

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 7월 2주 | 발행인 양창호 | 감수 황진희
자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

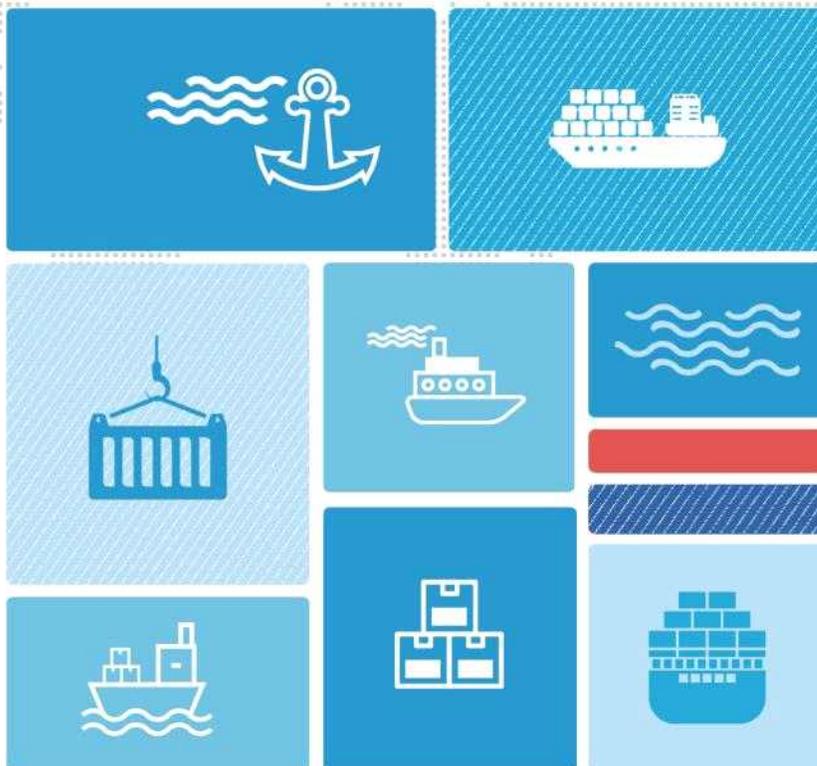
- I. 주간이슈 02
- II. 주간뉴스 03
- III. 건화물선 06
- IV. 컨테이너 13
- V. 탱커 15
- VI. 중고선 시장 17
- VII. 주요 해운지표 18

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

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

현대상선의 얼라이언스 가입

I 디 얼라이언스(THE Alliance)의 정회원으로 가입

현대상선은 지난 7월 1일 3대 얼라이언스의 하나인 디 얼라이언스에 가입한다고 발표하였음. 이로써 지난 2017년 4월 2M과 제한적인 제휴관계를 형성하여 물량과 운임 측면에서 불리함을 감수해 왔던 현대상선은 신조 초대형선을 기반으로 재건을 향한 큰 걸음을 내딛게 되었음

세계 컨테이너 해운업계는 1950년대 중반 컨테이너선이 최초로 등장한 이래 지속적으로 선박 대형화를 통한 규모의 경제(economies of scale)를 추구해왔으며 이러한 추세는 최근 23,000TEU급 초대형선 운항에 이르기 까지 지속적으로 진행되었음.

뿐만 아니라 서비스 노선 다양성을 확보하고 신속한 서비스를 제공하는 두 가지 목적을 동시에 달성하고 이윤을 극대화하기 위하여 컨테이너 해운업계는 지속적으로 선사들 간의 제휴와 협력을 추진해왔음. 초기에는 정기선 해운동맹(liner conference)의 형태로 운임까지 통제하는 강력한 카르텔이었으나, 1998년 미국 원양해운개혁법(Ocean Shipping Reform Act)으로 카르텔에 대한 규제가 강화되면서 선박공유와 선복임차(space charter)를 주 내용으로 하는 완화된 형태의 제휴협력관계로 전환되었음. 컨테이너 해운에 있어서 얼라이언스는 선사 경쟁력을 결정하는 양대 축의 하나로서 중요한 의미를 가짐

2008년 말 시황폭락 이후 적자 누적으로 위기를 맞은 현대상선은 선박대형화와 얼라이언스라는 두 가지 측면에서 큰 어려움에 처했으나, 선박금융을 축으로 하는 정부 재건정책이 실행됨으로써 초대형선 20척을 발주하여 첫 번째 산을 넘었으며, 증가된 선대를 기반으로 이번에 얼라이언스 가입에 성공함으로써 재건을 향한 출발점에 서게 되었음

I 남은 과제들

현대상선이 세계 컨테이너 해운시장에서 영향력 있는 선사로서 인정받아 3대 얼라이언스의 일원으로 경쟁 대열에 참여하여 지속적 성장과 발달을 위해서는 앞으로 풀어야 할 많은 숙제를 안고 있음. 아직 마무리되지 않은 얼라이언스 회원사들 간 협상을 성공적으로 마무리 하고, 급격하게 늘어난 선대에 걸맞는 세계적인 영업망을 조기에 구축하고 강화하는 것, 오랜 불황으로 침체된 조직을 활성화하는 것 등 경영진에게 무거운 짐이 얹어져 있음

특히 현대상선의 실제 일상적인 경영활동에까지 적지 않은 영향을 미치고 있는 채권단은 비용절감에 주력함과 동시에 꼭 필요한 투자를 확대할 수 있도록 협조할 필요가 있음. 특히 해운이 인적자원에 대한 의존도가 큰 사업임을 감안해 글로벌 마케팅 조직 확충에 적절한 자원을 배분해야 함

한편, 4차 산업혁명의 진전에 따라 사업 패러다임이 바뀌고 있는 것에 주목해야 함. 이제 컨테이너 해운 중심 축은 '선박단위의 규모의 경제'와 '기업차원의 효율성 제고(얼라이언스)'를 넘어 '디지털기반 공급망 통합(digital integration of supply chain)'으로 바뀌어가고 있음. 이제 규모의 경제를 이룰 수 있는 여건을 마련하고 얼라이언스 문제를 해결한 현대상선에게 다음 단계에 대한 대비를 주문하는 것이 시기상조라는 의견도 있을 수 있음. 하지만 세상은 우리가 따라가는 속도보다 더 빠르게 변하고 있다는 사실을 잊어서는 안됨

2. 주간 뉴스

I 중동 전쟁위험 증가로 해상운임에 전쟁위험료 부과

- CMA CGM은 오만, UAE, 카타르, 바레인, 사우디아라비아, 쿠웨이트, 이라크를 오가는 모든 컨테이너 화물에 대해 1TEU당 36달러의 전쟁위험할증료(war risk surcharge)를 부과함
- 잇따른 유조선 전쟁위원회(The Joint War Committee)는 지난 5월 6월에 이들 지역에 대한 전쟁 위험보험료를 10배 이상 인상함
- 머스크, MSC와 CMACGM도 부과에 동참하여 각각 42달러, 40달러를 추가 부과함
- 한편, 중동의 위험과는 별개로 중국은 말라카해협을 통항하는 자국선박에 대해 높은 경계수준을 요구하는 등 지정학적 위험이 발생함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128229/More-leading-carriers-add-war-risk-charges>(로그인 필요)

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128180/China-raises-attack-alert-in-Malacca-Strait-to-highest-level>(로그인 필요)

I COSCO, 초대형 컨테이너선 23척에 스크러버 장착

- 중국 COSCO는 19,000TEU급 5척, 14,000TEU급 8척, 4,250TEU급 10척에 스크러버를 장착하기로 결정함
- 주문된 스크러버 모두 오픈 스크러버 방식으로 19,000TEU, 14,000TEU급 스크러버는 중국에서, 4,250TEU급은 핀란드에서 제조되며 올해 말까지 선박에 장착될 예정임
- 동사는 기존에 저유황유를 통해 IMO 2020에 대응할 예정이었으나 경제적인 이유로 스크러버를 장착하기로 결정함. 머스크, ONE 등 기존에 저유황유를 선호하던 선사들도 일부 선대에 대해 스크러버를 장착하는 추세임
- 알파라이너에 따르면 올해 말까지 총 컨테이너 선대의 16%(선복량 기준 35.7%)에 스크러버가 장착될 것으로 예상함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128205/Cosco-Shipping-to-put-scrubbers-on-ultra-large-containerships>(로그인 필요)

I Drewry, 2019년 컨테이너 증가율 하향 조정

- 동사는 무역 및 지정학적인 긴장이 세계 경제 성장세를 둔화시킬 수 있다는 점에서 컨테이너 물동량 증가율을 기존 3.9%에서 3.0%로 하향 조정함
- 동사의 수석매니저인 Simon Heaney는 2020년에 세계 무역증가세가 반등할 것으로 예상되지만 보호무역주의가 변수로 작용할 것으로 예상함
- 올해 3분기도 선사들마다 예상이 상이함. 일부 선사는 작년과 같이 조기선적 물량이 발생할 것으로 예상하여 선대를 증가시키고 있으나 다른 일부는 신중하게 접근함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128197/Drewry-downgrades-2019-container-growth-forecast>(로그인 필요)

I Zim, 2M과 미주 서비스 신설

- 동사는 2M과의 전략적 제휴를 통해 아시아-미주 항로에 대한 신규 서비스를 개설함. 6,500TEU급과 4,500TEU급 각각 10척을 투입되며 8월부터 실시할 예정임
- 현대상선의 디얼라이언스 가입으로 2M은 Zim과의 협력을 강화하는 양상이며, 향후 현대상선이 디얼라이언스에 가입되어 미 동부에 서비스를 실시할 경우 2M과의 경쟁이 심화될 것으로 예상됨

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128185/Zim-picks-up-extra-loops-in-wake-of-HMM-alliance-rereshuffle>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I OPEC 감산 연장 합의

- 7월 1일 오스트리아에서 개최된 제 176차 OPEC 총회에서 회원국들은 감산 기간을 기존 2019년 6월에서 2020년 3월 말까지 9개월 연장하기로 합의함
- Arctic Securities의 분석가는 OPEC이 감산을 통해 이루고자 하는 목표는 원유 재고량을 2010-2014년 수준으로 회귀하고 유가를 회복시키는데 있음을 언급함
- OPEC의 감산은 유조선 시황에 악재이지만 정유소 처리량의 증가, 미국 브라질의 원유 수출 증가와 다가오는 IMO 2020은 시황에 긍정적인 요소임

<https://www.tradewindnews.com/tankers/blow-for-tanker-market-as-opec-keeps-oil-tap-turned-down/2-1-631410>(로그인 필요)

I 영국, 제재조치 위반한 이란 유조선 나포

- 영국 해군은 7월 4일 이란산 원유를 싣고 시리아로 향하는 것으로 추정되는 대형유조선 Grace 1호를 지브롤터 해협에서 억류함
- 동 유조선은 이전에 중국과 시리아에 이란 원유를 운송할 때와 마찬가지로 자동식별시스템(AIS)를 차단하여 화물의 탐색을 어렵게 함
- 로이즈리스트에 따르면 Grace 1호는 4월 중순경 이란 해역에서 200만 배럴의 화물을 적재하고 아랍에미레이트 해역의 두 곳에서 정박하였음. 이후 일반적으로 수에즈운하를 통과하는 것과 달리 희망봉 주변으로 항해함
- 지브롤터의 파비안 피카르도 장관은 해당 유조선은 유럽연합이 제재중인 시리아의 반야스 정유공장으로 향하고 있음을 근거로 동 유조선의 나포가 정당함을 밝혔음
- 압바스 아라치 이란 외무차관은 나포된 선박은 시리아로 향하지 않았으며 수에즈운하를 통과하지 않은 것은 동 유조선이 200만 배럴에 달하는 원유를 적재하였기 때문으로 언급하였음
- 한편, 이란 혁명수비대 사령관은 이번 사건에 대한 보복으로 영국 선박을 나포하겠다고 밝히고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128220/Detained-Iranian-tankers-crew-face-questions-over-cargo>(로그인 필요)

<https://www.reuters.com/article/us-mideast-iran-tanker/iranian-tanker-wasnt-headed-to-syria-iran-deputy-foreign-minister-idUSKCN1U20AR>

I IMO 2020, 제품선 호황 예상

- 세계적 투자은행인 제프리스(Jefferies)의 분석가들은 세계 석유 수요의 증가, 중동과 중국지역에서 완공되고 있는 정유설비, IMO 2020 황산화물 규제로 인해 저유황유 운반 톤마일 수요 발생, 완만한 선박 증가율을 근거로 2020년 제품선 호황이 예상된다고 언급함
- LR2는 2019년 20,250달러/일에서 2020년 24,000달러/일, LR1은 16,500달러/일에서 19,000달러/일, MR은 14,500달러/일에서 17,000달러/일로 상승할 것으로 예상됨

<https://www.tradewindnews.com/tankers/imo-2020-the-cherry-on-the-product-tanker-recovery-cake-says-jefferies/2-1-631649>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 건화물선 운임 회복세

- 트레이드 윈즈는 건화물선 시황은 회복했으며, 올 하반기까지 이 흐름이 지속될 것이라고 전함. BCI는 2018년과 비슷한 수준을 기록 중이며, 1월 발레사의 댐 사고 이후 한때 3,460달러/일(4월 2일 기준)까지 급락했던 케이프선 스팟 운임이 최근 들어 19,824달러/일로 반등함
- 시황이 회복할 수 있었던 주요 원인은 2주 전부터 브라질 브루쿠투 광산 운영 재개로 시장에 철광석 물량이 늘어나고 있기 때문이라고 전함. 또한 올 하반기부터 스크러버 설치로 인해 건화물선이 드라이도킹(drydocking)에 들어감에 따라 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상함
- 시장의 회복에도 불구하고 전문가들은 아직 긴장을 풀기에는 이르다고 지적하고 있음. 건화물선 시장에 미중 무역 분쟁으로 인한 불확실성은 여전히 존재하며, 중국 규제로 인한 철강생산 규모, 철광석 수입량 변화 등의 변수가 아직 존재한다는 것이 그들의 주장임

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/dry-bulk-market-heads-into-challenging-second-half/2-1-631246>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ BDI 1,740 기록, 건화물선 시장 회복

BDI가 2018년 8월 이후 약 11개월 만에 1,700선에 진입함. 이는 3분기가 계절적 성수기임을 감안한다 하더라도 높은 수준임. 케이프선 운임이 급등한 것이 주요원인으로 분석됨. 케이프선 주평균 스팟운임이 전주대비 37% 상승하며 BEP를 크게 상회하는 수준인 26,444달러/일을 기록함. 이는 전월대비 40% 상승, 전년동월대비 10% 상승한 수준으로 최근 5년('14~'15년) 중 2번째로 높은 운임기록임. 이로써 케이프선 운임은 1월 발생한 발레담 사고에서 완전히 회복됨. 케이프선의 항로별 운임은 낮게는 10%, 높게는 37%까지 큰 폭으로 상승했으며 특히 TA지역의 운임 상승이 두드러지게 나타남. 브라질 발레사의 철광석 광산 운영 재개, 철광석 재고량 확보를 위한 중국의 브라질, 호주산 철광석 수입 지속 등의 소식이 전해지면서 운임이 상승한 것으로 보임. 특히 최근에는 중국이 흑해지역에서까지 철광석을 수입하면서 운임이 더욱 상승함. 또한 시장에 공급되는 선박량이 부족한 것이 운임 상승을 가속화시키고 있는 것으로 분석됨. 중소형선박도 흑해지역 곡물 수출량 증가, 미중 무역분쟁 휴전 소식 등이 전해지면서 운임이 상승함

■ FFA 시장, 4분기까지 케이프선 가격 상승 지속 전망

금년 4분기물 FFA 케이프선 가격이 20,000달러/일선을 기록함. 이는 시장이 4분기 계절성을 포함해서 건조한 것으로 판단하기 때문임. 향후 스팟시황이 일정기간 높은 수준을 유지한다면 4분기물의 추가적 상승으로 좋은 헤징 기회를 맞을 것으로 보임

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

모든 선형의 스팟운임이 상승할 것으로 전망함

건화물선 운임 지수

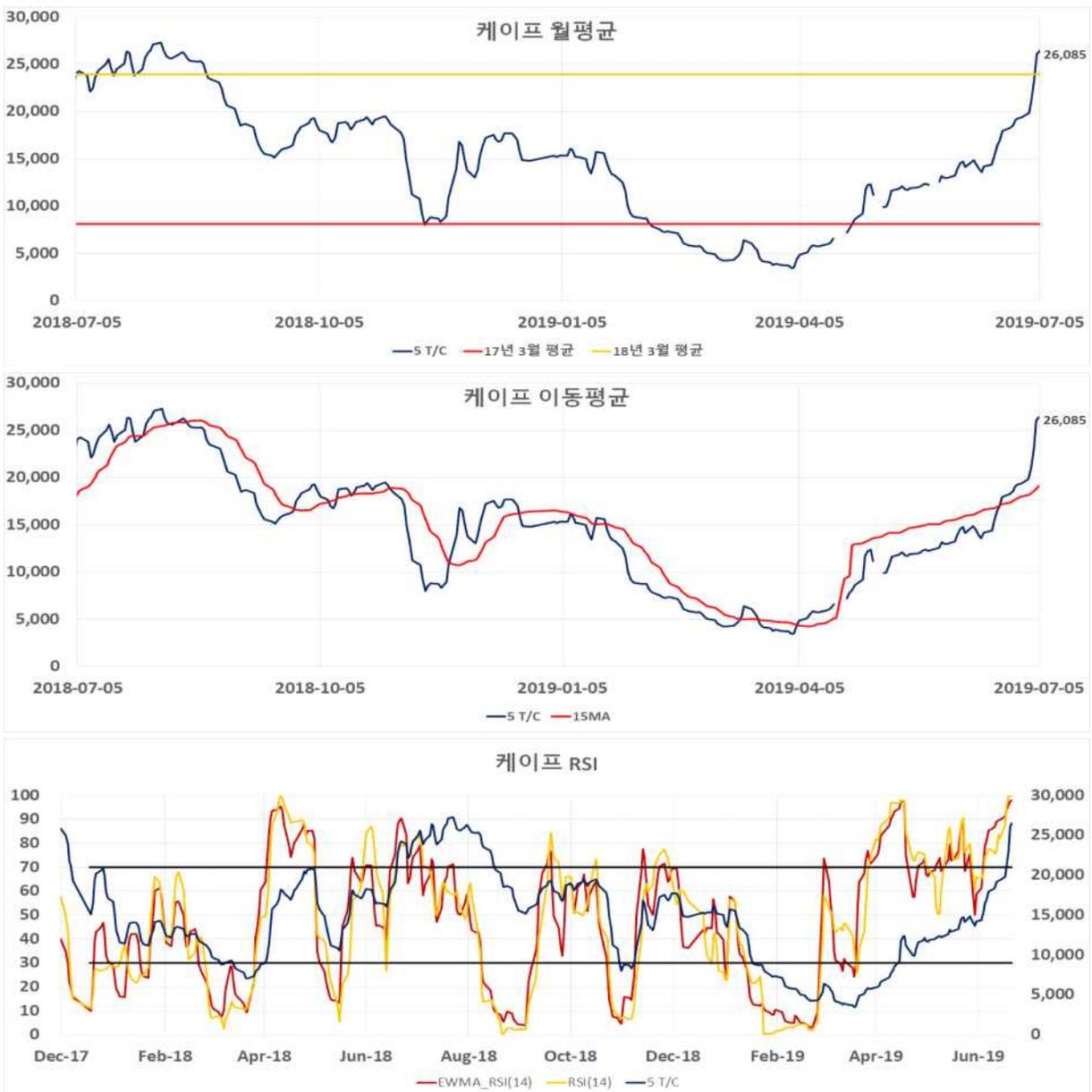


		금주 (전주비)		2019년			2018년			
		최저	최고	평균	최저	최고	평균			
건화물선 시장(현물) (07.05)										
운임지수 ¹⁾	BDI	1,740	(386)	595	1,740	921	948	1,774	1,353	
	케이프(5TC) ⁷⁾	26,444	(7,084)	3,460	26,444	10,543	3,016	27,283	16,346	
	선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	13,295	(2,994)	4,435	13,295	8,385	1,347	14,385	11,585
		수프라막스(6TC)	9,142	(422)	4,544	10,848	7,951	997	13,138	11,126
헨디(6TC)		6,595	(72)	4,198	8,524	6,070	562	9,772	8,640	
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	20,625	(1,500)	11,500	20,625	15,231	15,000	22,000	19,146	
	파나막스	14,000	(750)	11,500	14,500	12,532	13,000	15,500	14,304	
	수프라막스	10,500	(250)	9,500	11,750	10,426	11,000	13,750	12,808	
	헨디	10,000	(125)	8,750	10,250	9,551	9,500	11,500	10,707	
건화물선 시장(FFA) (07.05)										
		2019년 8월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물		
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	20,363	(2,367)	20,371	(1,283)	15,761	(655)	13,713	(280)	
	파나막스(4TC)	12,592	(2,013)	11,817	(1,243)	9,769	(719)	8,963	(238)	
	수프라막스(6TC)	10,778	(521)	10,520	(342)	9,603	(183)	9,061	(96)	
	헨디(6TC)	7,663	(563)	7,536	(75)	8,056	(-88)	7,881	(-100)	

주- 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값 3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경, 6) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막값 7) : 2018년부터 5T/C값

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 이동평균) 이동평균선은 상승세를 보임
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 70이상으로 과매수 상태임
- 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) 장·단기용선료가 급등함. 이는 스팟시황의 급등과 4분기 계절성이 반영된 결과임
- (케이프, 파나막스 시황 비교) 두 선형간의 운임 간격차가 큰 폭으로 확대됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

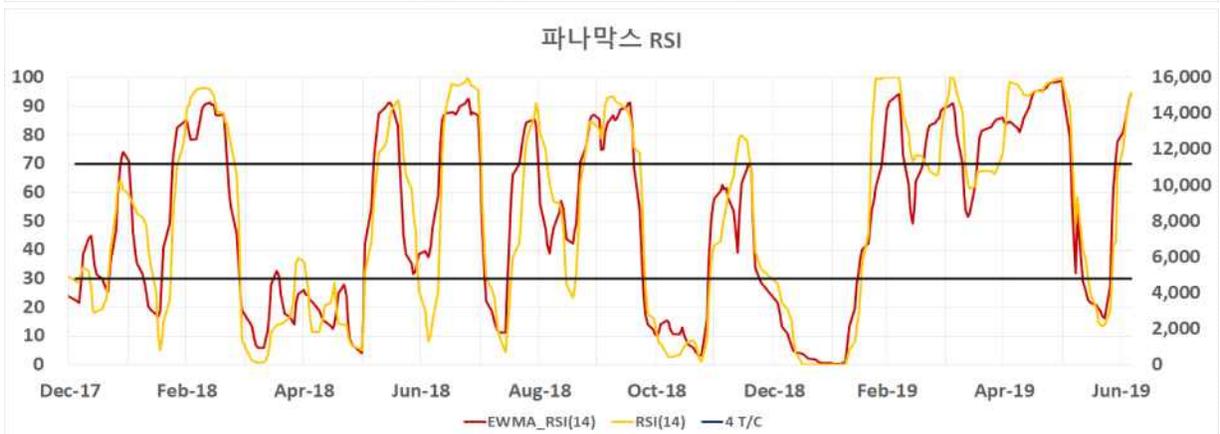


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	07.01	07.08	72.39	27.61
	07.02	07.09	77.78	22.22
	07.03	07.10	84.34	15.66
	07.04	07.11	83.19	16.81
	07.05	07.12	81.44	18.56
	7월 1주	7월 2주	79.83	20.17

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 금주 이동평균선은 보합세를 나타냄
- (파나막스 RSI) 금주 RSI는 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 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 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장기용선료와 단기용선료가 급등함. 계절적 성수기인 3분기에 들어서면서 시장의 기대감이 커지고 있는 것으로 해석됨
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

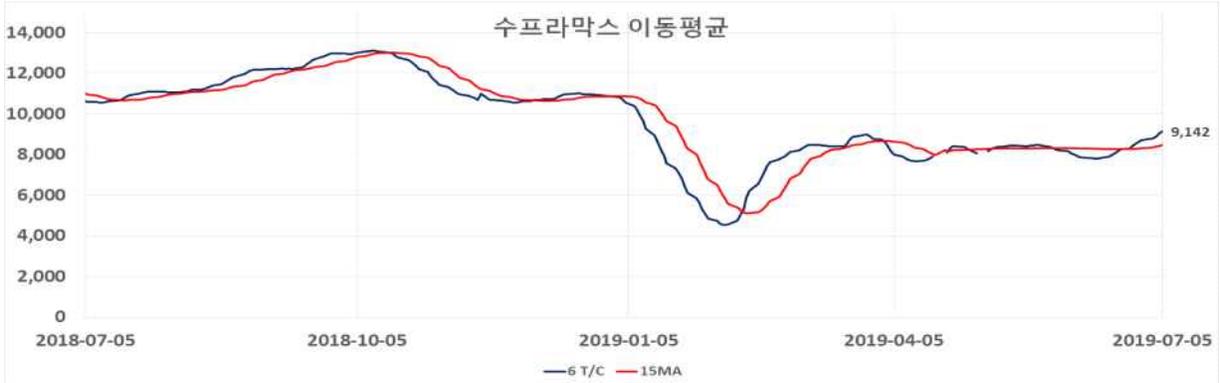


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	07.01	07.08	87.71	12.29
	07.02	07.09	87.85	12.15
	07.03	07.10	89.07	10.93
	07.04	07.11	96.51	3.49
	07.05	07.12	95.60	4.40
	7월 1주	7월 2주	91.35	8.65

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

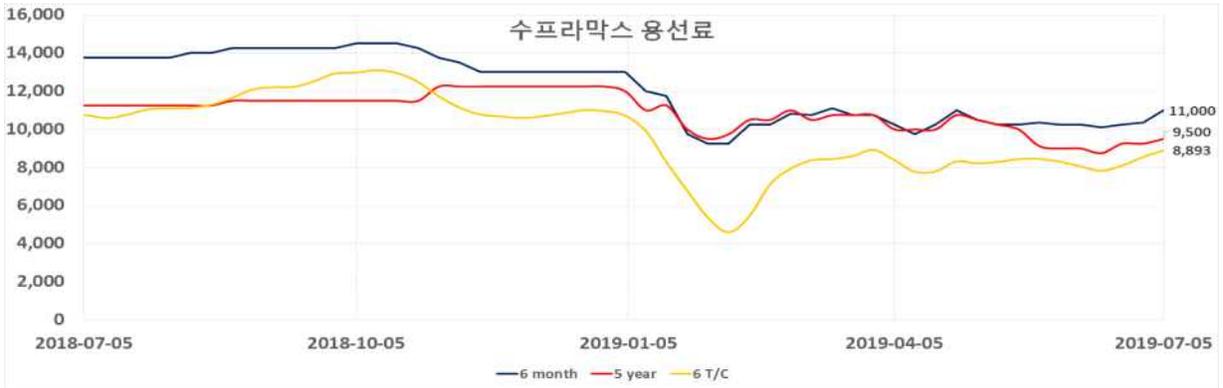
- (수프라막스 이동평균) 금주 이동평균선은 횡보함
- (수프라막스 RSI) 금주 RSI는 70이상으로 과매수 상태임. 하방압력을 축적하고 있어 차주 운임이 하락할 가능성이 높음
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 금주에도 장기용선료와 단기용선료가 일정한 간격을 유지하며 횡보세를 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 차주 수프라막스선 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)				
파나막스	07.01	07.08	83.80	16.20
	07.02	07.09	85.25	14.75
	07.03	07.10	88.28	11.72
	07.04	07.11	92.16	7.84
	07.05	07.12	93.52	6.48
	7월 1주	7월 2주	88.60	11.40

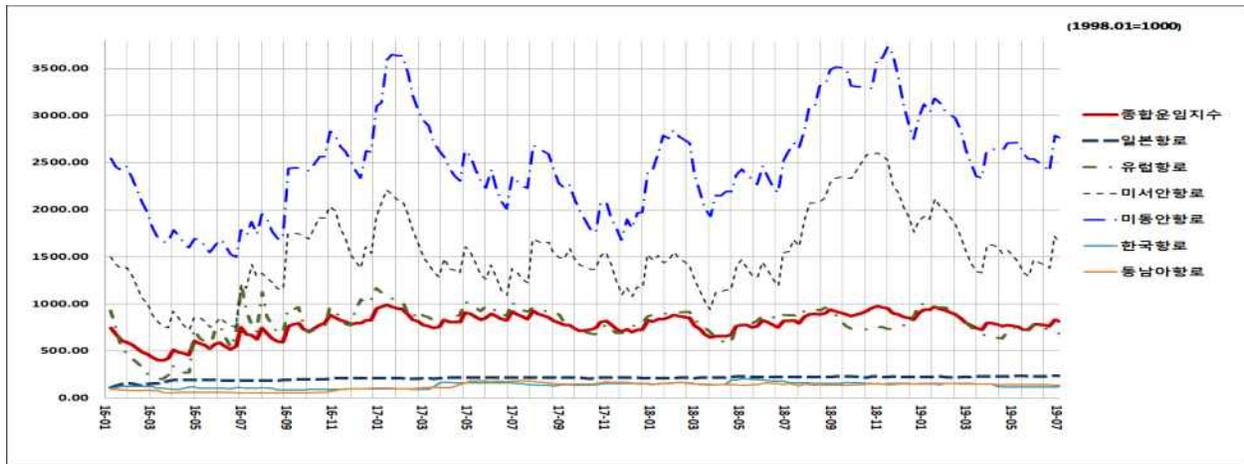
4. 컨테이너 - 주간 동향

컨테이너 운임지수는 전주대비 18.8 하락한 810.91을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 13달러 하락하여 700달러대가 무너짐. 7월 디 얼라이언스의 임시결항으로 인한 공급축소도 운임하락을 막지 못하는 양상임. 5월 이후 아시아-유럽항로의 수요 둔화와 초대형선 인도가 직접적인 영향을 미친 것으로 판단되며 올해 하반기에도 COSCO, 에버그린, MSC에서 2만 TEU급 이상 선박이 인도되어 동항로에 투입될 예정임. 2020년까지 인도 예정인 1.8만 TEU급 이상인 선박은 40척 이상으로 현재 100여척에 불과한 동급 선형의 약 40%에 해당하는 물량이 2년 안에 시장으로 공급됨. 2020년부터 초대형 선대운영에 따른 운임 경쟁이 심화될 가능성이 있음

아시아-미주항로 운임은 소폭 하락하였지만 전년동기대비 5% 이상 높은 수준을 유지함. BIMCO에 따르면, 무역전쟁으로 인한 관세부담이 중국보다 미국 소비자에 전가되는 양상임. 이는 제품 가격 상승으로 이어져 가계 가처분소득이 감소하며 최종적으로 교역량 감소로 이어질 것으로 예상함. 현재 동 항로 운임은 유럽항로에 비해 낮은 수준을 유지하고 있지만 하락할 수 있음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)



자료:상해항운교역소

컨테이너선 시장	금주 (07.05)	전주비	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
종합(SCFI)	810.91	(-18.8)	723.93	968.07	814.80	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	688	(-13.0)	638.00	996.00	779.85	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,649	(-71.0)	1,249.00	2,114.00	1,611.87	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,764	(-25.0)	2,338.00	3,187.00	2,706.61	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	125	(8.0)	117.67	153.00	134.85	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	230.66	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	134	(-4.0)	139.67	158.00	145.71	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	702.0	(7.0)	591	702	644	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수는 트렌드보다 높은 상태이나 하방압력이 있으나 무역전쟁으로 인한 미주 운임의 영향으로 급격한 하락 가능성은 낮음



- 아시아-유럽운임은 실제운임과 추세선과의 이격이 존재하여 반등 가능성이 높음. 8월 이전 운임인상을 시도 할 것으로 예상되나 상승폭은 크지 않을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 계절적 성수기와 조기수요의 영향으로 현재수준을 유지하거나 상승할 것으로 예상됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

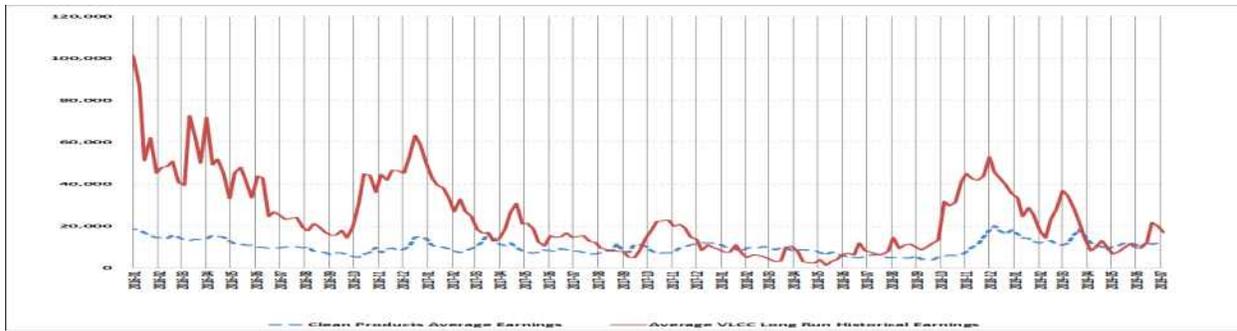
VLCC, 공급과잉으로 운임 약세

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 19,845달러로 전주 대비 3,773달러(-16.0%) 하락하였으며, WS은 50.0으로 전주대비 1.5p(-2.9%) 하락하였음. 금주 서아프리카와 미 걸프 지역이 많은 수요를 보임에도 불구하고 중동지역의 선박공급 과잉으로 운임은 전체적으로 하락세를 보임

MR, 아시아시장 선박과잉으로 운임하락세

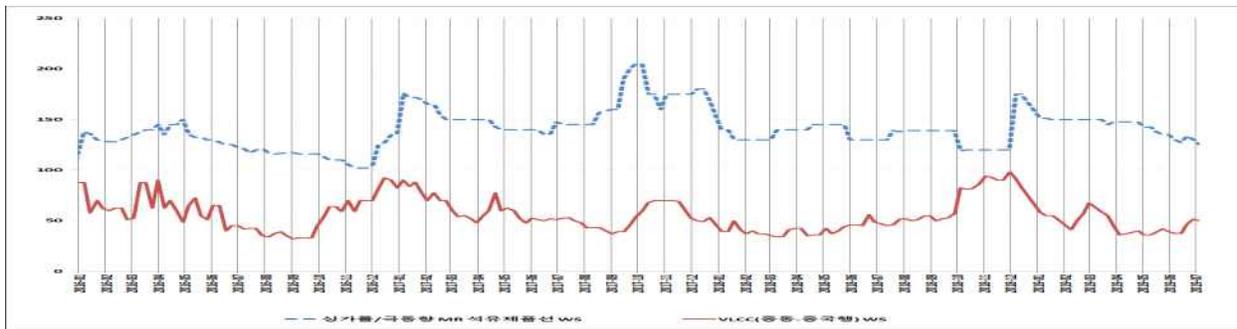
금주 태평양 MR 평균운임은 10,354달러로 전주 대비 2,849달러(-21.6%) 하락하였으며, 싱가포르-극동 WS은 125.0으로 전주대비 5.0p(-3.8%) 하락하였음. 아시아 시장은 금주에도 화물대비 많은 선박으로 인해 운임이 소폭 하락하였음. 지난주 하락 조정된 TC2 운임은 PES 정유공장 폐쇄로 인한 수요 증가로 금주 상승세를 기록함

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

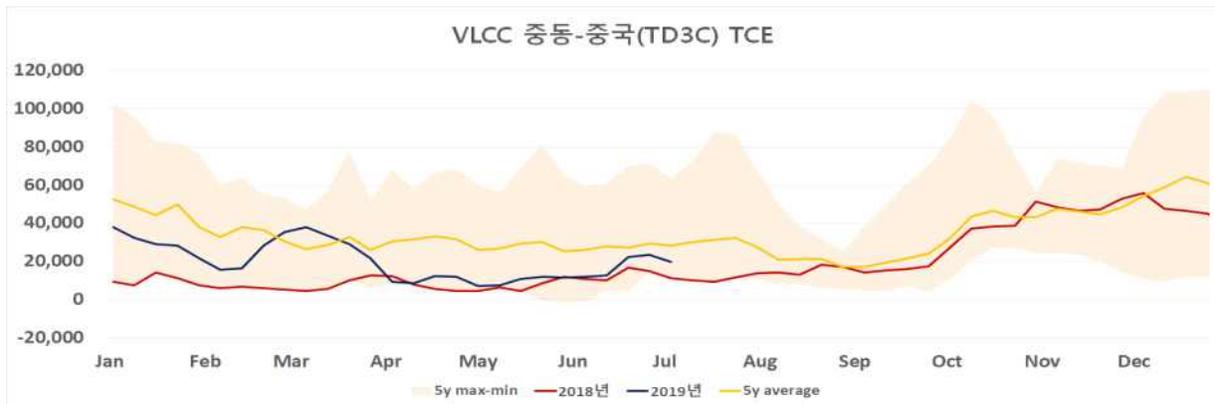
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(07.05)							
Average Earnings	TD3C	19,845	(-3,773)	6,167	39,138	20,371	3,859	58,030	18,802
	Pacific Basket	10,354	(-2,849)	9,505	21,370	13,266	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	34,500	(-)	24,500	34,500	30,736	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	15,000	(875)	13,250	15,000	13,935	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	50.0	(-1.5)	36.0	67.5	46.7	34.0	98.0	53.9
	MR	125.0	(-5.0)	127.5	151.3	143.0	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

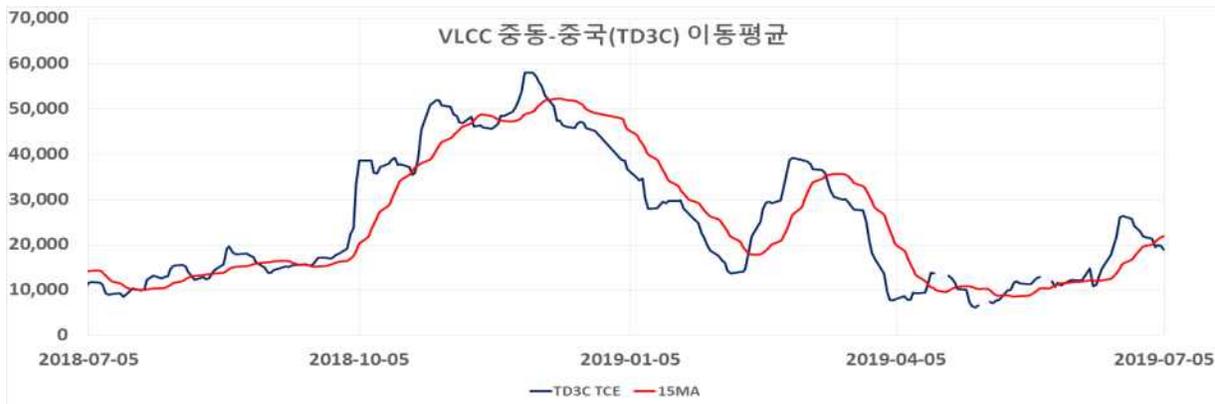
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

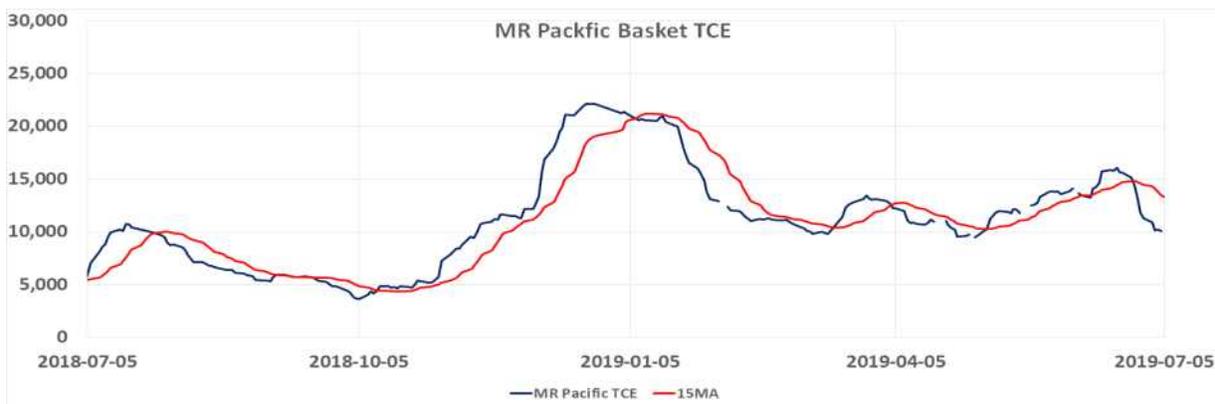
- 금주 TD3C 평균운임은 19,845달러로 하락하였음. 지난 5년 동기평균 27,177달러보다 낮은 수준임



- 금주 TD3C 평균운임은 2주전 최고치를 기록이후 하락세를 지속하여 15일 이동평균운임을 교차하였음. 차주에도 운임이 하락할 경우 단기적 운임 반등은 어려울 것으로 예상됨



- 금주에도 태평양 MR 평균 운임은 2주 연속 하락세를 지속하고 있으며 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 차주에도 운임 하락이 지속될 경우 연중 최저 운임을 기록할 가능성이 높음



6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 전주대비 상승하였으나 중고선 지수는 전주대비 변화 없음. 일시적인 시황의 변화에 중고선 시장이 반응하지 않은 것으로 보임



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



케이프 1척, 수프라막스 1척, 핸디사이즈 6척 중고선 거래

- 독일 Thomas Schulte사는 2012년 건조된 소형 케이프선박을 현재 용선주 Oldendorff Carriers사에 1,550만 달러에 매각함
- Lauritzen Bulkers는 2010년 건조된 핸디사이즈 선박 2척을 홍콩 Taylor Maritime에 각각 950만 달러에 매각함. 동선박들에는 연료효율 개선을 위한 뉘이스 덕트(Mewis Duct)가 장착되어 있음. Taylor Maritime은 이번 선박 인수를 통해 31척의 핸디사이즈 선박을 소유하게 됨
- 이와 유사하게 Graig Ship Management는 2012년 건조된 핸디사이즈 선박 2척을 독일 구매자에게 각각 900만 달러에 판매함
- 대만 Wisdom Marine사는 2014년 건조된 선박을 그리스 구매자에 1,530만 달러에 판매하였음. 동 선박은 선박평형수처리장치(BWTS)를 장착하고 있음

7. 주요 해운지표 (2019.07.05.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.05)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	71.0	(-)	71.0	68.0	71.0	69.6	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.5	(-)	11.5	11.5	12.5	12.0	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(07.05)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.5	(-0.5)	92.5	92.5	93.0	92.9	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	34.0	(-0.5)	34.0	34.5	35.0	34.9	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(07.05)								
380 CST	Rotterdam	382.5	(-3.0)	382.5	316.5	443.5	390.7	322.5	477.5	400.1
	Singapore	432.5	(15.0)	432.5	349.0	455.5	415.0	352.5	517.5	432.6
	Korea	470.5	(14.0)	470.5	389.5	471.5	445.0	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	430.5	(20.0)	430.5	365.0	465.5	422.6	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(07.05)								
철광석	국제價	116.50	(-1.6)	122.9	72.3	127.7	92.7	62.5	79.3	69.5
	중국産	133.3	(1.9)	132.8	107.9	133.4	118.1	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.5	(-0.1)	76.5	75.1	83.1	78.4	76.1	105.1	89.1
	중국産	104.9	(2.0)	104.0	101.1	107.4	104.5	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	228.5	(-3.5)	229.2	226.2	252.9	238.1	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	145.7	(-3.2)	145.8	145.6	187.3	172.1	164.7	186.9	177.1
	중국産	223.6	(-4.8)	224.7	219.3	233.0	228.4	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	872.3	(-27.5)	879.8	791.0	925.3	885.7	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	519.3	(-8.75)	513.7	418.5	547.5	484.2	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)									
		3월	4월	5월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계	
ASEAN	수출	7,938	8,464	7,619	23,751	74,518	95,248	100,114	
	수입	4,776	4,948	4,479	13,852	44,319	53,822	59,628	
NAFTA	수출	7,726	7,607	8,063	22,013	81,068	84,260	89,921	
	수입	5,902	6,647	6,423	17,749	50,854	60,199	69,712	
EU	수출	4,630	4,960	4,375	13,457	45,468	53,140	57,676	
	수입	4,963	4,736	4,749	13,443	51,248	56,657	62,296	
BRICs	수출	13,908	14,876	13,674	40,489	145,255	169,587	189,936	
	수입	10,915	11,552	11,844	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