

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 4월 3주 | 발 행 인 양창호

감 수 황진희

자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

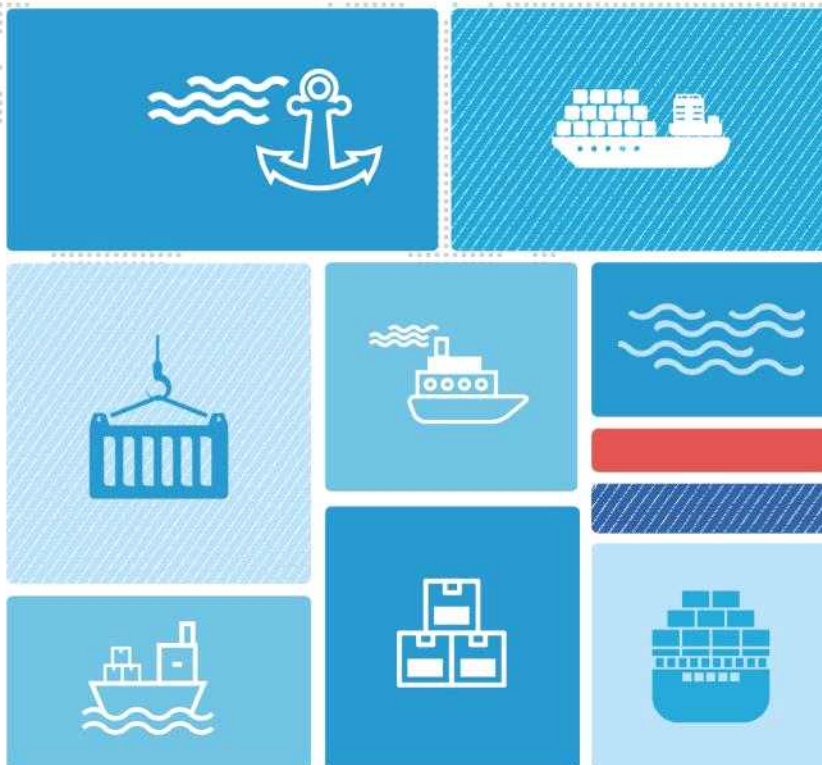
I. 요약	01
II. 주간이슈	02
III. 주간뉴스	03
IV. 건화물선	06
V. 컨테이너	13
VI. 탱커	15
VII. 주요 해운지표	17

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

해운과 디지털화(Digitalization)

'디지털 컨테이너 해운 협회' 출범

Maersk, Hapag-Lloyd, MSC, ONE 등 4개 기업을 설립멤버로 한 “디지털 컨테이너 해운 협회”(DCSA: Digital Container Shipping Association)가 지난 4월 12일 네덜란드의 암스테르담에 설립됨. 이러한 움직임은 컨테이너 해운이 다른 산업에 비해 디지털화의 필요성은 크지만 오히려 뒤떨어져 있는 현실에 대한 인식과 다른 산업에서 이미 디지털화로 새로운 서비스를 창출하고 데이터를 수익원화 하고 있다는 것이 작용한 것이라고 함

지난 1년간의 준비기간을 거쳐 설립된 이 협회는 컨테이너 업계와 IT 개발자들을 위한 청사진을 제시하는 것을 목표로 표준화, 디지털화 그리고 운영연계성(interoperability) 제고에 주력할 것이라고 함. 특히 초기에는 기술적 연계성 확보와 데이터교환을 위한 표준화에 초점을 맞출 것으로 알려짐. 표준화 추진 분야로는 사물 인터넷과 블록체인이 우선적으로 검토되고 있음. 특히 블록체인의 경우에는 기술표준화가 확산 걸림돌로 작용하고 있어 이들의 접근은 실효성이 있을 것으로 보임. 이들은 앞으로 진행되는 모든 작업을 웹사이트에 공개하여 공급망(supply chain) 참여자뿐만 아니라 개발자들도 결과를 활용하게 할 계획임

설립을 주도한 4개 선사 이외에 CMA CGM도 설립과정에 참여했으나 내부적인 문제로 본격적인 활동을 뒤로 미룬 것으로 알려졌으며, 문호를 완전히 개방하여 다수 선사와 참여방안을 협의하고 있다고 함

다각도로 진행되는 거래 플랫폼

최근 뉴스를 살펴보면 해운과 물류분야에서 얼마나 큰 변화가 일어나고 있는지 알 수 있음. Maersk는 기업벤처 자회사 Maersk Growth를 통하여 지난 1년 여 동안 10개 창업회사를 지원하고 있음. 최근에 지원한 호주의 창업회사 IncoDocs는 중소무역회사에 대한 디지털서류 템플릿을 제공하는 회사로 약 120개국, 4천개의 기업을 고객으로 보유하고 있음. 머스크의 이러한 활동은 블록체인 기반 거래플랫폼인 TradeLens의 개발에 기여가 된 것으로 알려짐

한편 머스크의 TradeLens에 3자 선사로는 처음으로 이스라엘의 Zim이 참여함. 머스크가 산업표준(industry standard)을 설정하는 데 대한 업계의 우려가 컨테이너 선사의 참여를 지지부진하게 만드는 원인이었는데 Zim의 참여가 앞으로 어떤 변화를 가져올 것인지 귀추가 주목됨. 오션얼라이언스 주도의 거래플랫폼인 CargoSmart도 아직 외연을 넓히지 못하고 있는 상황이라 치열한 확장경쟁이 예상됨

Sea Explorer라는 운임거래플랫폼을 운영하는 Kuehne+Nagel은 전세계 1,200개의 항만, 63,000개의 항로 조합을 망라하는 규모를 자랑하고 있음. 이들은 최근 이를 기반으로 최근 운송지연에 대한 100% 환불보장을 제시함.

사사점

컨테이너 정기선 사업 경쟁의 축이 '규모의 경제'에서 '디지털화'로 이행하고 있는 것이 관찰되고 있고 그 근처에는 거래플랫폼, 사물인터넷, 인공지능, 빅데이터 등 4차 산업혁명 관련기술이 작용하고 있음. 많은 어려움에 직면한 우리 정기선 업계가 이러한 변화를 주도하는 'first mover'가 되도록 하고, 차선으로 'fast follower'전략을 구사할 수 있어야 할 것으로 생각됨

2. 주간 뉴스

■ 아시아-유럽항로 공급 축소

- 오션 및 디얼라이언스는 아시아-유럽항로 운임 하락을 막기 위해 총 7회의 임시결항(blank sailing)을 실시할 예정임. 이는 5월 중국 노동절로 인한 수요 감소에 대비한 조치로 주간 30만TEU의 공급량을 24만TEU까지 축소시킬 예정임
- 하지만 4월부터 오션얼라이언스는 아시아-유럽 신규 서비스를 추가한 상황이어서 이러한 일시적인 공급 감소 조치는 임시방편에 불과함. 임시결항으로 인한 동항로의 5~6월 공급량은 전년동기대비 2~3% 증가에 그칠 것으로 예상되지만 올해말까지 7% 증가할 것으로 전망됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 16호

■ 머스크, 아시아 선사들의 정부지원에 대해 우려

- 머스크는 아시아 원양 선사들이 정부의 지원을 통해 대형선박을 발주하는 것에 대한 우려를 표시함. 정부 지원으로 인한 초대형선박 발주는 수급을 왜곡시켜 결과적으로 운임하락을 가져올 수 있다고 경고함
- COSCO는 25,000TEU급 선박 도입에 대한 타당성을 검토하고 있으며 현대상선은 지난해 20척의 초대형선박을 발주함. 또한 양밍은 최근 일본 쇼에이 키센(Shoei Kisen)으로부터 11,000TEU급 4척에 대한 장기용선계약을 체결함
- 반면, 정부지원을 받는 아시아 선사의 비중은 세계 전체 선대의 17.1%에 불과하여 이에 대한 우려는 기우일 수 있다는 의견도 존재함

<https://www.tradewindsnews.com/liner/1753352/maersk-line-warns-against-excess-state-intervention-in-building-boxships>(로그인 필요)

■ ZIM, 머스크 블록체인 플랫폼에 합류

- 머스크가 IBM과 공동으로 추진하는 블록체인 플랫폼인 'Trade Lens'에 이스라엘 선사인 ZIM이 참여함
- Trade Lens는 지난해 8월에 설립되어 업계 표준을 마련하기 위해 선사의 참여를 독려했으며 작년 부터 2M과 전략적 제휴관계를 유지한 ZIM을 참여시킴. ZIM은 오는 3분기까지 활용가능 데이터를 제공할 계획으로 알려짐
- 아울러 최근 머스크, 하판로이드, ONE, MSC는 블록체인을 포함한 디지털 표준화를 위해 DCSA(Digital Container Shipping Association)를 설립함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127110/Zim-joins-Maersks-blockchain-platform>(로그인 필요)

■ 파나마운하, 통항 선박 대형화

- 에버그린 소속의 14,242TEU의 선박은 오는 5월 15일 파나마운하를 통과할 예정임. 동 선박은 파나마운하를 통과하는 최초의 20열 컨테이너 선박으로 길이 369m, 폭 51.2m임
- 동선박은 과거 미 서부에 투입되었으나 4월부터 오션얼라이언스 AUE서비스에 포함되어 미 동부까지 운항될 예정임. 현재 동급의 20열 컨테이너 선박은 128척으로 향후에 이들 선박도 미 동부 서비스에 투입 가능할 것으로 전망됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127115/Panama-Canal-opens-up-to-larger-boxships>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

1997년 이후 가장 적은 발주잔량 기록

- 유조선의 발주잔량은 전체선박의 10.5%로 1997년 이후 가장 낮은 수준을 기록함
- 선박 중개사 Cleave의 분석가 Joakim Hannisdahl은 낮은 발주잔량과 함께 다가오는 IMO 2020으로 인해 하반기 시황은 낙관적일 것으로 언급함
- Hannisdahl은 금년 VLCC 일 평균운임은 27,112달러로 예상하고 있으며, 2020년 운임은 일 평균 41,000달러에 달할 것으로 전망함
- 또한, MR의 경우에도 금년 일 평균운임을 12,000 달러로 예상하고 있으며 2020년에는 이보다 높은 운임수준을 기록할 것으로 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1758917/smallest-orderbook-since-1997-has-tankers-set-fair-for-2020>
(로그인 필요)

PB Tankers, 6척의 선박 특별제재대상에 추가

- 4월 12일 미국 해외재산관리국(OFAC)의 제재연장으로 동사가 소유한 7척 중 6척의 선박이 특별제재대상에 추가되었음
- 이번 제재에는 이전의 베네수엘라-미국 원유운송과 함께, 베네수엘라-쿠바로 석유를 운송하는 선사와 선박도 포함됨
- 동사는 성명에서 1월 28일 처음 내려진 미국의 제재조치를 준수했음을 밝힘. 오직 1척의 선박만이 베네수엘라에 용선되어 베네수엘라-쿠바의 원유운송에 관여하였으나 3월 말 조기 종료되었다고 함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127085/Shipowner-shocked-by-US-sanctions-listing>(로그인 필요)

IMO 2020에 대비한 연료전환 시기결정 문제

- Koch Supply & Trading 사의 부사장은 IMO 2020에 따른 저유황유 사용시기가 2020년 1월 이전인 2019년 10월 정도로 예상된다고 언급함
- 선박을 소유하여 운영하는 선사들은 저유황유 사용에 대비해 IMO 2020 기한 이전에 미리 탱크 클리닝을 진행할 것임.
- 그러나 선박을 용선하여 운영하는 선사들은 탱크 클리닝 시기를 최대한 미루는 것을 희망하여 선주와 연료전환시기 선택에 어려움을 겪을 것임
- 특히, 대형선박의 경우 긴 항해시간을 가지고 있어, 연료전환 시기가 큰 문제가 될 것임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1755127/imo-2020-switch-wont-be-pretty-says-koch-supply-and-trading-executive-andrew-smiley>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 브라질 발레사 Brucutu 광산 운영 재개 결정

- 브라질 발레사는 법원의 결정에 따라 브루쿠투(Brucutu)광산의 운영을 재개할 것이라고 발표함. 브루쿠투 광산은 브라질에서 두 번째로 큰 규모이며 연간 생산량은 3,000만 톤에 달함. 금년 2월 운영이 중단됨
- 2019년 철광석과 펠렛의 판매량은 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤가량 될 것으로 전함. 브루쿠투 광산의 운영은 재개되지만 북부광산시스템이 지난 3월부터 두 달간 지속된 폭우로 폰타 다 마데리아(Ponta da Madeira)항의 운영과 철도 수송이 영향을 받으면서 판매량에 영향을 미칠 것으로 발표함
- 광산 재개 소식이 전해지자 운임선물시장(FFA, Forward Freight Agreements)거래량이 증가하고 가격 또한 상승함. FFA 3분기물 가격이 1일 13,500달러, 2019년 가격은 12,000달러/일을 상회할 것이라고 전망됨. 또한 향후 광산 운영이 재개되고 본격적으로 철광석을 생산하기 시작하면 운임이 급등할 것으로 예상됨
- 참고로 발레사의 경쟁사인 호주의 BHP 그룹과 리오 틴토(Rio Tinto)는 금년 3월 서호주 지역을 강타한 열대성 사이클론 베로니카의 영향으로 인한 항만 봉쇄 및 시설물 파손으로 2019년 철광석 생산량을 하향조정함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1758891/vale-mine-reopening-delivers-very-good-news-for-battered-capesize-market>(로그인 필요)

I 중국 경제성장률 상향 조정이 건화물선 시장에 미치는 영향

- 트레이즈 윈즈는 중국경제가 뚜렷한 회복세를 보이고 있다고 전함. 국제통화기금(IMF, International Monetary Fund)이 중국의 경제성장률을 6.2%에서 6.3%로 상향조정했다고 발표함. 또한 중국 구매관리지수(PMI, Purchasing Managers' Index)는 최근 6개월 만에 최고치인 50.5p를 기록함. PMI가 50 이상이면 경제확장을 의미함
- Alibra의 분석가는 케이프시장은 중국경제, 철광석 물동량과 불가분의 관계로 중국 경제성장률, PMI와 케이프 운임간에 강한 상관관계가 있다고 밝힘. 2016년 중국 PMI가 49를 기록하자 케이프선 운임이 1일 5,000달러를 기록하며 동조화 현상이 나타났었다고 분석함. 또한 금년 3월 중국 PMI가 최근 3년 만에 49.2로 최저치를 기록하자 케이프선 운임은 OPEX보다 낮은 수준으로 떨어졌으며, 심지어 중소형선박운임보다 낮은 수준을 기록했다고 분석함
- 하지만 금년 건화물선 1분기 운임의 하락은 계절성과 더불어 1월 발생한 발레사의 댐 붕괴사고가 결정적 역할을 했다고 밝힘. 따라서 과거에는 중국경제가 반등하면 건화물선 시장의 반등을 의미했으나, 지금은 브라질 댐 사고의 영향이 어느 정도 지속될지 지켜보아야 한다고 전함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1756106/can-beijing-boost-to-chinese-economy-raise-spirits-in-capesize-time-charter-market>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

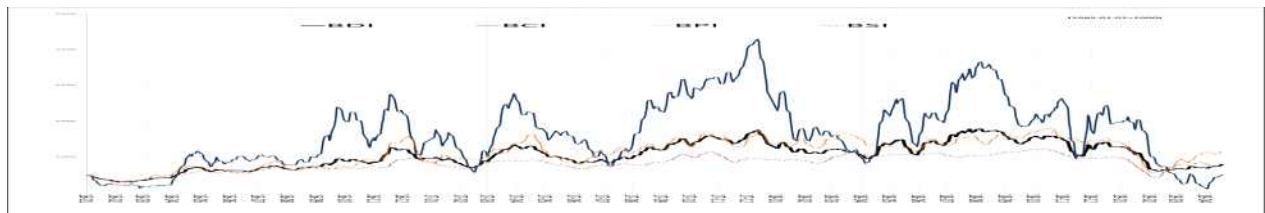
■ 브라질 광산 재개 소식으로 케이프선 운임 상승

케이프선 운임이 전주대비 10.3% 상승한 1일 6,182달러를 기록함. 지난 주 화요일 브라질 발레사가 브루쿠투(Brucutu)광산 운영을 재개한다는 소식이 운임 상승에 영향을 미친 것으로 분석됨. 또한 중국의 콜롬비아산 석탄 수입량 증가도 케이프선과 파나마선 운임에 긍정적으로 작용함. 전문가들은 최근 중국 정부가 호주산 석탄 수입을 제한하자 수입업자들이 콜롬비아산으로 물동량 감소분을 상쇄하고 있으나 이는 콜롬비아산 석탄 가격 하락으로 인한 일시적 현상일 뿐이며 가격이 상승하면 러시아산 석탄을 수입할 가능성이 높다고 전망함. 이는 파나마선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 분석됨. 중소형선박은 남미곡물시즌의 영향으로 상승함

■ FFA 시장의 케이프선 5월물, 3분기물, 20년, 21년 가격 급등

FFA 시장에서 케이프선의 가격 강세가 두드러짐. 5월물과 3분기물은 전주대비 2,000달러 이상 급등함. 이는 브라질 광산 운영 재개 소식이 전해지면서 철광석 물동량이 증가할 것이라는 기대감 때문인 것으로 분석됨

건화물선 운임 지수



		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(04.19)							
운임지수 ¹⁾	BDI	761	(36)	595	1,282	784	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	6,182	(579)	3,460	16,106	8,095	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	9,036	(397)	4,435	11,144	7,344	1,347	14,385	11,585
	수프라마스(6TC)	7,798	(27)	4,544	10,848	7,704	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	5,927	(-242)	4,198	8,524	6,073	562	9,772	8,640
	케이프	14,250	(1,750)	11,500	18,375	14,055	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	12,100	(100)	11,500	14,500	12,314	13,000	15,500	14,304
	수프라마스	10,500	(500)	9,500	11,750	10,555	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,500	(-500)	8,750	10,250	9,484	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(04.18, 금주 FFA 데이터는 4월 19일 금요일 부화절로 인해 4월 18일 목요일 데이터로 대체)							
		2019년 5월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	9,113	2230	14,021	2221	14,138	1214	13,538	980
	파나마스(4TC)	9,338	743	10,254	419	9,271	215	8,804	289
	수프라마스(6TC)	8,690	445	9,845	321	9,428	325	8,949	134
	헨디(6TC)	7,250	137	7,994	44	8,425	-	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

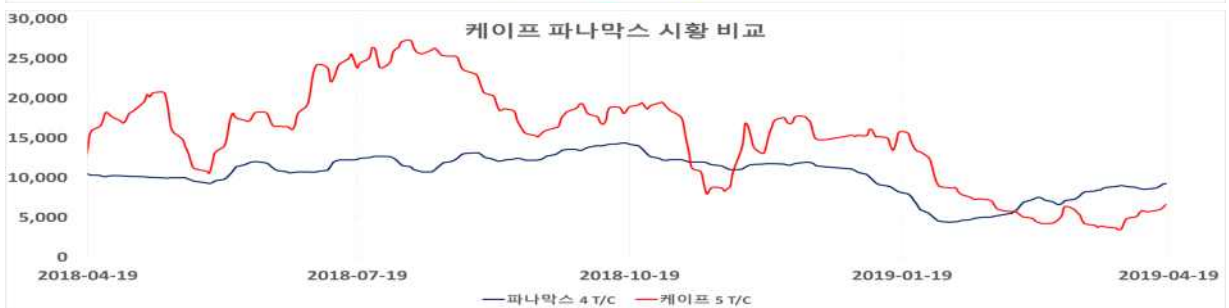
- (케이프 이동평균) 지난주까지 횡보하던 이동평균선이 금주 완만한 상승세를 보임
- (케이프 RSI) 스팟운임은 상승하나 RSI는 하락하며 괴리가 생김. 이는 하락추세로의 전환 가능성이 높음을 의미함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 전주대비 급등함. 이는 2분기 운임에 대한 시장의 기대감이 반영된 것으로 해석됨. 장기용선료는 횡보함
- (케이프, 파나마кс 상황 비교) 케이프선과 파나마스선 운임이 동시에 상승하면서 전주와 비슷한 수준의 간격이 유지됨
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

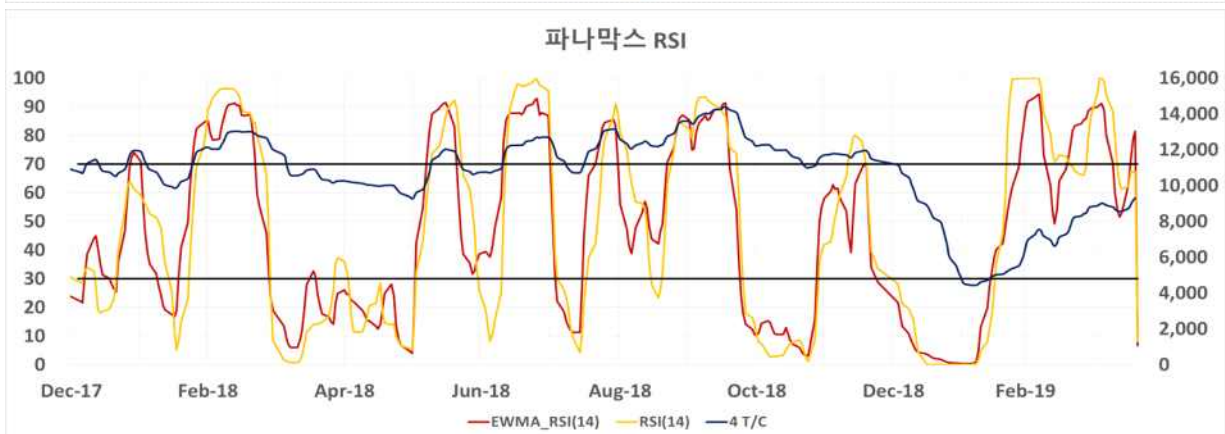
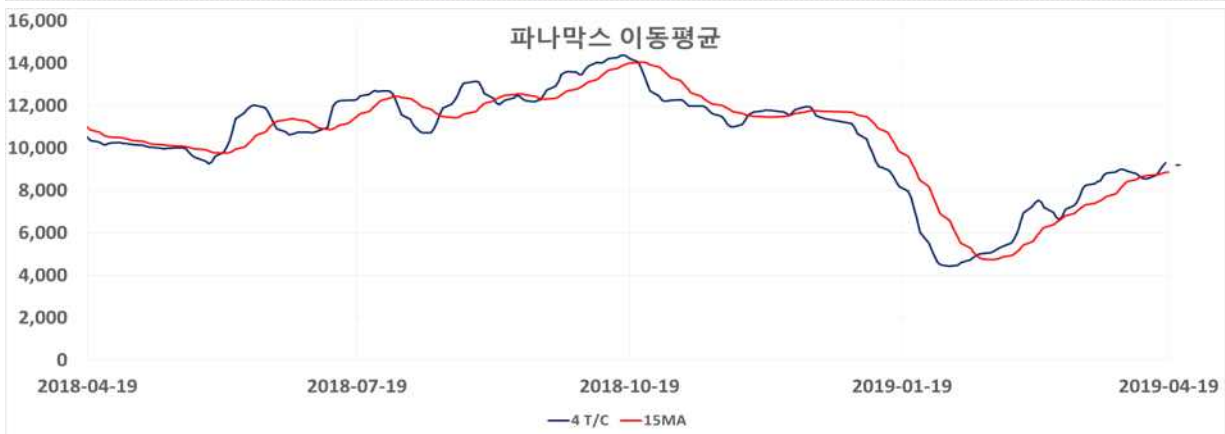
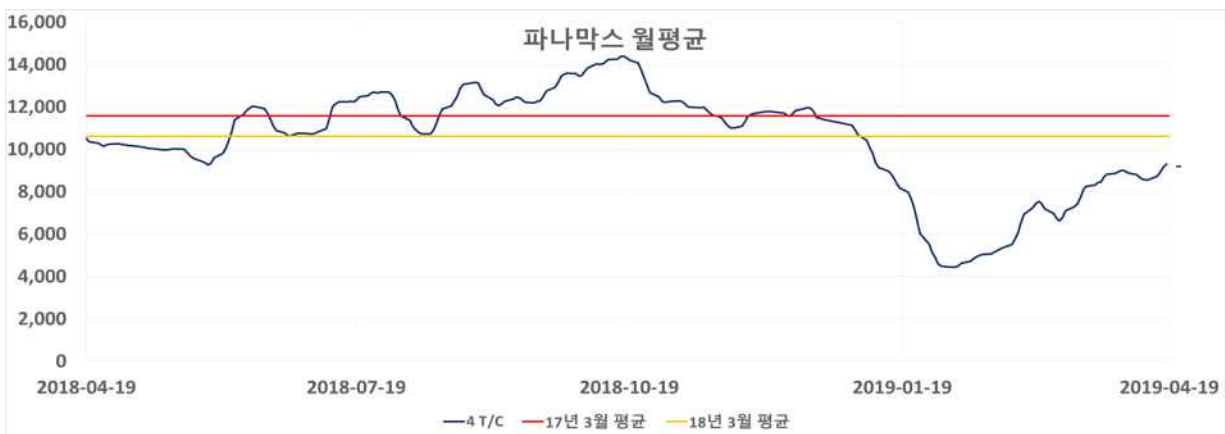


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	04.15	04.22	34.86	65.14
	04.16	04.23	32.59	67.41
	04.17	04.24	31.94	68.06
	04.18	04.25	33.84	66.16
	04.19	04.26	—	—

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

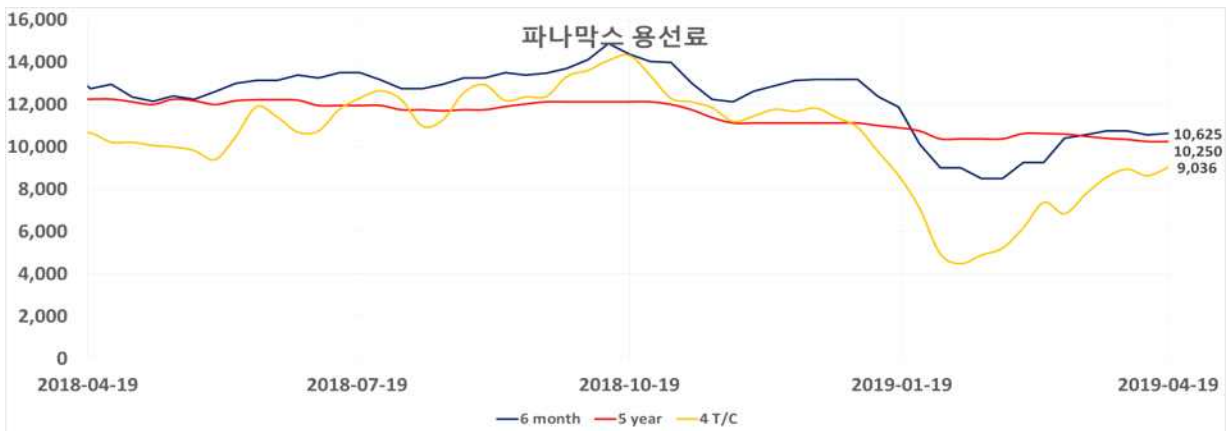
- (파나막스 이동평균) 운임은 이동평균선을 지지선으로 회귀와 이탈을 반복하며 상승함. 운임의 고점과 저점이 높아지고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 하향돌파하며 과매도에 진입함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 분석됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 단기와 장기용선료는 횡보를 보임
- (AI 파나마스 운임 예측) 차주 파나마스 운임은 상승할 것으로 예상됨

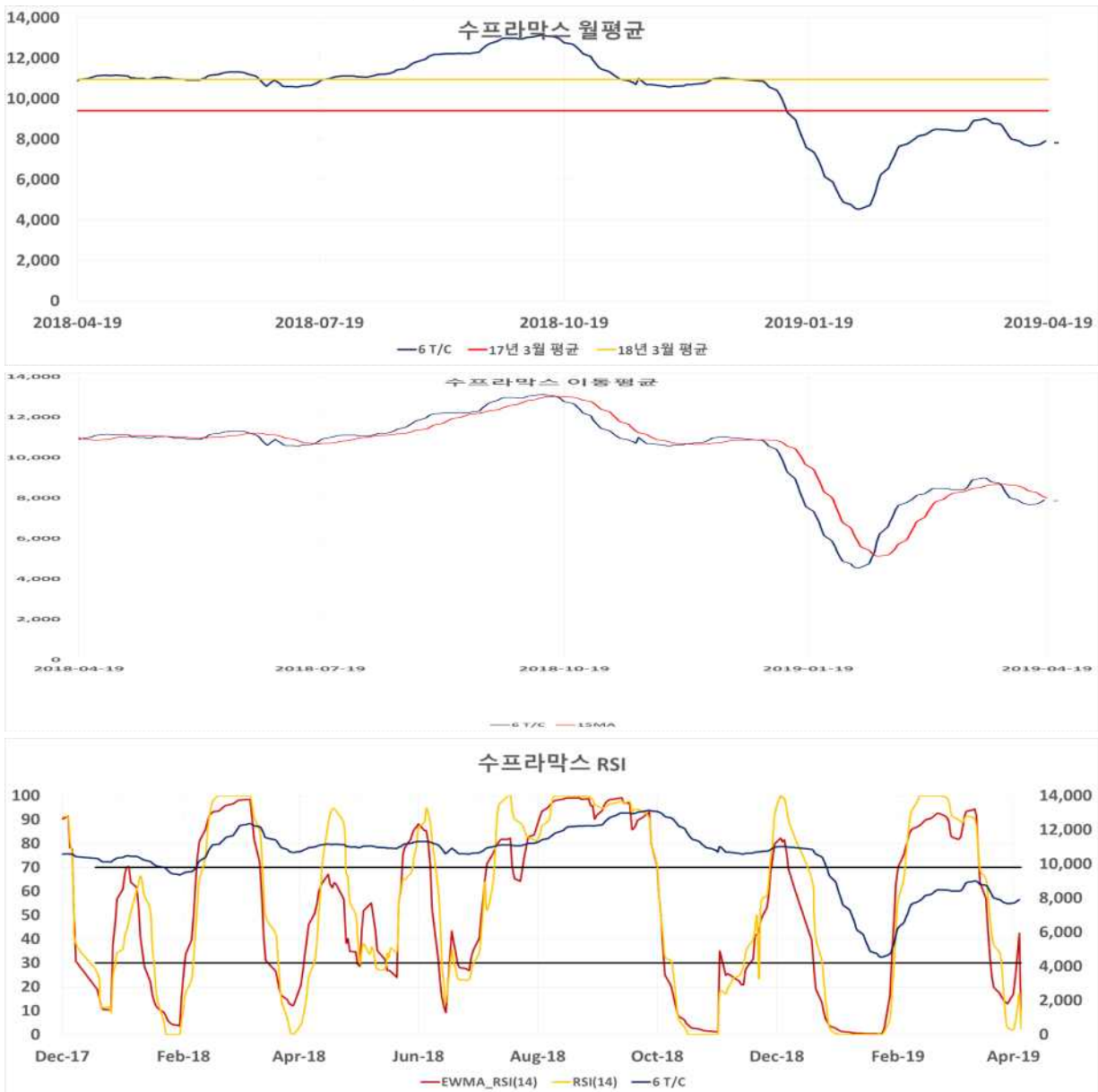


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	04.15	04.22	76.81	23.19
	04.16	04.23	86.56	13.44
	04.17	04.24	85.91	14.09
	04.18	04.25	78.70	21.30
	04.19	04.26	-	-

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

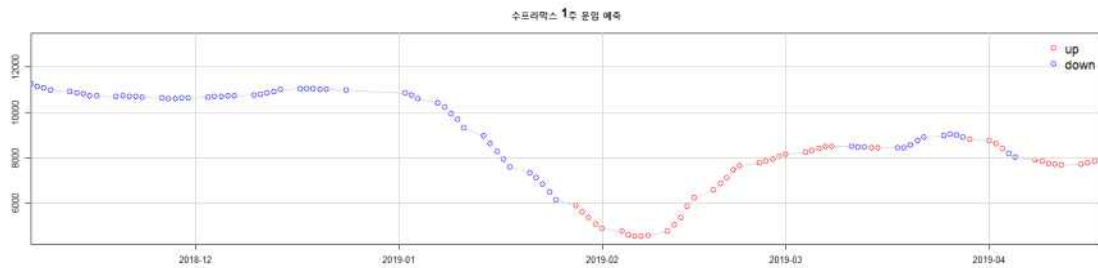
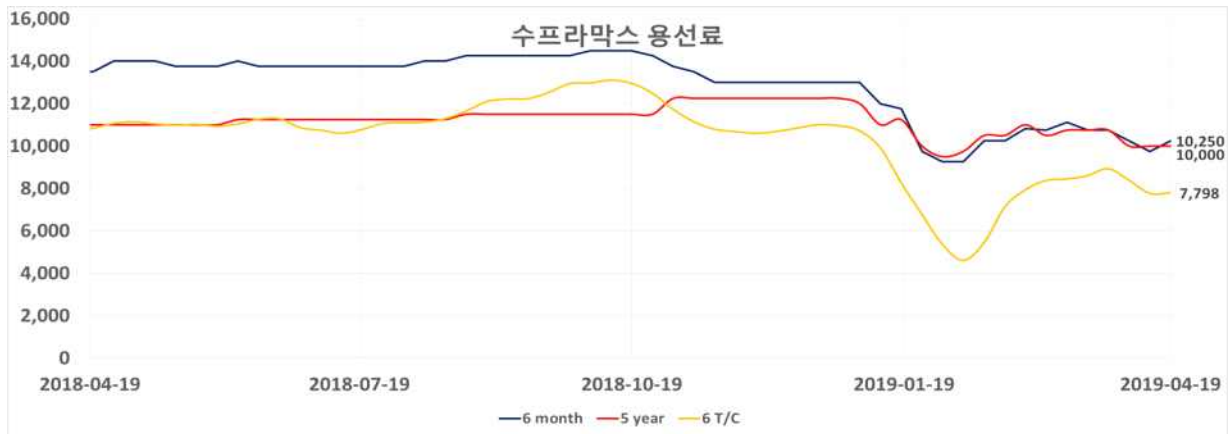
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임의 상승에도 불구하고 이동평균선이 하락추세에서 벗어나지 못함
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 하향돌파한 후 0에 근접함. 이는 하락압력이 강해지고 있다는 의미임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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 스팟운임에 동조화되는 현상이 지속적으로 나타남
- (AI 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

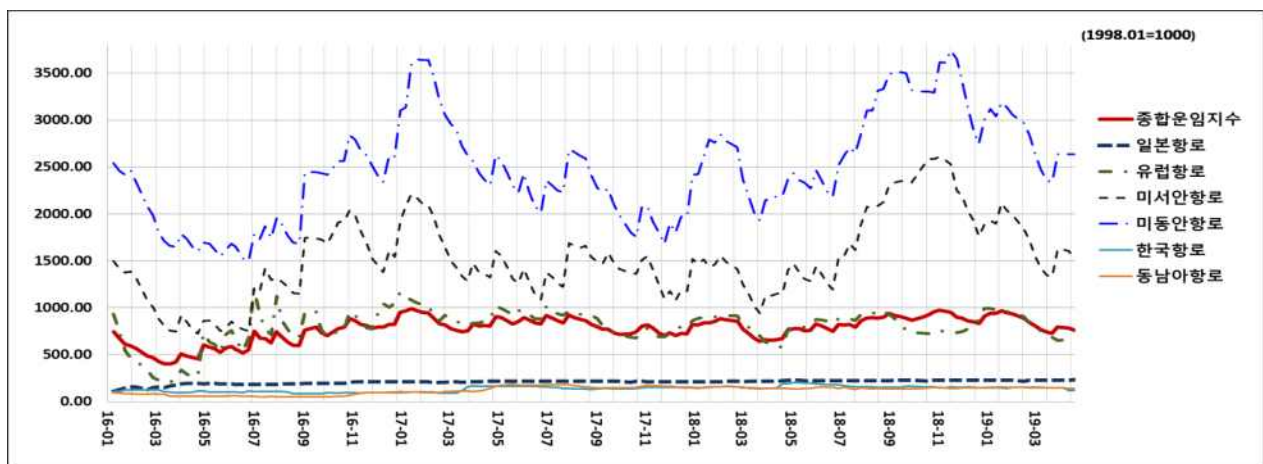
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	04.15	04.22	88.92	11.08
	04.16	04.23	93.05	6.95
	04.17	04.24	92.24	7.76
	04.18	04.25	91.05	8.95
	04.19	04.26	-	-

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 20.72 하락한 761.74를 기록

아시아-유럽운임은 전주대비 2달러 하락한 638달러/TEU를 기록함. 동향로 운임은 매년 4월 2~3째주에 반등하였으나 올해에는 오히려 하락함. 이는 낮은 수요 증가와 공급과잉에 따른 영향으로 풀이됨. 오션 및 디얼라이언스는 5월까지 7회에 걸친 임시결항을 실시하여 운임하락에 대비하려 하나 4월부터 아시아-유럽 신규서비스 공급으로 임시결항의 효과는 크지 않을 것으로 예상됨. 미주항로의 경우 서부항로의 하락폭이 큰 것으로 나타남. 최근 에버그린 소속의 20열(51.2m) 컨테이너 선박(TRITON)이 파나마운하를 통과할 예정으로 동향선박대형화로 미 서부보다 동부로 직기향하는 수요가 더 커질 것으로 전망됨. 인트라아시아항로의 경우 상하이-부산항로의 운임이 지속적으로 하락하여 2017년 이래 최저치를 기록함

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

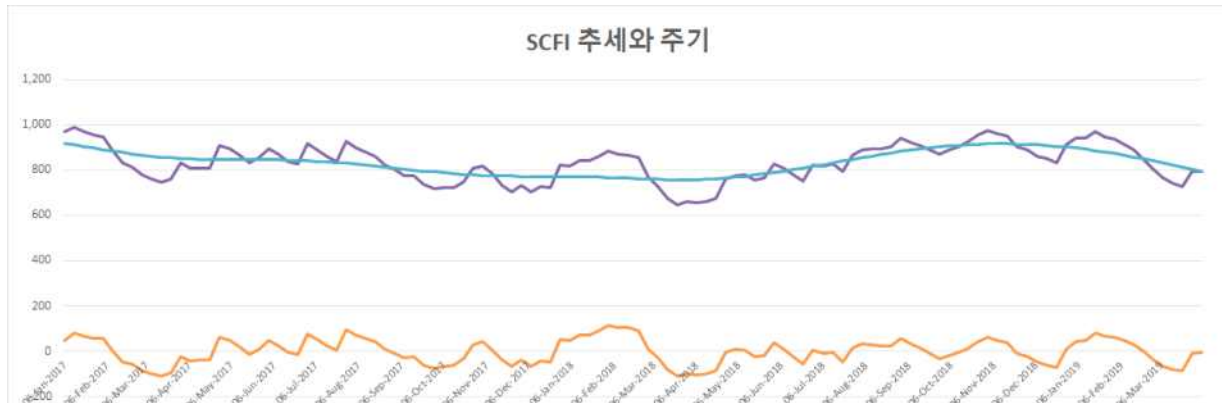


자료:상해항운교역소

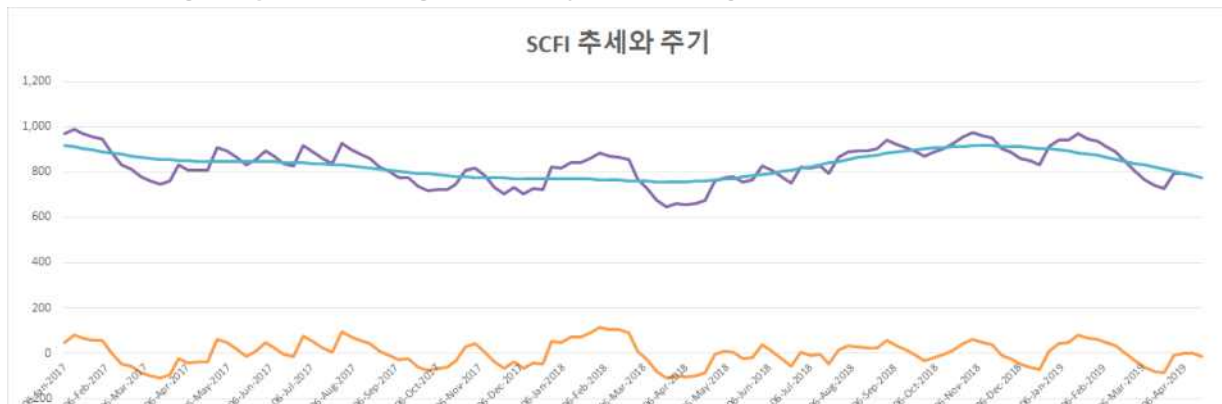
	금주 (전주비)	2019년 최저	2019년 최고	2019년 평균	2018년 최저	2018년 최고	2018년 평균
컨테이너선 시장	(04.19)						
종합(SCFI)	761.74 (-20.7)	727.88	968.07	842.37	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	638 (-2.0)	638.00	996.00	809.13	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,538 (-68.0)	1,329.00	2,114.00	1,705.00	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,634 (-4.0)	2,338.00	3,187.00	2,780.40	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	120 (-2.0)	120.00	153.00	145.47	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	233 (1.0)	219.00	233.00	228.33	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	142 (-3.0)	142.00	158.00	149.87	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	661.0 (3.0)	591	661	617	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

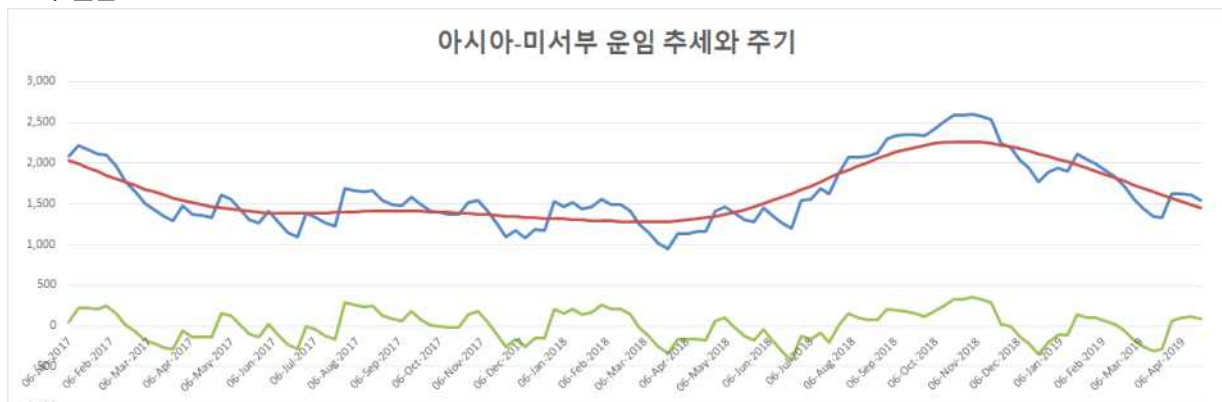
- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상태로 향후 운임시장은 횡보할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임의 추세는 800에 가까워 실제운임과 추세와의 이격이 심함. 향후 운임은 반등할 가능성이 높으나 최근 공급과잉으로 인해 반등폭은 크지 않을 것으로 예상됨



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



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

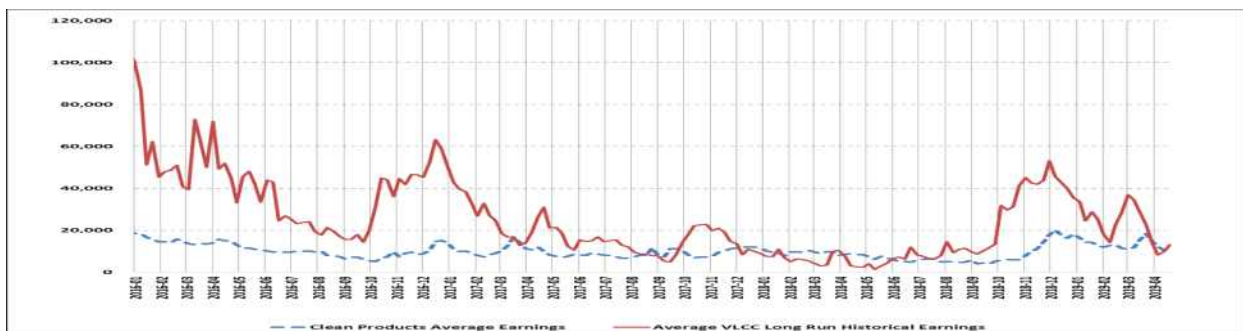
VLCC, 수요자속으로 운임상승

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 12,173달러로 전주 대비 3,562달러(30.1%) 상승하였으며, WS은 40.0으로 전주대비 3.0p(8.1%) 상승하였음. 지난주에 이어 지속된 수요로 금주 평균운임은 13,158달러로 상승함. 차주 5월물 수요가 많을 것으로 예상됨. 특히 미 걸프 지역의 지속적 수요로 중동지역의 과잉공급 영향이 감소되어 운임은 상승세를 유지할 것으로 보임

MR, 부활절 연휴에 따른 수요 감소로 운임하락

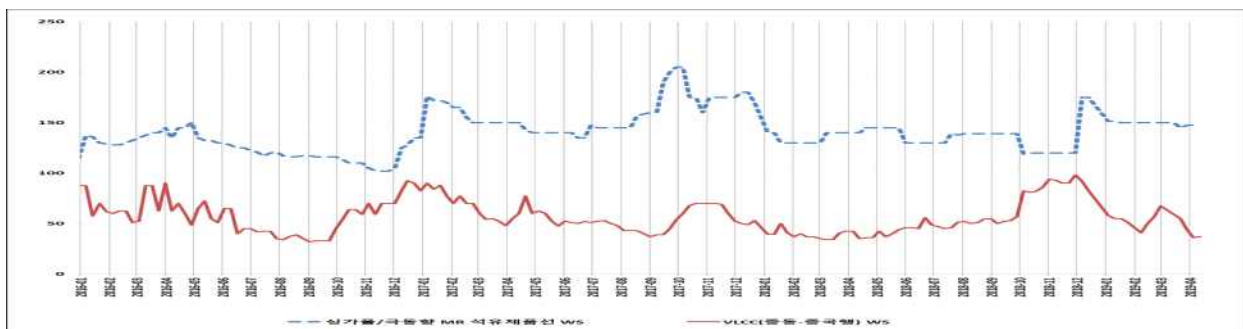
금주 태평양 MR 평균운임은 10,946달러로 전주 대비 265달러(-2.4%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS은 147.5로 전주대비 변화 없음. 금주, 부활절로 인해 주초 이후 수요가 적어 운임은 하락세를 보임. 차주에도 큰 수요가 없을 경우 공급과잉에 따른 운임 하락은 지속될 가능성이 높음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

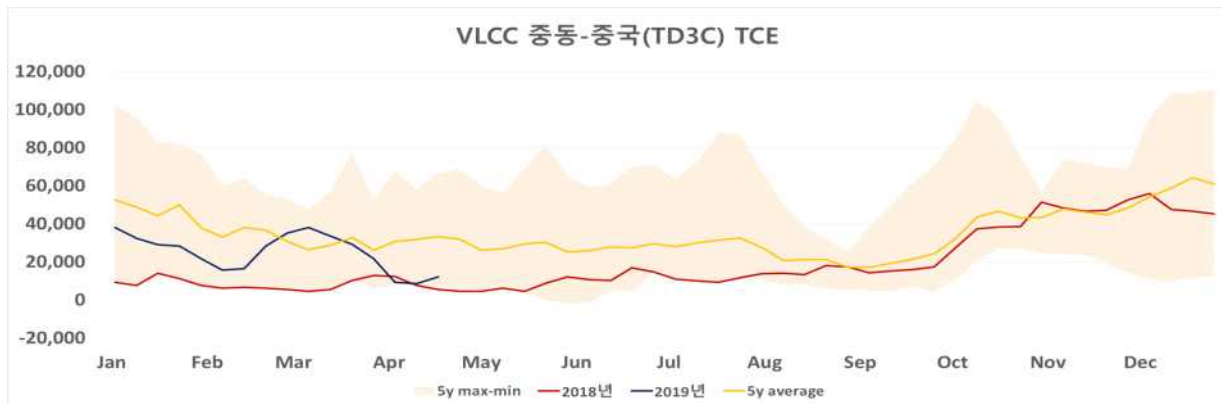
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.19)							
Average Earnings	TD3C	12,173	(3,562)	7,749	39,138	24,665	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	10,946	(171)	9,853	21,370	13,748	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	30,625	(875)	24,500	33,000	29,289	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,000	(-)	13,250	14,375	13,758	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	-	-	36.0	67.5	50.8	34.0	98.0	53.9
	MR	-	-	145.0	151.3	149.3	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

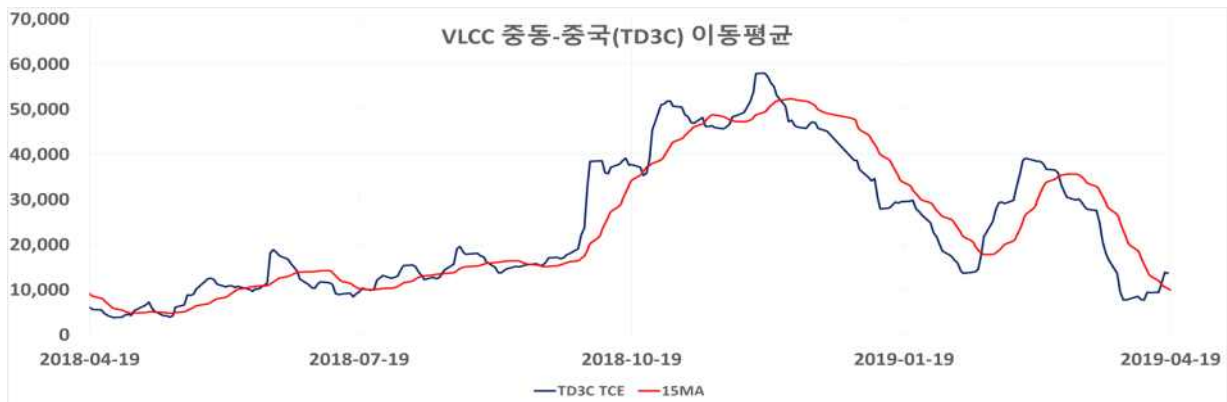
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

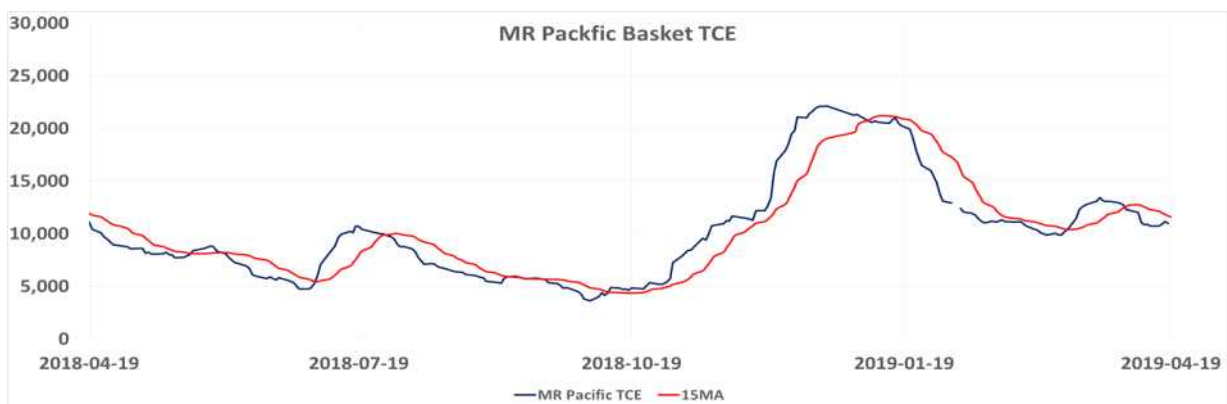
- 금주 TD3C 평균 운임은 반등하여 12,173달러를 기록하였음. 이는 이전 5년간(2014~2018년) 동기 최저운임 5,531달러보다 높은 수준임



- 금주 TD3C 운임은 상승세를 시현하여 15일 이동평균운임과 교차하여 골든크로스를 형성하였음. 기술적으로 차주운임은 상승 가능성이 높음. 차주 상승폭이 클 경우 상승세는 지속될 수 있을 것임



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 보합세를 보이며 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 차주 운임은 큰 변동 없이 현재와 비슷한 수준을 유지할 것으로 보임



6. 주요 해운지표 (2019.04.19.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.19)								
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)		(04.19)								
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	69.3	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)		(04.19)								
380 CST	Rotterdam	422.0	(2.5)	417.3	316.5	422.0	390.4	322.5	477.5	400.1
	Singapore	427.5	(-4.0)	429.8	349.0	438.5	417.5	352.5	517.5	432.6
	Korea	451.5	(-3.5)	455.0	389.5	467.5	449.3	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	438.5	(-2.5)	439.3	365.0	445.5	424.0	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(04.19)								
철광석	국제價	91.95	(-4.0)	93.1	72.3	95.9	84.6	62.5	79.3	69.5
	중국産	118.8	(1.5)	115.3	107.9	119.1	115.3	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	80.7	(-2.2)	81.5	75.1	83.1	79.2	76.1	105.1	89.1
	중국産	105.7	(-0.7)	105.2	101.1	107.4	105.2	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주산	236.1	(4.1)	233.3	226.2	252.9	239.2	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	171.8	(-14.9)	184.2	171.8	187.3	183.0	164.7	186.9	177.1
	중국産	229.4	(-)	228.2	219.3	233.0	230.3	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	-	-	895.4	877.8	925.3	903.6	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	-	-	460.0	422.3	527.3	484.2	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		1월	2월	3월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,664	7,353	7,933	23,950	74,518	95,248	100,114
	수입	5,114	4,127	4,776	14,017	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,819	6,659	7,730	22,208	81,068	84,260	89,921
	수입	6,496	5,201	5,901	17,598	50,854	60,199	69,712
EU	수출	5,043	3,903	4,635	13,581	45,468	53,140	57,676
	수입	4,848	3,744	4,961	13,553	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,346	11,691	13,914	38,951	145,255	169,587	189,936
	수입	12,382	8,594	10,915	31,891	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