

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 11월 1주

발행인 장영태

감수 황진희

자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

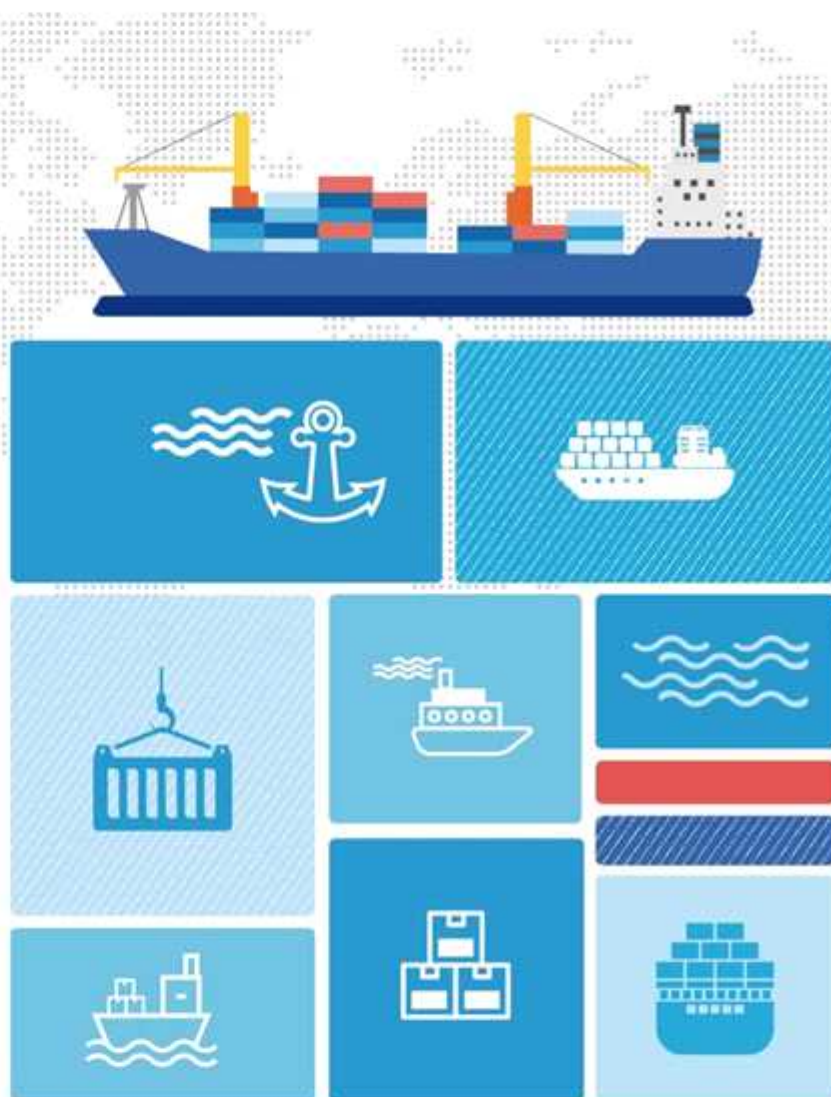
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

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

온실가스 배출규제에 대한 선제적 대응

I 온실가스 배출규제

해운산업은 세계 전체 이산화탄소 배출량의 약 2~3%를 차지하는 것으로 알려져 있으며, 아무 조치를 취하지 않으면 2050년까지 현재 대비 작게는 50%, 많게는 250%까지 배출량이 증가할 것으로 예상됨. IMO는 2050년까지 해운업계가 2008년 대비 이산화탄소 배출량을 50% 수준으로 감축하는 목표를 설정하고 작년 4월 이를 공표하였음

해운에 영향을 미치는 규제 중 황산화물 배출규제(IMO 2020)나 선박평형수(ballast water)처리 규제보다 시점이 멀기는 하지만 목표가 상당히 도전적이고 사전적인 대응이 필요하다는 측면에서 각계의 대응이 가시화되고 있음

I 각계의 대응

해운업계는 환경규제 대응을 경쟁우위 확보의 방편으로 생각하고 탄소배출규제에 대해서도 선제적으로 대응하고 있음. 머스크는 에탄올 기반의 추진기관을 연구하기 위한 연대(coalition)를 구축하고 리그닌과 에탄올을 혼합한 LEO의 적용을 코펜하겐 대학, Wallenius Wilhelmsem 및 화주그룹과 연대하여 추진하고 있음. Oldendorff는 기존의 화석연료를 대체할 연료에 대해 연구하고 있는데 합성 메탄이나 메탄올은 탄소를 배출하기 때문에, 수소는 액화설비 부족과 수송문제로 장기적인 솔루션이 되지 않을 것으로 보고 있음. 적용 가능한 대체 연료로는 전기, 연료전지, 암모니아연소 엔진 등을 들고 있음. 한편 탄소배출의 문제는 아니나 친환경기업의 이미지를 강조하기 위해 CMA CGM, MSC, Hapag-Lloyd 등은 북극항로 항해를 보이콧 한다고 발표하였음

화주들도 적극적인 움직임을 보이고 있음. Kuehne+Nagel과 IKEA, 자동차 제조사 등 K+H의 고객사들도 탄소배출을 선사 선정의 기준으로 삼겠다는 방침을 천명했으며, H&M이나 Marks & Spencer 등의 의류유통 기업들도 머스크의 연구연대에 동참하여 힘을 보태고 있음. 이외에 Shell과 자원 트레이더인 Trafigura, Cargill 등도 환경보호에 적극적인 것으로 알려짐

금융기관들도 포세이돈 원칙(Poseidon Principles)에 자발적으로 동참함으로써 탄소배출 감축에 대한 동참의지를 분명히 함. 포세이돈 원칙은 IMO의 2050년 목표를 달성할 수 있도록 금융기관이 선박금융 포트폴리오를 해운의 탄소배출 감축을 촉진하는 데 할당한다는 원칙으로 현재 선박금융시장의 약 20%를 차지하는 12개 은행이 서명했으며 내년까지 세계 해운금융기관의 80~90%가 서명할 것으로 예상됨

I 시사점

선사의 환경규제 대응능력은 단순히 원가(cost) 차원에서 접근할 문제는 아님. 환경문제는 화주의 선택과 금융의 가용성 등 다양한 측면에서 영향을 미치는 요인이므로 선제적으로 대응할 필요가 있음. 참고로 2050년 IMO의 탄소배출 목표를 달성하기 위해서는 2030년에 탄소제로 선박이 운영되어야 함

또한 선형의 선택이 규모의 경제를 넘어 탄소배출 측면에서도 검토되어야 함. 14,000TEU의 태평양 횡단항로 탄소배출량이 50g/Km·TEU인데 비해 파나막스 미만 선박은 90g/Km·TEU로 분석되어 대형선이 환경 측면에서도 경쟁적일 것으로 예상됨

2. 주간 뉴스

■ 스크러버 장착을 위해 대기중인 컨테이너선 100척 수준

- 알파라이너 자료에 따르면 2019년 10월 말 현재 약 100척의 컨테이너 선박이 스크러버 장착을 위해 대기하거나 장착중인 것으로 조사됨
- 올해 스크러버 장착이 진행된 컨테이너 79척의 선박 평균 개조일수는 62일로 초기 40~50일에 비해 장시간이 소요됨. 다만 이들 선박은 스크러버 장착 외에도 수리나 개조작업이 동반됨
- 개조시간 증가로 인해 입거를 위한 대기시간 또한 증가하는 것으로 나타나 대형선을 중심으로 선박에 대한 수요는 당분간 증가할 것으로 예상됨
- 알파라이너는 향후 1년간 최대 500척의 컨테이너 선박이 스크러버를 장착할 것으로 예상함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 44호

■ 2M, 아시아-유럽 서비스(AE-2) 재개

- 지난 9월 말부터 중단된 2M의 아시아-유럽 서비스(AE-2/Swan)가 오는 11월 27일 재개될 예정임. 원래 11월 중순에 재개하려 했으나 아시아-유럽 항로 수요 부족으로 2주 연기함
- 동 항로에 대해 오션 얼라이언스는 임시결항 9회(11월 6회, 12월 3회), 디 얼라이언스는 임시결항 3회를 실시할 예정임
- 서비스가 재개될 경우 아시아-유럽항로에 대한 공급량은 4% 이상 증가할 것으로 예상되어 운임 반등에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 44호

■ 하팍로이드, IMO 2020에 따른 단기 전환요율 부과

- 동사는 오는 12월 1일부터 IMO 2020에 따른 저유황유 사용에 따른 전환비용(IMO 2020 Transition Charge)을 부과하기로 결정함
- 자세한 내용을 발표되지 않았지만 저유황유 도입에 따른 현물(spot)운임시장 변동성을 화주에게 투명하게 반영하려는 움직임으로 해석됨
- 추가비용은 연료소비량을 수송량으로 나눈 값으로 아시아-남미 서부까지 연료유가가 톤당 650달러일 때 333달러를 추가비용으로 부과하는 것으로 알려짐

<https://www.tradewindsnews.com/containerhips/hapag-lloyd-eyes-imo-2020-transition-charge-to-cope-with-volatility/2-1-698654>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 미국 Cosco 제재 2개월 유예기간 부여

- 지난 9월 25일 미국은 이란산 원유 수송에 관여한 Cosco사에 대한 제재를 발표하여 유조선 시장은 급등을 기록하였음
- 동 사는 세계에서 두 번째로 큰 VLCC 선사로 전 세계 선박의 6%에 달하는 VLCC 50척을 보유하고 있음
- 미 재무부는 올해 12월 20일까지 이란산 원유 제재와 관련된 Cosco Shipping Tanker(Dalian)의 제재를 유예하기로 함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129683/USsanctioned-Cosco-tankers-unit-gets-two-months-grace-period-to-complete-voyages>(로그인 필요)

■ 스크러버 장착, 예정보다 1,500척 적을 것

- 미국의 코스코 자회사 제재에 따른 운임 급등으로 스크러버 장착을 꺼려 2020년 1월 스크러버를 설치한 선박은 2,500척으로 IMO의 추정치인 4,000척 대비 1,500척 적을 것으로 예상됨
- 스크러버 장착 선박 감소에 따라 2020년 1월 고유황유 수요는 전체 연료 수요의 16%를 차지할 것으로 예상되며 스크러버가 점진적으로 장착됨에 따라 약 25%까지 증가할 것으로 전망됨

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/scrubber-retrofits-to-fall-1-500-short-of-imo-estimate/2-1-698083>(로그인 필요)

■ VLCC 선주 스크러버 장착 연기 딜레마

- Breamar ACM은 입거 혼잡과 야드 지연으로 인해 스크러버 장착에 기존 추정치인 4주 이상의 기간이 소요되어 VLCC 80척에 스크러버를 장착하는데 최소 6개월의 시간이 소요될 것으로 예상됨
- 최근, 시황의 급등으로 일부 선박들은 스크러버 장착을 위한 입거를 연기하고 화물을 수송하기도 함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-owners-face-scrubber-postponement-dilemma/2-1-696120>(로그인 필요)

■ 유조선 시황 강세에 따라 재판매 가격 상승

- Hartree Maritime은 대우조선해양에서 건조중인 VLCC 1척을 1억 750만 달러에 재판매 할 것으로 알려짐. 이는 지난 2015년 이후 처음으로 1억 달러 이상에 VLCC를 재판매 한 것임
- 동 선박은 2020년 1분기에 인도될 예정으로 스크러버를 장착하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/hartree-sale-sees-new-vlcc-resale-benchmark-price-emerge-in-strong-tanker-market/2-1-697769>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 클락슨, 선속 감소로 선복량의 2~3% 감소효과 발생

- 클락슨은 선사들이 IMO의 환경규제에 대응하기 위해 선박운항 시 선속을 감속하도록 관리할 것이라고 예상함. 이는 선복량을 2~3% 줄이는 효과를 가져 올 것이라고 발표함(선속을 0.5 knots 감속했을 때 기준)
- 클락슨은 2008년 이후로 전 세계 선박의 속도가 줄어든다고 밝힘. 이는 글로벌 금융위기로 인한 교역량 감소와 시장의 공급과잉으로 해운이 불황기에 접어들었다, 2014년 이전까지는 고유가로 인해 선사들이 연료비를 줄이기 위한 임시방편으로 선속을 감속하기 시작했기 때문이라고 설명함
- 2008년부터 2018년 사이에 평균선속은 건화물선이 16%, 컨테이너선이 24%, 유조선은 19% 감소했으며, 감속의 효과로 선박 연료유 소모량이 2008년 3억 3,300만 톤에서 2018년에 2억 6,800만 톤으로 줄었다고 설명함. 같은 기간 내 선복량은 62% 늘어났다고 덧붙임
- 클락슨은 선사들이 운임 수준에 따라 선속의 감속 여부를 결정하겠지만, 이미 연료유 절감 효과를 경험했던 선사들이 환경규제 대응을 위해서도 선속을 줄일 것이라고 예상함

https://sin.clarksons.net/download/DownloadFile?downloadToken=4e746154-9f74-4469-ba89-313d809c45d8&friendlyFileName=SIV%20Issue%201395%2025_10_2019.pdf (로그인 필요)

I UN 컨퍼런스, 2024년까지 해상물동량 성장률 연 3.4% 전망

- 싱가포르에서 열린 글로벌 해양포럼에서 유엔무역개발회의(UNCTAD) 사무총장이 향후 5년간 연평균 해상물동량 성장률이 3.4%일 것이라고 전망함. 이는 컨테이너, 건화물, 가스 화물을 대상으로 한 전망치라고 설명함
- 2018년 해상물동량 성장률은 모멘텀을 잃고 2.7%를 기록하는데 그쳤으며, 이는 2017년(4.1%)과 비교하면 크게 줄어든 수준이라고 덧붙임. 2019년에서 2024년까지 컨테이너의 해상물동량 성장률은 4.5%, 건화물선은 3.9% 성장할 것이라고 전망함
- 2019년 해상물동량 성장률은 미국과 중국 간의 무역 분쟁으로 인한 시장 불확실성 확산, 브라질 발레 댐사고, 호주의 사이클론 베로니카로 인해 철광석 생산량이 줄어든 것 등이 영향을 미쳤다고 분석함. 향후에는 중국의 일대일로(China's Belt and Road Initiative), 에너지 전환 등이 해상물동량 성장률에 긍정적 영향을 미칠 것으로 봄

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129718/Maritime-trade-forecast-to-see-34-annual-growth-to-2024> (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 케이프선 스팟운임, 강보합세 유지

케이프선 스팟운임이 전주대비 3.5% 상승한 25,265달러/일을 기록함. 호주 지역을 중심으로 상당량의 물량이 시장에 유입되면서 운임이 상승함. 반면 유럽지역은 성인절(Saints Day)의 영향으로 성악 거래가 줄어들어 운임에 부정적 영향을 미침. 파나마선 운임은 그리스와 싱가포르 휴일의 영향과 함께 양대 수역에서 공급과잉 현상이 나타나 전주대비 10.6% 하락한 12,654달러/일을 기록함. 핸디선과 수프라막스선도 양대 수역에서 수요가 부족해 운임이 하락한 것으로 나타남

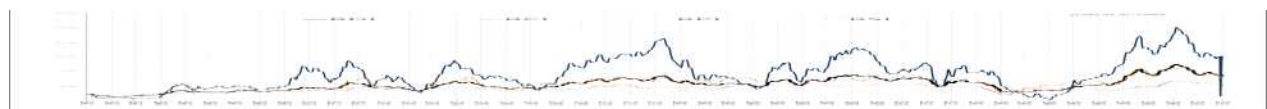
■ FFA 시장, 1분기물 가격 하락

FFA의 1분기물 가격이 전주대비 7~9% 하락한 것으로 나타남

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주 케이프선을 비롯한 모든 선형의 운임이 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

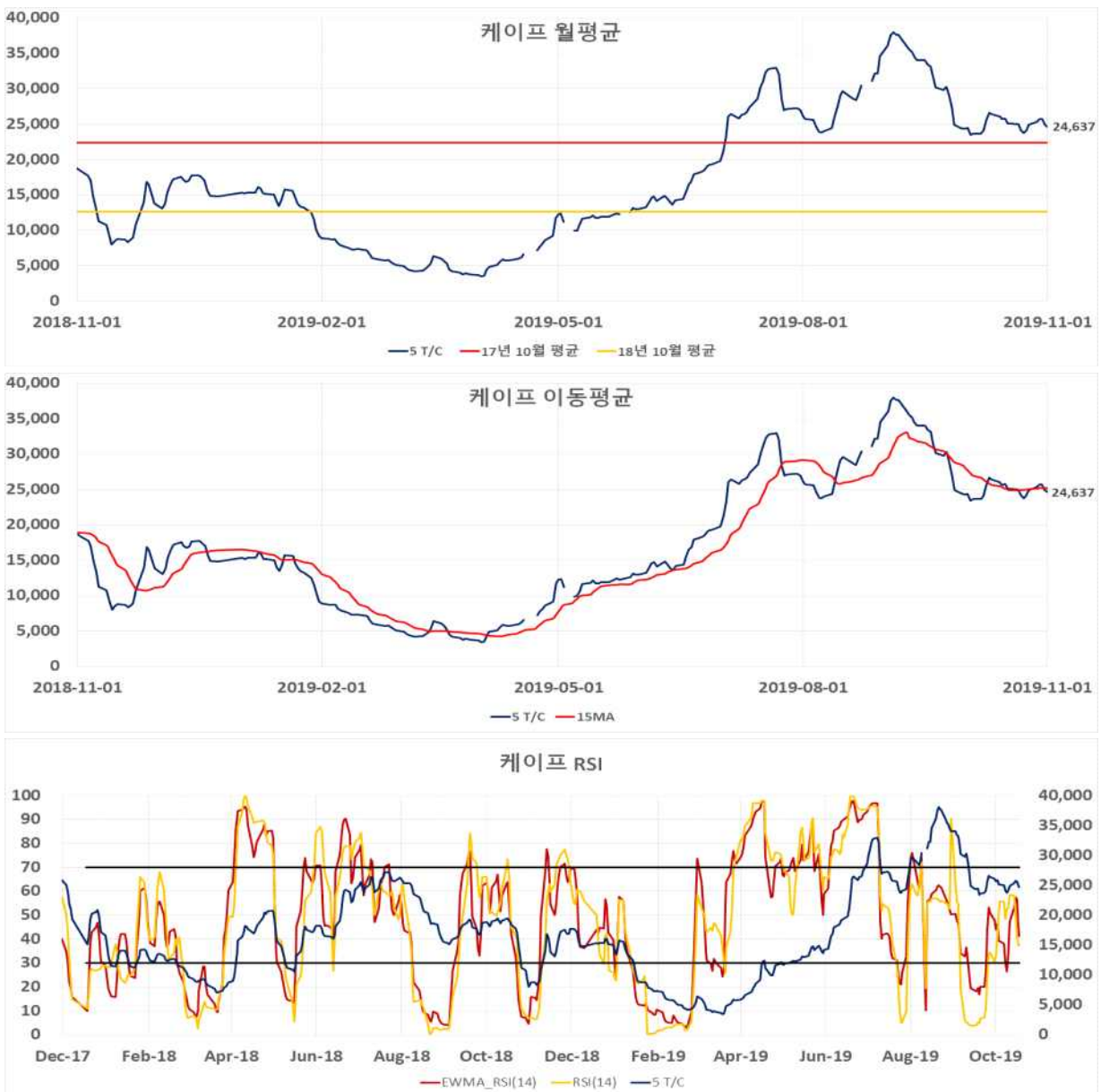


		금주	(전주비)	2019년 ³⁾			2018년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(11.01)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,763	(-40)	595	2,518	1,346	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁸⁾	25,265	(859)	3,460	38,014	17,611	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	12,654	(-1,501)	4,435	18,116	11,279	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	12,135	(-985)	4,544	14,940	9,814	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	8,398	(-880)	4,198	10,067	7,145	562	9,772	8,505
	케이프	19,250	(-500)	11,500	23,000	17,489	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	13,125	(-550)	11,500	16,125	13,392	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,750	(-125)	9,500	12,500	10,967	11,000	13,750	12,808
	핸디	10,625	(-125)	8,750	10,750	9,870	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(11.01)							
		2019년 12월물		2020년 1분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	21,454	(-2,210)	14,942	(-1,144)	15,231	(-1,038)	13,364	(-282)
	파나마스(4TC)	11,379	(-1,417)	9,908	(-1,038)	10,152	(-740)	9,304	(-260)
	수프라막스(6TC)	9,696	(-2,465)	8,265	(-817)	9,182	(-498)	8,750	(-389)
	핸디(6TC)	8,125	(-875)	7,477	(-386)	7,915	(-335)	7,738	(-162)

주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공시된 자료의 최저, 최고, 평균값
4), 5) : 일간 최저, 최고값으로 변경 7) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값 8) : 2018년부터 5 T/C값

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

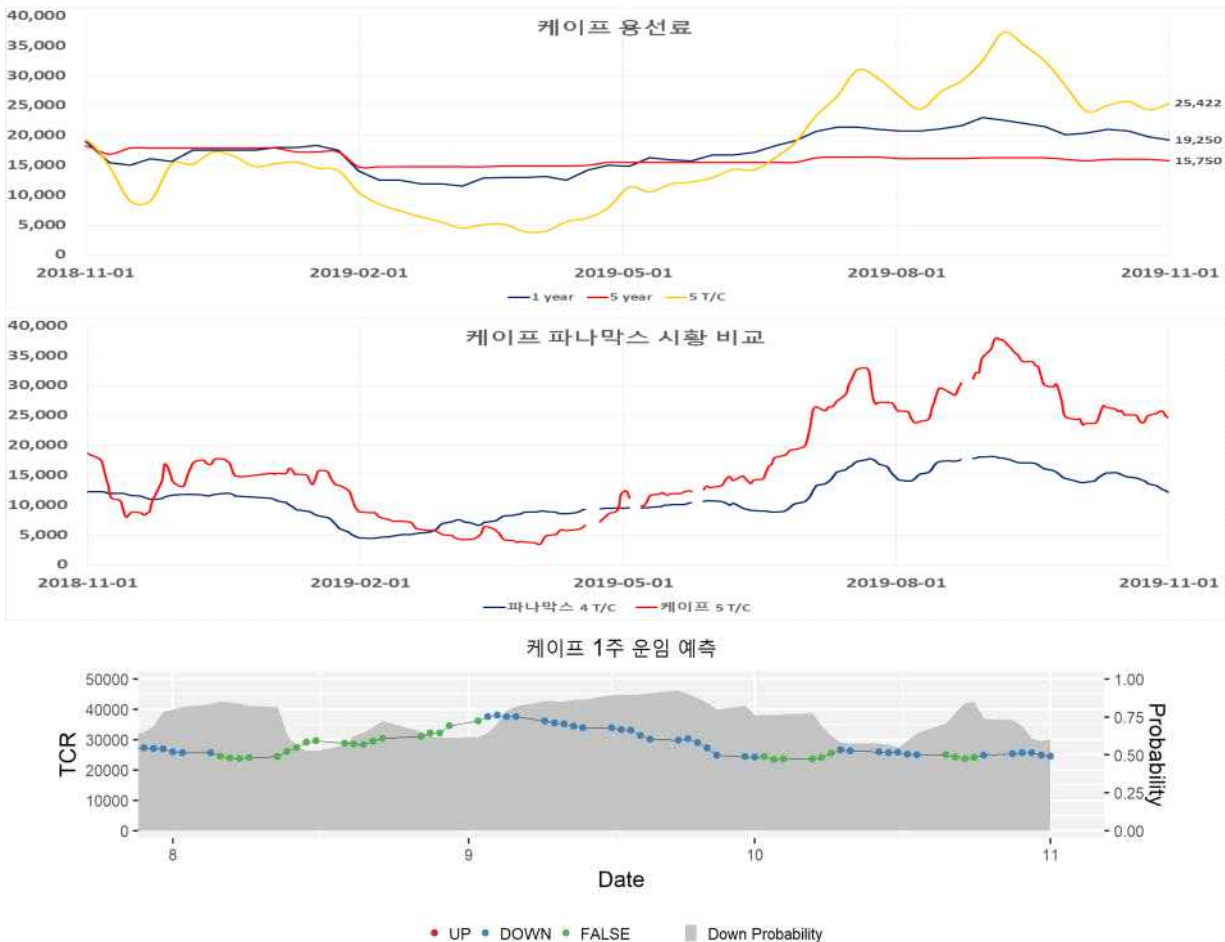
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 횡보함. 스팟운임은 이동평균선을 중심으로 회귀와 이탈을 반복 중임
- (케이프 RSI) RSI는 70선을 상향돌파하지 못하고 60선에서 40선을 향해 급격히 하락하는 모습을 보임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 횡보할 것으로 예상됨



- * 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) 장단기 용선료는 지난 주와 비슷한 수준을 기록 중임
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 파나마스선 스팟운임의 하락으로 케이프선 운임간의 간격차가 전주대비 확대됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

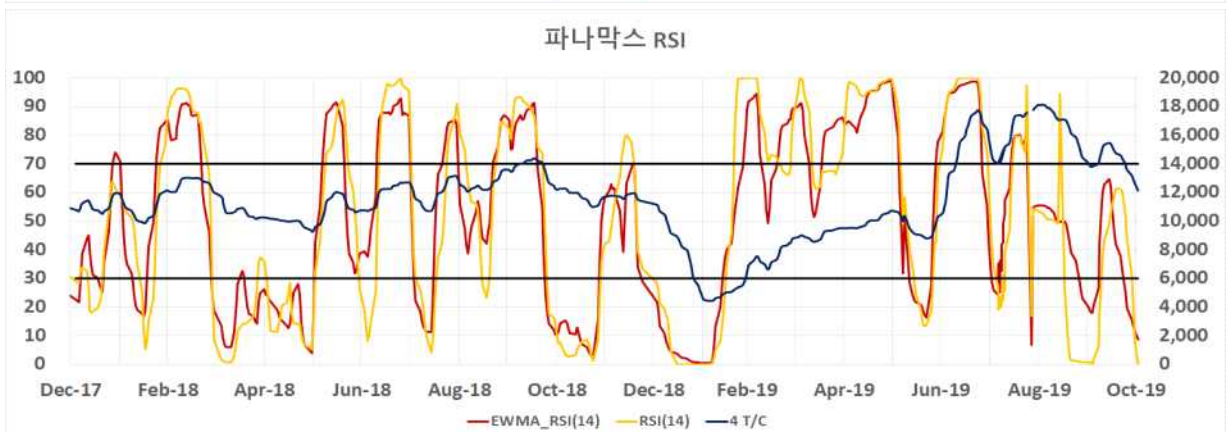


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	10.28	11.04	27.03	72.97
	10.29	11.05	31.32	68.68
	10.30	11.06	39.23	60.77
	10.31	11.07	40.67	59.33
	11.01	11.08	39.53	60.47
	10월 5주	11월 1주	35.56	64.44

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

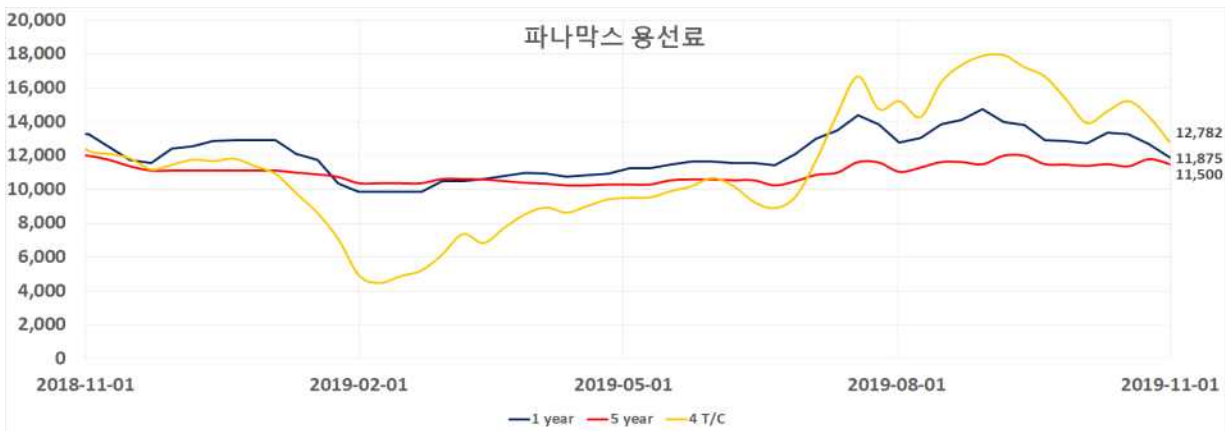
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 횡보 중이며, 스팟 운임은 지난주에 이어 가파른 하향세를 나타냄
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파한 후 0에 근접할 때까지 가파른 하향세를 보임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 소폭 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임과 장단기용선료간의 간격이 점차 축소되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음 주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

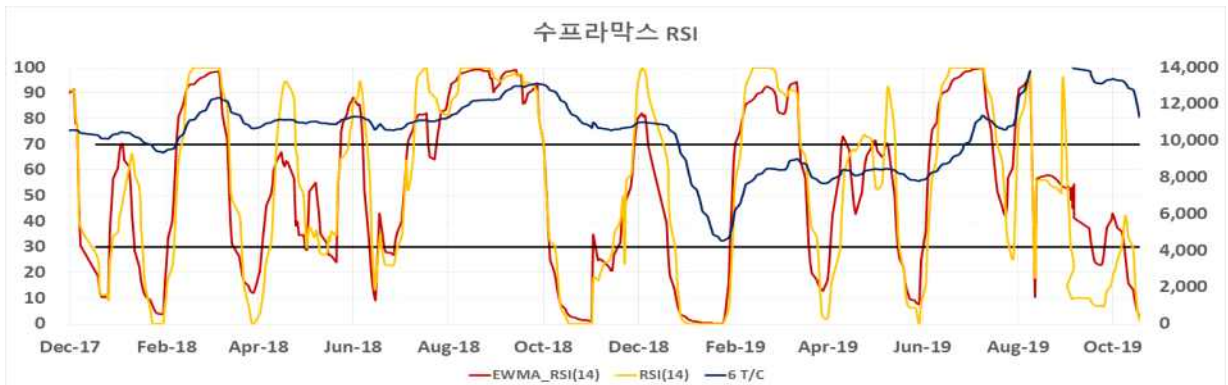
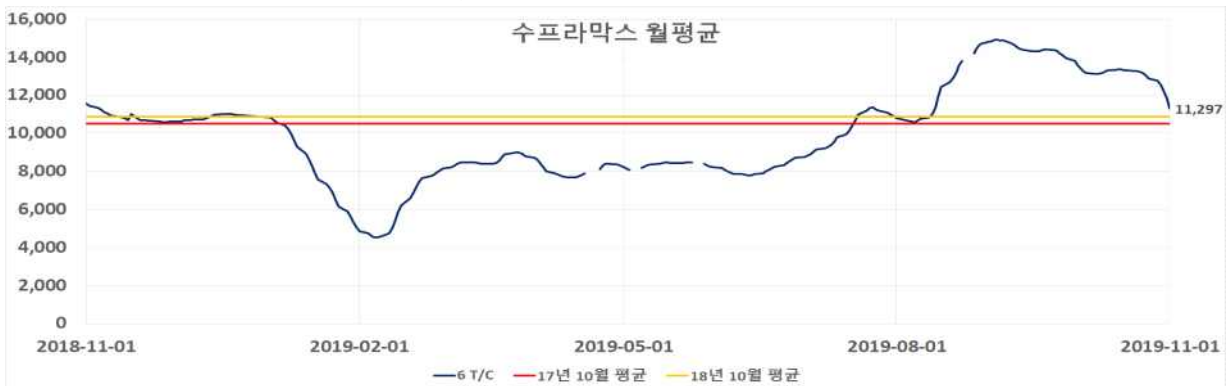


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
파나막스	건화물선 시장(현물)			
	10.28	11.04	8.69	91.31
	10.29	11.05	6.74	93.26
	10.30	11.06	6.49	93.51
	10.31	11.07	2.22	97.78
	11.01	11.08	3.69	96.31
	10월 5주	11월 1주	5.565	94.44

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

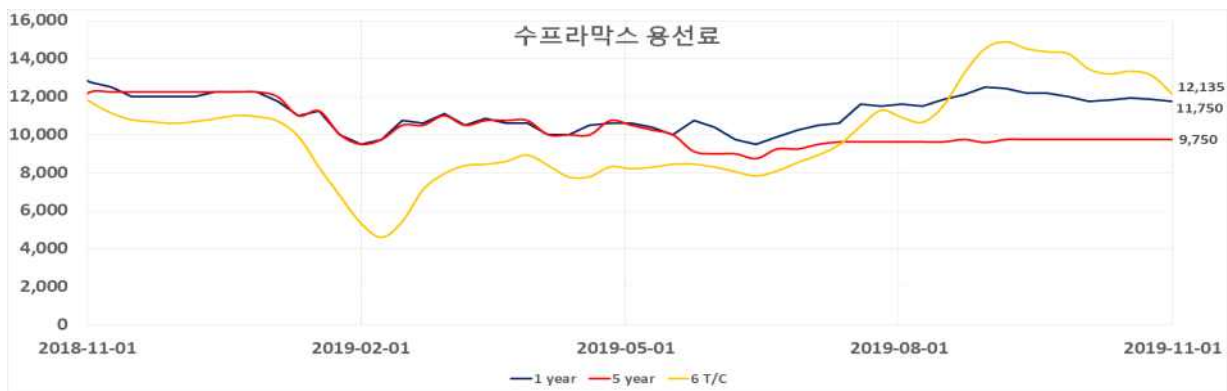
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 여전히 횡보 중임
- (수프라막스 RSI) RSI는 주초에 30선을 돌파한 후, 0에 근접할 때까지 한 주 내내 가파른 하락세를 시현함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음주 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 장단기용선료간의 차이는 일정 수준을 유지 중이나, 단기 용선료와 스팟 운임의 간격이 점차적으로 축소되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 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

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	10.28	11.04	2.69	97.31
	10.29	11.05	1.59	98.41
	10.30	11.06	1.09	98.91
	10.31	11.07	0.35	99.65
	11.01	11.08	0.31	99.69
	10월 5주	11월 1주	1.21	98.79

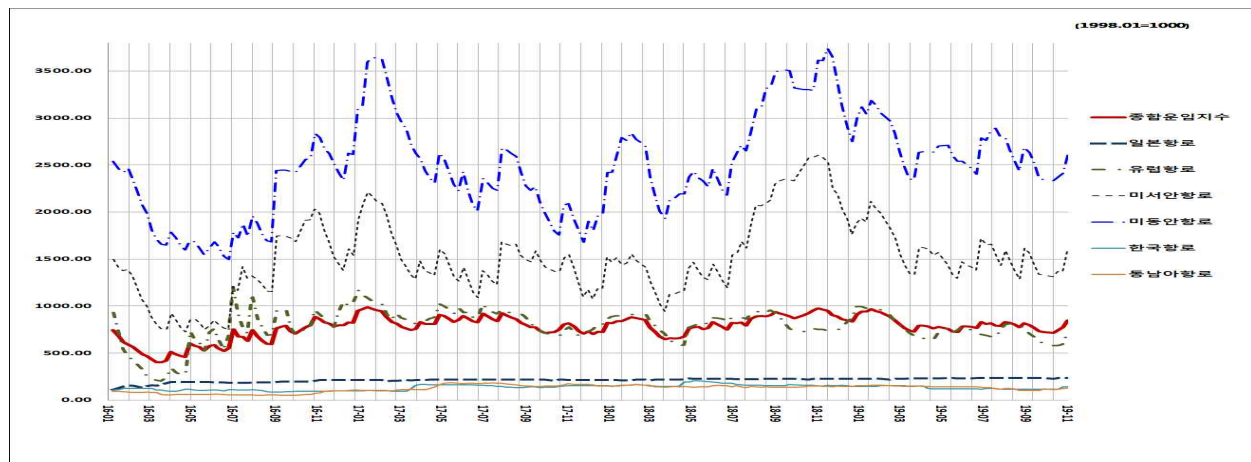
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 72.84 상승한 847.11을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 113달러 상승한 707달러를 기록하여 8주 만에 700대를 회복함. 2M의 AE-2/Swan 서비스가 11월 말부터 재개될 예정으로 동 항로의 공급은 4% 이상 증가할 것으로 예상됨. 12월까지 지 얼라이언스들의 임시결항이 발표되고 있어 수요 증가세는 크지 않을 것이라는 전망이 우세하며 단기적으로 특별한 호재가 없어 약보합세를 기록할 가능성이 높음

아시아-북미항로는 전주대비 277달러 상승한 1,588달러를 기록하였으나 전년 동기대비 1,000달러 이상 하락함. 미-중 간 무역전쟁에 대한 1단계 합의안의 도출 가능성이 높은 것으로 알려져 있지만 기존 관세부과는 유지될 가능성이 높아 둔화되는 수요를 끌어 올리기에 한계가 있을 것으로 예상됨. 디 얼라이언스의 서비스 축소는 11월 이후에도 동 항로 수요에 대한 급격한 증가는 없을 것이라는 예상에 기초한 것임. 단기적으로 2018년과 같은 높은 운임을 기대하기는 어려움

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

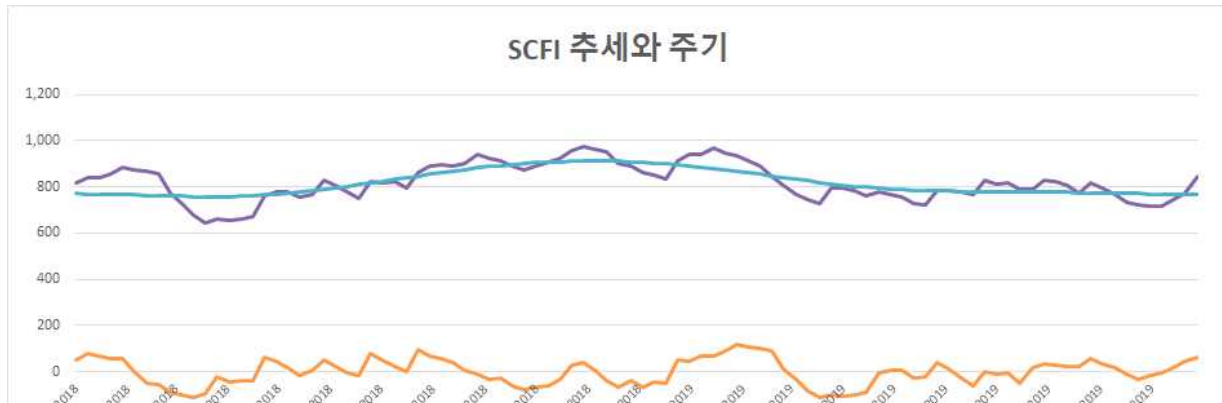


자료:상해항운교역소

	금주 (11.01)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(11.01)							
종합(SCFI)	847.11	(72.8)	715.97	968.07	802.92	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	707	(113.0)	580.0	996.0	747.67	584.0	996.0	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,588	(227.0)	1,286	2,114	1,550.46	945.0	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,604	(193.0)	2,335	3,187	2,657.97	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	141	(1.0)	117.0	153.0	129.42	144.0	205.0	162.8
일본항로(\$/TEU)	235	(-)	219.0	237.31	231.97	210.0	230.0	223.14
동남아항로(\$/TEU)	130	(8.0)	101.0	158.0	133.67	131.0	166.0	145.84
용선지수(HRCI)	-	(-)	591.0	807.0	695.0	610.0	846.0	724.0

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수가 추세선을 상회한 상황으로 단기적으로 약세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임이 추세선보다 상회하여 단기적으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임이 추세선보다 상회하여 단기적으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

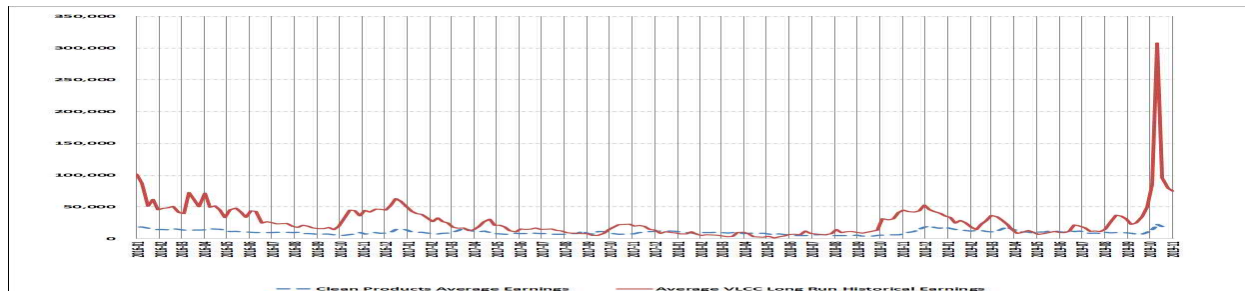
VLCC, 운임 하락세 완화

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 66,798달러로 전주대비 13,864달러(-17.2%) 하락하였으며, WS은 87.5로 전주대비 5.0p(-8.4%) 하락하였음. 금주 중동지역의 적당한 화물수요로 운임 하락세가 완화 되었으며, 주말 대서양 수요가 증가함에 따라 운임은 안정되었음. 가용선박이 많아 다음 주 화물수요가 적을 경우 운임이 추가적인 하락을 기록할 가능성이 있음

MR, 수급불균형으로 급등 전 수준으로 회귀

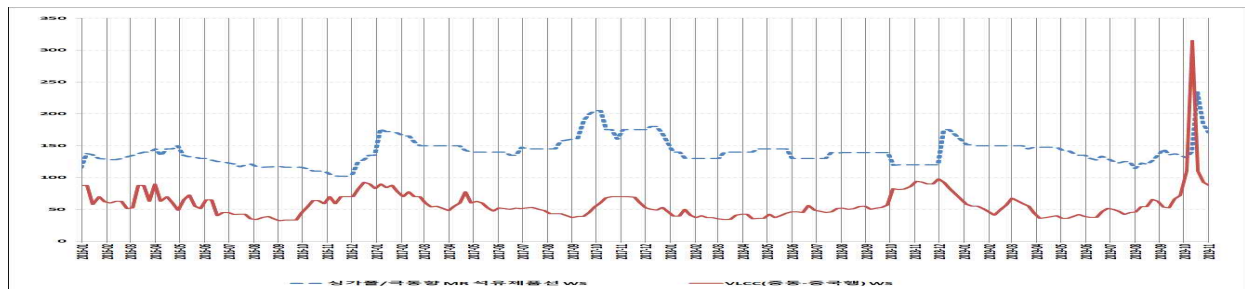
금주 태평양 MR 평균운임은 18,163달러로 전주 대비 5,237달러(-21.5%) 하락하였으며, 인도-극동 WS은 170.0으로 전주대비 5.0p(-8.1%) 하락하였음. 금주 중동지역에서 오픈된 화물이 적어 운임은 급등전인 2주 전 수준으로 회귀하였음. 다음 주에도 가용선박이 많아 운임은 추가적으로 하락할 가능성이 높음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

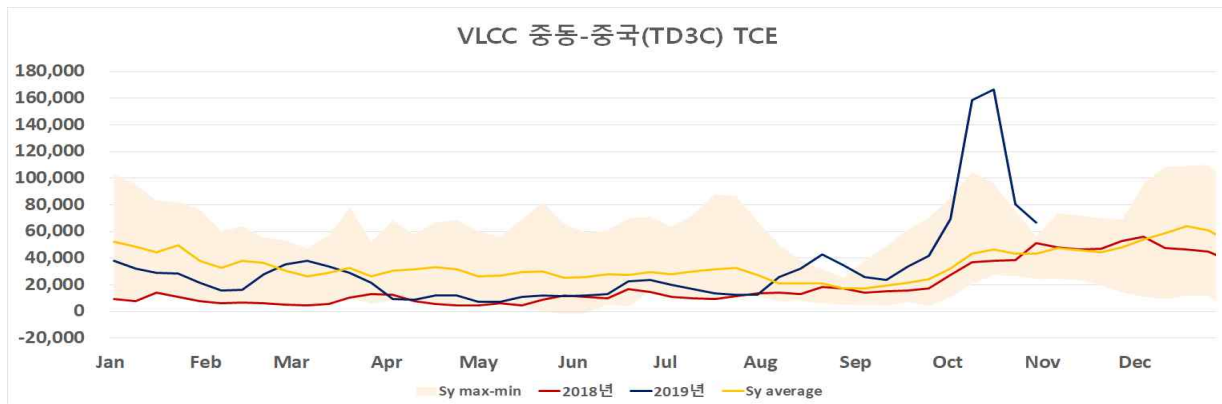
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.01)							
Average Earnings	TD3C	66,798	(-13,864)	6,167	300,391	32,288	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	18,163	(-5,237)	7,403	39,463	13,456	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	46,750	(-750)	24,500	65,000	34,253	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	16,125	(-375)	13,250	16,500	14,443	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	87.5	(-5.0)	36.0	315.0	60.5	34.0	98.0	53.9
	MR	170.0	(-15.0)	114.2	235.0	142.3	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

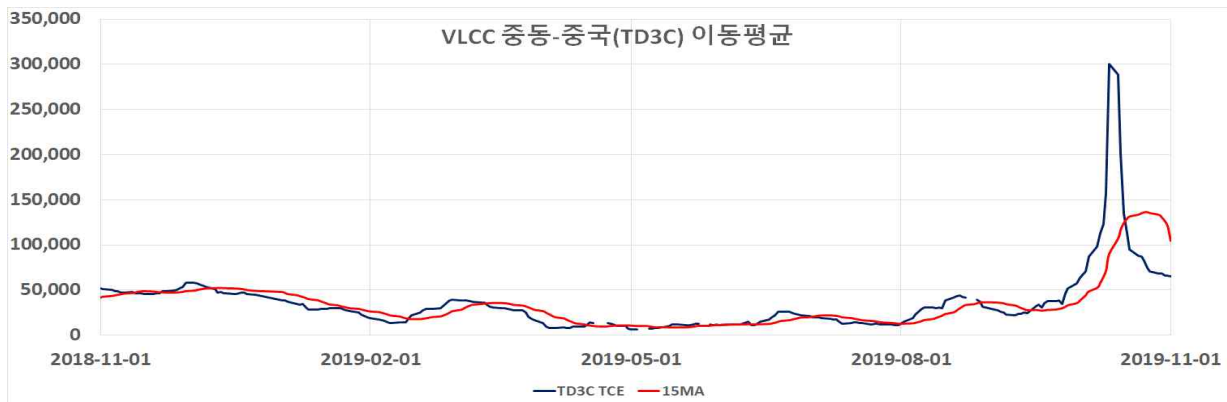
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

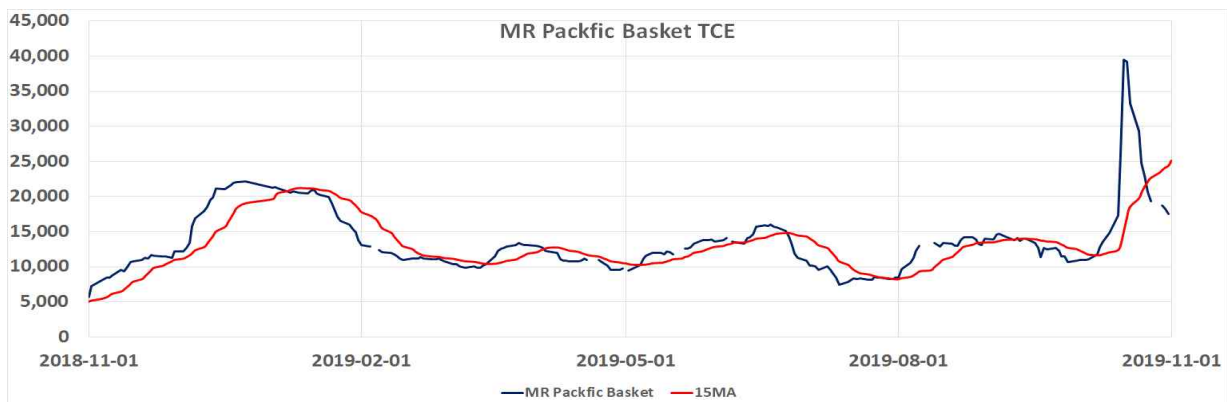
- 금주 TD3C 평균운임은 66,798달러로 하락세를 지속하고 있으나, 최근 5년간 동기 최고 43,247달러를 초과함



- 금주 TD3C 평균운임은 하락세를 지속하였으며 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 하락세가 둔화되어 다음 주에는 운임변화가 크지 않을 것으로 예상됨



- 주중 태평양 MR 평균 운임은 지난 주에 이어 하락세를 지속하며 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 다음 주에도 운임 하락세는 지속될 것으로 예상됨



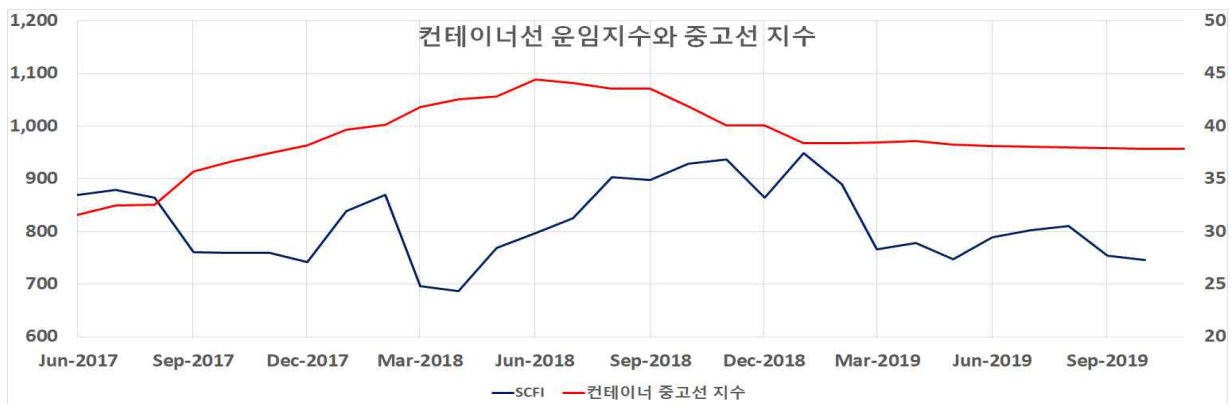
6. 중고선 시장

- BDI는 2주 연속 하락하고 있으나, 중고선 지수는 전주대비 변화 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

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



VLCC 1척, MR 4척 중고선 거래

- 2009년 건조된 MR 선박 1척이 1,925만 달러에 독일 구매자에 매각되었음. 지난 3월 동 구매자는 2007년 건조된 MR 1척을 1,400만 달러에 매입한 기록이 있음
- 2005년, 2008년 건조된 MR 선박 1척이 각각 1,120만 달러, 1,650만 달러에 매각됨. 그리고 1999년 건조된 고령선이 650만 달러에 매각되었음
- 2001년 건조된 VLCC 1척이 1,725만 달러에 매각되었는데 지난 5월 2000년 건조된 VLCC가 1,200만 달러에 매각된 것에 비해 급등한 것을 알 수 있음. 이는 현물시장의 급등으로 선가가 함께 상승한 것을 나타냄

수프라맥스 2척 중고선 거래

- 2010년 'STX' 디자인 선박이 1,070만 달러에 매각되었는데 이는 2011년 건조된 'Dolphin 57' 디자인 선박이 1,000만 달러 중반 가격에 매각된 것에 비해 프리미엄이 부과된 것임
- 2012년 건조된 수프라맥스 각 1척이 1,425만 달러에 매각됨

7. 주요 해운지표 (2019.11.01.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	11월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(11.01)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	75.0	(-)	75.0	68.0	75.0	70.4	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.5	(1.0)	9.5	9.5	12.5	11.4	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(11.01)								
건화물선	Panamax	27.0	(-0.3)	27.0	27.0	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.0	92.0	93.0	92.7	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	32.0	35.0	33.9	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(11.01)								
380 CST	Rotterdam	265.8	(-0.3)	265.8	265.8	443.5	364.7	322.5	477.5	400.1
	Singapore	385.8	(12.0)	385.8	329.3	511.5	414.8	352.5	517.5	432.6
	Korea	440	(4.0)	440.0	389.5	567.5	457.6	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	396.5	(-6.3)	396.5	365.0	524.0	432.3	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(11.01)								
철광석	국제價	84.50	(-3.5)	84.5	72.3	127.2	94.3	62.5	79.3	69.5
	중국産	123.1	(-1.6)	123.1	107.9	140.4	121.7	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	78.3	(0.3)	78.3	72.0	83.1	77.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	94.6	(-1.7)	94.6	95.0	107.4	102.0	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	189.1	(-2.3)	189.1	177.5	252.9	223.5	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	136.6	(0.6)	136.6	134.6	187.3	159.7	164.7	186.9	177.1
	중국産	214.2	(0.9)	214.2	213.2	233.0	224.4	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	924.3	(4.0)	924.3	791.0	940.5	886.6	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	516.0	(-1.75)	516.0	418.5	547.5	487.2	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		7월	8월	9월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,261	8,562	7,915	71,942	74,518	95,248	100,114
	수입	4,852	4,703	5,038	42,329	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,651	6,900	6,954	67,107	81,068	84,260	89,921
	수입	6,379	6,224	5,687	54,668	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,612	3,948	4,425	40,198	45,468	53,140	57,676
	수입	5,311	4,870	4,030	41,554	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,922	13,643	13,610	121,398	145,255	169,587	189,936
	수입	11,475	11,475	9,991	97,645	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