

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 8월 4주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

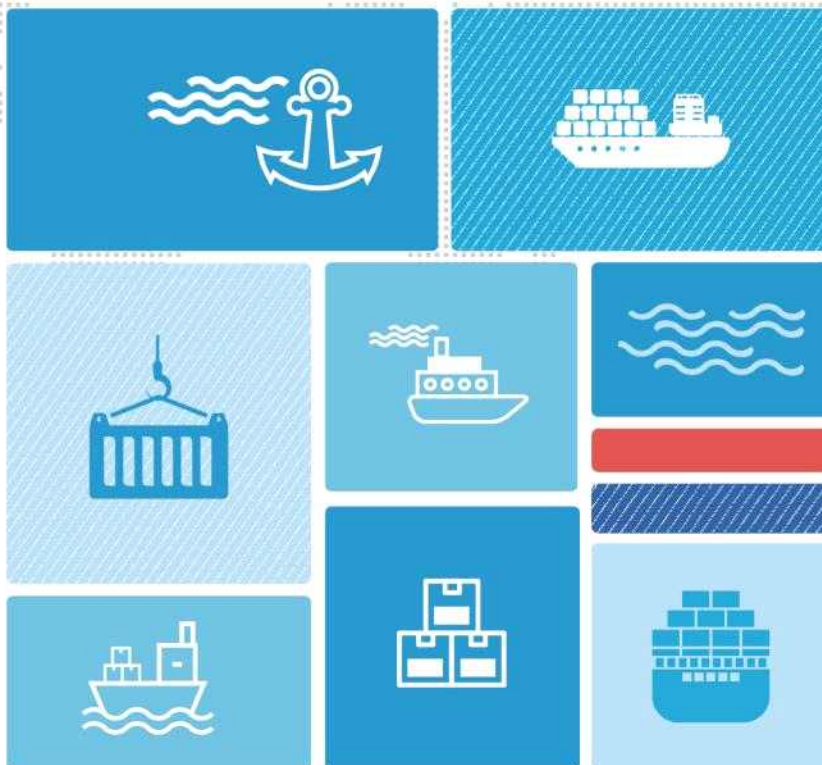
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

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

우수인력 확보를 위한 작은 사례

I Klaveness의 인턴십

지난 22일 트레이드 원즈에 작지만 흥미로운 기사가 게재됨. 1946년 노르웨이의 작은 선박관리회사로 시작하여 현재 130여 척의 선박을 운영하는 해운기업으로 발전한 Tovald Klaveness에서 운영하는 인턴십 프로그램에 대한 내용임. 이 회사는 이 인턴십 프로그램을 기업의 전문성을 지속적으로 개발하는 원천으로 소개함

아래 두 명의 인턴에 대한 사례를 소개하면서 능력있고 동기가 충만한 젊은 인력의 확보는 지속적 발전과 조직학습에 결정적이라고 언급했으며, 젊고 목표의식이 강한 능력있는 인력의 확보도 중요하지만 개인의 역량과 전문성에 맞는 프로그램을 운영하는 것이 중요하다고 강조함

I 사례: 두 명의 인턴

싱가포르 경영대학(Singapore Management University)에서 금융과 해운경제학 복수학위를 취득한 Chua는 2017년 인턴십을 시작했으며 최근 페르시아만의 사업기회에 대한 연구를 완료함. 그는 자신이 가장 열정적으로 일할 수 있는 프로젝트에 참여한 것을 가장 높게 평가했음

노르웨이의 NHH Norwegian School of Economics에서 재무경제학을 전공한 Thysse Westad는 작년 8월 18개월짜리 해운인턴 프로그램에 합류했으며 싱가포르에서 3개월을 지내면서 고객과 상호작용하는 방법을 혁신할 수 있는 'Freight Control'이라는 시스템을 개발함. 그녀 또한 조직에 크게 기여할 수 있는 일에 참여한 것이 가장 큰 동기부여가 되었다고 밝힘

이들의 소감은 개인의 역량과 소질에 맞는 프로그램을 운영하는 것이 중요하다는 Klaveness의 견해와 일치되는 것임

I 시사점

해운은 인적자원의 역량이 크게 작용하는 산업임. 하지만 장기간의 불황으로 해운업이 젊은 인력들에게는 매력적인 산업으로 받아들여지지 않는 것이 현실임. 상황이 아무리 어렵더라도 기업에서는 우수한 인적자원을 확보할 수 있도록 지혜를 짜낼 필요가 있음. 위의 사례를 살펴보면 아래와 같은 시사점을 발견할 수 있음

- 해운에 대한 매력도를 보여주는 것이 중요
- 채용형 인턴십이나 초기 교육이 글로벌 경험 등 해운의 장점을 충분히 보여줄 수 있도록 설계
- 동기부여(motivation)의 중요성을 인식하고 개인의 역량(skill sets)과 직무의 관련성을 고려하여 직무배치
- 가장 혁신이 요구되는 첨단영역의 업무에 젊은 신규인력을 활용
- 어려운 때일수록 조직학습이 활발하게 일어나도록 조장

많은 변화가 일어나고 있지만 우리의 조직문화는 서양에 비해 수직적인 성향이 강한 것으로 평가됨. 이러한 성향이 자유분방함 속에서 많은 성과를 낼 수 있는 젊은 세대가 해운업을 기피하게 하는 요인이 되어서는 안될 것임

2. 주간 뉴스

■ CMA CGM, 북극항로에 참여하지 않기로 결정

- 해운부문에 신사업으로 기대가 높은 북극항로에 대해 프랑스 선사 CMA CGM은 해양 생태계 교란을 염려하여 참여하지 않기로 선언함
- CMA CGM은 친환경기업으로 나아가기 위해 최근 LNG 추진선박 9척을 발주했으며 22년까지 20척으로 확대할 계획임
- 반면 Maersk와 COSCO는 2018년 북극항로에 대해 시범운항을 실시하였으며 특히 COSCO는 동항로를 전략적으로 개발할 계획임

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128904/CMA-CGM-makes-green-pledge-over-northern-sea-route>(로그인 필요)

■ SITC, 2019년 상반기 이익 증가

- 동사의 2019년 상반기 매출은 전년동기대비 7.6% 증가한 7억 3,310만 달러를 기록하였으며 영업이익¹⁾은 20.0% 가까이 증가한 1억 880만 달러를 기록함
- 올해 상반기 TEU당 평균운임이 전년동기대비 4.4% 증가한 545.8달러, 처리량은 3.0% 증가한 118만 TEU를 기록함
- 이러한 매출과 이익 증가는 서비스 최적화에 기인함. 전년에 비해 서비스 수를 66개에서 63개로 축소했으며 기항 항만도 403개에서 379개로 축소시켜 특정항로와 항만에 집중함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128899/SITC-raises-first-half-profits-on-higher-volumes-and-rates>(로그인 필요)

■ PIL, 선대의 60%에 스크러버 장착

- PIL은 약 120척의 컨테이너 선박을 운영하며 약 60%의 선박에 스크러버를 장착하여 IMO 2020에 대응할 계획임
- 동사의 CEO인 Teo Siong Seng은 높은 저유황유 가격 때문에 일부 선박은 운항이 제한되거나 해체되어 공급 조절이 가능할 것으로 전망임

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128875/PIL-installs-scrubbers-on-60-of-fleet>(로그인 필요)

■ CNC, APL의 인트라 선사와 통합

- CMA CGM의 인트라 아시아 서비스 자회사인 CNC는 APL의 인트라아시아 선사를 통합하여 단일 브랜드로 운영할 예정임
- 2019년 3분기까지 통합을 완료되면 컨테이너선 50척을 운영하고 60개의 서비스를 제공하는 선사로 도약함

<https://www.tradewindsnews.com/container/cnc-takes-over-apl-short-sea-services/2-1-659151>(로그인 필요)

1) 기사에는 순이익(net profit)으로 기재되었으나 실제로는 영업이익으로 추정됨

2. 주간 뉴스

I VLCC, 지정학적 갈등 지속에도 운임 급등

- 중동지역의 지정학적 갈등과 OPEC 감산지속에도 불구하고 8월 26일 기준 VLCC 운임은 39,200달러/일로 연중 최고치를 기록함
- 일부 분석가들은 계절적 침체기간에 운임이 상승하는 요인으로 정유소들의 유지보수 이후 재가동과 IMO 2020을 언급함
- 3분기 세계 정유소 처리량은 2분기 8,100만 bpd 대비 8,360만 bpd로 증가하여 VLCC 수요 증가가 예상됨. 또한, VLCC 선대의 약 5%가 스크러버 장착을 위한 입거로 공급은 축소될 것으로 예상됨

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-rates-surge-with-middle-east-fixing-activity-unfazed-by-shaybah-attacks/2-1-656616>(로그인 필요)

I 2019 상반기 중국 원유수입 8.8% 증가

- 중국의 신규 정유소들이 생산을 증가함에 따라 상반기 원유수입량은 전년대비 2,446만 톤 증가를 기록함
- 사우디아라비아는 중국 최대 원유수출국으로 상반기 3,790만 톤을 수출하여 전체 중국 수입의 15.4%를 차지함. 다음으로 러시아, 앙골라, 이라크, 브라질, 오만, 이란이 주요 공급국을 차지하고 있음
- 상반기 이란산 원유 수입은 1,100만 톤으로 전년대비 30% 감소하였으며, 특히 제재 예외국 종료 후인 6월 수입량이 크게 감소함. 또한, 미-중 무역전쟁으로 미국산 원유 수입은 76% 감소를 기록함
- 중국은 동 국가들의 원유 수입 물량을 다른 원유 수입국으로 대체하였음. 특히, 사우디아라비아는 전년 동기 대비 38.4%, 브라질은 24.8%로 큰 증가율을 기록함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128847/Chinese-crude-imports-up-88-in-the-first-half-of-2019>(로그인 필요)

I 2019년 IMO 2020 호황을 예상하여 높은 인도량 기록

- 2019년 상반기 VLCC 인도량은 최근 20년 중 최고 수준을 기록함
- 이는 선주들이 IMO 2020이 다가오는 하반기에 운임 상승을 예상하여 선박인도 일정을 조절함에 따른 것으로 분석됨
- 2019년 하반기 운임 인상전망, 저장용 탱커 활용과 동반된 상반기 고철가격 하락으로 고령선박의 해체는 5척에 불과하였음
- 일부 선박들은 스크러버 장착을 위해 입거하며 구형 선박들은 저장용 탱커로 사용되어 원유 수송에 관여하는 선박이 감소할 것임. 또한, 하반기 선박 인도는 많지 않을 것임
- SSY는 IMO 2020 환경규제로 인한 연료전환으로 원유 수요는 증가할 것으로 예상함
- OPEC의 감산에 따라 증가된 원유 수요는 장거리로 운송되어 톤·마일 수요가 크게 증가할 것으로 예상됨

[tradewindsnews.com/tankers/owners-rush-vlcc-deliveries-to-reap-rewards-of-imo-2020/2-1-657632](https://www.tradewindsnews.com/tankers/owners-rush-vlcc-deliveries-to-reap-rewards-of-imo-2020/2-1-657632)(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I BHP, IMO 2020에 대한 선주들의 선택에 주목

- BHP가 광산 업체들은 현재 선주들이 환경규제에 어떻게 대응할지에 대해 주목하고 있다고 밝히며, 2020년 1월 1일부로 시행되는 IMO 환경규제로 인해 운임이 상승할 것이라고 전망함. 특히 브라질에서 중국항 항로가 톤당 3~4달러, 서호주에서 중국항 항로가 톤당 1~2달러 정도 추가 상승할 것이라고 주장함
- 선사들이 운항수익에 따라 보유 선박 중 스크러버 설치를 위해 입거할 선박량 비율을 조정할 것이며, 선령에 따라 폐선을 할 수도 있다는 가정 하에 추정된 운임 수준이라고 설명함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128855/Dry-bulk-market-to-enter-anew-era-of-sustainability-says-BHP>(로그인 필요)

I 발레사, 철광석 공장 가동 중단

- 발레사가 최근 인수한 비가(Viga) 공장 가동을 중단할 것이라고 발표함. 이로 인해 발레사의 한 달 생산량 중 33만 톤이 줄어들 것이라고 설명함
- 공장 가동을 중단한 주요 원인은 서류관련 문제가 발견되었기 때문이며, 지난 발레담 붕괴사고와 같은 안전문제는 아니라고 밝힘
- 또한 일시적으로 생산량이 줄어들기는 하나, 재고량을 통해 상쇄 가능한 물량으로 해상운임에는 영향을 미치지 않을 것이라고 주장함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128812/Vale-cuts-iron-ore-output>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

BDI가 2,000선을 상향 돌파함

BDI가 전주대비 8% 상승한 2,095를 기록함. 이는 모든 선형의 운임이 상승했기 때문임. 선박 연료 유가가 전주대비 11.4% 급등한 370.5달러/톤을 기록한 것 또한 운임 상승에 기여함. 케이프선 운임 상승의 주된 원인은 중국이 철광석 수입량을 늘렸기 때문임. 중국은 최근 철광석 가격 상승과 항만 내 재고량 감소 때문에 철광석 수입량을 늘린 것으로 분석됨. 또한 IMO 환경규제와 태풍(레키마, 바이루) 영향으로 가용선보량이 줄어든 것도 운임 상승에 기여함. 중소형선박 운임상승은 ECSA 지역의 곡물 물동량 증가 때문임. 또한 가을 전까지 석탄 재고량을 늘리기 위해 중국, 유럽 등에서 인도네시아와 호주산 석탄 수입량을 늘리고 있는 것도 운임 상승 원인 중 하나임

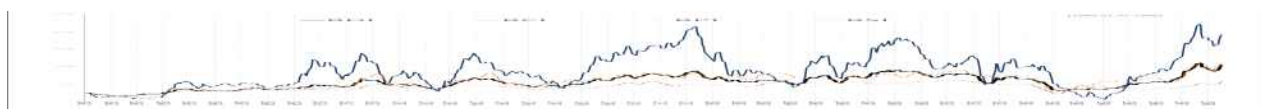
FFA 시장, 케이프선 운임은 당분간 BEP를 상회하는 높은 수준 유지

케이프선 9월물과 4분기물 FFA 가격은 각각 28,142달러/일, 24,039달러/일로 당분간 높은 수준 운임을 기록할 것으로 보임. 이는 4분기가 전통적인 계절적 성수기이기 때문임

빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 파나마스선 운임은 하락할 것으로 보이나 케이프선과 수프라막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

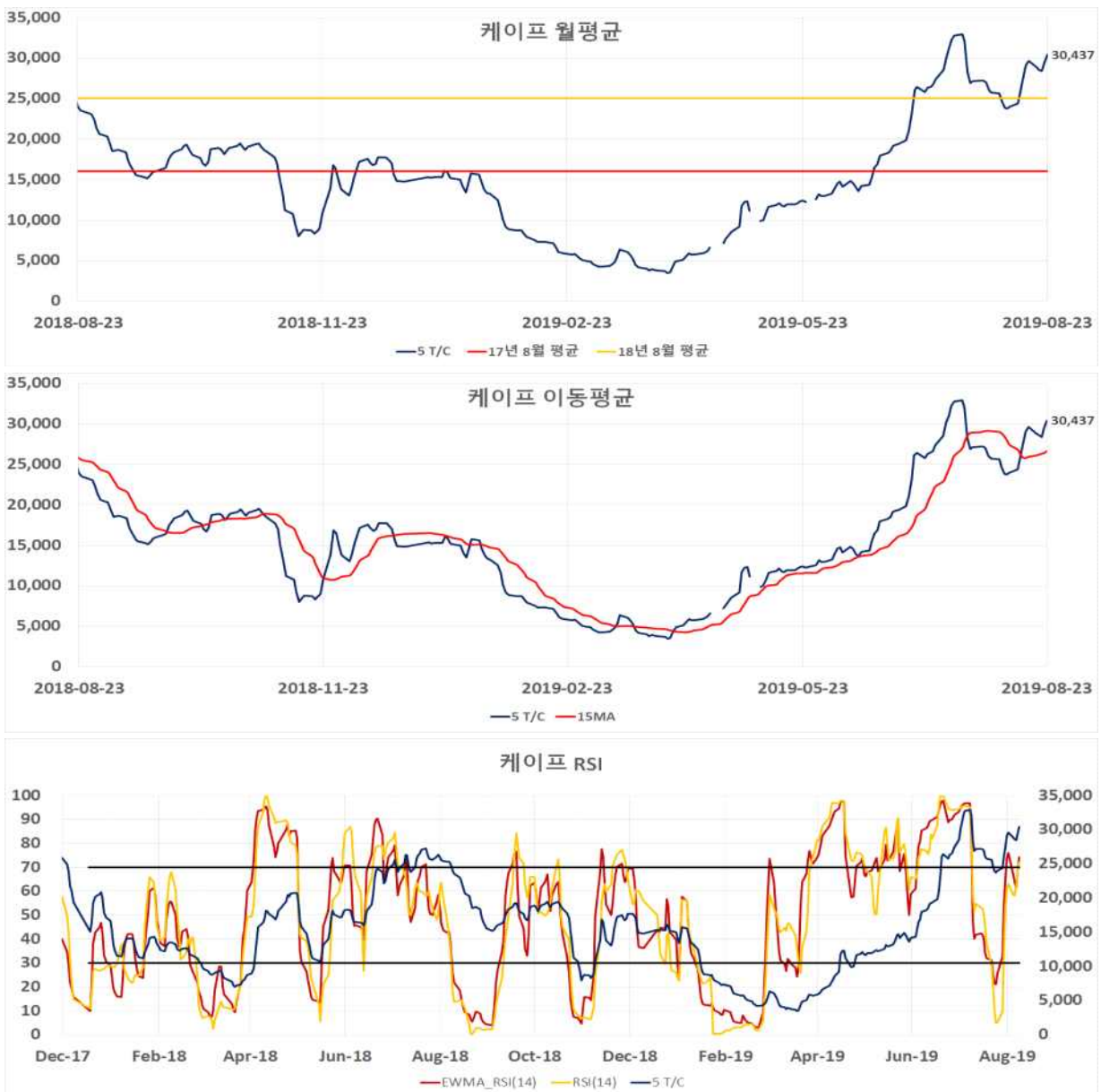


		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(08.23)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	2,095	(150)	595	2,191	1,137	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	29,166	(1,825)	3,460	32,963	14,223	3,016	27,283	16,346
	파나마스(4TC)	17,410	(872)	4,435	17,742	10,014	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	13,239	(1,709)	4,544	13,820	8,635	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	8,693	(755)	4,198	9,056	6,397	562	9,772	8,640
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	21,625	(500)	11,500	21,625	16,449	15,000	22,000	19,146
	파나마스	16,000	(500)	11,500	16,000	13,075	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	12,125	(250)	9,500	12,125	10,658	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,250	(187)	8,750	10,250	9,678	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(08.23)							
		2019년 9월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	28,142	(3,117)	24,039	(2,212)	15,349	(489)	13,250	(358)
	파나마스(4TC)	16,296	(829)	14,103	(712)	10,365	(491)	9,388	(342)
	수프라막스(6TC)	13,415	(1,500)	11,627	(460)	9,745	(334)	9,082	(108)
	헨디(6TC)	8,350	(137)	8,038	(55)	7,850	(6)	7,625	(-25)

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 완만한 상승세 유지 중임. 스팟운임은 한주 내내 가파른 상승세를 보임
- (케이프 RSI) RSI는 70 이상으로 과매수 구간에 진입함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 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) 8월에 중반에 들어서면서 잠시 주춤했던 단기용선료 상승세가 2주간 이어져 30,000달러/일 선을 기록함. 이는 1분기가 계절적 비수기임을 감안했을 때 일반적이지 않은 형태이나, 스팟운임 상승세가 단기용선료에 긍정적 영향을 미친 것으로 분석됨
- (케이프, 파나막스 시황 비교) 선형간 운임차가 점점 더 심화되는 형태임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

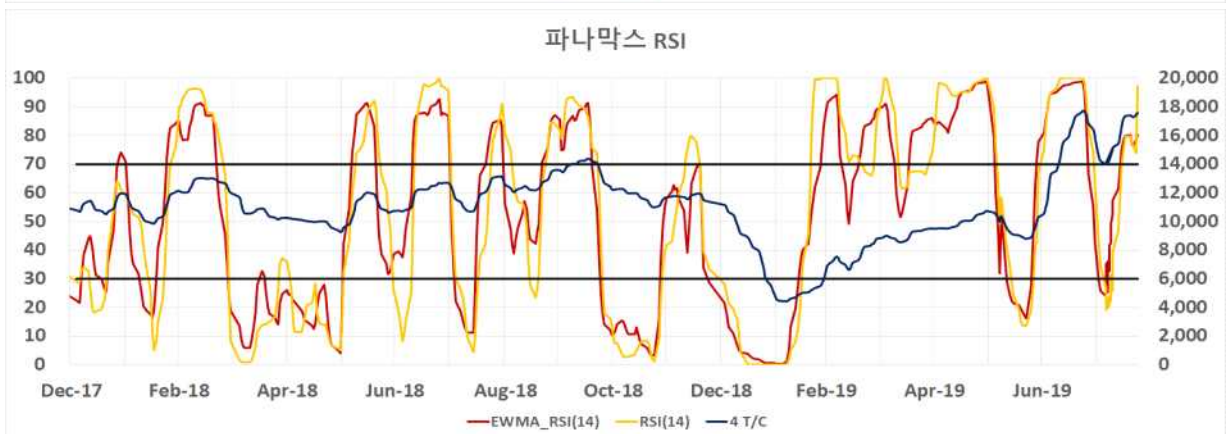


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	08.19	08.26	68.26	31.74
	08.20	08.27	76.01	23.99
	08.21	08.28	77.40	22.60
	08.22	08.29	74.78	25.22
	08.23	08.30	73.44	26.56
	8월 4주	8월 5주	73.98	26.02

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

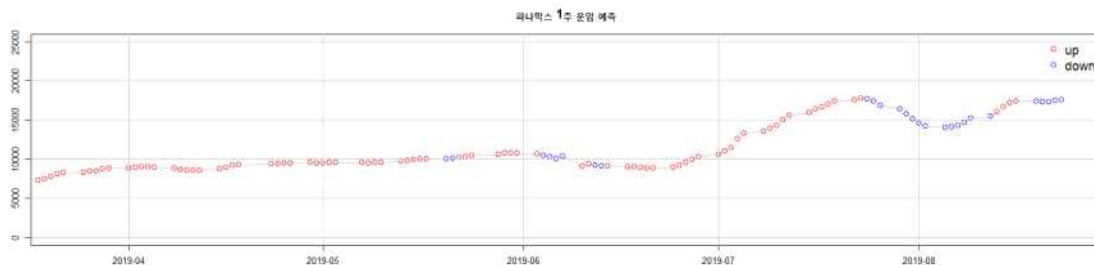
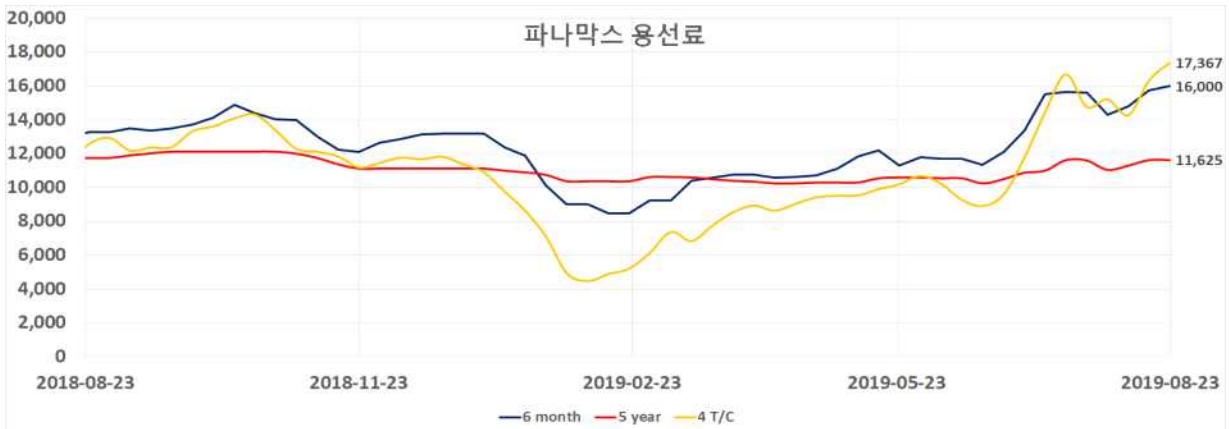
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI는 70 구간에서 연일 상승세를 이어가다 주말에는 100에 근접함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 하락하거나 횡보할 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료의 상승세가 둔화됨
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

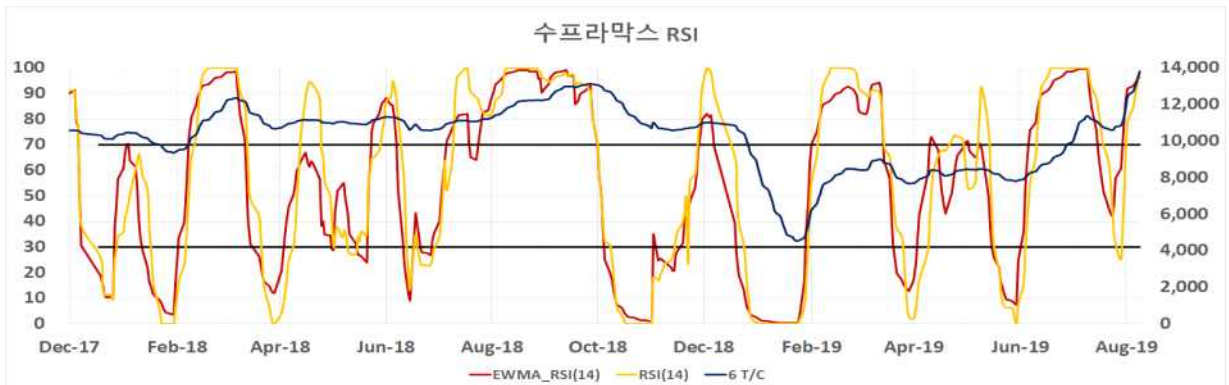


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	08.19	08.26	24.59	75.41
	08.20	08.27	36.75	63.25
	08.21	08.28	38.52	61.48
	08.22	08.29	40.51	59.49
	08.23	08.30	40.47	59.53
	8월 4주	8월 5주	36.17	63.83

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

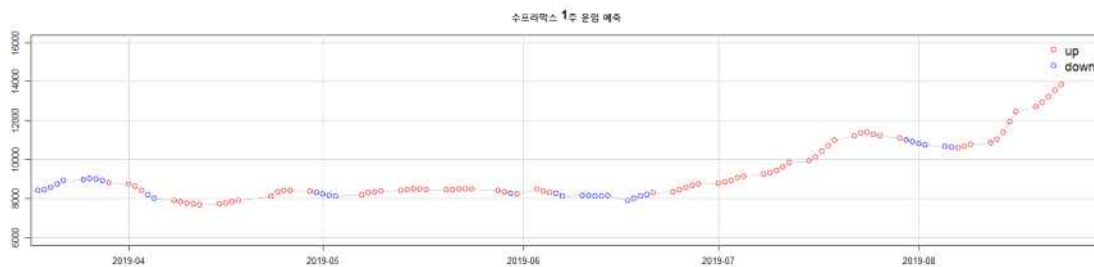
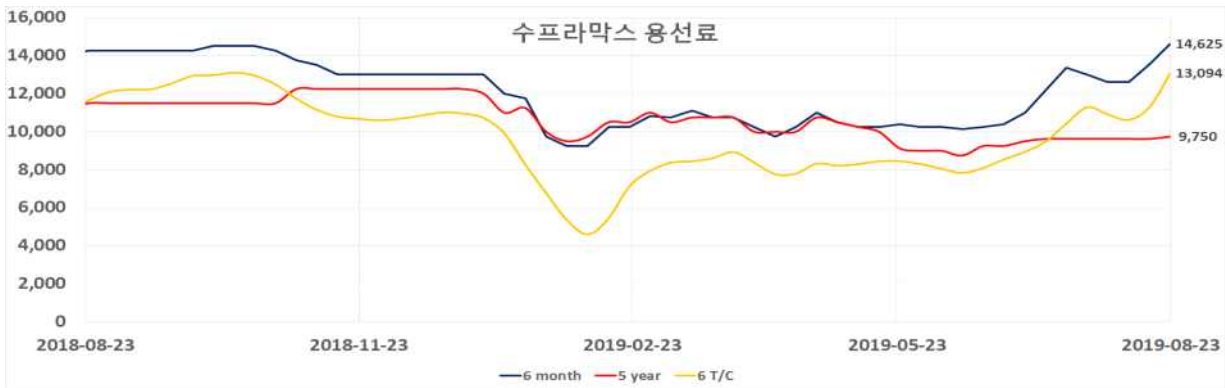
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만하게 상승중임
- (수프라막스 RSI) RSI는 70 이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 분석됨



- * 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) 8월 내내 단기용선료의 상승세가 이어짐
- (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	08.19	08.26	65.11	34.89
	08.20	08.27	94.16	5.84
	08.21	08.28	94.41	5.59
	08.22	08.29	93.98	6.02
	08.23	08.30	93.64	6.36
	8월 4주	8월 5주	88.26	11.74

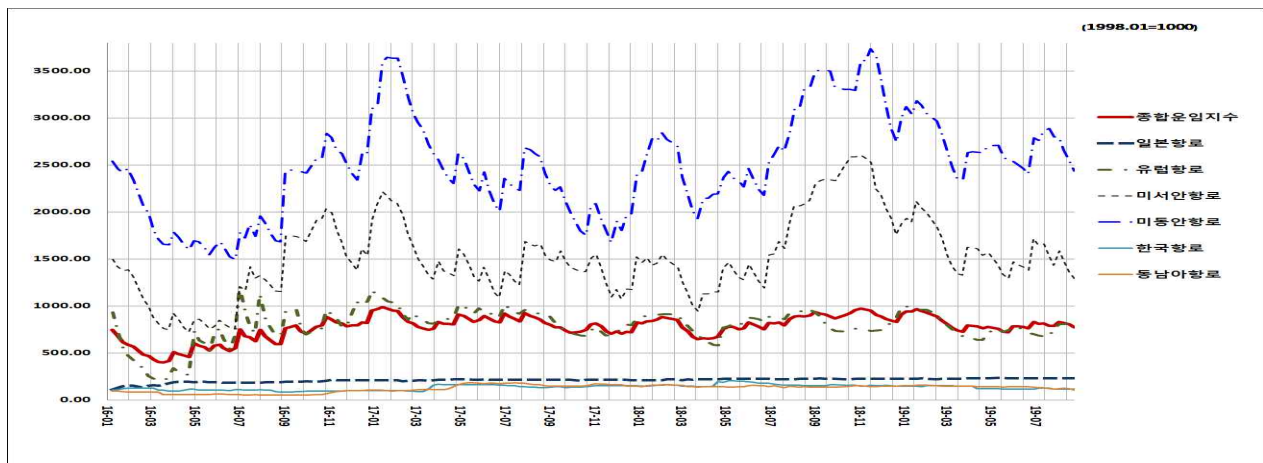
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 29.19 하락한 774.62를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 18달러 하락한 793달러를 기록하고, 아시아-북미항로는 전주대비 82달러 하락한 1,286달러를 기록함. 계절적 성수기임에도 불구하고 운임은 낮은 수준을 기록함. 유럽항로는 전년대비 100달러, 북미항로는 600달러 이상 낮은 수준임. 특히 아시아-북미항로는 미-중 무역전쟁 격화로 불확실성이 높아지고 있으나 선사들은 추가 선대를 투입하여 공급을 늘리는 상황임. COSCO는 자회사인 OOCL과 함께 북미항로에 8월부터 10월 초까지 4,000TEU급 컨테이너선을 추가 투입하며, 9월에는 6,892TEU급 선박을 추가 투입하기로 결정함

인트라 아시아 항로 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 상승 가능성이 높지 않음. 동남아항로 운임도 전주대비 17달러 하락한 103달러를 기록하여 2017년 2월 이후 최저치를 기록함

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

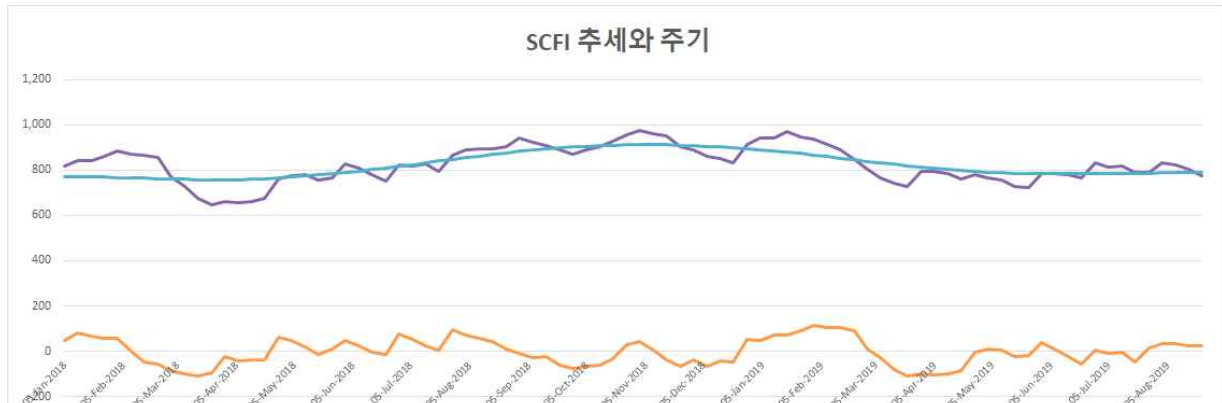


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2019년 최저 최고 평균	2018년 최저 최고 평균
컨테이너선 시장 (08.23)			
종합(SCFI)	774.62 (-29.2)	723.93 968.07 812.45	646.59 976.52 831.84
유럽항로(\$/TEU)	793 (-18)	638.00 996.00 775.60	584.00 996.00 820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)			
미서안항로(\$/FEU)	1,286 (-82)	1,286.00 2,114.00 1,582.65	945 2,606 1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,436 (-107)	2,338.00 3,187.00 2,709.93	1,933 3,739 2,806.8
한국항로(\$/TEU)	117 (0)	117.00 153.00 131.45	144 205 162.8
일본항로(\$/TEU)	234 (0)	219.00 237.31 231.39	210 230 223.14
동남아항로(\$/TEU)	103 (-17)	103.00 158.00 139.96	131 166 145.84
용선지수(HRCI)	776 (22)	591 776 665	610 846 724

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 안정적인 상태로 단기적인 변동성은 크지 않을 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 추세선은 750 수준으로 단기적으로 약보합세를 보일 가능성이 높을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 추세와 이격이 있어 단기적으로 반등가능성이 있으나 무역전쟁의 영향으로 불확실성이 높 아짐



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

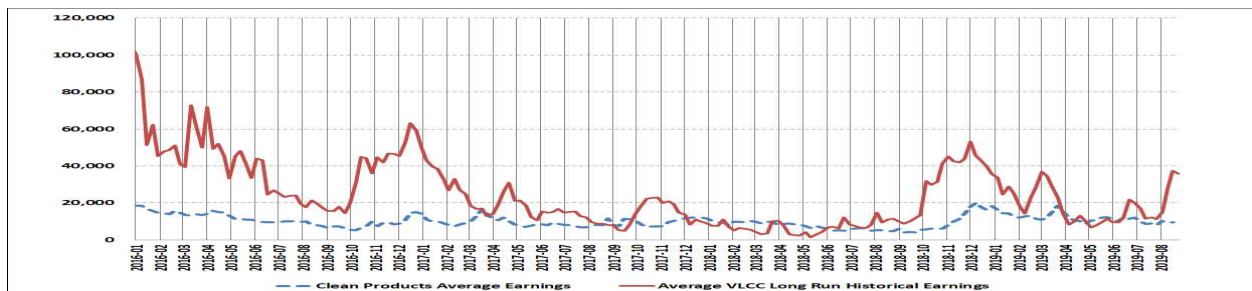
VLCC, 중동-중국 운임 연중 최고치

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 42,560달러로 전주대비 10,528달러(32.9%) 상승하였으며, WS은 66.2로 전주대비 12.0p(18.7%) 상승하였음. 지난 주에 이어 운임강세는 지속되어 중동-중국 평균운임은 연중 최고치를 기록함. 하지만 영국의 휴일(bank holiday)과 함께 가용선박이 충분하여 차주운임은 단기적으로 횡보세를 기록할 것으로 예상됨

MR, 가용선박 감소로 운임 강세

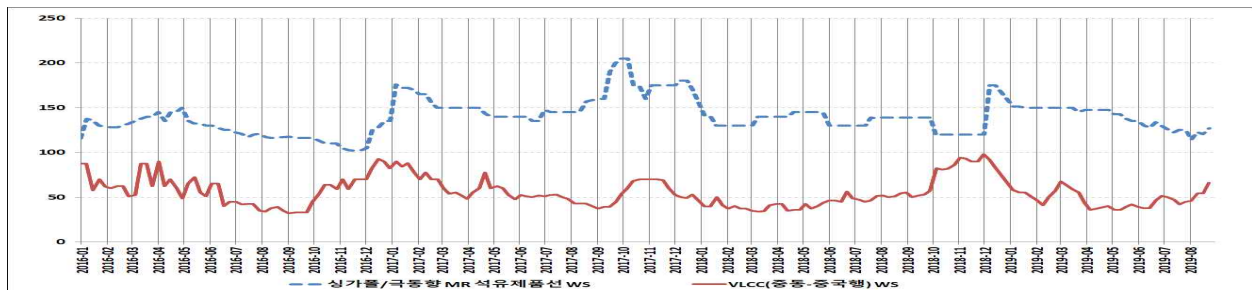
금주 태평양 MR 평균운임은 13,270달러로 전주 대비 47달러 상승하였음. 인도-극동 WS은 126.9로 전주대비 6.3p(5.2%) 상승하였음. 금주 중동지역은 화물수요 증가에 따른 가용선박 감소로 운임이 상승함. 차주에도 가용선박은 적어 운임강세는 지속될 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

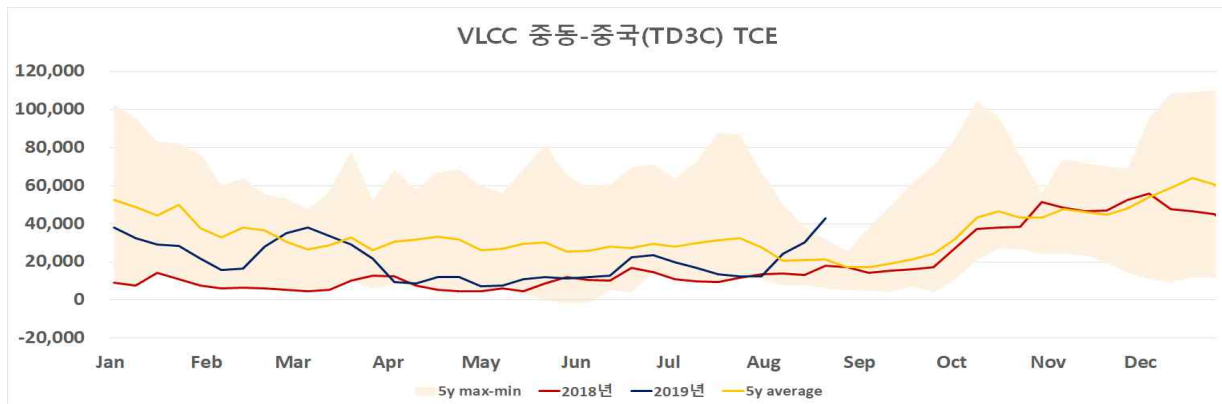
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.23)							
Average Earnings	TD3C	42,560	(10,528)	6,167	43,803	20,743	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	13,270	(47)	7,403	21,370	12,607	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	36,750	(750)	24,500	36,750	31,526	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,625	(-125)	13,250	15,000	14,107	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	66.2	(12.0)	36.0	67.5	47.4	34.0	98.0	53.9
	MR	126.9	(6.3)	114.2	151.3	138.5	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

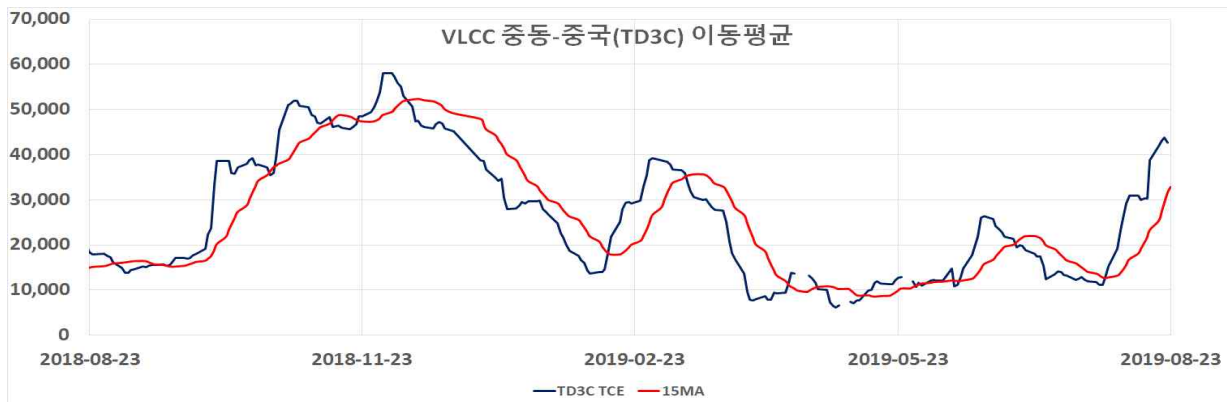
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

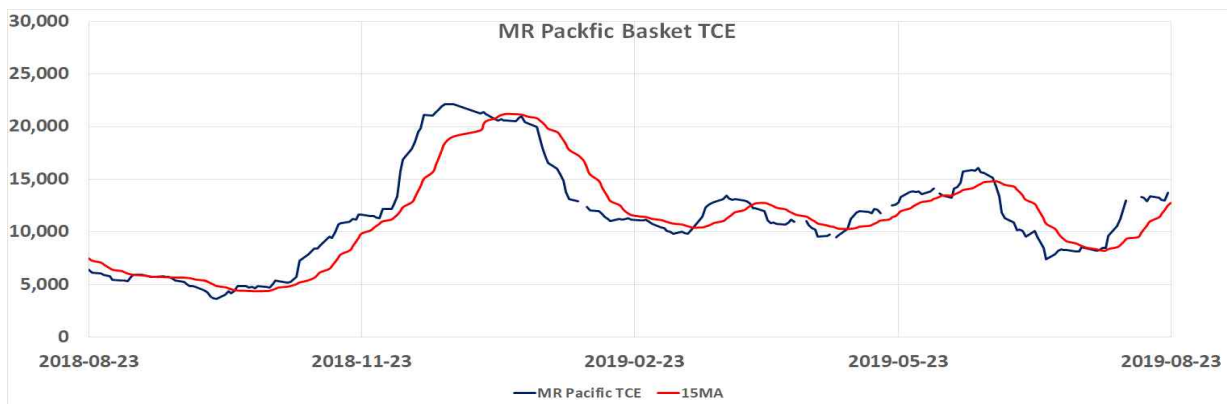
- 금주 TD3C 평균운임은 42,823달러로 상승하여 최근 5년간 동기 최대 25,754달러를 초과함



- 지난주 횡보세를 기록한 TD3C 평균운임은 큰 상승세를 기록하며 15일 이동평균운임을 상향하고 있음. 차주에도 운임강세는 지속될 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 지난주에 이어 횡보세를 기록하여 15일 이동평균운임과의 이격이 작아짐. 차주 운임 변동에 따라 운임상승여부를 판단할 수 있을 것으로 예상됨



6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 전주대비 소폭 상승하였으나 중고선 지수는 하락을 기록함



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



Frontline 수에즈막스 10척 인수

- 동사는 Trafigura Maritime Logistics로부터 2019년 현대중공업에서 건조된 10척의 수프라막스를 인수함
- 동 선박들은 모두 스크러버가 장착되어 있으며, 선박당 약 6,700만 달러에 판매되었음
- 동 계약은 추가로 2019년 중국에서 건조된 6척중 4척을 인수할 수 있는 옵션이 포함되어 있음

파나막스 3척, 캄사르막스 1척, 울트라막스 2척, 핸디사이즈 1척 중고 거래

- 2012년 건조된 케이프 사이즈가 중고시장에 나왔으나 잠재 구매자의 검사에 이어 최고 가격인 2,600만 달러를 넘지 않아 소유주는 판매를 철회함

7. 주요 해운지표 (2019.08.23.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.23)								
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	69.9	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)		(08.23)								
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	92.8	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.1	34.5	35.0	34.5	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(08.23)								
380 CST	Rotterdam	295.5	(16.0)	314.9	277.5	443.5	381.9	322.5	477.5	400.1
	Singapore	370.5	(38.0)	384.8	332.5	511.5	416.3	352.5	517.5	432.6
	Korea	497.5	(31.0)	472.0	389.5	521.5	453.2	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	420.5	(5.0)	439.6	365.0	524.0	429.8	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(08.23)								
철광석	국제價	89.35	(-0.2)	92.9	72.3	127.2	95.6	62.5	79.3	69.5
	중국産	120.8	(-0.9)	127.7	107.9	140.4	121.4	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	72.7	(-0.6)	73.9	73.3	83.1	77.6	76.1	105.1	89.1
	중국産	96.8	(-)	97.6	96.2	107.4	103.6	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	194.0	(-3.2)	199.6	194.0	252.9	232.3	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	141.3	(-1.1)	142.4	141.3	187.3	165.9	164.7	186.9	177.1
	중국産	216.8	(-1.7)	218.6	216.8	233.0	226.8	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	843.3	(-24.0)	857.8	791.0	925.3	883.0	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	475.3	(4.5)	477.6	418.5	547.5	485.7	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		5월	6월	7월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	7,583	7,241	8,241	55,461	74,518	95,248	100,114
	수입	4,477	4,336	4,851	27,770	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	8,049	7,739	7,647	53,250	81,068	84,260	89,921
	수입	6,422	5,669	6,378	36,363	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,369	4,319	4,624	31,850	45,468	53,140	57,676
	수입	4,750	4,241	5,310	27,278	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,625	12,737	13,924	94,157	145,255	169,587	189,936
	수입	11,850	10,413	11,473	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