

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 7월 3주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

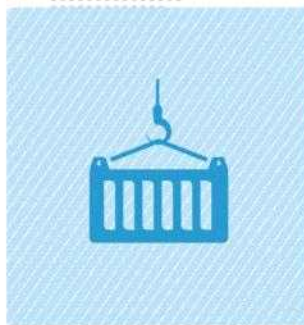
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

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

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

파나막스 실물헤징의 사례

I 파나막스 시장의 동향

최근 파나막스 시장은 수직의 상승세를 보이고 있음. 7월 19일 BPI(Baltic Panamax Index)는 2,134로 2010년 12월 이후 8년 7개월 만에 최고치를 기록했으며 4-T/C 평균은 17,348달러를 기록함. 대체로 파나막스와 유사한 흐름을 보이는 수프라막스는 10,989달러에 그쳐 중대형선이 이례적인 호조를 보이는 것을 알 수 있음. 이러한 상황에서 유럽의 잘 알려진 시장참여자들이 실물시장에서 노출을 축소하는 움직임을 보여 이를 통해 시사점을 찾아보고자 함



I 실물시장에서의 노출 축소

다이아나 쉬핑은 지난 7월 11일에 79,000 dwt 급 선박을 13,000달러에 6-8개월 대선한 데 이어 최근 또 한척을 7-9개월간 11,750달러에 대선함. 한편 케이프 쉬핑은 7월 11일에 Kamsarmax 한척을 14,000달러에 대선함

해운시황은 '기간의존성'이라는 속성을 가지고 있음. 동일한 파나막스를 빌리고 빌려주는 거래라도 기간에 따라 다른 가격이 적용되는 것이 일반 상품시장과 다른 것임. 지금까지의 시장변화를 관찰해 보면 단기간의 용선일 수록 가격의 변동성이 크고 장기로 갈수록 변동성이 축소되는 추세를 보임. 이러한 추세는 시황 호조기에 단기물의 운임이 장기물보다 높고 저조기에는 단기물이 장기물보다 낮은 것으로 나타남. 현재 스팟운임은 17,000달러를 초과하는 한편 3년 용선료는 12,000달러 초반이라 전형적인 호조국면을 보이는 상황임을 알 수 있음

호조기에는 장기로 매도하는 것이 '확실한 손해'(장기물 운임-단기물 운임)를 '불확실한 미래이익'과 교환하는 것이라 어려운 의사결정이지만 미래의 불확실성을 제거하고 경영성과를 안정화하는 측면에서는 효과적임. 올 연말과 내년 초에 계절성을 포함하여 어떤 요인들이 얼마만큼 시장에 부정적인 영향을 줄지 아무도 모름. 하지만 원가를 초과하는 수준에서 일정 비율 이상의 노출을 축소함으로써 성과의 안정성을 도모하는 것은 타당한 의사결정으로 생각됨

2. 주간 뉴스

■ COSCO, 미주항로에 선대 추가 투입

- 동 사는 계절적 수요가 높은 8월에 아시아-미 서안을 연결하는 선대를 추가 투입하기로 결정함. 4,200~5,100TEU급 3척이 투입되며 홍콩-선전-롱비치를 연결할 예정임
- 올해 계절적 성수기 수요는 전년대비 0.3% 감소할 것으로 예상되나 무역전쟁에 따른 조기선적 수요에 대응하기 위해 2M과 Zim을 비롯한 선사들은 아시아-미주항로에 추가선대를 투입함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 29호

■ LA항, 중국과의 교역 감소

- 미국 통계국에 따르면 LA항의 올해 6월 처리실적은 개항 이래 최대인 76.5만TEU를 기록함. 수입은 39.6만TEU, 수출은 13.9만TEU를 기록했으며 공컨테이너 22.9만TEU를 처리함
- 미-중 간 교역에서 수입은 10.7% 감소한 481억 달러, 수출은 16.3% 감소한 31억 달러를 기록함. 일본, 우리나라, 베트남의 교역 실적이 크게 증가하여 6월까지 동 항구는 처리실적은 5.3% 증가함
- 올해 5월까지 미국의 중국화물 수입은 12.0% 감소하여 금융위기 이후 최대 하락폭을 기록함. 롱비치항도 LA항과 유사하게 대중국 교역이 크게 감소한 것으로 나타남

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128375/Imports-from-China-decline-at-LALong-Beach>(로그인 필요)

■ 2019년 2분기, 신조발주량 최저 수준

- 알파라이너 자료에 따르면 2019년 2분기동안 신조발주량은 4척, 7,236TEU에 불과하여 전년 동기 간 실적인 44척, 32만TEU에 비해 10%에도 미치지 못한 것으로 나타남
- 이는 역대 최저수준인 2009년과 유사함. 현재 에버그린, 하판로이드가 15척에 이르는 초대형선박에 대한 발주를 검토하고 있으나 실제 발주로 이어지지 않음
- 공급과잉으로 인한 운임하락 우려와 함께 환경규제도 신조 선박의 발주시기에 영향을 미치는 것으로 분석됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128179/World-Boxship-Fleet-Update-Calm-before-the-storm>(로그인 필요)

■ 무역전쟁에 따라 동남아시아-미주 서비스 확대

- 미-중 간 무역전쟁으로 인해 탈 중국이 가속화되며 이를 수송하는 선사들의 서비스패턴도 변화함.
- 2018년 계절적 성수기에 동남아시아-미주를 연결하는 서비스는 14개였으나 최근 18개로 28.6% 증가함. 또한, 기항 항만수도 증가하여 2018년 주당 평균 33개 기항하던 것이 2019년에는 38개로 15.1% 증가함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128403/Between-the-Lines-Alliance-reshuffle-to-shake-up-transpacific>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ Fearnley, 시황 상승으로 유조선 가치 상승할 것

- Fearnley Securities는 IMO 2020과 정유소 증가, 선박인도 둔화 등의 요인으로 시황이 상승함에 따라 선박의 자산가치가 최대 20%까지 상승할 수 있을 것으로 예상함
- 동 사의 분석가들은 하반기 VLCC 운임이 4만 달러로 개선되고 2020년에는 평균 6만 달러를 기록할 것으로 예상하고 있음
- 현재 VLCC resale 가격은 9,500만 달러로 지난달에 비해 200만 달러 상승함. 분석가들은 운임이 6만 달러수준으로 상승할 경우 resale 가격이 1억 달러를 상회할 것으로 분석하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-resale-prices-to-pass-100m-in-up-cycle-says-fearnley-securities/2-1-638364>(로그인 필요)

■ 미국 제재에 따른 아시아 이란 원유 수입 기피

- 미국의 제재로 이란의 원유 수출은 감소하고 있지만 유조선 시장에는 큰 영향을 미치지 않고 있음
- 대만, 인도, 일본, 중국, 한국은 지난 5월까지 한시적으로 이란산 원유 수입이 가능하였으나 현재는 중국을 제외한 모든 국가들이 이란으로 부터의 원유 구매를 중단하였음
- 동 국가들은 이란산 원유수입을 다른 중동 국가들이나 미국, 러시아 등의 원유로 대체하고 있음
- 중국 국영석유공사와 중국석유화공은 이란산 원유 수입을 중단하였으나 소규모 업체들이 독립적으로 이란산 원유를 수입하고 있음
- 미 국무부는 이란산 원유를 계속 수입할 경우 중국에 대한 제재를 가할 것을 경고함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/asian-buyers-shun-iranian-crude-as-us-sanctions-kick-in/2-1-639172>(로그인 필요)

■ MSI, 탈탄소화로 유조선 수요 감소 예상

- MSI는 세계 국가들이 탄소 배출을 줄이기 위해 화석연료의 사용을 줄임에 따라 유조선에 대한 수요가 크게 감소할 것으로 예상함
- 석유 수요감소에 따라 2030년에서 2050년 사이 석유탱커의 수는 33% 수준으로 줄어들 것으로 예측하고 있음
- 세계적 원유선사인 Euronav는 2035년 석유수요가 최고조에 달할 것으로 예상하며 이후에는 MSI와 마찬가지로 수요감소에 따라 석유 탱커의 수가 크게 감소할 것으로 예상함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128416/Oil-tanker-investments-at-risk-from-decarbonisation>로 로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ Rio Tinto사, 철광석 수출량 하향 조정

- Rio Tinto사가 금년 철광석 수출량이 올해 초 목표치보다 1,300만 톤 정도 줄어드는 3억 2,000만 톤에서 3억 3,000만 톤 사이가 될 것이라고 발표함. 동사의 당초 계획은 최소 3억 3,300만 톤, 최대 3억 4,300만 톤 정도의 철광석을 수출하는 것이었음
- 이는 3월 발생한 사이클론 베로니카로 인해 케이프 램버트 A(Cape Lambert A) 항만 시설이 손상되어 철광석 수출에 차질을 빚었기 때문이라고 Rio Tinto사가 설명함

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/veronica-continues-to-impact-rio-tinto-iron-ore-cargoes/2-1-638743>(로그인 필요)

■ 벙커 가격 급등이 케이프선 운임에 영향

- 트레이드윈즈가 케이프선 운임 급등의 이유 중 하나가 벙커가격의 상승 때문이라고 주장함. 케이프선 시황은 대서양 지역에서 수급균형이 개선되면서 좋아진 것도 있으나, 연료유가의 급등이 운임 상승세를 가속화 시켰다고 설명함
- 연료유인 380 CST의 평균가격은 싱가포르 기준 512달러/톤, 푸자이라(Fujairah) 기준 424달러/톤, 로테르담 기준 424달러/톤으로 조사됨. 이는 전주대비 10.7 ~ 18.3% 급등한 수준임(7/12 기준)
- 케이프선의 투바라오(Tubarao)에서 중국항 항로(C3)운임은 전일대비 0.991달러 상승한 25.973달러/톤을, 중국-유럽 왕복 (C9_14)운임은 전일대비 2,204달러 상승한 53,545달러/일을 기록함. 서호주에서 칭다오항 항로(C5) 운임은 전일대비 0.359달러 상승한 톤당 10.491달러, 중국-브라질 왕복 (C14) 운임은 전일대비 1,737달러 상승한 28,414달러/일을 기록함. 모든 항로의 운임은 7월 16일 기준임

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/volatile-bunker-prices-contribute-to-apesize-rate-hike/2-1-638549>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

BDI 2,000선 돌파

BDI가 모든 선형의 운임 상승으로 2,000선을 돌파함. 금주 케이프선 평균 운임은 BEP를 크게 웃도는 수준인 30,959달러/일을 기록함. 이는 중국의 철광석 수요증가와 브라질, 호주를 중심으로 철광석 수출량 증가 때문임. 파나마스선 운임도 전주대비 15% 상승한 16,675달러/일을 기록함. 운임의 급등은 러시아산 밀 수출과 브라질산 옥수수 수출 시즌이 도래했기 때문임. 또한 금주 모든 선형의 운임 상승 원인이 물동량 증가와 함께 연료유가가 급등했기 때문이라는 의견도 있음

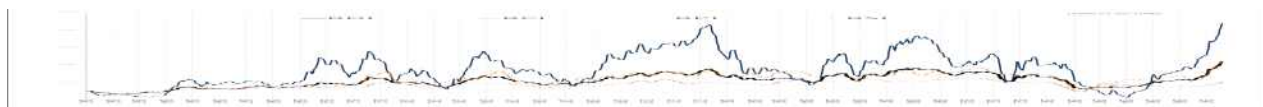
FFA 시장 4분기물 가격, BEP수준 전망

모든 선형의 4분기물 FFA가격이 BEP를 상회하거나 근접한 것으로 나타남. 이는 3분기가 운임 회복시기임을 감안할 때 계절적 성수기인 4분기까지 운임 상승세가 이어질 것으로 시장이 예상하고 있기 때문임

빅데이터·인공지능 분석 결과

모든 선형의 운임이 상승할 것으로 전망됨

건화물선 운임 지수

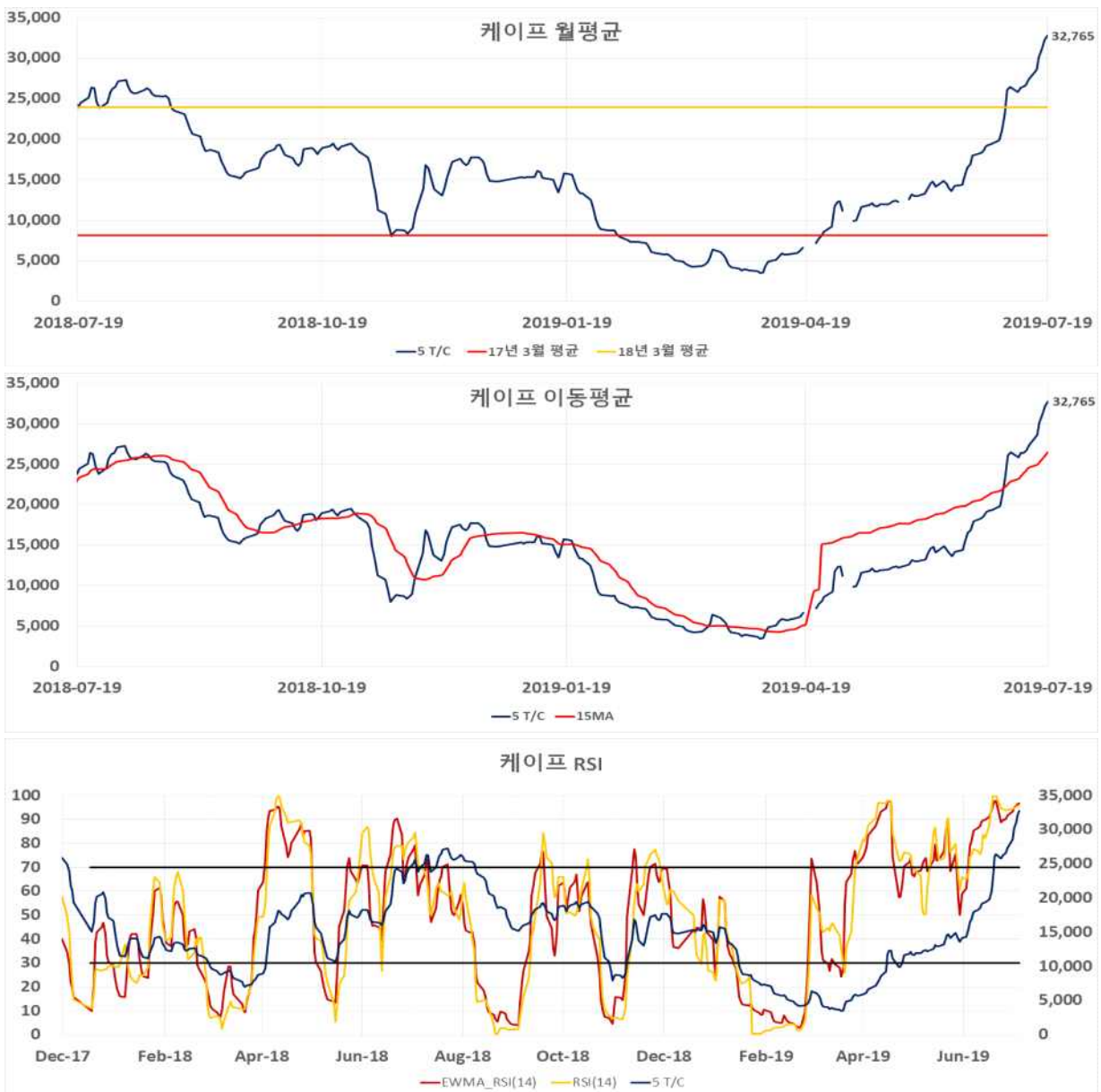


		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(07.19)							
운임지수 ¹⁾	BDI	2,061	(272)	595	2,170	993	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	30,959	(4,421)	3,460	32,765	11,853	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	16,675	(2,221)	4,435	17,348	8,899	1,347	14,385	11,585
	수프라마스(6TC)	10,431	(952)	4,544	10,989	8,115	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	7,068	(272)	4,198	8,524	6,132	562	9,772	8,640
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	21,375	(－)	11,500	21,375	15,655	15,000	22,000	19,146
	파나마스	15,625	(625)	11,500	15,625	12,724	13,000	15,500	14,304
	수프라마스	11,625	(1,000)	9,500	11,750	10,474	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,125	(125)	8,750	10,250	9,567	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(07.19)							
		2019년 8월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	26,158	(863)	22,363	(88)	16,180	(－73)	13,804	(－71)
	파나마스(4TC)	14,844	(931)	12,625	(458)	10,021	(111)	9,025	(31)
	수프라마스(6TC)	12,220	(2,071)	10,832	(235)	9,703	(88)	9,207	(83)
	헨디(6TC)	7,738	(38)	8,125	(－19)	8,031	(－)	7,850	(－13)

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

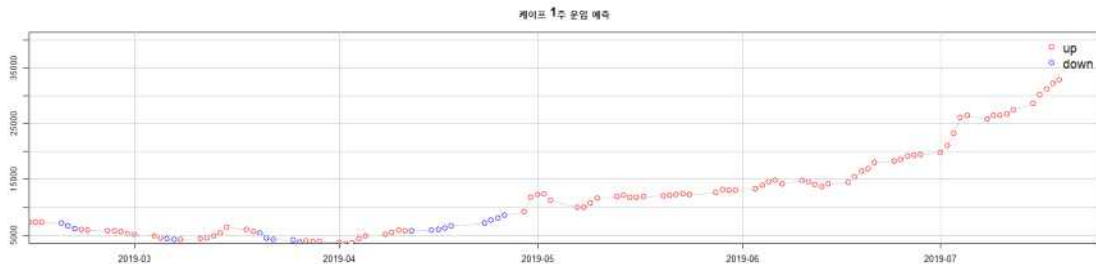
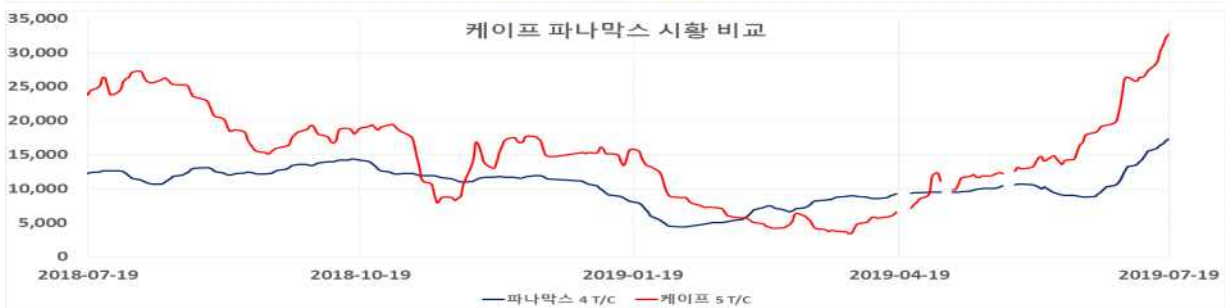
- (케이프 이동평균) 이동평균선은 가파른 상승세 지속
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임의 가파른 상승세에도 불구하고 장기용선료는 횡보하고 있음. 반면 단기용선료는 전주와 비슷한 수준을 보임
- (케이프, 파나막스 시황 비교) 두 선형간의 운임 가격차가 점차 크게 벌어지고 있음. 이는 운임이 강세일 때 나타나는 현상임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

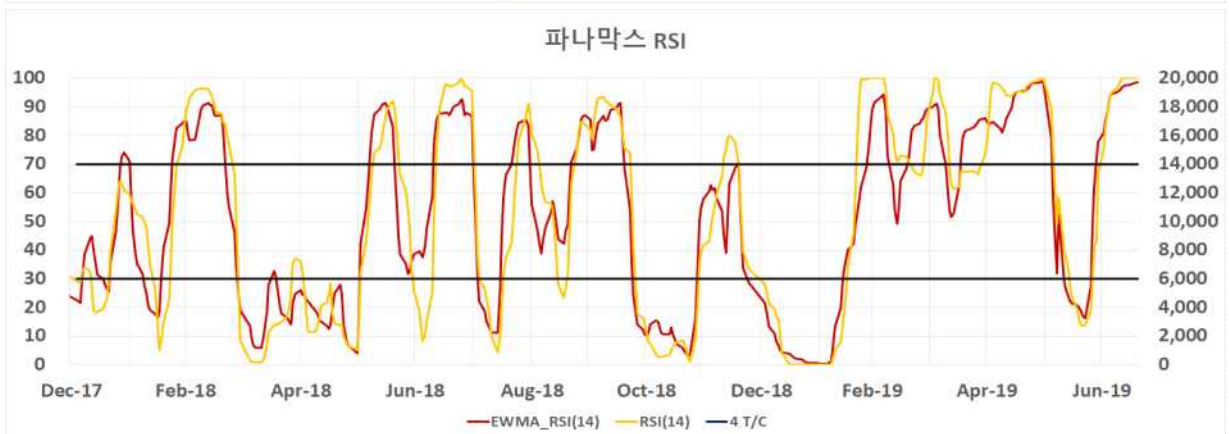


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
케이프	건화물선 시장(현물)			
	07.15	07.22	87.20	12.80
	07.16	07.23	86.77	13.23
	07.17	07.24	87.33	12.67
	07.18	07.25	87.87	12.13
	07.19	07.26	88.12	11.88
	7월 3주	7월 4주	87.46	12.54

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

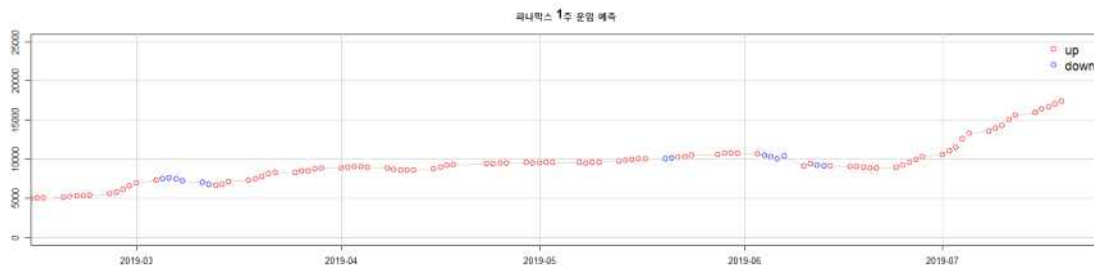
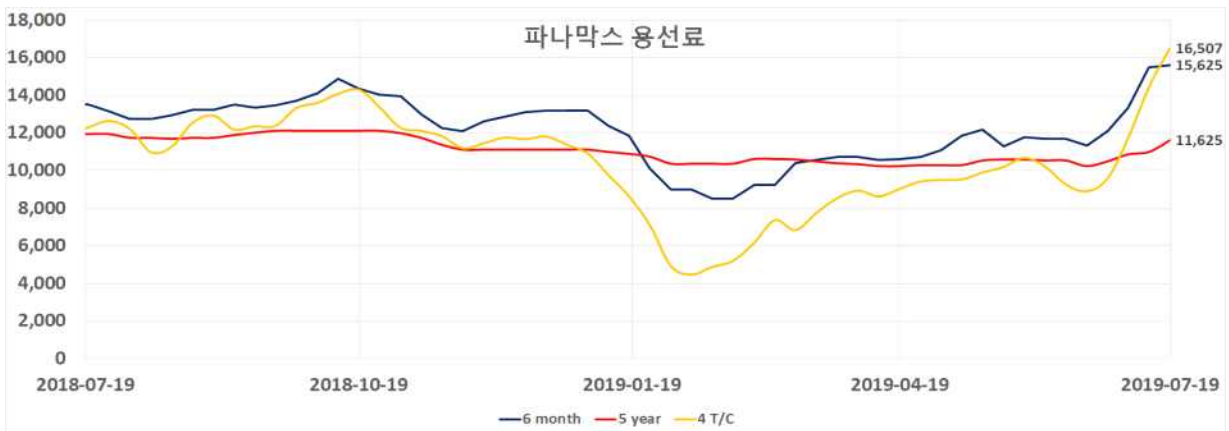
- (파나막스 이동평균) 금주 이동평균선은 상승함
- (파나막스 RSI) RSI가 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 단기용선료는 가파른 상승세를 멈추고 횡보 중이며, 장기용선료는 소폭 상승함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 차주 파나마스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

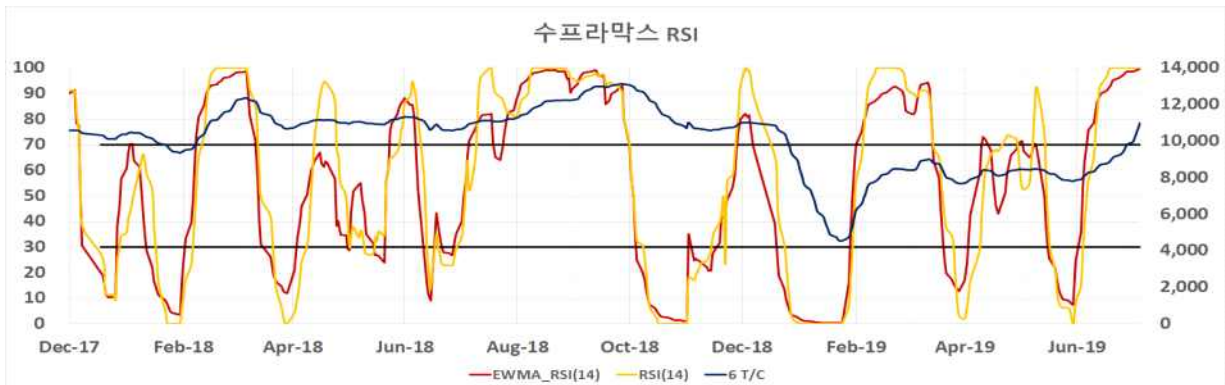
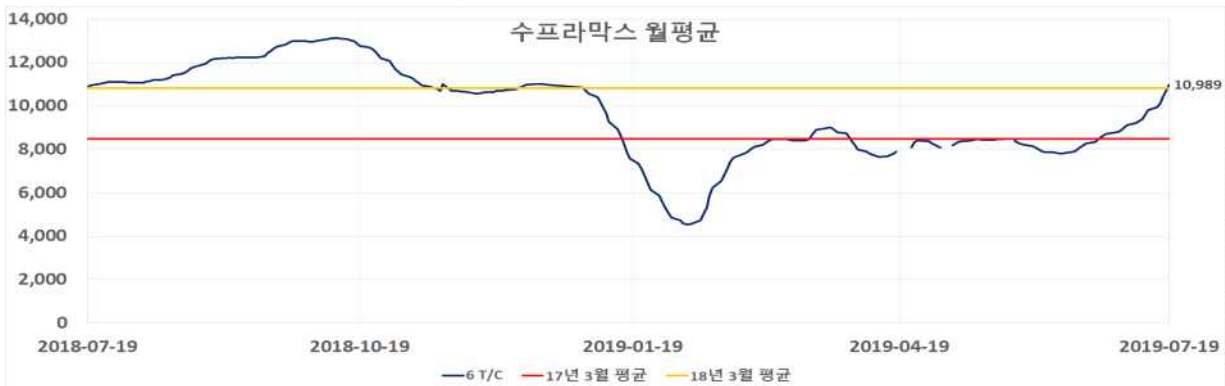


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	07.15	07.22	75.56	24.44
	07.16	07.23	67.49	32.51
	07.17	07.24	68.53	31.47
	07.18	07.25	68.95	31.05
	07.19	07.26	68.71	31.29
	7월 3주	7월 4주	69.85	30.15

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

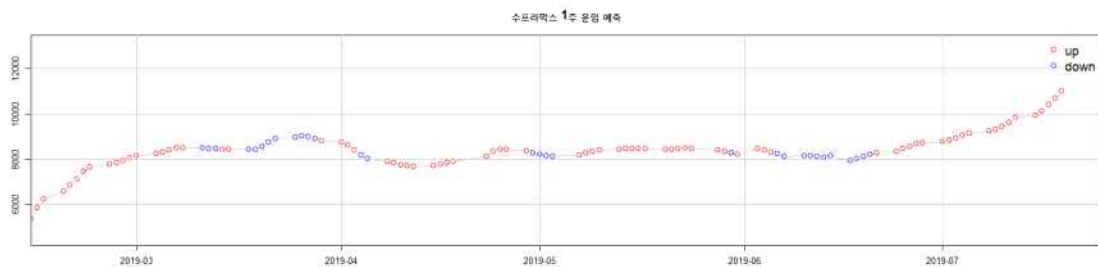
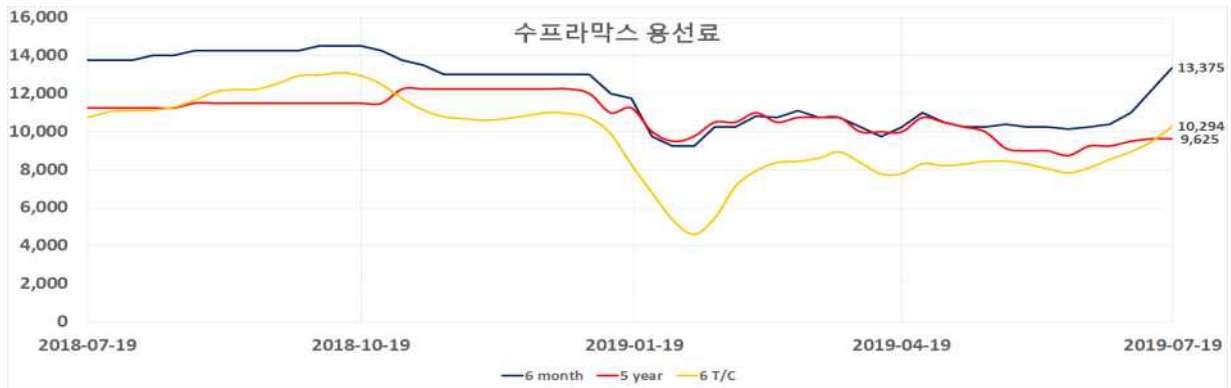
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 소폭 상승함
- (수프라막스 RSI) RSI가 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 장기용선료는 지난주와 비슷한 수준을 기록했으나, 단기용선료는 급등함. 이는 3, 4분기 시황에 대한 시장의 기대감이 고조되고 있는 것으로 해석됨
- (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)				
수프라막스	07.15	07.22	87.12	12.88
	07.16	07.23	94.68	5.32
	07.17	07.24	96.17	3.83
	07.18	07.25	97.50	2.50
	07.19	07.26	98.26	1.74
	7월 3주	7월 4주	94.75	5.25

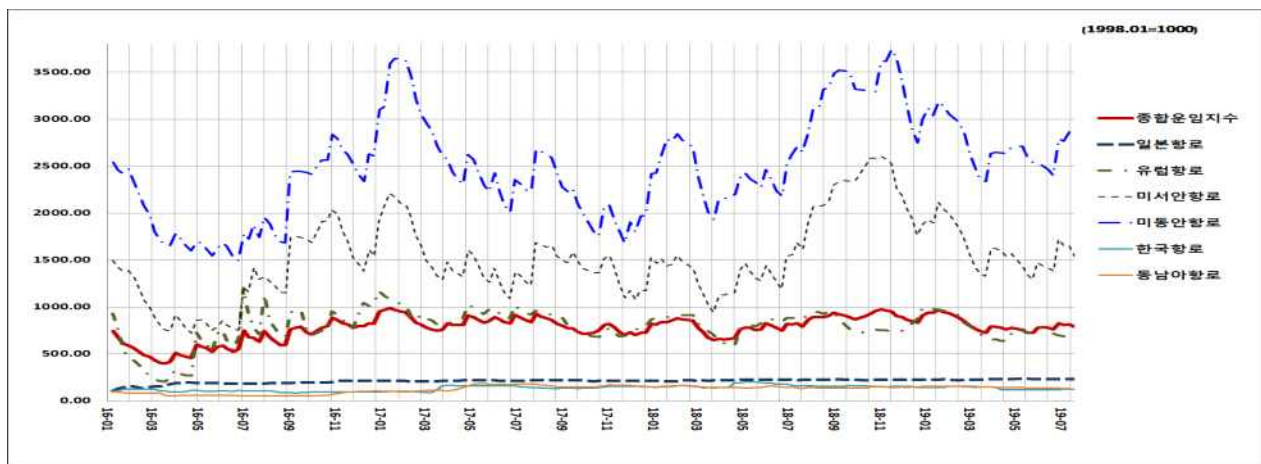
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 26.64 상승한 790.77을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 4달러 하락하여 672달러를 기록함. 2019년 5월까지 동 항로 수요는 전년 동 기간 대비 5.4% 증가하여 전년 증가세의 2배 이상을 상회함에도 불구하고 운임은 전년 동 시점 대비 200달러 이상 하락함. 올해 7월 기준 공급량은 수요량 증가세를 넘어선 5.8% 이상이며 6월에만 1.5만 TEU급 이상 선박 3척이 인도되어 공급과잉은 더욱더 심화될 것으로 예상됨. 8월 이전 무차별 운임(FAK)을 통해 운임 인상을 시도 할 것으로 알려졌으나 반등폭은 예년에 비해 크지 않을 것으로 예상됨

아시아-북미항로 운임은 소폭 상승하여 미 서부 기준 전주대비 119달러 하락한 1,539달러를 기록함. 6월까지 아시아-북미 실적은 전년대비 0.2% 증가에 그쳤으나 7월 기준 선대 공급량은 전년대비 0.3% 하락함. 일부 선사 들이 계절적 수요 증가에 따른 추가 선대를 투입하지만 예년에 비해 크지 않은 수준으로 동 항로의 운임은 무역전 쟁에 따른 수요의 영향이 크게 작용할 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

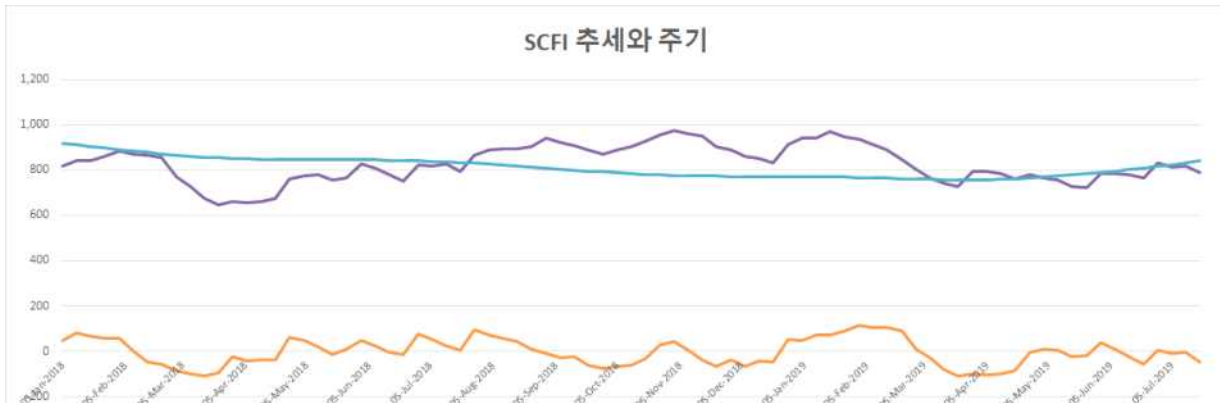


자료:상해항운교역소

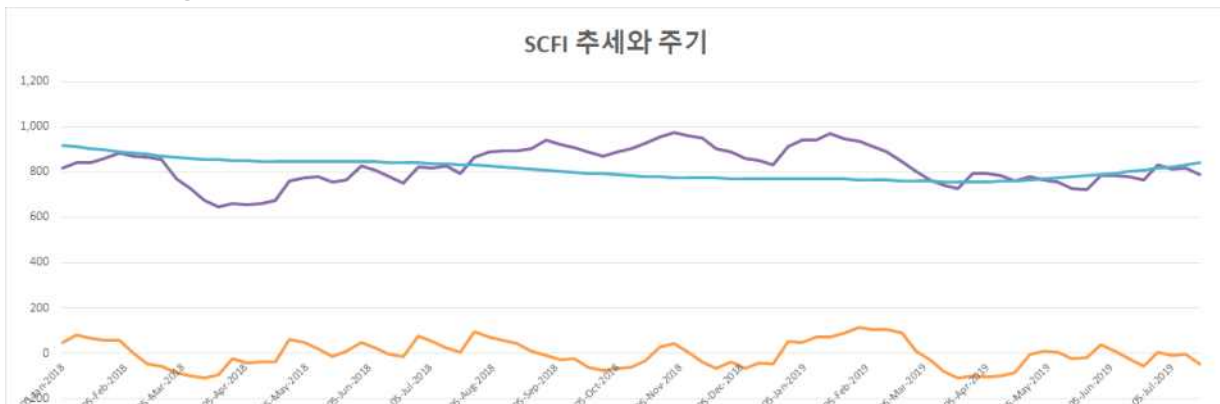
	금주 (07.19)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	790.77	(-26.6)	723.93	968.07	814.00	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	672	(-4.0)	638.00	996.00	772.01	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,539	(-120.0)	1,294.00	2,114.00	1,610.92	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,891	(27.0)	2,338.00	3,187.00	2,714.40	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	125	(-)	117.00	153.00	134.12	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	230.91	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	119	(-12.0)	119.00	158.00	144.17	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	718.0	(13.0)	591	718	649	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수는 트렌드보다 높은 상태이나 하방압력이 있으나 계절적 성수기의 영향으로 운임의 급격한 하락 가능성은 낮음



- 아시아-유럽운임은 실제운임과 추세선과의 이격이 존재하여 반등 가능성이 높음. 8월 이전 운임인상을 시도할 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 추세와 이격이 있으나 계절적 성수기와 조기수요의 영향으로 현재수준을 유지하거나 반등할 것으로 예상됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

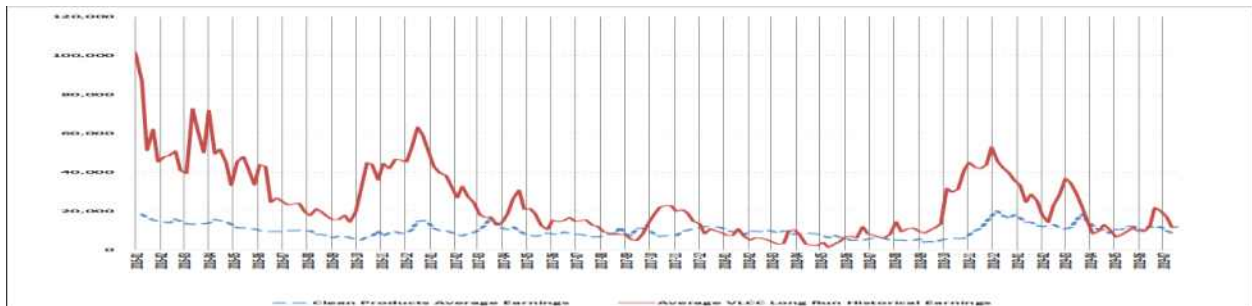
VLCC, 공급과잉으로 3주 연속 운임 하락

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 13,652달러로 전주 대비 2,456달러(-19.9%) 하락하였으며, WS은 47.0으로 전주대비 변화 없음. 중동지역의 8월물 성악이 있었지만 절반가량이 장기운송계약으로 운송되어 과잉공급을 해소하지 못하였음. 미 걸프 지역의 수출은 증가했지만 선박과잉을 해소하기는 어려워 현재수준의 운임이 지속될 것으로 예상됨

MR, 연중 최저수준

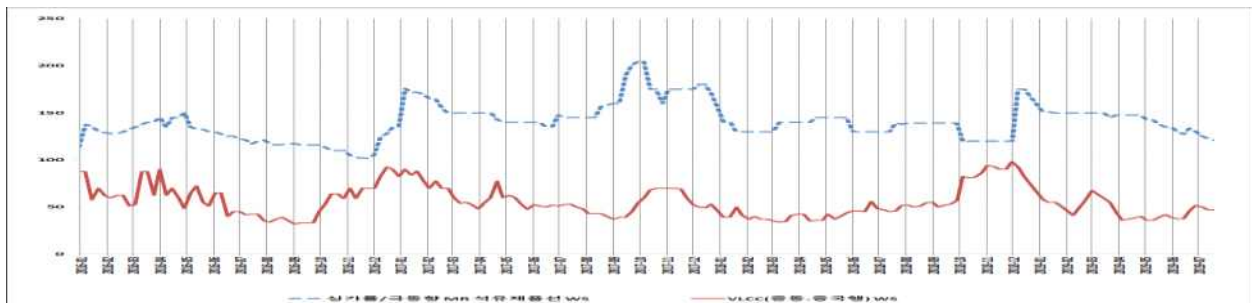
금주 태평양 MR 평균운임은 8,163달러로 전주 대비 750달러(-8.4%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS은 121.0으로 전주대비 1.5p(-1.2%) 하락하였음. 금주에도 가용선박이 많아 운임은 하락하여 연중 최저수준을 기록함. 단기적으로 운임 회복은 어려울 것으로 보이지만 현재 운임보다 하락될 가능성은 낮을 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

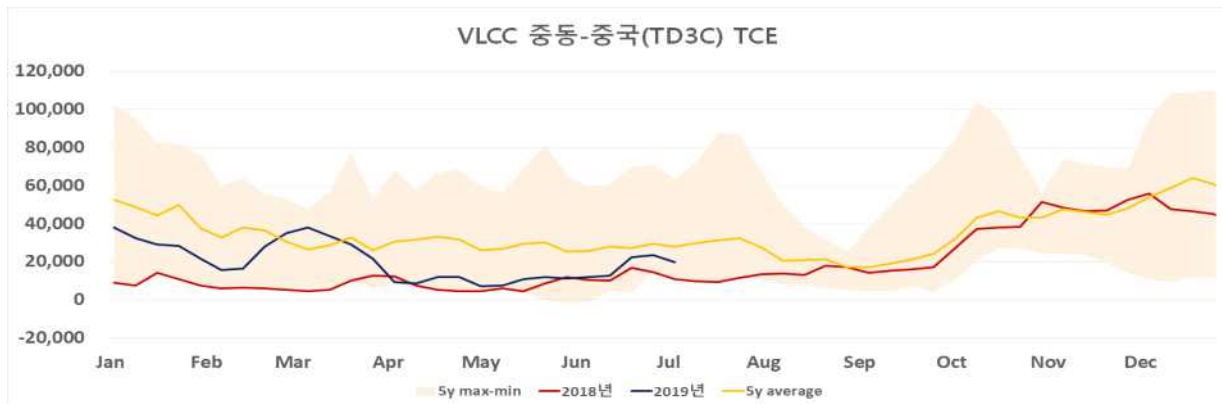
		금주 (07.19)		2019년			2018년		
유조선 시장			(전주비)	최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings	TD3C	13,652	(-2,456)	6,167	39,138	19,976	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	8,163	(-750)	8,479	21,370	12,929	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	33,500	(-500)	24,500	34,500	30,944	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,750	(-250)	13,250	15,000	14,000	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	47.0	(-)	36.0	67.5	46.7	34.0	98.0	53.9
	MR	121.0	(-1.5)	121.0	151.3	141.5	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

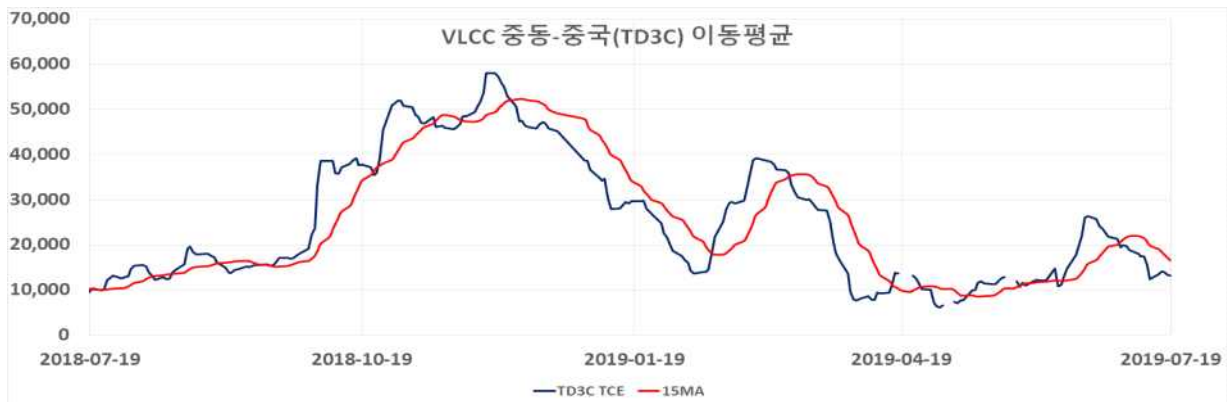
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

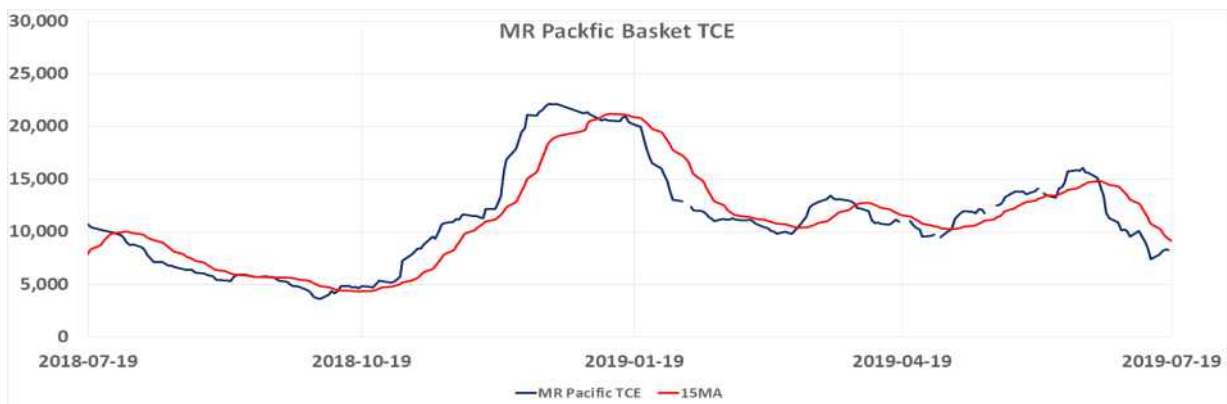
- 금주 TD3C 평균운임은 13,652달러로 소폭 하락하였지만 전년 동기 9,387달러보다는 높은 수준을 기록함



- 금주 TD3C 평균운임은 횡보세를 보였으며 15일 이동평균운임을 하회하였음. 차주 운임은 횡보세를 지속할 가능성이 높을 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 보합세를 기록하였으나 여전히 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 차주에도 운임이 상승할 경우 골든크로스를 형성하여 운임 회복이 가능할 것임



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.



■ Ridgebury Tankers, 수에즈막스 4척 인수

- 동사는 2005년 건조된 수에즈막스 4척을 Columbia Shipmanagement사로부터 8,200만 달러에 인수함

■ 케이프 2척, 파나막스 3척, 수프라막스 9척, 핸디사이즈 2척 중고선 거래

- 건화물선 시장상승에 따라 많은 선박들의 중고 거래가 진행 되었음
- 2005년 건조된 케이프선 한 척이 1,400만 달러에 그리스 선주에 판매 되었으며, 2004년 건조되어 특별검사를 앞두고 있는 케이프선 한 척은 1,250만 달러에 Agricore Shipping사에 판매되었음
- 리스금융 기관 CDB Leasing에서 2015년 건조된 파나막스 3척을 4,500만 달러에 매입함

7. 주요 해운지표 (2019.07.19.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.19)								
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	69.7	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)		(07.19)								
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	33.0	(-1.0)	33.7	34.5	35.0	34.8	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(07.19)								
380 CST	Rotterdam	384.5	(-39.0)	396.8	316.5	443.5	391.6	322.5	477.5	400.1
	Singapore	457.0	(-54.5)	467.0	349.0	511.5	419.8	352.5	517.5	432.6
	Korea	504.5	(-17.0)	498.8	389.5	521.5	449.7	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	471.0	(21.0)	450.5	365.0	471.0	425.2	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(07.19)								
철광석	국제價	120.50	(1.0)	121.3	72.3	127.2	94.6	62.5	79.3	69.5
	중국産	139.9	(3.5)	135.2	107.9	139.9	119.4	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	103.4	(-1.5)	104.1	101.1	107.4	104.5	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주산	222.1	(-4.1)	227.4	222.1	252.9	237.2	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	145.7	(-0.1)	145.7	145.5	187.3	170.1	164.7	186.9	177.1
	중국産	223.6	(-0.2)	224.0	219.3	233.0	228.1	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	901.5	(-11.75)	888.2	791.0	925.3	886.1	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	502.5	(-20.50)	512.1	418.5	547.5	486.2	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		4월	5월	6월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,460	7,596	7,221	47,215	74,518	95,248	100,114
	수입	4,949	4,477	4,338	27,770	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,606	8,060	7,747	45,618	81,068	84,260	89,921
	수입	6,647	6,423	5,690	36,363	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,957	4,371	4,319	27,218	45,468	53,140	57,676
	수입	4,732	4,750	4,241	27,278	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	14,876	13,629	12,836	80,285	145,255	169,587	189,936
	수입	11,553	11,844	10,414	65,706	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