

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 4월 | 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26 (동삼동, 한국해양수산개발원)

발행인 양창호

감수 황진희

자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

홈페이지 www.kmi.re.kr

목차

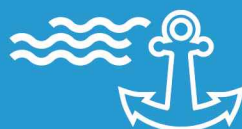
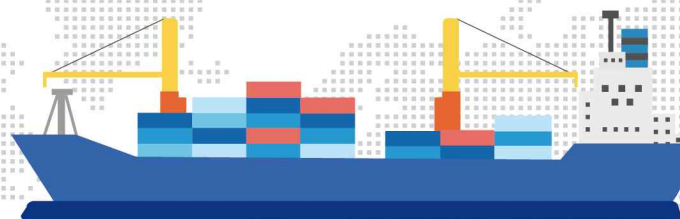
I. 요약	01
II. 주간이슈	02
III. 주간뉴스	03
IV. 건화물선	06
V. 컨테이너	13
VI. 탱커	15
VII. 주요 해운지표	17

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

항만의 스마트화

물류체인과 항만

항만은 글로벌 공급망(supply chain)에서 해상운송과 육상운송을 연결하는 중요한 역할을 하고 있음. 수많은 운송모드(transportation mode) 운영자들이 고객으로서 항만을 이용하고 있을 뿐만 아니라 항만자체가 하역, 보관, 분배, 예선, 도선, 급유, 통관 등 다양한 주체가 유기적으로 연계되어 기능하는 '복합체'의 성격을 가지고 있음. 예를 들어 로테르담 항만의 경우 항만공동체를 형성하는 기업의 수가 3천 개를 넘는 것으로 알려짐

4차 산업혁명의 도래로 이러한 다양한 주체들 간의 통합(integration) 또는 항만 간의 연계가 항만의 경쟁력 확보에 중요한 요소로 대두되었음. 또한 항만이 물류정보가 집중되는 장소이므로 항만을 축으로 한 정보의 통합도 이슈가 되고 있음

경쟁항만의 동향

항만의 스마트화에 있어 인접국이자 중요한 경쟁국인 중국의 약진이 두드러짐. 시진핑 주석이 방문하여 텐징항을 세계 수준의 스마트항만으로 발전시킬 것을 지시한 데 힘입어 텐진항은 컨테이너 터미널 자동화, 통관 디지털화, 5G 네트워크 설치 등을 추진하고 있음. 칭다오항은 에릭슨, 차이나유니콤 등과 협력하여 5G를 기반으로 한 자동화솔루션 테스트를 6개월에 걸쳐 마무리하였으며 이를 통하여 인건비를 최대 70% 절감할 것으로 기대하고 있음. 또한 광저우 항만은 화웨이와 협력하여 2021년까지 연간 480만 TEU 컨테이너 처리가 가능한 자동화터미널 건설을 추진함. 중국의 항만 스마트화는 투자규모나 추진방향에서는 문제가 없어 보이나 통합 측면에서는 아직 더딘 흐름을 보이고 있는 것으로 평가됨. 다수 항만공동체 간 데이터 통합이나 항만간 연계 측면에서 부진은 향후 중국이 항만 중심의 물류통합을 이루는 데 큰 장애가 될 것으로 보임

이러한 측면에서 구미 항만들은 조금 더 발빠른 움직임을 보이고 있음. 로테르담은 주요 경쟁항만인 함부르크와 데이터를 교환함으로써 두 항만을 연계하여 서비스를 제공하는 선사에 추가적인 가치를 제공하고 있음. 또한 로스앤젤리스 항만도 클라우드 기반의 PortOptimizer를 활용하여 로스앤젤리스 뿐만 아니라 롱비치 항만의 선박 동향자료를 처리하고 있음

시사점

항만 스마트화는 정보 공유(sharing)가 없이는 완성될 수 없음. 항만공동체 전체의 효율성확보와 인접항만을 포함한 외부 운영자와의 연계는 결코 쉽지 않은 작업이어서 잘 작동하는 데이터 플랫폼 확보가 필수적임. 효과적인 통합을 위해서는 표준화, 프로세스 혁신, 통신기술 등이 전제되어야 함

중국이 성장유지정책 일환으로 인프라 투자에 적극적이어서 우리 항만이 하드웨어 측면에서 중국을 앞서는 쉽지 않겠지만, 데이터 공유와 프로세스 혁신에 성공한다면 항만 중심의 물류통합을 선도할 가능성은 남아있는 것으로 보임

2. 주간 뉴스

I 스크러버 장착 허용은 다양한 문제를 불러와

- 최근 홍콩선사 Wah Kwong의 해운기업최고경영자는 인터뷰에서 스크러버 사용을 허가한 IMO의 결정에 문제가 있다고 지적함
- 스크러버 사용은 황산화물을 해상으로 배출하거나 별도의 처리과정을 통해 처리하기 때문에 근본적으로 해결하는데 한계가 있으며, 결과적으로 정유사들에게 중유 생산을 지속할 여지를 남김
- 스크러버 장치운영에 별도의 에너지가 필요하기 때문에 연료 소비량이 증가할 수밖에 없으며 이는 더 많은 이산화탄소(CO₂) 배출로 이어짐. 이는 IMO에서 추진하는 2050년 탄소중립(CO₂zero)과 배치된다고 설명함
- 최근 스크러버 장착선의 경우 일반 용선료에 비해 높은 가격을 받고 있으나 선주 입장에서는 장기적으로 장비부식, 추가전력소비, 폐기물 배출 등 기술적인 문제가 발생하여 선가를 낮추는 요인이 될 수 있다고 경고함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126931/Scrubbers-and-new-fuels-are-changing-the-business-landscape>(로그인 필요)

I COSCO, 페트로차이나와 저유황유(LSFO) 공급 계약 체결

- 중국선사인 COSCO는 IMO 2020에 대비하기 위해 페트로차이나의 자회사인 더블리치(Double Rich)와 저유황유 공급 계약을 체결함
- 동사는 저유황유를 중심으로 IMO 2020에 대응할 예정이나 스크러버 사용도 대비하고 있으며 페트로차이나 외에 다른 기업과도 저유황유 공급 계약을 체결할 것으로 알려짐.

<https://www.tradewindsnews.com/liner/1743935/cosco-inks-lsfo-deal-with-petro-china>(로그인 필요)

I DSV, 파날피나(Panalpina) 46억 달러에 인수

- 파날피나는 DSV의 46억 달러 인수 제안에 동의함. 두 회사가 통합됨에 따라 회사명은 'DSV Panalpina A/S'가 되며 총 6만 명이 종사하는 초대형 물류기업으로 재편됨
- DSV는 파날피나와의 통합으로 Sea & Air 사업이 강화되어 연간 300만 TEU의 컨테이너화물과 150만 톤의 항공화물을 처리하여 매출액은 50% 가까이 증가할 것으로 전망됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126873/DSV-agrees-to-buy-Panalpina-for-46bn>(로그인 필요)

I 중국의 이른 춘절로 인한 2월 컨테이너 물동량 급감

- CTS(Container Trades Statistics) 자료에 따르면 세계 2월 컨테이너 물동량은 1,150만 TEU로 전년동기 대비 7.7% 하락한 것으로 조사됨. 2월 누계 물동량실적은 전년대비 2.1% 감소한 2,570만 TEU를 기록함
- 2월 기준 아시아-미주물동량은 전년동기대비 16.1% 감소한 110만 TEU에 불과함. 이는 중국 춘절이외에 미중무역전쟁에 따른 밀어내기 물량이 영향을 미친 것으로 분석됨. 동기간동안 아시아-유럽도 전년대비 14.7% 감소하여 100만 TEU에 불과함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126957/Global-box-traffic-knocked-by-Chinas-early-holidays>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 중국, 브라질 원유 수입 증가

- 올해, 중국은 정유능력 증설이 예정되어 있어 추가적인 중질유의 공급이 필요함. 하지만, OPEC 국가들의 감산 및 미국의 제재로 인해 중국은 이를 브라질로부터 수입하고자 함
- 2019년 1분기, 중국의 브라질 원유 수입량은 일당 66만 5천 배럴을 기록하여, 2018년 1분기 40만 배럴보다 66.3% 상승하였음
- IEA에 따르면, 금년 브라질의 원유 생산량은 일당 35만 배럴 증가할 것으로 예상됨. 브라질 Lula 등급 원유는 수요가 높아 미국, 인도 등 다양한 국가에서 생산 증가분을 수입할 것임

<https://www.hellenicshippingnews.com/from-brazil-to-china-not-just-iron-ore-but-crude-oil-as-well/>

I 이란산 원유 수입허용 8개국 중 3개국 수입량 0기록

- 지난 11월, 미국은 8개 국가에 대해 6개월간 이란산 원유 수입을 허용함. 미 국무부는 3개 국가의 수입량이 0으로 나타났다고 밝혔음
- 로이즈리스트 데이터에 따르면, 그리스, 이탈리아, 타이완 3개 국가는 올해 초부터 수입을 0으로 줄였음
- 반면, 중국과 인도의 경우 2019년 2달간 각각 330만, 230만 톤의 원유를 수입하였음

[https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126908/Three-countries-granted-Iran-oil-waivers-have-cut-im-ports-to-zero\(로그인 필요\)](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126908/Three-countries-granted-Iran-oil-waivers-have-cut-im-ports-to-zero(로그인 필요))

I 베네수엘라 원유 운송, 그리스에 의존

- 미국의 제재로 인해 베네수엘라의 원유 수출이 지난 17년간 가장 낮은 수준을 기록함. 한편, 그리스 유조선 선주와 운영선사는 베네수엘라 원유를 미국의 제재를 피해 운송하고 있음
- 데이터에 따르면, 1월 28일에서 3월 31일 사이 37개의 선사들이 베네수엘라에서 60척분의 원유 화물을 운반하였음. 그중 10개 선사는 그리스 선사로 총 6,040만 배럴 중 2,840만 배럴을 적재하였음. 이 중 3척은 원유 저장선으로 활용되고 있음
- 인도와 중국은 2019년 베네수엘라 원유의 대부분을 공급받고 있음. 인도는 일당 31만 9천 배럴을 수입하고 있으며, 중국은 이보다 적은 양을 수입하고 있음
- 미국의 제재는 4월 28일 부로 강화될 예정임. 강화된 제재는 모든 미국 기업들이 베네수엘라 원유 구매를 중단해야 하며 달러거래를 중단해야 함

[https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126902/Venezuela-relies-on-Greek-fleet-to-move-crude\(로그인 필요\)](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126902/Venezuela-relies-on-Greek-fleet-to-move-crude(로그인 필요))

I Maersk Tankers, 이산화탄소 배출 감소 전략

- 동 사는 새로운 전략의 일환으로 이산화탄소 배출량을 급감시키는 것을 목표로 함
- 2008년을 기준으로, 이산화탄소 배출량을 2030년까지 40%, 2050년까지 70% 감소시키고자 함. 현재 배출량은 2008년 대비 20% 감소한 상태이며, 3년내로 10% 추가 감소를 진행할 것임
- 동 사는 로터 돛과 같은 신기술의 개발 및 테스트와 디지털 솔루션 등의 활용을 통해 배출감소를 진행하고 있음

[https://www.tradewindsnews.com/tankers/1744265/maersk-tankers-targets-major-cut-in-co2-emissions-under-new-strategy\(로그인 필요\)](https://www.tradewindsnews.com/tankers/1744265/maersk-tankers-targets-major-cut-in-co2-emissions-under-new-strategy(로그인 필요))

2. 주간 뉴스

I 트레이드윈즈, 브라질댐사고 영향력에 대한 소고

- 중국 국영선사의 분석가는 현재의 건화물선 시장 부진은 브라질댐사고로인해 이례적으로 발생한 것이며 올해 남은 기간 동안 브라질의 수출량은 증가할 것이라고 전망하고 있다고 트레이드윈즈를 통해 발표함. 또한 현재 건화물선 스팟운임시장은 시장심리(market sentiment)가 반영되어 실제 물리적 거래보다 과소평가 되고 있다고도 전함
- 시장을 긍정적으로 전망하는 이유를 다음과 같이 밝힘. 현재 발레사는 패널티 발생을 막기 위해 화물수송에 대해 이미 계약된 사항에 대한 이행을 우선시하고 있어 스팟운임시장에서의 거래에 거의 참여하지 않고 있는 상황이라고 전함
- 하지만 금년 하반기에 발레사가 철광석 생산량을 확보할 것으로 예상하며 이는 건화물선 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것이라고 분석함. 중국 분석가는 브라질 광산의 재가동 가능성도 제기함
- 만약 재가동 되지 않더라도 S11D프로젝트가 완료되면서 북쪽 지역 철광석 생산량이 증가해 발레사는 철광석 생산량을 약 3천만 톤 정도 확보할 수 있는 상황이라고 전하는 등 발레사가 철광석 물량을 확보할 수 있는 선택사항이 있는 것으로 보인다고 전함
- 반면 브라질 발레사는 컨퍼런스콜을 통해 현재 철광석 생산량은 적으면 5천만 톤에서 많게는 7천5백만 톤까지 줄 수도 있다고 전함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1746215/vale-effect-on-bulker-sector-sentiment-seen-as-irrational>(로그인 필요)

I 미국 석탄 수출 증가로 톤마일 증대 효과

- 작년 미국의 석탄 수출량은 1억 5백만 톤으로 전년대비 19.3% 증가함. 수출량 중 5,580만 톤은 원료탄, 나머지는 연료탄임. 미국 연료탄 중 약 1/4은 아시아로 향했으며 이 물량은 지난 2년간 약 5배로 증가하였음. 기존 아시아향 물량에 중국이 무역전쟁의 화해 제스처로 미국산 상품의 수입을 늘리는데 석탄이 포함된다면 톤마일 증가에 영향을 미칠 것임

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1746032/us-coal-export-surge-helps-lift-bulker-tonne-miles>(로그인 필요)

I Safe Bulkers, 금년 하반기 대형선 호조 예상

- 동사의 Hajioannou는 대형선 시장이 3~4개월 이내에 정리되면서 상황이 회복될 것으로 전망함. 이의 근거로 무역전쟁이 종결되고 중국의 경제지표가 호전되면서 수요가 회복되는 것을 들었음. 또한 11월 미국의 선거도 긍정적으로 작용할 것이라고 함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1745449/safe-bulkers-polys-hajioannou-sees-better-days-for-big-ships-in-second-half-of-2019>(로그인 필요)

I 가스사용 확대로 2019년 연료탄 수요 감소 예상

- 석탄 광산의 노후화와 가스 가격하락으로 석탄의 가스전환이 진행됨. 에너지원이 석탄에서 가스로 전환되면서 금년 연료탄 수송 수요가 2~3% 하락할 것으로 전망됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126872/Coal-to-gas-switch--another-bitter-pill-for-dry-bulk-owners>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ BDI, 약보합 수준

BDI가 전주에 이어 금주에도 평균 688을 기록함. 수프라막스선 운임이 전주대비 약 500달러/일 하락한 것을 제외하고는 모든 선형의 운임 변동 폭이 크지 않은 것으로 나타남

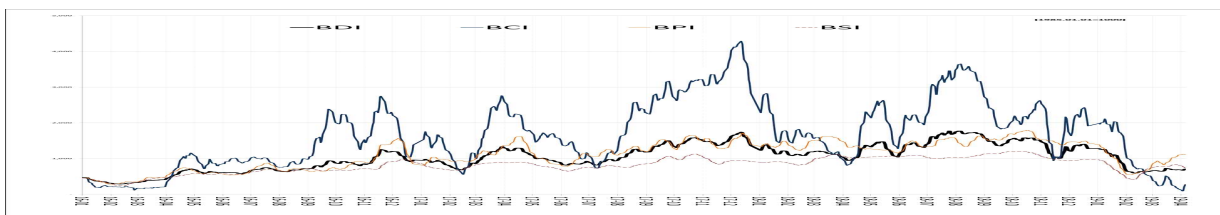
■ 케이프선 운임, 부진한 흐름 지속

케이프선 운임이 1일당 4,000달러를 하회하며 여전히 부진을 면하지 못하고 있음. 케이프선이 대형선임에도 불구하고 파나막스선 운임의 절반에도 못 미치는 수준임. 서호주 지역은 사이클론으로 인해 파손된 케이프 램버트(Cape Lambert) 항만 시설의 보수작업이 전해지면서 서호주에서 중국항 운임이 소폭 하락한 반면 F/H과 대서양지역을 중심으로 운임이 소폭 상승하면서 주평균 운임은 상승함. 운임의 상승폭은 크지 않음. 파나막스선 운임은 남미 곡물 시즌의 영향으로 전주에 이어 금주에도 완만한 상승세를 유지하고 있음. 반면 수프라막스는 대평양 수역에서는 공급과잉 현상이, 대서양 수역에서는 중국 연휴로 인한 물량이 감소한 것으로 전해지면서 운임이 전주대비 약 500달러/일 하락함

■ FFA 시장 5월물, 수프라막스선 우려감 증폭

FFA 시장 5월물 가격을 살펴보면 케이프선을 제외한 모든 선형의 운임이 하락함. 특히 수프라막스선은 스팟 운임의 영향으로 1일 약 1,000달러 가까이 급락하면서 선물가격이 현물가격보다 낮은 수준을 기록함

건화물선 운임 지수



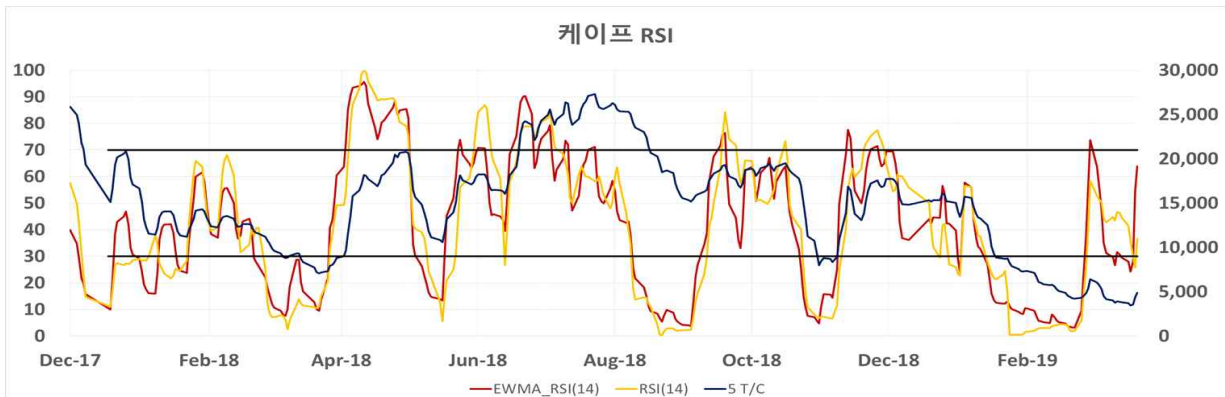
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(04.05)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	688	(-)	595	1,282	790	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	3,989	(110)	3,460	16,106	8,390	3,016	27,283	16,346
	파나막스(4TC)	8,944	(399)	4,435	11,144	7,150	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,386	(-547)	4,544	10,848	7,693	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	6,638	(-233)	4,198	8,524	6,074	562	9,772	8,640
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	13,125	(125)	11,500	18,375	14,152	15,000	22,000	19,146
	파나막스	12,250	(-50)	11,500	14,500	12,352	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,000	(-625)	9,500	11,750	10,598	11,000	13,750	12,808
		헨디	(-)	8,750	10,250	9,446	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(03.29)							
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	2019년 5월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물		
	금주 (전주비)		금주 (전주비)		금주 (전주비)		금주 (전주비)		
	케이프(5TC)	7,317 (150)	12,267 (-508)	13,029 (-205)	12,617 (59)				
	파나막스(4TC)	8,750 (-308)	9,892 (-150)	9,028 (-164)	8,525 (-263)				
	수프라막스(6TC)	8,065 (-955)	9,378 (-358)	9,040 (-155)	8,757 (-38)				
		헨디(6TC)	7,388 (-550)	8,050 (-200)	8,419 (-81)	8,300 (-100)			

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) 스팟운임은 금주 가파른 상승세를 기록했으나 여전히 5,000달러/일선을 하회 중이며 이동평균선은 금주 내내 횡보 중 임
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 주 중반부에 30선을 하향돌파한 후 주 후반부에 다시 상향 돌파하며 30선 위로 올라서며 과매도 상태에서 벗어난 것으로 해석됨
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 케이프선 운임은 조만간 소폭의 상승이 예상됨



- * 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) 장기용선료는 4주째 횡보 중이며 단기용선료는 전주 대비 가파른 상승세를 보였음에도 불구하고 여전히 11,000달러/일 수준을 기록함. 단기용선료의 상승세가 스팟운임의 상승세보다 가파른 것으로 보아 3분기 운임 상승의 기대감이 지속되고 있는 것으로 해석됨
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선 스팟 운임의 상승으로 파나마кс선 운임과의 간격은 전주 대비 가까워졌으나 운임역전현상은 2월말 이후 현재까지 지속 중임
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

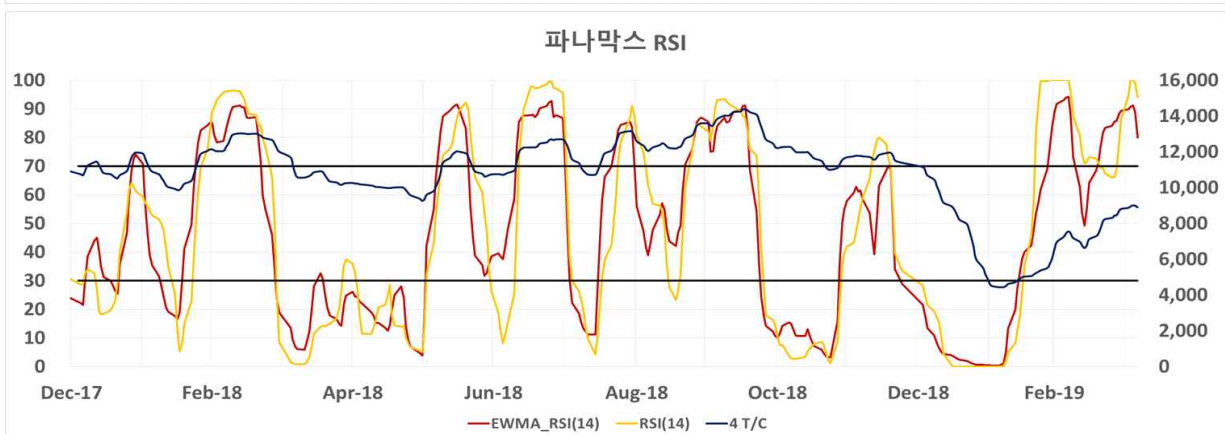
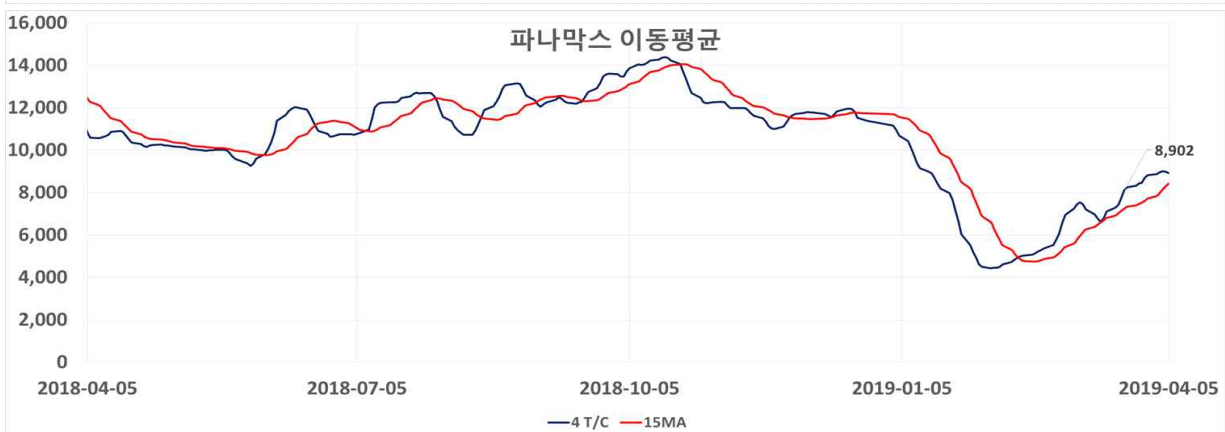
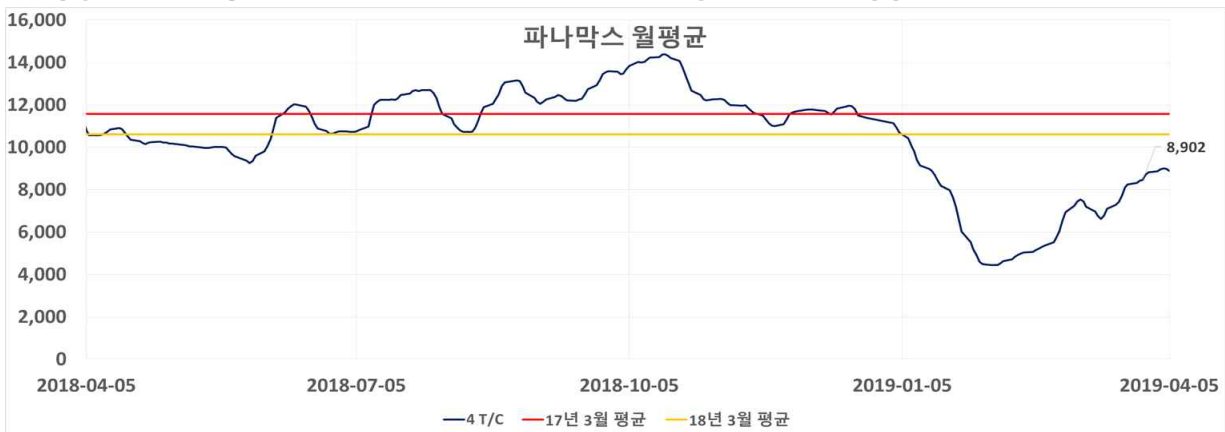


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	04.01	04.08	79.02	20.98
	04.02	04.09	78.49	21.51
	04.03	04.10	81.75	18.25
	04.04	04.11	81.67	18.33
	04.05	04.12	80.91	19.09

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

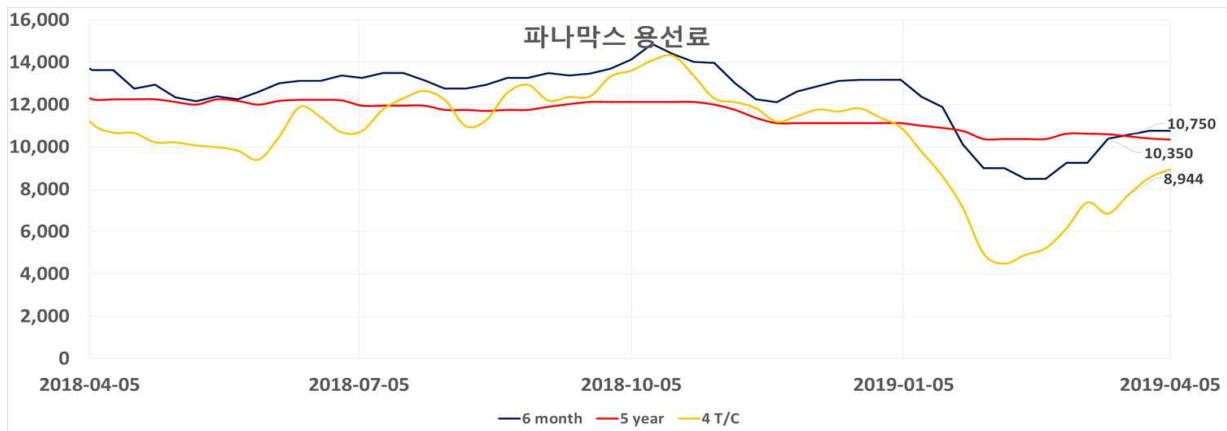
- (파나막스 이동평균) 지난주까지 완만한 상승세를 보이던 운임이 금주 들어 상승을 멈추고 횡보하고 있음. 이동평균선은 지난 주에 이어 금주도 완만하게 상승 중임
- (파나막스 RSI) RSI는 주초 70선 이상을 기록하며 가파른 상승세를 보이다가 주 후반 스팟운임의 상승세를 반영해 100을 기록한 후 하락했으나 70선을 상회 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 분석됨



- * 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) 장단기 용선료가 비슷한 수준을 기록 중임. 스팟 운임의 상승에도 불구하고 단기용선료는 지난 주와 같은 10,750달러/일을 기록함
- (시 파나막스 운임 예측) 차주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예상됨

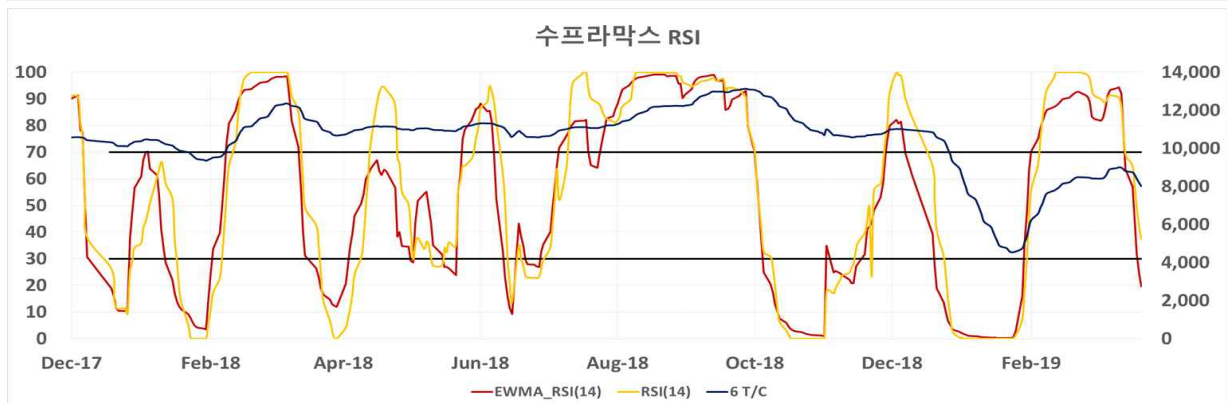
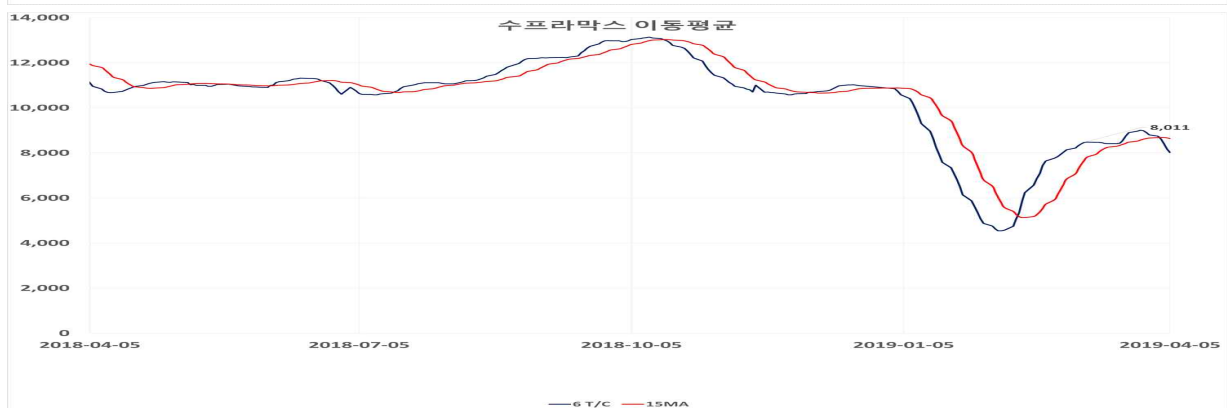
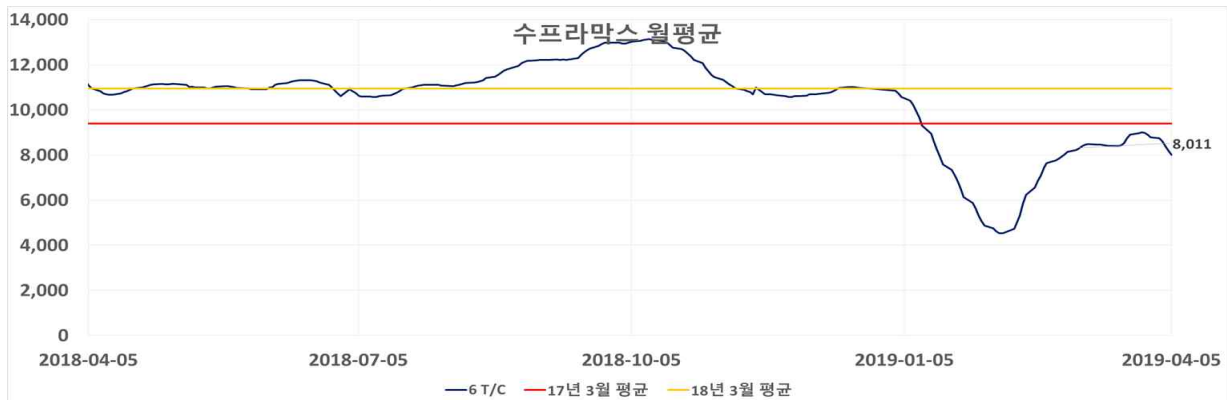


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	04.01	04.08	72.56	27.44
	04.02	04.09	75.05	24.95
	04.03	04.10	69.22	30.78
	04.04	04.11	64.36	35.64
	04.05	04.12	63.18	36.82

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

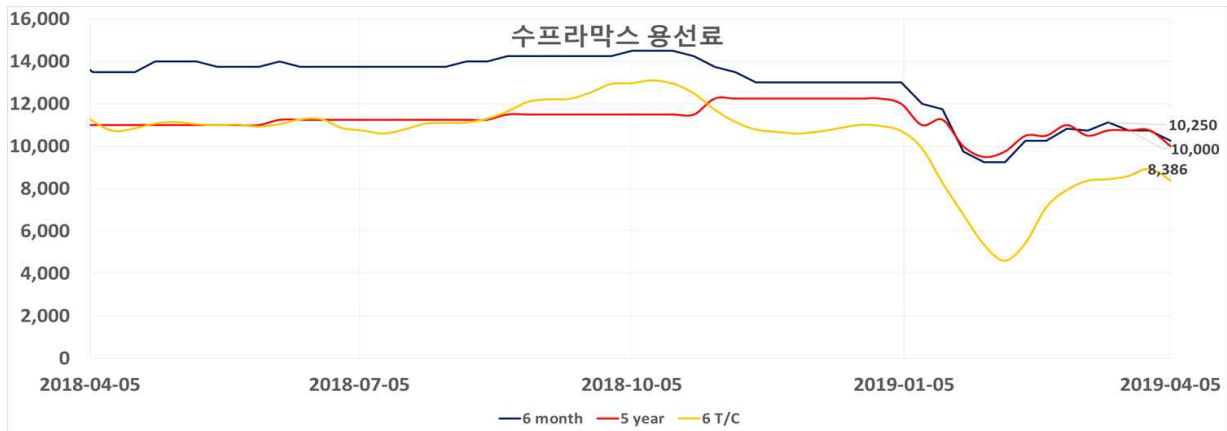
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 지난 주에 이어 금주도 횡보 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 지난주에 이어 가파른 하락세를 유지하나 아직은 30선을 상회하고 있음
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟 운임의 영향으로 장기와 단기용선료가 전주 대비 소폭 하락함
- (AI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 주 초반 상승한 후 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

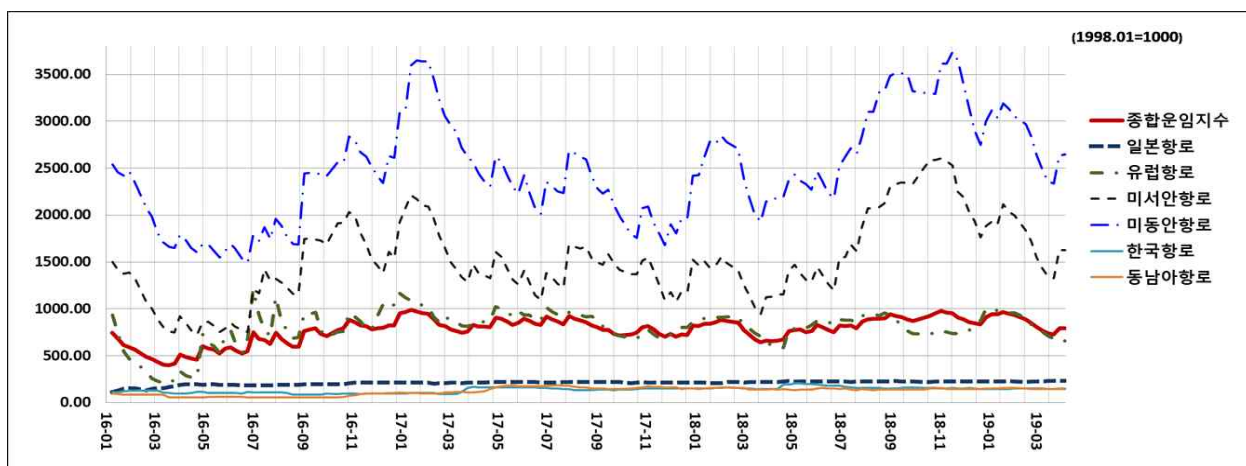
		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	04.01	04.08	72.84	27.16
	04.02	04.09	84.05	15.95
	04.03	04.10	66.90	33.10
	04.04	04.11	26.43	73.57
	04.05	04.12	27.97	72.03

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 1.24 하락한 792.25를 기록

컨테이너 운임지수는 횡보하는 양상임. 미 서부는 소폭 하락하였지만 미 동부와 유럽은 상승함. 미주항로 운임은 전주에 300달러 가까운 상승을 기록하여 이에 대한 피로감으로 향후에 급격한 상승은 기대하기 어려움. 아시아-유럽 운임은 4월 2~3째주에 무차별운임(FAK: Freight All Kinds)을 통해 운임인상을 시도할 것으로 예상되나 최근 낮은 수요의 영향으로 상승폭은 과거에 비해 낮을 것으로 예상됨. 인트라아시아의 경우 상하아-부산항로의 운임이 소폭 하락하였으며 이외 항로의 운임 변동은 거의 없는 것으로 나타남

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

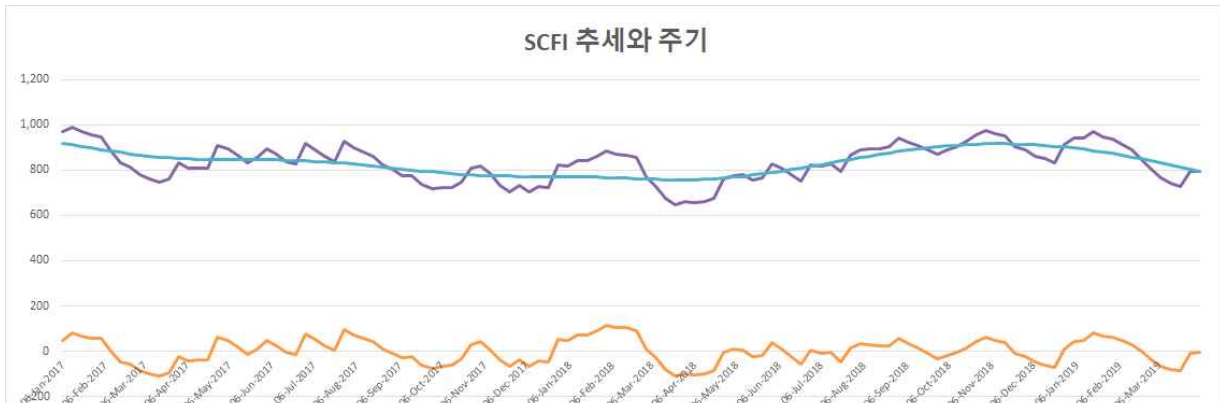


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2019년			2018년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (04.05)							
종합(SCFI)	792.88 (-1.2)	727.88	968.07	853.18	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	658 (7.0)	651.00	996.00	835.31	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)							
미서안항로(\$/FEU)	1,623 (-3.0)	1,329.00	2,114.00	1,725.46	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,644 (10.0)	2,338.00	3,187.00	2,802.62	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	149 (-)	145.00	153.00	149.23	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	232 (-)	219.00	232.00	227.69	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	146 (-2.0)	146.00	158.00	150.85	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	653.0 -	591	653	611	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

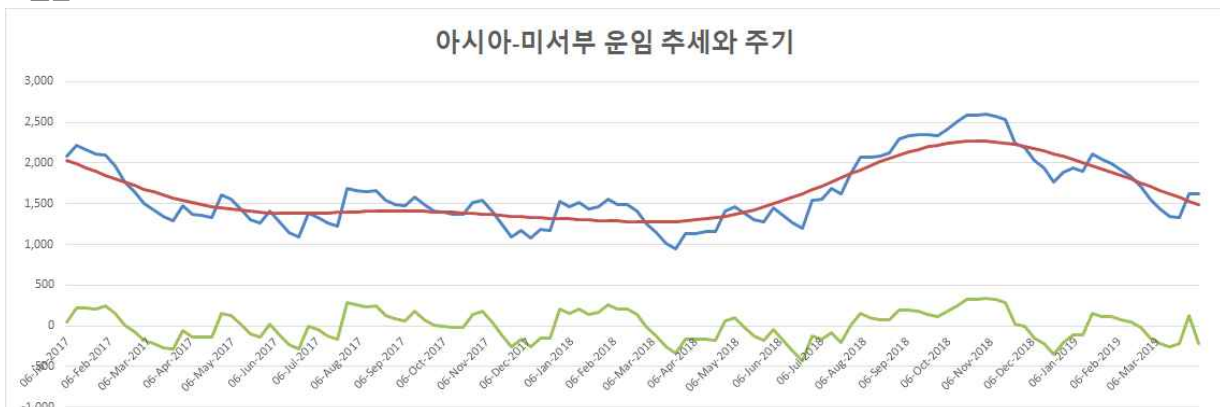
- SCFI 지수와 트렌드가 유사하여 향후 운임시장은 횡보할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임의 최근 소폭 반등하였으나 여전히 추세와의 이격이 존재함. 향후 무차별운임을 통해 운임상승을 시도할 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

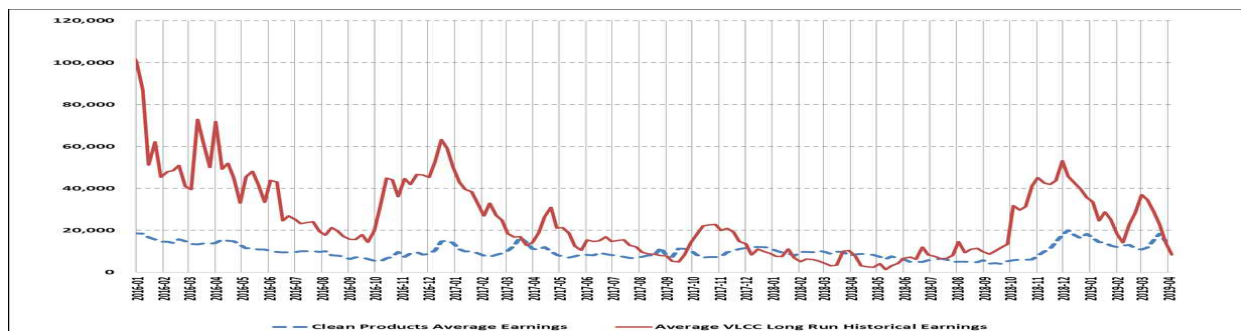
VLCC, OPEX 미만의 운임 수준

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 9,346달러로 전주 대비 7,482달러(-56.9%) 하락하였으며, WS은 36.0으로 전주 대비 8.0p(-18.2%) 하락하였음. OPEC 국가들의 감산 지속과 함께 대서양지역 화물이 없어 공급과잉이 지속되고 있음. 주요 항로의 운임이 하락하여, 평균운임(8,274달러)은 OPEX에도 미치지 못하는 수준을 보임

MR, 수요부진으로 운임 하락

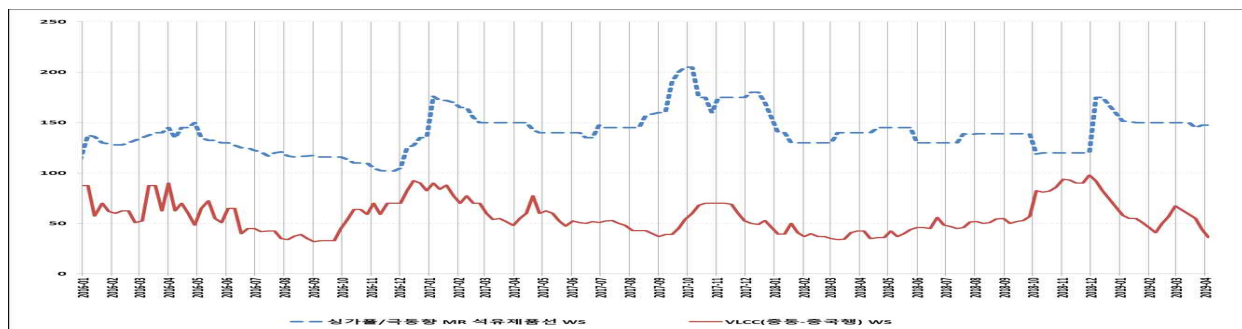
금주 태평양 MR 평균운임은 12,710달러로 전주 대비 486달러(-3.7%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS은 147.5로 전주 대비 변화 없음. 금주 MR 시장은 화물대비 많은 가용선박으로 인해 대부분의 항로에서 운임이 하락하였음. 차주에도 화물수요가 적을 것으로 예상되어 운임 하락은 지속될 가능성이 높음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

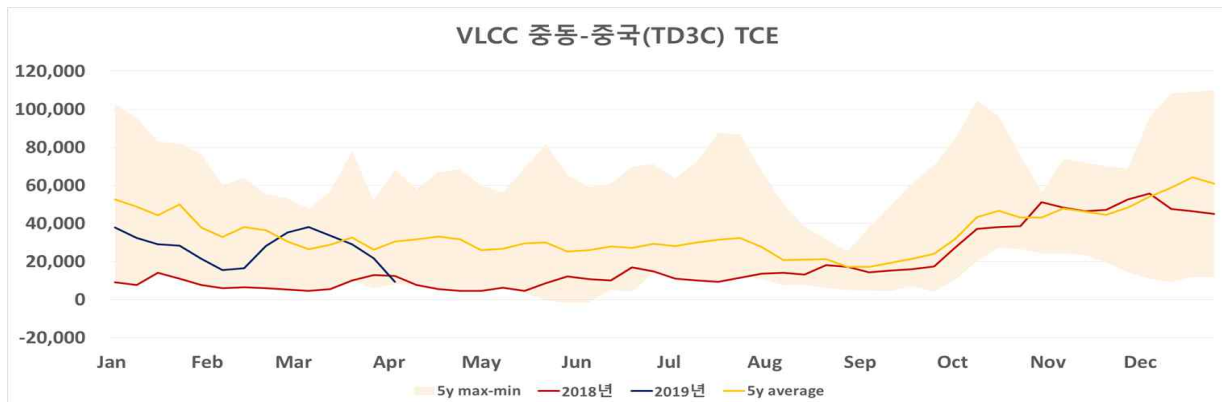
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장 (04.05)									
Average Earnings	TD3C	9,346	(-12,323)	7,749	39,138	26,580	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	12,710	(-486)	9,853	21,370	14,146	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	30,750	(-)	24,500	33,000	29,161	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,375	(-)	13,250	14,375	13,723	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	36.0	(-8.0)	36.0	67.5	51.9	34.0	98.0	53.9
	MR	147.5	(-)	145.0	151.3	149.4	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

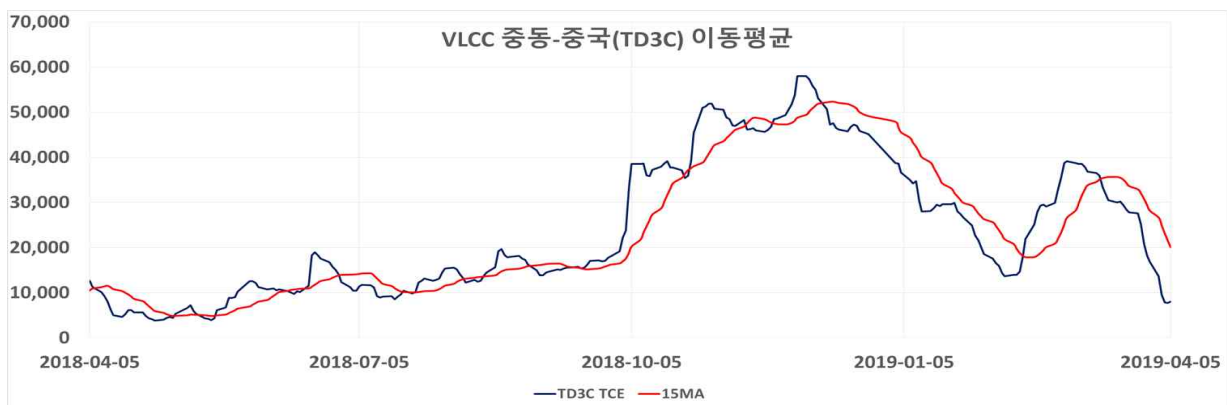
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

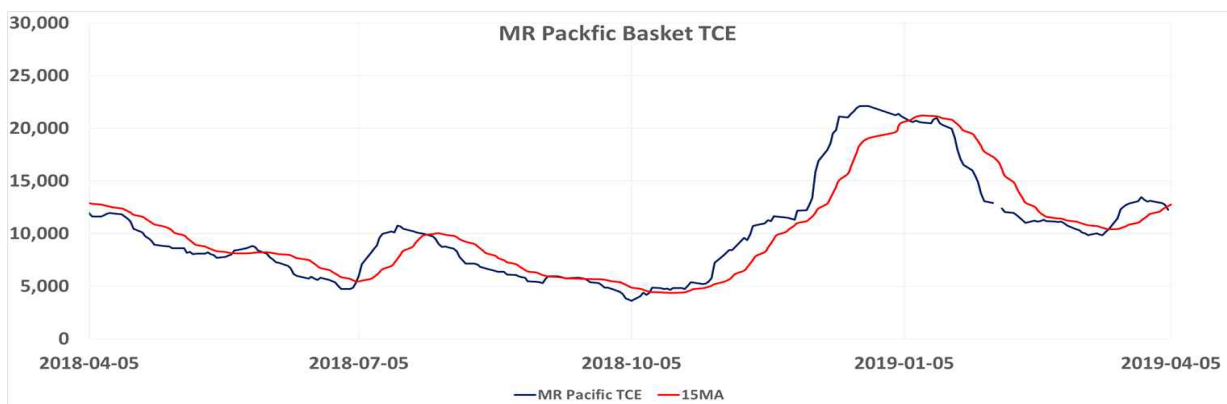
- 금주 TD3C 평균 운임은 9,346달러로 하락하여 지난 2018년 동기보다 낮은 운임수준을 보임. 이전 5년간 (2014~2018년) 동기 평균 운임은 30,579달러로 현재수준과 큰 차이를 보임



- 금주 TD3C 평균운임은 지난주에 이어 하락세를 지속하고 있으며 15일 이동평균 운임을 하회하고 있음. 기술적으로 추후 낮은 운임이 지속될 것으로 전망됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 약보합세를 지속하여 15일 이동평균운임과 교차하였음. 하지만 변화폭이 크지 않아 차주 운임의 변동에 따라 운임 하락의 지속여부를 알 수 있을 것으로 보임



6. 주요 해운지표 (2019.04.05.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.05)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	68.0	(-1)	68.8	68.0	71.0	69.5	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)		(04.05)								
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)		(04.05)								
380 CST	Rotterdam	410.5	(6.0)	411.2	316.5	418.5	386.0	322.5	477.5	400.1
	Singapore	430.5	(7.0)	431.3	349.0	438.5	415.8	352.5	517.5	432.6
	Korea	458.5	(2.0)	462.8	389.5	467.5	448.7	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	438.5	(8.0)	438.8	365.0	445.5	421.8	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(04.05)								
철광석	국제價	93.40	(6.5)	86.8	72.3	93.4	83.1	62.5	79.3	69.5
	중국産	-	-	115.4	107.9	119.1	115.1	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	-	-	89.2	75.1	83.1	78.9	76.1	105.1	89.1
	중국産	-	-	105.8	101.1	107.4	105.1	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	-	-	246.2	226.2	252.9	240.2	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	-	-	185.9	175.1	187.3	182.8	164.7	186.9	177.1
	중국産	-	-	231.0	222.2	233.0	230.7	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	899.0	(14.75)	897.6	877.8	925.3	905.1	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	467.8	(10.00)	456.4	422.3	527.3	488.0	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