

# KMI

## 주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 9월 2주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

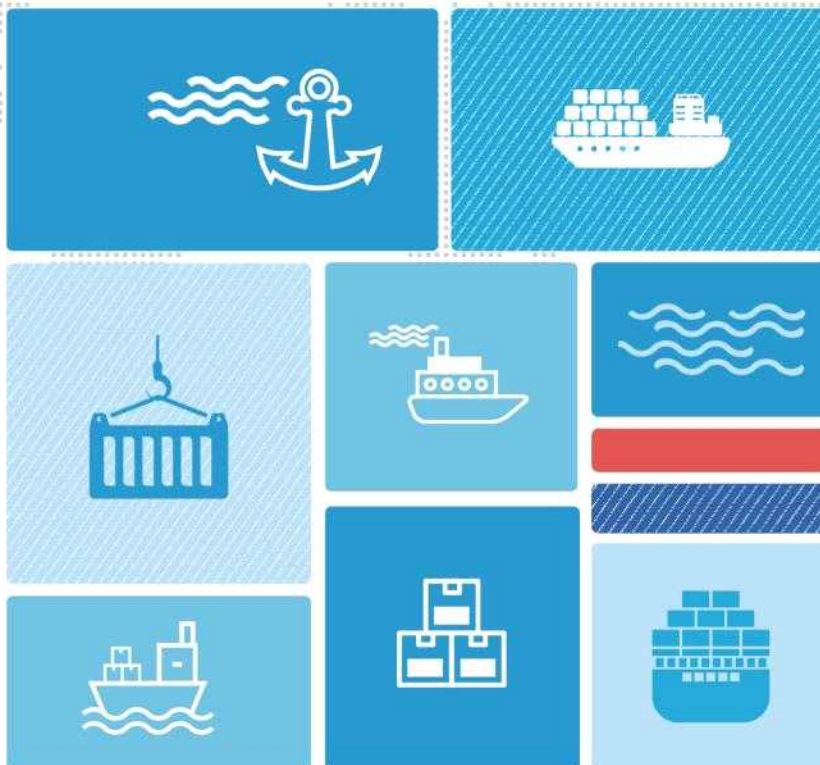
I. 주간이슈 .....	02
II. 주간뉴스 .....	03
III. 건화물선 .....	06
IV. 컨테이너 .....	13
V. 탱커 .....	15
VI. 중고선 시장 .....	17
VII. 주요 해운지표 .....	18

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

# 해외 대형선사들의 저유황유 확보 노력

### I 저유황유 공급의 문제

저유황유 공급은 많은 논란이 있음에도 정확한 검증과 예측이 어려운 문제임. 아직 전 세계를 대상으로 한 종합적이고 구체적인 분석이 나오지 않는 가운데 대체로 '물량'만으로 본다면 공급 자체에는 문제가 없는 것으로 인식되고 있음

문제는 공급의 상당 부분이 혼합(blending) 방식으로 이루어지는 가운데 저유황유 품질에 대한 명확한 기준이 없고, 이미 저유황유가 엔진정지 등 문제를 일으킨 사례가 있어 공급량과 품질 문제를 분리할 수 없다는 것임

이러한 상황에 대비하여 대형 선사들은 적어도 초기 충격과 혼란을 방지하기 위해 저유황유 물량확보 안정성을 높이는 데 주력하고 있음. 아래는 최근에 보도된 머스크와 코스코의 사례임

### I 머스크와 코스코의 저유황유 확보 동향

머스크는 연간 연료유 사용이 약 1,300만 톤에 이르고 있음. 이에 연료유 공급에 문제가 생길 경우 서비스 안정성과 신뢰성에 큰 영향이 있을 것이라는 판단 하에 연료유 확보에 발빠르게 움직이고 있음. 작년에 로테르담 Vopak Europort 터미널에 연간 소비량의 20%에 해당하는 대규모 유류저장시설을 임차한 이래 싱가포르에도 석유저장시설을 추가로 리스함. 지난 2월에는 Maersk Oil Trading이 미 동안지역 수요를 충당할 정제설비를 확보하였고, 최근에는 로테르담 Koole 터미널과의 거래를 통해 연간소비의 5~10%를 충당할 수 있는 초저유황연료(VLSFO) 생산능력을 확보함

한편 중국 코스코는 CSL과 OOCL이 금년 4분기부터 내년 1분기까지 소비할 저유황 연료유의 80%에 해당하는 물량을 코스코와 페트로차이나의 합작사인 Double Rich를 통해 이미 확보한 것으로 파악됨. 나머지 20%는 서비스 조정 가능성에 대한 대비 차원에서 남겨 둔 것으로 알려졌으며, 물량 안정성은 확보했지만 가격은 시가에 연동하는 것으로 하여 선확보의 목적이 가격고정이 아닌 것을 시사함. 한편 코스코는 유가상승 부담을 화주에게 모두 전가하는 것이 어려울 것으로 판단하고 화주와 협상을 진행하는 동시에 원가경쟁력 확보를 위한 스크러버 설치도 추진하고 있음. CSL은 지난 7월 19,000TEU 5척, 14,000TEU 4척을 포함한 23척에 대한 배출가스 세정시스템을 발주했음

### I 시사점

저유황유 공급은 문제가 없을 것이라는 견해가 주를 이루고 있음에도 대형 선사들이 적어도 초기 6개월분의 저유황유 확보를 추진하는 것은 양보다는 질에 대한 우려를 반영하는 것으로 판단됨. 국내 선사들도 초기충격을 가정하고 사전에 공급망 전체를 면밀하게 점검하는 노력을 기울여야 함

덧붙여 필요한 물량의 일정 부분을 선확보 하는 것과 동시에, 가격 면에서도 부분적인 헤징(hedging)을 통해 유가의 변동성을 제한하는 것도 고려할 필요가 있음

## 2. 주간 뉴스

### ■ CMA CGM 부채 경감을 위해 터미널 매각

- 동사는 부채 부담을 경감시키기 위해 자사의 항만 터미널(CMAT: CMA Terminal)을 매각할 계획임
- CMAT는 싱가포르, 로테르담 등 세계 32개 터미널에 지분을 보유하고 있으며 2018년 약 850만 TEU를 처리함
- 현재는 중국 관련기업이 인수할 가능성이 클 것으로 예상됨. 과거 2016년에도 CMA CGM의 선박을 중국초상은행(China Merchant Bank) 구매 후 재임대(sale-leaseback) 방식으로 매입한 사례가 있음
- CMA CGM은 물류기업인 CEVA Logistics의 손실로 인해 부채가 증가하였으며, 올해 3월말 기준 총 199억 달러의 부채를 기록함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 36호

### ■ COSCO, 25,000TEU급 선박 도입 계획 접어

- 올 3월 COSCO는 25,000TEU급 선박 도입에 대한 타당성을 검토하였으나 컨테이너 물동량 둔화 등을 이유로 포기함
- 다만, 시장 성장에 맞춰 선대를 확장할 계획으로 초대형 컨테이너 선박 도입을 완전히 포기한 것은 아니라고 동사 부사장인 Wang Haimin이 전함
- 이러한 컨테이너 시장 분위기로 인해 당분간은 23,000TEU급 선박이 최대 선형이 될 것으로 예상되며 최근 에버그린이 23,000TEU급 선박 11척을 발주할 것으로 알려짐

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129039/World-boxship-fleet-update-A-mood-of-caution>(로그인 필요)

### ■ Maersk, 브랜드 통합 가속화

- 최근 알파라이너 자료에 따르면, 기존 'Maersk Line'에서 'Maersk'로 브랜드를 통합하는 작업이 거의 완료됨
- 올해부터 'Maersk Line'이라는 브랜드는 중단됐으며 자사 포워더인 'Damco'와 항만서비스기업인 'APM 터미널'을 포함하는 'Maersk Ocean and Logistics & Services'로 통합을 지난 8월 1일 완료함(Damco는 올해 1월 1일 통합)
- 또한, 오는 11월에는 MCC Transport(아시아), Seago Line(유럽), Sealand(미국) 브랜드 변경을 완료할 계획이며 이를 위해 작년 10월부터 'Sealand-A Maersk Company'로 운영중

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 36호

## 2. 주간 뉴스

### ■ 스크러버, 친환경 선박 벙커가격 하락에도 투자성 유지

- Ship & Bulk에서 발표한 자료에 따르면, 이 달 세계 벙커 평균가격은 톤당 370달러로 연중 최저치를 기록함
- 선물가격에 따르면, 2019년 하반기 연료유가는 지속적으로 감소할 것으로 예상되고 있음
- 하지만, IMO 2020 환경규제에 적합한 연료유가격은 전반적으로 상승할 것이며, 저유황유와 고유황유의 가격 차이를 발생시킬 것임
- Alphatanker 자료에 따르면, IMO 2020 적용에 따라 선박용 경유 가격은 12월말 기준 톤당 634달러로 예상되며, 저유황유 가격은 톤당 584달러로 예상하고 있음
- 2020년 대부분의 선박들은 저유황유로 전환할 것으로 예상됨. 전 세계 고유황유 수요 절반가량을 차지하고 있는 해상수요 급감이 예상되어 고유황유 가격은 200달러 선까지 하락할 것으로 예상됨

<https://www.tradewindsnews.com/regulation/scrubbers-eco-tonnage-still-good-investments-despite-weak-bunker-prices-says-alphatanker/2-1-661718>(로그인 필요)

### ■ Euronav, 2020 적합 연료 구입자금 확보

- 동사는 1억 달러의 자금편당을 통해 42만 톤의 초저유황유와 선박용 경유를 구입하여 싱가포르에 있는 자사의 ULCC에 저장함
- 전체 70%는 초저유황유이며 나머지 30%는 선박용 경유로 IMO 2020에 따른 연료전환 직후 초기 기간 대부분의 연료를 충당 가능할 것임
- 현재 동사는 한 척의 선박에도 스크러버를 장착하지 않고 있음. 2020년 이후 고유황유와 저유황유 가격 차이에 따라 스크러버 장착 유무를 결정할 것으로 예정하고 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129064/Euronav-secures-funding-for-2020compliant-fuel-oil-purchase>(로그인 필요)

### ■ CSET, IMO 2020으로 탱커 호황 예상

- 동사는 계절적 성수기와 함께 스크러버 설치를 위해 많은 선박들이 시장에서 빠짐에 따라 긍정적 상황을 전망함
- 또한, 미국의 원유 수출 증가로 톤-마일이 크게 증가하고 있으며, 선박 신조발주가 많지 않아 과잉공급이 완화 될 것으로 예상됨
- 클락슨 데이터에 따르면, 2019년 말까지 VLCC 선대 전체의 23%가 스크러버를 장착할 것이며, 2020년 말에는 3분의 1이상에 이를 것으로 예상됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128997/Cosco-Shipping-Energy-Transport-expects-tanker-boom-ahead-of-IMO-2020>(로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### ■ 로이즈 리스트, 케이프선 스팟운임 강세를 일시적 현상으로 해석

- 로이즈 리스트는 현재 케이프선 스팟운임 강세를 약한 스파이크(spike)로 해석한다고 발표함. 스파이크란 주식에서 사용되는 용어로 주가의 급변을 일시적 현상으로 간주하는 것을 말함
- 케이프선 스팟운임은 9월 3일 37,519달러/일을 기록함. 이는 8월 21일 대비 32%, 8월 1일 대비 43% 급등한 수준임
- 운임 급등 원인은 올해 상반기에 줄어든 브라질산 철광석 수출량이 점차적으로 늘어난 것과 중국 철광석 재고량 부족, 철광석 가격 하락 등 때문이라고 로이즈 리스트가 발표함. 또한 IMO 환경규제로 인해 선박공급량이 줄어든 것도 원인 중 하나라고 덧붙임
- 로이즈 리스트는 상기에 언급한 원인 이외에 케이프선 스팟운임 급등요인을 찾기는 어려우며, 브라질산 철광석 수출량이 회복되는 추세를 보이기는 하지만 실제로는 7월까지 수출된 철광석은 전년대비 7% 줄어든 것으로 조사됨. 또한 7월 한 달 동안 집계된 철광석 수출량은 3,430만 톤으로 전년 동기 대비 170만 톤 줄어들었으며 브라질출발 중국항 성약 건수도 감소하고 있다고 전함
- 따라서 로이즈리스트는 스크러버 설치로 인해 올해 하반기 운임은 상반기 대비 개선될 것이라고 전망하나, 현재의 운임강세는 일시적인 현상에 그칠 것이라는 입장임

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129031/Capesizes-experiencing-fragile-spike>(로그인 필요)

### ■ 트레이드 윈즈, 케이프선 스팟운임이 9년 만에 최고치 경신 가능성 제시

- 트레이드 윈즈는 케이프선 스팟운임이 향후 몇 달 안에 50,000달러/일에 육박할 가능성이 있다고 발표함
- 케이프선 스팟운임 급등 원인을 브라질산 철광석 수출량 증가에도 불구하고 가용선박수가 이를 커버하지 못하는 상황이 벌어졌기 때문이라고 밝힘. 또한 브라질 철광석 수출량은 4월 한 때 1,800만 톤에 그쳤으나, 7월에는 3,400만 톤까지 늘어났으며, 트레이드 윈즈는 예상 시나리오대로 수출량이 증가하고 있으며, 이러한 추세가 지속된다면 운임이 50,000달러/일까지 상승할 것이라는 전망을 내놓음
- 한편 트레이드 윈즈는 선물시장 가격추세를 분석했을 때는 2019년 나머지 기간 동안에 운임 추세는 지금보다 약해질 것이라고 설명함. 케이프선 선물시장이 현재의 운임 강세를 반영해 가격이 상승하고 있으나 9월물 가격은 32,058달러/일, 10월물은 28,708달러/일, 4분기는 26,553달러/일을 기록해 선물시장이 현물시장에 비해 저평가되고 있다고 설명함

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/capesize-spot-rates-back-at-nine-year-highs/2-1-664368>(로그인 필요)

### ■ Safe Bulk사, 건화물선 스크러버 설치 일정 예정대로 추진 중

- 건화물선 선주들이 2분기 스크러버 설치 진행상황을 발표했다고 로이즈리스트가 발표함. 대부분 선사 가 금년 2분기 시황 약세로 스크러버 설치 일정에 차질을 빚었으나, Safe Bulk사는 당초 계획한 일정대로 스크러버 설치를 추진 중이라고 전함
- 현재 Safe Bulk사가 소유한 선박 중 5척에 스크러버 설치를 완료했으며, 3분기에 5척, 4분기에 9척, 내년 연초에 선박 1척에 스크러버를 설치할 예정이라고 발표함
- 동사는 IMO가 정한 선박연료유의 황산화물 함유량 상한선 기준인 0.5%보다 높은 0.1% 수준으로 관리 목표치를 정했다고 전함

<https://www.tradewindsnews.com/technology/safe-bulkers-makes-headway-with-scrubber-fittings/2-1-665586>(로그인 필요)

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129043/Safe-Bulkers-completes-five-scrubber-retrofits>(로그인 필요)



### 3. 건화물선 - 주간 동향

#### BDI 강세 지속

BDI가 전주대비 9% 상승한 2,492를 기록함. 특히 케이프선 운임 급등이 BDI 상승을 견인함. 케이프선 운임은 전주대비 4,866달러(15%) 상승한 37,384달러/일을 기록함. 대서양 지역 철광석 수요가 공급을 넘어서면서 운임이 급등하는 것으로 분석됨. 이러한 현상은 당분간 지속될 것으로 분석됨. 핸디선을 제외하고 다른 선형의 1년 용선료가 하락했으나 모두 BEP보다 높은 수준임. 특히 케이프선 용선료 하락은 중국의 철광석 재고량 증가와 위안화 환율 하락으로 중국 제철소의 철광석 수요가 감소하고 있는 것이 시장심리에 영향을 미친 것으로 보임. 중소형 선박 운임은 남미지역을 중심으로 꾸준히 곡물 물량이 시장으로 유입되고 있어 강세가 지속됨

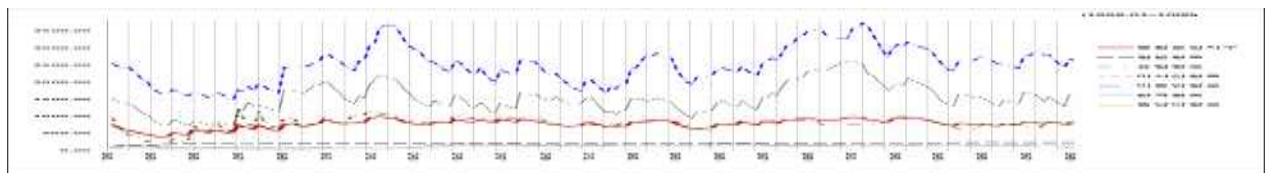
#### FFA 시장, 10월물, 4분기물 가격 급락

케이프선을 비롯한 모든 선형의 FFA 10월물, 4분기물 가격이 BEP를 상회하는 수준이기는 하나 전주대비 큰 폭으로 하락함. 현재 선물가격이 스팟운임보다 저평가 되고 있는 것으로 나타남. 이는 시장이 스팟운임 급등을 올해 상반기 철광석 수출 부진의 회복 과정으로 보고 있어 지금과 같은 운임 강세가 장기간으로는 지속되지는 않을 것으로 해석하기 때문임

#### 빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 케이프선 운임은 상승, 파나마선 운임은 하락, 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨

#### 건화물선 운임 지수



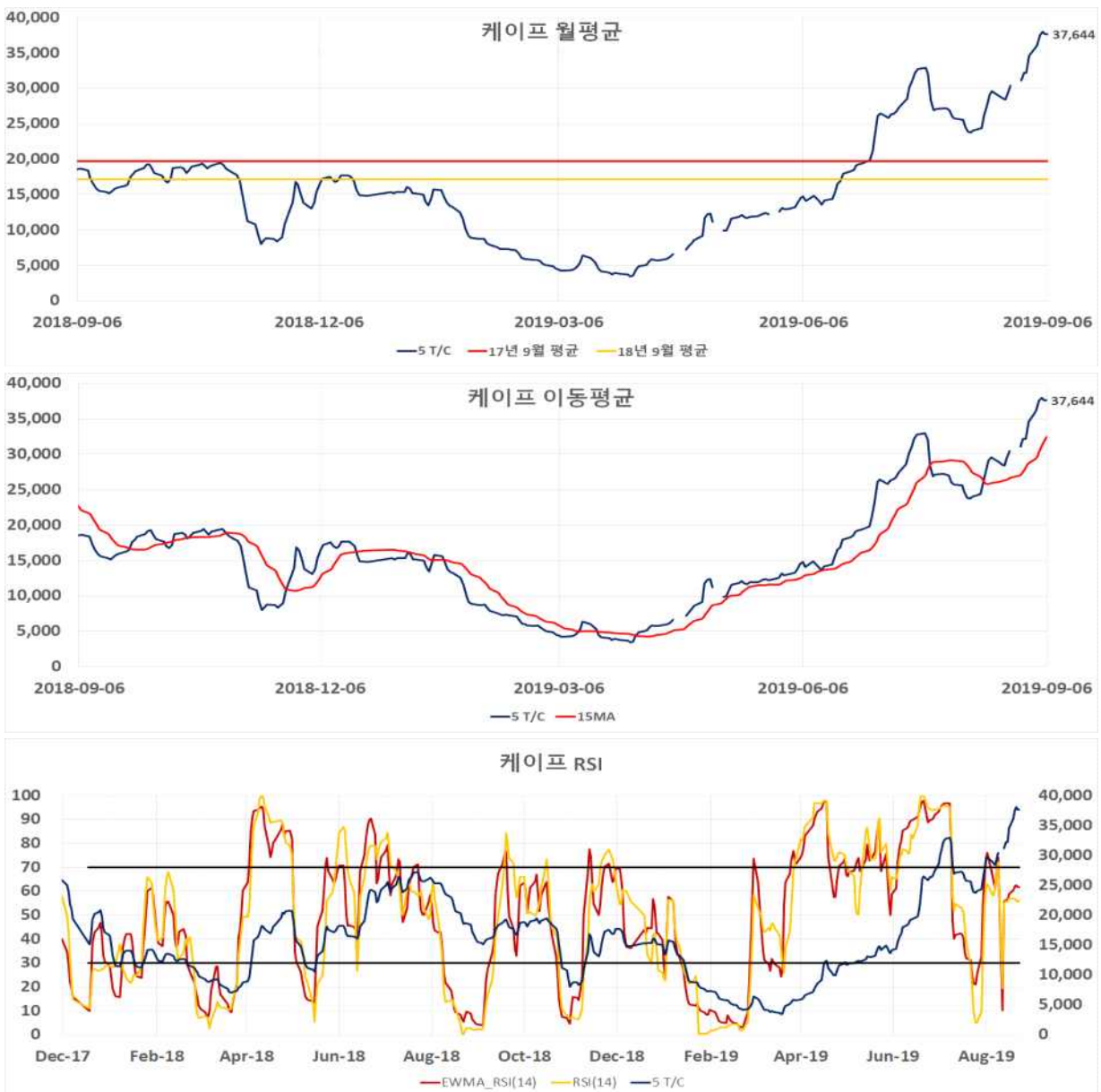
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(09.06)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	2,492	(208)	595	2,518	1,203	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	37,384	(4,866)	3,460	38,014	15,316	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	18,010	(68)	4,435	18,116	10,428	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	14,908	(378)	4,544	14,940	8,953	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	9,941	(458)	4,198	10,028	6,571	562	9,772	8,505
	케이프	22,500	(-500)	11,500	23,000	16,799	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	15,375	(-750)	11,500	16,125	13,224	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	12,438	(-62)	9,500	12,500	10,759	11,000	13,750	12,808
	핸디	10,125	(31)	8,750	10,250	9,702	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(09.06)							
선형별 운임 평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	2019년 10월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물		
	금주 (전주비)		금주 (전주비)		금주 (전주비)		금주 (전주비)		
	케이프(5TC)	26,867	(-1,841)	25,277	(-1,276)	16,150	(-10)	13,755	(59)
	파나마스(4TC)	14,304	(-1,775)	13,424	(-1,347)	10,250	(-423)	9,238	(-333)
	수프라막스(6TC)	12,745	(-554)	11,729	(-479)	9,611	(-259)	9,015	(-125)
	핸디(6TC)	9,038	(163)	8,773	(17)	8,175	(12)	7,713	(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) 이동평균선의 가파른 상승세가 이어지고 있음
- (케이프 RSI) RSI는 지난 주에 이어 금주에도 30~70구간을 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 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 - 케이프

- (케이프 용선료) 케이프선의 단기용선료는 소폭 하락했으며, 장기용선료는 장기간 횡보상태를 유지 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 선형간 운임차가 전주대비 소폭 좁아지기는 했으나 여전히 큰 차이를 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



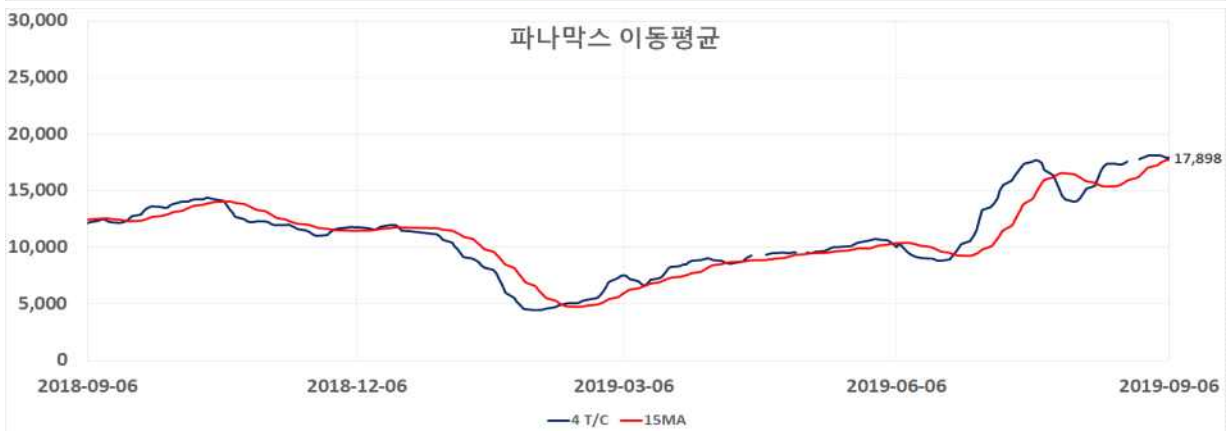
- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	09.02	09.09	86.17	13.83
	09.03	09.10	87.37	12.63
	09.04	09.11	88.33	11.67
	09.05	09.12	88.29	11.71
	09.06	09.13	87.23	11.77
	9월 1주	9월 2주	87.68	12.32



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

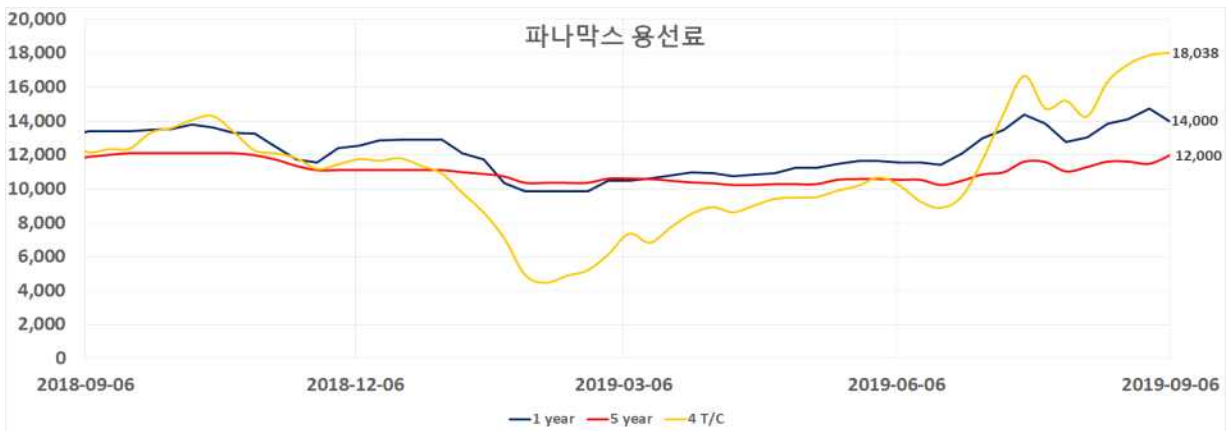
- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 상승세가 이어지고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 지난 주에 이어 금주에도 30~70구간에서 횡보 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



- \* 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 소폭 하락하였으나, 장기용선료는 소폭 상승한 것으로 나타남
- (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	09.02	09.09	16.65	83.35
	09.03	09.10	15.13	84.87
	09.04	09.11	14.17	85.83
	09.05	09.12	11.98	88.02
	09.06	09.13	12.61	87.39
	9월 1주	9월 2주	14.11	85.89

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

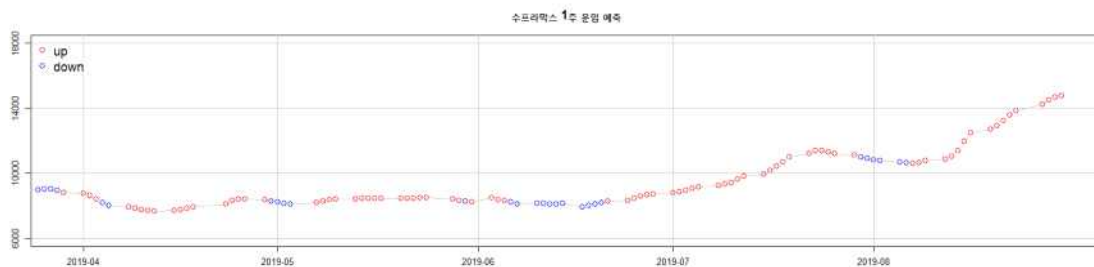
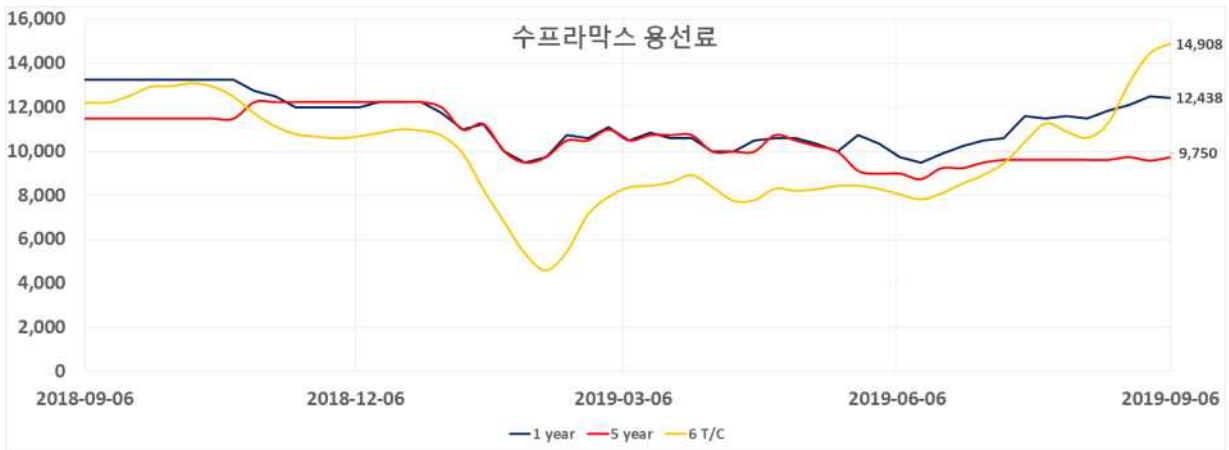
- (수프라막스 이동평균) 지난 주에 이어 금주에도 이동평균선의 가파른 상승세를 이어가고 있음
- (수프라막스 RSI) RSI는 30~70구간에서 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 장·단기 용선료는 보험세를 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 차주 수프라막스선 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)				
수프라막스	09.02	09.09	60.70	39.30
	09.03	09.10	49.93	50.07
	09.04	09.11	45.32	54.68
	09.05	09.12	48.36	51.64
	09.06	09.13	55.70	44.30
	9월 1주	9월 2주	48.00	52.00

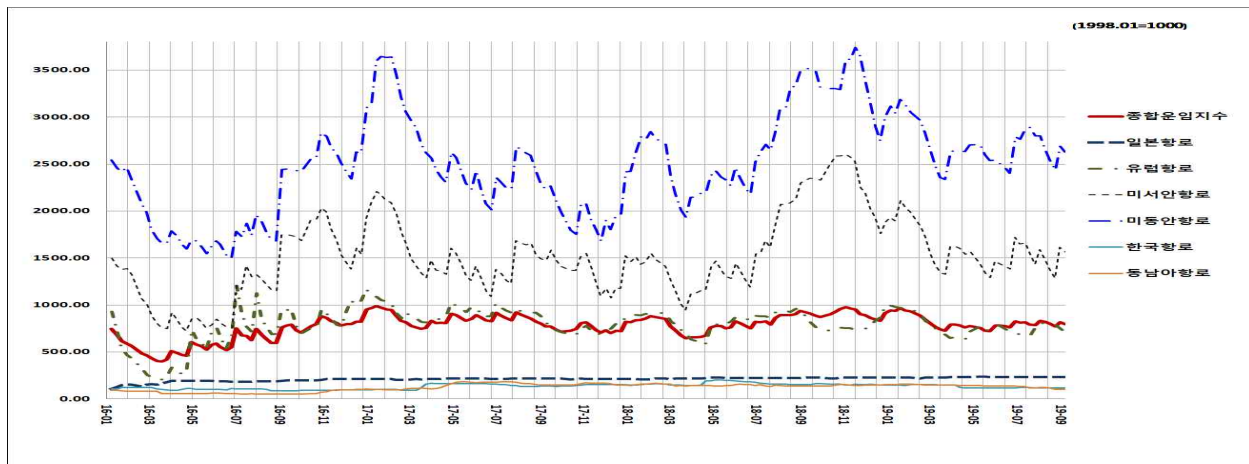
## 4. 컨테이너 - 주간 동향

### ■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 24.6 하락한 795.05를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 47달러 하락한 710달러를 기록했으며 아시아-북미항로는 전주대비 49달러 하락한 1,566달러를 기록함. 아시아-유럽항로에서 현대상선은 자체 서비스를 중단하였으며, 오션 얼라이언스, 2M 이 임시결항을 통해 공급을 조정했음에도 불구하고 운임은 하락함. 8월 1일 기준 아시아-북미항로 공급량도 전년 대비 2.8% 감소했음에도 불구하고 운임은 전년대비 하락함. 현 시점 운임은 수요-공급보다는 시장 참여자의 심리 (sentiment)에 더 영향을 받는 양상임

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 2017년 2월 이후 최저치인 101달러를 기록한 후 반등하지 못하는 상황임

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)



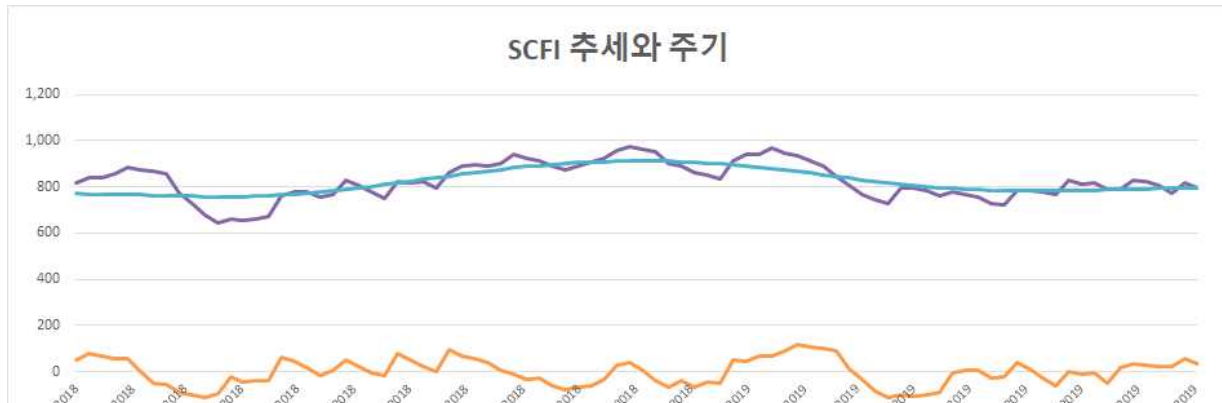
자료:상해항운교역소

	금주 (09.06)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	795.05	(-24.6)	723.93	968.07	812.15	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	710	(-47.0)	638.00	996.00	773.13	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,566	(-49.0)	1,286.00	2,114.00	1,583.11	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,631	(-60.0)	2,338.00	3,187.00	2,707.05	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	117	(-)	117.00	153.00	131.60	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	231.55	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	101	(-2.0)	101.00	158.00	137.73	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	-	(-)	591	795	669	610	846	724



## 4. 컨테이너 기술적 분석

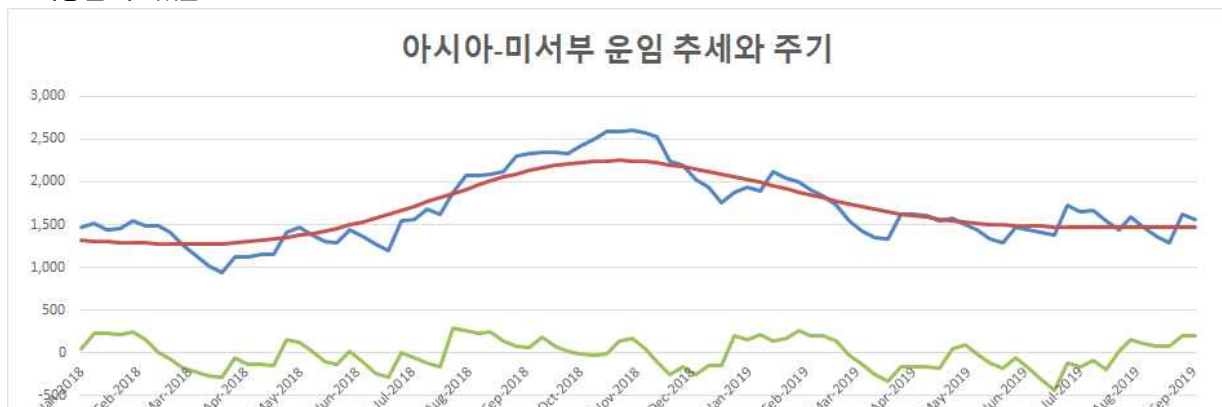
- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상황으로 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 추세선이 전체적으로 하향구간으로 약보합세를 기록할 가능성이 높을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 추세선인 1,400~1,500달러 내외를 기록하며 조정될 가능성이 높으나 무역전쟁이 변수로 작용될 수 있음



\* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

## 5. 탱커 - 주간 동향

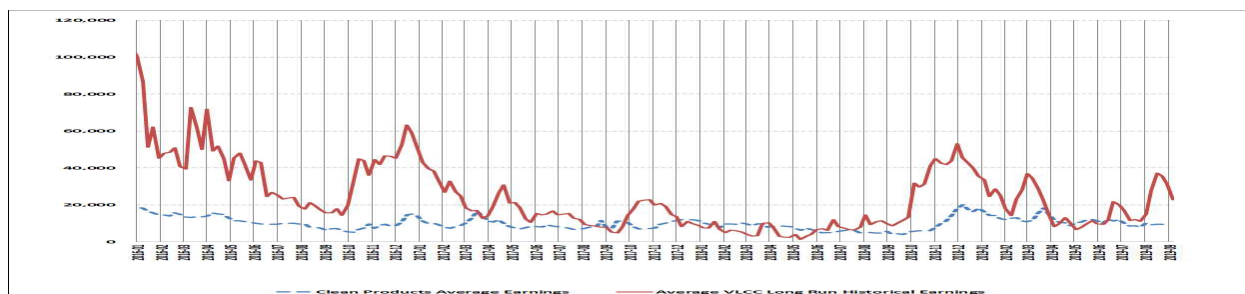
### VLCC, 운임 하락세 지속

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 26,355달러로 전주대비 8,693달러(-25.1%) 하락하였으며, WS은 53.5로 전주대비 9.0p(-14.4%) 하락하였음. 금주 많은 선박 공급과 함께 대서양 화물 수요가 감소하여 지난 주에 이어 운임 하락세를 지속함. 하지만 9월에는 8월 대비 많은 화물이 예정되어 있어 추후 운임은 다시 상승할 것으로 예상됨. 중동-중국 FFA 9월물은 3만 달러를 약간 상회하는 수준으로 형성되어 있어 시황이 현재수준 이하로 하락 하지는 않을 것으로 예상됨

### MR, 적은 화물로 운임 횡보

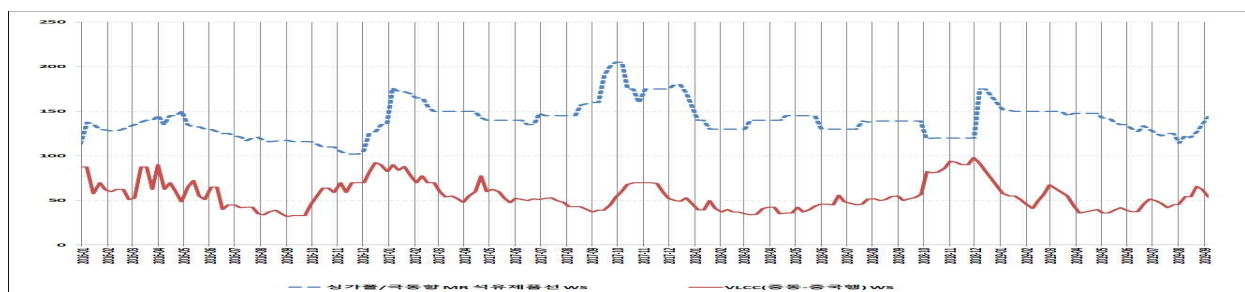
금주 태평양 MR 평균운임은 14,412달러로 전주 대비 735달러(5.4%) 상승하였으며, 인도-극동 WS은 144.0으로 전주대비 6.5p(4.7%) 상승하였음. 지난 몇 주에 비해 화물수요가 많지 않았지만 운임은 횡보세를 기록하였음. 하지만, 차주에는 LR1 운임하락과 가용선박 증가로 인해 운임 하락 가능성이 높을 것으로 예상됨

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



자료:Clarkson

#### 유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

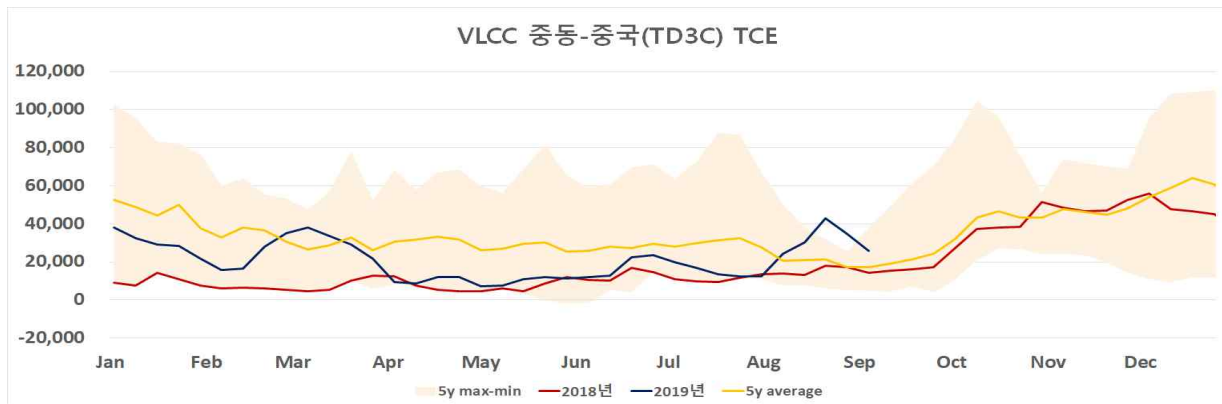
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.06)							
Average Earnings	TD3C	25,894	(-8,693)	6,167	43,803	21,225	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	14,412	(734)	7,403	21,370	12,690	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	36,250	(-500)	24,500	36,750	31,802	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,750	(-)	13,250	15,000	14,142	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	53.5	(-9.0)	36.0	67.5	48.0	34.0	98.0	53.9
	MR	144.0	(6.5)	114.2	151.3	138.5	119.0	175.0	135.3

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

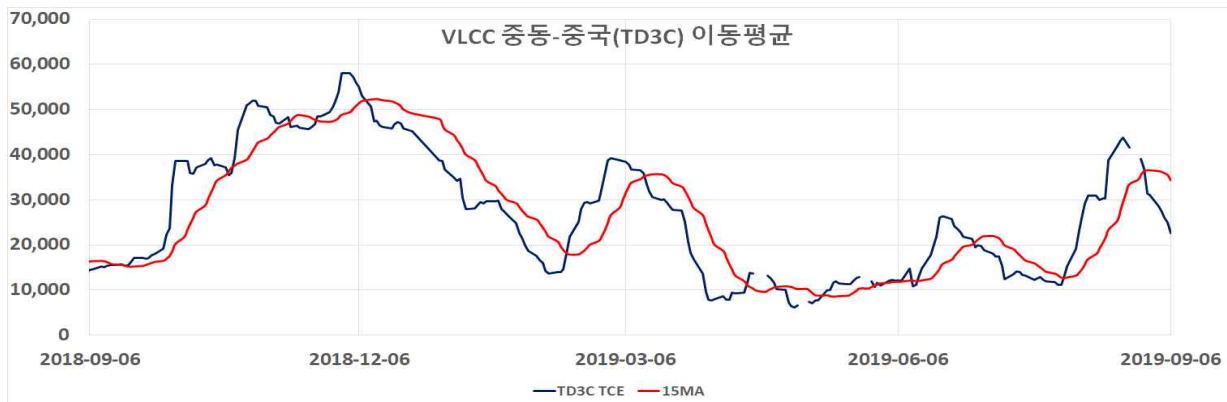
\* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

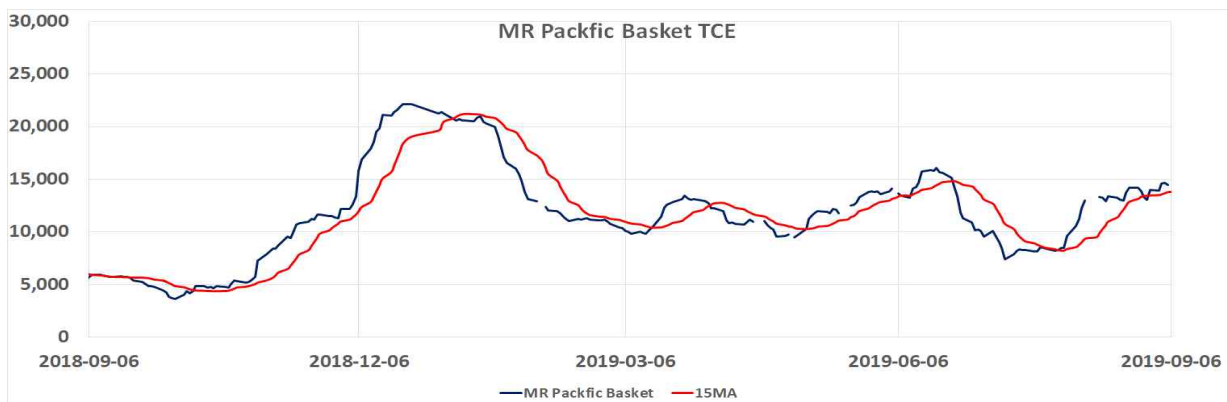
- 금주 TD3C 평균운임은 26,355달러로 2주 연속 하락하였으나 최근 5년간 동기 평균 17,218달러를 초과함



- TD3C 평균운임은 지난주에 이어 하락세를 지속, 15일 이동평균운임을 하회하며 이격을 넓힘. 차주에도 운임은 하락세를 이어나갈 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 소폭상승을 기록하며 15일 이동평균운임과 이동을 같이함. 차주 운임은 현재와 유사한 수준에서 소폭 변동이 있을 것으로 예상됨

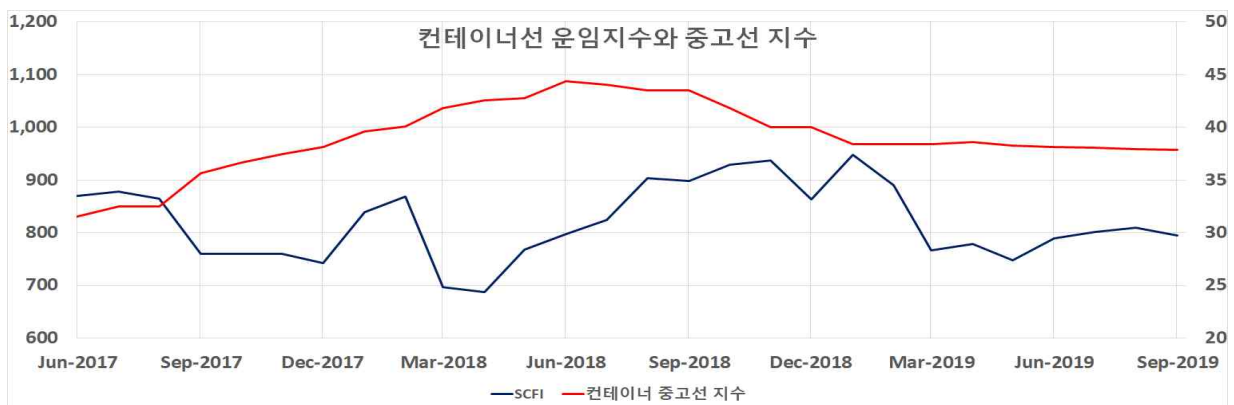


## 6. 중고선 시장

- 최근 BDI의 상승세가 지속됨에도 불구하고 중고선 지수는 큰 변화를 기록하지 않고 있음



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



### ■ SFI, Hunter 로부터 VLCC 3척 인수

- Ship Finance International(SFI)사는 스크러버를 장착하고 있는 Hunter사의 VLCC 3척을 1억 8천만 달러에 인수함
- 선박은 향후 2달 내에 인도될 것으로 예상되며, 인수 후 5년 동안 Hunter사에 나용선 형태로 용선이 예정되어 있음. 동 계약에는 선박 구매 옵션이 포함되어 있음

### ■ 케이프 1척, 파나막스 3척, 수프라막스 2척 중고 거래

- 2011년 건조된 케이프사이즈가 2,400만 달러로 낮은 가격에 판매되었음. 올해 비슷한 선령의 선박 판매는 1척으로 지난 7월 2,600만 달러 미만의 가격에 판매되었음
- 선령 10년 이상의 파나막스 3척이 판매되었음. 그중 1999년 건조된 선박 한척이 650만 달러에 판매되었음. 동 선박은 정기검사를 완료하였음

## 7. 주요 해운지표 (2019.09.06.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.06)								
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	10.5	(-0.5)	10.5	10.5	12.5	11.7	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(09.06)								
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	32.0	35.0	34.3	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(09.06)								
380 CST	Rotterdam	294.5	(-2.0)	294.5	277.5	443.5	377.1	322.5	477.5	400.1
	Singapore	413.5	(-13.0)	413.5	332.5	511.5	416.5	352.5	517.5	432.6
	Korea	498.5	(-14.5)	498.5	389.5	521.5	456.1	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	415.5	(-13.0)	415.5	365.0	524.0	429.4	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(09.06)								
철광석	국제價	88.85	(4.1)	89.8	72.3	127.2	95.1	62.5	79.3	69.5
	중국産	120.3	(0.5)	119.7	107.9	140.4	121.3	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.7	(1.7)	76.3	72.0	83.1	77.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	97.1	(0.4)	96.2	95.6	107.4	103.2	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	197.8	(3.8)	197.4	194.0	252.9	231.1	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	137.9	(-2.3)	139.5	141.3	187.3	165.1	164.7	186.9	177.1
	중국産	215.9	(0.8)	217.3	216.8	233.0	226.5	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	845.0	(-12.0)	853.4	791.0	925.3	881.4	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	460.3	(9.0)	456.9	418.5	547.5	484.5	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