

# KMI

## 주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 8월 1주    ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

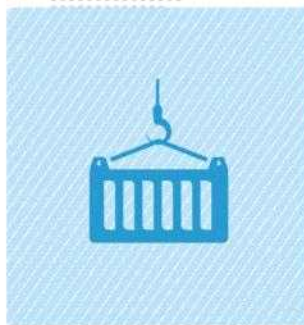
I. 주간이슈 .....	02
II. 주간뉴스 .....	03
III. 건화물선 .....	06
IV. 컨테이너 .....	13
V. 탱커 .....	15
VI. 중고선 시장 .....	17
VII. 주요 해운지표 .....	18

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

# 일본선사 첫 분기(4-6월) 실적과 시사점

### I NYK, 컨테이너와 벌크 공히 실적 개선

실적을 분야별로 보면 컨테이너는 전년 동기대비 18.5%가 증가한 1,750만 달러, 벌크는 8,470만 달러의 이익을 기록함. 물류는 이익이 거의 없는 수준이며 항공화물은 1,470만 달러 손실로 총 이익은 8,800만 달러 수준임

벌크는 자동차선, 가스선이 호조를 보였는데 특히 LNG선의 장기계약이 안정적인 이익을 창출한 것으로 알려짐. VLCC는 작년대비 시장상황이 호전되었지만 선복증가와 정유사의 유지보수에 따른 물동량 감소로 실적개선은 제한적이었음

### I MOL, 컨테이너와 실적 개선으로 흑자전환

컨테이너 실적이 대폭으로 개선되면서 흑자전환에 성공하였음. 회사 전체로 전년 동기에는 1,585만 달러 손실이었으나 올해 첫 분기에는 1억 1,380만 달러의 흑자를 기록함. 컨테이너가 작년 첫 분기 4,198만 달러 손실에서 금년에 1,585만 달러 이익으로 돌아선 것이 크게 기여하였음

컨테이너선 호조의 원인은 서비스 안정화, 아시아-북미 연간계약의 운임을 개선, 소석률 하락을 막기 위한 서비스 빈도 조정 등이 거론됨

### I ONE, 1분기 흑자전환으로 연간이익 예상치 상향조정

작년에 인력부족과 출범초기의 기술적 문제 등으로 약 5억 8,600만 달러의 손실을 기록하였으나, 첫 분기에 소규모이지만 5백만 달러의 이익을 기록함으로써 연간 이익 예상치를 9천만 달러로 상향할 수 있게 되었음. 이번에 기록한 이익은 2018년 출범 이래 처음으로 실현한 분기이익임. 실적개선의 원인은 터미널비용과 내륙운송비 등 단위당 변동비 절감과 아시아-북미항로 장기계약 운임이 목표수준을 달성한 것을 들 수 있음

1분기 매출도 전년동기 대비 40% 가까운 증가세를 보였는데 특히 아시아-유럽물량의 증가율이 43.3%로 두드러짐. 화물량과 선적공간의 비율인 소석률도 북미, 유럽 공히 73% 선에서 86-87% 수준으로 증가하였음

### I 시사점

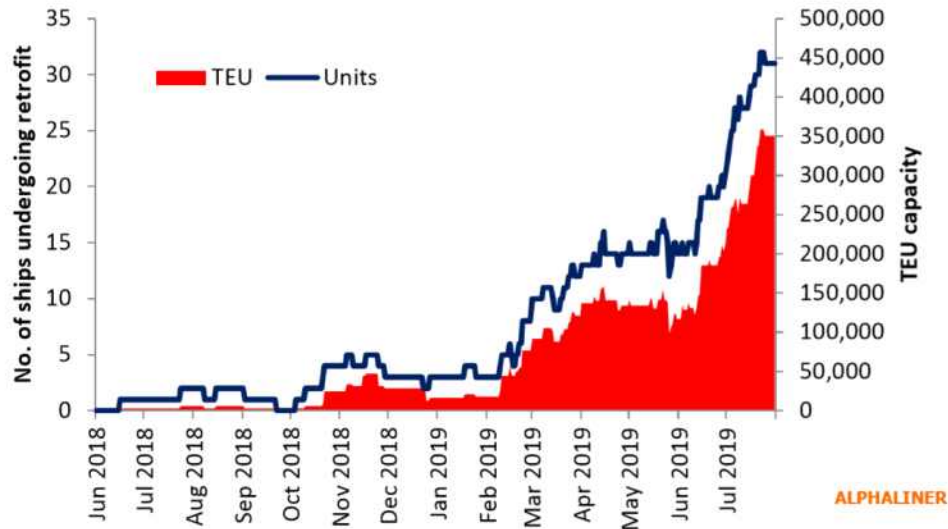
첫째, 일본 컨테이너 선사의 경우 종합해운(integrated shipping) 회사로서 다각화(diversification)가 경영안정화에 유효하게 작용하고 있음. 하지만 다각화에는 역량의 확보가 전제됨을 잊어서는 안됨

둘째, 장기계약 운임을 개선과 단위당 변동비의 절감에 주력할 필요가 있음

셋째, 저시황기 적절한 서비스빈도 조정은 소석률을 높여 실적개선 효과를 가져옴

넷째, 컨테이너 선사간 통합 초기에는 IT시스템 통합, 조직문화 등의 측면에서 많은 충격이 가해지고 이러한 충격이 대규모 손실로 나타나는 경우가 빈번함. 우리의 연근해선사 통합 시에도 각별한 주의가 필요함

## 2. 주간 뉴스



### 스크러버 장착 선대 증가로 용선료 상승

- 알파라이너에 따르면 스크러버 장착대수가 지속적으로 증가하는 추세이며 7월에만 30척 이상의 선박이 장착중인 것으로 파악됨
- 2018년 6월까지 스크러버 장착 선박은 39척에 불과했으나 올해에는 빠르게 증가하여 550척의 선박에 추가로 장착될 것으로 예상함
- 스크러버 평균 장착비용은 5백만 달러이며 평균 장착기간은 52일로 파악됨. 따라서 총 27억 달러 이상의 비용이 소요되는데 이 중 상위 12개 선사는 약 12억 2천만 달러를 지출할 것으로 예상됨
- 동 설비에 대한 수요가 급증하자 이를 대체할 만한 선박의 수요 또한 증가하여 용선료가 급등함. 최근 MSC는 8,600TEU급 선박 1년 용선에 3만 달러/일을 지불한 것으로 조사됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 31호

<https://www.tradewindsnews.com/boxships/boxship-charter-rates-could-rise-to-cover-imo-2020-costs/2-1-645623>  
(로그인 필요)

### 미국, 3,000억 달러의 중국산 제품에 10% 관세 부과

- 미국은 9월 1일부터 3,000억 달러의 중국산 제품에 10%의 관세를 부과하기로 결정함. 이번 부과대상에는 스마트폰, 컴퓨터, 의류, 기계류 등이 포함된 것으로 알려짐
- 현재 미-중 간 협상이 진행중인 상황에서 예상치 못한 관세부과로 해운에는 악재로 작용할 가능성이 높음. 관세 부과까지 3~4주 밖에 남지 않은 상황에서 조기 선적 수요가 발생할 시간적인 여유가 크지 않음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128649/Fresh-US-tariffs-unlikely-to-spur-more-frontloading-and-may-further-damp-transpacific-trade>(로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### 2023년까지 항만 컨테이너 물동량 9.7억TEU 전망

- 드류리는 2018년 7.8억 TEU인 항만 컨테이너 물동량이 2023년까지 연평균 4.4% 증가하여 9.7억 TEU에 달할 것으로 전망함
- 아시아 지역의 물동량은 2018년 4.2억 TEU에서 연평균 5% 증가하여 2023년에 5.4억 TEU를 기록할 것으로 전망함
- 세계 항만 처리능력은 물동량 증가세보다 낮은 연평균 2%에 그쳐 시설 사용률(utilisation)이 증가할 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128630/Global-box-port-volumes-edging-up-to-1bn-teu>(로그인 필요)

### 중국, 이란산 원유 수입증가

- VLCC 23척을 포함한 총 28척의 이란 국영선사 선박이 저장용으로 사용되고 있으며, 동 선박들은 대부분 선박자동식별장치(AIS)를 끄고 있으며, 임의로 싱가포르로 운항함
- 싱가포르로 이동한 선박들은 말라카해협에서 중국소유의 VLCC와 선박 대 선박(ship-to-ship)으로 원유 운송을 진행하고 있음
- 7월 중국의 이란산 원유 수입량은 260,000 bpd로 최근 3개월간 가장 높은 수치를 기록함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128561/IranChina-crude-flows-rise-as-ships-circumvent-US-sanctions>(로그인 필요)

### 중동지역 긴장고조에도 중국선박 프리미엄 미미

- 호르무즈해협에서 발생한 유조선 피격사건과 영국과 이란의 선박 나포등으로 중동지역의 긴장이 고조됨에 따라 동 지역을 운항하는 선박에 전쟁위험보험료가 부과되고 있음
- 중국은 미국의 이란 제재에도 불구하고 원유를 수입하는 등 이란과 우호적인 관계를 유지하고 있음
- 일부 분석가들은 중국선박이 선호될 것으로 예상하고 있지만 전쟁위험에도 많은 선사들이 중동지역의 운송을 계속 진행하고 있어 중국선박의 프리미엄은 거의 없음
- 또한, 현재 중국 국적의 선박들도 동일한 보험료를 지급하고 있는 상황임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/-no-premiums-for-chinese-tankers-in-middle-east/2-1-646888>(로그인 필요)

### 미 걸프지역 터미널 건설

- 미국의 석유회사 Chevron은 멕시코만에 건설 예정인 VLCC용 Sea Port Oil Terminal(SPOT) 개발을 추진하는 Enterprise Products사와 장기계약을 발표함
- SPOT 프로젝트는 동 지역의 셰일원유 수출을 목적으로 하고 있으며, 일 최대 200만 배럴의 원유를 선적할 수 있도록 설계되었음
- SPOT은 현재 텍사스, 루이지애나 주에서 진행 중인 프로젝트들과 달리 배기가스 배출을 최소화하기 위한 증기 제어 시스템으로 설계를 진행하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/chevron-backs-enterprise-s-texas-vlcc-export-terminal/2-1-646457>(로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### Scorpio Tanker 스크러버 금융

- 동사는 스크러버 장착을 위해 8,700만 달러의 대출을 진행함
- 3분기에 28척, 4분기에 추가로 23척의 선박에 스크러버를 장착할 예정이며, 2020년에도 추가로 37척에 스크러버를 장착할 예정임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/scorpio-tankers-inks-87m-in-scrubber-finance-with-further-bank-talks-underway/2-1-646835>(로그인 필요)

### Pacific Basin, 하반기 운임 시장 긍정적

- Pacific Basin의 올해 상반기 이익은 총 850만 달러로 전년 동기 대비 73%나 줄었다고 발표함. 작년 상반기 Pacific Basin의 이익은 총 3,080만 달러임
- Pacific Basin은 올 상반기에 발생한 여러 사건들이 건화물선 시장을 악화시켜, Pacific Basin의 평균 일일수익(daily TCE earnings)이 핸디사이즈 선박의 경우 9,170달러/일, 수프라막스선은 10,860달러/일에 그쳤다고 발표함. 이는 전년대비 각각 6%, 7% 줄어든 수준이라고 설명함
- 상황 악화 원인은 미중 무역 분쟁과 아프리카 돼지 콜레라가 중국의 대두 수입량에 영향을 주었으며, 미시시피 강이 범람하면서 미국의 곡물 수출을 지연시켰기 때문이라고 설명함. 또한 브라질 댐붕괴와 호주에 태풍이 발생하면서 각 국가의 철광석 수출량에 변화를 야기했기 때문이라고 덧붙임
- 반면 올 하반기 시장에 대해서는 긍정적인 평가를 내놓음. 특히 마이너벌크 부분과 관련한 상황은 견고할 것이라고 전망함. 아직 해결되지 않은 미중 무역 분쟁과 세계 경제성장률 둔화, 돼지 콜레라 확산으로 인한 중국의 대두 수요 감소 등 운임에 부정적 영향을 미칠 요인이 존재하기는 하나, 마이너벌크 수요 증가와 IMO 2020으로 인한 선박 공급량 감소가 운임에 긍정적 영향을 미칠 것이라고 분석함

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/dry-bulk-woes-slash-pacific-basin-half-year-profit/2-1-647226>(로그인 필요)

### 그리스 선주, 핸디사이즈 선박 8척 매입

- 그리스 선주들이 6월과 7월 두 달 동안 S&P 시장에서 8척의 핸디사이즈 선박을 구입했다고 트레이드 윈즈가 보도함. 이는 올해 들어 가장 많은 선박 거래건수임. 이 중 7월에 거래된 선박은 총 5척으로 아테네(Athens)와 Piraeus(피레아스)의 선주들이 매입한 것으로 알려짐
- 핸디사이즈 선박의 중고선가는 최근 6개월동안 스팟운임과 일일수익(earnings)이 상승했음에도 불구하고 일정 수준에서 횡보함. 이러한 상황이 그리스 회사들로 하여금 선대 확장의 동기를 부여했다고 전함. 참고로 그리스에서 핸디사이즈 선박을 운영하는 회사들은 소규모로 보통 10척 미만의 선박을 소유함

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/greek-handysize-bulker-buying-picks-up-steam-in-july/2-1-646098>(로그인 필요)

### 3. 건화물선 - 주간 동향

#### ■ 핸디선 제외, 스팟운임 급락으로 BDI 1,800선 기록

금주 BDI는 전주대비 9.4% 하락한 1,853을 기록함. 이는 핸디선을 제외하고 다른 선형 운임이 모두 큰 폭으로 하락했기 때문임. 케이프선과 파나마스선 평균 스팟운임 모두 전주대비 큰 폭 하락하였으나 BEP수준은 유지함. 최근 운임의 하락은 시장이 조정기에 들어섰기 때문인 것으로 분석됨. 케이프선 운임은 태평양 지역을 중심으로 하락함. 이는 브라질 주요 수출업체들이 현재의 운임 시장을 과대평가되어있다고 판단하고 성약을 포기했기 때문임. 파나마스선의 경우에도 NOPAC을 중심으로 곡물 수출량이 증가하고 있으며, 호주산과 인도네시아산 석탄 물량물동량도 여전히 일정량이 유지되고 있음에도 불구하고 용선주들이 운임인하를 위해 화물량을 조절하고 있어 평균 스팟운임이 큰 폭으로 하락함

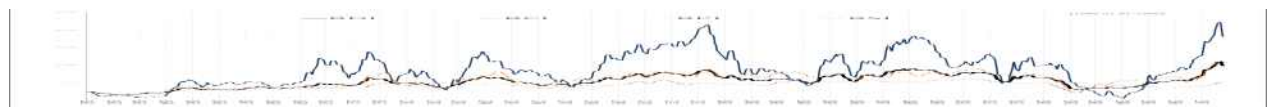
#### ■ FFA 시장 4분기물 가격 하락, BEP수준 유지

모든 선형의 4분기물 FFA가격이 큰 폭으로 하락하였으나 BEP수준은 유지할 것으로 나타남. 스팟운임시장이 급락하면서 FFA시장에서 동조현상이 나타난 것으로 보임

#### ■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 케이프선 운임은 상승, 나머지 중소형선박의 경우 하락할 것으로 예상됨

#### 건화물선 운임 지수



		금주 (전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(08.02)						
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,858 (-193)	595	2,191	1,030	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	26,634 (-2,859)	3,460	32,963	12,465	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	15,212 (-2,247)	4,435	17,742	9,196	1,347	14,385	11,585
	수프라마스(6TC)	10,914 (-368)	4,544	11,372	8,225	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	7,599 (142)	4,198	8,524	6,178	562	9,772	8,640
	케이프	20,750 (-250)	11,500	21,375	15,833	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	14,750 (-350)	11,500	15,625	12,803	13,000	15,500	14,304
	수프라마스	11,625 (125)	9,500	11,750	10,508	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,250 (-)	8,750	10,250	9,608	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(08.02)						
			2019년 9월물		2019년 4분기물		2020년물	
			금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)		20,833	(-1,550)	21,108	(-967)	15,460	(-592)
	파나마스(4TC)		12,629	(-1,042)	11,997	(-520)	9,620	(-359)
	수프라마스(6TC)		10,474	(-546)	10,291	(-308)	9,199	(-383)
	헨디(6TC)		7,788	(-)	7,792	(92)	7,838	(-50)
			금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)		20,833	(-1,550)	21,108	(-967)	15,460	(-592)
	파나마스(4TC)		12,629	(-1,042)	11,997	(-520)	9,620	(-359)
	수프라마스(6TC)		10,474	(-546)	10,291	(-308)	9,199	(-383)
	헨디(6TC)		7,788	(-)	7,792	(92)	7,838	(-50)

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

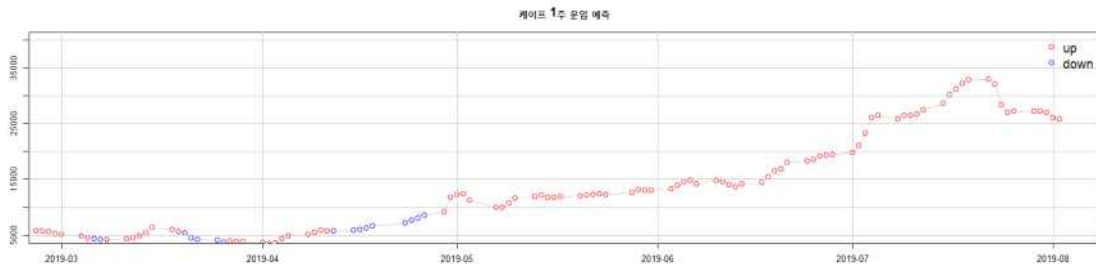
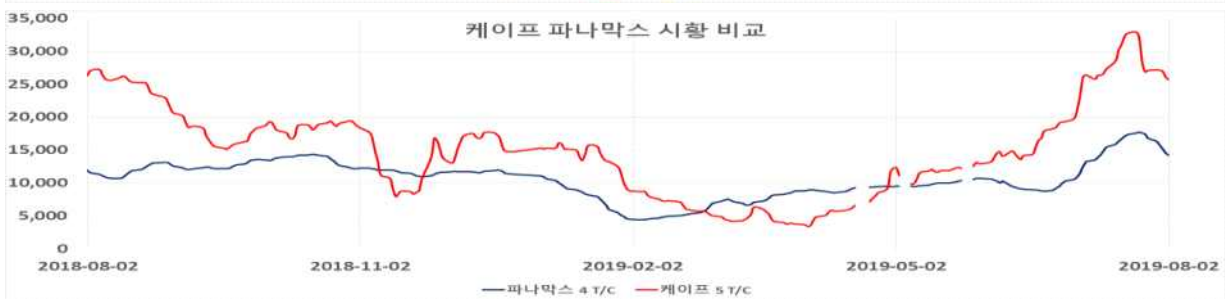
- (케이프 이동평균) 7월 들어서면서 가파른 상승세를 보이던 스팟운임이 7월 22일 정점을 찍은 후 급락하기 시작함. 이후 스팟운임은 이동평균선과 데드크로스를 형성한 후(7/24), 주 중반(7/31)까지 1일 평균 27,000 달러를 유지함. 하지만 8월에 들어서면서 지지선(27,000달러/일)이 붕괴되고 하락세로 전환됨
- (케이프 RSI) RSI는 8월에 들어서면서 연일 하락하고 있으나 아직은 30선 이상을 기록 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 횡보하거나 하락할 것으로 예상됨



- \* 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) 8월에 들어서면서 단기용선료가 하락함. 이는 최근 스팟운임 하락의 영향과 함께 케이프선 운임의 계절성이 반영된 것으로 보임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 7월 말부터 선형간 운임 간격이 좁아졌으나, 여전히 큰 폭을 유지 중임. 선형간 운임 차이는 11,000달러/일 이상을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

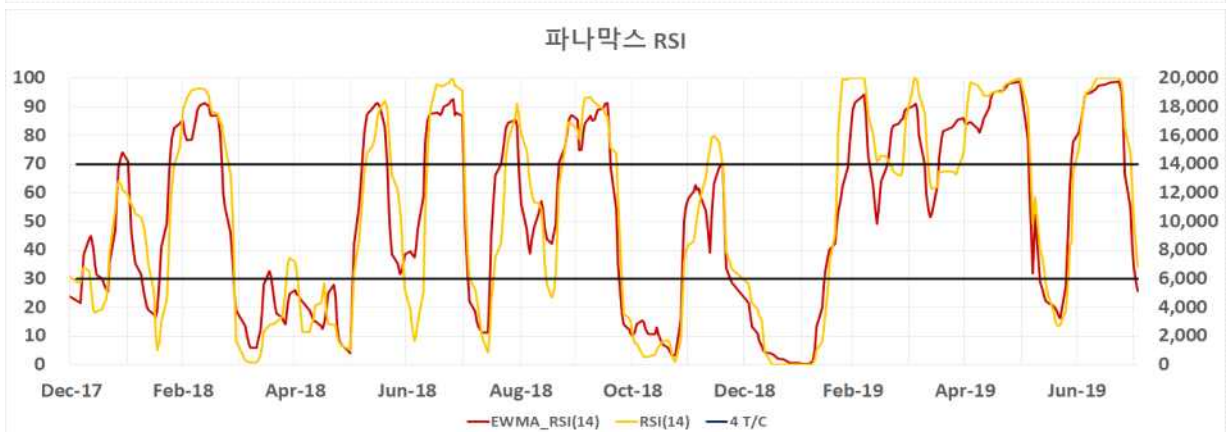
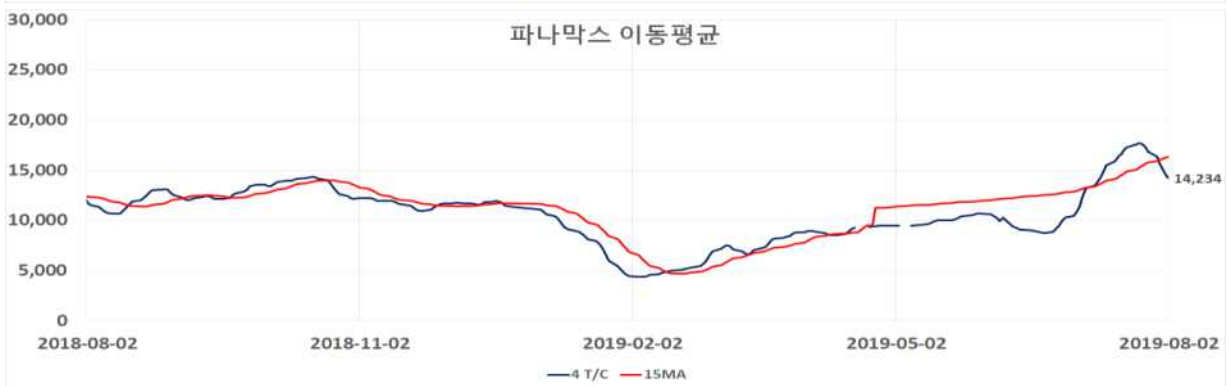


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	07.29	08.05	70.84	29.16
	07.30	08.06	66.18	33.82
	07.31	08.07	67.36	32.64
	08.01	08.08	62.28	37.72
	08.02	08.09	58.37	41.63
	7월 5주	8월 2주	65.01	34.99

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

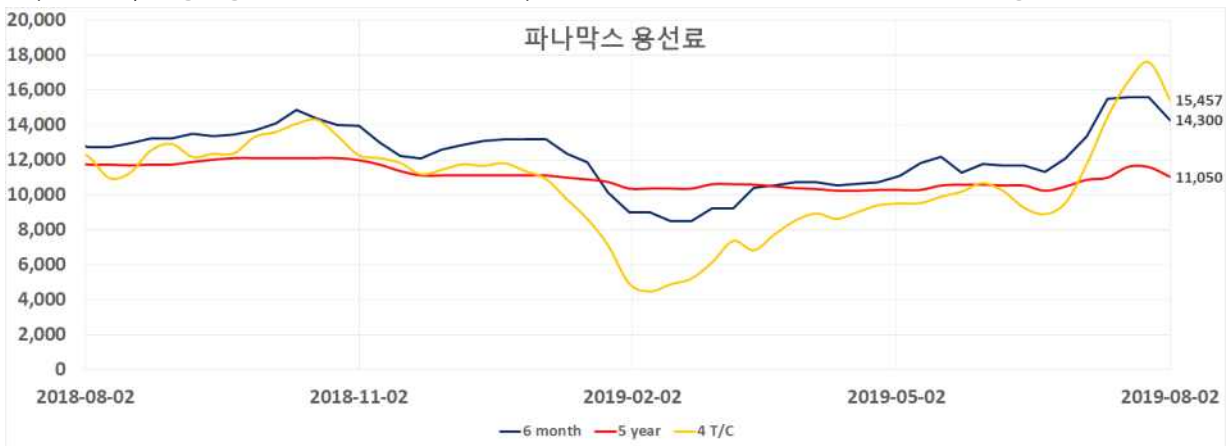
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 상승세를 유지 중임. 파나막스선 스팟운임이 7월 24일 1일 17,658달러/일을 기록하며 정점을 찍음. 이 후 스팟운임은 연일 하락해 7월말에 이동평균선과 데드크로스를 형성한 후 8월에 들어서도 하락세를 이어가고 있음
- (파나막스 RSI) 7월 한 달 동안 70 이상을 기록하던 RSI가 8월 들어 급락하며 30선을 조금 상회하는 수준까지 떨어짐
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 횡보하거나 하락할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 스팟운임이 상승하면서 단기용선료와 골든크로스를 형성한 후(7/19) 간격차가 심화됨. 8월 들어 스팟운임과 단기용선료가 하락하며 심화된 간격이 점차적으로 좁혀지고 있는 상황임. 단기용선료의 하락은 계절성이 반영된 것으로 해석됨
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 차주 파나마스선 운임은 하락할 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	07.29	08.05	17.53	82.47
	07.30	08.06	13.06	86.94
	07.31	08.07	11.09	88.91
	08.01	08.08	9.94	90.06
	08.02	08.09	9.77	90.23
	7월 5주	8월 2주	12.28	87.72

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

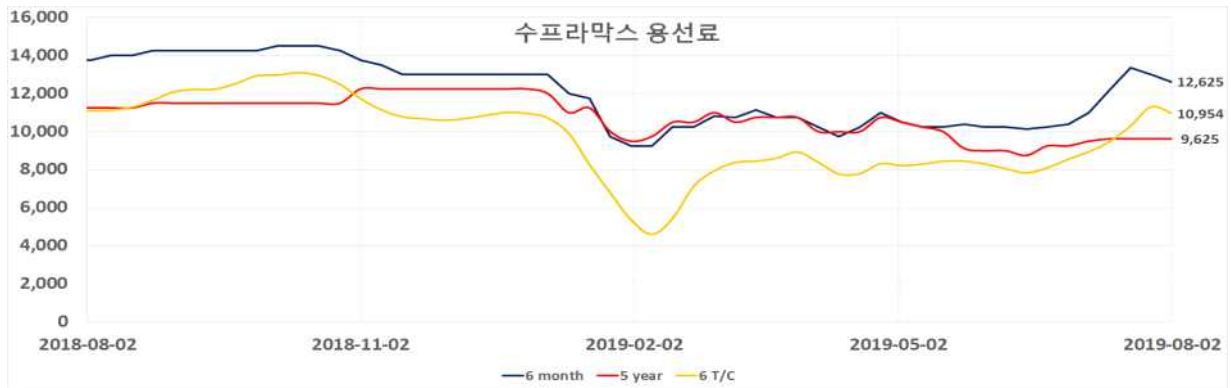
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선과 운임은 8월에 들어서면서 데드크로스를 형성함. 스팟운임은 7월 23일에 월 최고 운임인 11,372달러/일을 기록함. 정점을 찍은 스팟운임은 이후 연일 하락하며 이동평균선과의 간격이 좁아지다 데드크로스를 형성함(8/2)
- (수프라막스 RSI) 7월 한 달 내내 70 이상을 기록하던 RSI가 8월에 들어서면서 70선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 하락할 것으로 예상됨



- \* 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) 단기용선료가 전주대비 2% 하락함. 단기용선료의 하락은 스팟운임의 영향과 더불어 1분기 시황이 반영된 결과로 해석됨
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 차주 수프라막스선 운임은 하락할 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

		예측확률(%)	
		상승	하락
건화물선 시장(현물)			
수프라막스	07.29 ~ 08.05	57.01	42.99
	07.30 ~ 08.06	24.78	75.52
	07.31 ~ 08.07	25.40	74.60
	08.01 ~ 08.08	22.38	77.62
	08.02 ~ 08.09	18.98	81.02
	7월 5주 ~ 8월 2주	29.71	70.29

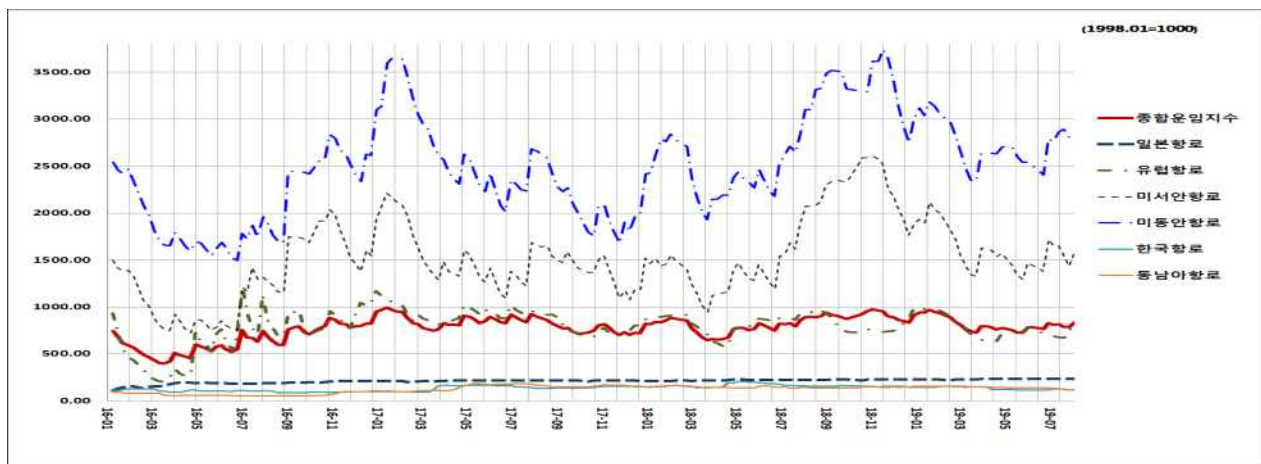
## 4. 컨테이너 - 주간 동향

### ■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 42.01 상승한 830.94를 기록

아시아-유럽항로 운임은 2주 연속 상승하여 전주대비 53달러 상승한 806달러를 기록했으며, 아시아-북미항로도 전주대비 156달러 상승한 1,589달러를 기록함. 미국은 지난주 갑작스럽게 중국산 제품 3,000억 달러에 대해 10% 관세부과를 결정함. 9월 1일부터 부과 예정으로 중국에서 미국까지 운송에 2~3주가 소요되므로 해운 운임시장에 미치는 영향은 제한적일 것으로 예상됨. 하지만 미 동부에 비해 서부까지 운송 시간이 짧아 이달에 미 서부로 운송되는 화물량이 집중될 수 있으며 미-중 간 협상 타결 가능성이 낮아질수록 조기 선적 수요는 증가할 것으로 예상됨

인트라아시아 항로의 운임은 과거에 비해 낮은 수준이며 특히 상하이-한국항로는 전년대비 40달러 이상 하락함. 이는 2017년 3월 이후 최저 수준으로 수요 둔화가 직접적인 영향으로 추정되며 반등요인이 크지 않아 상승전환 가능성이 높지 않음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

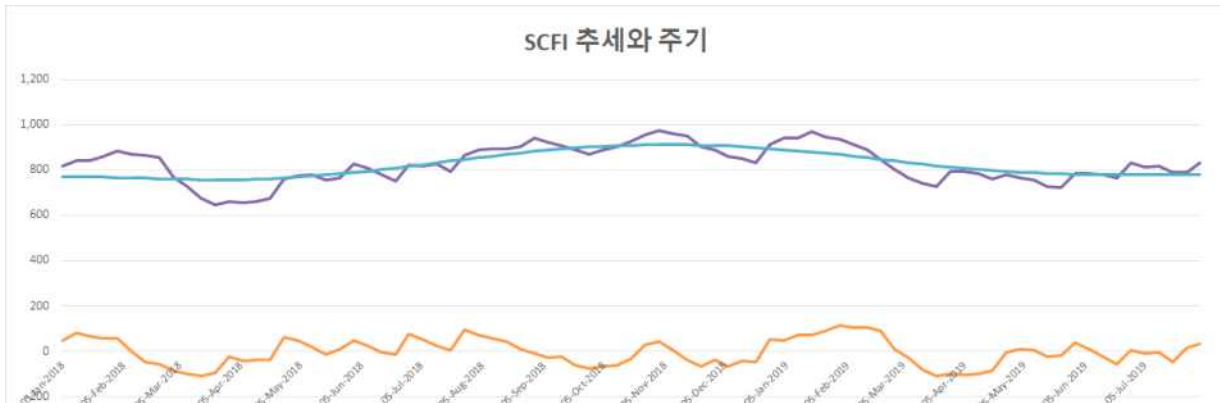


자료:상해항운교역소

	금주 (08.02)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	830.94	(42.0)	723.93	968.07	813.72	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	806	(52.0)	638.00	996.00	772.567	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,589	(156.0)	1,294.00	2,114.00	1,604.03	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,801	(1.0)	2,338.00	3,187.00	2,726.85	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	117	(-)	117.00	153.00	132.54	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	231.12	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	122	(6.0)	116.00	158.00	142.44	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	-	(-)	591	718	652	610	846	724

## 4. 컨테이너 기술적 분석

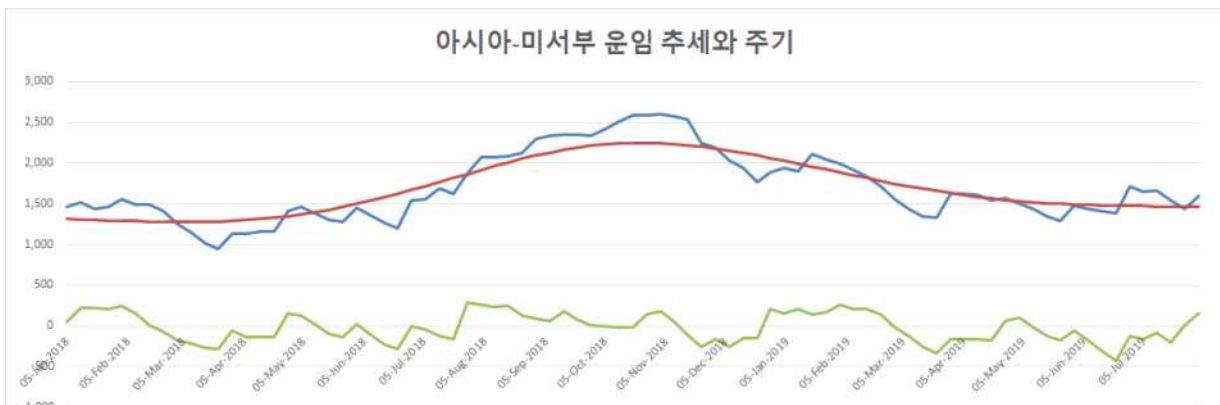
- SCFI 지수는 트렌드보다 높은 상태이나 계절적 성수기의 영향으로 운임의 하락 가능성은 낮음



- 아시아-유럽운임은 2주 연속 상승으로 실제운임이 추세선을 넘어섰지만 단기적으로 약보합세나 소폭 상승 가능성이 높을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 추세와 이격이 있으나 계절적 성수기와 조기수요의 영향으로 상승할 가능성이 높음



\* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

## 5. 탱커 - 주간 동향

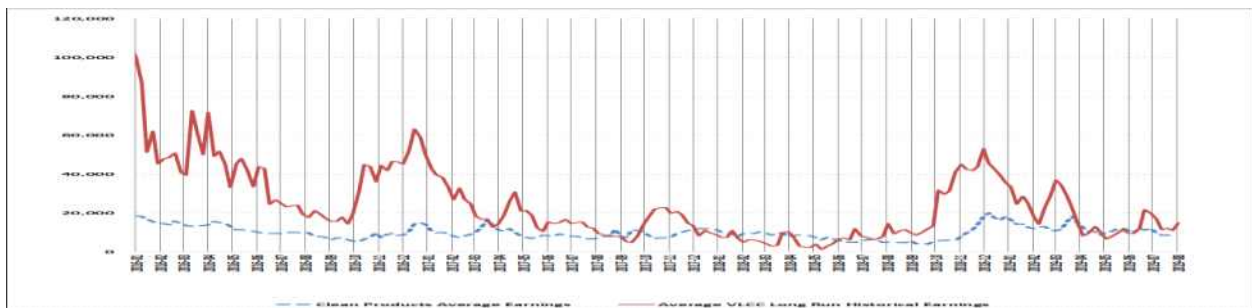
### VLCC, 화물수요로 상승반전 기록

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 12,422달러로 전주대비 62달러(0.5%) 상승하였음. 주중 중동지역 운임은 수요부족으로 인해 하락세를 기록하였으나 주말 많은 화물 수요로 상승전환 하였음. 또한, 미걸프지역과 서아프리카지역의 많은 화물로 VLCC 전 시장의 운임이 상승세를 기록함. 차주에도 많은 화물수요가 예상되고 있어 운임상승세는 지속될 것으로 예상됨

### MR, 화물수요 증가에도 운임은 횡보

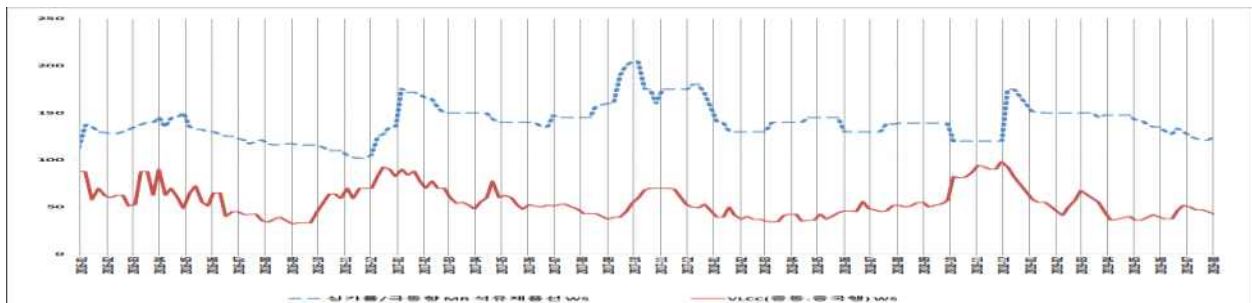
금주 태평양 MR 평균운임은 8,353달러로 전주 대비 7달러(0.0%) 상승하였음. 금주 중동지역 많은 화물수요가 있음에도 불구하고 일부 화물이 LR1으로 대체되어 운임은 횡보하였음. 하지만, LR1 선박 수요가 증가함에 따라 LR1으로 운반되던 화물수요가 MR로 전환되고 있어 차주에는 운임회복이 가능할 것으로 예상됨

#### VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

#### 유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

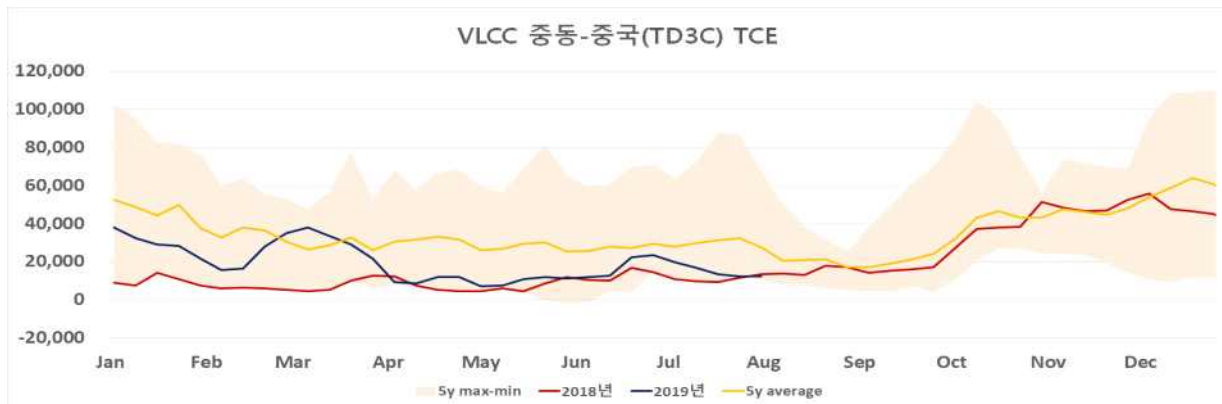
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.02)							
Average Earnings	TD3C	12,422	(62)	6,167	39,138	19,467	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	8,353	(7)	7,403	21,370	12,612	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	33,500	(-)	24,500	34,500	31,109	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,750	(-)	13,250	15,000	14,048	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	-	(-)	36.0	67.5	46.5	34.0	98.0	53.9
	MR	-	(-)	121.0	151.3	140.2	119.0	175.0	135.3

\* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임

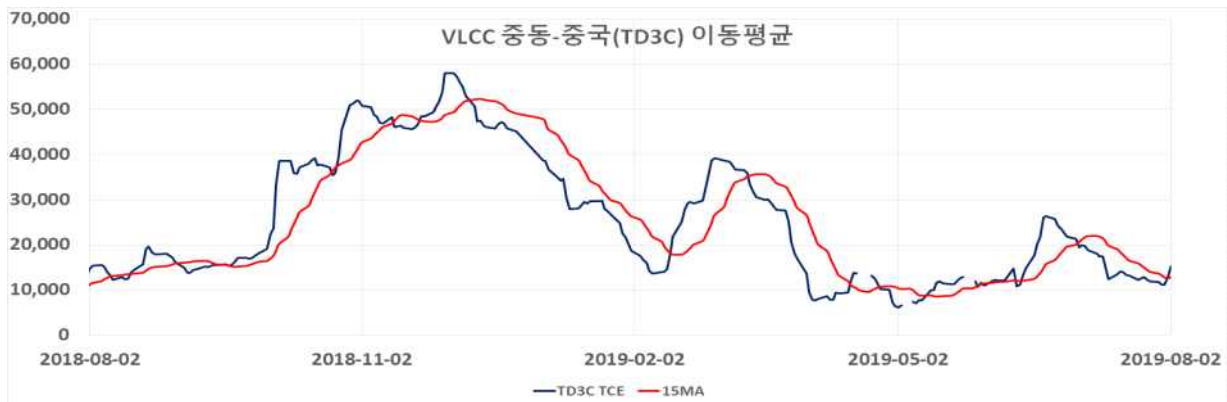
\* Pacific Basket 항목은 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

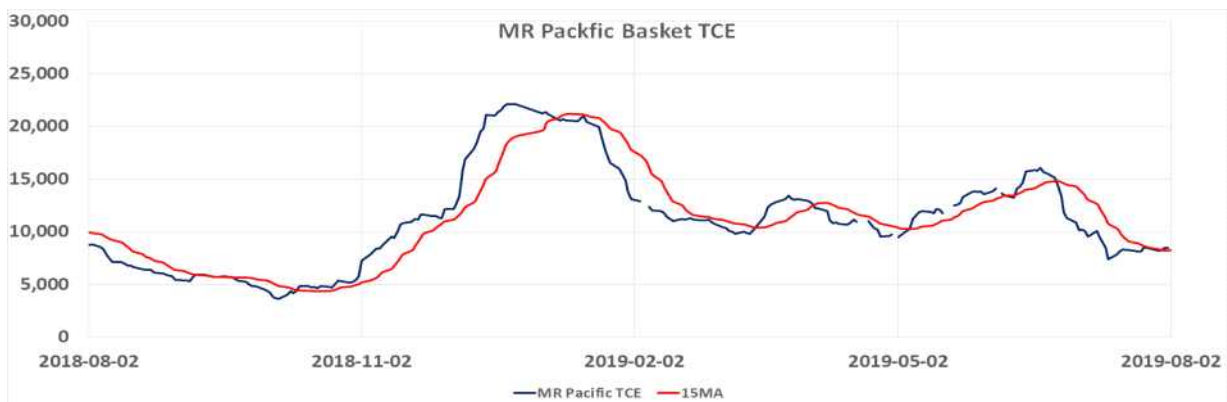
- 금주 TD3C 평균운임은 12,422달러로 소폭 하락하여 전년 동기 13,686달러보다 낮은 수준을 기록함



- 주중 횡보세를 보이던 TD3C 평균운임은 주말 큰 상승세를 기록하여 15일 이동평균운임을 상향교차 하였음. 차주운임은 15일 이동평균운임 상회하며 회복할 가능성이 높을것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 지난주에 이어 보합세를 기록하며 15일 이동평균운임과 유사한 움직임을 기록함. 차주에도 운임은 큰 변화가 없을 것으로 예상됨



## 6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 전주대비 상승하였으나 중고선 지수는 변화 없었음. 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.



### MR 3척 중고선 거래

- 일본에서 2010년 건조된 MR선 2척이 각각 1,600만 달러 중반의 가격에 판매되었음. 한 척은 유럽 선사에서 구매하였으며 나머지 한 척은 비공개로 판매되었음
- 또한, 2002년 건조된 MR선 1척이 850만 달러에 판매되었음. 동 선박은 트윈 엔진과 질소 발생기가 장착되어 있음

### 파나막스 1척, 수프라막스 7척, 핸디사이즈 1척

- Diana Shipping사는 2001년 건조된 파나막스 한 척을 670만 달러에 매각하였음. 동사는 6월에 2004년 건조된 파나막스 한 척을 640만 달러에 매각했었음
- 금주 7척의 중고선 거래가 발생하였음. 동 선박들의 평균 선령은 10년으로 그리스 선사에서 5척, 중국 선사에서 2척의 중고선을 매입하였음

## 7. 주요 해운지표 (2019.08.02.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.02)								
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	69.8	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)		(08.02)								
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	32.25	(-0.5)	32.3	34.5	35.0	34.7	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(08.02)								
380 CST	Rotterdam	383.5	(17.5)	383.5	316.5	443.5	390.5	322.5	477.5	400.1
	Singapore	472.5	(30.0)	472.5	349.0	511.5	422.2	352.5	517.5	432.6
	Korea	497.5	(17.5)	497.5	389.5	521.5	452.2	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	483.5	(-40.5)	483.5	365.0	524.0	430.3	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(08.02)								
철광석	국제價	107.65	(-11.0)	110.3	72.3	127.2	96.1	62.5	79.3	69.5
	중국産	139.4	(-0.4)	139.8	107.9	140.4	120.9	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	75.1	(0.1)	75.7	75.0	83.1	78.1	76.1	105.1	89.1
	중국産	99.7	(-1.5)	100.0	99.7	107.4	104.3	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	204.2	(-11.0)	209.7	204.2	252.9	235.8	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	144.5	(-1.1)	144.9	144.5	187.3	168.4	164.7	186.9	177.1
	중국産	221.8	(-1.7)	222.4	219.3	233.0	227.7	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	850.3	(-33.00)	848.6	791.0	925.3	885.4	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	490.8	(-5.25)	483.3	418.5	547.5	486.6	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