

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 3월 | 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26 (동삼동, 한국해양수산개발원)

발행인 양창호

감수 황진희

자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

홈페이지 www.kmi.re.kr

목차

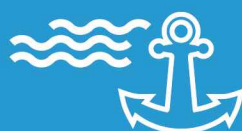
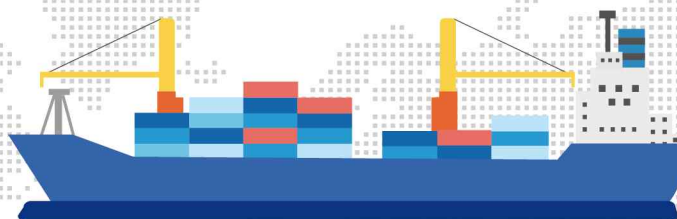
I. 요약	01
II. 주간이슈	02
III. 주간뉴스	03
IV. 건화물선	06
V. 컨테이너	13
VI. 탱커	15
VII. 주요 해운지표	17

윤희성 해운빅데이터연구 센터장
heesung@kmi.re.kr | 051-797-4637

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

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

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



1. 주간 이슈

작년 실적으로 읽는 정기선 해운

I 도입

회계감사가 마무리되면서 2018년 정기선사들의 경영성치가 속속 발표되고 있음. 영국의 로이즈 리스트는 지금까지 발표된 대형 선사의 실적을 요약하여 보도하였는데 이를 꼼꼼히 살펴보는 것만으로도 우리나라 정기선 사업, 나아가서는 한국 해운산업의 재건에 대한 시사점을 얻을 수 있을 것으로 생각하여 소개함. 발표된 실적자료는 다양한 기준으로 집계된 것이기 때문에 구체적인 자료에 기초하지 않은 선부른 분석은 불필요한 오해를 낳을 가능성이 있음. 따라서 여기서는 가능한 현황의 기술(description)에 한정하고자 함

I 외형성장

작년 머스크의 수익은 284억 달러로 현대상선(47억 달러)의 6배(2010년 3.6배)를 기록했다. 2010년 대비 머스크의 수익은 약 9% 증가한 반면 현대상선의 수익은 35% 감소를 보였음. 2010년 현대상선과 매출차이가 10억 달러 정도였던 Hapag-Lloyd의 수익은 8년 후 약 60% 증가하였으며 그 결과 10년 전 1.1배에 불과했던 매출 차이가 2.8배로 벌어짐. M&A가 머스크와 Hapag-Lloyd의 매출증가에 기여했음.

선사별 수송량 측면에서는 머스크, CMA CGM, Cosco 등 대형선사의 증가가 두드러져 거대선사 위주의 '부익부 빈익빈' 현상이 심화되었음. 현대상선의 경우 물량은 증가하였으나 수익이 전년대비 소폭 감소하여 이례적인 것으로 지적됨. 한편 정기선사 전체의 스케줄 신뢰성(reliability)은 Sea Intelligence가 2011년 측정을 시작한 이래 최악의 수준을 보인 가운데 현대상선은 79.3%로 3위를 기록함

I 수익성

수익성은 기업에 따라 EBIT 또는 EBITDA로 측정하는 등 차이가 있고 또 어떤 기업은 단일 기업이 아닌 그룹의 경영성과를 발표하고 있어 단순비교가 어려움. 머스크는 작년 약 6.3억 달러의 운영이익을 기록했으며 CMA CGM, Hapag-Lloyd도 각각 4.9억 달러, 5.1억 달러의 EBIT 기준 흑자를 기록함. 한편 현대상선은 같은 기준으로 5.2억 달러의 적자를 기록하여 8년 연속 적자에서 벗어나지 못함

결산이 3월인 ONE의 작년 3분기 EBIT 역시 4.9억 달러의 적자를 보였으나 전산통합에 따른 일시적인 충격으로 해석됨. 다만 3사를 비롯한 다른 선사의 실적이 아직 발표되지 않아 추가적인 파악이 필요하나, 수익성 측면에서도 대형선사가 규모의 경제 효과를 누리고 있음을 알 수 있음

I 시사점

규모가 지배하는 즉, 대형선사가 이익을 내고 소형선사가 손실을 보는 컨테이너 정기선업계에서 최근에 이루어진 현대상선의 20척 신조발주도 해결해야 할 여러 과제 중 하나일 것임. 얼라이언스의 가입, 국내외 마케팅역량의 확보, 운영비용 경쟁력의 확보 그리고 이를 위한 임직원의 사기진작 등 많은 과제가 새로운 경영진 앞에 놓여 있을 것으로 생각됨

2. 주간 뉴스

■ 아시아-유럽항로 운송시간 증가

FE-North Europe services profile 2008-2019												Forecast
Durations	Sept 2008	Sept 2009	Sept 2010	Sept 2011	Sept 2012	Sept 2013	Sept 2014	Sept 2015	Sept 2016	Sept 2017	Sept 2018	Sept 2019
ALPHALINER	No. of strings											
7 Wks	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 Wks	13	5	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
9 Wks	17	14	7	6	6	0	0	0	0	1	1	0
10 Wks	4	4	17	17	7	5	6	4	3	3	5	4
11 Wks	0	2	3	5	8	12	12	12	6	8	7	6
12 Wks	0	0	0	1	4	4	3	3	6	4	5	4
13 Wks	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Pendulums	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	3
Total no. of strings	35	25	29	30	26	22	22	20	16	18	18	19
Ave Duration in wks (excl Pendulums)	8.7	9.1	9.8	10.0	10.4	11.0	10.9	10.9	11.2	10.8	10.9	11.3
Ave Vsl Size (TEU)	7,200	8,500	8,500	9,300	10,000	11,100	11,700	13,600	14,500	14,700	15,600	15,800
Max. Vsl Size (TEU)	15,500	15,500	15,500	15,500	15,500	18,300	18,900	19,800	19,800	21,400	21,400	23,000

- 극동아시아-유럽 컨테이너 정기서비스의 항차당 평균 운송시간이 2008년 8.7주에서 2019년 11.3주로 증가함
- 이러한 평균 운송시간 증가는 연료유가 상승으로 인한 저속운항과 운항선박 크기 증가 때문으로 추정됨. 2M, 디얼라이스, 현대상선은 올해부터 기존 서비스 운송시간을 1~2주 연장시켰으며 아시아-유럽항로에 투입되는 선박의 평균 크기도 2007년 7,000TEU에서 현재는 15,000TEU 이상으로 나타나 항만 기항시간이 증가함
- 아울러 현재 아시아-유럽항로의 주당 공급량은 전년대비 8.3% 증가한 30만 TEU로 조사됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 12호

■ COSCO, 25,000TEU급 선박 도입 검토

- COSCO는 중국 해운·조선연구소(Shanghai Ship and Shipping Research Institute)에 25,000TEU급 도입에 대한 타당성 검토를 의뢰함
- 타당성 조사부터 실제 발주가 이루어지려면 수 년이 소요될 것으로 예상되며, 전문가들은 기술적인 검토보다 경제적인 타당성이 더 중요할 것으로 예상함
- 항공기의 경우 A380의 생산 중단 사례에서 볼 때 기술적인 한계보다 시장에서 이를 운영할 수 있는 수요와 관련 시설이 공급가능한지에 대한 연구가 필요한 시점임

<http://tradewindnews.com/liner/1735016/giant-25000-teu-boxship-takes-shape>(로그인 필요)

■ 하팍로이드, 2019년에 안정적 성장 전망

- 하팍로이드의 2018년 매출은 전년대비 15%, 순이익은 40% 증가하여 각각 115억, 4억 6,000만 유로를 기록함. 이는 2017년 아랍 에미리트 해운과의 합병 영향으로 풀이되며 이자 및 법인세 차감전이익(EBIT)도 전년에 비해 36% 증가한 14억 4,000만 유로를 기록함.
- 동사의 최고경영자는 2019년에도 세계 교역량은 4% 증가가 예상되며 운임은 전년대비 소폭 개선될 것으로 예상함. 벙커가격도 상승하나 비용 절감 등을 통해 올해 이자 및 법인세 차감전이익(EBIT)은 16~20억 유로에 달할 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126746/HapagLloyd-sees-positive-growth-in-2019>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

터키, 혼잡해결 위해 선박운송규칙 완화

- 이스탄불의 Zihni Shipping Agency에 따르면, Dardanelles 해협으로 들어가는 선박들은 6마일의 거리를 두게 될 것임. 이를 통해 Dardanelles 해협의 교통량을 30% 증가 시킬 수 있으며, 평균 대기시간은 기존 6~8일에서 3~4일로 바뀌게 될 것이라고 함

- 한편, Dardanelles 해협의 지연은 지난 달 17일을 기록하였으며 이는 지난 16년간 가장 길었음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1733256/turkey-to-relax-dardanelles-transit-rules-for-tankers>(로그인 필요)

이란 유조선 함대 재편성과 함께 석유 수출량 증가

- 2월 이란의 원유수출량은 일당 138만 배럴로 지난 10월 이후 최대치를 기록하였으며, 11월 미국의 제재가 다시 적용된 이후 가장 많은 양을 기록하였음. 3월 수출량은 이를 상회할 것으로 보여짐
- 이와 함께 지난 6주간, 36척의 이란 국영선사의 유조선이 국적을 파나마에서 이란으로 변경하였음
- 하지만 수출량이 증가하면, 미국은 이란 원유의 제한적인 수입이 가능한 8개국에 대해 대폭 감축을 감행할 것으로 예상됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126731/Iran-oil-exports-on-the-rise-as-national-tanker-fleet-reflags>(로그인 필요)

파나마 운하 흘수 제한 변경에 따른 탱커시장 영향

- 파나마 운하 당국은 몇 주간 예상되는 강수량을 고려하여 흘수 제한을 13.72m로 변경할 것임. 이는 2019년 현재까지 5번째 변화임
- IHS의 분석가인 Fotios Katsoulas에 따르면, 흘수 제한 변경은 아프리카막스 시장에 큰 영향을 미칠 것임. 화물을 최대한 적재한 아프리카막스의 만재 흘수는 14.9m로 변경된 제한을 초과함
- 또한, 파나마 Gatun 호수는 4월 10일부로 흘수제한을 14.33m에서 13.71m로 낮출것임
- 4월 10일 이후에도 흘수 제한을 초과하는 모든 선박들이 통과할 수 있지만, Gatun 호수의 수위에 따라 달라질 것임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1732843/panama-canal-restrictions-pose-tanker-problems>(로그인 필요)

Vitol, GoodFuels 바이오 연료 활용 증가

- Vitol의 자회사인 Varo Energy와 GoodFuels사는 로테르담 지역에서 장거리 운항을 하는 선박들의 바이오 연료 활용을 증진시키기 위해 지난 해에 맺은 파트너십을 연장함
- 동시에 따르면 바이오 연료는 중유를 대체할 수 있으며, 황을 발생하지 않고 탄소배출량이 기존연료에 비해 90% 낮다고 함. 또한 바이오 연료의 활용을 위해 엔진 개조가 필요하지 않으며 모든 선박에 적합함
- 다가오는 IMO 2020으로 인해 대체 운송 연료에 대한 수요가 증가하고 있음
- 두 회사는 협업을 통해 암스테르담-로테르담-안트워프(ARA) 지역에 친환경연료 공급시설을 확장할 것임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1735453/vitol-goodfuels-step-up-biofuel-drive>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ FFA 시장, 파나마선 신규항로 P8 추가 예정

- 오늘 3월 28일부터 FFA(forward freight agreement) 시장에 신규 항로인 파나마스 P8(Panamax P8)항로가 추가될 예정임. 브라질-중국항 항로인 파나마스 P8은 연간 약 1억 5,000만톤 가량의 대두물동량을 처리함. FIS(Freight Investor Services)에 따르면 신규항로 P8은 세계경제의 불확실성, 미·중무역분쟁의 영향으로 발생할 수 있는 위험 등을 관리하는데 중요한 역할을 할 것이라고 분석함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1733663/ffa-market-turns-back-clock-with-new-baltic-grains-route>(로그인 필요)

■ 서호주 지역, 초대형 사이클론 베로니카로 인한 철광석 수출 지연 예상

- 지난 주말에 사이클론 베로니카(Veronica)가 서호주 지역의 주요 철광석 수출항 근처로 이동할 것이라는 소식이 전해짐. 현재 예방조치로 철광석 수출항 운영이 중단된 상황이며, 일부 관계자는 베로니카로 인한 항만 운영 중단이 길게는 일주일까지 걸릴 것이라고 예상함. 호주는 현재 세계 철광석의 약 60%를 공급하고 있으며, 그 중 약 90%가 서호주 지역의 주요 철광석 수출항*에서 처리됨. 서호주 지역 철광석 수출량 중 약 48% 정도에 해당하는 물동량이 케이프선을 이용하여 수송됨

* 주요 철광석 수출항: 포트 헤들랜드(Port Headland), 댐피어(Dampier), 케이프 램버트(Cape Lambert)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1735246/vale-and-cyclone-veronica-deliver-fresh-blows-for-depressed-dry-bulk-market>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1737388/capes-face-delayed-pilbara-restart-in-wake-of-veronica>(로그인 필요)

■ 중국, 캐나다산 카놀라유 수입 규정 강화 예정

- 영국 로이드리스트는 중국이 캐나다산 카놀라유 수입에 대한 통관 규정을 강화할 예정이며 이로 인해 중소형 선박에 부정적 영향을 미칠 것으로 우려된다고 발표함. 이미 지난 주 중국이 캐나다 곡물업체인 리처드슨(Richardson's registration)사의 카놀라유 수입에 대한 허가를 취소하는 등 캐나다산 카놀라유 수입에 대한 제재조치 움직임이 보이고 있다고 전함. 전문가들은 이러한 제재 움직임의 배경이 미·중 무역분쟁에 의한 것이라고 해석하고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126676/New-blow-to-minor-bulk-owners-as-canola-feud-boils-over>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

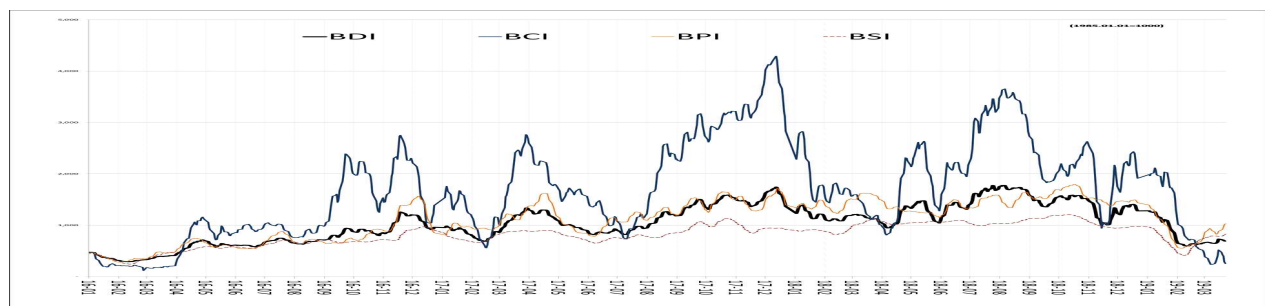
BDI, 모든 선형 운임 상승으로 705기록

케이프선을 비롯한 모든 선형의 운임이 상승하며 BDI가 705를 기록함. 케이프선 운임은 주평균상으로 운임 상승을 기록했으나, 긍정적 소식과 부정적 소식이 함께 전해지면서 주 초반 일시적 상승세를 보인 후 급격히 하락함. 주 초반에는 발레사의 철광석 생산이 재개될 수 있다는 소식이 전해지면서 운임이 상승하였으나, 서호주지역이 초대형 사이클론인 베로니카로 인해 철광석 수출에 차질이 생길 것이라는 전망이 나오면서 운임이 하락함. 금주 다시 브라질 철광석 생산량이 증가하지 않을 것으로 전망되면서 케이프선 운임의 하락을 더욱더 부추김. 중소형 선박의 경우 남미곡물시즌이 도래하면서 운임이 상승함. 미중무역협상에 대한 기대감도 운임 상승에 기여한 것으로 분석되나, 캐나다산 카놀라유 수입규제 강화로 인해 중소형선박에 영향을 미칠 수도 있다는 전문가의 분석과 규제강화가 정치적 이유라는 분석이 나오면서 중소형 선박의 운임의 향후 방향을 관망할 필요가 있는 것으로 판단됨

FFA 시장, 스팟시장의 상승에도 불구하고 모든 선형 운임 하락 기록

스팟시장의 운임 상승에도 불구하고 FFA의 3, 4월물과 함께 2분기물 가격이 하락함

건화물선 운임 지수



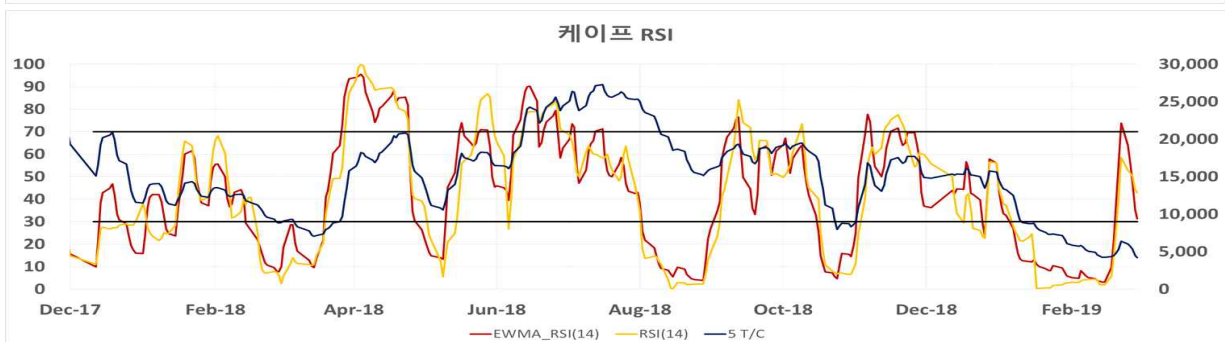
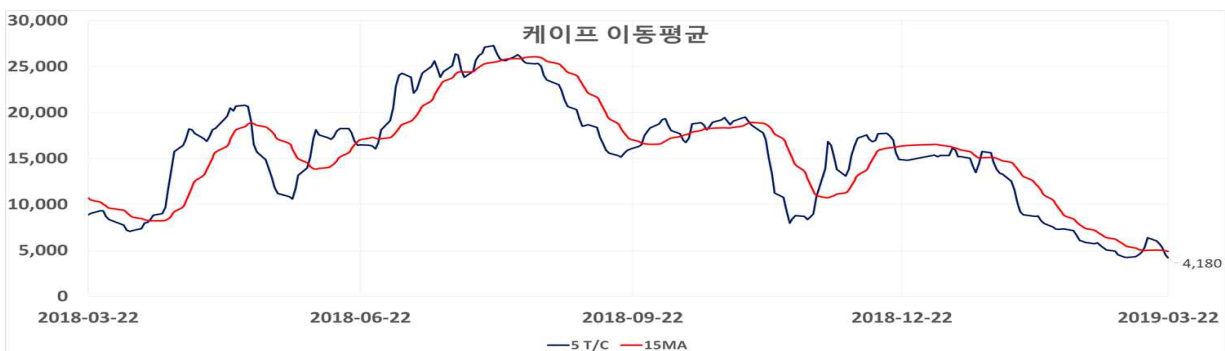
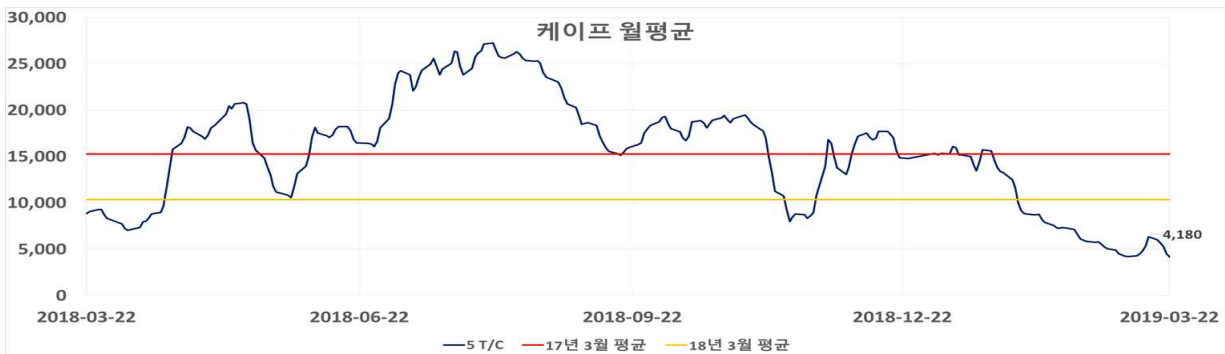
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(03.22)							
운임지수 ¹⁾	BDI	705	35	595	1,282	807	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	5,144	70	4,180	16,106	9,159	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	7,756	909	4,435	11,144	6,875	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,607	159	4,544	10,848	7,527	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	6,591	261	4,198	8,524	5,957	562	9,772	8,640
	케이프	13,000	125	11,500	18,375	14,333	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	12,125	125	11,500	14,500	12,365	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,625	-250	9,500	11,750	10,646	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,000	250	8,750	10,250	9,354	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(03.22)							
		2019년 3월물		2019년 4월물		2019년 2분기물		2020년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	4,850	(-942)	6,725	-904	8,544	-144	13,900	912
	파나막스(4TC)	7,592	(-171)	8,954	-104	9,174	-522	9,296	-223
	수프라막스(6TC)	8,507	(-8)	9,240	-167	9,561	-138	9,440	-138
	헨디(6TC)	6,613	(-12)	7,600	-25	7,908	-13	8,519	-19

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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 운임) 1월 말 발생한 브라질댐 사고 이후 지속적인 하락세를 보이던 운임이 3월 11일에 지지선을 형성한 후 가파른 상승세를 보이며 4일만에 약 2,000달러/일 정도 급등한 6,387달러/일을 기록했으나, 이를 저항선으로 다시 하락세로 돌아섬
- (케이프 이동평균) 운임과 이동평균선이 골든 크로스(golden cross)를 형성한지 약 6일만인 3월 21일경 운임은 이동평균선을 급속히 하향 돌파하며 데드 크로스(dead cross)를 형성 후, 계속 하락 중. 이동평균선은 골든 크로스 형성 시점 이후 횡보 중
- (케이프 RSI) 지난주까지 30선을 상향 돌파하며 매수 구간에 접어들었던 RSI가 금주에는 하락세를 보이며 매도 신호를 나타냄
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 케이프선 운임은 하향세를 보이거나 이동평균선이 횡보하며 뚜렷한 방향성이 보이지 않고 있어 당분간 시장의 움직임에 관망해야 할 것으로 판단됨

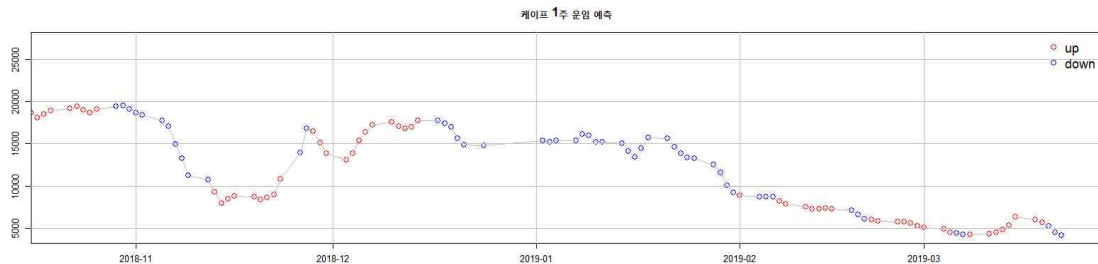
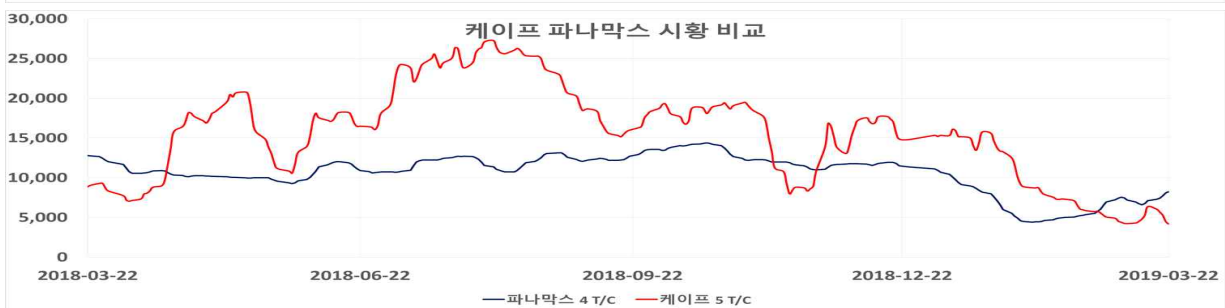
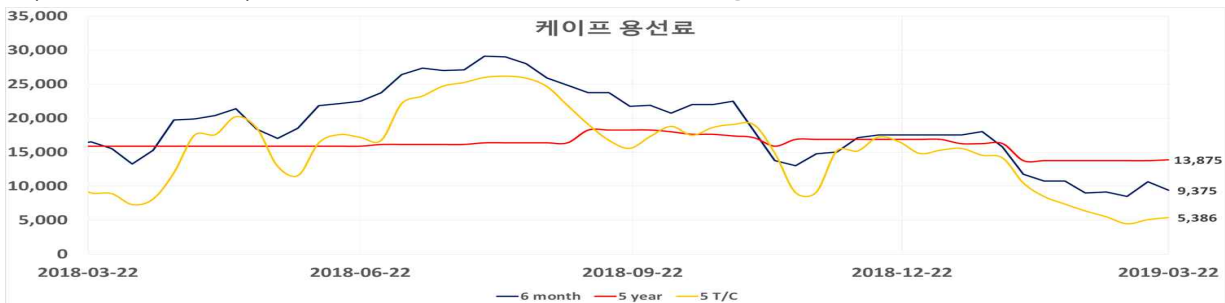


* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.

* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기 용선료는 하락세를 나타낸 반면 장기 용선료는 지난 주에 이어 여전히 횡보 중. 단기 용선료는 스팟운임의 하락세가 반영된 것으로 해석됨
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 선형간 운임의 역전 현상이 지속됨. 금주 케이프 운임이 다시 하락세로 돌아서면서 파나마кс선 운임과의 운임간격이 다시 벌어지고 있음
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨



* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함

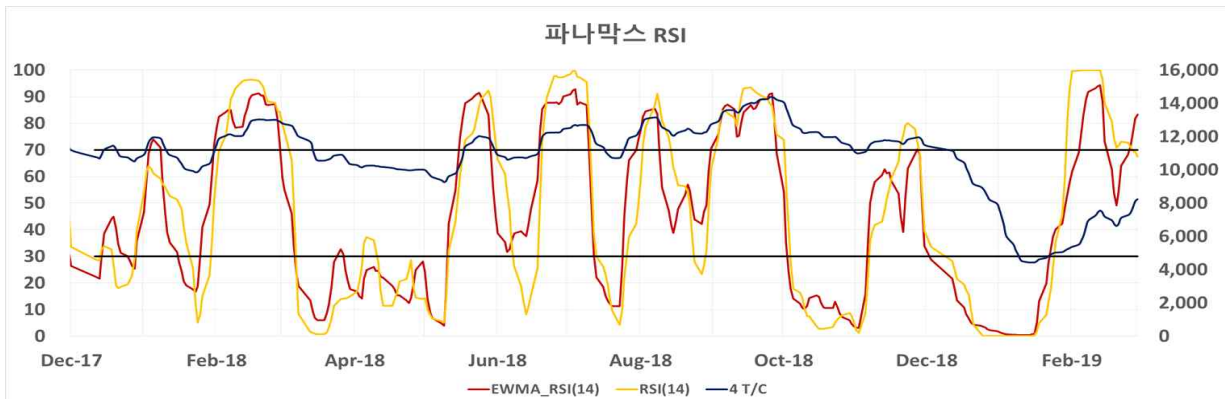
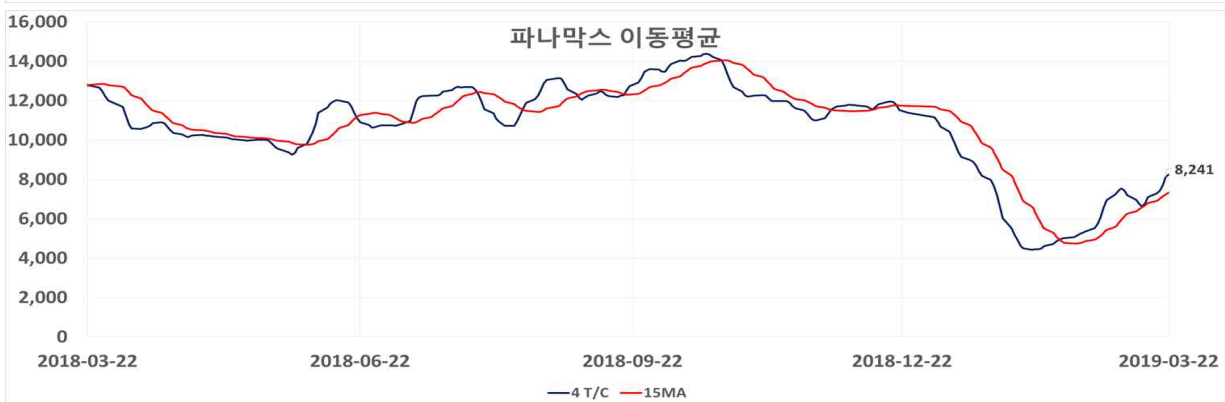
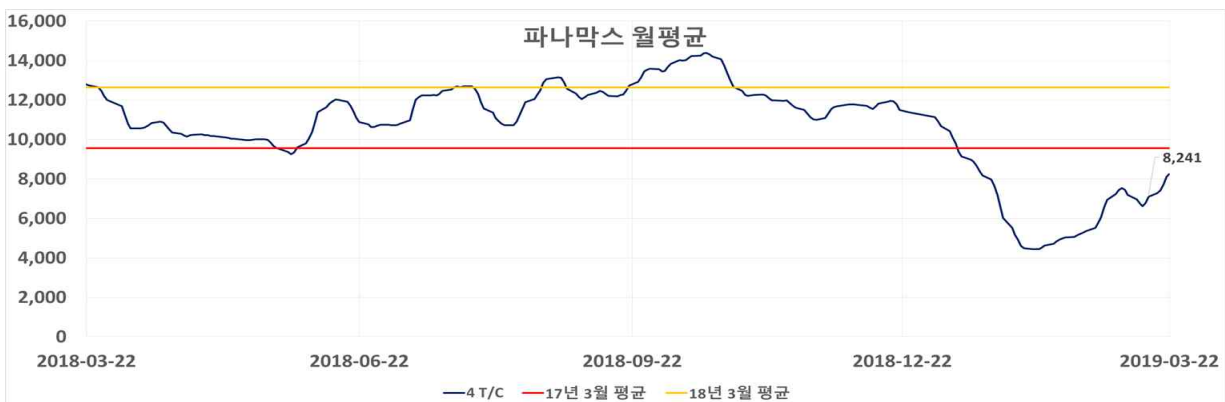
* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

* 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	03.18	03.25	68.09	31.91
	03.19	03.26	61.98	38.02
	03.20	03.27	48.45	51.55
	03.21	03.28	32.87	67.13
	03.22	03.29	41.08	58.92

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

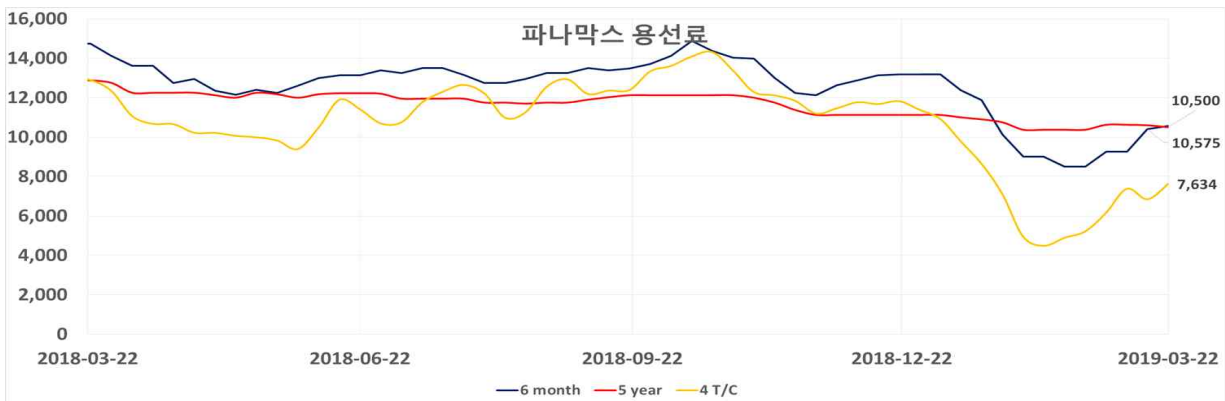
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 완만한 상승세를 유지 중. 운임은 이동평균선을 상회하는 수준이며, 주초반 약 5일간 이동평균선과 평행을 유지하다 다시 가파른 상승세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI는 70선을 하향 돌파한 후 횡보하다 하락하며 매도 구간으로 진입함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 운임은 일시적 횡보 후 완만한 상승세를 유지할 것으로 예측됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임의 상승세가 반영되어 단기용선료가 소폭 상승한 반면 장기용선료는 소폭 하락함. 단기용선료가 장기용선료를 조금 상회하는 수준을 형성함. 시장에서는 3분기에 대한 기대가 유지되는 것으로 해석됨
- (SI 파나막스 운임 예측) 차주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예상됨

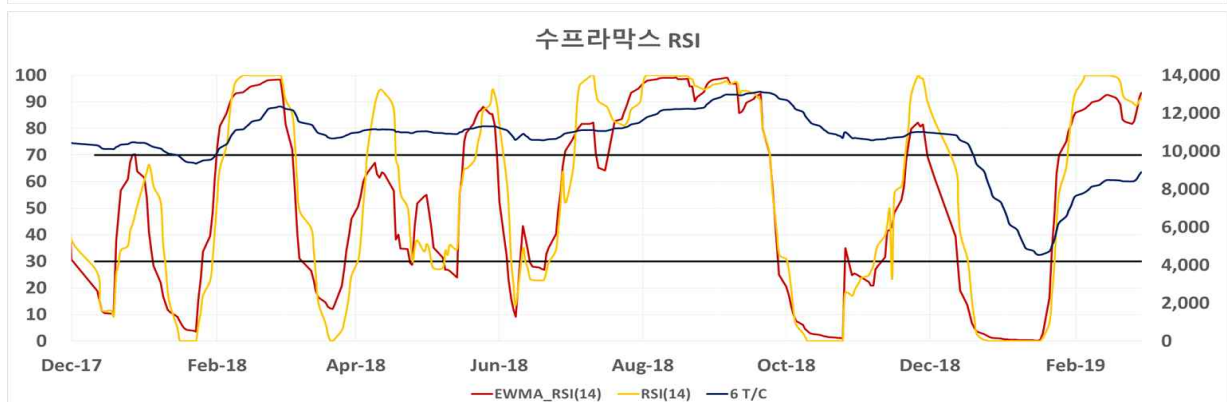
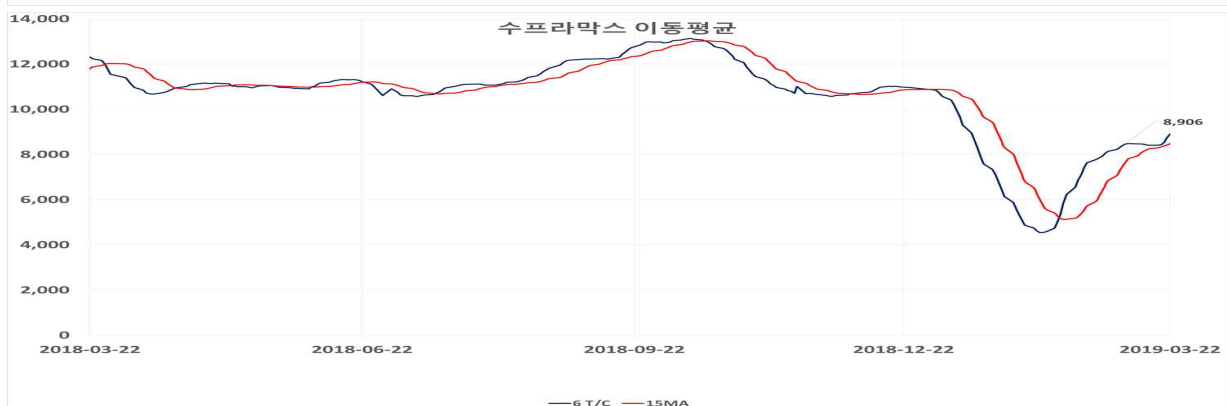
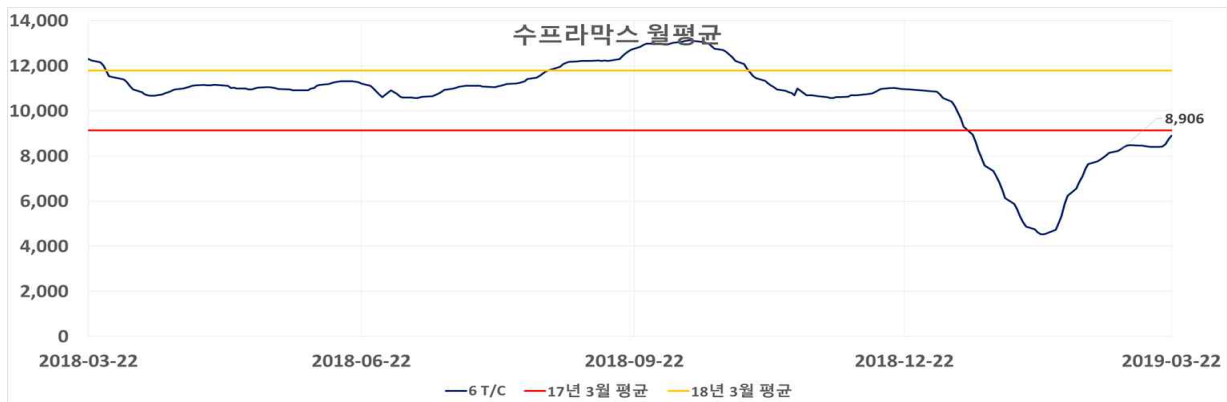


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	03.18	03.25	89.38	10.62
	03.19	03.26	93.82	6.18
	03.20	03.27	94.86	5.14
	03.21	03.28	94.34	5.66
	03.22	03.29	92.20	7.80

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

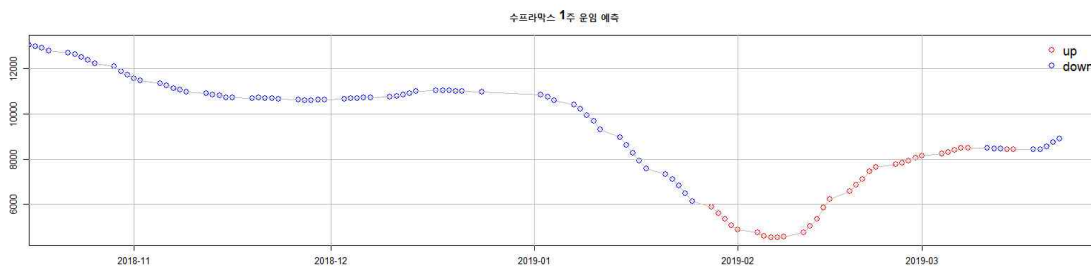
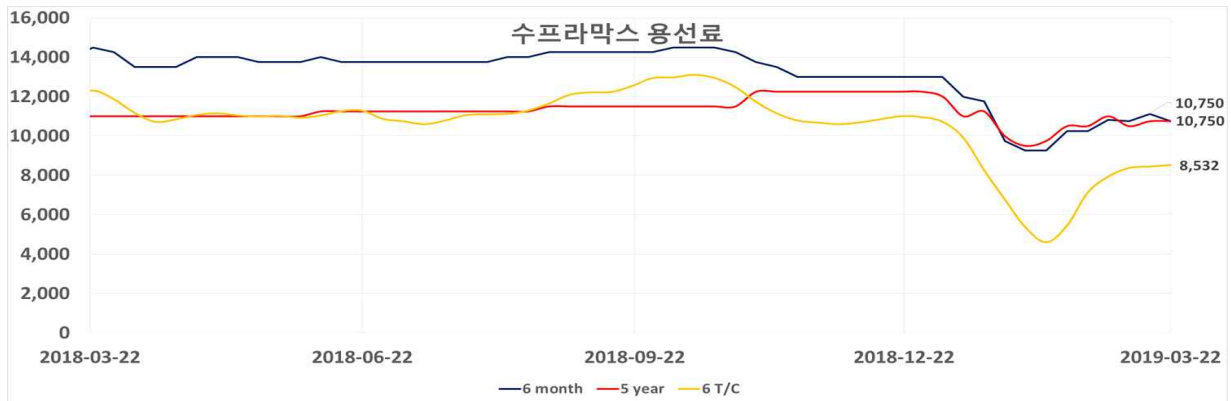
- (수프라막스 이동평균) 횡보 중이던 운임이 급격한 상승세를 나타냄. 반면 이동평균선은 여전히 상승세를 보이고 있으나, 전주 대비 완만한 형태로 상승 중임
- (수프라막스 RSI) RSI는 70선을 상회하는 수준을 유지 중이기는 하나, 하락세를 나타냄
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 지난 주 운임의 일시적으로 가파르게 상승하였으나, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 분석됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 장기용선료는 횡보 중인데 비해 단기용선료가 소폭 하락하며 용선료가 같은 수준을 기록함. 단기 용선료는 3분기 계절성에 대한 기대를 반영함
- (SI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 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

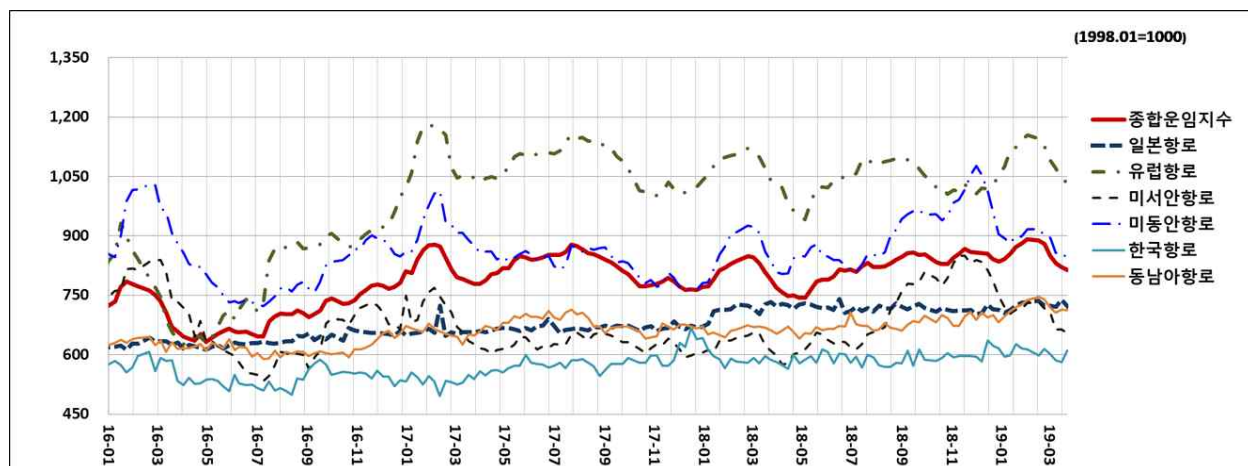
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	03.18	03.25	46.19	53.81
	03.19	03.26	46.20	53.80
	03.20	03.27	46.21	53.79
	03.21	03.28	43.01	56.99
	03.22	03.29	43.80	56.20

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 14.22 하락한 727.88을 기록

컨테이너 운임지수는 중국 춘절이후 6주 연속 하락하여 종합운임지수는 200 이상 감소함. 동 기간에 유럽운임은 300달러, 미 서안은 600달러 가까이 하락하여 과거에 비해 낙폭이 큰 상황임. 과거와 유사한 운임 패턴이 지속되면 늦어도 이달 말에는 반등할 것으로 기대되나, 미주, 유럽 모두 수요 증가세가 둔화되어 상승폭은 크지 않을 것으로 예상됨. 선사들은 중국 춘절이후 임시결항, 계선 등을 통한 공급조절을 실시하고 있으나 기존 공급과잉 상태가 심각하여 실질적인 운임 반등까지 기대하기는 어려운 상황임. 최근 연구(MDS Transmodal project)에서 수요보다 공급이 운임에 미치는 영향이 더욱 커지는 것으로 분석되어 공급과잉 문제가 해결되지 않으면 향후에도 운임 반등에 어려움을 겪을 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(CCFI)

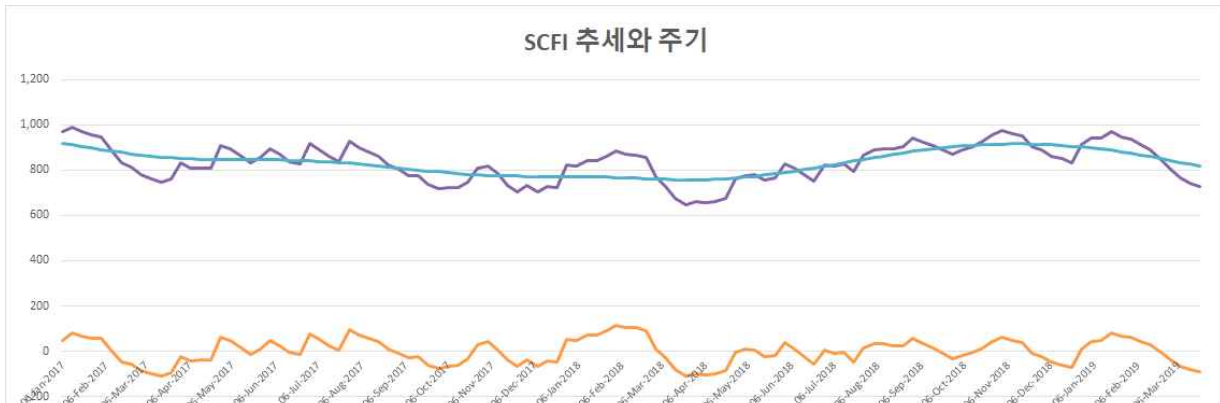


자료:상해항운교역소

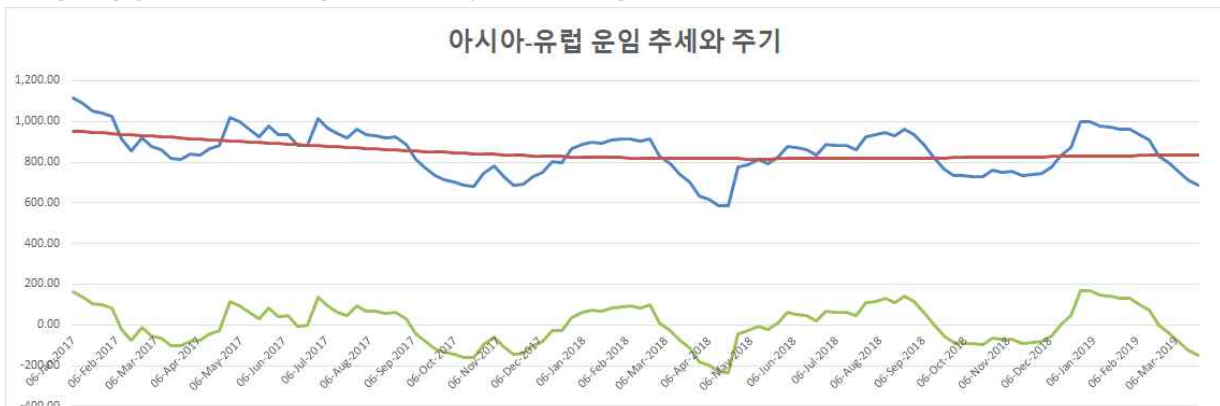
				2019년			2018년		
금주 (전주비)				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (03.22)									
종합(SCFI)		727.88	(-14.2)	727.88	968.07	864.14	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)		684	(-30.0)	684.00	996.00	868.18	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	미서안항로(\$/FEU)	1,329	(-16.0)	1,329.00	2,114.00	1,743.82	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,338	(-19.0)	2,338.00	3,187.00	2,832.36	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	147	(-)	145.00	153.00	149.27	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	229	(-)	219.00	230.00	226.91	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	148	(-)	146.00	158.00	151.55	131	166	145.84
용선지수(HRCI)		-	-	591	625	605	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

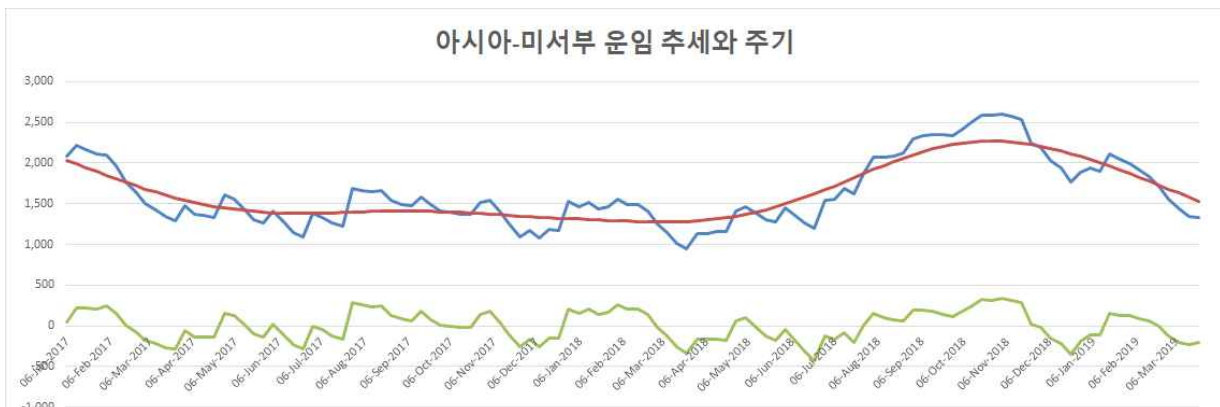
- SCFI 지수와 추세(trend) 간 이격이 심화되고 있어 운임 반등 가능성은 상승함. 다만 대부분의 항로에서 수요회복세가 크지 않아 급격한 반등은 기대하기 어려움



- 아시아-유럽운임의 추세는 2월 초부터 계속 하락하는 양상임. 주기(cycle)의 하락세도 지속되는 양상으로 향후 운임 반등 가능성은 있으나 그 반등 폭은 크지 않을 것으로 예상됨



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



* 컨테이너 운임 분석은 호드락-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

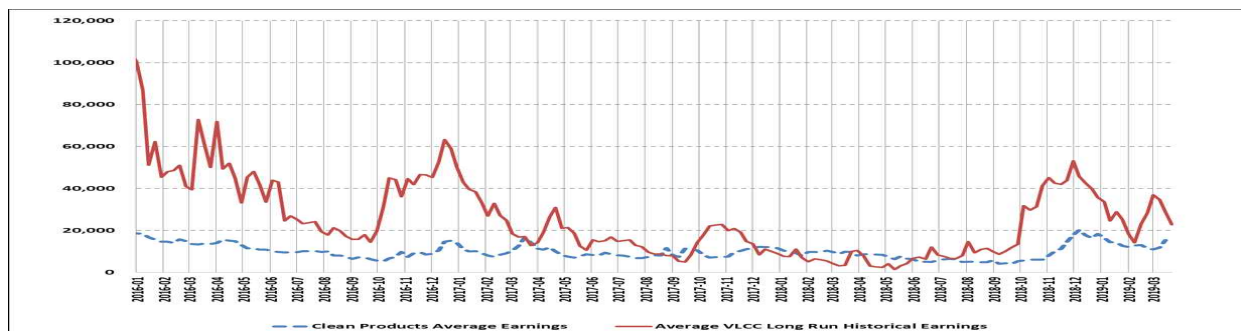
VLCC, 시장 불확실성으로 전 항로 운임 하락 지속

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 29,151달러로 전주 대비 4,477달러(-13.3%) 하락하였으며, WS는 55.0으로 전주 대비 4.0p(-6.8%) 하락하였음. 중동을 비롯한 주요 전 항로에서 운임 하락세가 지속되고 있음. 시장의 불확실성과 선박의 가용성이 높아 화주들이 물량을 조절하고 있어 추후 하락세는 지속될 것으로 예상됨

MR, 전 항로 운임 상승

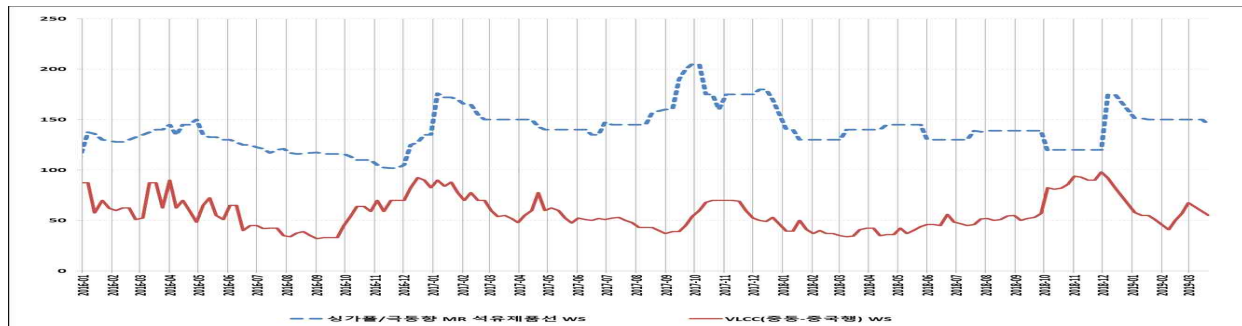
금주 태평양 MR 평균운임은 12,254달러로 전주 대비 2,188달러(21.7%) 상승하였음. 싱가포르-극동 WS는 145.0으로 전주대비 5.0p(-3.3%) 하락하였음. 금주 아시아 시장은 많은 화물로 수요가 지속되어 운임 상승을 이끌었음. 대서양 시장은 금요일 많은 화물로 운임이 크게 상승하였음. 특히 미걸프 지역은 많은 화물이 남아 있어 차주에도 높은 운임이 지속될 것임

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

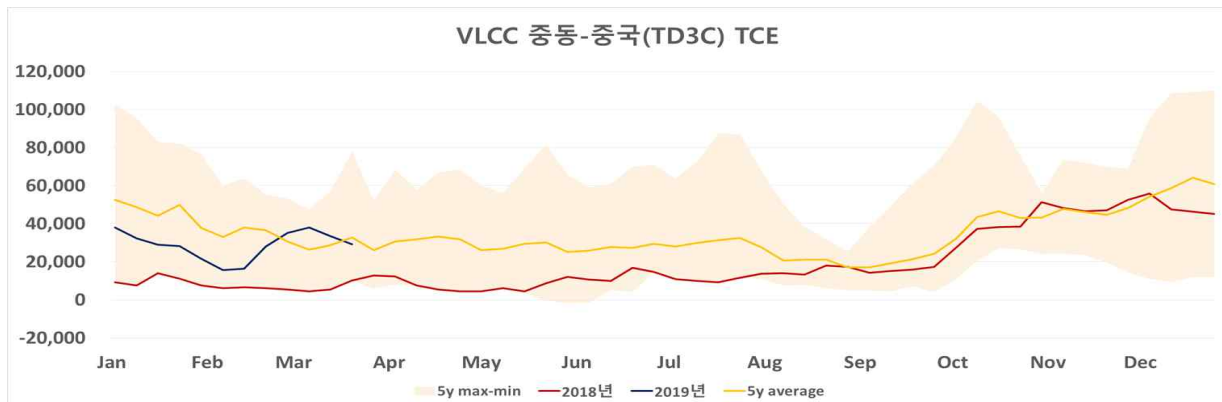
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장		(03,22)							
Average Earnings	TD3C	29,151	(-4,477)	13,667	39,138	28,489	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	12,254	(2,188)	9,853	21,370	14,361	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	30,750	(250)	24,500	33,000	28,896	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	13,875	(125)	13,250	14,000	13,615	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	55.0	(-4.0)	41.0	67.5	54.0	34.0	98.0	53.9
	MR	145.0	(-5.0)	145.0	151.3	149.8	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

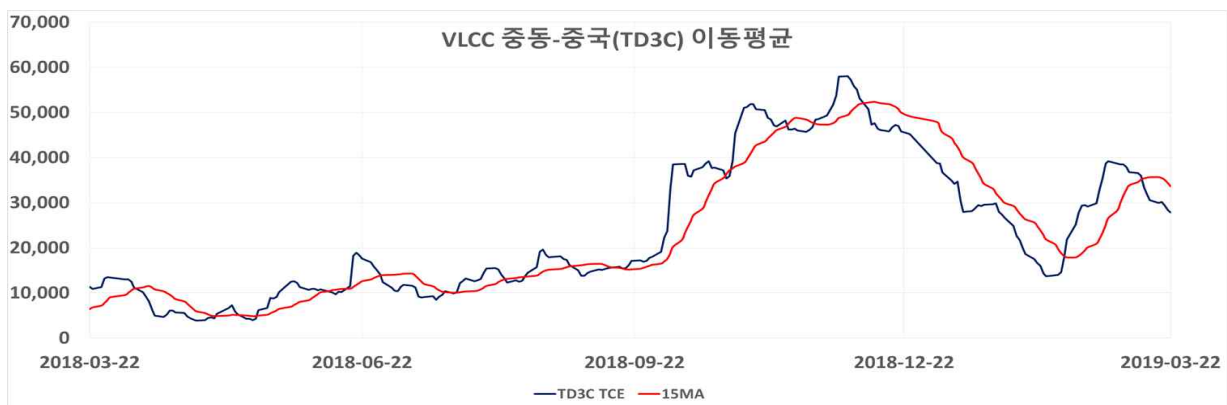
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

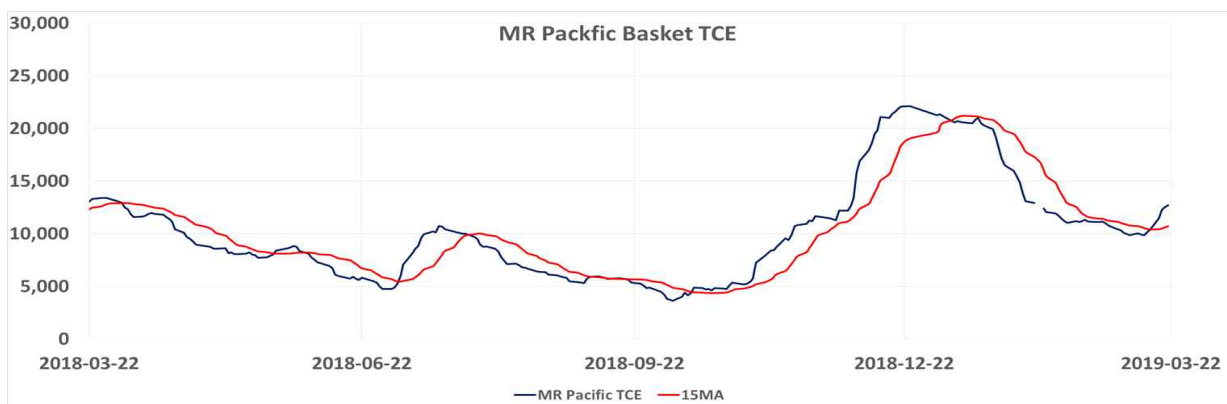
- 금주 TD3C 평균 운임은 29,151달러로 소폭 하락하였음. 또한, 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임 32,729 달러 보다 약간 낮은 운임을 기록하고 있음



- 금주 TD3C 평균운임은 15일 이동평균운임과 데드크로스를 형성한 후 지속적으로 하락하고 있음. 차주에도 운임 하락은 지속될 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 금주 상승세를 지속하여 15일 이동평균운임과 골든크로스를 형성하였음. 차주 운임은 계속해서 증가할 가능성이 높을 것으로 예상됨



6. 주요 해운지표 (2019.03.22.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.22)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.5	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	69.0	(-)	69.0	69.0	71.0	69.7	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)		(03.22)								
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	92.9	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)		(03.22)								
380 CST	Rotterdam	417.5	(-1.0)	413.0	316.5	418.5	382.5	322.5	477.5	400.1
	Singapore	430.5	(-8.0)	433.5	349.0	438.5	413.9	352.5	517.5	432.6
	Korea	462.5	(-4.0)	465.5	389.5	467.5	447.3	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	440.5	(-2.0)	441.0	365.0	445.5	419.6	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(03.22)								
철광석	국제價	86.10	(-)	85.7	72.3	91.5	82.2	62.5	79.3	69.5
	중국産	115.6	(-1.6)	116.7	111.8	119.1	115.4	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	82.8	(-)	82.4	75.1	83.1	78.3	76.1	105.1	89.1
	중국産	107.0	(-0.1)	106.2	103.5	107.4	105.1	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	247.1	(-3.5)	250.2	226.2	252.9	240.4	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	186.4	(-0.1)	186.6	175.1	187.3	182.5	164.7	186.9	177.1
	중국産	231.9	(-0.1)	232.1	227.3	233.0	231.0	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	903.8	(-5.50)	898.1	877.8	925.3	906.5	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	466.0	(3.75)	450.0	422.3	527.3	491.8	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		12월	1월	2월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,482	8,651	7,349	16,000	74,518	95,248	100,114
	수입	4,591	5,114	4,128	9,242	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,794	7,828	6,655	14,483	81,068	84,260	89,921
	수입	6,166	6,495	5,202	11,697	50,854	60,199	69,712
EU	수출	5,475	5,044	3,905	8,949	45,468	53,140	57,676
	수입	5,082	4,847	3,750	8,597	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	14,115	13,344	11,690	25,035	145,255	169,587	189,936
	수입	11,820	12,382	8,591	20,973	103,255	118,550	133,785

자료:한국무역협회

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