

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

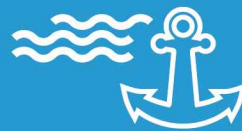
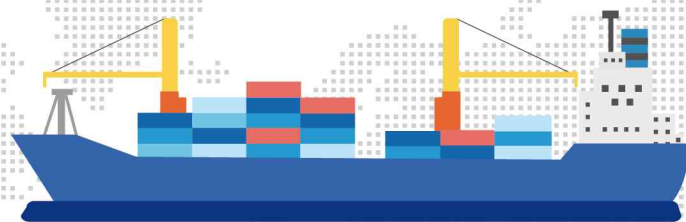
I. 요약	01
II. 주간이슈	02
III. 주간뉴스	03
IV. 건화물선	06
V. 컨테이너	13
VI. 탱커	15
VII. 주요 해운지표	17

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

케이프선 수요 주도의 시장으로 전환

I 대형선시황 저조세 지속

작년 케이프선 연평균 일당수익은 16,529달러로 2016년 최저 수준(연평균 7,388달러)에서 벗어나 크게 회복되는 모습을 보였음. 특히 3분기에는 분기평균이 22,000달러를 초과함으로써 대부분의 선사가 이익을 실현하는 양호한 흐름이 만들어져 시장의 기대를 부풀렸음. 이러한 회복은 2015년과 2016년에 해체가 171척으로 크게 증가한 것과 작년에 인도량이 51척으로 크게 감소한 것 즉, 공급측면의 영향이 크게 작용한 결과로 해석됨

하지만 금년 1월 26일 브라질 미나스 제라이스(Minas Gerais)주 브루마지뉴(Brumadinho)에서 발생한 댐 붕괴사고는 이러한 회복 추세를 완전히 역전시켰음. 1분기 선박인도 물량 증가, 남반구 기상요인에 따른 물류문제 등으로 대형선 시장에 이미 존재했던 계절성(seasonality)에 더해진 이번 충격은 시장을 급락상태로 몰아넣어 2월 하순부터는 선박 OPEX도 회수하지 못하는 낮은 수준에 운임을 묶어두고 있음

한편 금년 2분기물 FFA가 7,000 달러에 머물러 있고, 통상적으로 가장 상승세가 두드러진 3분기물이 12,000달러 선에서 거래되는 것으로 볼 때 단기회복에 대한 시장의 기대는 크지 않은 것으로 보임

I 공급측면 개선은 진행형

선복공급은 인도량과 해체량이 결정하는데 인도량은 2-3년 전 발주 결과임. 해운시장에서는 통상적으로 운임 상황이 하락하면 발주가 감소하고 반대로 운임 고조기에 발주가 증가하는 경향이 있음. 2016년에는 시황폭락으로 신조계약이 17척에 그쳤으나 2017년과 2018년에는 각각 90척 전후(선대의 5%선)의 발주가 기록되었음. 발주와 인도 사이에는 약 2년의 시차가 존재하여 2018년에는 인도량이 51척에 불과하였음. 2017년 발주 영향으로 금년에는 인도량이 작년보다 크게 증가하여야 하지만, 시황 급락으로 연초임에도 불구하고 1분기 케이프선 인도량은 10척에 그치고 있음

발주량은 운임과 정(+)의 상관관계를 보이거나 해체량은 부(-)의 상관관계를 보임. 즉, 시황이 하락하면 해체량은 증가하고 시황이 상승하면 해체량은 하락함. 그 예로 시황이 낮았던 2015년과 2016년에는 각각 93척, 78척의 케이프선이 해체되었으나 시황이 호조를 보인 작년에는 해체척수가 18척에 불과했음. 금년 들어 시황이 하락하자 다시 해체가 증가하고 있어 1분기 중 해체 척수는 이미 16척에 달함

I 대형선 시황 열쇠는 수요

수년째 지속되고 있는 공급상황의 완만한 개선은 공급요인이 '상수'이고 수요측면의 요인이 '변수'임을 나타내고 있음. 따라서 더 나은 시황판단을 위해서는 브라질의 수출용 철광석 재고(3월 이내에 소진) 감소, 철광석 가격의 급등(톤당 100달러에 근접)에 따른 수입량 단기조정, 중국 항만재고 증가(약 1.5억 톤), 브라질 물량의 호주 대체에 따른 톤·마일 효과 등 수요요인을 면밀하게 모니터링 하는 것이 중요함

2. 주간 뉴스

I 미 소매협회, 수입 둔화 전망

- 동 협회는 올해 3월 미국 컨테이너 수입이 전년동기대비 3.9% 증가했다고 발표함. 아울러 미-중 무역전쟁의 긴장 완화로 8월까지 수입은 증가하지만 증가세는 둔화될 것으로 전망함
- 올해 상반기 수입증가세는 3.7%로 전망하였으며 월별 증가세는 4월 6.9%, 5월 2.0%, 6월 2.9%, 7월 2.9%, 8월 4.3%로 예상함
- 하지만 TTX(Transport Team Express Group) 예측은 미 소매협회에 비해 낮은 1.8% 전망을 예상함. 올해 2월 누계 실적이 이미 마이너스 성장을 기록하였으며 전년도 4분기 실적이 매우 높아서 올해 증가세는 둔화될 것으로 예상함

https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/retailers-project-low-double-digit-us-import-growth_20190409.html(로그인 필요)

I ONE, 최대 10척에 스크러버 장착

- 세계 6위의 선사인 ONE은 저유황유 사용으로 IMO 2020에 대응할 계획이었으나 최근 일부 선박에 스크러버 장착을 결정함. 이는 스크러버 장착에 따른 비용절감효과 때문인 것으로 알려짐
- 최대 10척의 선박에 장착할 계획이며 2020년 초에는 장착선박이 운항 가능할 것으로 예상됨. 또한 동사는 불확실성이 해소된 2021년 이후에 신조 발주를 어떻게 할지 결정할 계획임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126996/ONE-opts-for-scrubbers-but-keeps-faith-in-compliant-fuels>(로그인 필요)

I 스크러버, 장기적 대책은 아닐 것

- 휴스턴에서 열린 Heidmar Marine 포럼에서 미국 해안경비대 사령관은 장기적으로, 미국 항구에서 폐쇄형 스크러버의 세척수 처리가 어려울 것임을 언급함
- 스크러버는 대기오염을 해양오염으로 바꾸는 것으로, 장기적으로 더 큰 문제가 발생할 것으로 언급함
- 한편, 내년 초 스크러버를 장착한 선박의 수가 상대적으로 적을 것으로 예상되어, 사전에 안정적인 공급원 확보가 필요할 것임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1753753/coast-guard-scrubbers-not-long-term-answer-in-ports>(로그인 필요)

I 양밍 11,000TEU급 4척 장기용선

- 대만 양밍선사는 일본 선주인 쇼에이 키센(Shoei Kisen)으로부터 11,000TEU급 4척을 장기용선 할 계획임
- 이들 선박은 연료소모량이 낮은 친환경선박으로 2022년 3분기에 인도될 예정임. 정확한 가격은 발표되지 않았지만 용선기간은 최소 5년, 일 30,000달러로 예상되며 선박가격은 척당 1~1.25억 달러로 추정됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127033/Yang-Ming-charters-four-more-11000-teu-boxships>(로그인 필요)

I 프랑스, 저속운항 의무화 제안

- IMO 온실가스 배출관련 실무그룹 회의에서 프랑스 대표단은 저속운항 의무화와 2023년까지 개별 선주에 대해 배출량 한도 부과를 제안함
- 저속운항은 단기적으로 시장을 위축시킬 수 있으나 장기적으로 선박 수요 증가를 가져다 줄 것으로 전망됨
- 지난 8월 유럽선주협회(European Community of Shipowners' Associations)에서 Panos Laskaridis 대표는 대규모의 선속 감소를 강제하는 것은 불가능하다고 밝힘. 다만 20% 선속 감소를 제안하면서 절반은 강제하고 나머지는 자율적인 참여를 유도하며 선속 감소에 참여하지 않는 선주들은 그린펀드에 기부하는 방식을 제안함
- 전문가들은 저속운항이 실제로 의무화될 경우 원양 직기항 항만 축소로 환적화물이 증가하며 이를 위한 피더서비스가 활성화될 것으로 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/offshore/1751835/imo-france-proposes-mandatory-slow-steaming>(로그인 필요)

I MR, 시황상승 기대로 중고선거래 활발

- IMO 2020으로 인해 향후 제품선의 수익전망이 높아 MR 중고선 거래가 활발해지고 있음
- 클락슨에 따르면, MR탱커는 전년 14척이 중고거래 되었으나, 금년에는 현재까지 23척이 거래되었음
- 중고선박 거래의 증가로 중고선가(5년)는 전년 2,480만 달러에서 2,770만 달러로 상승하였음
- 브로커들에 따르면, IMO 규제로 bunker가격 상승이 예상되어 연료 효율과 가격 측면에서 10년 선령의 MR 중고선이 가장 인기가 많다고 함
- 한편, 블룸버그의 최신 조사에 따르면 MR의 2019년 스팟운임 수익은 일당 15,000달러, 2020년에는 18,000달러로 전망됨
- 높은 시황전망으로 인해 추후, 중고선가가 상승할 가능성이 있을 것으로 보임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1749904/heated-secondhand-mr-tanker-market-favours-young-tonnage>(로그인 필요)

I 중국, LNG수요 증가에 따라 많은 선박 필요

- CLSICO(China LNG Shipping International Co)의 책임자인 Shu Binglin에 따르면, 중국은 2020년까지 자국에너지에서 LNG의 비중을 10%로 높이고, 2030년까지 15%로 늘리기로 계획하고 있음
- 2030년 필요한 LNG는 2억 2천만 톤으로 절반정도는 해상수입이 예상됨. 수송량과 거리등을 생각했을 때, 총 100척 정도의 선박이 필요함
- 중국은 현재 2개의 LNG선사가 총 38척의 선박을 보유하고 있으며, 이중 23척을 통해 LNG를 수입하고 있음. 이에 따라, 중국은 선박 60~80척을 추가로 확보해야 함
- 중국에는 LNG 저장소 부족, 파이프라인 연결망 부족, LNG 시장 불완전성 등 많은 문제들이 있음. 특히, LNG 산업을 육성하는데 가장 큰 문제는 인력 부족임

<https://www.tradewindsnews.com/gas/1747978/china-will-need-up-to-80-lng-carriers-as-its-imports-grow>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ Pacific Basin, 수프라막스 중고선 3척 매입

- 트레이즈윈즈는 최근 홍콩 선주회사 Pacific Basin이 수프라막스 중고선 3척을 매입했으며, 향후 3개월 이내 인도받을 예정이라 발표함. 이로써 Pacific Basin은 7월까지 총 115척의 선박을 소유하게 됨
- 수프라막스 5년 중고선가는 작년대비 800만 달러 하락한 1,700만 달러임. 최근 신조선가와 중고선가 가격차가 심화되고 있어 신조선 발주보다는 중고선을 매입하는 것이 더 경제적이라고 판단했다고 전함
- 금년 1분기 건화물선 시장은 건화물선의 계절성을 감안하더라도 하더라도 약세를 보였음. 주요 원인은 중국의 연휴, 미중 무역분쟁, 중국의 석탄 수입 제한, 브라질의 댐 붕괴사고 등으로 이로 인해 시장의 불확실성이 확대됨. 평균 TCE(time-charter equivalent)는 핸디선 9,080달러/일, 수프라막스가 10,400달러/일을 기록함. 전년동기대비 각각 3%, 8% 낮은 수준임
- 하지만, Pacific Basin은 장기적 관점에서 중소형선박 특히 수프라막스, 핸디선 운임시장은 다소 회복될 것으로 전망함. 마이너벌크 수요가 견고할 것으로 예상되며 핸디, 수프라막스선 선박량 증가율이 둔화되고 있는 것이 그 근거라고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1753196/pacific-basin-reveals-new-bulker-buys-as-rates-fall>(로그인 필요)

■ 케이프선 운임시장 최근 상승, 시장에 대한 우려감 여전

- 금년 1분기 하락추세를 보이던 케이프선 운임시장이 최근 저점을 찍은 후 소폭 상승함. 이에 대해 금년 하반기에 운임이 다소 회복될 것으로 예측하나 케이프선 운임시장에 대한 우려감은 여전한 것으로 나타난다고 로이즈리스트가 전함
- MSI(Maritime Strategy International)의 분석가는 금년 하반기에 운임이 회복된다고 하더라도 케이프선의 1년 용선료는 전년대비 20% 하락한 14,500달러/일 수준에 그칠 것이라고 전망함
- 세계철강협회(World Still Association)의 자료에 따르면, 철강생산량은 금년 초 대비 9.2% 늘어난 7,100만 톤을 기록함. 하지만 철광석 해상물동량은 호주지역의 수출량 감소와 발레의 생산량 감축으로 줄어들 것으로 분석됨
- 한편 금년 하반기에 케이프선은 스크러버와 선박평형수처리장치(BWTS, Ballast Water Treatment System)를 설치하기 위해 선박을 드라이도킹(Dry Docking)하면서 시장에서 운영되는 선박수가 줄어들 것으로 전망된다고 발표함
- VesselValue는 12월 중순 이후 케이프선 중고거래가 전혀 이루어지지 않고 있다고 발표함. 또한 다른 선형의 중고선가는 15%에서 30%까지 상승했음에도 불구하고 선령이 15년인 케이프선의 중고선가는 1,200만 달러로 11월 초에 비해 20%나 하락했다고 전함
- 또 다른 분석가는 케이프선박 13척은 이미 해체가 결정되었다고 전함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126994/Capesizes-scrape-off-the-bottom>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

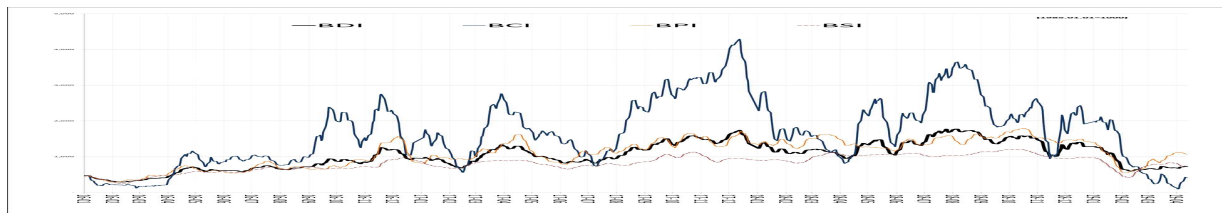
■ 케이프선 운임, 3주 만에 5,000달러선 진입

케이프선 운임이 전주대비 71.2% 상승한 1일 5,603달러를 기록하며, 약 3주 만에 5,000달러 선대로 진입함. 중국에서 콜롬비아 석탄 수입량을 늘리면서 케이프선 운임 상승을 견인함. 이러한 현상은 최근 중국 업체들이 정치적 배경으로 호주산 석탄 수입이 제한되자 물량을 호주산 석탄가격(CFR)보다 싼 콜롬비아산 석탄으로 상쇄했기 때문으로 분석됨. 또한 브라질 발레사가 3월말 금년 철광석 생산량은 줄일 예정이나 비축해 놓은 철광석 재고량덕분에 판매량은 3억 3,200만 톤 정도 될 것이라고 발표한 것이 시장에 긍정적으로 작용한 것으로 분석됨. 재고의 판매는 3월에 이미 끝난 것으로 알려짐. 파나마스선은 남미곡물시즌에도 불구하고 선복과잉으로 운임이 하락함

■ FFA 시장 5월물, 3분기물 중소형선박에 대한 기대감은 지속

FFA 5월물과 3분기물 가격을 보면 케이프선은 하락한 반면 중소형선박은 상승함. 이는 3분기 중소형선박 운임에 대한 시장의 기대감이 지속되고 있는 것으로 해석됨

건화물선 운임 지수

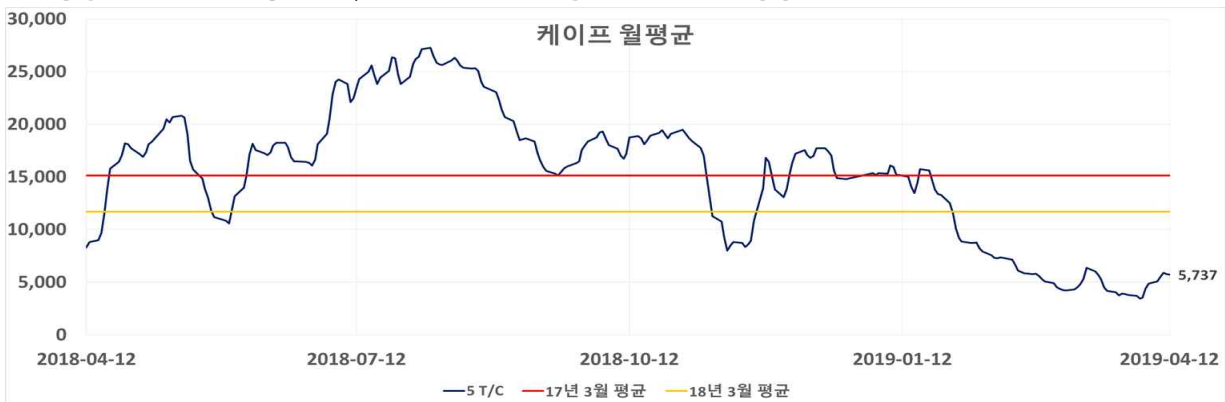


		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(04.12)							
운임지수 ¹⁾	BDI	725	(37)	595	1,282	785	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	5,603	(1,614)	3,460	16,106	8,199	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	8,639	(-306)	4,435	11,144	7,252	1,347	14,385	11,585
	수프라마스(6TC)	7,771	(-615)	4,544	10,848	7,698	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	6,169	(-470)	4,198	8,524	6,081	562	9,772	8,640
	케이프	12,500	(-625)	11,500	18,375	14,042	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	12,000	(-250)	11,500	14,500	12,328	13,000	15,500	14,304
	수프라마스	10,000	(-)	9,500	11,750	10,558	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,000	(-)	8,750	10,250	9,483	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(04.12)							
		2019년 5월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	7,267	(-50)	12,000	(-267)	13,047	(18)	12,654	(37)
	파나마스(4TC)	9,188	(438)	10,108	(216)	9,163	(135)	8,642	(117)
	수프라마스(6TC)	8,303	(238)	9,520	(142)	9,120	(80)	8,824	(67)
	헨디(6TC)	7,238	(-150)	7,975	(-75)	8,425	(6)	8,300	(-)

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

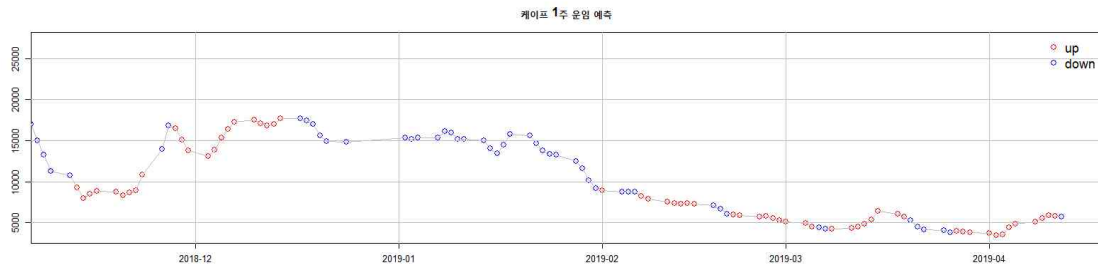
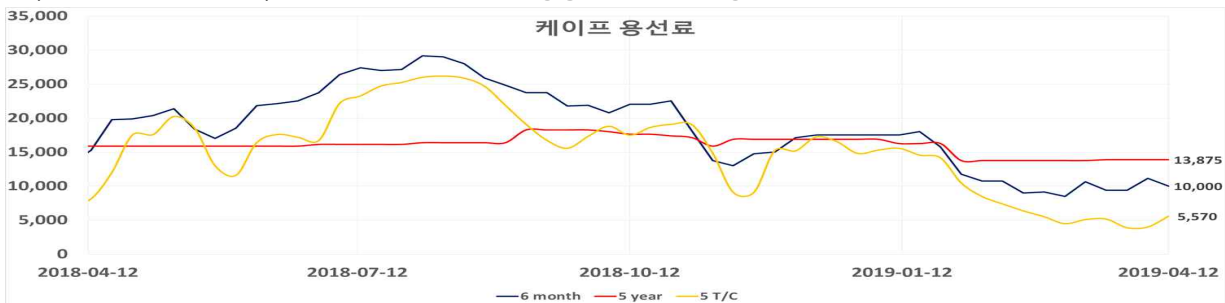
- (케이프 이동평균) 지난주 3,540달러/일을 기록하며 저점 형성 후 2주가량 운임 상승이 지속되다 주 후반부에 약 2% 하락함. 스팟운임의 상승에도 불구하고 이동평균선은 여전히 횡보 중. 하지만 3월부터 운임이 이동평균선을 중심으로 화귀와 이탈을 반복하고 있어 케이프선 운임은 소폭의 상승과 하락을 반복할 것으로 전망됨
- (케이프 RSI) 금주 RSI가 70선을 상향돌파하였으나 상승세 지속의 모멘텀은 크지 않을 것으로 보임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 케이프선 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 분석됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 스팟운임 상승에도 불구하고 단기용선료는 하락함. 장기용선료가 장기간 횡보 중임. 5년 용선료가 추가로 하락할 가능성은 크지 않은 것으로 보임
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선 운임 상승과 파나마스선의 상승세가 둔화되면서 두 운임간의 간격차가 좁아지고 있는 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

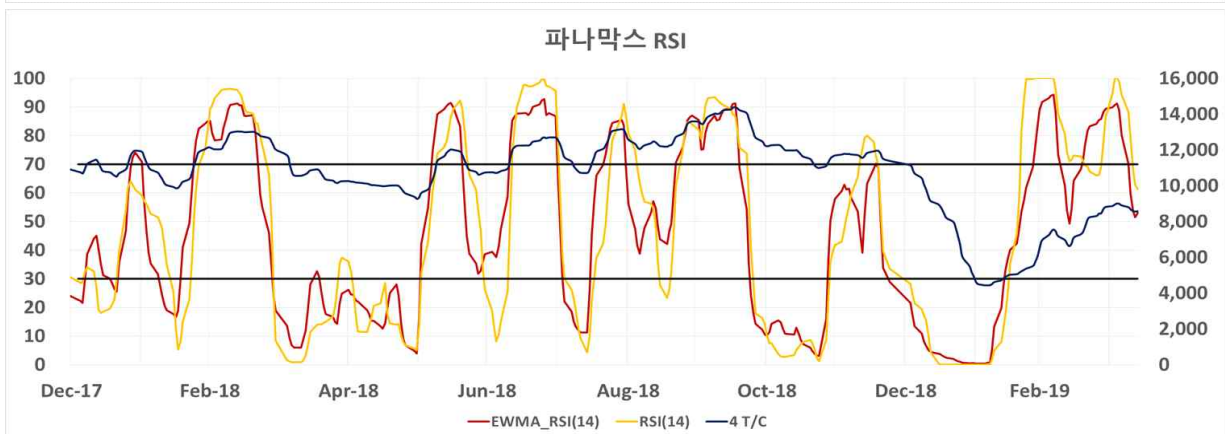
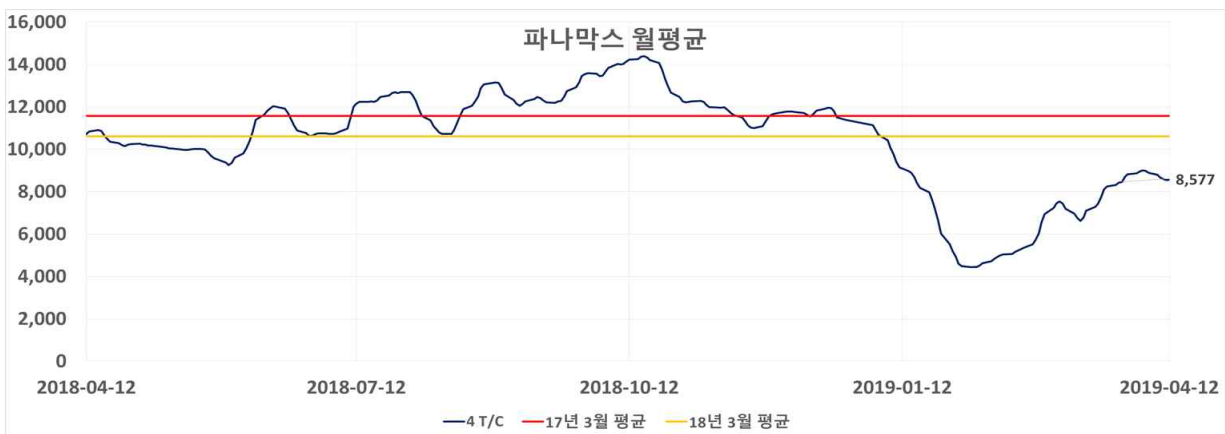
* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

* 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	04.08	04.15	72.48	27.52
	04.09	04.16	82.27	17.73
	04.10	04.17	77.02	22.98
	04.11	04.18	67.13	32.87
	04.12	04.19	48.03	51.97

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

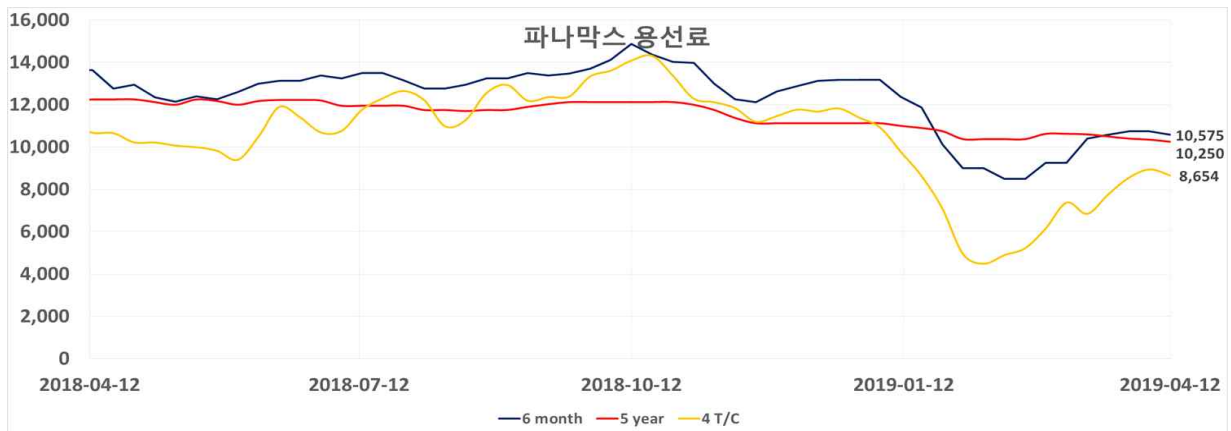
- (파나막스 이동평균) 운임의 하락세가 둔화되면서 이동평균선에 회귀함
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 하향돌파하며 하락국면으로 전환됨
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 분석됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 3월 중순부터 나타난 스팟운임의 상승세에도 불구하고 장기와 단기용선료가 횡보함
- (AI 파나마스 운임 예측) 차주 파나마스 운임은 소폭 상승할 것으로 예상됨

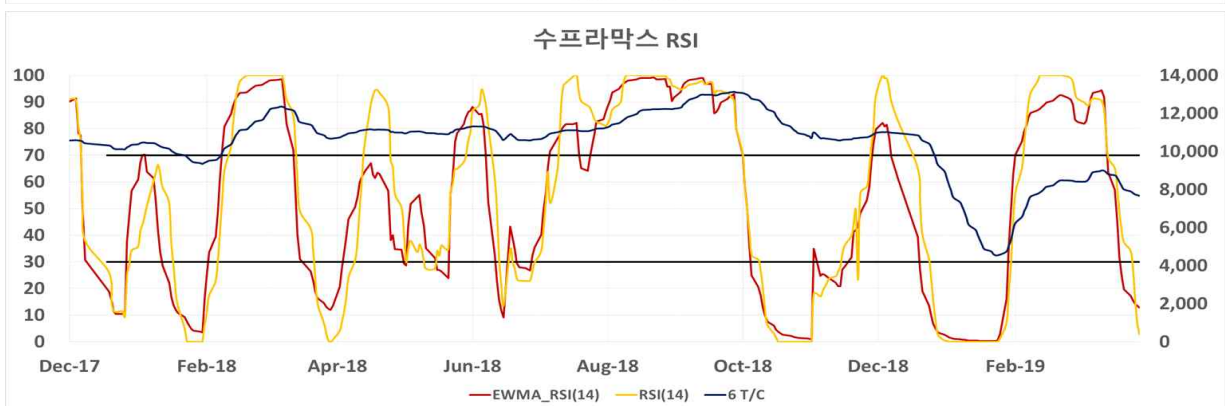
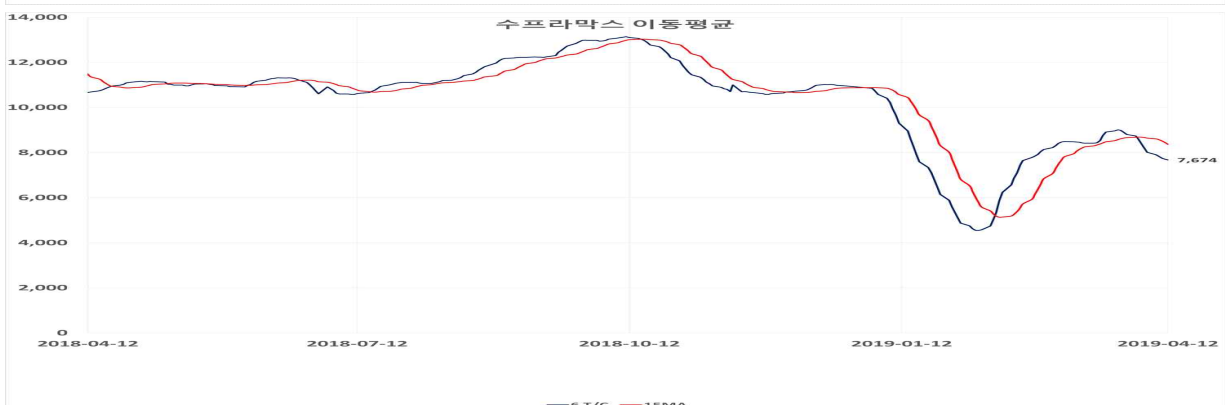
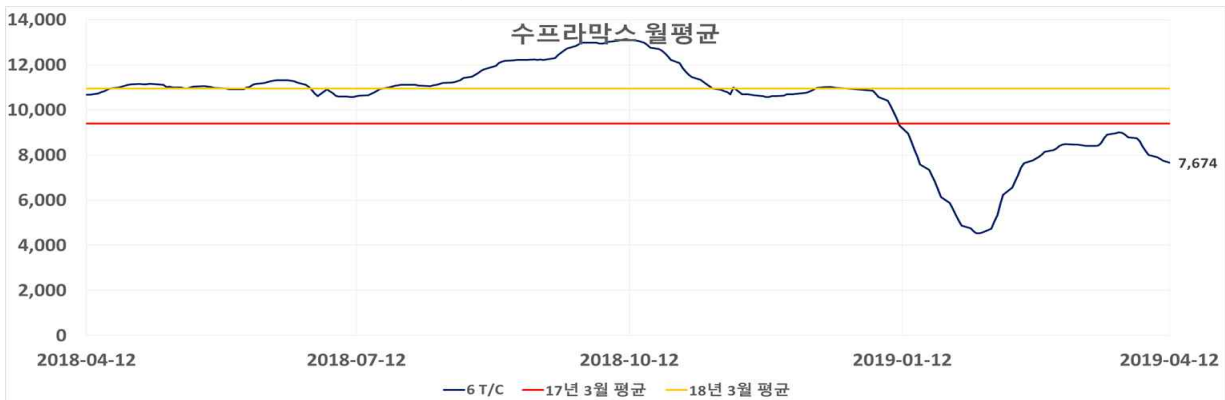


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	04.08	04.15	62.99	37.01
	04.09	04.16	56.16	43.84
	04.10	04.17	51.22	48.78
	04.11	04.18	54.94	45.06
	04.12	04.19	76.52	23.48

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

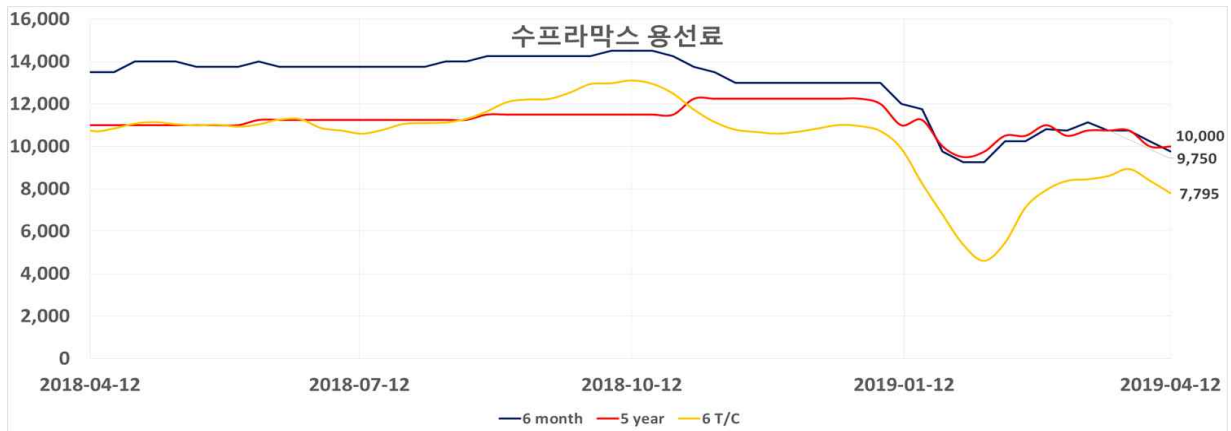
- (수프라막스 이동평균) 횡보 중이던 이동평균선이 가파른 하락세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 하향돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 장기와 단기용선료가 가파르게 하락함. 5년 용선료가 6개월 용선료와 동조되는 것은 이례적임
- (AI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 소폭 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

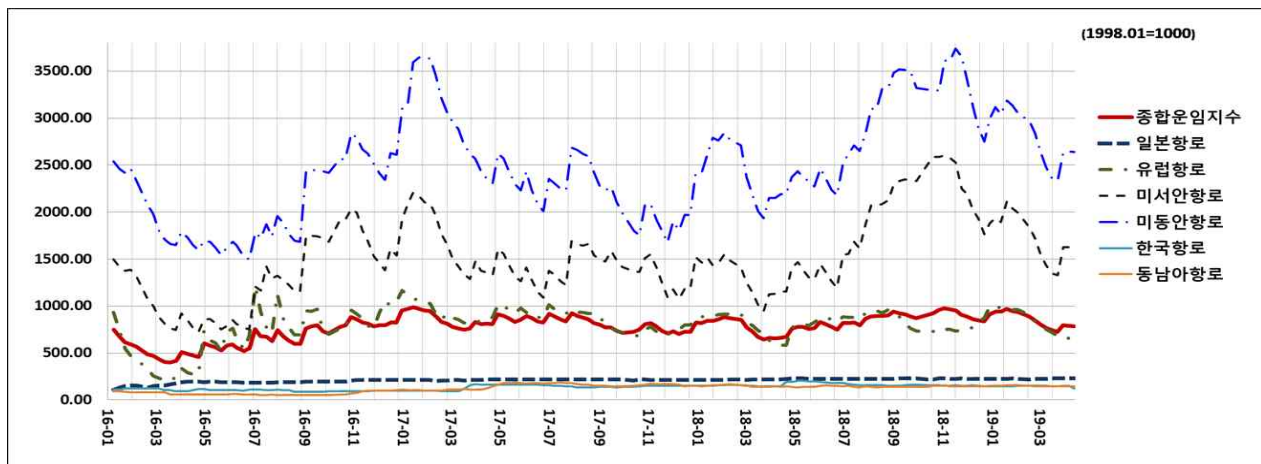
예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	04.08	04.15	66.26	37.74
	04.09	04.16	66.09	33.91
	04.10	04.17	61.37	38.63
	04.11	04.18	57.50	42.50
	04.12	04.19	61.32	38.68

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 9.79 하락한 782.46을 기록

아시아-유럽운임은 전주대비 18달러 하락한 640달러/TEU를 기록함. 이는 전년동시점 585달러/TEU에 비해 높은 수준이나 사실상 연중 최저 수준임. 4월 안에 반등이 있을 것으로 예상되나 최근 낮은 수요와 오션얼라이언스의 공급증가로 인해 상승폭은 과거에 비해 낮을 것으로 예상됨. 최근 IHS에서 발표된 국가별 경제성장률 보고서에서는 유로존 국가들의 경제성장률이 올해 1.4%에 불과하여 전년대비 0.5%p 하락할 것으로 전망함. 동기관은 올해 아시아-유럽항로의 컨테이너 물동량 증가율을 3.0%로 전망하였는데 이는 경제성장률은 하락하는데 물동량이 증가하는 것으로 예상한 것이어서 실제 3.0%가 될지는 의문임. 미주항로는 소폭 하락하였지만 전년동시점에 비해 400달러 이상 높은 수준으로 이러한 안정세는 향후 1~2주간 지속될 것으로 예상됨. IHS는 최근 보고서에서 아시아-미국 컨테이너 물동량을 전년대비 1.7%p하락한 3.3% 증가로 전망함

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

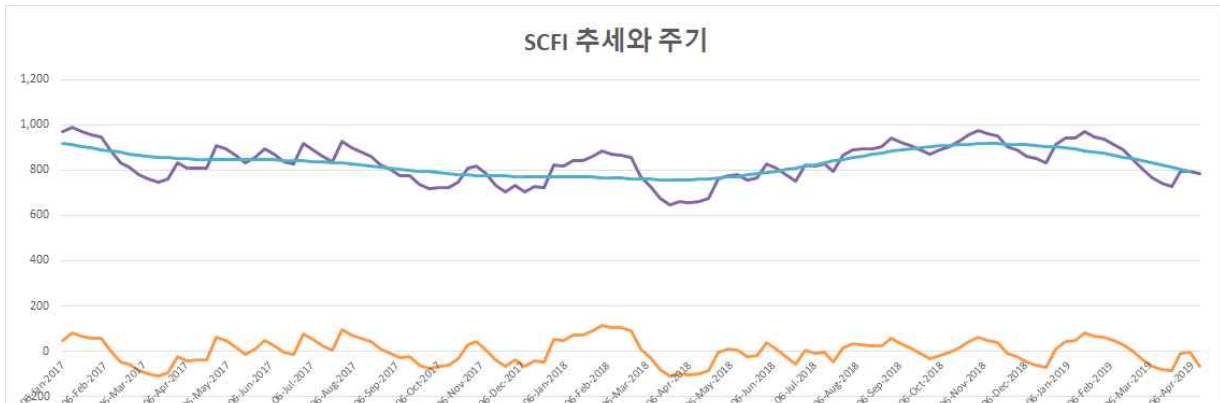


자료:상해항운교역소

	금주 (04.12)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(04.12)							
종합(SCFI)	782.46	(-9.8)	727.88	968.07	848.12	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	640	(-18.0)	640.00	996.00	821.36	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,606	(-17.0)	1,329.00	2,114.00	1,716.93	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,638	(-6.0)	2,338.00	3,187.00	2,790.86	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	122	(-27)	122.00	153.00	147.29	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	232	(-)	219.00	232.00	228.00	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	145	(-1.0)	145.00	158.00	150.43	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	658.0	(5.0)	591	658	614	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

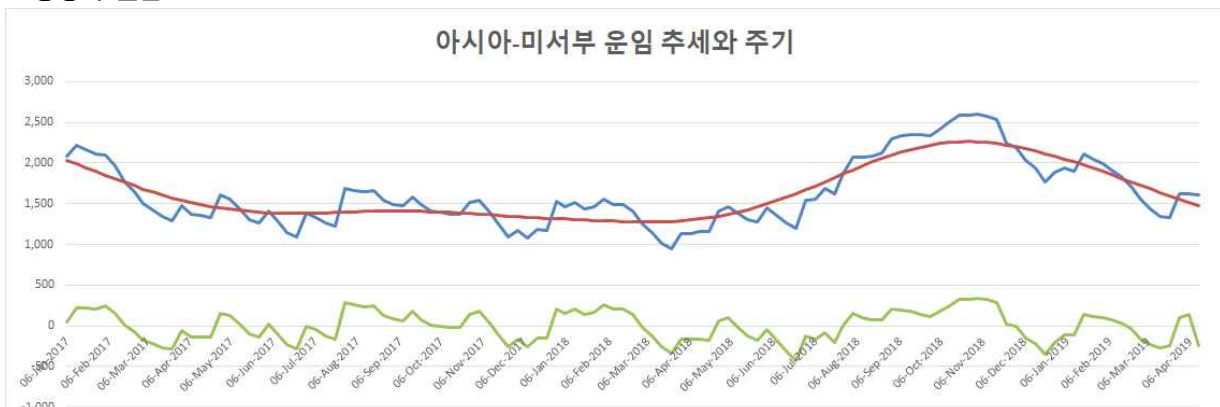
- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상태로 향후 운임시장은 횡보할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임의 추세는 800에 가까워 실제운임과 추세와의 이격이 심함. 향후 운임은 반등할 가능성이 높은 것으로 전망됨



- 운임이 급등하여 추세선보다 상승함. 추세선은 1,400 후반에 위치하고 있어 향후 운임은 추세에 수렴할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

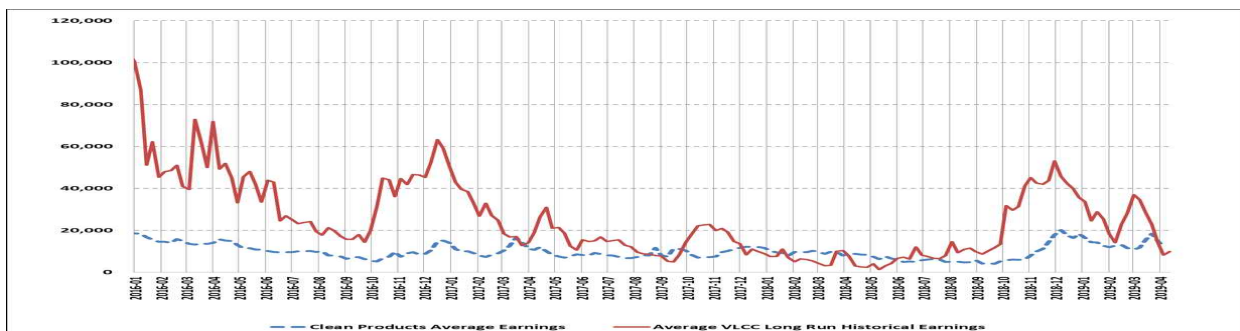
VLCC, 긍정적 수요에도 운임상승은 제한적

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 8,611달러로 전주 대비 736달러(-7.9%) 하락하였으며, WS은 37.0으로 전주대비 1.0p(2.8%) 상승하였음. 금주 화물공급은 긍정적이었으나, 과잉공급으로 인한 하방압력으로 인해 평균운임은 소폭 상승에 그쳐 9,925달러를 기록하였음. 하지만, 추후 미 걸프 지역 수요가 견고하게 지속될 경우 운임이 상승할 것으로 예상됨

MR, 공급과잉으로 운임하락

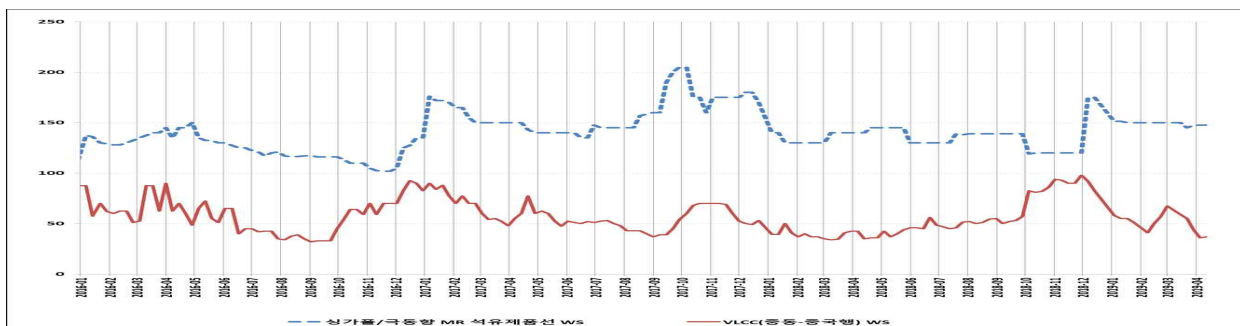
금주 태평양 MR 평균운임은 11,212달러로 전주 대비 1,498달러(-11.8%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS은 147.5로 전주대비 변화 없음. 금주, 아시아 시장은 공급과잉 지속으로 운임이 하락하였음. 대서양 지역은 북해-미 동안을 제외한 전 항로 운임이 하락하였음. 차주 부활절을 앞두고 있어 화물 추가 공급으로 인한 운임상승의 가능성이 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

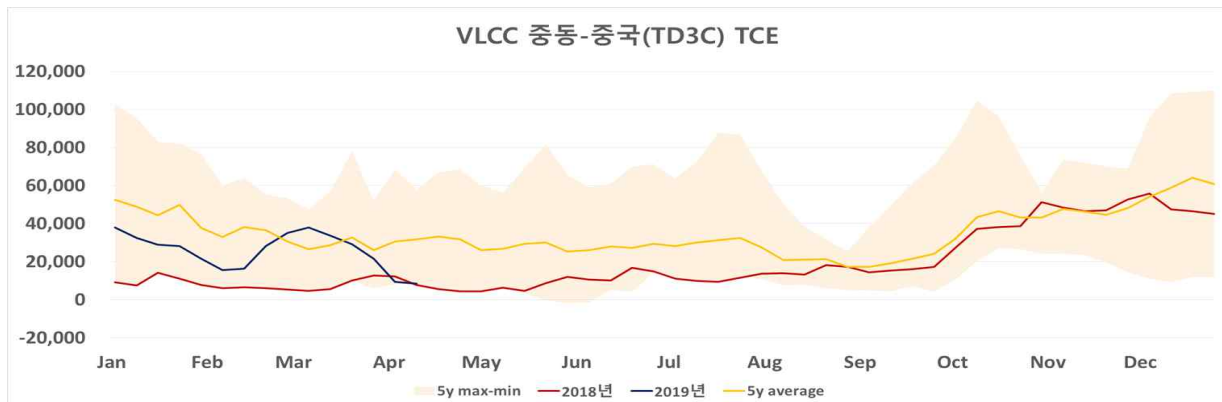
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.12)							
Average Earnings	TD3C	8,611	(-736)	7,749	39,138	25,349	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	11,212	(-1,498)	9,853	21,370	13,951	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	29,750	(-1,000)	24,500	33,000	29,200	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,000	(-375)	13,250	14,375	13,742	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	37.0	(1.0)	36.0	67.5	50.8	34.0	98.0	53.9
	MR	147.5	(-)	145.0	151.3	149.3	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

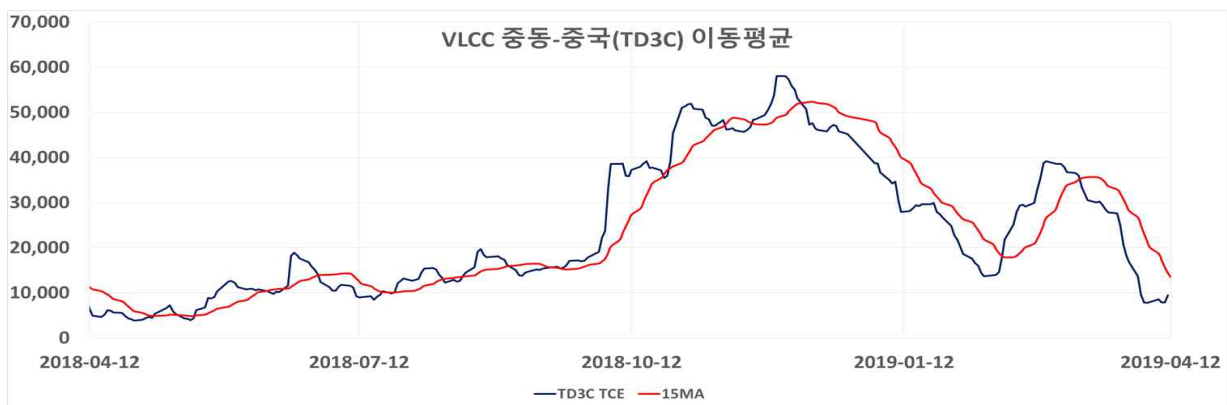
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

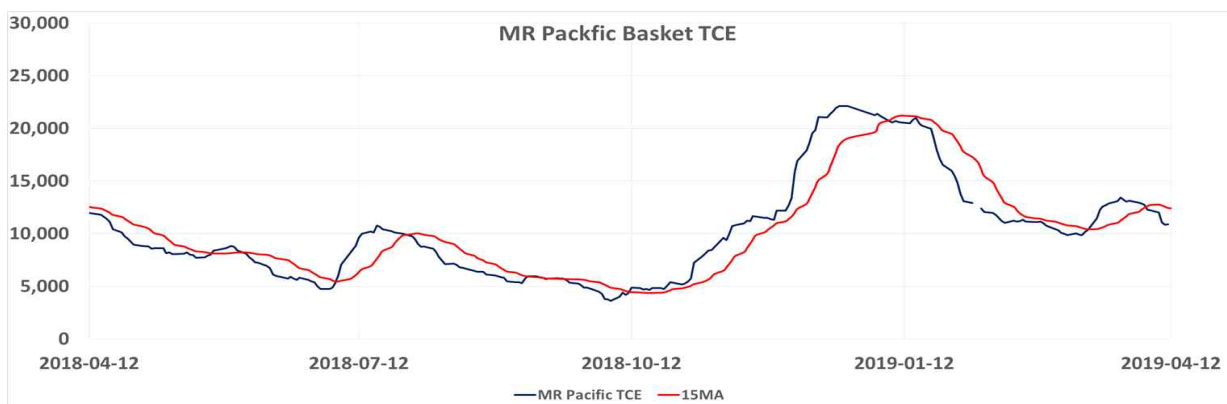
- 금주 TD3C 평균 운임은 5주 연속 하락하여 8,611달러를 기록하였음. 이는 이전 5년간(2014~2018년) 동기 최저운임 7,724달러와 유사한 수준임



- 금주 TD3C 보험세를 보이며 횡보하였으나, 여전히 15일 이동평균 운임을 하회하고 있음. 차주 운임이 상승하지 않는다면 낮은 시황은 지속될 것으로 보임



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 지난주에 이어 하락하였으며 하락폭을 확대함. 지난주 15일 이동평균운임과 교차하여 데드크로스가 형성된 후 운임은 하락하고 있으며, 차주 운임도 하락할 것으로 예상됨



6. 주요 해운지표 (2019.04.12.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.12)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	93.0	(-)	93.0	92.5	93.0	92.9	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)		(04.12)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	68.0	(-)	68.0	68.0	71.0	69.4	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)		(04.12)								
380 CST	Rotterdam	419.5	(9.0)	415.0	316.5	419.5	388.3	322.5	477.5	400.1
	Singapore	431.5	(1.0)	431.0	349.5	438.5	416.8	352.5	517.5	432.6
	Korea	455	(3.5)	456.8	389.5	467.5	449.1	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	441.0	(2.5)	439.8	365.0	445.0	423.0	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(04.12)								
철광석	국제價	95.90	(2.5)	93.1	72.3	95.9	84.0	62.5	79.3	69.5
	중국産	112.3	-	113.5	107.9	119.1	115.1	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	79.4	-	81.6	75.1	83.1	79.1	76.1	105.1	89.1
	중국産	101.9	-	104.5	101.1	107.4	105.1	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	232.0	-	233.2	226.2	252.9	239.6	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	178.8	-	183.8	175.1	187.3	182.8	164.7	186.9	177.1
	중국産	219.5	-	226.4	219.3	233.0	230.3	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	895.3	(-3.75)	899.0	877.8	925.3	904.6	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	464.5	(-3.25)	464.4	422.3	527.3	486.2	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