

KMI

주간해운시장포커스

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

발 행 인 양창호

감 수 황진희

자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

홈페이지 www.kmi.re.kr

목차

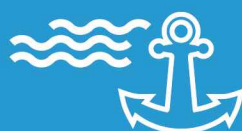
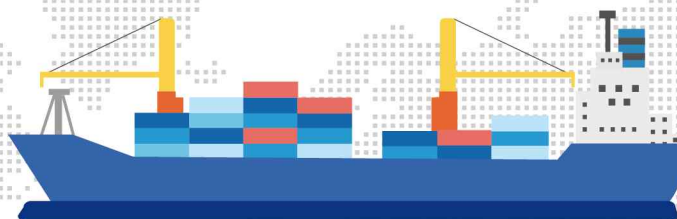
I. 요약	01
II. 주간이슈	02
III. 주간뉴스	03
IV. 건화물선	07
V. 컨테이너	14
VI. 탱커	16
VII. 주요 해운지표	18

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

IMO 2020과 불틱운임지수

I 불틱운임지수는 '현행 유지'로 결론

IMO의 황산화물 규제에 따른 선사의 대응이 크게 스크러버를 장착하고 기존의 연료를 사용하는 것과 스크러버를 장착하지 않고 저유황연료를 사용하는 것으로 나누어지면서 운임지수에 이러한 변화를 반영하는 방법에 대한 논의가 시작되었음. 불틱운임지수위원회(Baltic Index Council)는 장기간의 컨설팅을 통해 최종적으로 기존의 운임지수를 변경하지 않는 것으로 결론지었음. 다만, 기간용선지수에 대해서는 케이프, 파나마스, 수프라막스, 핸디형 선박의 상세에 '스크러버를 장착하지 않은 선박(non-scrubber fitted vessels)'임을 명시하도록 하고 이를 4월 1일부터 적용하기로 함. 한편 건화물선이나 탱커의 항해용선지수에 대해서는 이와 같은 상세의 변경이나 추가가 없고, 연료유의 정의도 변경할 필요가 없는 것으로 결론지었음

I IMO2020과 운임시장

'규제에 부합하는 연료유(compliant fuel)'의 가격은 기존의 연료유보다 톤당 150~200달러 정도 높을 것으로 예상됨. 로이즈 리스트의 보도에 따르면 3월 26일의 2020년 12월물 로테르담 유가차이는 종가 기준으로 \$185.62달러였음. 한편 규제가 시작되는 2020년 1월 이전에 스크러버가 장착되는 벌크선(dry & wet)은 전체 6만 척 중 약 4.2%에 해당하는 2,500척 정도가 될 것으로 예상됨. 즉, 전세계 벌크선대의 95.8%는 고가의 저유황유를 사용하게 됨. 이러한 상황이 운임시장에 초래하는 변화를 기간용선, 항해용선, FFA거래로 나누어 살펴보면 다음과 같음

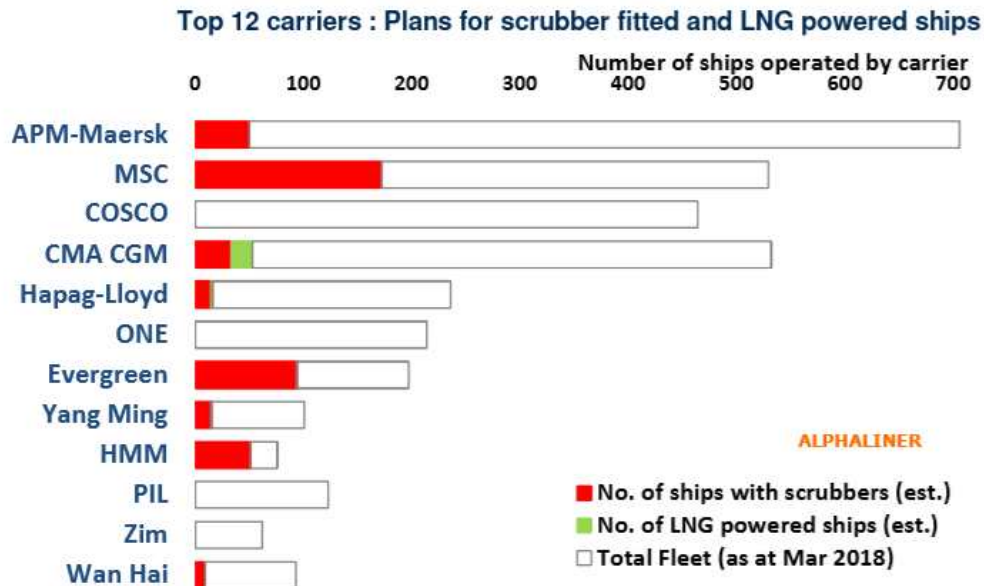
기간용선의 경우 스크러버를 장착한 선박과 그렇지 않은 선박 간에 용선료의 차이가 존재하는 이중(two-tier)의 시장이 형성될 것이며, 이 두 시장 간에는 시황, 연료 유가 등이 반영되어 역동적인 관계가 형성될 것으로 보임. 예를 들어 시황 저조기에는 스크러버 장착의 효과가 운임에 충분히 반영되지 않아 전체적으로 운임수준을 낮추는 힘이 작용할 것임

이론적으로 기간용선료는 투자에 대한 자본비용(CAPEX)과 선박운영비(OPEX)를 보전받는 개념이므로 상대적으로 유가에 덜 민감하나, 항해용선의 경우 연료비가 직접비용으로 운임에 포함되는 구조이므로 훨씬 민감할 것임. 규제의 시행초기에는 스크러버를 장착하지 않은 선박이 압도적으로 많으므로 유가상승을 반영하여 톤당 운임률이 급등할 것으로 예상됨. 따라서 향후 시장분석에 있어서는 시계열자료의 불연속성에 대한 고려가 필요할 것임

불틱운임지수는 FFA거래의 기초자산(underlying asset)이므로 2016년 규제시행 예고 이후의 FFA거래가 불틱의 입장으로 저유황유 사용을 전제로 한 것이었는지 아니면 기존의 연료유 사용을 전제로 한 것이었는지가 중요한 문제가 됨. 만일 그간의 거래가 저유황유 사용을 충분히 반영하지 않았다면 시장참여자들은 예기치 않은 손익의 변동성을 감수하게 됨. 이런 이유로 FFA시장 참여자들은 불틱해운거래소의 '현행유지' 방침에 반대하고 일정기간 병행지수(temporary parallel Index)의 발표를 요구한 것으로 알려짐. 실제 반영여부는 2020년 이후의 FFA가격에 유가 상승의 영향이 포함되어 있는지를 보면 알 수 있으나, 통상적으로 미래의 FFA가격에는 유가보다는 수급상황이 훨씬 크게 반영되므로 유가의 영향을 분리하여 파악하는 것은 매우 어려움

2. 주간 뉴스

컨테이너선박의 스크러버 장착은 꾸준히 증가할 것으로 전망



- 현재까지 컨테이너 선박의 스크러버 주문량은 540대에 이르는 것으로 조사됨. 이는 스크러버가 저유황유, 친환경 연료를 사용하는 것에 비해 비용 절감 효과가 크기 때문인 것으로 판단됨
- 컨테이너 선사 중 MSC는 현재까지 약 180대의 스크러버를 주문하였으며 이중 86대에 대한 비용(약 4억 3,900만 달러)도 확보함. 머스크는 기존에 저유황유를 고집하였으나 최근 스크러버를 병행하여 운영할 계획으로 2억 6,300만 달러를 투입, 50척의 선박에 장착할 계획임
- CMA CGM은 40척의 선박에 스크러버를 장착함과 동시에 20척의 LNG 추진선박도 확보할 예정임. 에버그린은 약 90척의 선박에 스크러버를 장착할 계획이며 오는 5~6월에 동 설비가 장착된 2만 TEU급 컨테이너선을 인도받을 예정임
- 현대상선은 총 41척(기존선박 21척, 신조선박 20척), 하판로이드는 10척에 스크러버를 장착하는 등 IMO 2020에 대한 대비를 하고 있음. COSCO, ONE은 현재까지 스크러버 주문에 대한 정보가 알려져 있지 않으며 COSCO가 인수한 OOCL은 저유황유만을 사용할 예정으로 알려짐

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 13호

인트라 아시아의 수요변화에 따라 서비스 재편

- APL은 베트남 중부와 중국과의 냉동화물 증가로 인해 2018년 Chu Lai Express(CHX)를 개설하여 운영중임. 동 서비스는 베트남 신흥공업지대인 Quang Nam에서 발생하는 화물을 중국 남부 선전/광저우, 홍콩항 등 환적 허브항과 연결함
- 태국선사인 RCL은 ONE과 함께 태국-인도네시아 서비스강화를 위해 2,800TEU, 4,200TEU급 선박을 배치하였으며 태국-인도와의 교역량 증가에 대비하여 COSCO, ONE과 함께 5,500TEU급 4척을 공동운항함

<http://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126762/Container-lines-rejig-Asia-services-to-meet-changingdemand>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 2019 미국의 수입물동량 증가세 둔화 전망

- TTX는 미국의 컨테이너 수입화물 증가세가 지난해 7.2%에서 올해 1.8%로 크게 둔화될 것으로 전망함. 컨테이너 통계도 이러한 전망을 뒷받침하는데 Global Port Tracker의 발표에 따르면, 2019년 미주지역의 수입량이 1월 2.1%, 2월 1%, 3월 1.7% 감소한 것으로 나타남
- 2018년 11월 중순부터 12월 중순까지 미국 서부 해안에서 동부로 운송된 철도 수송량이 전년대비 37% 증가하는 등 올해 상반기에 무역전쟁에 따른 밀어내기 물량의 영향이 있을 것으로 전망됨.
- 이러한 수요 감소로 인해 LA, 롱비치항에서 발생하는 병목현상은 감소한 것으로 나타남. 2019년 1월 컨테이너 평균 체류시간이 4.3일에서 3.2일로 감소하였으며, 미국 복합운송 철도의 속도도 작년 11월 29마일에서 올해에는 31마일 이상으로 상승함

https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/us-import-growth-shifting-low-single-digit-pace_20190328.htm
(로그인 필요)

■ 머스크, 'Maersk Supply Service' 매각 철회

- 머스크는 해저유전 시추장비 수송을 담당하는 'Maersk Supply Service'에 대한 매각을 철회함. 이와 같은 배경에는 최근 'Offshore' 산업의 위축으로 인한 헐값 매각을 피하기 위한 방안으로 해석됨
- 머스크는 물류산업에 집중하기 위해 2016년부터 에너지부문 사업에 대한 매각을 추진하였으며 'Maersk Oil'을 75억 달러에 매각함. 하지만 'Maersk Drilling'은 매수자를 찾지 못해 최근에 분사를 결정하는 등 에너지 사업의 매각에 어려움을 겪음
- 이번 매각 철회에도 불구하고 머스크의 물류산업에 대한 집중은 계속되며 에너지사업부문 매각은 시황회복에 따라 추진될 것으로 예상됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126846/Maersk-cancels-sale-of-offshore-service-unit>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

미 걸프지역이 순 수출지역으로 변함에 따른 VLCC 원유 흐름 변화

- 미 걸프 지역의 수출량이 수입량을 최초로 초과함에 따라 세계 VLCC 세계 교역시장이 변화할 것으로 예상됨
- 2017년 미 걸프지역에는 평균 6일마다 1척의 VLCC가 원유를 운반하였으며, 2018년에는 VLCC 투입이 4배로 크게 상승하였음. 또한, 2019년 1분기에는 11주 동안 총 53척의 VLCC가 원유를 운반하였음
- EIA에 따르면, 3월 15일까지 7주 연속 미 걸프 원유 수출이 수입량을 초과하고 있음
- 미 걸프 지역의 수출량 증가는 VLCC 톤·마일 수요를 크게 증가시키고 있음. Lloyd's List Intelligence에 따르면, 2019년 2월 VLCC 톤·마일 수요는 426억 톤·마일로 전년 동기대비 두 배가 넘는 것으로 추정되었음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126791/VLCCs-reshape-crude-flows-as-US-Gulf-becomes-net-exporter>(로그인 필요)

Clarksons, 미국 중개업체 인수

- Clarksons사는 미국의 중개업체인 Safe Harbour Tanker Chartering을 인수하기로 합의함
- Safe Harbour 사는 1989년 설립되었으며, 주로 미국과 남미의 식물성 기름 수출을 전문으로 다룸. 또한, 바이오 디젤분야와 ISO 탱크, 플렉시 백(Flexi-bag) 임차 활동을 함
- 인수가 완료되면 미국 코네티컷 사무실은 Clarkson의 11번째 지점이 될 것임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126824/Clarksons-buys-US-broker>(로그인 필요)

GP Global, 4월부터 저유황유 공급

- 석유 에너지 기업인 GP Global사는 로테르담, 푸자이라 및 싱가포르 등 주요 항만에 저유황유를 공급할 예정임
- 당사는 IMO 2020 환경 규제에 대비하여 저유황유 공급을 작은 항구까지 확대할 예정임. 또한, 고유황유와 선박용 경유도 지속적으로 공급할 것임
- GP Global사는 Shell, BP, ExxonMobil, Total과 같은 오일 메이저와 함께 저유황유 공급에 참여할 것이라고 함
- BP의 해양연료 책임자인 Eddie Gauci는 푸자이라에서 열린 포럼에서 세계 정유산업은 IMO 2020 규제에 따른 저유황유 생산을 위해 지금까지 1억 달러를 투자했다고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1741705/gp-global-to-supply-05-percent-Isfo-from-april-2019>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ Vale, 2019년 철광석 해상물동량 7,500만 톤 하향 조정 발표

- 브라질 발레사가 금년 철광석 해상물동량을 약 5,000만 ~ 7,500만 톤 하향 조정한다고 발표함. 이는 1월 발생한 브라질 댐 붕괴로 인해 당초 발표한 해상물동량이 3억 8,200만 톤에서 3억 3,200만~3억 700만 톤 수준으로 축소되는 것임

<https://www.hellenicshippingnews.com/vale-sees-2019-iron-ore-shipments-up-to-75-million-mt-under-prior-forecast-cfo/>

■ 서호주 지역 주요 철광석 수출항 운영 재개

- 지난 주 서호주 지역에 사이클론 베로니카의 영향으로 운영이 중단되었던 주요 철광석 수출항 운영이 재개됨. 항만의 시설과 관련하여 피해가 없었던 것으로 보고되었으나 서호주에서 중국항 철광석 해상물동량은 58,000톤/일, 한 주 동안 약 18만 8,000톤이 줄어든 것으로 발표됨. C5항로(서호주-중국항) 케이프선 운임은 3월 19일 기준 5.73달러/톤에서 화요일 4.68달러/톤으로 약 18.3% 급락함

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

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126801/Western-Australia-ports-reopen-after-cyclone>(로그인 필요)

■ Clarksons, 건화물선 물동량 증가세 둔화 전망

- 클락슨(Clarksons)은 금년 건화물선 물동량 증가세가 2.1%에 그칠 것으로 전망함. 마이너 벌크 물동량은 원료탄과 곡물 물동량 수요 증가로 작년대비 3% 상승할 것으로 예상되나, 브라질 댐 붕괴로 인한 철광석 수출물량 감소, 중국의 환경규제로 인한 연료탄 생산량 감소 소식 등이 주요 건화물선 물동량에 부정적으로 영향을 미칠 것으로 예상함. 이로 인해 철광석과 석탄의 해상물동량 증가세는 작년대비 1%에 그쳐 건화물선 전체 물동량 증가세 둔화의 요인이 됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126804/Dry-bulk-trade-growth-slowing-says-Clarksonse>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

BDI, 17 하락한 689 기록

중소형선박 운임은 지난 주에 이어 상승세를 유지하고 있는 반면 케이프선 운임이 금주 큰 폭으로 하락함. BDI는 전주 대비 약 2.5% 하락한 689를 기록함

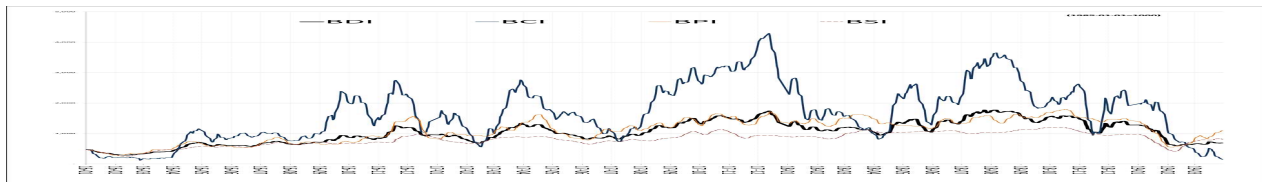
케이프선 운임 2016년 이후 최저치 기록

금주 케이프선 운임 평균은 3,879달러/일을 기록함. 2016년 1 ~ 3월 (평균 2,719달러/일, 최저 1,985달러/일, 최고 4,811달러/일) 이후 역대 최저의 운임 수준임. 지난 주 사이클론 베로나카로 인해 서호주 지역의 철광석 수출량이 약 19만 톤 정도 줄어들면서 공급과잉현상이 초래된 것이 운임하락을 견인한 것으로 분석됨. 참고로 C5(서호주-중국항) 주평균운임은 전주대비 톤당 0.69달러(약 14.7%)하락한 4.73달러/일에 그침. 본 항로에 대한 FFA 4월과 2분기 가격은 주 초반 5.6달러/일과 6.16달러/일을 기록하였으나 주 후반 각각 7.7%, 3.8% 하락한 5.23달러/일, 5.89달러/일을 기록함

FFA 시장, 케이프선 5월물 가격 OPEX 보다 조금 높은 수준 전망

FFA 시장 5월물 케이프선 가격이 7,167달러/일을 기록함. 비록 2016년 이후 최악의 운임 수준을 기록한 금년 3월 케이프선 평균 운임(4,705달러/일)보다는 높은 수준이나 여전히 저조한 상태를 벗어나지 못할 것으로 예상됨. 참고로 4월물과 2분기물 케이프선 가격은 각각 5,188달러/일, 7,211달러/일로 시장은 단기간 내에 운임이 상승하는 데에는 한계가 있을 것으로 보고 있음. 3분기 운임도 12,000달러/일 대에 그쳐 기대감이 크지 않은 것으로 나타남

건화물선 운임 지수

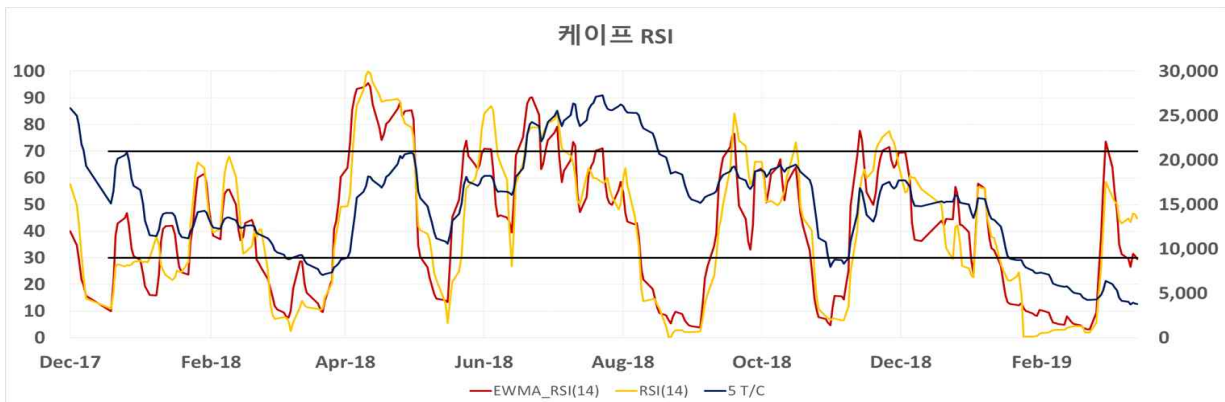
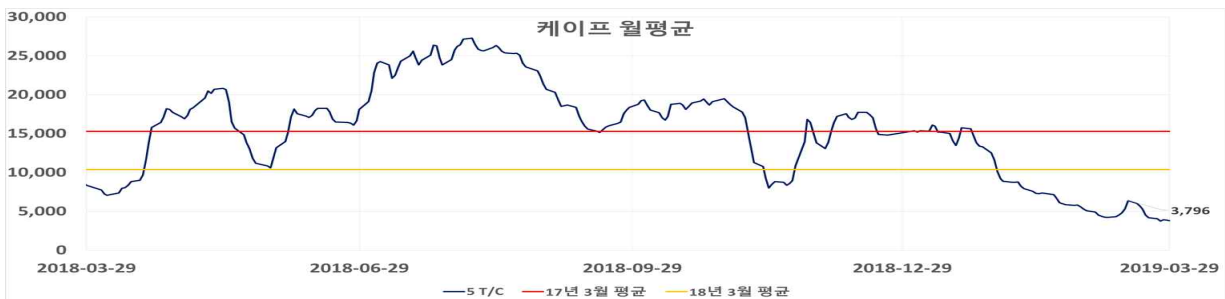


		금주		(전주비)	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(03.29)								
운임지수 ¹⁾	BDI	689	(-17)	595	1,282	798	948	1,774	1,353	
	케이프(5TC) ⁷⁾	3,879	(-1,265)	3,763	16,106	8,740	3,016	27,283	16,346	
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	8,545	(790)	4,435	11,144	7,007	1,347	14,385	11,585	
	수프라막스(6TC)	8,933	(327)	4,544	10,848	7,638	997	13,138	11,126	
	헨디(6TC)	6,871	(280)	4,198	8,524	6,029	562	9,772	8,640	
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	13,000	(-)	11,500	18,375	14,231	15,000	22,000	19,146	
	파나막스	12,300	(175)	11,500	14,500	12,360	13,000	15,500	14,304	
	수프라막스	10,625	(-)	9,500	11,750	10,644	11,000	13,750	12,808	
	헨디	10,000	(-)	8,750	10,250	9,404	9,500	11,500	10,707	
건화물선 시장(FFA)		(03.29)								
		2019년 5월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물		
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	7,167	(-1,591)	12,775	(-1,258)	13,234	(-666)	12,558	(-267)	
	파나막스(4TC)	9,058	(-92)	10,042	(-133)	9,192	(-104)	8,788	(-33)	
	수프라막스(6TC)	9,020	(-616)	9,736	(-479)	9,195	(-245)	8,795	(-20)	
	헨디(6TC)	7,938	(-25)	8,250	(-25)	8,500	(-19)	8,400	(-6)	

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

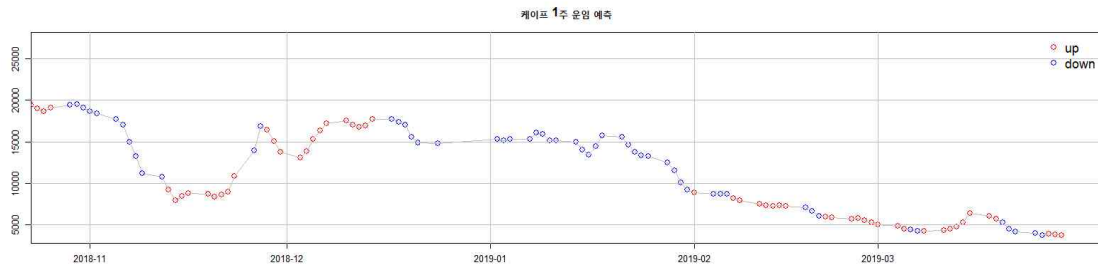
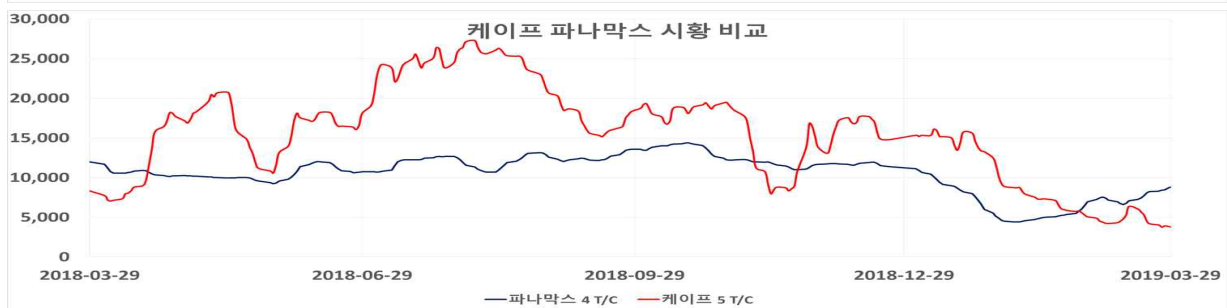
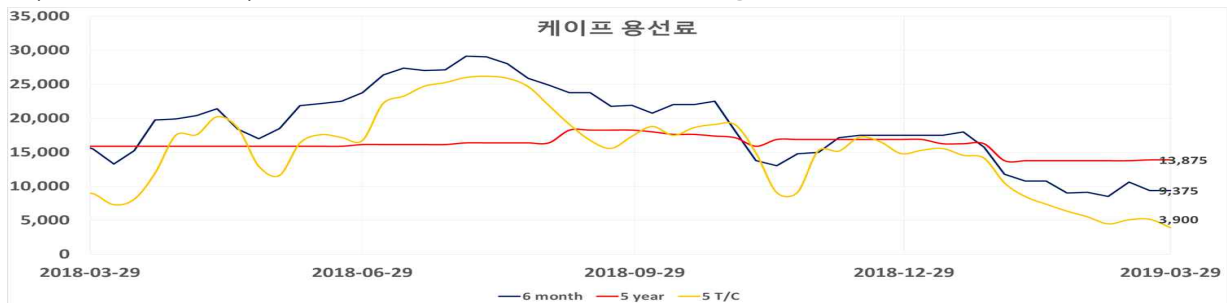
- (케이프 이동평균) 케이프선 운임은 지난 주 일시적 상승을 보인 이후 하락세를 유지 중. 이동평균선은 지난 주에 이어 금주에도 횡보 중임
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 여전히 30선과 70선 사이에서 소폭의 상승과 하락을 반복하며 횡보 중
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 케이프선 운임에 대한 뚜렷한 방향성이 보이지 않고 있어 당분간 시장의 움직임을 관망해야 할 것으로 판단됨



- * 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) 스팟 운임의 하락에도 불구하고 장기와 단기용선료는 횡보 중임. 이는 시장에서 더 이상의 하락은 없을 것으로 예상하며 관망하고 있는 것으로 해석됨
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 파나마스선과 케이프선 운임 역전 현상이 약 5주간 지속되고 있음. 파나마스선 운임 상승세 지속과 케이프선 운임 하락으로 운임 차는 점점 더 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

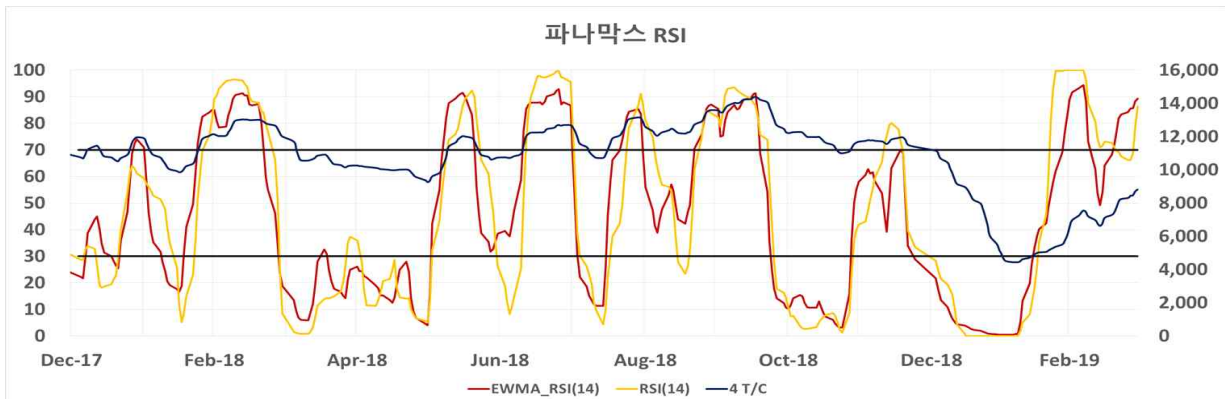
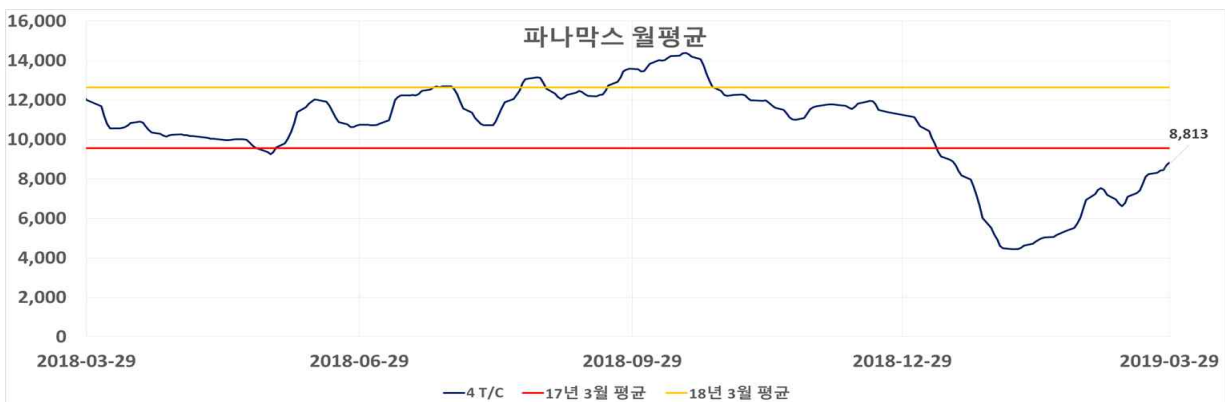
* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

* 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	03.25	04.01	49.44	50.56
	03.26	04.02	46.93	53.07
	03.27	04.03	55.66	44.34
	03.28	04.04	57.60	42.40
	03.29	04.05	66.08	33.92

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

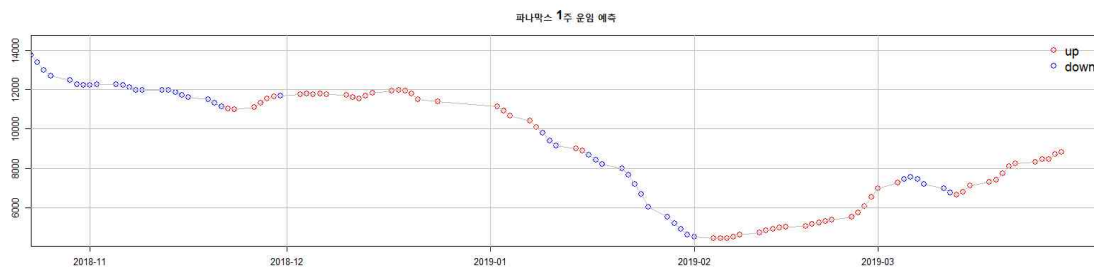
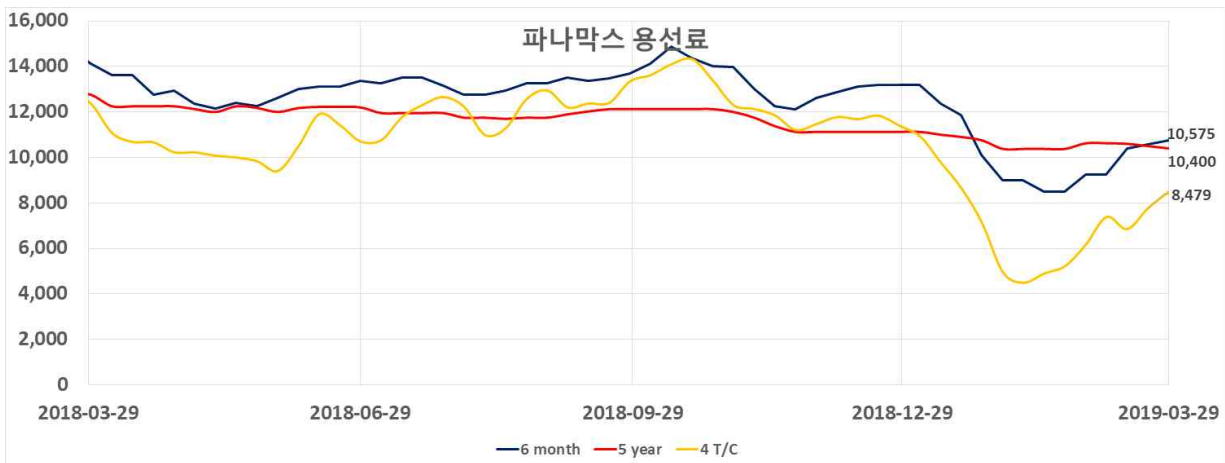
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 5주 연속 완만한 상승세를 나타냄. 운임과 이동평균선간의 간격은 점차 벌어지고 있으며, 주초반부터 중반까지 완만한 상승세를 보이던 운임이 주중반부터 가파른 상승을 보임
- (파나막스 RSI) RSI는 70선을 상향 돌파하며 초과매도 국면에 진입함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 파나막스선의 운임 상승세는 당분간 유지될 것으로 분석됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임의 상승세가 반영되어 단기용선료가 상승함. 장기용선료는 여전히 횡보중, 이는 2분기와 3분기에 대한 시장의 기대감이 지속되고 있는 것으로 해석될 수 있음
- (SI 파나막스 운임 예측) 차주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예상됨

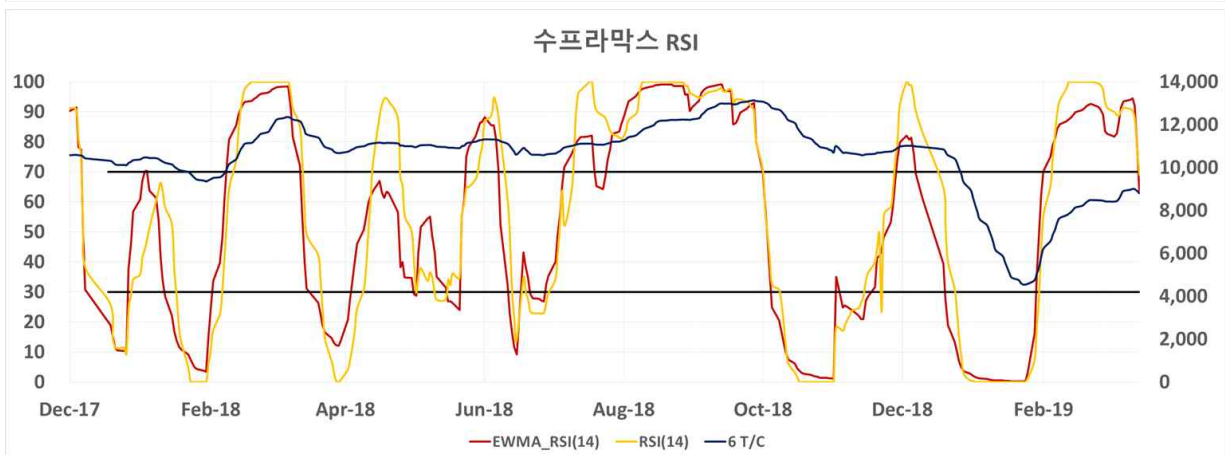
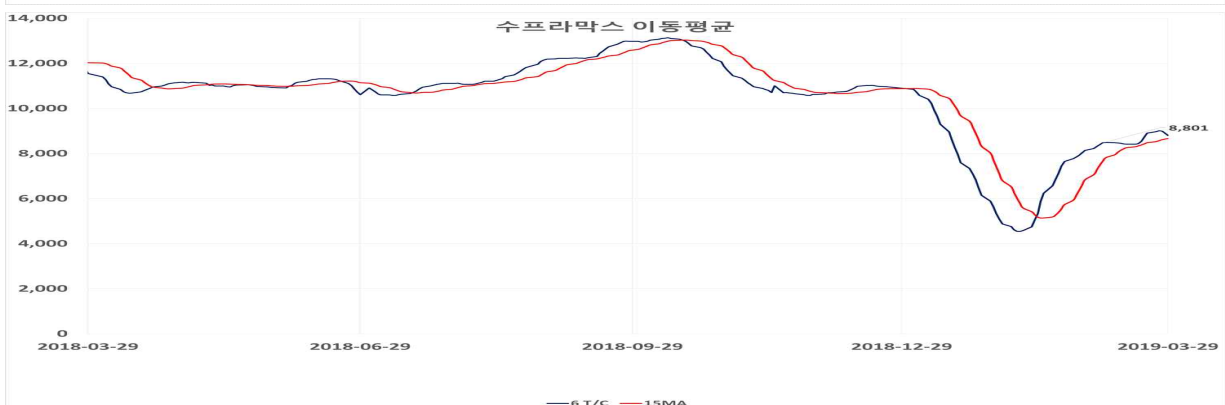
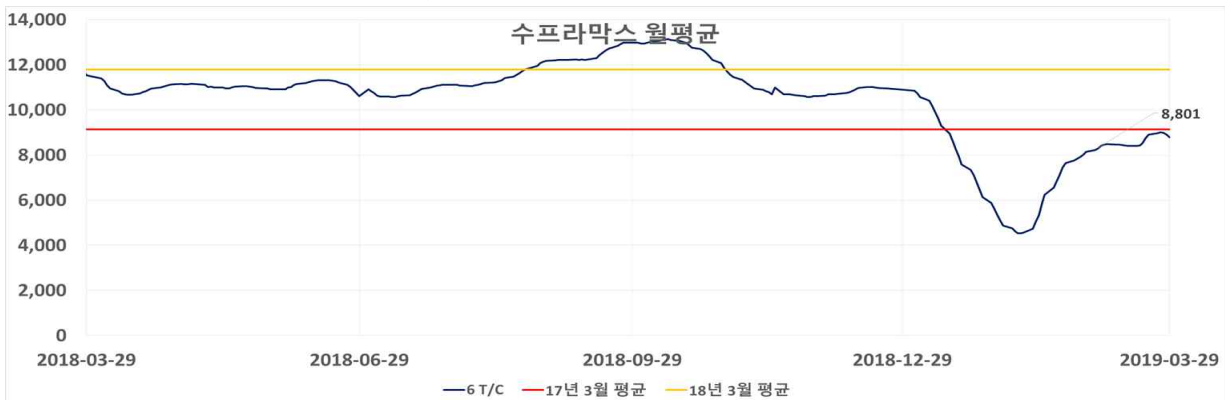


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
파나막스	03.25	04.01	80.87	19.13	
	03.26	04.02	83.09	16.91	
	03.27	04.03	79.00	21.00	
	03.28	04.04	81.43	18.57	
	03.29	04.05	83.64	16.36	

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

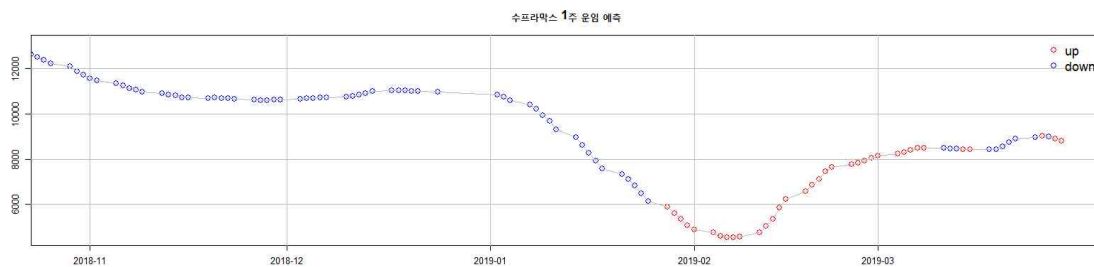
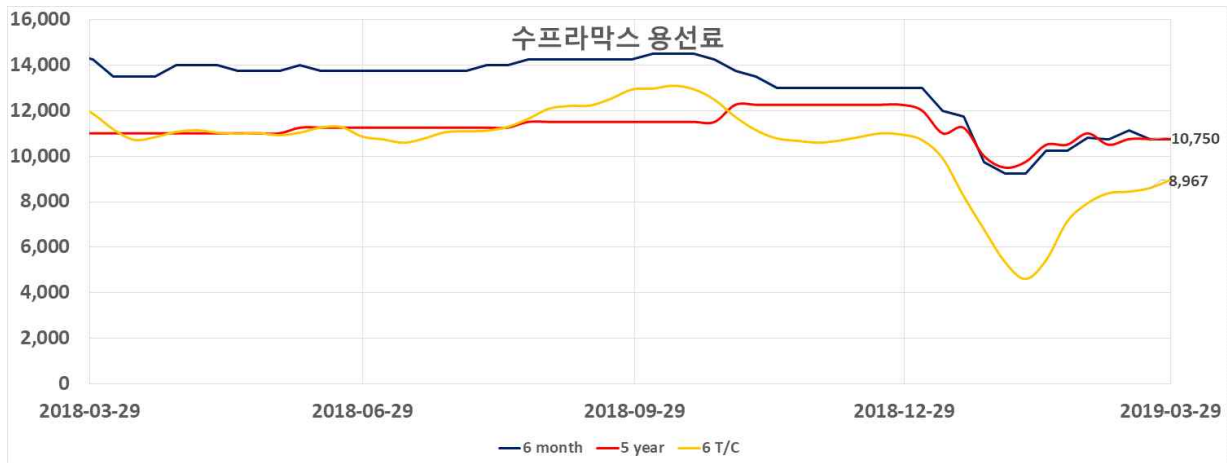
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 2주연속 완만한 상승세를 기록 중
- (수프라막스 RSI) RSI는 70선을 하향돌파한 후 급락함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 전주에 이어 금주에도 단기와 장기 용선료가 같은 수준을 유지하며 횡보 중
- (AI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 혼조세를 보일 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

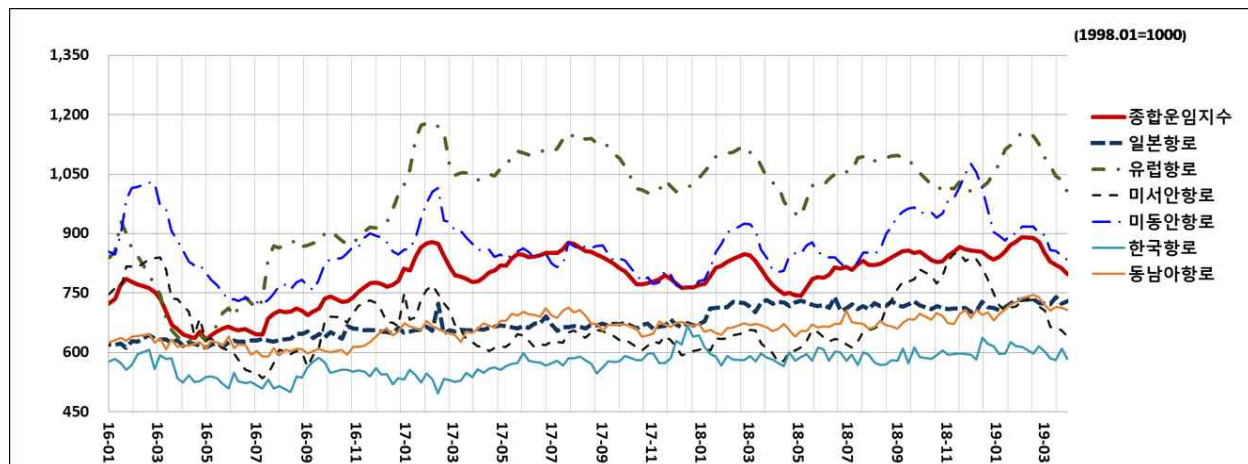
		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
수프라막스	03.25	04.01	45.04	54.96	
	03.26	04.02	56.72	43.28	
	03.27	04.03	43.38	56.62	
	03.28	04.04	52.73	47.27	
	03.29	04.05	59.38	40.62	

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 65.6 상승한 793.49를 기록

컨테이너 운임지수는 중국 춘절이후 7주만에 반등에 성공함. 이는 과거 운임지수 패턴과 동일하며 미주항로를 중심으로 운임이 크게 상승함. 미 동부/서부 모두 300달러에 가까운 운임 상승세를 기록하였으나 유럽, 지중해 항로는 운임이 오히려 하락함. 선사들은 미주항로에 대해 1,000달러에 달하는 운임인상(GRI: General Rate Increase)을 시도하였으며 3월부터 실시한 공급축소도 일부 효과를 거둔 것으로 판단됨. 하지만 1,000달러에 이르는 운임인상이 실제로 이루어지기는 힘들며 5월부터 진행되는 대형화주와의 계약에서 우위를 잡하기 위해 4월중에도 1~2차례 운임인상을 시도할 것으로 예상됨. 4월 2~3째주에 유럽항로에서도 무차별운임(FAK: Freight All Kinds)를 통해 운임인상을 시도할 것으로 예상됨.

컨테이너선 운임 지수(CCFI)

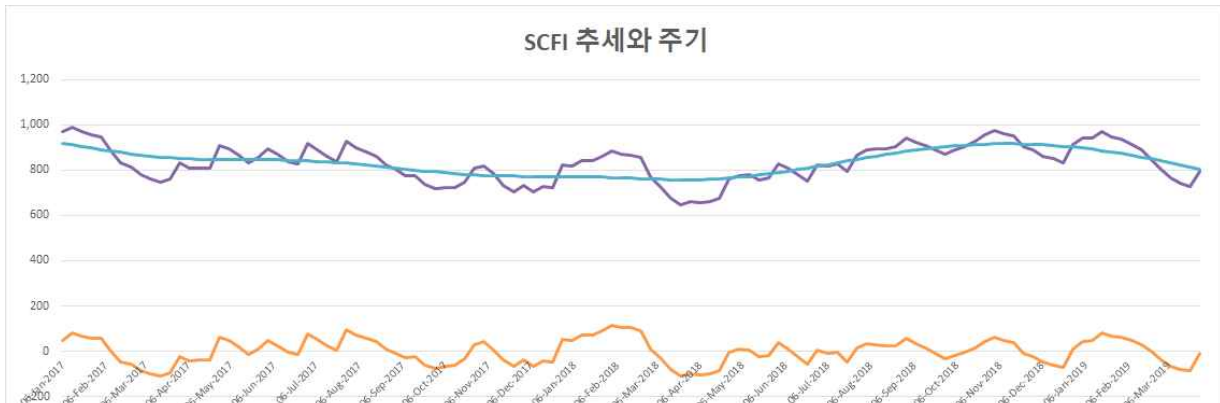


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2019년			2018년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (03.29)							
종합(SCFI)	793.49 (65.6)	727.88	968.07	858.25	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	651 (-33.0)	651.00	996.00	850.08	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,626 (297.0)	1,329.00	2,114.00	1,734.00	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,634 (296.0)	2,338.00	3,187.00	2,815.83	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	149 (2.0)	145.00	153.00	149.25	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	232 (3.0)	219.00	232.00	227.33	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	148 (-)	146.00	158.00	151.25	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	-	591	637	607	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

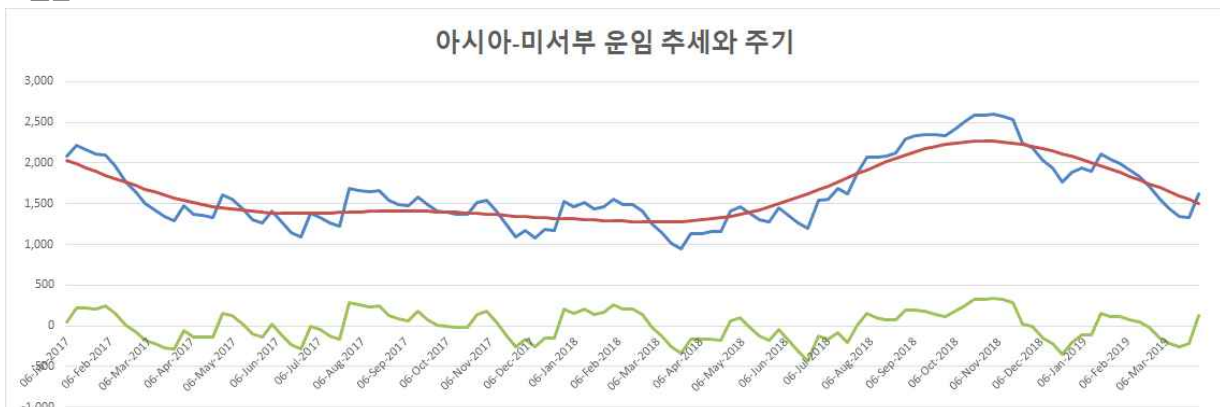
- SCFI 지수가 7주만에 반등하여 운임과 추세(trend) 간 이격이 완화됨. 추세선은 800 전후로 형성되어 있어 향후 운임시장은 횡보할 가능성이 높음



- 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



- 운임이 급등하여 추세선보다 상승함. 추세선은 1,500 초반에 위치하고 있어 향후 운임은 추세선에 수렴할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드락-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

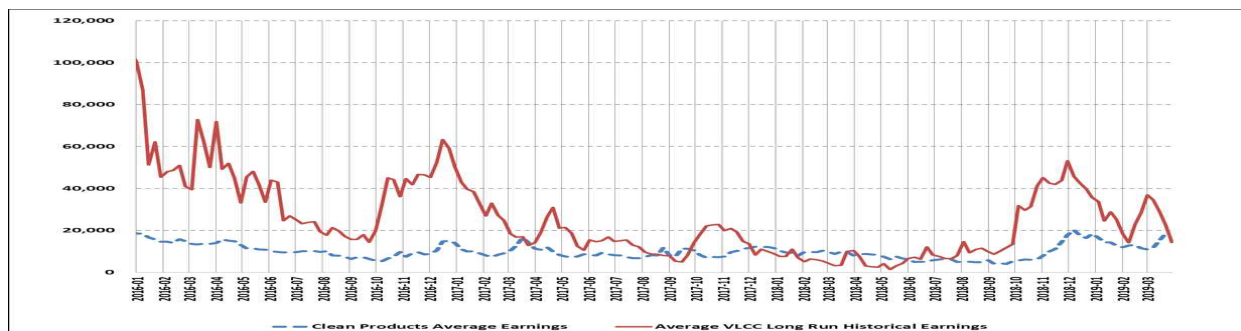
VLCC, 3주 연속 운임하락 지속

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 21,669달러로 전주 대비 7,482달러(-25.7%) 하락하였으며, WS는 44.0으로 전주 대비 11.0p(-20.0%) 하락하였음. 중동 지역의 수요대비 높은 공급과 미 걸프 지역의 수요가 거의 없어 주요 항로의 운임 하락이 지속되고 있음. 또한, TD3C FFA 4월물은 13,378달러를 기록하여 추후 운임은 하락할 것으로 예상하고 있음

MR, 전 항로 운임 상승

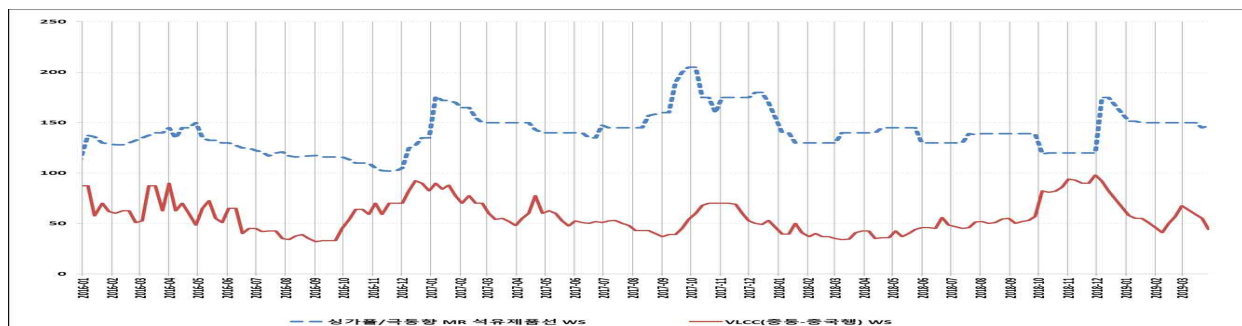
금주 태평양 MR 평균운임은 13,196달러로 전주 대비 942달러(7.7%) 상승하였음. 싱가포르-극동 WS는 147.5로 전주 대비 2.5p(1.7%) 상승하였음. 금주 MR 운임은 대부분의 항로에서 지난주와 비슷하게 유지되었음. 하지만 차주 화물 수요가 적고 가용선박이 늘고 있어 운임은 하락할 가능성이 높을 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

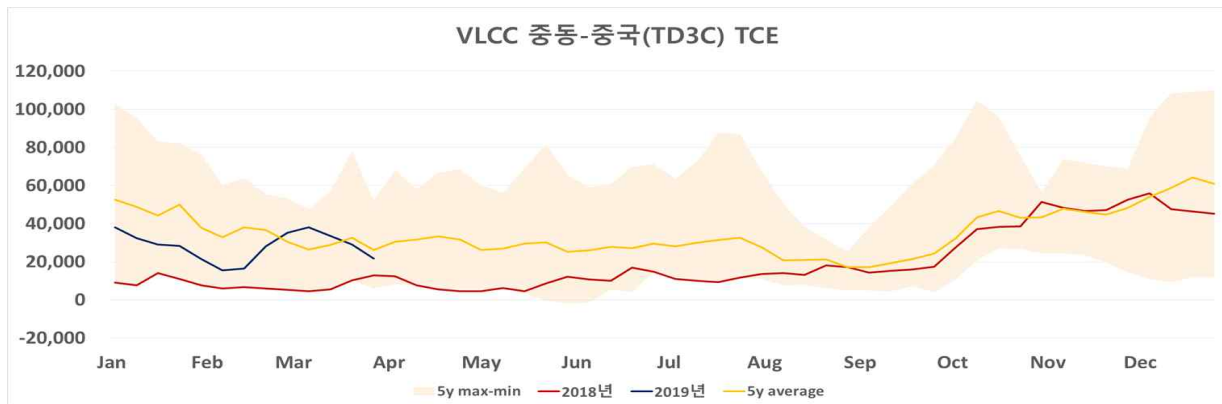
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.29)							
Average Earnings	TD3C	21,669	(-7,482)	13,667	39,138	27,948	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	13,196	(942)	9,853	21,370	14,259	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	30,750	(-)	24,500	33,000	29,038	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,375	(500)	13,250	14,375	13,673	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	44.0	(-11.0)	41.0	67.5	53.2	34.0	98.0	53.9
	MR	147.5	(2.5)	145.0	151.3	149.6	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

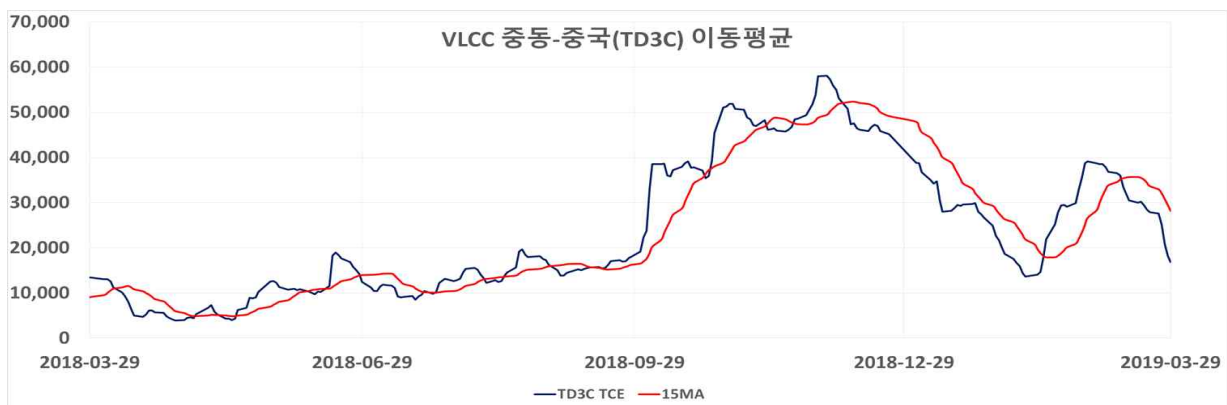
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

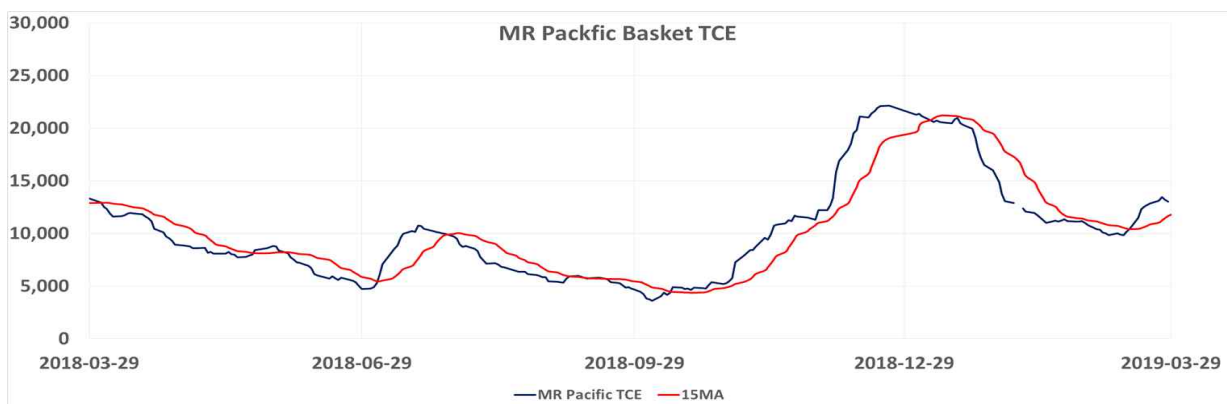
- 금주 TD3C 평균 운임은 21,669달러로 3주 연속 하락하였음. 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임 26,210달러 보다 낮은 운임을 기록하고 있음



- 금주 TD3C 평균운임은 지난주보다 큰 폭으로 하락하여 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 기술적으로 차주에도 운임 하락은 지속될 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 지난주 15일 이동평균 운임과 골든크로스를 형성한 후 상승하였음. 하지만 화요일 이후 약보합세를 보이고 있음. 차주 운임의 방향에 따라 운임 상승의 지속여부를 판단할 수 있을 것으로 보임



6. 주요 해운지표 (2019.03.29.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.29)								
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	69.6	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.0	(-)	12.0	12.0	12.5	12.3	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(03.29)								
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)		(03.29)								
380 CST	Rotterdam	404.5	(-13.0)	411.3	316.5	418.5	384.5	322.5	477.5	400.1
	Singapore	423.5	(-7.0)	431.5	349.0	438.5	414.7	352.5	517.5	432.6
	Korea	456.5	(-6.0)	463.7	389.5	467.5	448.0	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	430.5	(-10.0)	438.9	365.0	445.5	420.5	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(03.29)								
철광석	국제價	86.90	(0.8)	85.6	72.3	91.5	82.5	62.5	79.3	69.5
	중국産	110.7	(-4.9)	116.2	110.7	119.1	115.3	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	79.3	(-3.5)	82.3	75.1	83.1	78.7	76.1	105.1	89.1
	중국産	101.8	(-5.2)	106.1	101.8	107.4	105.2	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	237.8	(-9.3)	248.4	226.2	252.9	240.6	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	178.6	(-7.8)	186.2	175.1	187.3	182.7	164.7	186.9	177.1
	중국産	222.2	(-9.7)	231.6	222.2	233.0	230.9	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	884.3	(-19.50)	897.0	877.8	925.3	905.5	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	457.8	(-8.25)	453.9	422.3	527.3	489.7	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