

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 5월 3주 발 행 인 양창호

감 수 황진희

자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

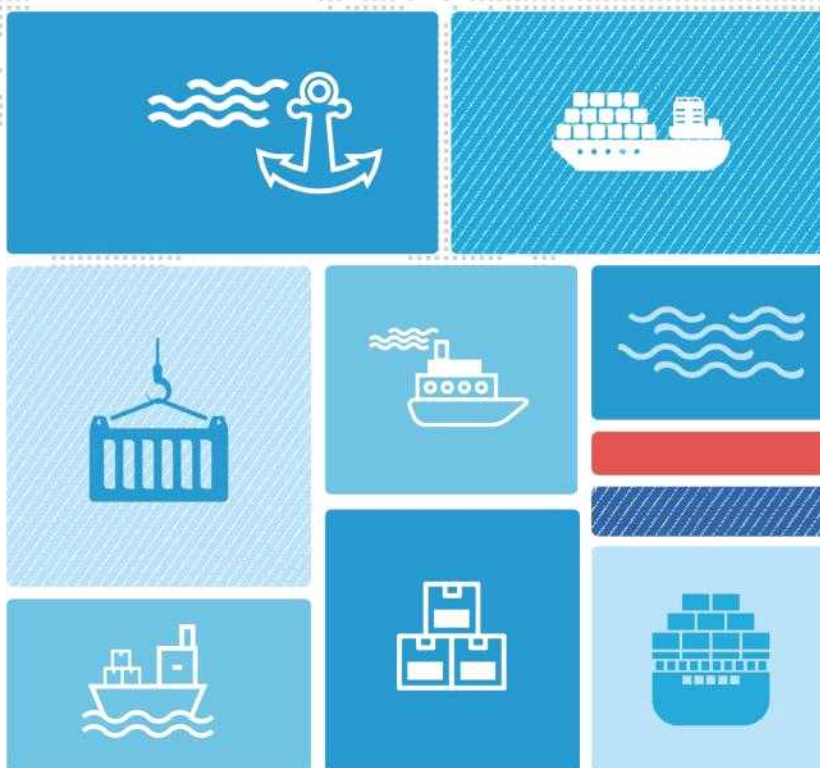
I. 요약	01
II. 주간이슈	02
III. 주간뉴스	03
IV. 건화물선	07
V. 컨테이너	14
VI. 탱커	16
VII. 주요 해운지표	18

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

미-중 무역전쟁과 해운

■ 무역전쟁과 아시아경제

지난 5월 10일 미국이 2천억 달러에 해당하는 중국 상품에 25%의 관세를 부과하기로 결정한 데 대해 중국이 600억 달러의 미국상품에 대한 관세부과를 결정함으로써 무역전쟁은 새로운 국면으로 접어들었음. 미국의 강경한 조치가 크게는 내년 선거를 앞둔 트럼프 대통령 전략의 일부이고, 작게는 미중 무역협상을 유리한 국면으로 이끌려는 전술이라고는 하나 이미 경제에 주는 영향이 크고 불확실성 또한 증가하기 때문에 살펴볼 필요가 있음

무역전쟁이 아시아 경제에 미치는 영향을 3월 전년 동기대비 수출증가율로 살펴보면 인도네시아가 -10%, 한국이 -8.2%, 대만이 -4.4%로 부정적인 영향을 크게 받고 있음을 알 수 있음. 의외로 중국의 수출증가율이 +14.2%로 크게 증가하였는데 이는 춘절 이후의 계절적 요인이 작용한 것으로 해석됨. 참고로 춘절 기간 중에는 20.7%의 감소를 보였음. 실제 중국에서는 제조업 이탈에 대한 대응으로 자본재 지출증가, 고정자산 투자증가 등을 기반으로 한 내수진작 정책을 고려하고 있는 것으로 알려짐

■ 해운에 미치는 영향

컨테이너는 이미 공급과잉으로 운임이 저조한 상황이고 IMO2020에 따른 비용증가도 압박이 되고 있는 상황에서 무역전쟁의 엄청난 영향도 직접적으로 받아 우려가 큼. 그동안 관세부과에 따른 조기선적효과(front-loading effect)로 운임하락이 지연되었지만, 이미 미국의 상품재고 수준이 매우 높아 하반기에는 부정적인 영향 하에 놓일 가능성이 클 것으로 보임. 이에 대해 ONE와 APL 등 주요 선사들은 필리핀의 영업을 확장하고 베트남 하이퐁에 추가 기항하는 등 전략적인 대응을 하고 있는 것으로 알려짐

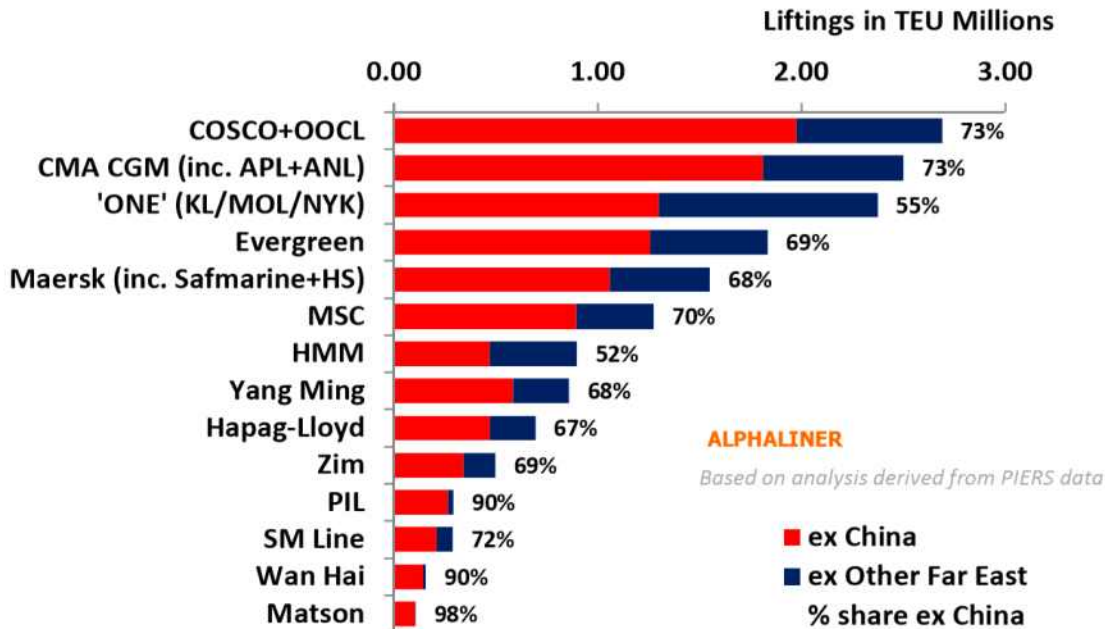
건화물선은 주로 원자재를 수송하므로 영향이 즉시적이지는 않음. 대형선은 브라질의 철광석수출 감소의 영향을 크게 받고 있어 중국경제 효과를 분리하기가 어려운 상황이고, 중소형선은 부분적으로 톤·마일 증대효과를 기대할 수 있어 영향이 크지 않을 것으로 분석됨. 예를 들어 대두는 미국 수입이 줄어들기는 하나 대체물량 공급지가 남미이므로 오히려 톤·마일 증가효과가 있고 심지어 미국 대두가 남미로 수출되는 사례까지 있어 새로운 수송 수요가 만들어지기도 함

원유는 중국 수입에 미국의 기여가 크지 않아 원유탱커 시장에 대한 영향은 제한적일 것으로 보이나 LNG는 큰 영향을 받을 것으로 보임. 미국이 카타르, 호주에 이어 세계 3위의 수출국으로 자리매김하는 가운데 중국이 곧 일본을 추월하여 세계 1위 수입국이 될 것으로 예상되어 중국 보복관세가 미국 LNG 업계에는 직격탄이 될 수 있음. 실제 9월에서 4월까지 미국-중국 LNG 항차수를 보면 전년에 35항차이었으나 무역전쟁 이후 4항차로 축소된 것이 관측됨. 미국은 추가적인 LNG 생산 확장을 추진하고 있으나 장기적인 구매자(offtaker)로서 중국이 이를 뒷받침하지 못할 가능성이 클 것임

한편 선박금융 업계에서도 미-중 무역전쟁에 따른 불확실성 증가에 대응하기 위하여 보다 안정적인 딜(deal)에 집중한다고 함. 요즘 늘어나고 있는 리스금융도 단기적인 운영리스보다는 장기적인 금융리스에 더 큰 비중을 두는 것으로 알려짐

2. 주간 뉴스

I 미중 무역전쟁의 영향으로 수요 감소는 불가피



- 미국은 지난 5월 10일부터 2,000억 달러에 달하는 중국산 화물에 대한 관세율을 기존 10%에서 25%로 인상하였으며 중국 또한 13일에 미국산 제품에 대해 600억 달러에 달하는 관세부과를 발표함
- 현재 상위 14개 선사들의 아시아-미주(북미) 화물 중 중국화물 비중은 52~98%에 달하는 것으로 나타나 무역전쟁으로 인한 감소는 불가피 할 것으로 예상됨
- 특히, 지난해 조기 선적 영향으로 올해 1분기 중국의 미국에 대한 상품수출이 8.2% 하락하여 예상보다 물량 감소가 큰 것으로 나타남. 알파라이너는 미국의 3천억 달러에 달하는 추가관세 부과시 다른 극동아시아 국가의 수출량 증가에도 불구하고 마이너스 성장을 기록할 수 있다고 전망함
- 일부 전문가들은 미국의 중국산 제품에 대한 대체가 단기적으로 어렵기 때문에 전년대와 같은 조기 선적물량이 집중되어 해상 운임 인상 가능성을 언급하였으며 미국이 중국에 대해 향후 추가관세 부과시 미국내 200만 개 일자리에 악영향을 미칠 뿐만 아니라 1가구당 2,300달러의 추가비용과 GDP 하락을 가져올 수 있다고 경고함
- 컨테이너 선사들은 무역전쟁의 영향으로 동남아수요 증가에 대비하는 양상으로, ONE은 동남아-미주 항로에 대한 서비스를 수정(하이퐁항 추가)했으며 APL도 일본-동남아 항로의 서비스 범위를 확장함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 20호

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127529/Shippers-brace-for-further-USChina-tariffs>(로그인 필요)

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127474/Chinas-trade-conditions-seen-as-worsening-in-the-second-half>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 중소형선박, 미중무역분쟁 영향력 제한적

- 미중무역분쟁이 중소형 선박 운임에 미치는 영향력이 제한적일 것으로 평가됨. 중국은 6월 1일부로 미국수입품(주로 곡물)에 대해 관세율을 10%에서 25%까지 인상할 것이라고 발표함
- 중국은 이미 1분기에 미국산 대두 수입량을 84%까지 줄인 상황이며, 줄어든 물량은 브라질과 아르헨티나산으로 대체한 상황임. 중국이 브라질산과 같은 남미산 대두 수입을 가을까지 지속할 것으로 전망됨. 중국의 대두 수입 시장을 살펴보면, 중국은 일반적으로 현시점에서 대두수입을 미국에서 브라질로 대체함. 통상적으로 미국에서 대두를 수입하는 기간은 10월에서 이듬해 4월까지이며, 나머지 기간에는 브라질과 같은 남미에서 대두를 수입함
- 또한 최근 발병된 아프리카 돼지 콜레라(African swine fever)로 인해 4월 한 달 동안만 100만 마리 이상의 돼지를 도살하면서 중국 내 동물 사료 수요가 줄어들음. 이로 인해 올해 중국에서 대두 재고분이 부족하지 않을 것으로 예측됨

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1780501/shipowners-unfazed-by-trump-tariff-hike>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1780006/us-china-trade-tensions-spell-high-risk-for-box-ships>(로그인 필요)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127479/Dry-bulk-shipping-safe-from-Chinese-tariffs-for-now>(로그인 필요)

I 머스크, APM 터미널을 통한 내륙 물류사업 확대

- 머스크는 APM 터미널을 이용하여 항만에서부터 내륙 물류까지 서비스를 확장시켜 통합물류서비스를 제공할 계획임. 동사는 전 세계 100개 이상의 지역에서 창고, 컨테이너 수리, 내륙운송과 같은 36개 서비스를 제공함
- 이를 통해 기존 항만 이용자에게 해상부터 내륙까지 이르는 광범위한 서비스를 제공 가능할 것으로 예상됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127516/Maersk-moves-inland-terminals-into-logistics-business>(로그인 필요)

I NYK, 저유황유(LSFO) 첨가제 개발

- NYK의 자회사인 Nippon Yuka Kogyo는 저유황유 전용 첨가제를 개발함. 동 첨가제는 저유황유 내 특정성분으로 인해 발생할 수 있는 엔진 문제를 예방할 수 있음
- 동 제품은 아스팔테인(asphaltene)과 파라핀(paraffin)을 분산시켜 슬러지 형성을 억제하는 것으로 알려졌다며 일본해사협회(ClassNK)에서 인증함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1785111/nyk-develops-first-compliant-additive-for-lsfo>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

IMO 2020 규제에 따른 고령선박 가치상승

- VesselsValue에 따르면, 지난 10개월간 2000년대 초반에 건조된 VLCC 15척이 중고선 거래되었음. 이중 6척 이상의 선박이 아시아를 기점으로 하는 벙커 공급사에 판매되었음
- 해당 선박들은 고유황유와 저유황유의 부유식 원유 생산 및 저장 설비(FPSO)로 활용될 것으로 예상됨
- 특히, 올 1분기부터 저유황유 저장에 대한 관심이 증가하였음. 이는 연료 테스트를 통해 선주들의 연료 품질에 관한 우려가 줄어든 것과 작년 대비 저유황유 저장을 통한 경제성 증가가 주요 요인임
- IHS의 분석가 Fotios Kastsoulas는 고령 VLCC 선박을 소유한 선주들이 잔존가치에 상당한 프리미엄을 받고 선박 판매를 고려하고 있음을 언급함. 최근 거래는 선박 중개인이 제공한 1,700만 달러에 프리미엄이 추가된 2,100만 달러 이상으로 이루어졌음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1778161/imo-2020-rules-breathe-new-life-into-veteran-vlccs>(로그인 필요)

Torm, 선박 34척 스크러버 장착

- 제품선사인 Torm사는 소유 선박의 절반에 가까운 34척에 스크러버를 장착할 것임을 밝혔음
- 동사는 최근 6척의 선박을 판매하는 등 선대개편을 계획하고 있어 전체 선박에 대한 스크러버 장착은 진행하지 않을 것임을 언급함
- 스크러버를 장착하는 선형에 관한 정확한 언급은 없었으나 핸디사이즈를 제외한 선박들에 설치될 것임을 밝혔음
- 또한, 스크러버 장착 비용은 선박 당 200만 달러에 이를 것으로 예상되며, 고유황유와 저유황유의 가격 차이를 톤당 200달러로 가정할 경우 자금 회수 기간은 2년 정도로 추정된다고 언급함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1781900/latest-scrubber-play-gives-torm-full-hand-for-imo-2020>(로그인 필요)

중동의 긴장으로 탱커시장 정서 고조

- 5월 초 미국의 이란 제재로 인해 중동지역의 위험이 상승하고 있음. 지난 주 아랍에미리트의 항구인 푸자이라에서 정박하거나 운항하던 4척의 선박이 공습을 받았음
- 언론에 따르면, 미국은 이란 혹은 동맹국들이 이번 공격의 배후에 있을 수 있음을 언급하였음. 한편, 이란은 이 사건과는 무관하다고 부인하고 있음
- 전문가들은 이번 사건이 유조선 운영에는 큰 영향을 주지 않을 것으로 보이지만 공급 중단우려로 인한 탱커시장에 영향이 있을 수 있음을 언급함
- 또한, S&P 글로벌 플래츠의 조사에 따르면 지정학적 긴장이 더욱 고조될 경우 한국, 중국, 일본 등 동남아시아의 일부 정유사는 소형 선박을 통해 원유, 콘덴세이트를 운반할 가능성이 있다고 함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1784296/middle-eastern-tension-boosts-tanker-sentiment>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 석탄시장 전망

- 로이즈리스트는 석탄시장에 대해 다음과 같이 발표함. 현재 석탄 시장은 중국과 유럽의 석탄에 대한 수요가 줄어들면서 공급과잉 상태가 됐다고 평가함. 인도가 중국을 대신해 석탄 수입량을 늘릴 것이라고 전망함. 또한 일부에서는 올해에도 중국의 수입량 증가세가 이어질 것이라고 예상함
- MSI(Maritime Strategies International)는 최근 석탄 가격의 하락은 수요 감소를 의미하는 것이라고 말함. 올해 중국의 수입량은 약 5%(1,300만 톤) 감소할 것이라고 전망함. 2018년 중국의 석탄 수입량은 2억 8,100만 톤 정도임.
- 인도는 1분기에 전년대비 20% 증가한 6,100만 톤의 석탄을 수입함. 3월 수입량만 2,300만 톤에 달함. 인도의 석탄 수입량 증가세가 지속된다면 중국을 추월해 세계 최대의 석탄 수입국이 될 것이라고 분석함
- BIMCO는 1분기에 중국의 원료탄 수입량은 전년동기대비 37% 증가한 1,600만톤을 기록했으며, 연료탄과 갈탄(lignite) 수입량은 9% 감소한 5,800만 톤에 그쳤다고 발표함. 이러한 추세가 이어진다면 금년 중국의 석탄 수입량이 증가할 것이라고 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127462/Are-coal-trades-facing-the-blues>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

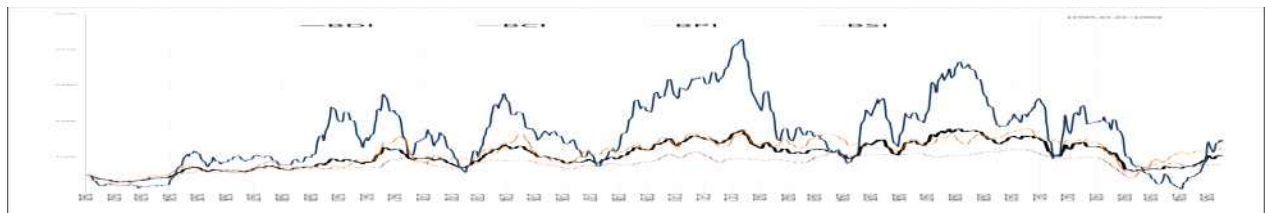
■ 모든 선형 운임 상승

케이프선 모든 항로의 운임이 상승하면서 평균운임이 전주대비 12.6% 상승한 11,872달러/일을 기록함. 특히 투바라오(Tubarao)에서 칭다오(Qingdao)로 향하는 운임이 전주대비 8.6% 상승한 16.39달러/톤을 기록하면서 운임의 상승을 견인함. 운임은 주 초반 1일 1,1000달러대로 시작해 한주 내내 횡보세를 보임. 전문가는 미중무역분쟁으로 인해 케이프선에 미치는 영향력은 제한적일 것이라고 전망함. 중국이 대부분의 철광석을 브라질, 호주와 남아프리카로부터 수입하고 있기 때문이라고 그 이유를 제시함. 반면 일부 전문가는 원자재 수입량이 제한될 것이라는 의견도 제시함. 중소형선박은 남미 곡물시즌의 영향으로 운임강세가 이어짐

■ FFA 시장 상승폭 축소

6월물 FFA 가격이 파나마스선을 제외하고 모두 하락함. 6월은 전통적 곡물 성수기 시즌에 해당함. 이로 인해 파나마스선의 운임은 다른 선형의 가격 하락에도 불구하고 상승한 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

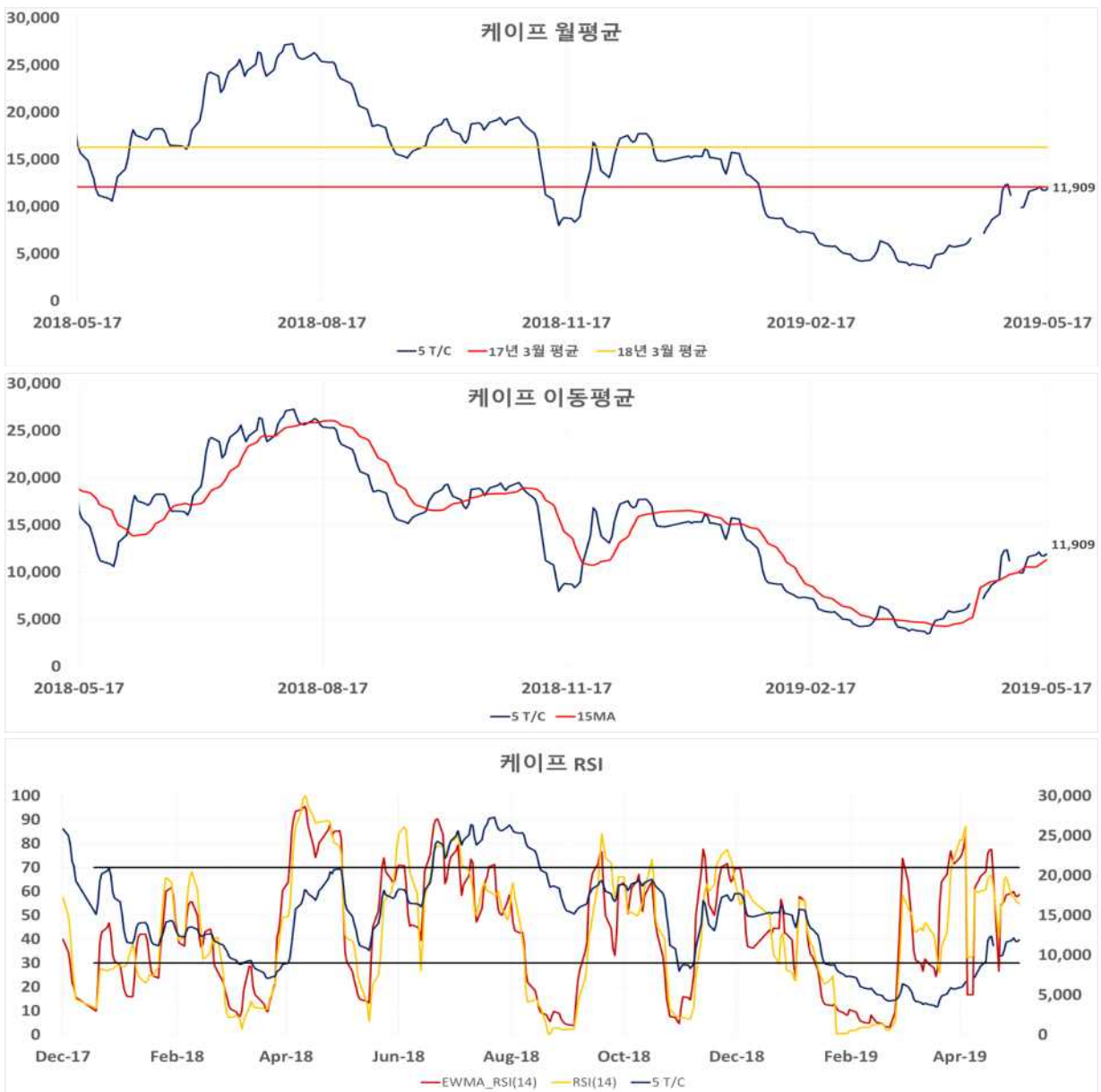


		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(05.17)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	1,035	(69)	595	1,282	819	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	11,872	(1,330)	3,460	16,106	8,559	3,016	27,283	16,346
	파나마스(4TC)	9,910	(369)	4,435	11,144	7,774	1,347	14,385	11,585
	수프라마스(6TC)	8,447	(152)	4,544	10,848	7,821	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	5,721	(8)	4,198	8,524	6,014	562	9,772	8,640
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	15,875	(-375)	11,500	18,375	14,344	15,000	22,000	19,146
	파나마스	12,850	(350)	11,500	14,500	12,356	13,000	15,500	14,304
	수프라마스	10,000	(-375)	9,500	11,750	10,525	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,000	(-250)	8,750	10,250	9,450	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(05.17)							
		2019년 6월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	13,863	(-281)	14,900	(-447)	14,600	(-147)	13,446	(-146)
	파나마스(4TC)	9,863	(46)	10,222	(-125)	9,327	(-165)	8,767	(-116)
	수프라마스(6TC)	8,886	(-246)	9,746	(-71)	9,199	(-229)	8,895	(-200)
	헨디(6TC)	6,525	(-225)	7,517	(-114)	8,150	(-81)	7,969	(-94)

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

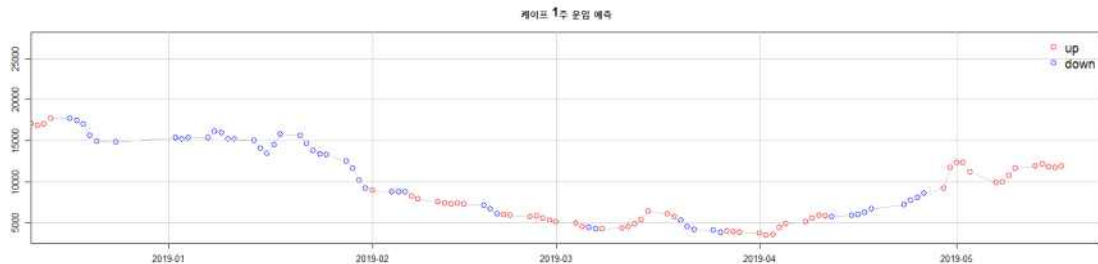
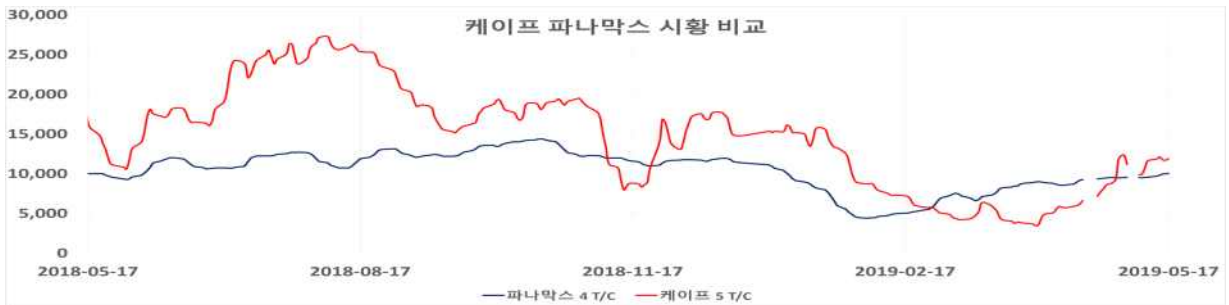
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 상승세가 지속되고 있음
- (케이프 RSI) 금주에도 RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 장기와 단기 용선료가 횡보함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선과 파나마스선 간의 간격이 일정수준 유지됨
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

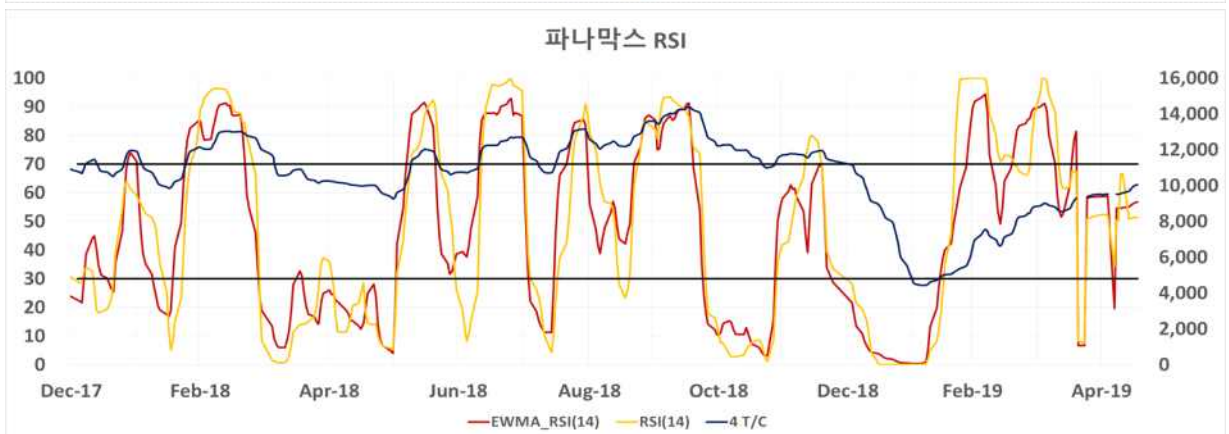


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	05.13	05.20	77.89	22.11
	05.14	05.21	75.51	24.49
	05.15	05.22	71.91	28.09
	05.16	05.23	71.83	28.17
	05.17	05.24	75.03	24.97

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

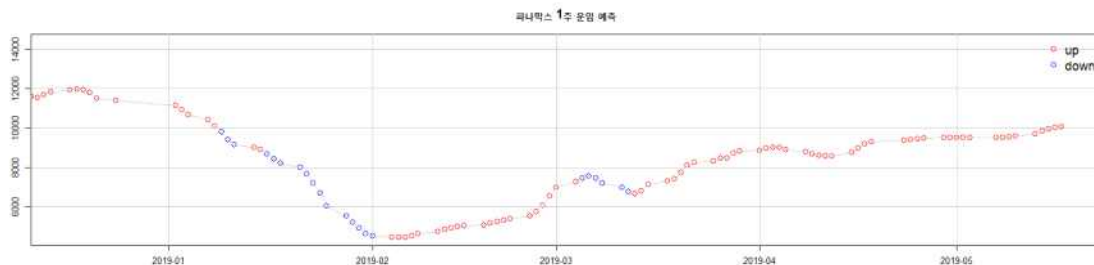
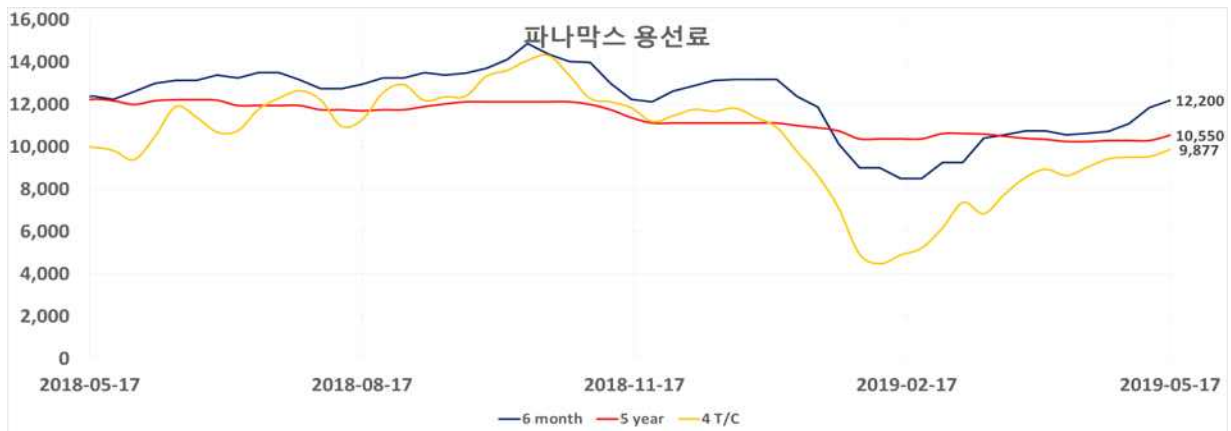
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 보합세를 나타냄
- (파나막스 RSI) 지난주에 이어 RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 단기용선료 상승세가 이어짐. 장기용선료는 지난 주와 유사한 수준임
- (AI 파나막스 운임 예측) 차주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예상됨

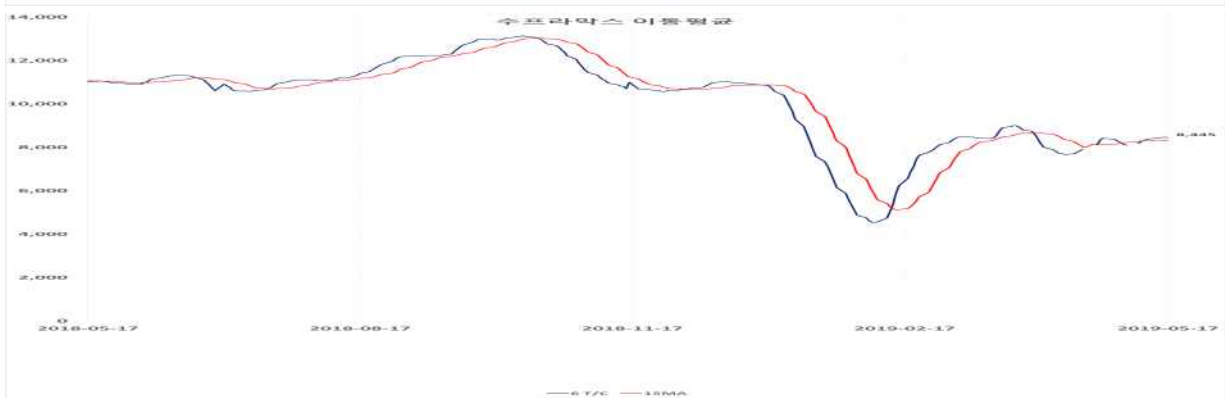


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	05.13	05.20	71.22	28.78
	05.14	05.21	78.47	21.53
	05.15	05.22	77.13	22.87
	05.16	05.23	73.98	26.02
	05.17	05.24	72.43	27.57

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 정체를 보이고 있음
- (수프라막스 RSI) RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 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 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 지난 주와 비슷한 형태의 용선료 수준을 나타냄
- (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

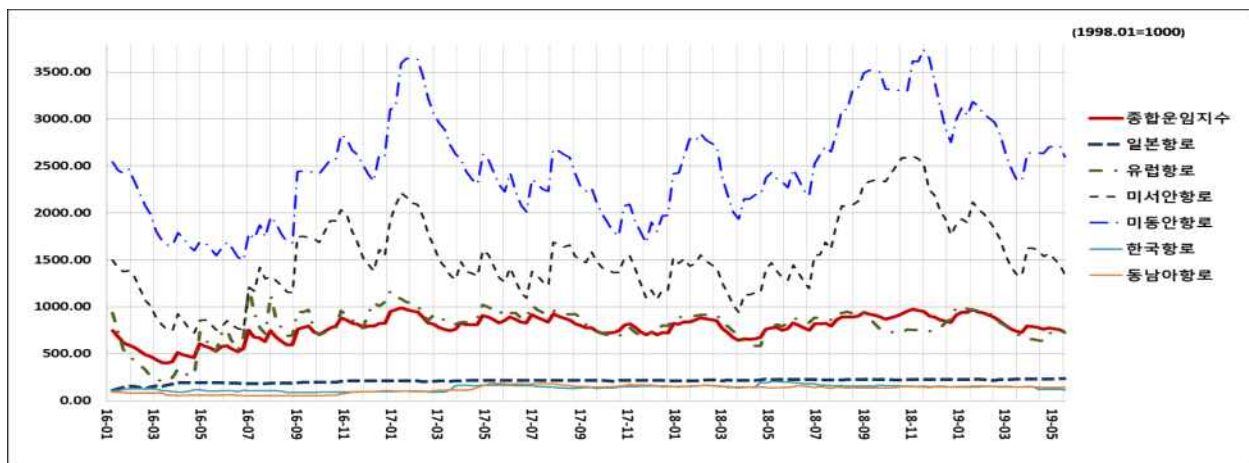
예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	05.13	05.20	64.78	35.22
	05.14	05.21	73.52	26.48
	05.15	05.22	70.02	29.98
	05.16	05.23	67.16	32.84
	05.17	05.24	66.48	33.52

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 30.65 하락한 726.23을 기록

아시아-유럽, 미주 등 원양항로를 중심으로 운임이 전주대비 크게 하락함. 아시아-미주운임은 지난해 무역전쟁으로 인한 조기선적의 영향이 현재까지 지속되는 양상으로 아시아-미 서부운임은 전주대비 102달러/FEU 하락한 1,340달러를 기록함. 올해 3월 중국의 수출증가세 14.2%로 전년대비 큰 것으로 나타났지만 이는 계절적인 요인이 큰 것으로 분석됨. 미중 무역전쟁의 영향으로 중국내 제조업이 수출보다는 내수로 기조를 전환하는 것도 장기적으로 컨테이너 수요에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨. COSCO에 인수합병된 OOCL의 올해 1분기 처리량은 전년대비 4% 하락하는 등 선사들의 1분기 실적이 예상에 못미치는 것으로 나타남. 전체적으로 전년 동기와 유사한 운임 수준이나 향후 전망은 작년과 상이함. 유럽/미주항 운임 반등 요인을 찾기 어려우며 미주의 경우 미국의 추가관세 부과 가능성에 따른 선수요로 인한 운임 반등이 가능하나 일시적인 효과에 그칠 것으로 전망됨. 공급 축소만이 유일한 운임 반등 요인으로 IMO 2020에 따른 해체량 증가와 저속운항 등이 대안으로 제기됨. 원양항로의 경우 얼라이언스내에서 조정이 가능하나 인트라아시아 운항 선사들은 구조적으로 합의 도출이 어려울 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)



자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2019년			2018년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장 (05.17)									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	726.23	(-30.7)	726.23	968.07	827.59	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	723	(-45.2)	638.00	996.00	796.91	584.00	996.00	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,340	(-101.8)	1,329.00	2,114.00	1,662.55	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,597	(-114.2)	2,338.00	3,187.00	2,762.15	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	118	(-2.0)	117.67	153.00	141.07	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	237	(-)	219.00	237.31	229.59	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	140	(-1.3)	139.67	158.00	148.37	131	166	145.84
용선지수(HRCI)		674.0	(5.0)	591	674	626	610	846	724

주: 5월 3일은 국경일로 지수 미발표됨

4. 컨테이너 기술적 분석

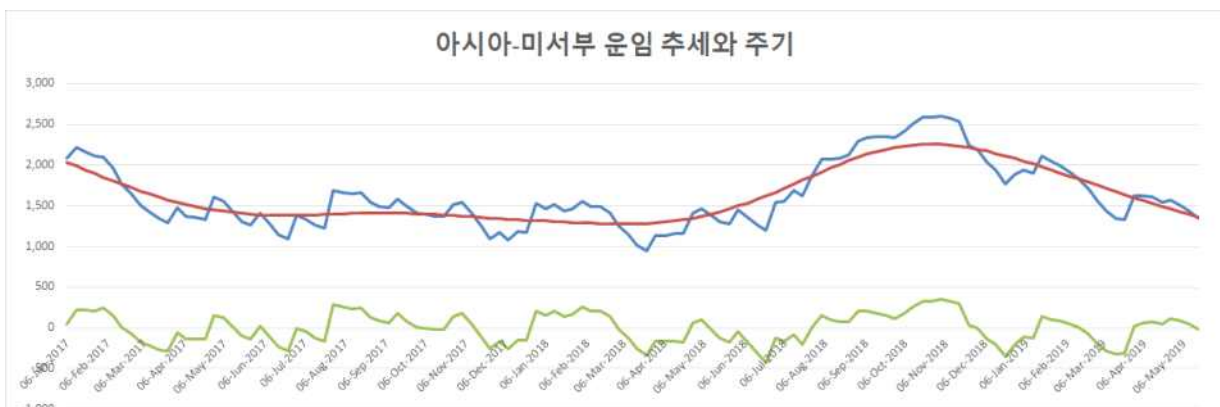
- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상태이나 무역전쟁으로 인한 불확실성이 확대되어 운임시장도 단기적으로 변동 폭이 확대될 수 있음



- 아시아-유럽운임은 실제운임과 추세선과의 이격이 거의 사라져 단기적으로 안정적일 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 하향 추세이며 미-중 무역전쟁의 영향으로 시장 불확실성이 확대됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

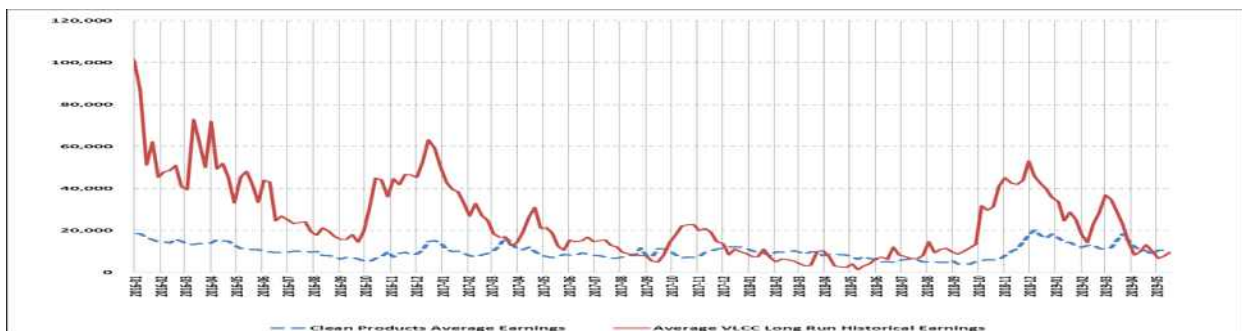
VLCC, 견조한 수요로 운임 상승

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 10,996달러로 전주 대비 3,546달러(47.6%) 상승하였으며, WS는 39.0으로 전주대비 3.0p(8.3%) 상승하였음. 금주 남아있던 5월물과 6월물 수요로 운임은 상승하였음. 대서양지역의 많은 활동과 미걸프 지역의 운임상승으로 인해 차주 운임은 상승세를 지속할 것으로 보임

MR, 아시아시장 보험세

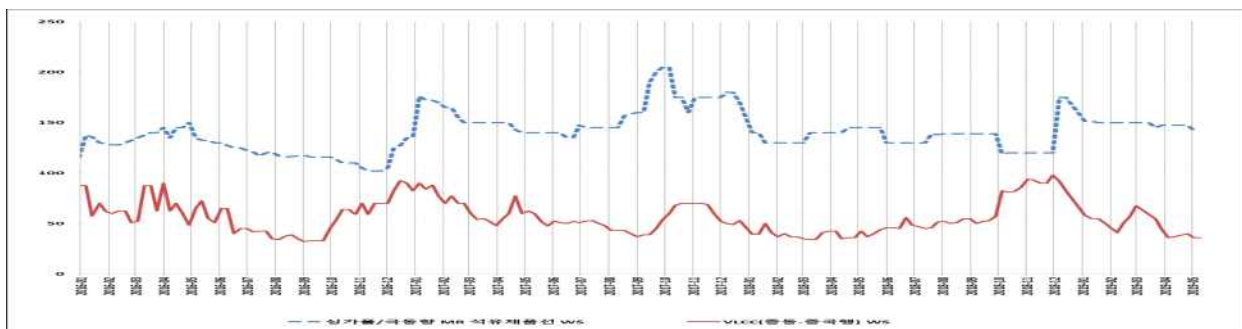
금주 태평양 MR 평균운임은 10,996달러로 전주 대비 630달러(6.1%) 상승하였음. 싱가포르-극동 WS는 137.5로 전주대비 5.0p(-3.5%) 하락하였음. 아시아 시장은 많은 화물을 통해 지난 주와 유사한 높은 운임수준을 지속하였음. 하지만 대기선박들과 싱가포르의 공휴일로 인해 현재의 운임수준을 유지하기는 어려울 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

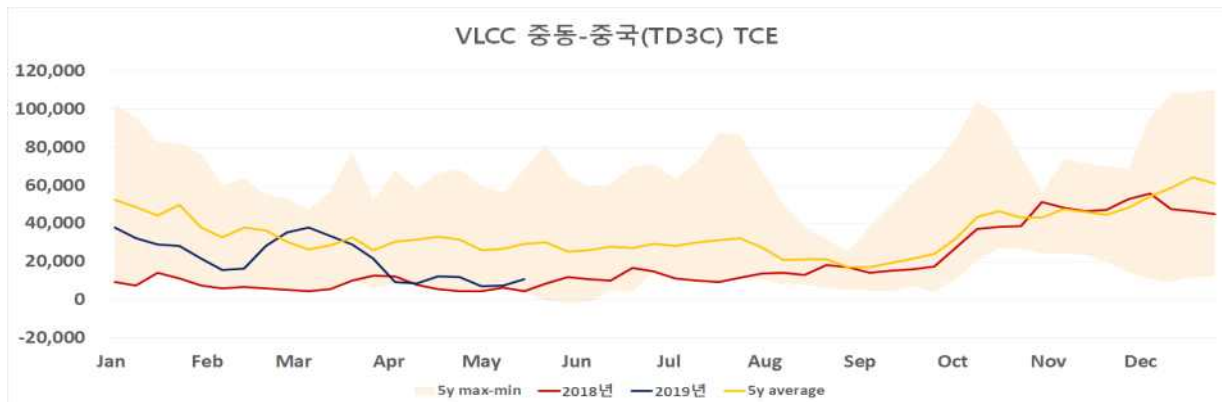
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		(05.17)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장	Average Earnings	TD3C	10,996	(3,546)	6,167	39,138	21,770	3,859	58,030
	(\$/day)	Pacific Basket	11,996	(630)	9,505	21,370	13,184	3,622	22,124
용선료	VLCC		30,625	(-)	24,500	33,000	29,556	19,000	33,000
	(1년,\$/day)	MR	14,125	(-)	13,250	14,375	13,825	12,250	14,000
운임지수(WS)	VLCC		39.0	(3.0)	36.0	67.5	47.9	34.0	98.0
	MR		137.5	(-5.0)	137.5	151.3	147.8	119.0	175.0

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

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

5. 탱커 기술적 분석

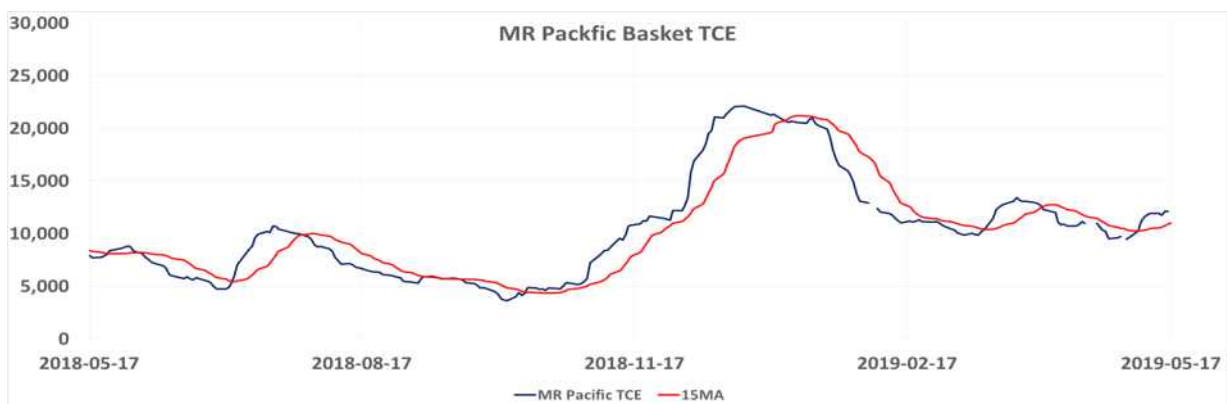
- 금주 TD3C 평균 운임은 지난 2주간 이전 5년(2014~2018년) 동기 최저 운임과 유사한 수준에서 소폭 회복하여 10,996달러를 기록하였음



- 금주 TD3C 운임은 15일 이동평균운임을 상향교차 하였음. 하지만 운임의 상승폭이 크지 않았음. 차주 운임의 큰 상승이 없다면 현재와 유사한 수준의 운임이 지속될 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 지난주에 이어 15일 이동평균운임의 상회를 지속하고 있음. 차주에도 운임은 현재수준을 유지할 것으로 예상됨



6. 주요 해운지표 (2019.05.17.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.17)								
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	12.2	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(05.17)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	69.0	(1)	68.3	68.0	71.0	69.1	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)		(05.17)								
380 CST	Rotterdam	402.5	(-)	409.5	316.5	443.5	395.9	322.5	477.5	400.1
	Singapore	418.5	(3.0)	421.2	349.0	455.5	420.0	352.5	517.5	432.6
	Korea	438.5	(-1.0)	449.8	389.5	471.5	449.6	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	435.5	(3.0)	436.8	365.0	465.5	428.0	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(05.17)								
철광석	국제價	100.35	(4.6)	95.5	72.3	100.4	86.6	62.5	79.3	69.5
	중국産	118.1	(1.3)	116.7	107.9	119.1	115.7	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	77.5	(-1.1)	78.3	75.1	83.1	79.1	76.1	105.1	89.1
	중국産	103.2	(-1.4)	104.3	101.1	107.4	105.1	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	239.0	(0.6)	238.7	226.2	252.9	238.9	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	159.3	(-9.5)	165.6	159.3	187.3	180.1	164.7	186.9	177.1
	중국産	222.4	(-3.0)	224.9	219.3	233.0	229.6	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	821.8	(12.50)	821.4	791.0	925.3	888.9	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	465.0	(40.25)	437.2	418.5	527.3	473.9	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		2월	3월	4월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	7,354	7,938	8,459	23,751	74,518	95,248	100,114
	수입	4,127	4,776	4,949	13,852	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	6,659	7,726	7,628	22,013	81,068	84,260	89,921
	수입	5,201	5,902	6,646	17,749	50,854	60,199	69,712
EU	수출	3,897	4,630	4,930	13,457	45,468	53,140	57,676
	수입	3,744	4,963	4,736	13,443	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	11,692	13,908	14,889	40,489	145,255	169,587	189,936
	수입	8,594	10,915	11,560	31,069	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