

# KMI

## 주간해운시장포커스

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

### 목차

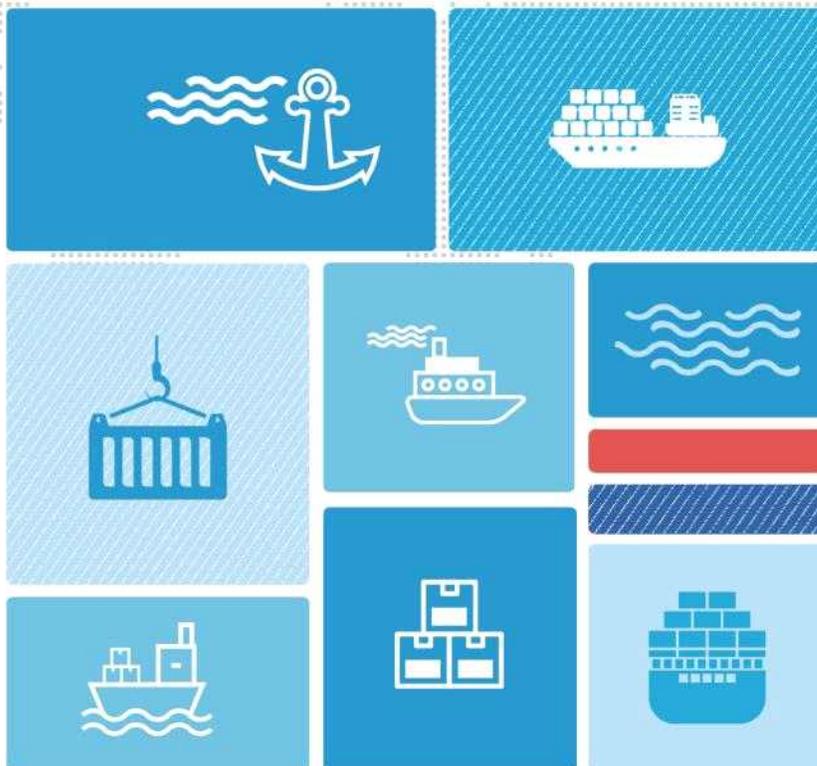
- I. 주간이슈 ..... 02
- II. 주간뉴스 ..... 03
- III. 건화물선 ..... 06
- IV. 컨테이너 ..... 13
- V. 탱커 ..... 15
- VI. 중고선 시장 ..... 17
- VII. 주요 해운지표 ..... 18

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

# 케이프 시황 상승과 운임위험관리

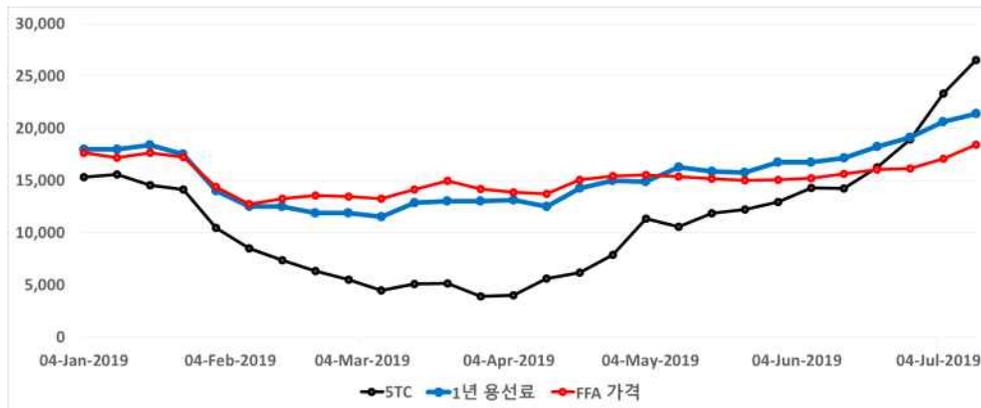
### I 케이프 시황의 상승

지난 4월 초 4,000달러를 하회했던 케이프 스팟 운임이 약 3개월 반 만에 27,000달러 선으로 급격하게 상승 하였음. 장기간의 추세를 보면 건화물선 시황 성수기는 4분기이지만, 작년 3분기에 분기평균으로 최대치를 보인 이후 금년은 작년보다 더 빠른 7월 초에 이미 2만 달러 선을 넘어서 향후 추이에 관심이 쏠리고 있음

시황 급등은 브라질과 호주의 철광석 수출량 증가, 스크러버 설치를 위한 케이프선의 입거(dry docking) 증가, 중국의 철광석 수요증가 등이 복합적으로 작용했음

### I 중기시황에 대한 시장의 판단

아래 그래프는 과거 6개월 간의 스팟, 1년 기간용선료, 2019년 4분기와 2020년 1분기물 FFA 가격의 평균을 함께 표시한 것임. 1년 용선료가 이미 케이프선의 손익분기점을 넘어섰고, FFA 가격은 아직 1년 용선료를 하회하는 수준이나 스팟시황의 호조가 일정기간 지속되면 1년 기간용선료의 수준에 근접할 것으로 보임. 1년 용선료와 FFA 가격의 상승은 중기적인 관점에서 시장의 신뢰가 회복되고 있는 것으로 해석됨



### I 운임위험의 관리

가격 변동성이 기업의 경영성과에 초래하는 불확실성을 시장위험(market risk)이라고 하는데 해운시장에서는 '가격'이 운임이므로 운임위험(freight rate risk)이라고 함. 운임위험 관리의 핵심은 변동성을 줄여 기업이 성과의 안정성을 유지하도록 하는 것임. 이를 위해서는 운임시황에 대한 노출(exposure)을 일정수준 이하로 유지해야 하는데 선복을 매각(화물의 운송이나 대선)하는 측면에서는 유동성이 부족하여 노출의 조정이 용이치 않을 수 있음. 이 때 효과적으로 활용할 수 있는 것이 운임파생상품임

수요급등 이후의 조정 가능성, 미중 무역전쟁에 따른 시황의 불확실성 등을 고려할 때 작년과 같이 4분기에 오히려 3분기보다 약세를 보이고 내년 1분기에 계절적 요인으로 크게 하락할 가능성도 배제할 수 없으므로 운임 선도시장을 활용한 헤징에 대해 고민할 필요가 있음

## 2. 주간 뉴스

### ■ COSCO, 공급과잉에 공동대응 필요성 강조

- 중국 COSCO 회장인 Xu Lirong는 해운시장에서 수년간 지속된 공급과잉에 대해 선사들의 공동 대응이 필요하다고 중국해양포럼(China Maritime Forum)에서 강조함
- 2008년에서 2018년까지 해상물동량은 40.6% 증가했지만 총 선대는 75.3% 증가함. 특히 컨테이너 부문은 화물량이 54.3% 증가한데 반해 선복량은 101.7% 증가함
- 공급과잉 문제를 해결하기 위해 선사들은 신조 주문량을 최소화하고 기존 자원을 활용하기 위한 인수 합병을 검토해야 한다고 주장함
- 한편 2018년 말 기준 세계 조선소의 평균 가동률이 48%에 불과하여 선사 발주량이 감소하면 조선 경기의 하락은 불가피할 것으로 예상됨

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128345/Cosco-Shipping-chairman-calls-for-discipline-on-new-capacity>(로그인 필요)

### ■ 파날피나(Panalpina), 호르무즈 해협 통과 컨테이너화물에 전쟁위험료 부과

- 동 사는 미국이 기중점인 화물을 제외하고 호르무즈 해협을 통과하는 화물에 대해 TEU당 52달러의 전쟁위험료를 부과하기로 결정함
- 전쟁위험료 할증은 오는 8월 1일부터 부과되며 LCL화물은 1m³당 3달러의 요금을 부과할 계획임. CMA CGM, MSC, 머스크에 이어 피날피나도 중동지역에 대한 전쟁위험료를 부과하기로 결정함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128310/Panalpina-sets-war-risk-surcharge-on-Strait-of-Hormuz-shipments>(로그인 필요)

### ■ Zim, 2M과 미 동부서비스 확장

- 동사는 2M과의 전략적 제휴를 통해 아시아-미 동부항로 서비스 확장에 합의함. 6,500-7,000TEU 급과 4,500TEU급 각각 10척을 투입하여 8월부터 서비스를 실시할 예정임
- 동 서비스는 현재 2M이 운영하는 노선과 동일하나 탬파(Tampa)와 마이애미(Miami)를 추가로 기항함. 2018년 7월 아시아-미주 항로에 대해 2M과 Zim은 협력관계를 구축했으며 현대상선의 디얼라이언스 가입으로 Zim과의 전략적 관계를 더욱 긴밀히 하는 모양새임

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 28호

## 2. 주간 뉴스

### I 영국, 이란의 위협이후 유조선 군사적 호위

- 영국 국적을 가진 Pacific Voyager호는 영국 군함의 호위를 받으며 호르무즈 해협을 운항하였음
- 이는 이란 유조선 나포로 인해 호르무즈 해협에서 걸프만으로 운항하는 영국 국적을 가진 선박의 안전 불확실성 증가에 따른 조치임
- 로이즈 리스트에 따르면 7월 2일 이후 15,000dwt 이상 영국 국적 선박 20척이 호르무즈 해협을 통과해 중동 해역으로 항해하고 있음
- 영국 교통부 가빈 심몬즈(Gavin Simmonds) 정책실장은 이란 해역의 해상 보안수준을 최고 수준으로 상향 조정하였으며, 이란의 선박 위협은 국제적인 문제임을 언급함

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128317/UK-tanker-gets-military-escort-after-iranian-threats>(로그인 필요)

### I 미국, 중국의 이란산 원유 수입 경고

- 미 국무부 대변인은 미국의 이란제재를 어기고 이란산 원유를 계속 수입하는 모든 국가에 제재를 가할 것임을 밝힘
- 미국은 이란 원유 수출을 0으로 만들고자 하지만, 중국의 원유 수입으로 인해 이란에 대한 압박 추진이 늦어지고 있다고 생각함
- S&P Global Platts에 따르면, 중국은 이란산 원유 최대 수입국으로 일 평균 15만~20만 배럴의 원유를 수입하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/us-gets-tough-on-china-over-iranian-crude-imports/2-1-637343>(로그인 필요)

### I Scorpio, 23척 스크러버 옵션행사

- 동사는 지난 해 1억 2,200만 달러를 투자하여 80척의 선박에 하이브리드 스크러버 장착을 결정하고 이어 3,330만 달러에 23척의 선박에 대한 스크러버 설치 옵션을 행사함
- 동사의 자회사인 Scorpio Tankers는 올해 초 자사 선박에 스크러버 장착을 통해 연간 1억~1억 2,500만 달러를 절약할 수 있을 것을 발표함
- Scorpio Tankers는 자사선과 금융리스를 포함하여 MR 45척, LR1 12척, LR2 38척을 보유하고 있음

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128335/Scorpio-exercises-options-for-23-more-scrubbers>(로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

---

### I 트레이드 윈즈, 해운운임 강세에 대한 소견

- 2019년 1월 말부터 약세를 보이던 시황이 최근 회복세를 나타내면서 일부 전문가들 사이에서 2020년이 수퍼 사이클이 될 것이라는 전망이 나오고 있음. 하지만 막연한 기대감을 갖는 것은 삼가야 한다는 것이 전문가들의 공통된 조언임
- 전문가들은 브라질 댐 사고가 발생하기 전인 2019년 1월 초만 해도 해운시장이 강세를 시현할 것이라고 전망했으나, 1월 말 예상할 수 없었던 사고로 인해 운임이 곤두박질 쳤던 상황을 교훈으로 삼아야 한다는 주장임
- 또한 현재 해운시황이 처한 상황도 2020년의 운임 강세를 전망하기에는 조심스럽다는 입장임. 현재 해운시장에는 불투명한 미국과 중국의 무역협상의 향방, 온난화 현상, 돼지 콜레라 발병 등의 문제가 산재해있으며, 이러한 문제가 운임에 어떤 영향을 미칠지 모르기 때문에 2020년 해운시황이 수퍼 사이클이 될지는 미지수라는 것이 대다수 전문가 의견임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127778/Russias-rising-coal-shipments-supportive-for-dry-bulk-market>(로그인 필요)

### 3. 건화물선 - 주간 동향

#### BDI 1,700선 돌파

금주 평균 BDI가 모든 선형 운임상승으로 1,788을 기록하며, 전주(19%상승)에 이어 금주에도 14% 상승함. 케이프선과 파나마선 스팟운임 상승이 BDI 급등을 견인함. 케이프선 평균 스팟운임은 전주대비 13.8% 상승한 26,537달러/일을 기록하며, BEP를 큰 폭으로 상회함. 브라질, 호주를 중심으로 철광석 수출량 증가와 IMO 환경 규제에 대비하기 위해 케이프선이 드라이도킹(dry-docking)에 들어가면서 공급량이 줄어든 것이 케이프선 운임 급등 원인인 것으로 분석됨. 파나마선 스팟운임도 전주대비 23% 급등한 14,456달러/일을 기록하며 BEP를 크게 웃돌고 있음. 이는 2018년 10월 이후 가장 높은 운임 수준임. 상승원인은 러시아산 밀 수출 시즌 도래, 브라질 옥수수 수출량 증가 등임

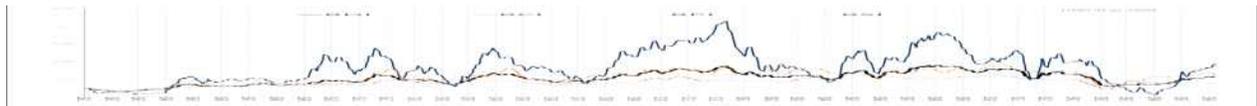
#### FFA 시장 8월에 이어 4분기까지 운임 강세 전망

FFA 케이프선과 파나마선의 8월물과 4분기물 가격평균이 각각 1일 22,000달러, 12,000달러를 상회하고 있음. 이는 BEP를 크게 웃도는 수준임. 4분기에도 운임 강세가 이어질 것이라는 시장의 기대감이 반영된 것으로 보임

#### 빅데이터·인공지능 분석 결과

케이프선, 파나마선, 수프라막스선 차주 운임은 상승할 것으로 예상됨

#### 건화물선 운임 지수

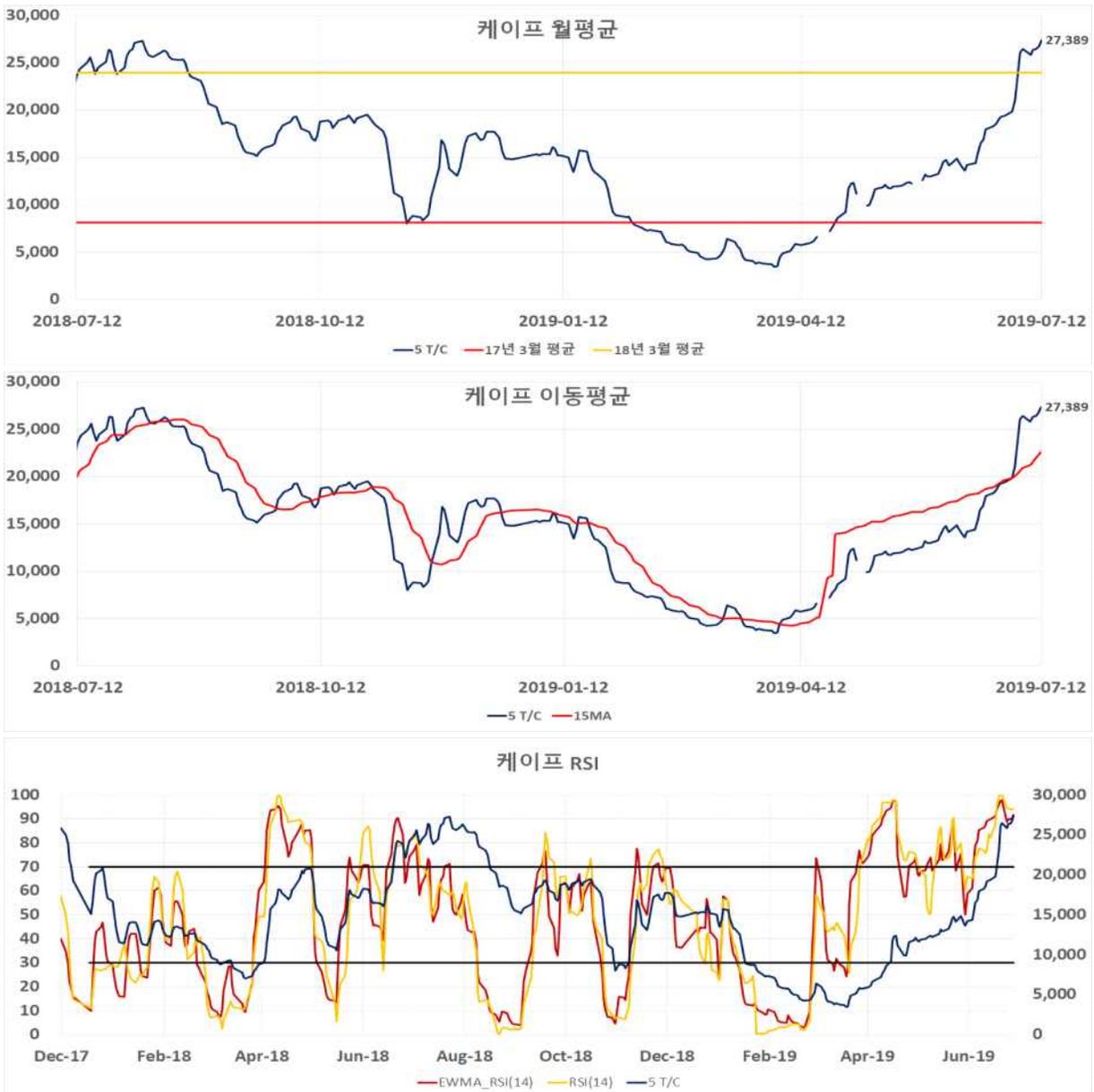


		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장(현물)</b>		<b>(07.12)</b>							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,788	(225)	595	1,865	953	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	26,537	(3,209)	3,460	27,389	11,140	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	14,455	(2,691)	4,435	15,536	8,608	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	9,479	(536)	4,544	10,848	8,029	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	6,796	(284)	4,198	8,524	6,097	562	9,772	8,640
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	케이프	21,375	(750)	11,500	21,375	15,451	15,000	22,000	19,146
	파나마스	15,000	(1,000)	11,500	15,000	12,621	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,625	(125)	9,500	11,750	10,433	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,000	(-)	8,750	10,250	9,567	9,500	11,500	10,707
<b>건화물선 시장(FFA)</b>		<b>(07.12)</b>							
		2019년 8월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	25,295	(4,932)	22,275	(1,904)	16,253	(492)	13,875	(162)
	파나마스(4TC)	13,913	(1,321)	12,167	(350)	9,910	(141)	8,994	(31)
	수프라막스(6TC)	10,149	(-629)	10,597	(77)	9,615	(12)	9,124	(63)
	헨디(6TC)	7,700	(37)	8,144	(608)	8,031	(-25)	7,863	(-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

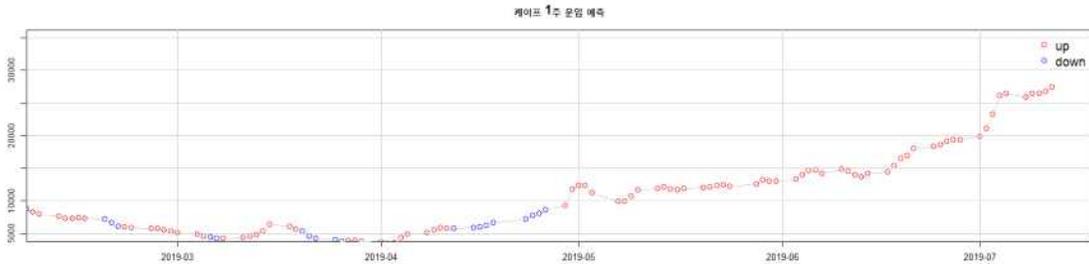
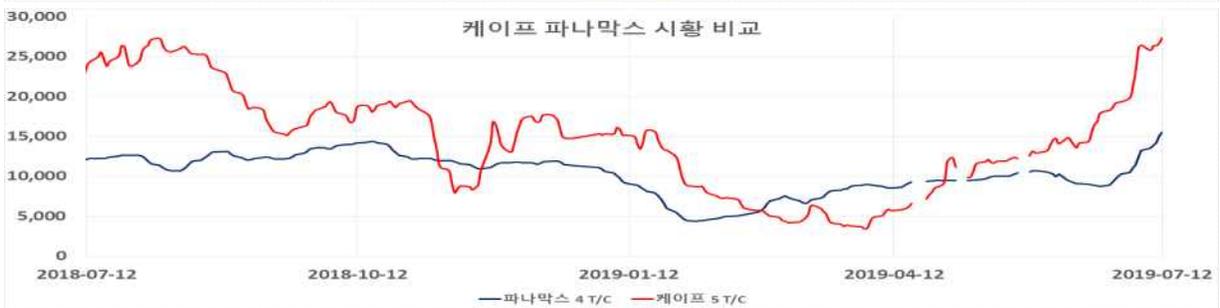
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 가파른 상승추세가 몇 주째 이어지고 있는 것으로 나타남
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 운임이 하방압력을 받고 있는 것으로 나타나며, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 28,500달러/일을 기록하며 가파른 상승세를 나타내고 있음. 이는 스팟시장 운임 상승세와 함께 3, 4분기 전통적 계절적 성수기임을 감안한 시장 기대감이 반영된 것으로 보임
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 두 선형간 간격은 2018년과 유사한 수준을 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

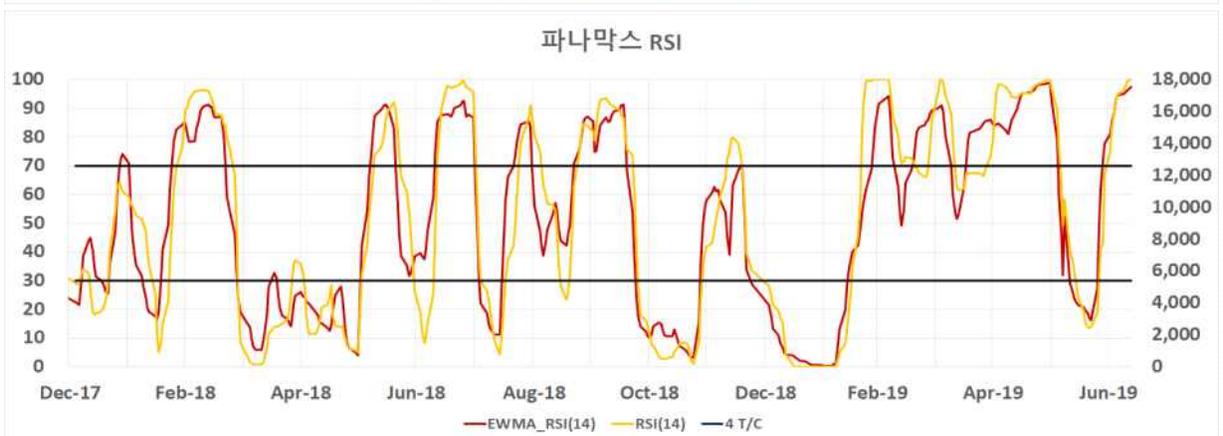


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
<b>건화물선 시장(현물)</b>				
케이프	07.08	07.15	84.24	15.76
	07.09	07.16	86.44	13.56
	07.10	07.17	86.69	13.31
	07.11	07.18	87.71	12.29
	07.12	07.19	87.48	12.52
	7월 2주	7월 3주	86.51	13.49

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

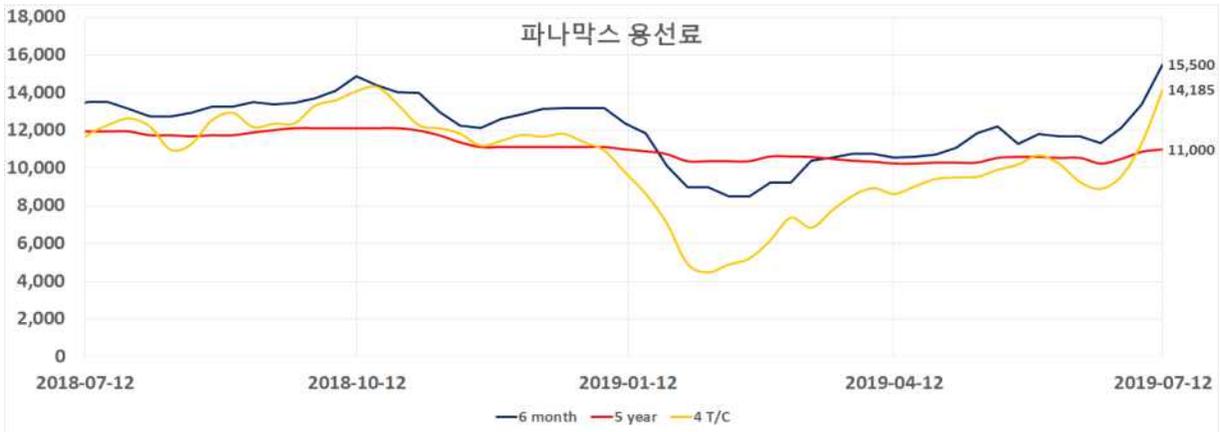
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 상승세를 그리고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균과 RSI를 종합하여 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 단기용선료가 전주대비 급등한 것으로 나타남. 이는 시장의 석탄수요가 증가함에 따라 운임의 추가상승을 기대하는 시장 기대감이 반영된 것으로 해석됨
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 차주 파나마스선 운임은 상승할 것임



- \* 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
<b>건화물선 시장(현물)</b>				
파나마스	07.08	07.15	91.97	8.03
	07.09	07.16	94.62	5.38
	07.10	07.17	93.33	6.67
	07.11	07.18	93.00	7.00
	07.12	07.19	91.50	8.50
	7월 2주	7월 3주	92.88	7.12

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

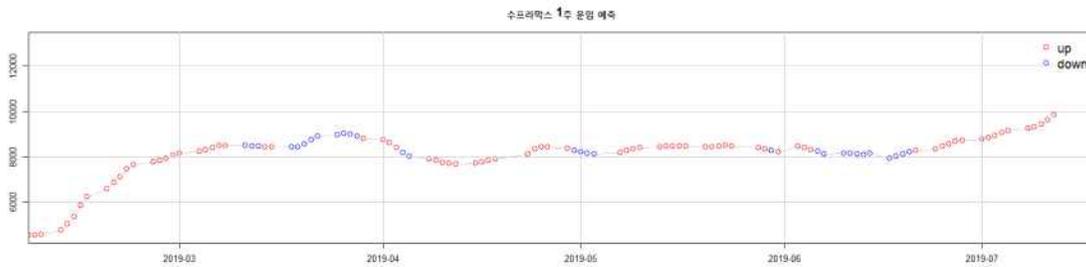
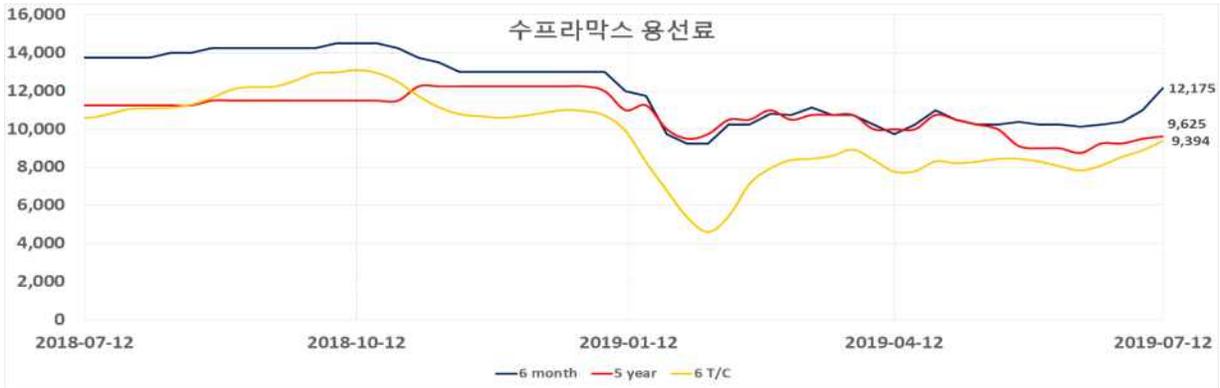
- (수프라막스 이동평균) 금주 이동평균선이 완만한 상승세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 스팟운임의 상승세가 이어지고 있음에도 불구하고 하방압력이 커 차주 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- \* 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) 장기용선료는 지난 주와 비슷한 용선료를 기록했으나 단기용선료는 급등함. 이는 3분기와 4분기에 대한 시장의 기대감이 반영된 것으로 보임
- (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
<b>건화물선 시장(현물)</b>				
수프라막스	07.08	07.15	80.20	19.80
	07.09	07.16	92.41	7.59
	07.10	07.17	94.06	5.94
	07.11	07.18	95.80	4.20
	07.12	07.19	96.49	3.51
	7월 2주	7월 3주	91.79	8.21

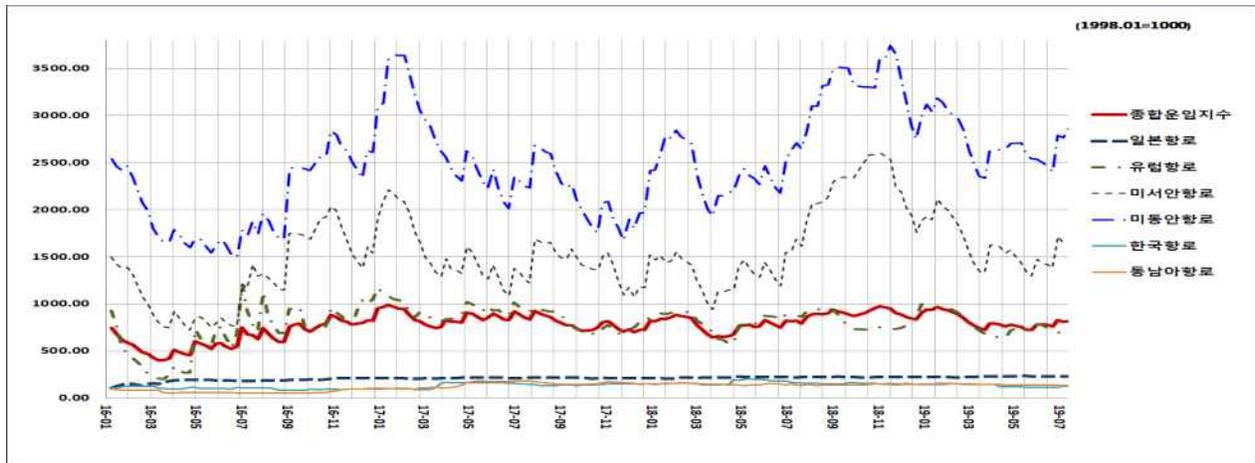
## 4. 컨테이너 - 주간 동향

### 컨테이너 운임지수는 전주대비 6.5 상승한 817.41을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 12달러 하락하여 676달러를 기록함. 7월 디 얼라이언스의 임시결항으로 인한 공급축소도 운임하락을 막지 못하는 양상임. 5월 이후 아시아-유럽항로에 대한 초대형선 인도가 직접적인 영향을 미친 것으로 판단되며 곧 MSC의 'GÜLSÜN(22,960)TEU'와 에버그린의 'Ever Govern(20,244TEU)'이 인도되어 유럽항로 투입될 예정임. 유럽의 수요는 5월 5% 이상을 기록한 것으로 잠정 집계되어 안정적인 물량증가세를 기록하고 있으나, 공급과잉으로 인해 운임 반등에 어려움을 겪고 있음. 8월 이전 무차별 운임(FAK)을 통해 운임 인상을 시도할 것으로 알려짐

아시아-미주항로 운임은 소폭 상승하여 미 서부 기준 1,659달러를 기록함. 이번 달 오션 얼라이언스는 동항로에서 3만 TEU 이상 공급을 축소시켰지만 개별 선사들은 선대를 추가 투입함. MSC, 머스크, COSCO 등은 2만 TEU 이상의 선대를 투입하여 무역전쟁에 따른 조기수요에 대비하는 양상으로 향후 수요에 대해 얼라이언스와 개별선사간의 대응이 상이함.

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)



자료:상해항운교역소

컨테이너선 시장	금주 (07.12)	전주비 (전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
종합(SCFI)	817.41	(6.5)	723.93	968.07	814.90	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	676	(-12.0)	638.00	996.00	775.86	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,659	(10.0)	1,294.00	2,114.00	1,613.69	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,864	(100.0)	2,338.00	3,187.00	2,714.87	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	125	(-)	117.00	153.00	134.47	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	230.79	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	131	(-3.0)	131.00	158.00	145.14	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	-	(-)	591	702	644	610	846	724

### 3. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수는 트렌드보다 높은 상태이나 하방압력이 있으나 무역전쟁에 대한 선대응의 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 추세와 이격이 있으나 계절적 성수기와 조기수요의 영향으로 현재수준을 유지하거나 변동 폭이 크지 않을 것으로 예상됨



\* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

## 5. 탱커 - 주간 동향

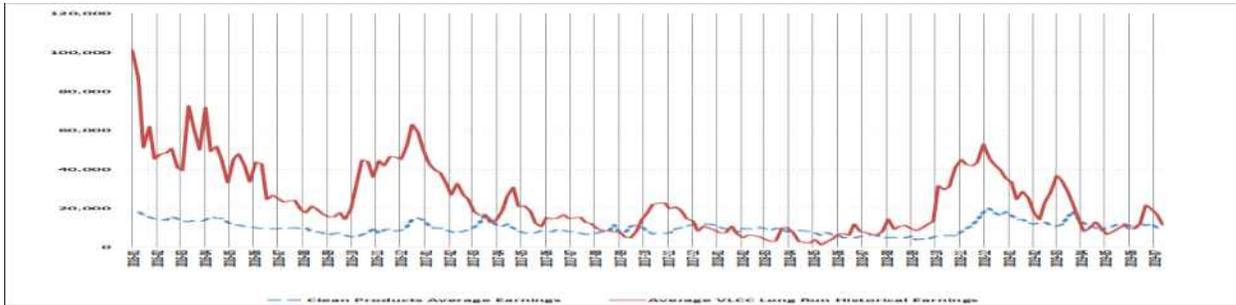
### VLCC, 공급과잉으로 운임 하락지속

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 16,107달러로 전주 대비 3,738달러(-18.8%) 하락하였으며, WS은 47.0으로 전주대비 3.0p(-6.0%) 하락하였음. 금주 75척의 가용선박이 있었으나 화물성약은 31건에 불과하여 운임은 하락하였음. 차주에도 많은 가용선박으로 운임 하방압력은 지속될 것임

### MR, 아시아시장 약보합세, 대서양시장 하락세

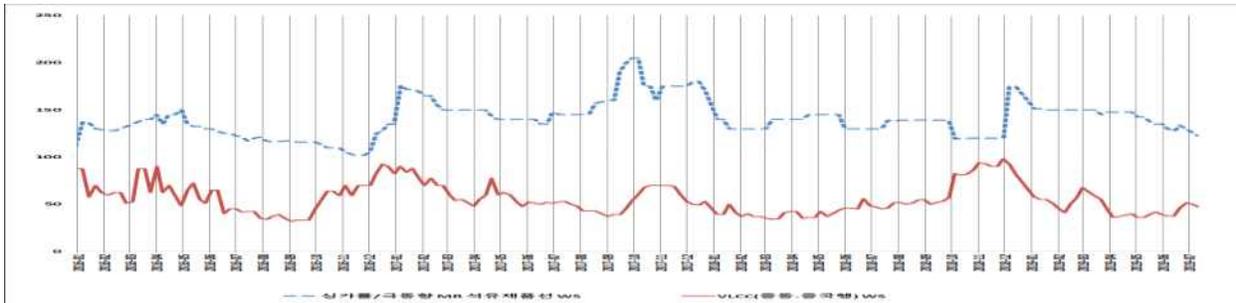
금주 태평양 MR 평균운임은 9,290달러로 전주 대비 908달러(-8.9%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS은 122.5로 전주대비 2.5p(-2.0%) 하락하였음. 아시아 시장은 금주 화물수요가 없어 약보합세를 기록하였음. 하지만, 차주에는 많은 화물이 있어 시황이 회복될 것으로 예상됨. 대서양 시장은 LR 선박이 상대적으로 낮은 운임으로 선호되고 있어 수요부족으로 운임이 하락하였음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

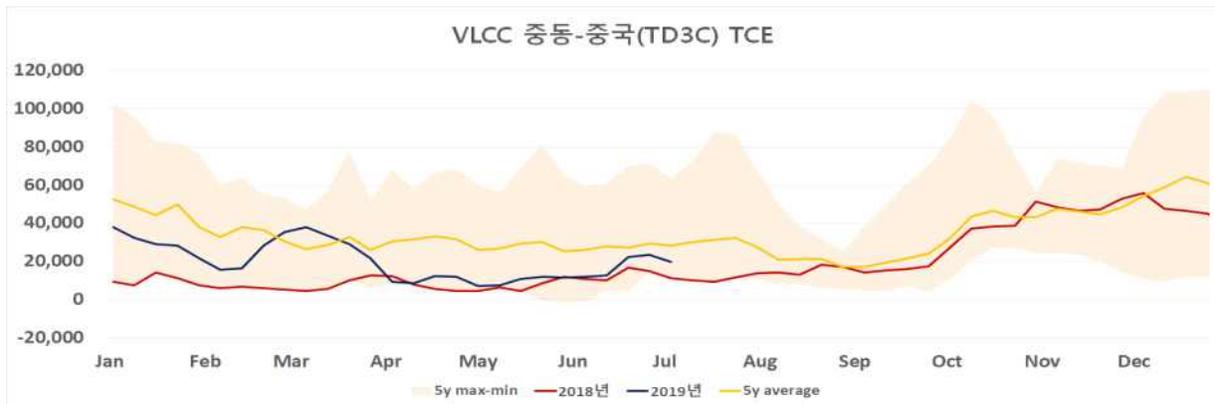
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(07.12)							
Average Earnings	TD3C	16,107	(-3,738)	6,167	39,138	20,212	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	9,290	(-908)	8,479	21,370	13,117	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	34,000	(-500)	24,500	34,500	30,853	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	15,000	(-)	13,250	15,000	13,973	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	47.0	(-3.0)	36.0	67.5	46.7	34.0	98.0	53.9
	MR	122.5	(-2.5)	122.5	151.3	142.3	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

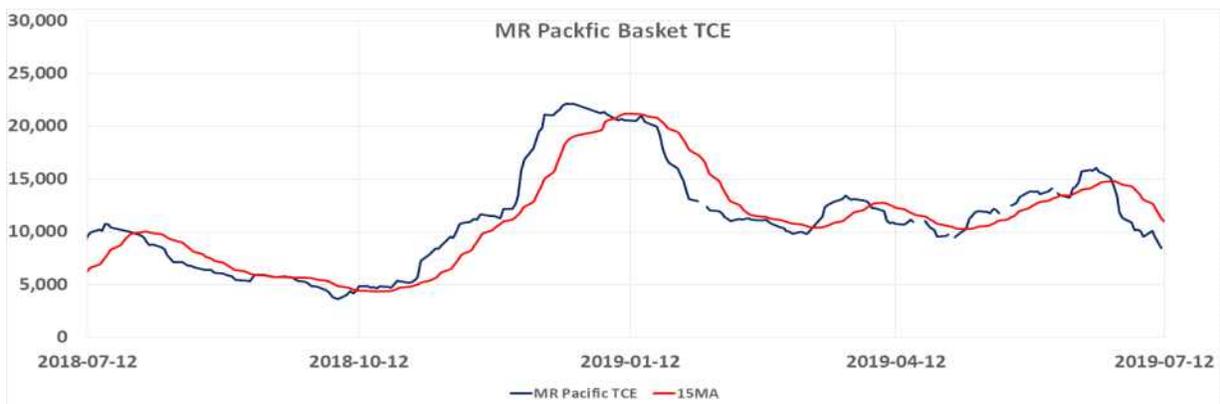
- 금주 TD3C 평균운임은 17,052달러로 소폭 하락하였으나 전년 동기 10,000달러보다는 높은 수준을 기록함



- 금주 TD3C 평균운임은 지속적으로 하락세를 시현하고 있으며 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 차주에도 운임하락은 지속될 가능성이 높으며 운임은 상승 이전 수준으로 회귀할 것으로 예상됨



- 금주에도 태평양 MR 평균 운임은 하락세를 시현하며 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 차주에도 운임은 이동평균의 하회를 지속할 것으로 예상됨



## 6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 전주대비 상승하였으나 중고선 지수는 하락하였음. 이는 IMO 2020 환경규제로 인해 선사들의 중고선 거래 결정이 쉽지 않기 때문인 것으로 생각됨



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



### VLCC 1척, MR선 1척 중고선 거래

- 2005년 건조된 VLCC 1척이 유럽 구매자에게 3,500만 달러에 거래되었음. 최근, 2007년 건조된 VLCC 선박이 3,850만 달러에 팔린데 이어진 것임
- 2004년 건조된 MR 선박이 800만 달러에 거래되었음. 동 선박은 8월에 검사가 예정되어 있어 비교적 낮은 가격에 거래되었음

### 케이프선 2척, 파나마스 3척, 수프라막스 1척 중고선 거래

- 2011년 건조된 케이프선이 2,600만 달러에 거래되었음. 동 선박은 전자 제어식 엔진을 장착하고 있으며 선박 평형수처리장치를 장착하고 있는데 비해 낮은 가격에 거래되었음
- Tomini Shipping사는 2012년 건조된 수프라막스 1척을 중국 구매자들에게 1,080만 달러에 매각하였음. 이는 지난주 동사가 동일 시기에 건조한 선형을 같은 가격대에 매각한데 이은 것임

## 6. 주요 해운지표 (2019.07.12.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.12)								
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	11.9	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(07.12)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.5	(-)	92.5	92.5	93.0	92.9	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	34.0	(-)	34.0	34.5	35.0	34.9	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(07.12)								
380 CST	Rotterdam	423.5	(41.0)	403.0	316.5	443.5	391.9	322.5	477.5	400.1
	Singapore	511.5	(79.0)	472.0	349.0	511.5	418.5	352.5	517.5	432.6
	Korea	521.5	(51.0)	496.0	389.5	521.5	447.7	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	450.0	(19.5)	440.3	365.0	465.5	423.6	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(07.12)								
철광석	국제價	119.50	(3.0)	121.4	72.3	127.2	93.7	62.5	79.3	69.5
	중국産	136.3	(3.0)	133.9	107.9	136.4	118.7	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.5	(0.1)	76.5	75.1	83.1	78.3	76.1	105.1	89.1
	중국産	105.0	(0.1)	104.4	101.1	107.4	104.6	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	226.2	(-2.3)	228.4	226.2	252.9	237.7	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	145.8	(0.1)	145.7	145.5	187.3	171.0	164.7	186.9	177.1
	중국産	223.8	(0.2)	224.2	219.3	233.0	228.2	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	913.3	(41.0)	886.6	791.0	925.3	885.9	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	523.0	(3.8)	516.9	418.5	547.5	485.5	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