

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 6월 2주 | 발 행 인 양창호 | 감 수 황진희
 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터 | 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길
 26

목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

윤희성 해운빅데이터연구 센터장
 heesung@kmi.re.kr | 051-797-4637

최진우 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

아라비아만 유조선 피격

■ 탱커 피격의 현황

지난 5월 12일에 4척의 유조선이 피격된 데 이어 약 한달 후인 6월 13일에 추가로 2척의 선박에 대한 공격이 행해짐. 피격된 선박은 약 6천 톤(dwt)의 소형선에서부터 대형 유조선(VLCC; Very Large Crude Carrier)까지 다양함. 국적별로 보면 2척이 사우디 국적, Bahri의 선박이고 노르웨이, 아랍 에미레이트, 마샬군도, 파나마 국적의 선박이 각 1척임. 피격된 선박에는 Frontline의 수에즈막스가 1척 포함되어 있는데 이 선박이 현대상선이 선원 전원을 구조한 선박임. 참고로 피격 2척에 대해서는 후면에서 공격이 이루어졌고 4척은 측면에서 피격됨

공격의 확대나 그에 따른 호르무즈 해협 봉쇄 가능성에 대해서는 다양한 의견이 있을 수 있으나, 만일 공격주체가 이란이라면 그들 입장에서는 분쟁의 확대가 위험한 선택이어서 가능성이 높지 않다는 견해가 설득력이 있어 보임. 하지만 추가적인 공격이 있다면 해상오염의 피해가 큰 대형 원유선 보다는 제품선 또는 다른 선종으로 옮겨갈 가능성이 있다는 의견도 있음

■ 피격 이후 동향

전세계 원유선의 30% 정도가 호르무즈 해협을 통과하므로 아라비아만에서의 유조선 피격은 원유시장과 해운 시장에 큰 충격을 주는 사건임

유조선 피격 이후 유가는 단기적으로 비교적 소폭의 움직임을 보였음. 이는 무역전쟁의 영향과 미국의 셰일원유(shale oil) 생산증가로 유가가 하락기조에 있었던 것이 원인으로 분석됨. 운임시장은 단기적으로는 상승, 장기화될 경우 수요부족에 따른 하락요인으로 작용할 것으로 보임. 실제 VLCC 스팟운임은 약 2천 달러 가까이 상승하였으며 FFA 7월 물도 약 7천 달러 정도 상승하였음

전쟁위험구역을 지정하는 런던의 Joint War Committee는 5월 12일 피격 이후 아라비아만 전체와 해협 밖의 관련 지역을 고위험지역으로 선포하였고 이에 따라 보험사들은 전쟁위험보험료(War Risk Premium)를 크게 올리고 있음. 대형 유조선의 경우 이 보험료가 항차 당 18만 5천 달러에 달하는 것으로 알려짐

■ 선사의 대응

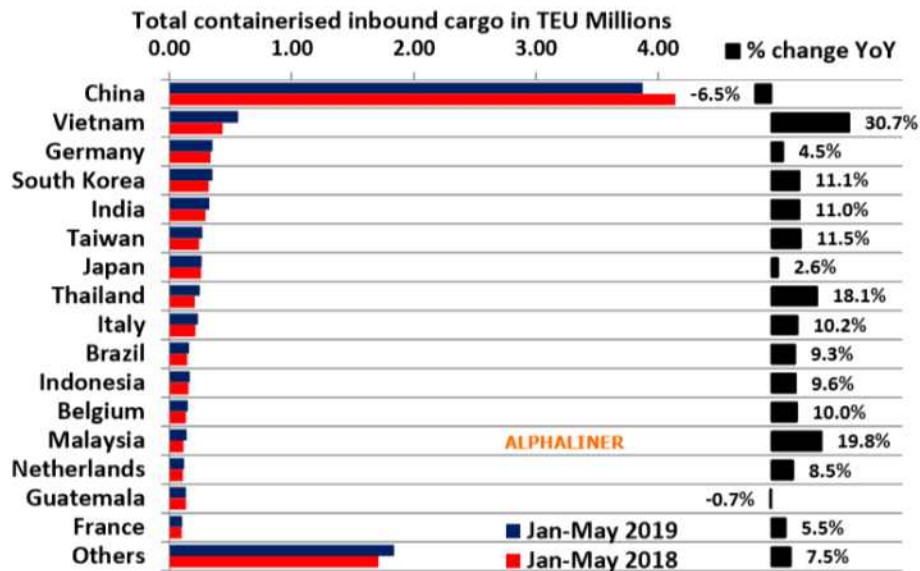
용선활동 측면에서 선사들은 화주와 마찬가지로 아무 것도 하지 않는 'wait and see' 입장을 취하고 있는 것으로 알려짐. 이는 불확실성이 커진 상태이므로 상황이 전개되는 방향을 보고 의사결정을 최적화 하겠다는 동기 때문인 것으로 이해됨

선박운항 측면에서는 일본의 MOSK가 피격지역 반경 12마일 밖으로 운항하고 있는 것으로 알려졌으며 컨테이너선사인 하파그 로이드도 유조선은 아니지만 사태의 추이를 보고 필요시에 배선을 조정할 것임을 시사했음. 현대상선도 항해는 중단하지 않되 피격지점을 크게 우회하는 방향으로 대응하고 있음. 동사는 해양수산부와 긴밀하게 소통하면서 IMO지침을 준수하여 피해발생의 확률을 줄이는 데 노력하고 있는 것으로 알려짐

공격대상선박이 다양하고 다른 선종으로 확대될 가능성을 배제할 수 없으므로 타 선종의 운영선사들도 각별한 주의를 기울일 필요가 있을 것으로 보임

2. 주간 뉴스

미-중 교역량 감소



- 알파라이너에서 발표한 자료에 따르면 올해 1~5월까지 미국 수입 컨테이너 물동량 중 중국이 차지하는 비중이 46%에서 42%로 4%p 감소한 것으로 나타남. 동 기간동안 미국의 대중 수입 컨테이너 물동량도 410만 TEU에서 387만 TEU로 6.5% 감소함
- 반대로 동 기간 중 베트남 수입화물은 30.7%의 증가율을 기록하여 5월 누적 56만 TEU 이상을 기록함. 선사들은 이와 같이 미-베트남 화물량이 급격히 증가하자 하이퐁과 봉타우항에 추가 서비스를 개설함
- 동 기간동안 미국의 총 수입 컨테이너 물동량은 전년대비 2.8% 증가했으며 중국 화물량의 감소는 전년도에 추가관세를 피하기 위해 발생한 조기선적화물이 영향을 미친 것으로 추정됨. 아울러 베트남 정부는 일부 중국산 제품이 베트남산으로 재포장되어 수출되는 일이 잦아져 이를 단속할 것으로 밝힘

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 23호

머스크, 북극항로 서비스 고려

- 머스크는 북극해를 통해 극동아시아에서 북유럽으로 컨테이너를 운송하는 북극항로 서비스에 대해 검토함. 현재 북극항로는 계절적인 영향을 받아 연중 몇 개월 정도만 운행 가능할 것으로 판단함
- 2018년에 인도된 머스크의 쇄빙 컨테이너선인 'Venta Maesk'를 활용해 지난 해 시범운행을 실시하였으며 러시아 쇄빙선기업인 아톰플롯(Atomflot)과의 연계를 검토함
- 북극항로 이용시 최대 2주까지 시간을 단축할 수 있으나 통행료 및 별도의 쇄빙선이 필요해 경제성이 담보될 수 있는지는 검토가 필요함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127916/Maersk-considers-northern-sea-route-service>(로그인 필요)

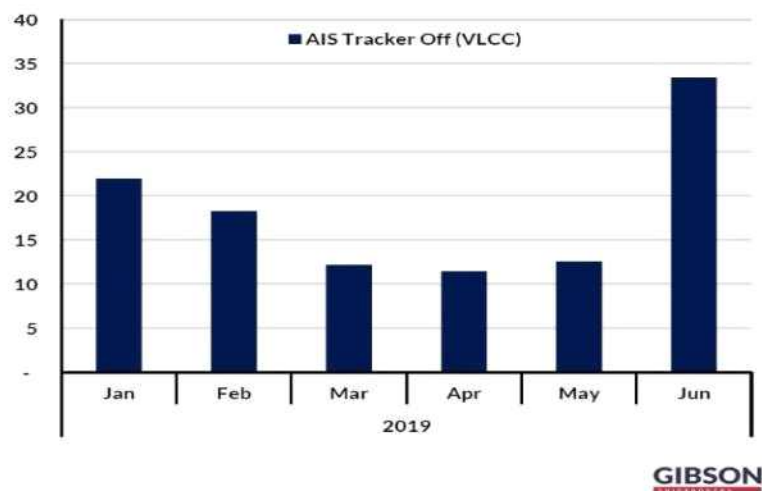
2. 주간 뉴스

온실가스 배출량을 새로운 서비스 지표로 사용

- 퀴나겔(Kuehne+Nagel)은 탄소배출량을 기준으로 컨테이너 선사의 서비스 순위를 매겨 화주에게 제공함. 1TEU당 1km 수송시 배출되는 온실가스량을 측정하여 제공하며 이케아(IKEA)와 같은 대형화주는 온실가스 배출을 선사 선택 기준에 포함시킴
- 미주항로에 투입되는 선박 중 이산화탄소배출이 최소인 선박은 2M과 오션얼라이언스가 운영하는 14,000TEU급 선박으로 50g/km인 것으로 나타나 1982년에 건조된 2,800TEU급 선박의 배출량인 90g/km에 비해 친환경적인 선박인 것으로 나타남
- 아울러 CMA CGM은 2005~2015년에 이산화탄소 배출량을 절반으로 감축하였으며 2025년까지 2015년 이산화탄소배출량의 30%를 추가로 감축할 계획임. CMA CGM이 인수한 APL 역시 2009년과 비교하여 2018년 이산화탄소 배출량을 47.4% 감축하는 등 온실가스 배출을 최소화하기 위해 노력함

<https://www.tradewindsnews.com/liner/1804719/kuehne-nagel-starts-to-rank-liner-services-by-carbon-footprint> (로그인 필요)

이란 AIS차단 선박현황



- Kpler의 통계에 따르면 2019년 5월 이란의 원유수출은 80만 배럴/일로 지난 4월 120만 배럴/일의 2/3수준으로 하락하였음
- AIS 데이터를 통해 추정된 중국의 이란원유 수입은 4월 90만 배럴/일에서 5월 33만 배럴/일로 감소된 것으로 나타남. 하지만 AIS 신호를 차단하고 선박 대 선박(ship to ship)으로 원유 운송을 진행하여 수치가 반영되지 않았음
- 4월 기준 AIS 신호차단 선박이 12척에서 6월에는 33척까지 증가하였음. 해당 선박들은 활용이 되지 않거나 원유의 저장, 운송에 활용되고 있음
- 전문가들은 이란산 원유거래에 대한 미국의 압력이 높아짐에 따라 대부분의 선박이 원유저장에 활용되고 있을 것으로 예측하고 있음

<https://www.hellenicshippingnews.com/shipping-to-adopt-wait-and-see-mode-after-tanker-attacks-in-the-gulf-of-oman/>

2. 주간 뉴스

■ 유조선 피습으로 유조선 운임상승 예상

- 지난달 푸자이라 해협에서 발생했던 선박 4척의 피습사건에 이어서 6월 14일 오만해역에서 선박 2척에 대한 공격이 발생함
- 미 국무장관 마이크 폼페이오는 사용된 무기, 작전 수행에 필요한 전문성, 최근 이란의 유사한 선박 공격 등을 근거로 배후세력을 이란으로 언급함
- 중국의 증권회사 Tianfeng Securities의 분석가는 유조선 피습이 지속될 경우 선박공급 차질과 해당 항로에 추가요금 부과로 운임상승을 예상함
- 일부 선박들이 먼 거리에 있는 수출국의 원유운반을 선택할 경우 시장의 전체적인 운송능력이 감소할 수 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127914/Tanker-attacks-Gulf-attacks-may-lift-tanker-rates>(로그인 필요)

■ 중국 철광석 수출량 증가, 케이프선 운임 상승

- 중국의 철광석 수입량이 5월 들어 반등했다고 트레이즈윈즈가 전함. 세계 최대 철광석 수입국인 중국의 5월 수입량은 전월 대비 3.7% 증가한 8,375만 톤을 기록함. 이는 전년 동월 대비 11% 줄어든 수준임. 중국은 연초 이후 지금까지 총 4억 2,392만 톤의 철광석을 수입한 것으로 나타나며 이는 전년동기대비 5.2% 감소한 수준임
- 브라질산 철광석 수출량도 5월 한 달간 2,900만 톤을 기록함. 이는 전월 대비 58% 늘어난 수준이며, 전년 동기 대비 26% 줄어든 수준임. 지난주 브라질산 철광석 물량이 스팟으로 시장에 풀렸다고 트레이즈윈즈가 전함. 이는 예상 밖의 일이었다고 전문가는 평가함. 대부분의 물량은 중국으로 향하는 것으로 조사됨
- 호주에서도 철광석 수출량이 전월 대비 10% 증가한 4,620만 톤을 기록하고 있음. 이러한 분위기는 2분기 내내 이어져 케이프선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 분석됨

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1804314/capesizes-buoyed-by-rise-in-china-iron-ore-imports>(로그인 필요)

■ Cargill, IMO 2020 대비

- Cargill이 탄소배출량을 줄이는데 성공했다고 발표함. Cargill은 IMO 환경규제에 대비하기 위해 2017년부터 600여척에 해당하는 선박의 항해수 8,000여건의 운항방식을 분석해 탄소배출량을 줄이기 위한 방법을 강구함. 2017년 대비 2018년 탄소배출량을 톤-마일 기준 8.9% 줄일 수 있었다고 발표함
- 공선상태에서 항해 시에 선속을 빠르게 유지하고 항만 체류시간을 늘린 것이 탄소배출량을 줄이는데 도움이 되었다고 전함. Cargill이 운영하는 선박의 평균 항내 체류시간은 65시간으로 다른 선박의 평균 항만 체류시간의 2배 가량에 해당되는 것으로 조사됨
- Cargill은 IMO 2020을 대비하기 위해 보유한 선박 중 5%~10% 가량에 배출가스저감장치를 설치할 것이라고 밝힘. 또한 스크러버 설치를 주도했던 기업임에도 불구하고 실제로는 Cargill 선박의 90~95%는 저유황연료를 사용해 운항할 것이라고 밝힘

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127876/Cargill-cuts-shipping-emissions-on-chartered-fleet>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 케이프선 운임 상승에 BDI 1,100선 진입

금주 BDI는 중소형선박의 운임하락에도 불구하고 케이프선 운임 상승의 영향으로 전주대비 3% 상승한 1,126을 나타냄. 금주 월요일 13,258달러/일을 기록하며 순조로운 출발을 보이던 케이프선 스팟운임이 금요일 1,749달러 상승한 15,007달러/일을 기록함. 이로 인해 케이프선 주평균운임은 전주대비 10.7% 상승함. 이는 지난주에 이어 서호주 지역을 중심으로 철광석을 중국으로 수출하려는 수송수요가 많아짐에 따라 상승한 것으로 분석됨. 또한 4월 한 때 6,470달러/일을 기록했던 브라질발 중국향 운임도 5월 들어 13,000달러 선에서 6월 14,000달러 선대로 진입한 것이 케이프선 운임 상승에 기여한 것으로 판단됨. 반면 중소형선박의 경우 대서양지역의 선박과잉으로 운임이 하락함

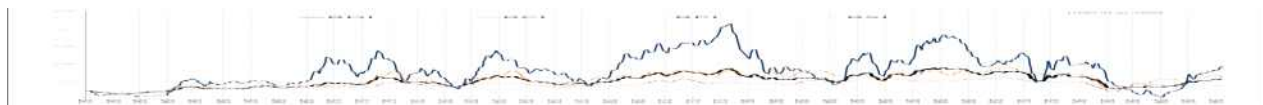
■ FFA 시장, 케이프선 가격 상승

중소형선박의 FFA가격은 하락세를 나타내는 반면 케이프선 FFA 가격은 상승함. 시장은 4월부터 지금까지 약 2달간에 걸쳐 지속되고 있는 케이프선 운임의 상승세가 꾸준히 유지될 것으로 보고 있기 때문인 것으로 해석됨

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

케이프선의 차주 운임은 상승할 것으로 예상되는 반면 파나마스와 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 전망됨

건화물선 운임 지수

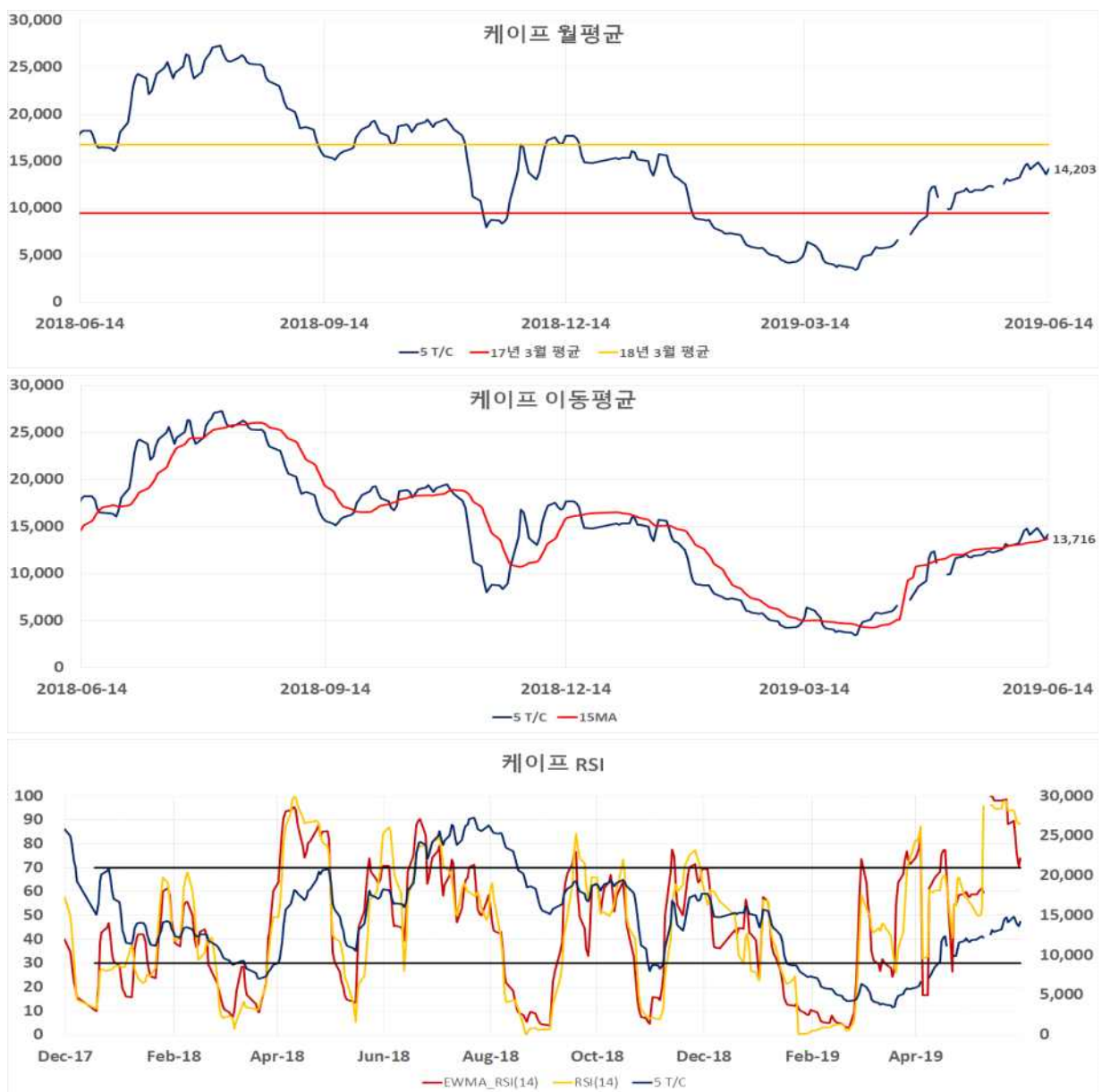


		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(06.14)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,091	(-19)	595	1,282	865	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	14,234	(54)	3,460	16,106	9,365	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	9,193	(-576)	4,435	11,144	8,157	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,127	(-85)	4,544	10,848	7,900	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	6,230	(85)	4,198	8,524	7,134	562	9,772	8,640
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	17,125	(375)	11,500	18,375	14,719	15,000	22,000	19,146
	파나마스	12,875	(-)	11,500	14,500	12,443	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	9,500	(-250)	9,500	11,750	10,453	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,875	(-)	8,750	10,250	9,505	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(06.14)							
		2019년 7월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	16,467	(634)	16,933	(544)	14,687	(295)	13,275	(25)
	파나마스(4TC)	10,113	(-45)	10,333	(55)	8,968	(18)	8,467	(-37)
	수프라막스(6TC)	8,753	(-333)	9,393	(-132)	8,882	(225)	8,578	(69)
	헨디(6TC)	6,963	(-12)	7,383	(-21)	8,075	(19)	7,931	(18)

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) 이동평균선은 완만한 상승세를 나타냄
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 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 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 상승함. 이는 시장이 하반기 케이프선 운임이 현 수준보다는 상승할 것으로 예상하고 있는 것으로 해석됨
- (케이프, 파나막스 시황 비교) 두 선형간의 운임 간격이 조금씩 벌어지고 있는 양상임. 이는 저조기에서 회복기로 들어설 때 관측되는 현상임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

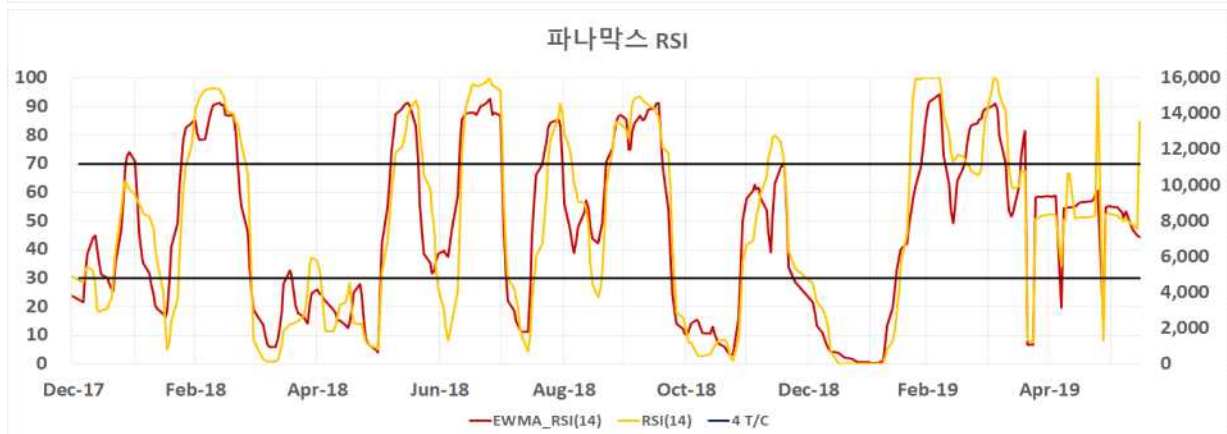


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	06.10	06.17	53.27	46.73
	06.11	06.18	54.96	45.04
	06.12	06.19	54.07	45.93
	06.13	06.20	60.35	39.65
	06.14	06.21	60.15	39.85
	6월 2주	6월 3주	56.56	43.44

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

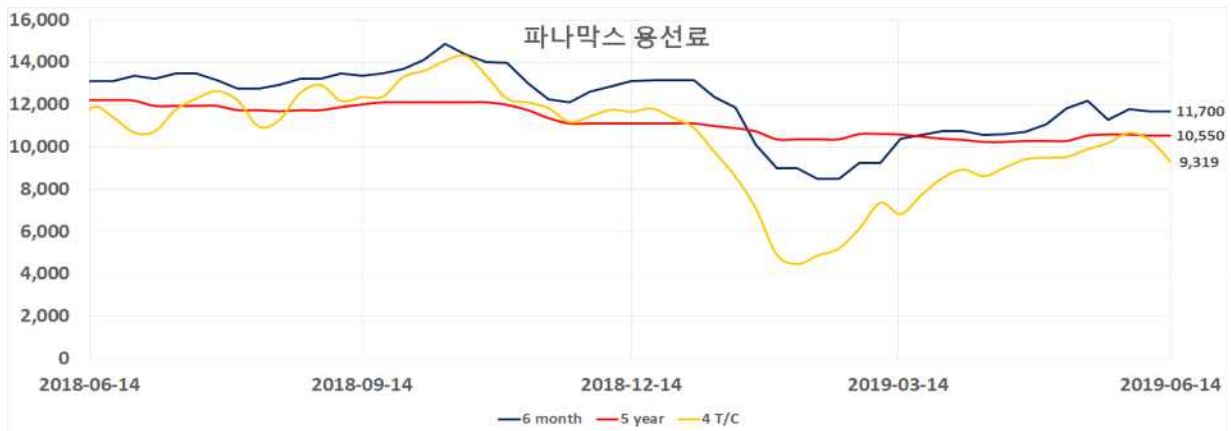
- (파나막스 이동평균) 금주 이동평균선은 보합세를 나타냄
- (파나막스 RSI) 지난주에 이어 RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 보합세를 나타낼 것으로 예상됨



- * 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) 장기용선료와 단기용선료는 지난주와 비슷한 수준을 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	06.10	06.17	55.72	44.28
	06.11	06.18	52.49	47.51
	06.12	06.19	49.94	50.06
	06.13	06.20	47.78	52.22
	06.14	06.21	52.90	47.10
	6월 2주	6월 3주	51.77	48.23

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

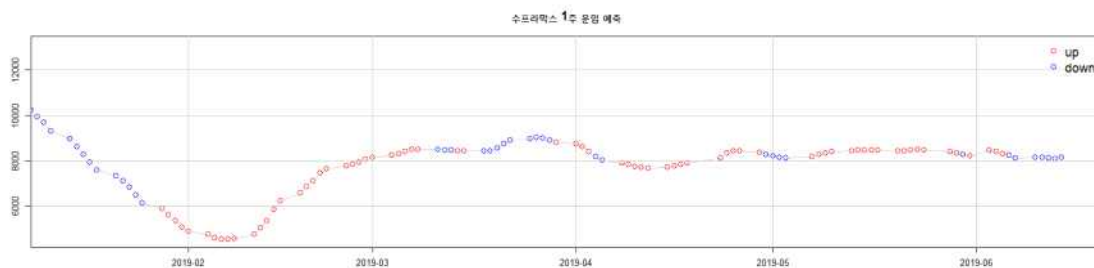
- (수프라막스 이동평균) 금주에도 지난주에 이어 이동평균선이 횡보함
- (수프라막스 RSI) RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 금주에도 장기용선료와 단기용선료가 일정한 간격을 유지하며 횡보세를 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 차주 수프라막스선 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	06.10	06.17	45.84	54.16
	06.11	06.18	36.19	63.81
	06.12	06.19	29.91	70.09
	06.13	06.20	26.92	73.08
	06.14	06.21	29.85	70.15
	6월 2주	6월 3주	33.74	66.26

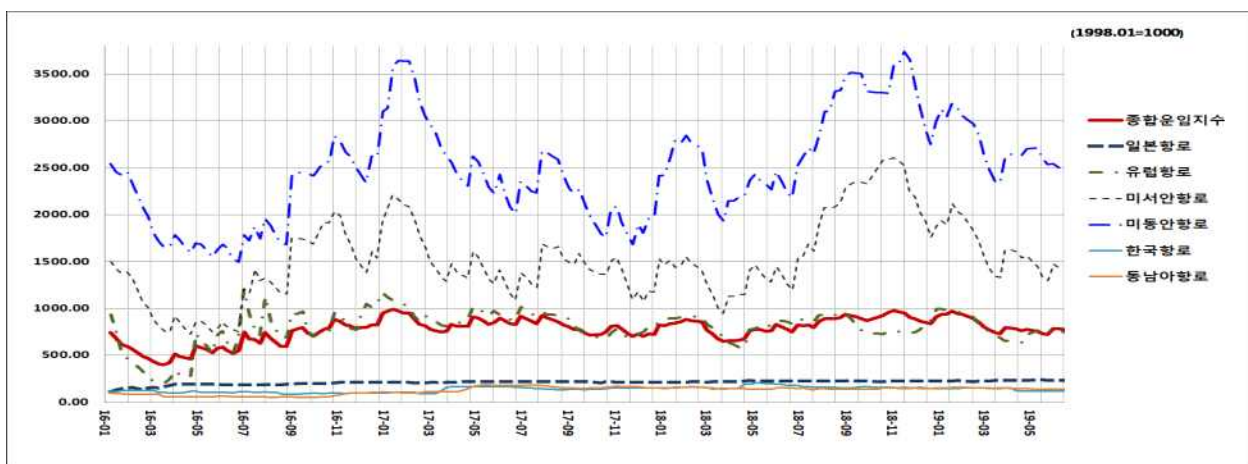
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 3.9 하락한 779.12를 기록

원양항로의 소폭 하락으로 SCFI 운임지수는 소폭 하락하였으며 인트라 아시아 항로의 운임 변동은 없음
아시아-미주항로에서는 6월 오션 및 디 얼라이언스의 임시결항 발표에도 불구하고 선사들이 개별적으로 작년과 같은 조기선적의 효과를 선점하기 위해 추가 선대를 배치함. 머스크는 부산-미 동부를 운항하는 4,822TEU급 선박을 투입하였으며 MSC는 중국-미 동부에 1,162TEU급 선박을 투입함. 이외에 COSCO는 4,360TEU급, CMA CGM도 5,000~8,000TEU급 선박을 투입할 예정임. 선사들은 이미 G20에서 미-중 정상간 무역전쟁의 타결이 어려울 것으로 전망하여 추가관세 부과에 대비하는 양상임

아시아-유럽항로의 4월까지 컨테이너 물동량 증가세가 7.7%에 달해 수요 측면에서는 안정적이나 공급량이 크게 증가하여 운임은 전년대비 100달러 이상 낮은 수준을 유지함

컨테이너선 운임
지수(SCFI)

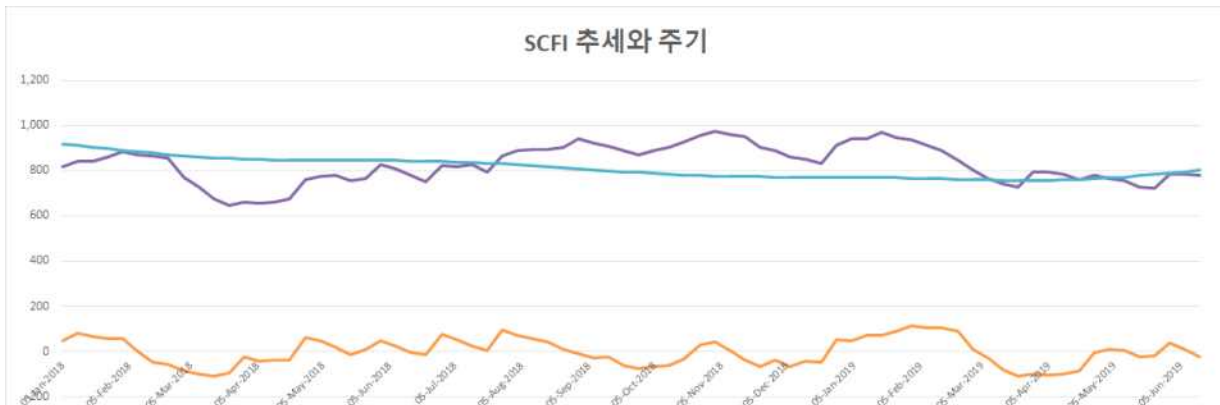


자료:상해항운교역소

	금주 (06.14)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	779.12	(-3.9)	723.93	968.07	816.58	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	745	(-34.0)	638.00	996.00	790.52	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,416	(-23.0)	1,249.00	2,114.00	1,615.72	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,464	(-38.0)	2,338.00	3,187.00	2,716.62	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	118	(-)	117.67	153.00	136.88	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	233	(-)	219.00	237.31	230.21	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	140	(-)	139.67	158.00	146.85	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	(-)	(-)	591	688	635	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상태로 기술적으로는 안정적인 국면임



- 아시아-유럽운임은 실제운임과 추세선이 유사하여 단기적인 변동폭은 적을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 계절적인 반동구간이나 대외여건의 불확실성이 확대되어 운임은 하향 안정화될 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

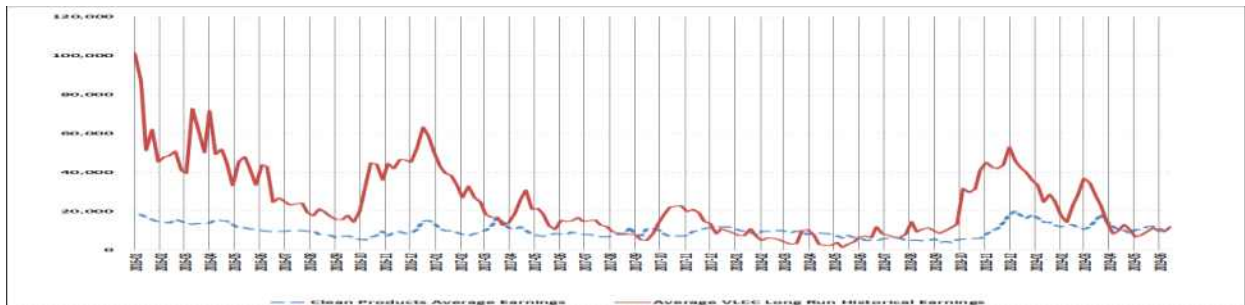
VLCC, 중동지역 긴장감 고조에 따른 운임상승 예상

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 12,847달러로 전주대비 728달러(6.0%) 상승하였으며, WS은 37.5로 전주 대비 변화 없음. 금주 중동 지역 2척의 유조선 피습으로 인해 중동지역의 긴장이 고조되고 있음. 이로 인해 추후 유조선 운임은 상승할 것으로 예상됨. 중동-중국 FFA 6월물은 사고 이전 13,557달러(06.12)에서 사고 이후 20,132달러(06.14)로 대폭 상승하였음

MR, 화물수요 부족에 따른 운임하락 압력

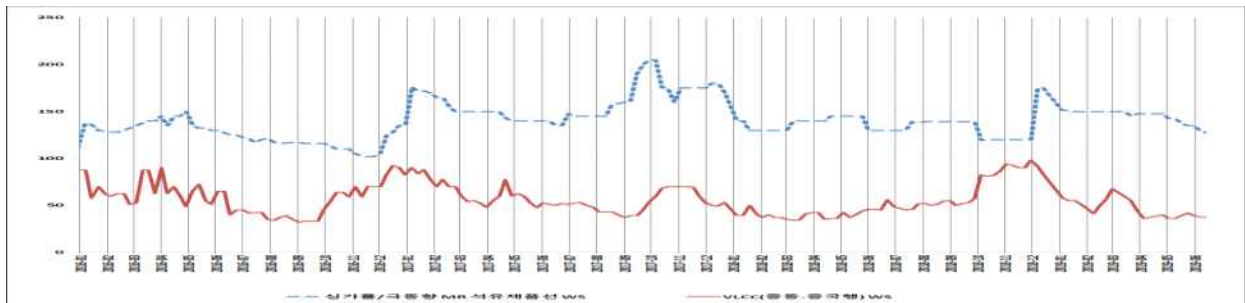
금주 태평양 MR 평균운임은 14,074달러로 전주대비 201달러(2.2%) 상승하였음. 싱가포르-극동 WS은 127.5으로 전주대비 2.5p(-1.9%) 하락하였음. 금주 중동지역의 유조선 피습에 따른 긴장감 고조되고 있어 동 지역 선박운임에 전쟁 프리미엄이 부과될 것임. 하지만 화물수요 부족과 많은 가용선박으로 운임 하방압력이 가해질 것임

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선
운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

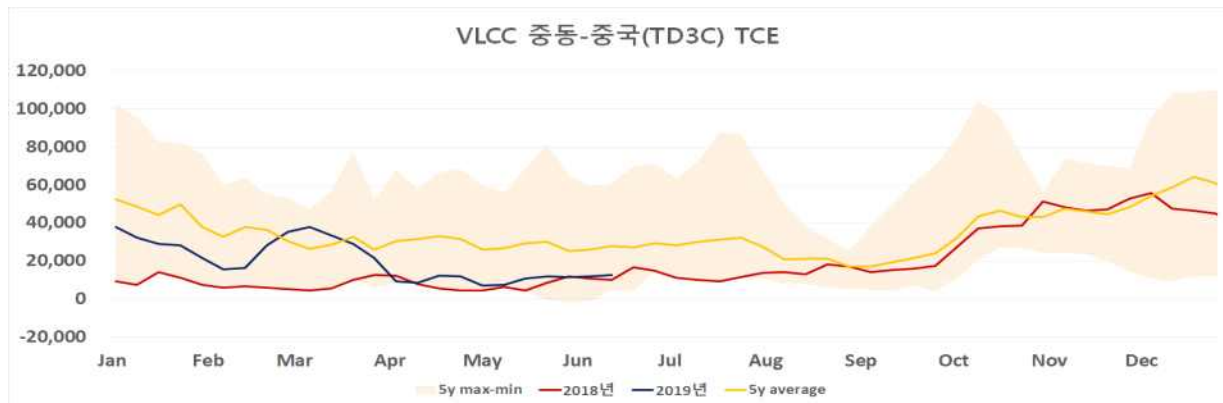
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		(06.14)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장	Average Earnings	TD3C	12,847	(728)	6,167	39,138	20,163	3,859	58,030
	(\$/day)	Pacific Basket	14,074	(201)	9,505	21,370	13,235	3,622	22,124
용선료	VLCC		34,500	(-)	24,500	34,500	30,266	19,000	33,000
	(1년,\$/day)	MR	14,125	(-)	13,250	14,375	13,864	12,250	14,000
운임지수(WS)	VLCC		37.5	(-)	36.0	67.5	46.3	34.0	98.0
	MR		127.5	(-2.5)	127.5	151.3	144.9	119.0	175.0

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

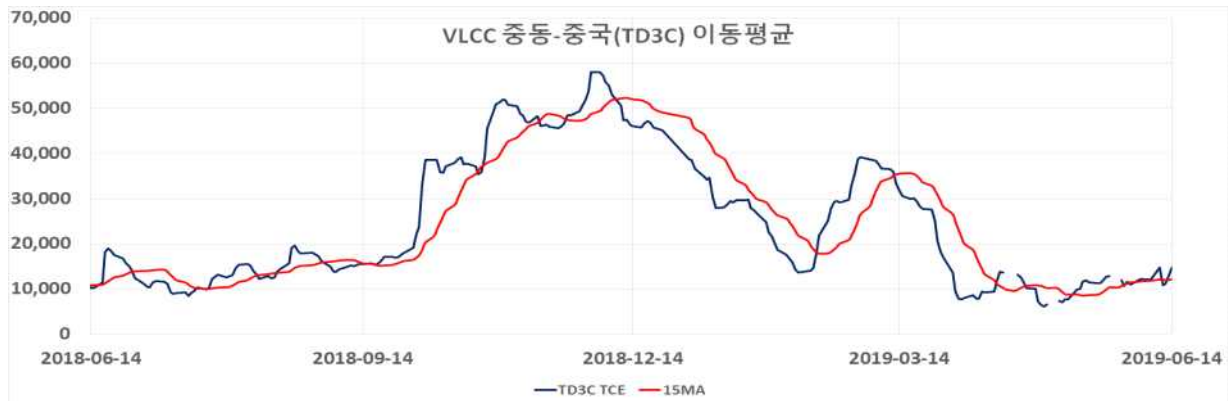
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

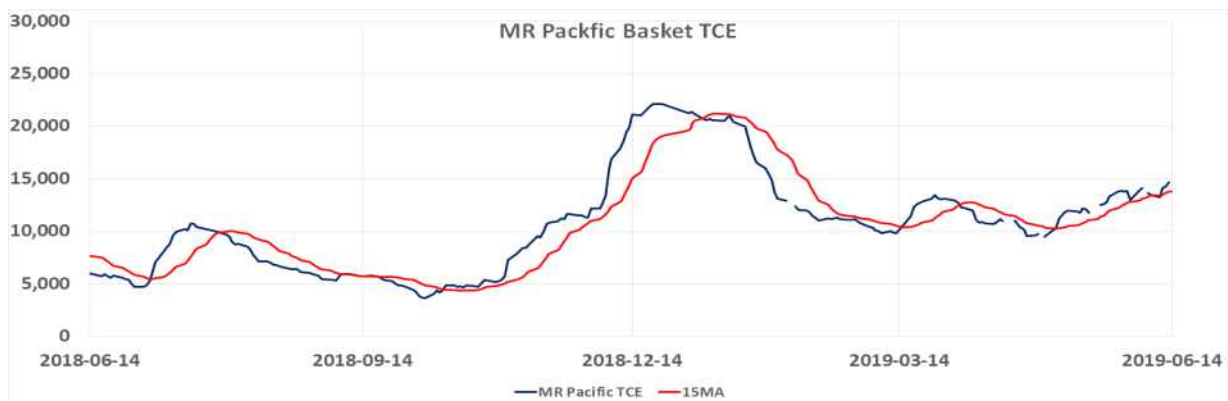
- 금주 TD3C 평균운임은 12,847달러로 지난주와 유사하며 전년 동기 10,109달러보다 높은 수준을 기록함



- 금주 TD3C 평균운임은 큰 변동성을 기록하였음. 주중에는 15일 이동평균운임을 하회하였으나, 주말에는 이동평균운임을 상회하는 것으로 전환되었음. 차주 운임의 방향성에 따라 장기적 운임상승을 판단할 수 있을 것임



- 금주에도 태평양 MR 평균운임은 15일 이동평균운임의 상회를 지속하고 있음. 차주에도 운임은 이동평균운임을 상회할 것으로 예상됨



6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 약보합세를 기록하였으나 중고선 지수는 전주대비 변화 없음. 시황의 변화가 크지 않아 중고선 시장에 미치는 영향은 없었던 것으로 분석됨



- 이달 SCFI는 전월대비 소폭 상승하였음. 중고선 지수는 2019년 이후 변화가 거의 없이 지속되고 있음.



Sea Consortium 5,000 TEU급 3척 매입

- 피더선사인 동사는 Hammonia Reederei사로부터 2014년 건조된 5,000TEU급 컨테이너 3척을 매입함

Brightoil 유조선 3척 중고선 거래

- 동사는 2012년, 2013년 건조된 VLCC 2척과 2010년 건조된 아프라막스 1척이 경매를 통해 판매되었음

Sea Consortium 2척 Resale

- 2019년 6월 인도예정인 포스트 파나막스 2척이 각각 300만달러에 유럽 구매자에게 판매되었음

7. 주요 해운지표 (2019.06.14.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.14)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	71.0	(-)	69.4	68.0	71.0	69.3	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.5	(-)	12.0	12.0	12.5	12.1	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(06.14)								
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)		(06.14)								
380 CST	Rotterdam	358.5	(-5.0)	361.0	316.5	443.5	392.7	322.5	477.5	400.1
	Singapore	376.5	(-6.0)	379.5	349.0	455.5	415.4	352.5	517.5	432.6
	Korea	396.5	(2.0)	395.5	389.5	471.5	444.0	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	387.5	(-3.0)	389.0	365.0	465.5	424.3	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(06.14)								
철광석	국제價	109.55	(11.1)	98.9	72.3	110.2	89.4	62.5	79.3	69.5
	중국産	120.8	(-)	118.4	107.9	121.9	116.6	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.0	(-0.1)	76.1	75.1	83.1	78.7	76.1	105.1	89.1
	중국産	(102.0)	(-0.1)	102.4	101.1	107.4	104.8	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	(235.5)	(-)	236.2	226.2	252.9	238.8	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	(150.5)	(-)	150.7	150.8	187.3	175.4	164.7	186.9	177.1
	중국産	(226.5)	(-0.3)	226.3	219.3	233.0	228.7	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	896.8	(40.50)	873.6	791.0	925.3	884.3	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	538.5	(34.00)	476.4	418.5	538.5	478.8	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