 서부에 일시적으로 투입하는 등 아시아-유럽항로 공급과잉의 여파로 개선량 뿐만 아니라 캐스케이딩도 증가하는 양상임

컨테이너선 운임 지수(CCFI)



자료:상해항운교역소

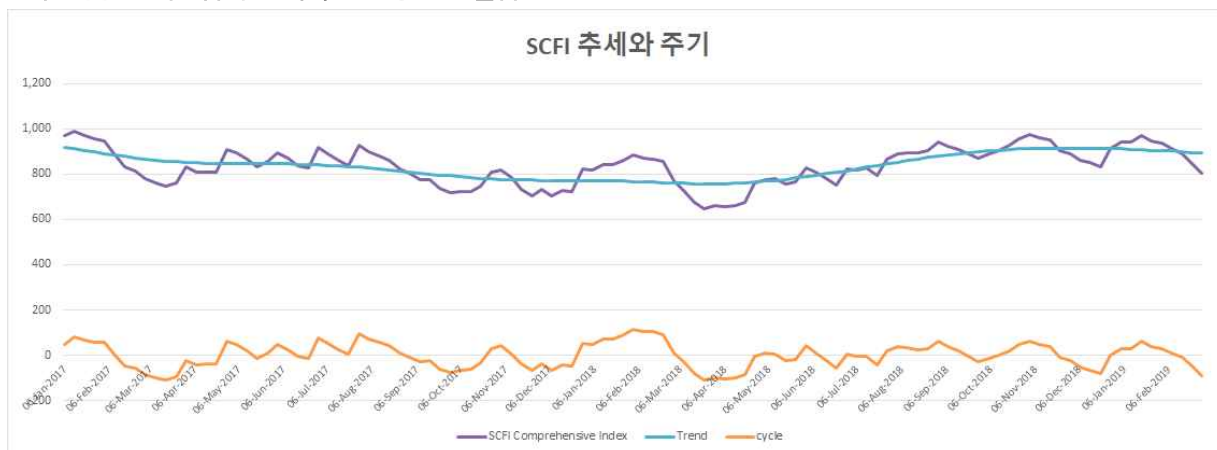
	금주	(전주비)	2019년			2018년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장	(03.01)								
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	803.71	(-44.0)	803.71	968.07	908.58	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	796.00	(-35.0)	796.00	996.00	924.75	584.00	996.00	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,549.00	(-171.0)	1,549.0	2,114.0	1,884.63	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,640.00	(-197.0)	2,640.0	3,187.0	2,997.75	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	153.00	(-)	145.00	153.00	149.38	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	227.00	(-)	219.00	230.00	226.38	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	148.00	(-)	148.00	158.00	153.13	131	166	145.84
	용선지수(HRCI)	-	-	591	610	600	610	846	724

KMI 주간해운시장포커스

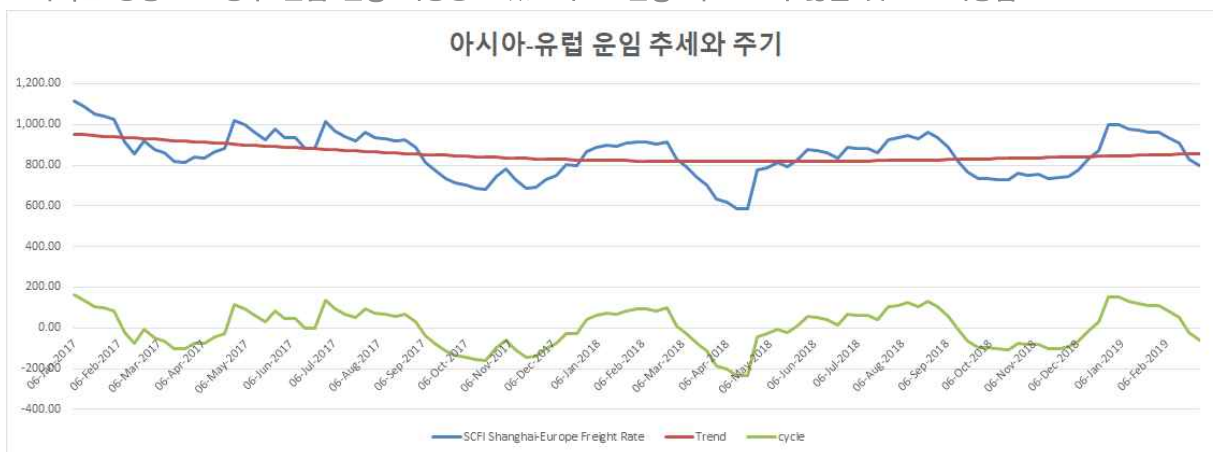


컨테이너 기술적 분석

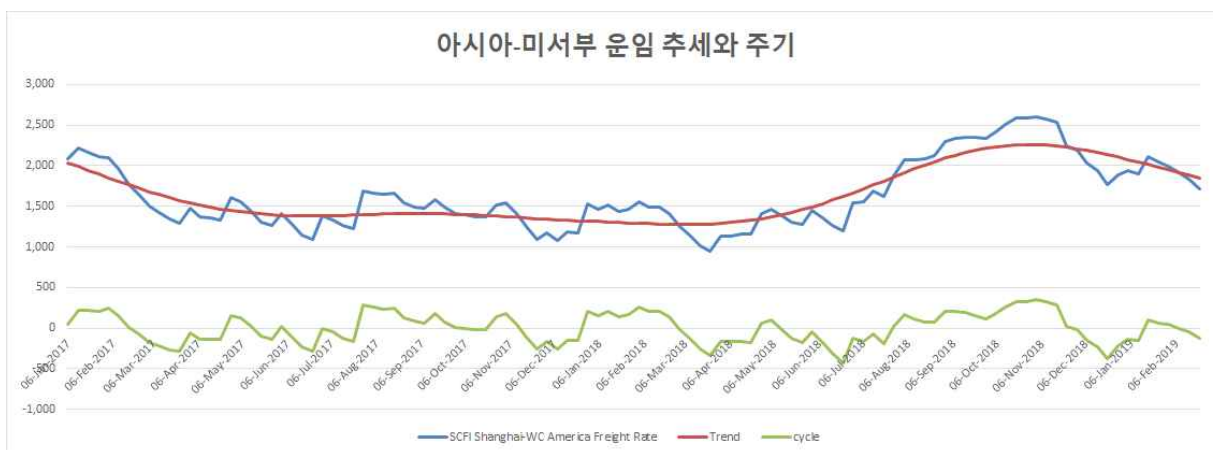
- SCFI 지수와 추세(trend) 간 이격이 심화되고 있어 운임 반등 가능성은 있으나 수요회복세가 크지 않아 향후 시장은 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임의 추세는 최근 몇 주 동안 850~860선에서 안정적으로 움직임. 주기(cycle)의 하락세가 지속되는 양상으로 향후 운임 반등 가능성은 있으나 그 반등 폭은 크지 않을 것으로 예상됨



- 추세선이 하락하는 양상이나 추세와 운임과의 격차가 심화되고 있어 운임 반등 가능성이 점차 높아짐



* 컨테이너 운임 분석은 호드락-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

KMI 주간해운시장포커스

주간 동향 - 탱커

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

VLCC, 전 항로 운임 상승세

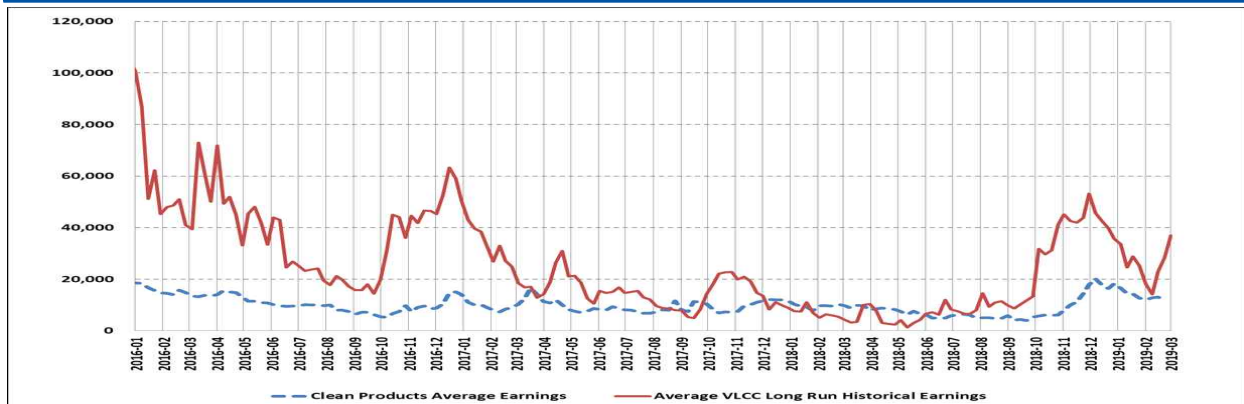
금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 35,221달러로 전주 대비 7,033달러(25.0%) 상승하였으며, WS는 67.5로 10.5p(18.4%) 상승하였음. 금주 카리브-싱가포르 운임은 81,636 달러로 지난 주에 이어 상승을 이어가고 있음. 또한 중동지역은 3월말 수요와 미걸프 지역의 운임 강세에 따른 공급 조절로 운임상승을 지속하고 있음

MR 운임 약보합세 지속

금주 태평양 MR 평균운임은 11,095달러로 전주 대비 131달러(-1.2%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS는 150.0으로 전주대비 변동 없음. 대서양 시장은 금주 IP(International Petroleum) Week로 인해 저조한 활동을 보여 운임 하락을 보임. 아시아 시장은 바쁜 주간을 보냈지만 장거리 화물이 없어 운임은 약보합세를 보임

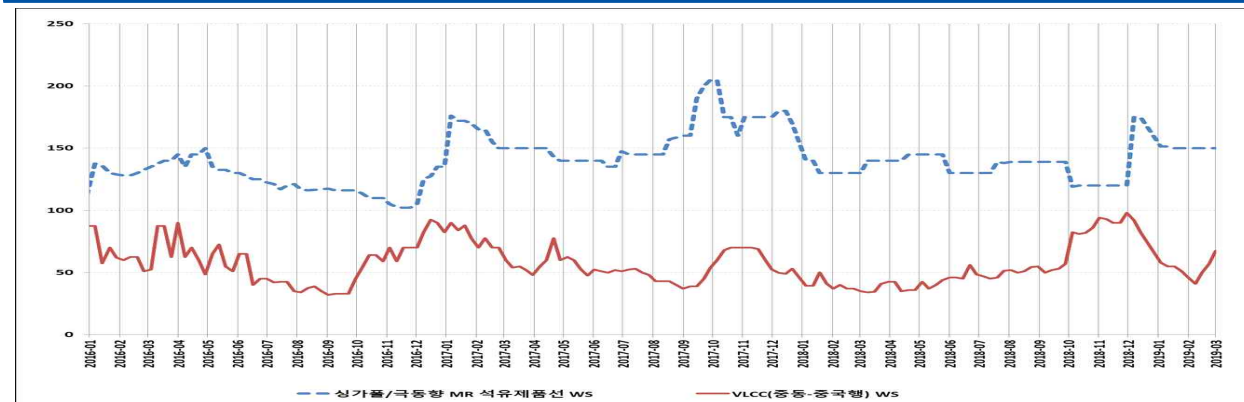
VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.01)							
Average Earnings	TD3C	35,221	(7,033)	13,667	39,138	26,701	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	11,095	(-131)	10,981	21,370	15,726	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	28,500	(4,000)	24,500	33,000	28,556	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	13,625	(-)	13,250	14,000	13,556	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	67.5	(10.5)	41.0	67.5	53.4	34.0	98.0	53.9
	MR	150	(-)	150.0	151.3	150.3	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

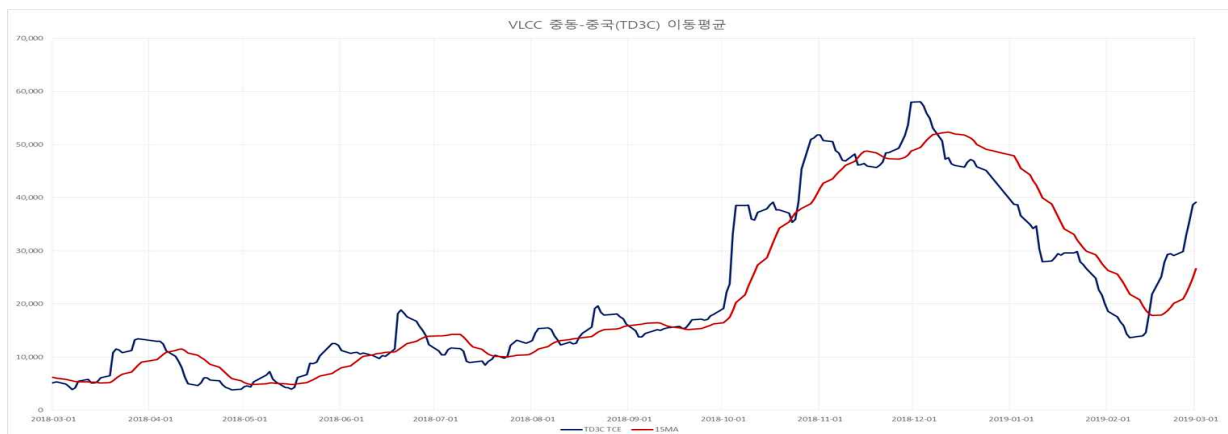
KMI 주간해운시장포커스

탱커 기술적 분석

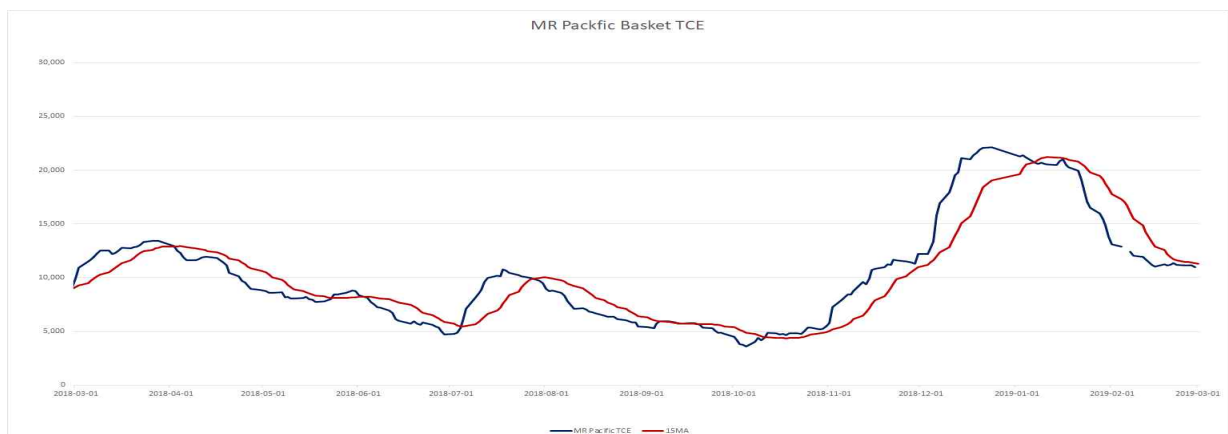
- 금주 TD3C 평균 운임은 35,221달러로 지난주 대비 상승함. 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임은 30,579달러임



- 금주 TD3C 평균운임과 15일 이동평균운임은 골든크로스를 형성한 후 2주 연속 상승세를 지속하고 있음. 기술적으로 향후 운임은 상승세를 지속할 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 약보합세를 보이며 15일 이동평균과 교차하려 하고 있음. 차주 운임이 상승할 경우 시황이 회복되는 골든크로스를 형성할 수 있을 것으로 보임



KMI 주간해운시장포커스

주요 해운지표 (2019.03.01)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.01)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	69.0	(-)	69.0	69.0	71.0	69.9	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.5	(-)	12.5	12.5	12.5	12.5	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(03.01)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	93.0	(-)	93.0	92.5	93.0	92.8	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	35.0	(-)	35.0	35.0	35.0	35.0	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(03.01)								
380 CST	Rotterdam	403.5	(-5.0)	403.5	316.5	408.5	371.2	322.5	477.5	400.1
	Singapore	428.5	(-3.5)	428.5	349.0	432.0	406.8	352.5	517.5	432.6
	Korea	467.5	(6.0)	467.5	389.5	467.5	441.4	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	435.5	(1.5)	435.5	365.0	435.5	411.9	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(03.01)								
철광석	국제價	86.65	(-0.1)	86.7	72.3	91.5	80.9	62.5	79.3	69.5
	중국産	117.3	(-1.3)	117.3	111.8	119.1	114.9	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	78.4	(0.8)	78.4	75.1	78.7	76.6	76.1	105.1	89.1
	중국産	103.8	(-1.4)	103.8	103.5	106.3	104.7	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	248.2	(-)	248.2	226.2	248.2	236.5	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	186.7	(0.2)	186.7	175.1	187.3	180.7	164.7	186.9	177.1
	중국産	-	-	-	227.3	233.0	230.5	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	899.3	(-11.0)	899.3	893.3	925.3	909.7	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	454.0	(-32.75)	454.0	425.5	527.3	507.2	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)								
		11월	12월	1월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	9,302	8,548	8,868	8,868	74,518	95,248	100,114
	수입	5,266	4,591	5,114	5,114	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	8,193	7,805	7,814	7,814	81,068	84,260	89,921
	수입	5,712	6,166	6,495	6,495	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,980	5,476	4,949	4,949	45,468	53,140	56,777
	수입	5,290	5,005	4,785	4,785	51,248	56,657	61,694
BRICs	수출	15,786	14,130	13,335	13,335	145,255	169,587	189,936
	수입	12,653	11,820	12,380	12,380	103,255	118,550	133,785

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