www. kmi.re.kr

VOL.439

KMI 주간해운시장포커스

▌**발간년월** 2019년 7월 4주 ▌**발 행 인** 양창호 ▌**감 수** 황진회
▌**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

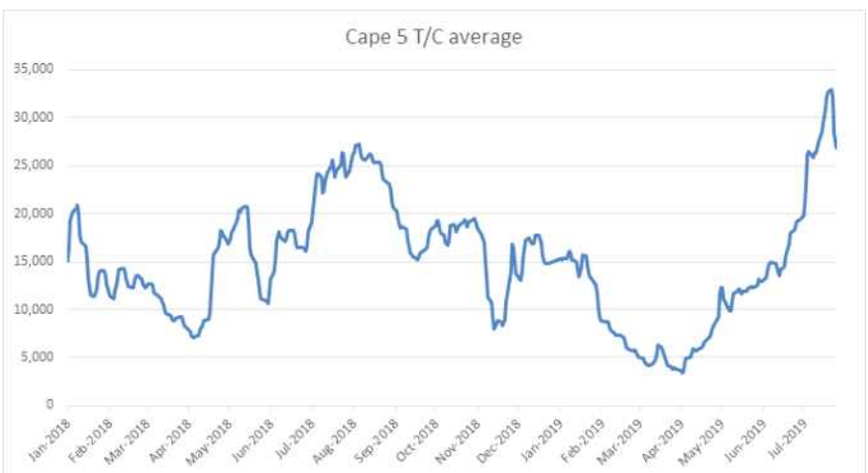
KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

1. 주간 이슈

급변하는 케이프선 시장

▌케이프선 시장의 동향

브라질 댐 사고('19.1월) 이전 15,000달러 선을 유지하던 케이프 시황은 이후 급락하여 지난 4월 2일 3,460달러를 기록했음. 그후 케이프선 운임은 거의 수직으로 상승하여 7월 22일에는 거의 10배가 상승한 32,963달러를 기록함. 지난 주말에는 다시 6천 달러 정도가 하락함으로써 변동성의 극치를 보여주고 있음



출처 : Clarkson Research

▌케이프선 시황 추이와 대응

작년 아테네에서 열린 Posidonia에서 Louis Dreyfus Armateure의 회장은 '케이프는 위험한 사업이다. 대규모 손실을 보게 되고 큰 투기적 베팅을 하지 않으면 돈을 벌 수 없다.' 라고 한 반면 C Transport Maritime의 Radziwill 회장은 '방어적이지 않고 적극적이라면 그리고 때가 왔을 때 큰 돈을 벌기 원하면 케이프를 해라.'라고 했다고 함. 누가 뭐라고 하든 시황노출형 케이프선 사업은 손익의 급격한 변동성을 견딜 수 있는 회사가 아니면 수행하기 어려운 사업임

Radziwill 회장은 최근에 로이즈리스트의 주간 팟캐스트에서 '때'가 지금 온 것이며 앞으로 1년 반에서 2년은 호황이 지속될 것이라고 주장함. 현재의 호황은 브라질 철광석의 부분적 생산재개, 남아공 대체물량으로 인한 대서양의 선복부족, 스크러버 장착을 위한 공급 일시 부족 등이 상승요인이 된 것으로 분석되나 지속여부는 관찰이 필요함

최근의 시황 호조로 낙관적 견해가 힘을 얻고 있지만 가을 이후 스크러버 장착 선박의 복귀, 조선소 공기단축에 의한 인도량 증가 등 공급 측면의 부정적 영향으로 올해에도 작년에 이어 4분기가 3분기보다 낮을 가능성을 배제할 수 없음. 게다가 지난 한주간 시황추세에서 보듯, 센티먼트가 바뀌면 시장참여자들의 시각이 취약한 장기전망(2020년 물 FFA는 16,052달러, 2021년 물은 13,750달러) 쪽으로 기울 수 있음. 위험관리의 핵심은 불확실성 즉, 변동성을 줄이는 것임. 이런 관점에서 짧은 기회가 왔을 때 노출을 축소하는 전략이 고려되어야 함

2. 주간 뉴스

중국, IMO 2020 이행 계획 발표

◦ 중국은 황산화물 규제(IMO 2020)에 대응하기 위한 계획안을 발표함. 현재 내하(內河) 및 연해 ECA에서만 금지된 오픈 스크러버의 배출수 금지를 중국 모든 해상으로 확대할 계획임

◦ 내년부터 중국 ECA를 운항하는 선박은 황 함유량 0.1%를 적용함. 또한, 내년 3월부터는 미 준수된 연료를 선적하는 것도 금지되며 이를 어길시 10,000~100,000위안에 달하는 벌금을 부과할 예정임

◦ 동 계획안은 오는 8월 22일까지 공개검토한 후 확정하여 적용될 예정임

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128502/China-issues-plan-for-2020-sulphur-cap-implementation(로그인 필요)

파나막스급 컨테이너선, 새로운 수요 발생

◦ 파나막스(4,000~5,300TEU)급 컨테이너 선박은 2016년 파나마 운하의 확장으로 인해 경쟁력이 크게 낮아짐

◦ 2016년 동급 선박은 824척이 운항중이었으나 최근에는 715척으로 감소함. 동급 선형에 대한 수요 감소로 2016년 이후 해체선박의 40%인 109척의 선박이 파나막스급 선형인 것으로 조사됨

◦ 하지만 인트라아시아와 남-북 항로에 동급 선형에 대한 수요가 발생하고 있으며 특히 인트라아시아 항로에는 100척 이상의 선박이 운항중임

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128546/Classic-panamaxes-find-alternative-employment(로그인 필요)

아시아-유럽 항로 임시결항 증가

◦ 아시아-유럽항로 운임은 올해 연초대비 30% 이상 하락하여 선사들의 임시결항 숫자가 크게 증가함.

◦ 알파라이너 자료에 따르면 동 항로의 올해 5월 누적 컨테이너 물동량은 전년동기대비 6.4% 증가하여 견고한 증가세를 기록했음에도 불구하고 운임은 전년대비 TEU 당 200달러 가까이 하락함

◦ 이러한 운임하락은 초대형선박 인도에 따른 공급 증가가 가장 큰 요인으로 선사들은 이 문제를 해결하기 위해 자체적인 임시결항을 실시함. 올해 7~8월에만 오션 얼라이언스는 5회, 디얼라이언스는 4회, 현대상선 1회의 임시결항을 실시했거나 실시할 예정임

◦ 2M은 지난해 9월부터 12월까지 12주동안 AE-2서비스를 중단하여 공급량을 조절했으나 올해에는 저속운항을 통해 조절하는 것으로 알려짐

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 30호

용선시장, 양극화 심화

◦ 7월에만 7,000TEU급 이상 12척이 스크러버 장착을 위해 도크(dock)로 입고됨. 이를 대체 선박에 대한 수요 증가로 대형선을 중심으로 용선료가 크게 상승함

◦ 알파라이너 자료에 따르면 6월 기준 8,500TEU급 용선료는 전년 동기대비 37% 증가한데 반해 3,000TEU 이하 선박은 20~30% 이상 하락하여 대형선과 소형선간의 선호도 차이가 큰 것으로 나타남

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128485/Twotier-box-charter-market-extends-through-midyear(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

▌발레사, 금년 철광석 500만 톤 추가 생산 발표

◦ 발레사가 광산 운영재개로 올해 500만 톤 정도의 철광석을 추가적으로 생산 가능할 것이라고 전함. 동사는 올해 말까지 폐쇄된 광산의 생산량을 점차적으로 늘릴 것이며 향후 2년에서 3년 이내에 생산량을 정상궤도에 올릴 수 있을 것이라고 밝힘

◦ 남부 지역의 2분기 철광석 생산량은 전년 동기 대비 72% 줄어든 620만 톤에 그침. 이는 전분기 대비 48% 감소한 수치임

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128505/Vale-resumes-partial-operations-at-Vargem-Grande(로그인 필요)

▌발레사, 2분기 말부터 생산, 판매량 개선 전망

◦ 발레사가 철광석 생산과 판매와 관련해 금년 2분기 말부터 상당히 개선될 것이라고 발표함. 이는 브루쿠투광산의 운영 재개와 북부지역의 선적량 증가 때문이라고 밝힘

◦ 지난 1월 댐 붕괴로 발레사가 법원으로부터 브루쿠투 광산 운영 중단 판결을 받은 바 있음. 하지만 6월에 법원은 앞서 판결한 내용을 뒤집고 발레사가 브루쿠투 광산 운영을 재개해도 된다고 허가함. 운영재개 판결 이후 발레사는 철광석 3,000만 톤 중 일부를 올해 말부터 건식공정(dry processing production)을 통해 생산할 계획이며, 나머지는 향후 2년에서 3년 이내에 습식공정(wet processing production)을 활용해 생산할 것이라고 밝힘

◦ 올해 2분기에 철광석 생산량은 총 6,401만 톤으로 전년동기대비 34% 줄어든 수준임. 북부지역은 카라하스와 새로 확장된 S11D 광산을 포함하는 지역으로 4월에서 6월까지 약 4,160만 톤의 철광석을 생산했으며, 이는 전년대비 460만 톤 줄어든 수준임. 4월과 5월에 예상치 못한 기상변화로 인해 북부지역의 작업 중단이 발생한 것이 생산량 감소의 원인임

◦ 그러나 발레사는 올해 2분기 말부터 생산량과 판매량이 실질적으로 개선될 것이라고 밝힘. 올해 판매량은 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤의 중간 정도로 예상하고 있다고 밝힘

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128486/Vale-close-to-resuming-some-shuttered-iron-ore-output(로그인 필요)

▌케이프선 운임 급락

◦ 케이프선 스팟운임이 이틀 연속 하락하고 있음. 수요일(7/24)에 케이프선 스팟운임은 전일대비 12% 급락한 28,352달러/일을 기록함. 같은 날 선물가격도 큰 폭으로 하락한 것으로 보고됨. 운임이 급락하자 이에 대해 전문가들은 시장의 조정기간으로 인해 나타난 일시적 현상인지 아니면 향후 운임의 하락추세가 이어질 것인지에 대한 판단하기에는 아직 이르다고 이야기함

◦ 최근 시장에서 용선주는 운임 변동을 관찰하기 위해 시장을 관망하고 있으며 선주들은 운임 수준을 낮추려하지 않는 상황이라고 전함. 발틱 보고서에 따르면 브라질에서 두 번째로 큰 철광석 수출업체 CSN사는 금주 시장에서 케이프선 8척을 8월에 용선하는 계약을 체결했으나, 나머지 계약은 체결하지 못하고 있으며, 동사가 9월분 용선계약 체결을 위해 노력을 기울이고 있으나 어려움을 겪고 있다는 루머가 있음

https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/capesize-rates-take-a-big-hit-as-dry-bulk-market-takes-a-break/2-1-643372(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

중동지역 긴장감으로 보험료 상승, 하지만 운임은 하락

◦ 7월 19일 이란의 영국국적선박 나포로 영국정부는 영국 선박들에 대하여 호르무즈해협 운항중단을 촉구함

◦ 호르무즈해협에서 영국선대가 차지하는 비중은 크지 않아 영국선박 감소로 인한 영향은 거의 없을 것으로 예상됨

◦ 한편, 호르무즈해협의 긴장 고조로 선박들에 대한 위험이 증가하여 보험료 인상이 예상되나 화주들에게 이를 전가하여 유조선 수익에 타격을 주지는 않을 것으로 예상됨

https://www.tradewindsnews.com/tankers/middle-east-tanker-tension-to-lift-insurance-premiums-but-not-spot-rates/2-1-642101(로그인 필요)

중동지역 긴장 고조와 싱가포르 벙커가격

◦ 싱가폴의 IFO 380 연료 가격은 지난 6월 푸자이라에서 발생한 선박 피격사건으로 톤당 500달러로 상승한 후 현재 안정세를 찾았으나 7월 19일 이란이 영국 국적 선박을 나포함에 따라 중동 지역의 긴장이 다시 고조되고 있어 싱가포르 벙커가격이 상승할 가능성이 있음

◦ 선주들이 오만만과 호르무즈 해협의 운항을 피하려 하며 선박이 동지역에 머무르는 시간을 최소화하고자 하여 싱가포르의 벙커 수요는 증가하고 있음

◦ 하지만, 싱가포르의 잘못된 운영 관행에 대한 대대적인 단속으로 인해 많은 대형 벙커 유조선 사업자가 운항 면허를 정지당했으며, 재정적 문제로 인해 20척 이상의 선박이 제외되었음

◦ 또한, IMO 2020을 대비한 저 유황연료를 운반하기 일부 선박이 탱크 청소를 진행하게 되어 향후 선박의 공급에 어려움을 겪을 수 있음

https://www.tradewindsnews.com/tankers/fujairah-troubles-send-bunker-prices-soaring-in-singapore/2-1-643469(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

▌BDI 2,000선 유지

BDI가 지난주에 이어 금주에도 2,000선을 유지함. 케이프선 운임이 급락했으나 중소형선박의 운임이 급등하면서 BDI의 하락폭을 제한함. 케이프선 스팟운임평균이 전주대비 5% 하락한 29,493달러/일을 기록함. 월요일 32,963달러/일을 기록하며 2014년 1월 이후 가장 높은 스팟운임을 기록했으나 이후 하락추세를 이어가 금요일에는 27,145달러/일을 기록함. 한 주 내내 하락세를 보이고 있으나 운임은 여전히 BEP보다 높은 수준을 기록 중임. 중국의 철광석에 대한 수요는 견고한 상태임. 그럼에도 불구하고 시장이 최근 운임 급등에 따른 저항선을 형성하며 조정기간을 갖는 것이라는 의견도 있어 향후 운임 추세를 관망할 필요가 있음. 중소형선박은 중국이 미국산 대두를 구입하는 등 긍정적 소식이 전해지면서 운임이 상승한 것으로 분석됨

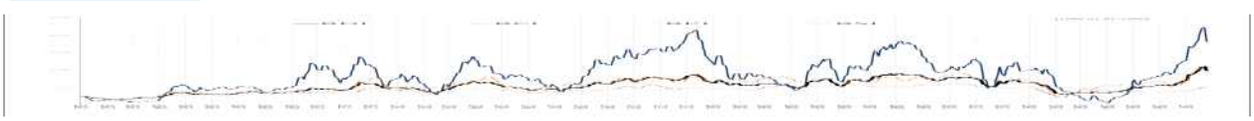
▌FFA 시장, 2020년물에 대한 기대감은 여전히 낮은 수준

FFA 2019년 8월물과 4분기물 케이프선 가격이 급락함 하지만 여전히 BEP를 크게 웃도는 수준임. 급락의 원인은 스팟운임의 하락 때문인 것으로 보임. 반면 케이프선의 스팟운임 상황이 개선되어 최근 2주 내 26,000달러/일 이상을 기록하고 있음에도 불구하고 2020년물에 대한 가격은 16,000달러/선을 유지하고 있음

▌빅데이터·인공지능 분석 결과

파나막스선 운임은 혼조세를 보이며, 케이프선과 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2019년 최저	2019년 최고	2019년 평균	2018년 최저	2018년 최고	2018년 평균
건화물선 시장(현물)		(07.26)							
운임지수[1]	BDI	2,051	(−10)	595	2,191	1,030	948	1,774	1,353
선형별 운임지표[2] (달러/일)	케이프(5TC)[7]	29,493	(−1,465)	3,460	32,963	12,465	3,016	27,283	16,346
	파나막스(4TC)	17,459	(784)	4,435	17,742	9,196	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	11,282	(851)	4,544	11,372	8,225	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	7,457	(388)	4,198	8,524	6,178	562	9,772	8,640
1년 용선료[5] (달러/일)	케이프	21,000	(−375)	11,500	21,375	15,833	15,000	22,000	19,146
	파나막스	15,100	(−525)	11,500	15,625	12,803	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,500	(−125)	9,500	11,750	10,508	11,000	13,750	12,808
	핸디	10,250	(125)	8,750	10,250	9,608	9,500	11,500	10,707

건화물선 시장(FFA)		(07.26)							
		2019년 8월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치[6] (달러/일)	케이프(5TC)	23,604	(−2,554)	22,075	(−288)	16,052	(−128)	13,750	(−54)
	파나막스(4TC)	14,138	(−706)	12,517	(−108)	9,979	(−42)	8,967	(−58)
	수프라막스(6TC)	10,157	(−2,063)	10,599	(−233)	9,582	(−121)	9,065	(−142)
	핸디(6TC)	7,813	(75)	7,700	(−425)	7,888	(−143)	7,725	(−125)

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 상승세를 이어가나 스팟운임의 급락으로 데드크로스가 형성됨

◦ (케이프 RSI) 70이상을 기록하던 RSI가 금주 30이상 70미만을 기록함

◦ 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 조정기에 들어갈 것으로 예상됨

* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.

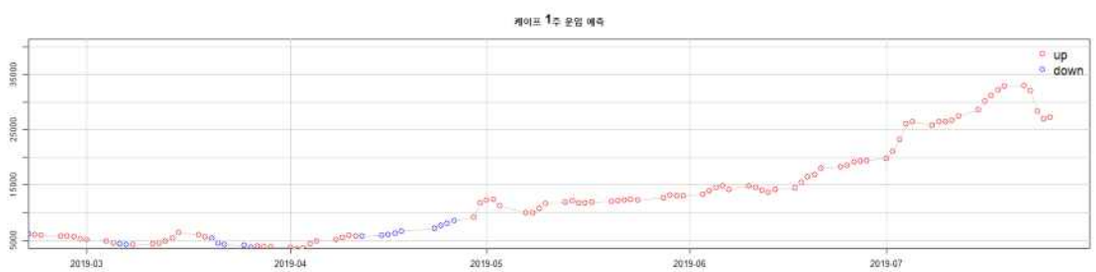
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

◦ (케이프 용선료) 단기용선료가 횡보 중임

◦ (케이프, 파나막스 시황 비교) 케이프선 스팟운임의 급락으로 선형간 운임간격이 줄어듦. 여전히 일정간격을 유지하며 운임이 좋을 때의 시그널을 보이고 있음

◦ (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

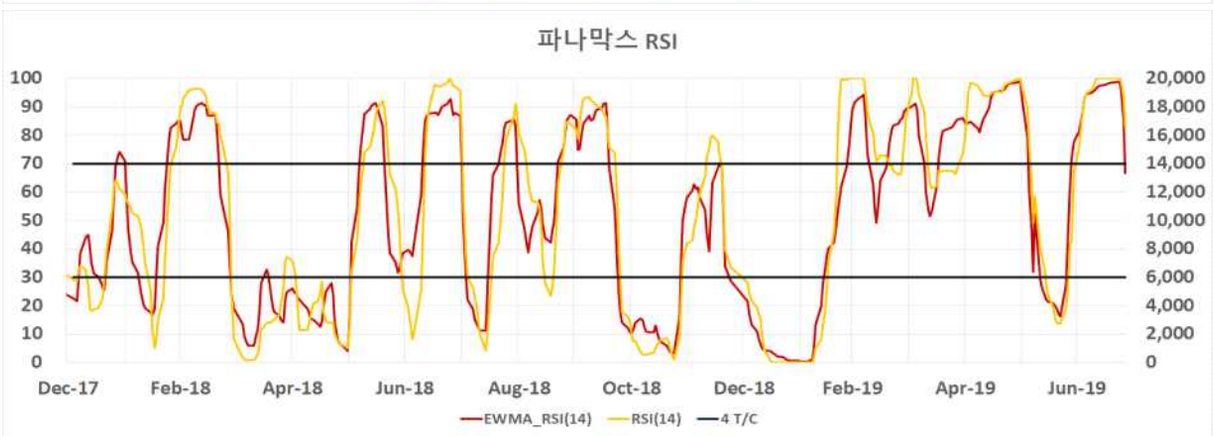
	예측기준일	예측일	예측확률(%) 상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	07.22	07.29	85.88	14.12
	07.23	07.30	84.40	15.60
	07.24	07.31	82.51	17.49
	07.25	08.01	79.11	20.89
	07.26	08.02	76.14	23.86
	7월 4주	7월 5주	81.61	18.39

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

◦ (파나막스 이동평균) 금주 이동평균선은 급등하나, 스팟운임은 급락함

◦ (파나막스 RSI) RSI가 70이상으로 과매수 상태임

◦ 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 조정기에 들어설 것으로 예상됨

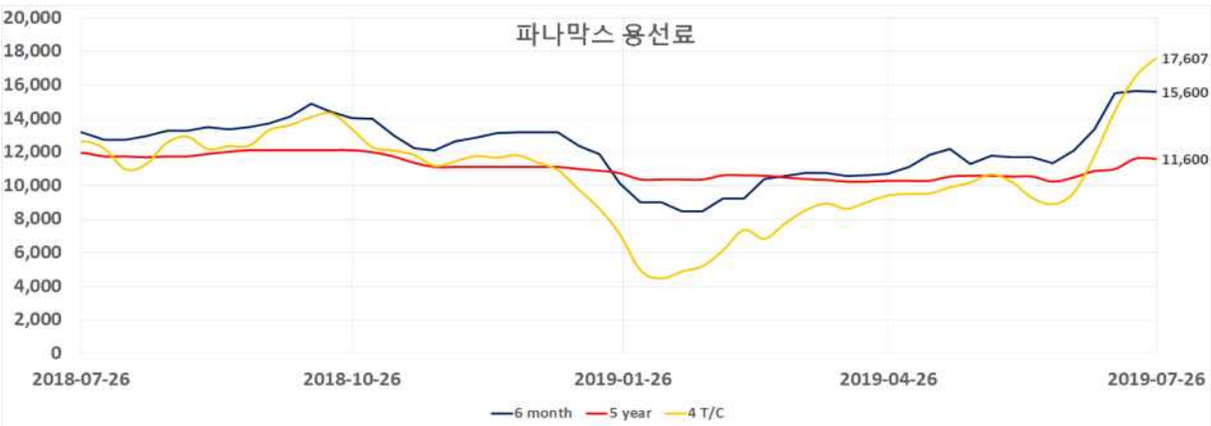


* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

◦ (파나막스 용선료) 단기용선료는 횡보 중이며, 장기용선료는 소폭 하락함

◦ (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

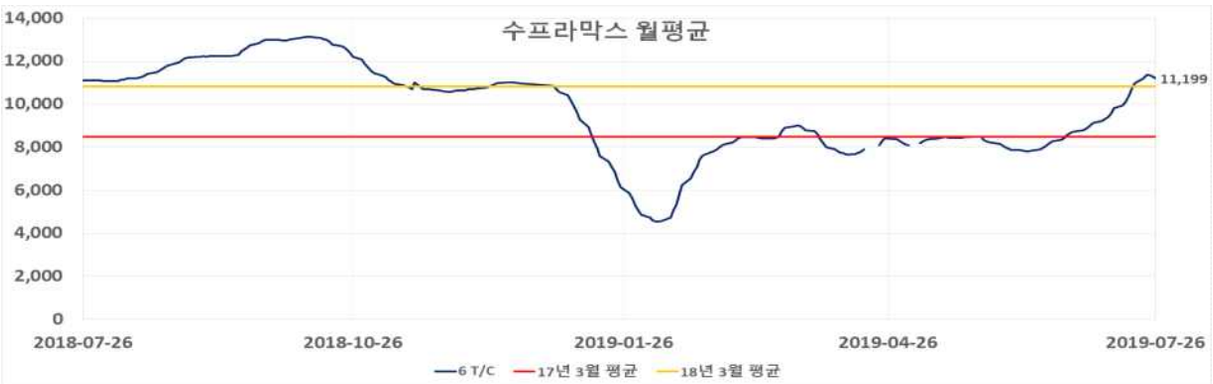
	예측기준일	예측일	예측확률(%) 상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	07.22	07.29	64.38	35.62
	07.23	07.30	53.45	46.55
	07.24	07.31	43.82	56.18
	07.25	08.01	39.29	60.71
	07.26	08.02	31.34	68.66
	7월 4주	7월 5주	46.46	53.54

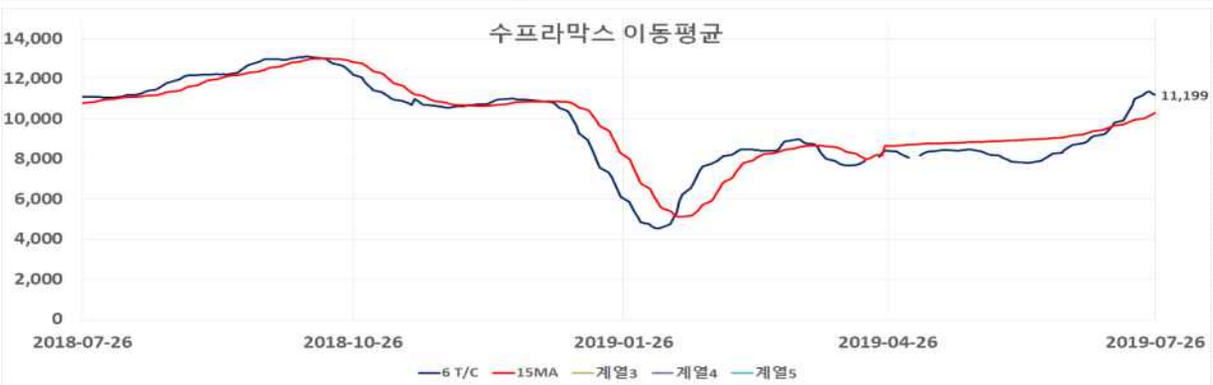
3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

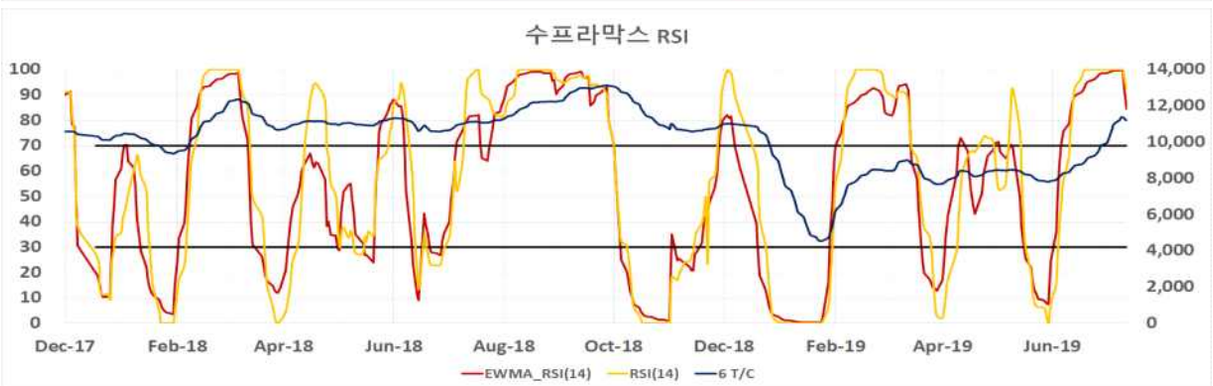
◦ (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 완만한 상승세를 유지하나, 스팟운임의 급락으로 간격이 좁아지고 있음

◦ (수프라막스 RSI) RSI가 70이상으로 과매수 상태임

◦ 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 조정기에 들어설 것으로 예상됨





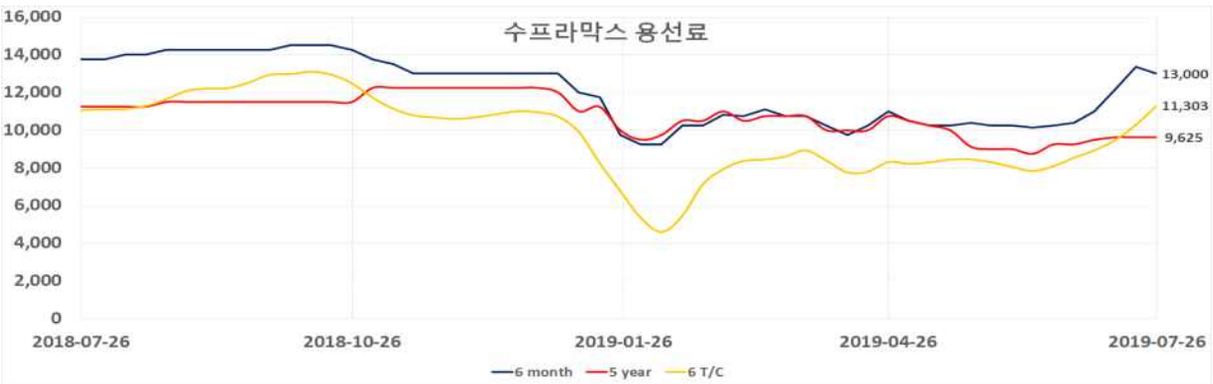


* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

◦ (수프라막스 용선료) 단기용선료가 하락함

◦ (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	07.22	07.29	93.23	6.77
	07.23	07.30	91.62	8.33
	07.24	07.31	82.67	17.33
	07.25	08.01	80.37	19.63
	07.26	08.02	77.36	22.64
	7월 4주	7월 5주	85.05	14.95

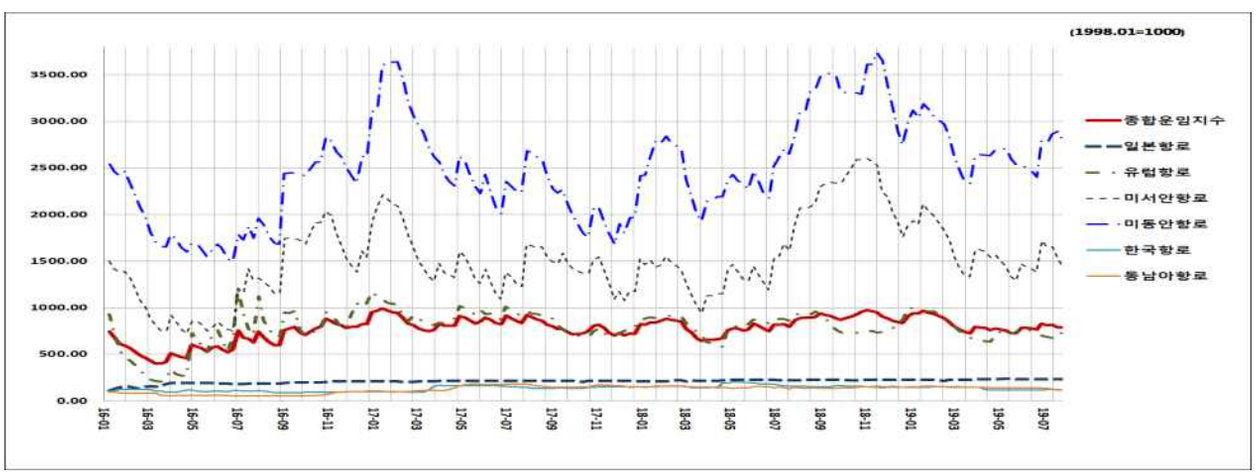
4. 컨테이너 - 주간 동향

▌컨테이너 운임지수는 전주대비 1.83 하락한 788.93을 기록

아시아-유럽항로 운임은 8주만에 반등하여 전주대비 82달러 상승하여 754달러를 기록함. 7~8월 중 오션 얼라이언스와 디 얼라이언스, 현대상선은 총 10회의 임시결항을 실시했거나 실시할 예정임. 아울러 2M은 저속운항을 통해 공급량을 조절하는 것으로 알려져 아시아-유럽항로를 운영하는 선사들은 모두 공급량 조절에 힘쓰는 양상임. 향후 몇 주간 큰 폭의 운임하락 가능성은 낮을 것으로 예상됨

아시아-북미항로 운임은 과거의 패턴을 벗어나 계절적 성수기임에도 불구하고 미 서부 기준 106달러 하락한 1,433달러를 기록함. 일반적으로 7월 말부터 8월은 화물 수요 증가에 따라 높은 운임을 기록하였음. 개별 선사들의 선대 추가투입과 낮은 수요 증가세, 그리고 무역전쟁에 따른 조기 선적 수요가 예상보다 크지 않은 것이 영향을 미친 것으로 분석됨. 최근 미국 통계국 발표에 따르면 올해 5월까지 중국의 대미 수출은 12.0% 감소하여 금융위기 이후 최대 하락폭을 기록하였으며 미 서부 항만의 실적도 중국발 화물 처리량이 크게 감소한 것으로 나타나 수요 둔화가 운임에 영향을 미치는 것으로 판단됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

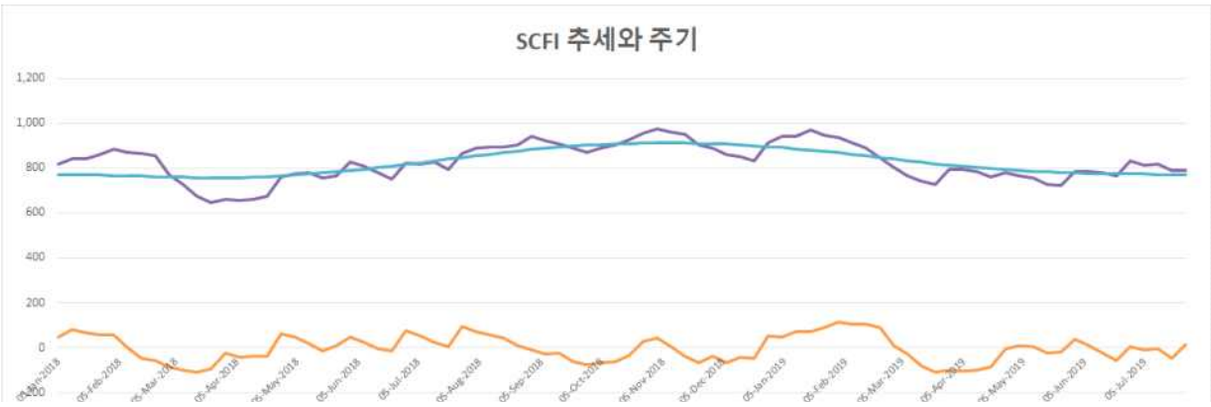


자료:상해항운교역소

		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장		(07.26)							
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	788.93	(-1.8)	723.93	968.07	813.11	646.59	976.52	831.84
	유럽항로($/TEU)	754	(82.0)	638.00	996.00	771.37	584.00	996.00	820.10
	미서안항로($/FEU)	1,433	(-106.0)	1,294.00	2,114.00	1,604.57	945	2,606	1,741.3
	미동안항로($/FEU)	2,800	(-91.0)	2,338.00	3,187.00	2,724.20	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로($/TEU)	117	(-8.0)	117.00	153.00	133.51	144	205	162.8
	일본항로($/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	231.02	210	230	223.14
	동남아항로($/TEU)	116	(-3.0)	116.00	158.00	143.17	131	166	145.84
용선지수(HRCI)		735.0	(2.4)	591	718	652	610	846	724

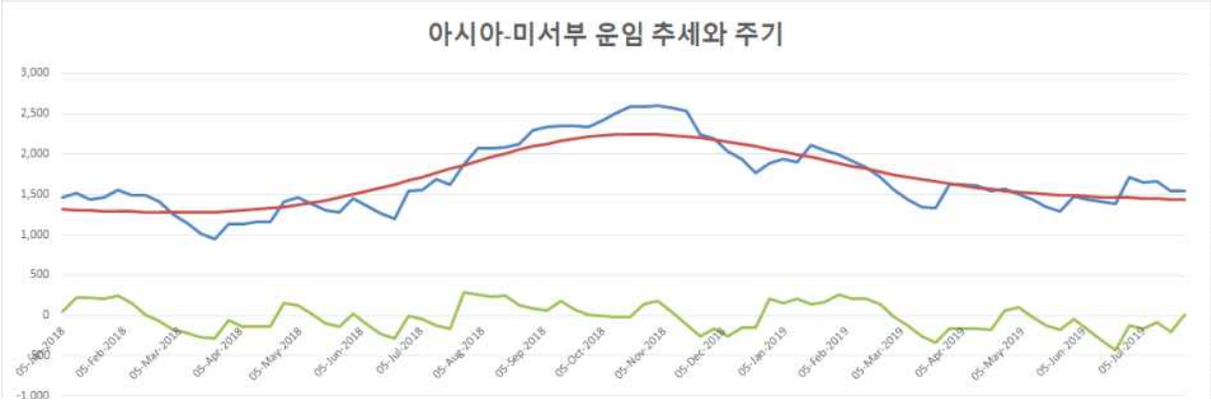
4. 컨테이너 기술적 분석

◦ SCFI 지수는 트렌드보다 높은 상태이나 계절적 성수기의 영향으로 운임의 급격한 하락 가능성은 낮음



◦ 아시아-유럽운임은 8주 만의 반등으로 실제운임이 추세선을 넘어섬. 단기적으로 큰 폭의 하락보다는 약보합세를 기록할 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

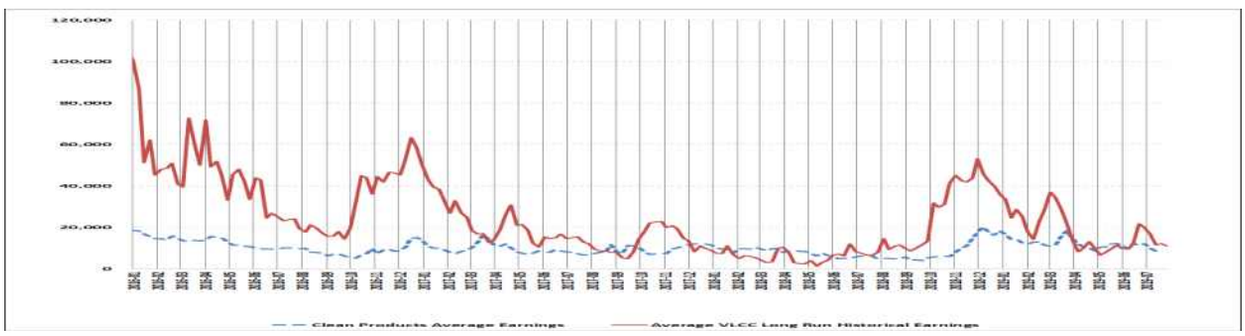
▌VLCC, 화물수요로 운임횡보

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 12,360달러로 전주대비 1,292달러(-9.5%) 하락하였으며, WS은 44.0으로 전주대비 3.0p(-6.4%) 하락함. 금주 많은 화물들이 있었으나 가용선박이 많아 운임은 횡보세를 기록함. 한편, 대서양시장은 상대적으로 가용선박이 적어 운임상승을 기록함

▌MR, 공급과잉으로 운임횡보

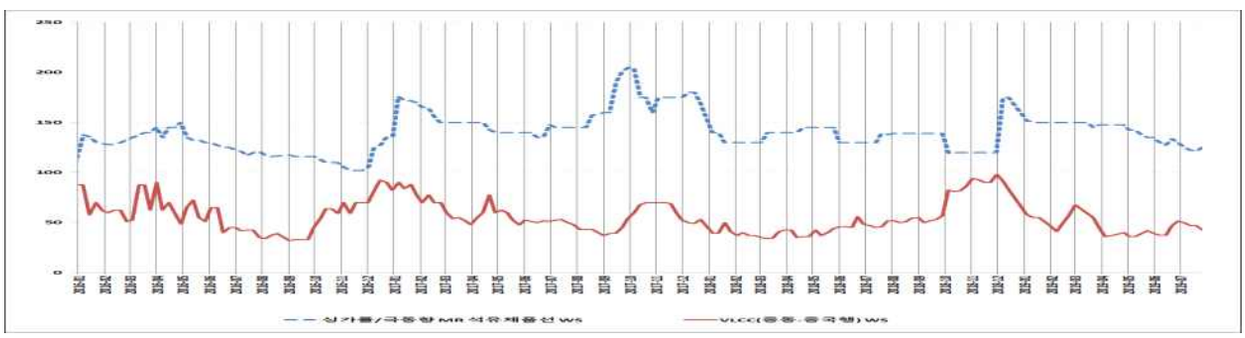
금주 태평양 MR 평균운임은 8,327달러로 전주 대비 135달러(1.7%) 상승하였음. 싱가포르-극동 WS은 125.0으로 전주대비 4.0p(3.3%) 상승하였음. 금주에도 중동지역의 화물수요는 지속되지만 가용선박이 많아 운임은 횡보세를 기록함. 화물수요가 급증하지 않는다면 현재 운임수준이 유지될 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

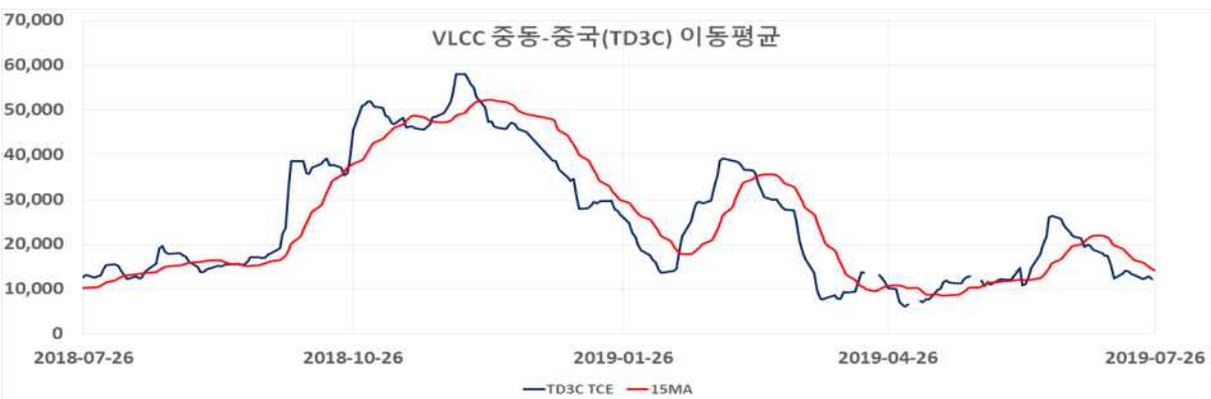
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(07.26)							
Average Earnings ($/day)	TD3C	12,360	(-1,292)	6,167	39,138	19,712	3,859	58,030	18,802
	Pacific Basket	8,327	(135)	7,403	21,370	12,765	3,622	22,124	8,895
용선료 (1년,$/day)	VLCC	33,500	(-)	24,500	34,500	31.029	19,000	33,000	22,899
	MR	14,750	(-)	13,250	15,000	14,025	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	44.0	(-3.0)	36.0	67.5	46.6	34.0	98.0	53.9
	MR	125.0	(4.0)	121.0	151.3	140.9	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

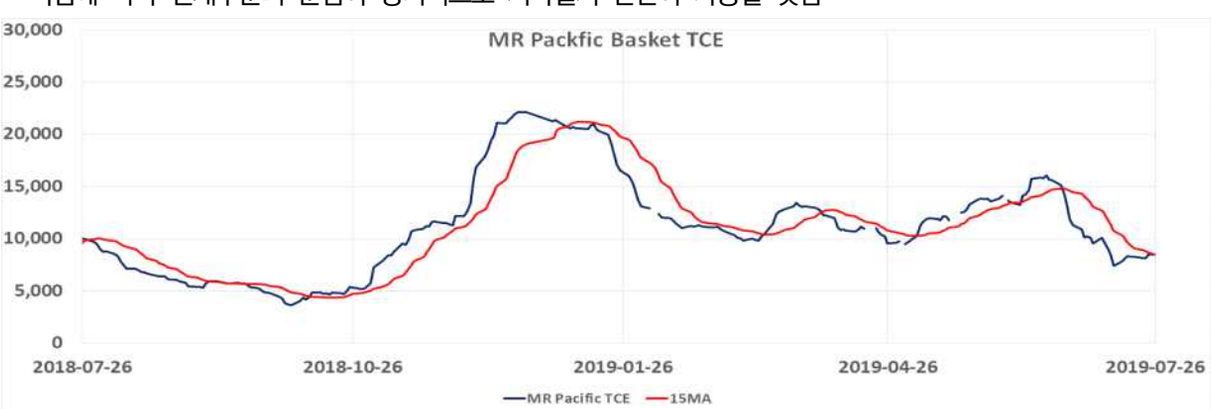
5. 탱커 기술적 분석

◦ 금주 TD3C 평균운임은 12,459달러로 소폭 하락하여 전년 동기 11,611달러와 유사한 수준을 기록함

◦ 금주 TD3C 평균운임은 횡보세를 보이며 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 차주에도 운임은 횡보세를 지속할 가능성이 높음



◦ 금주 태평양 MR 평균 운임은 보합세를 기록하여 15일 이동평균운임과 유사한 수준을 기록함. 차주 운임 움직임에 따라 현재수준의 운임이 장기적으로 지속될지 판단이 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.

▌Eagle Bulk Shipping, 울트라막스 6척 인수

◦ 동사는 2015년 건조된 울트라막스 4척, 2016년 건조된 울트라막스 2척을 1억 2,200만 달러에 구입했음을 발표함

◦ 4척의 선박에는 스크러버가 장착되어 있으며 나머지 2척에는 배기가스 세정장치가 장착되어 있음

▌케이프 2척, 캄사르막스 1척, 파나막스 2척, 수프라막스 1척, 핸디사이즈 2척 중고선 거래

◦ 중국 구매자들에게 2006년, 2007년 건조된 케이프사이즈가 1,650만 달러, 1,775만 달러에 판매되었음

7. 주요 해운지표 (2019.07.26.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2019년 최저	2019년 최고	2019년 평균	2018년 최저	2018년 최고	2018년 평균
중고선 시장 ($ Million)		(07.26)								
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)		(07.26)								
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	32.75	(-0.25)	33.4	34.5	35.0	34.8	29.0	35.0	32.5
자료:Clarkson										
연료유 ($/Tonne)		(07.26)								
380 CST	Rotterdam	366.0	(-18.5)	389.1	316.5	443.5	390.8	322.5	477.5	400.1
	Singapore	442.5	(-14.5)	460.9	349.0	511.5	420.6	352.5	517.5	432.6
	Korea	480	(-24.5)	494.1	389.5	521.5	450.7	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	524.0	(53.0)	468.9	365.0	471.0	428.5	359.5	515.5	437.1
자료:Clarkson										
주요 원자재가 ($)		(07.26)								
철광석	국제價	118.60	(-1.9)	120.3	72.3	127.2	95.4	62.5	79.3	69.5
	중국産	139.8	(-0.1)	136.4	107.9	139.9	120.2	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	75.0	(-1.5)	76.1	75.1	83.1	78.1	76.1	105.1	89.1
	중국産	101.2	(-2.2)	103.7	101.1	107.4	104.4	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주산	215.2	(-7.0)	225.7	222.1	252.9	236.6	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	145.6	(-0.1)	145.7	145.5	187.3	169.2	164.7	186.9	177.1
	중국産	223.5	(-0.1)	223.9	219.3	233.0	227.9	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	883.3	(-18.25)	887.6	791.0	925.3	886.1	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	496.0	(-6.50)	507.2	418.5	547.5	486.4	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