

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 11월 2주 ■ 발 행 인 장영태

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

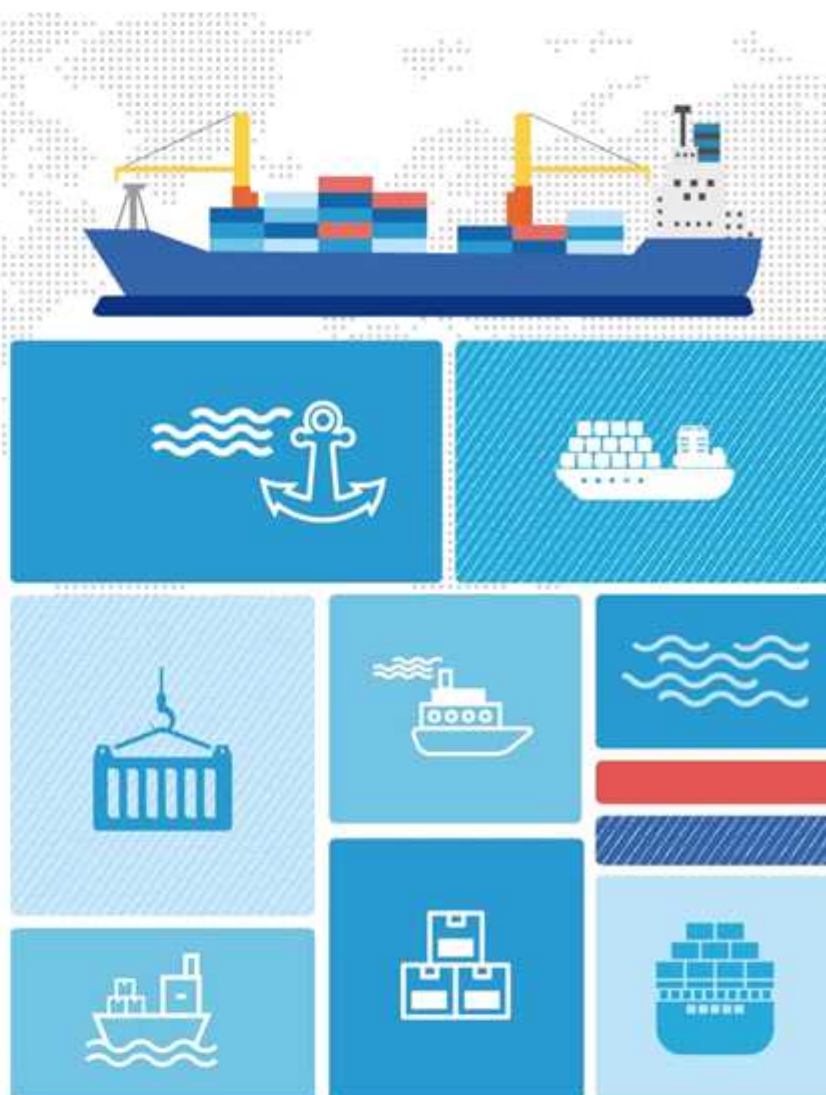
| | |
|--------------------|----|
| I. 주간이슈 | 02 |
| II. 주간뉴스 | 03 |
| III. 건화물선 | 06 |
| IV. 컨테이너 | 13 |
| V. 탱커 | 15 |
| VI. 중고선 시장 | 17 |
| VII. 주요 해운지표 | 18 |

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

Cosco, 선사 간 협력 주도

Global Shipping Industry Chain Co-operation Initiative

최근 상하이에서 열린 2019 세계해운서밋(Global Shipping Summit)에서 Cosco의 Xu Lirong 회장은 도전적 상황에 직면한 해운업계의 협력을 촉구하고 Global Shipping Industry Chain Co-operation Initiative(GSICCI: 세계 해운산업 체인 협력 이니셔티브)를 발족시킴

세계 해운업계가 선박 대형화, 연료 효율성 개선, 통합을 통한 효율증대 등의 다양한 노력을 지속적으로 기울여 왔음에도 어려운 국면에서 벗어나지 못하고, 컨테이너 해운은 앞으로 일정기간 수익 개선을 기대할 수 없다는 사실이 새로운 차원의 공동대응 움직임을 촉발하고 있는 것으로 이해됨. Xu 회장은 경기침체, 장기화되는 공급과잉 문제, 환경규제 강화 등을 도전적 상황으로 규정하고 있음

변화와 대응

해운업을 둘러싼 환경은 급변하고 있고 기업은 그러한 변화에 신속하게 대응하지 않으면 안됨. Cosco는 아래와 같은 내용을 협력이 필요한 근거로 제시함. 1) 물류서비스에서는 고객의 통합된 원스톱 서비스 요구가 증대하고 있으나 단일 기업이 이를 전적으로 해결하기는 어려움 2) 빅데이터, 인공지능, 블록 체인의 잠재력을 극대화하기 위해서는 협력이 전제되어야 함 3) 특히 사업자간 신뢰의 문제를 해결하는 블록체인은 연계를 통해 공급망 투명성과 예측 가능성을 증대할 수 있음

GSICCI는 상류(upstream)와 하류(downstream) 부문의 수요공급 조정으로 자원배분의 효율을 증대함으로써 지속가능한 교역을 지원하고, 해운이 직면한 도전에 대한 해결방안을 강구하는 것을 목적으로 설립되었음. 구체적으로는 과도한 경쟁과 투자의 회피, 혁신의 촉진, 고객을 위한 가치창조를 목표로 내세움

발족 당시 총 14개 기업 또는 기관이 서명했으며 이는 다음과 같음. China FAW Group, Sinograins, Chalco Logistics, Cosco Shipping, Maersk, CMA CGM, Evergreen, Yang Ming, Seaspan, Zeebrugge Port, Qingdao Port Group, Kawasaki Heavy Industries, China Mobile and BIMCO.

사사점

전통적인 협력의 방법 즉, 파트너십, 얼라이언스, M&A 등을 통한 해운업 성과의 개선은 이렇다 할 실적을 내지 못하고 있음. 이에 대한 보완으로 업계는 기업 간 협력이라는 새로운 시도를 하고 있음. 현행 법률(anti-trust)의 테두리 내에서 이러한 시도가 얼마나 효과적일지는 의문이나, 변화가 필요하다는 것에 대해서는 해운업계의 공감대가 형성되는 것으로 이해됨

우리 해운업계도 업계의 일원으로서 위기에 창의적으로 접근하고 협력이 필요한 부분에 대해서는 주도하거나 적극적으로 참여할 필요가 있을 것으로 판단됨. 참고로 Cosco는 GSICCI 이외에도 해운산업에 대한 공유기반 디지털 솔루션인 Global Shipping Business Network(GSBN)를 주도한 바 있음

2. 주간 뉴스

ONE, 저유황유 사용 기조 유지

- 동사는 10대 선사 중 현재까지 유일하게 스크러버를 장착하지 않은 것으로 조사됨. 여전히 대형 컨테이너선에 스크러버 장착 타당성을 검토하고 있는 것으로 알려짐
- MSC 250척, 에버그린 150척, 머스크 140척에 스크러버 장착을 진행하고 있는 상황에서 ONE은 기존 HFO에 비해 100~200달러 비싼 저유황유에 대한 의존도가 클 것으로 예상됨
- 동사는 2019년 4~9월 실적이 크게 개선되어 1억 2,600만 달러의 세후 이익을 거두었지만 올해 10월부터 내년 3월까지 실적은 악화될 것으로 예상됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 45호

머스크, 탄소배출 감축을 위한 보조 배터리 키트 설치

- 머스크는 오는 12월에 자사 컨테이너 선박인 'Maersk Cape Town(4,496TEU)'에 해양 배터리 키트를 설치하기로 결정함
- 이번에 설치되는 해양 배터리 키트는 600kWh급으로 보조발전기에 대한 최적화로 불필요한 연료소모를 줄여서 탄소배출 감축에 도움을 줄 것으로 예상됨
- 아울러 동 선박에는 폐열 회수 시스템도 설치되어 비추진 전기시스템 연료 소비 감축에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/battery-in-a-box-to-boost-maersks-emissions-fight/2-1-701950> (로그인 필요)

머스크, 반품물류 스타트업 기업인 'ZigZag'에 투자

- 최근 머스크는 영국에 기반을 둔 반품물류 스타트업 기업인 'ZigZag'에 전략적 투자자로 참여함
- 투자된 기업은 복잡한 반품물류를 단순화 시키는 솔루션을 제공하는 기술을 보유하고 있음. 기존 고객들을 대상으로 분석한 결과 소매 물류비용을 최대 57%까지 감축시킬 수 있는 것으로 알려짐
- 현재 ZigZag 플랫폼은 130개 국가, 200개 이상의 물류기업을 연결함

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/maersk-invests-in-return-logistics-start-up-zigzag/2-1-703136> (로그인 필요)

Finnlines, 녹색 성장에 초점

- 동사는 에너지 효율을 상승시키고 오염물질 배출을 최소화하기 위해 2억 2,170만 달러를 투자한 결과 이산화탄소, 황산화물 등의 오염물질 배출이 감소함
- 또한, 동사는 항만에서 오염물질 배출이 'Zero'인 3척의 Ro-Ro 선박과 효율성이 높은 2척의 Ro-Pax 선박을 발주함
- 향후에는 운송비뿐만 아니라 '친환경'이 가져다주는 브랜드 이미지가 해운-물류기업의 마케팅에 활용될 가능성이 높음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129884/Finnlines-focuses-on-green-growth-as-profits-rise> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 미국, 베네수엘라 원유운반에 관여한 특정 선주 및 선박을 제재 리스트에서 제외

- 24일 미 재무부 해외자산관리국(Office of Foreign Asset Control)이 관리하는 블랙리스트에서 Monsson Navigation사와 아프라막스 선박이 제외되었음을 밝힘. 동사와 선박은 베네수엘라에서 쿠바로 원유를 운송한 혐의로 제재를 받았음
- 법조계와 업계에 따르면, 미국은 선박자동식별장치를 활용하여 불법거래를 진행하는 선박을 식별하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/law/us-removes-tanker-and-owner-from-venezuela-sanctions-blacklist/2-1-700434>(로그인 필요)

■ 리비아, 안보 불안 지속으로 원유 수출 감소

- 하루 100만 배럴의 원유 수출을 유지하려는 리비아의 목표에도 불구하고 10월 3주간 원유 선적량을 일 90만 배럴을 넘지 못하며 감소세를 기록하고 있음
- IHS Markit의 분석가는 리비아의 안보문제로 원유 수출증가 어려움을 언급함. 지난 몇 달 동안 석유 기업들은 리비아의 새 프로젝트를 포기하여 추가적인 매장량 확보도 어려울 것으로 전해짐

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/libya-struggles-to-boost-crude-exports-amid-continued-security-concerns/2-1-701363>(로그인 필요)

■ Terntank, 액화 바이오가스연료 추진 제품선 최초 발주

- 스웨덴 제품선사 Terntank사는 중국 AVIC Dingheng 조선소에 액화 바이오가스 연료를 사용할 수 있는 15,000dwt급 제품선 2척을 발주함. 동 계약은 2척의 추가 건조 옵션을 포함하고 있음
- 동 선박들은 Kongsberg가 개발한 디자인에 바탕을 두고 있으며 액화천연가스, 액화바이오가스 추진 엔진을 장착하고 있으며, 하이브리드 배터리 시스템과 쇼어 파워(Shore Power)를 장착하고 있음
- 동사의 하이브리드 탱커는 2021년 인도예정으로 볼틱과 북해에서 운영될 예정임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129874/Terntank-orders-first-liquefied-biogasfuelled-product-tankers>(로그인 필요)

■ 2019 탱커 해체는 2018년 대비 절반수준

- 선박재활용 브로커인 Ed McIlvaney에 따르면 2019년 10월 말까지 원유선 114척이 해체되었음. 이는 2018년 같은 기간 246척 해체에 비해 55% 감소한 수치임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/tanker-scrapping-down-by-half-so-far-in-2019/2-1-699088>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

IMO 2020 환경규제가 중소형선박 운임에 긍정적 작용 전망

- IMO의 환경규제가 2020년 건화물선 중소형선 부문 운임에 긍정적 영향을 미칠 것이라고 로이즈 리스트가 전함
- 중소형선박의 약 96%가 스크러버를 장착하지 않았기 때문에 선박연료유로 저유황유를 사용해야 하는 상황임. 따라서 연료비 절감을 위해 선박들은 감속 운항을 실시할 것이며, 이는 가용선박수가 줄어드는 것과 같은 효과를 보일 것으로 예상함
- 또한 현재 운항 중인 중소형선박(총 선복량 3억 1,164만 dwt) 중 선령이 20년 이상인 선박이 약 10%(3,216만 dwt)임. 20년 이상된 선박들은 저유가 시대에 발주된 선박으로 당시 선박들은 선박의 연비보다는 보다 많은 전력을 얻을 수 있도록 설계됨. 이로 인해 연료소비량이 고유가시대에 발주되어 건조된 선박에 비해 많은 편임. 따라서 선령이 20년 이상 된 선박의 해체가 늘어날 것이며, 이는 공급에 긍정적 영향을 미칠 것이라고 덧붙임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129898/Dry-bulk-gearred-segment-to-benefit-from-IMO-2020>
(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

BDI, 전주대비 13% 하락한 1,534기록

케이프선을 비롯한 건화물선 전선형의 운임이 큰 폭으로 하락하면서 BDI가 전주대비 13% 급락함. 양대수역에서 공급과잉 현상이 나타나고 있음. 케이프선 운임은 최근 브라질 발레사의 성약 건수가 눈에 띄게 줄면서 하락함. 또한 중국의 철광석 수요가 줄어들고 있는 상황임. 중소형선박의 경우 10월 28일부로 인도네시아가 니켈 원광 수출을 금지하면서 운임이 하락함. 인도네시아의 1달 수출량은 약 200만 톤(핸디선 기준 35~40척분) 가량임. 추가적으로 인도네시아가 보크사이트(bauxite)까지 수출을 금지할 것으로 알려짐. 또한 최근 중국이 환경정책으로 2019년 남은 기간 동안의 석탄 수입량을 줄일 것으로 전망되며, 이는 운임에 부정적 영향을 미칠 것임

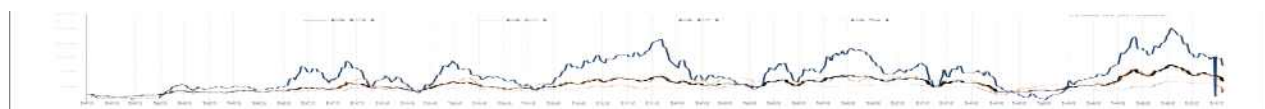
FFA 시장, 1분기물 가격 하락

케이프선의 1분기물 FFA 가격은 전주대비 9% 하락한 13,545달러/일을 기록함.

빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주에는 케이프선을 비롯한 모든 선형 운임이 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

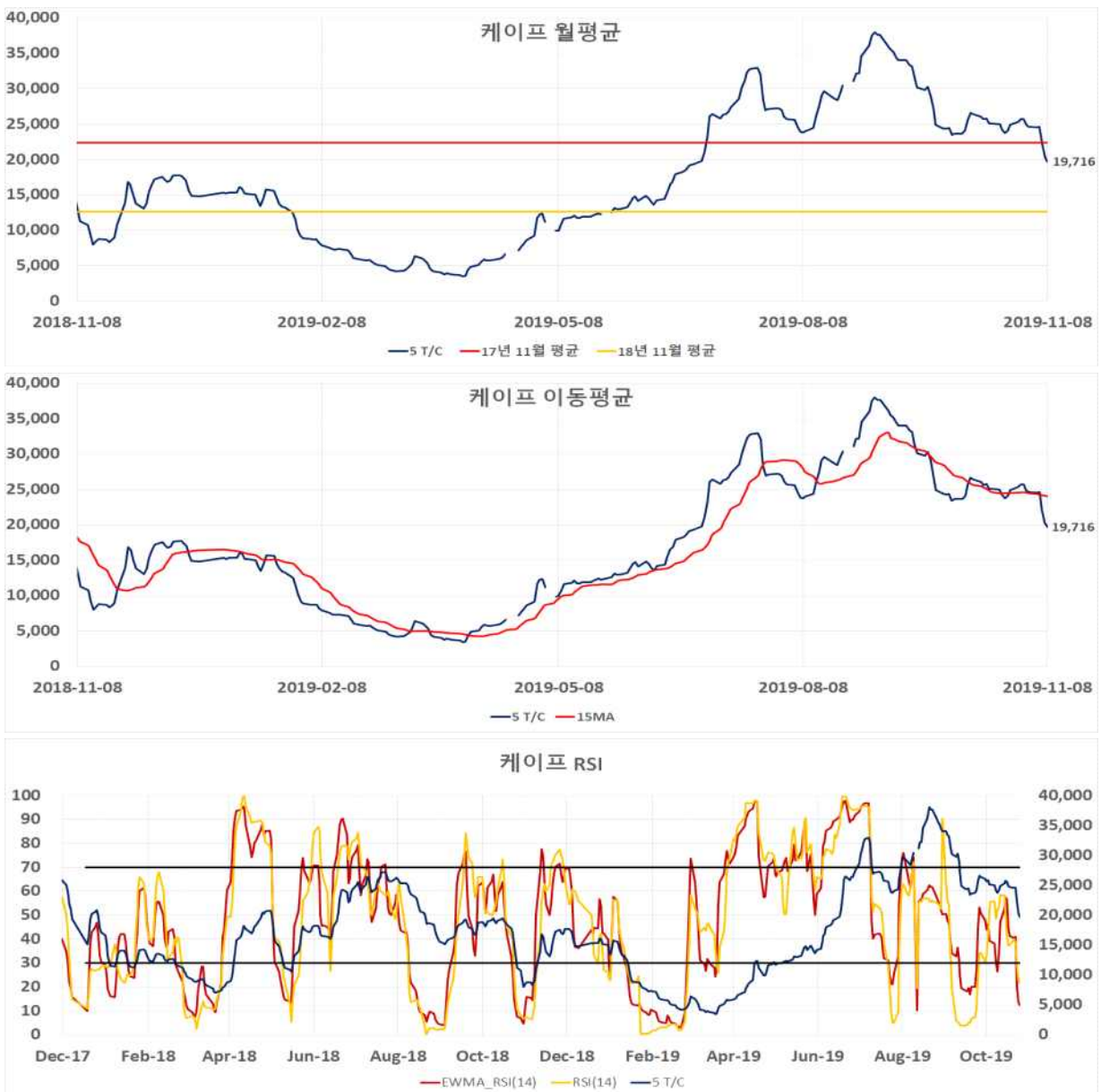


| | | 금주 | (전주비) | 2019년 ³⁾ | | | 2018년 | | |
|---------------------------------------|------------------------|------------|------------|---------------------|------------------|--------|----------|--------|--------|
| | | | | 최저 ⁴⁾ | 최고 ⁵⁾ | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장(현물) | | (11.08) | | | | | | | |
| 선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일) | 운임지수 ¹⁾ BDI | 1,534 | (-229) | 595 | 2,518 | 1,348 | 948 | 1,774 | 1,353 |
| | 케이프(5TC) ⁸⁾ | 22,292 | (-2,973) | 3,460 | 38,014 | 17,644 | 3,016 | 27,283 | 16,346 |
| | 파나막스(4TC) | 11,128 | (-1,526) | 4,435 | 18,116 | 11,282 | 1,347 | 14,385 | 11,585 |
| | 수프라막스(6TC) | 9,988 | (-2,147) | 4,544 | 14,940 | 9,819 | 997 | 13,138 | 11,126 |
| | 핸디(6TC) | 8,052 | (-693) | 4,198 | 10,067 | 7,150 | 562 | 9,772 | 8,505 |
| 1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일) | 케이프 | 16,750 | (-2,500) | 11,500 | 23,000 | 17,472 | 15,000 | 22,000 | 19,146 |
| | 파나막스 | 12,625 | (-500) | 11,500 | 16,125 | 13,375 | 13,000 | 15,500 | 14,304 |
| | 수프라막스 | 10,875 | (-875) | 9,500 | 12,500 | 10,965 | 11,000 | 13,750 | 12,808 |
| | | 핸디 | 10,313 | (-312) | 8,750 | 10,750 | 9,500 | 11,500 | 10,707 |
| 건화물선 시장(FFA) | | (11.08) | | | | | | | |
| | | 2019년 12월물 | 2020년 1분기물 | 2020년물 | | 2021년물 | | | |
| | | 금주 | (전주비) | 금주 | (전주비) | 금주 | (전주비) | 금주 | (전주비) |
| 선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일) | 케이프(5TC) | 18,800 | (-2,654) | 13,545 | (-1,397) | 13,000 | (-2,231) | 13,443 | (79) |
| | 파나막스(4TC) | 9,971 | (-1,408) | 9,231 | (-677) | 9,721 | (-431) | 9,011 | (-293) |
| | 수프라막스(6TC) | 8,582 | (-1,114) | 8,052 | (-213) | 9,019 | (-163) | 8,561 | (-189) |
| | 핸디(6TC) | 7,738 | (-387) | 7,313 | (-164) | 7,741 | (-174) | 7,700 | (-38) |

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

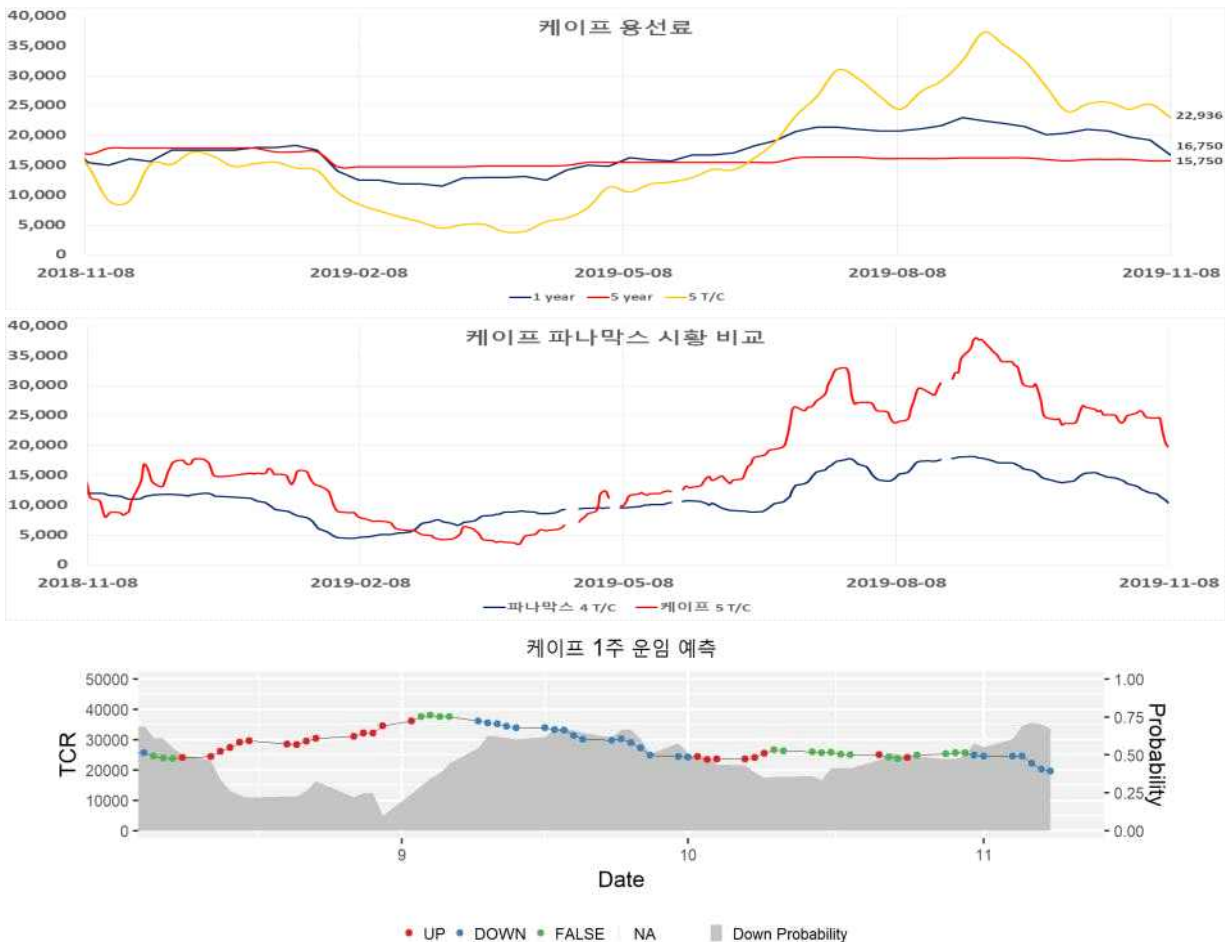
- (케이프 이동평균) 이동평균선은 한 주 내내 횡보 중임
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기 용선료가 급락하며 장기용선료와의 갭이 축소됨
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간 운임의 갭이 전주대비 줄어들고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

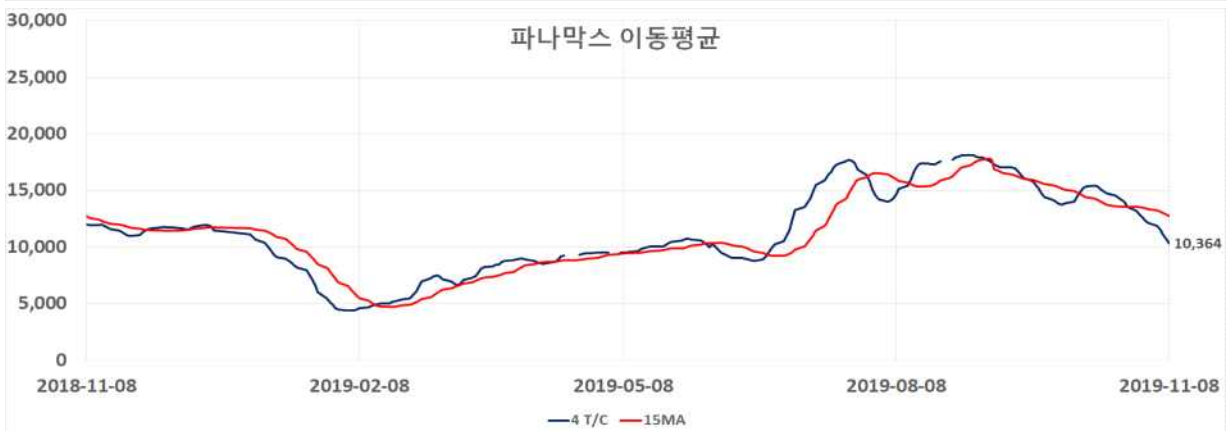
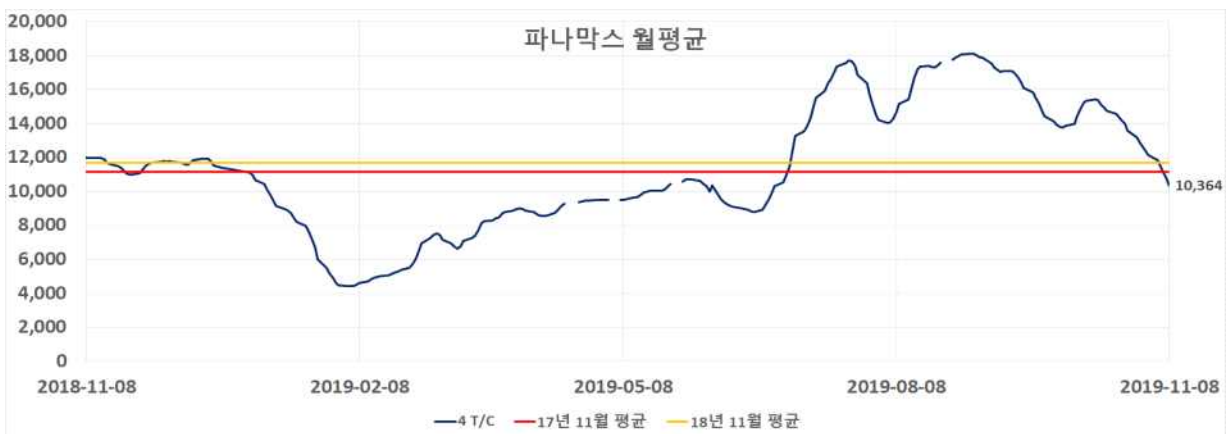


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

| | 예측기준일 | 예측일 | 예측확률(%) | |
|-----|-------------|--------|---------|-------|
| | | | 상승 | 하락 |
| 케이프 | 건화물선 시장(현물) | | | |
| | 11.04 | 11.11 | 39.51 | 60.49 |
| | 11.05 | 11.12 | 30.90 | 69.10 |
| | 11.06 | 11.13 | 28.53 | 71.47 |
| | 11.07 | 11.14 | 29.93 | 70.07 |
| | 11.08 | 11.15 | 32.86 | 67.14 |
| | 11월 1주 | 11월 2주 | 32.35 | 67.65 |

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

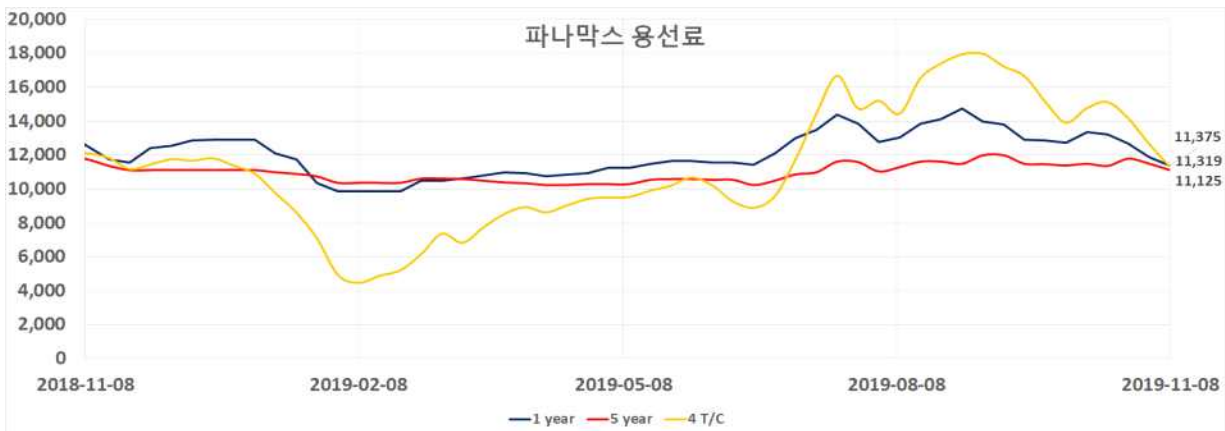
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 완만한 하락세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI가 30미만 구간에서 가파른 하락세를 보이다 0에 근접해 횡보 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 장단기 용선료가 전주대비 하락함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 다음 주 파나마스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

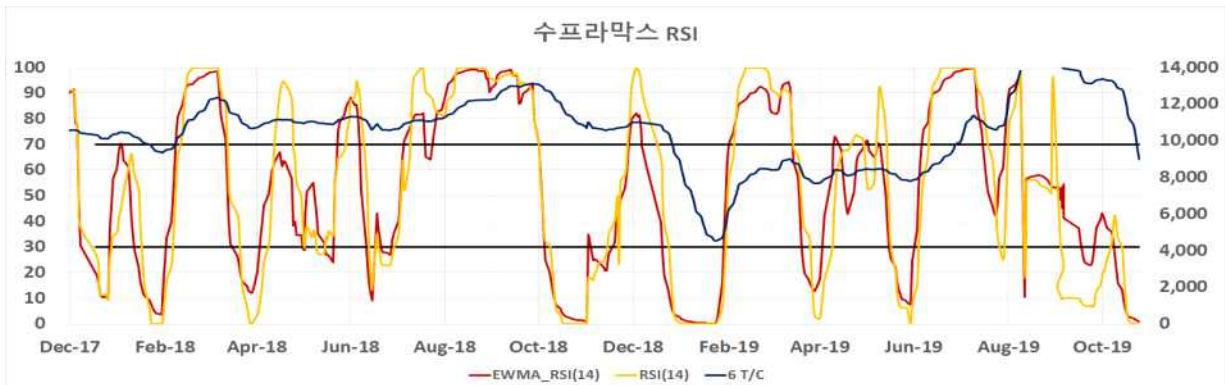


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

| | 예측기준일 | 예측일 | 예측확률(%) | |
|-------------|--------|--------|---------|-------|
| | | | 상승 | 하락 |
| 건화물선 시장(현물) | | | | |
| 파나마스 | 11.04 | 11.11 | 11.47 | 88.53 |
| | 11.05 | 11.12 | 10.00 | 90.00 |
| | 11.06 | 11.13 | 7.97 | 92.03 |
| | 11.07 | 11.14 | 7.49 | 92.51 |
| | 11.08 | 11.15 | 9.26 | 90.74 |
| | 11월 1주 | 11월 2주 | 9.24 | 90.76 |

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

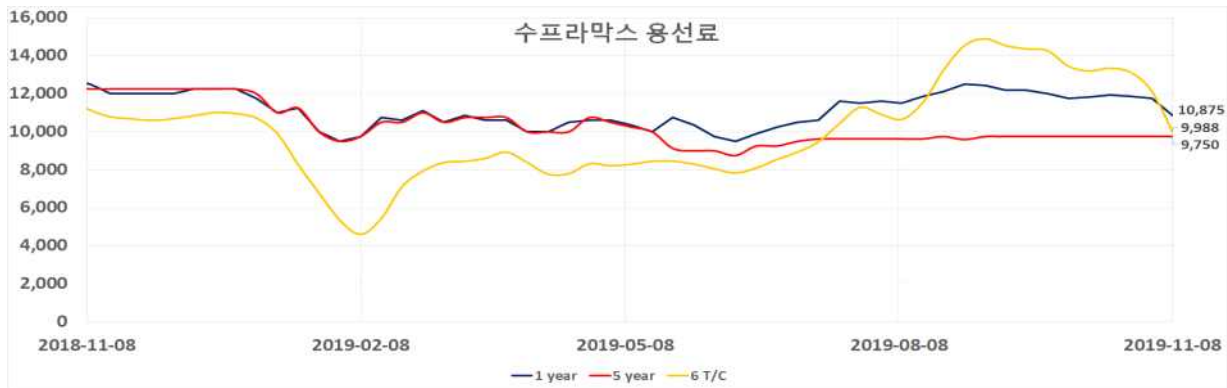
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 한 주 내내 약보합세를 나타냄
- (수프라막스 RSI) RSI가 30미만 구간에서 0에 근접해 횡보중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임이 단기용선료와 교차한 후 장기용선료에 근접한 수준으로 급락함. 반면 장기용선료는 횡보 중임
- (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 | 11.04 | 11.11 | 0.78 | 99.22 |
| | 11.05 | 11.12 | 0.93 | 99.07 |
| | 11.06 | 11.13 | 1.19 | 98.81 |
| | 11.07 | 11.14 | 1.13 | 98.87 |
| | 11.08 | 11.15 | 1.34 | 98.66 |
| | 11월 1주 | 11월 2주 | 1.07 | 98.93 |

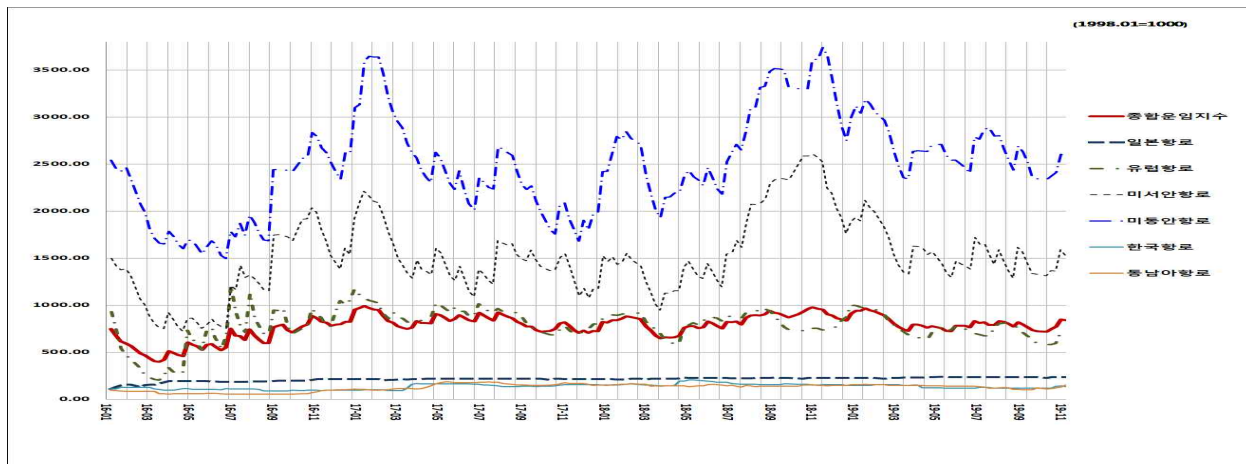
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 9.13 하락한 837.99를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 22달러 상승한 729달러를 기록하여 전주의 상승세를 이어감. 2M의 AE-2/Swan 서비스가 11월 말부터 재개될 예정이나 얼라이언스에서 12월까지 수차례의 임시결항을 예고하여 공급 증가세는 예상보다 낮은 수준에 머무를 것으로 예상됨. 하지만 수요증가세 역시 높지 않을 것이라는 전망이 우세하여 단기적으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음

아시아-북미항로는 전주의 운임 증가세가 일주일만에 꺾여 전주대비 56달러 하락 1,532달러를 기록함. 미-중 간 무역전쟁에 대한 1단계 합의안에 도출 가능성이 높으며, 특히 중국측에서 고율관세에 대한 단계적 철회까지 이끌어냈다는 소식이 나왔으나 미국은 부인하고 있는 상황임. 단계적 고율관세 철회될 경우 2019년 4% 가까이 감소한 중국발 미주 컨테이너 물동량은 점차 회복될 것으로 기대됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

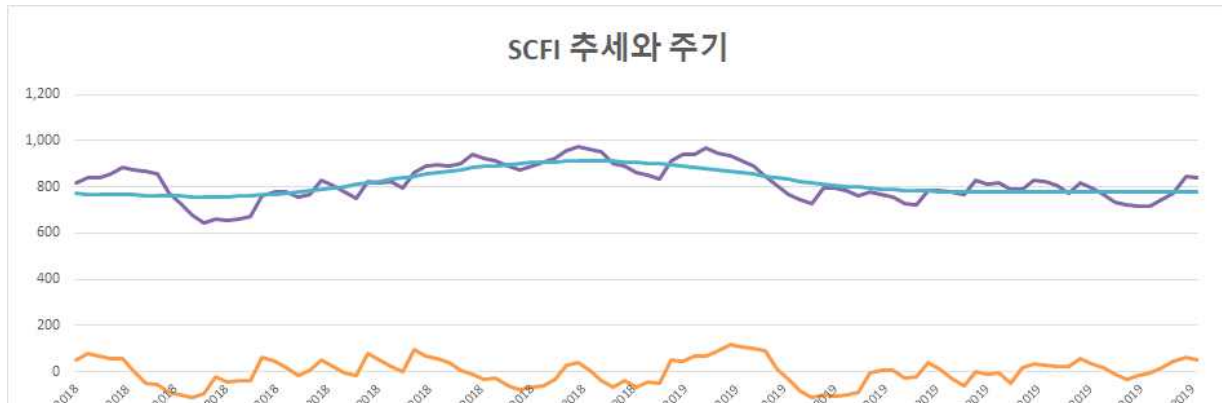


자료:상해항운교역소

| | 금주 | (전주비) | 2019년 | | | 2018년 | | | |
|---------------------------------|---------------|---------|---------|--------|--------|----------|--------|--------|---------|
| | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 | |
| 컨테이너선 시장 | | (11.08) | | | | | | | |
| 상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD) | 종합(SCFI) | 837.99 | (-9.1) | 715.97 | 968.07 | 803.76 | 646.59 | 976.52 | 831.84 |
| | 유럽항로(\$/TEU) | 729 | (22.0) | 580.0 | 996.0 | 747.22 | 584.0 | 996.0 | 820.10 |
| | 미서안항로(\$/FEU) | 1,532 | (-56.0) | 1,286 | 2,114 | -56.0 | 945.0 | 2,606 | 1,741.3 |
| | 미동안항로(\$/FEU) | 2,572 | (-32.0) | 2,335 | 3,187 | 2,655.92 | 1,933 | 3,739 | 2,806.8 |
| | 한국항로(\$/TEU) | 136 | (-5.0) | 117.0 | 153.0 | 129.58 | 144.0 | 205.0 | 162.8 |
| | 일본항로(\$/TEU) | 236 | (1.0) | 219.0 | 237.31 | 232.06 | 210.0 | 230.0 | 223.14 |
| | 동남아항로(\$/TEU) | 150 | (20.0) | 101.0 | 158.0 | 134.06 | 131.0 | 166.0 | 145.84 |
| | 용선지수(HRCI) | - | (-) | 591.0 | 807.0 | 697.0 | 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

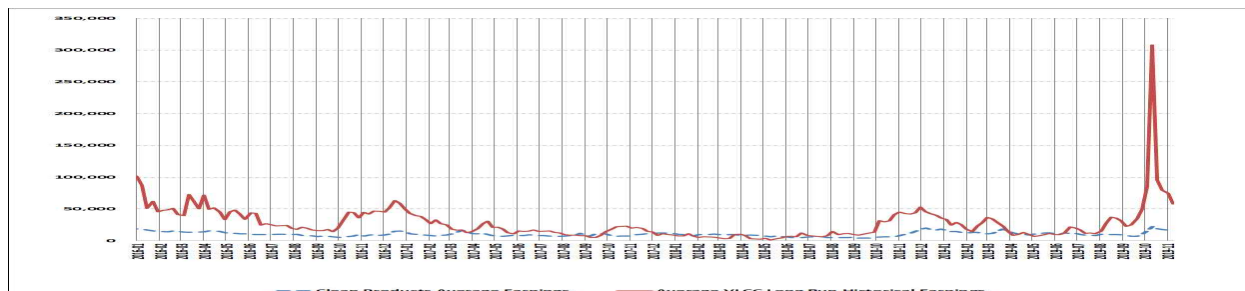
VLCC, 수요부족으로 운임 하락

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 59,650달러로 전주대비 7,148달러(-10.7%) 하락하였으며, WS은 75.0으로 전주대비 12.5p(-14.3%) 하락하였음. 금주에도 저조한 화물수요가 지속됨에 따라 선박 공급이 풍부해져 운임은 하락세를 기록하였음. 중동-중국 FFA 11월물은 금요일 기준 56,903달러로 시장참여자들은 운임 하락세가 좀 더 지속될 것으로 예상하고 있음

MR, 수요회복에도 운임 보합세

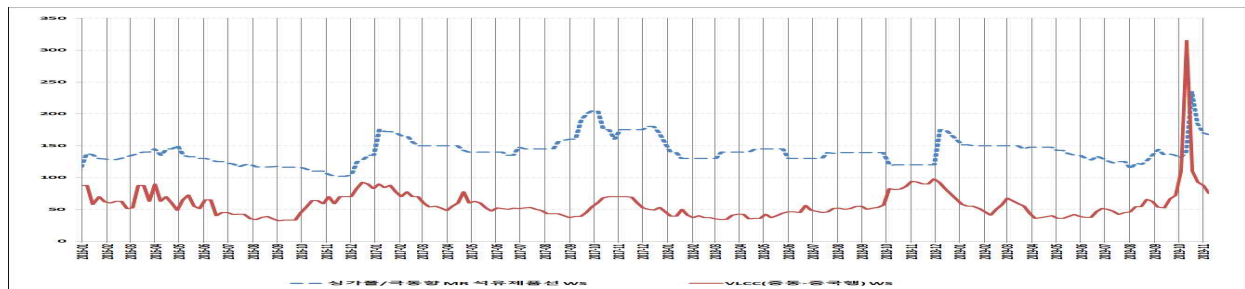
금주 태평양 MR 평균운임은 17,334달러로 전주 대비 531달러(-4.2%) 하락하였으며, 인도-극동 WS은 167.5로 전주대비 2.5p(-1.5%) 하락하였음. 금주 화물수요 증가와 함께 가용선박이 감소하였으나 운임은 약보합세를 기록하였음. 다음 주 금주와 같은 화물수요가 지속될 경우 운임은 상승세를 기록할 수 있을 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

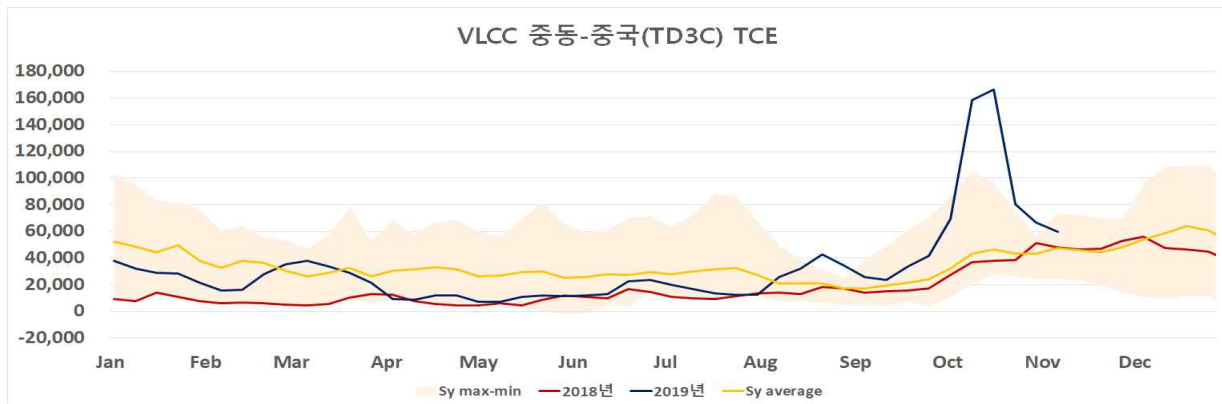
| | | 금주 | (전주비) | 2019년 | | | 2018년 | | |
|------------------|----------------|---------|----------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장 | | (11.08) | | | | | | | |
| Average Earnings | TD3C | 59,650 | (-7,148) | 6,167 | 300,391 | 32,916 | 3,859 | 58,030 | 18,802 |
| (\$/day) | Pacific Basket | 17,334 | (-759) | 7,403 | 39,463 | 13,549 | 3,622 | 22,124 | 8,895 |
| 용선료 | VLCC | 46,750 | (-) | 24,500 | 65,000 | 34,531 | 19,000 | 33,000 | 22,899 |
| (1년,\$/day) | MR | 15,875 | (-250) | 13,250 | 16,500 | 14,475 | 12,250 | 14,000 | 13,120 |
| 운임지수(WS) | VLCC | 75.0 | (-12.5) | 36.0 | 315.0 | 60.8 | 34.0 | 98.0 | 53.9 |
| | MR | 167.5 | (-2.5) | 114.2 | 235.0 | 142.9 | 119.0 | 175.0 | 135.3 |

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

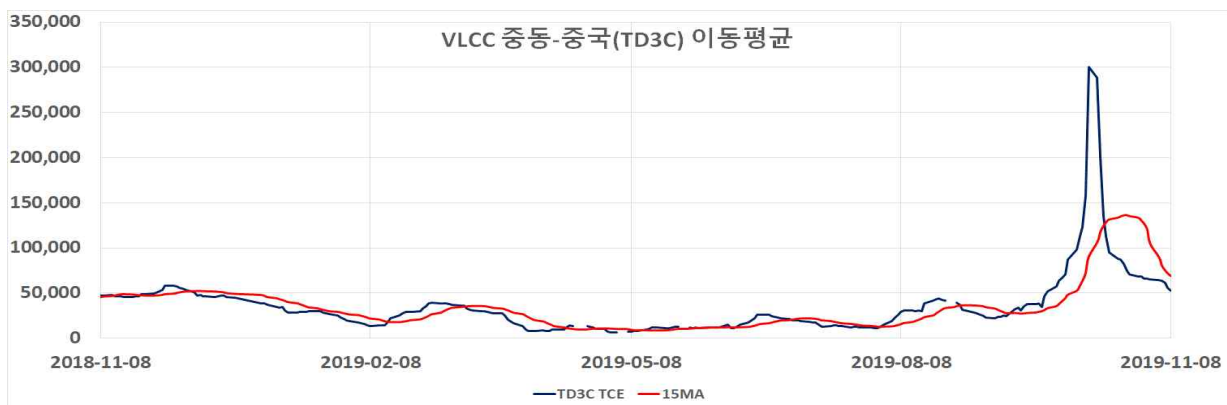
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

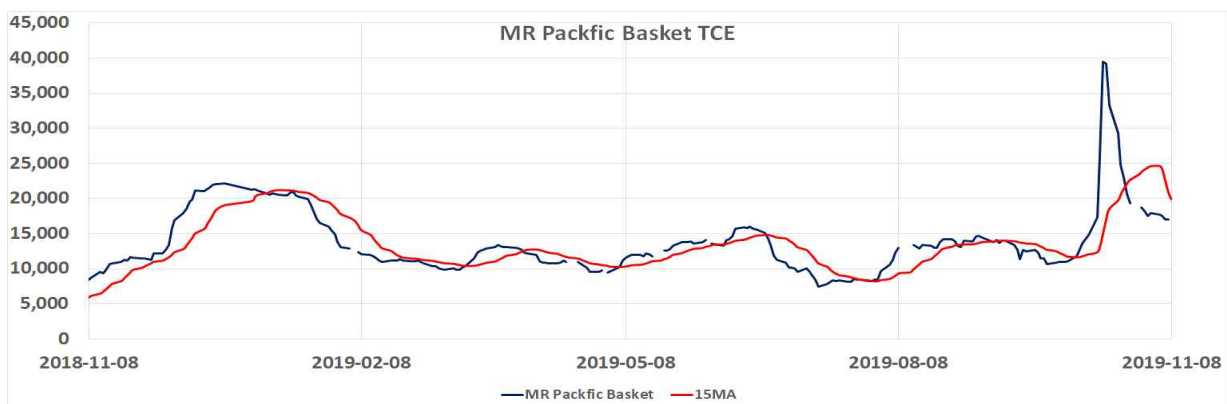
- 금주 TD3C 평균운임은 59,650달러로 3주 연속 하락세를 지속하고 있으며, 최근 5년간 동기 최대 73,905 달러보다는 낮은 수준을 기록함



- 금주 TD3C 평균운임은 지난 주 대비 하락세를 확대하였으며 15일 이동평균운임을 지속적으로 하회하고 있음. 차주에도 운임 하락세는 지속될 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 약보합세를 기록하여 지난 주말과 유사한 운임수준을 기록하며 15일 이동평균 운임을 하회하고 있음



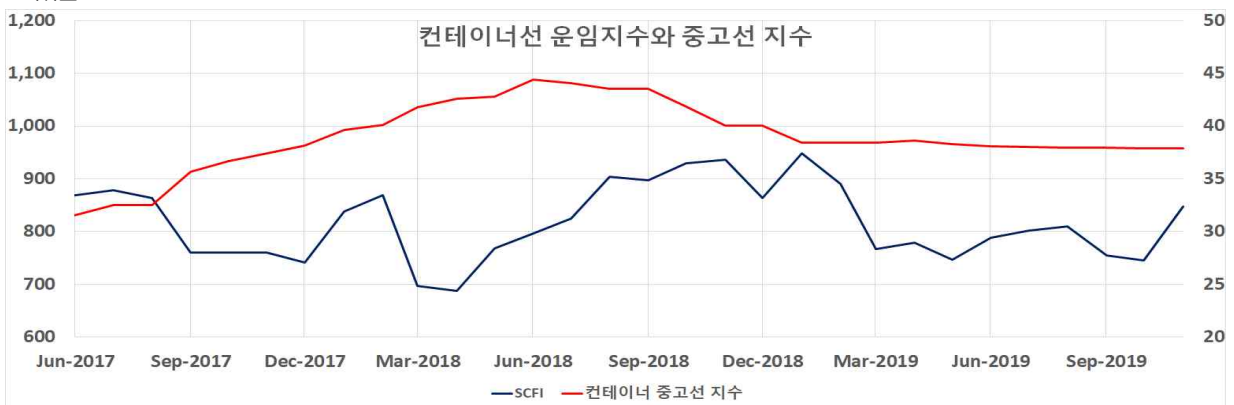
6. 중고선 시장

- BDI는 하락세를 지속 시현하고 있으며, 중고선 지수는 전주대비 하락함



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 이달 SCFI는 전월대비 상승하였음. 중고선 지수는 2019년 연초 이후 변동성이 거의 없는 상황이 지속되고 있음



VLCC 2척, 아프라막스 1척 중고선 거래

- 2002년 건조된 VLCC 1척이 약 3,200만 달러에 매각됨
- 일본판매자는 2007년 건조된 VLCC 1척을 4,150만 달러에 매각하였음. 지난 달 동 선박을 3,800만 달러에 판매하려 하였으나 시장의 강세로 선가가 크게 상승하였음
- 2002년 건조된 아프라막스 1척을 1,420만 달러에 Marshal Shipping사가 매입함. 올해 2003년 건조된 아프라막스 1척이 1,325만 달러에 매각된 것에 비해 선박가치가 상승하였음

파나막스 1척, 수프라막스 3척 중고선 거래

- 2008년 건조된 파나막스 1척이 1,275만 달러에 매각되었음. 최근 2007년 건조된 파나막스 선박이 1,100만 달러 중반에 매각된 것에 비해 선박가치가 상승하였음
- 2001년, 2002년, 2007년 건조된 수프라막스 각 1척이 670만, 700만, 1,020만 달러에 매각되었음

7. 주요 해운지표 (2019.11.08.)

| 주요 해운지표 추이 | | 금주 | (전주비) | 11월평균 | 2019년 | | | 2018년 | | |
|---------------------|-------------|---------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|------|
| | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선 시장 (\$ Million) | | (11.08) | | | | | | | | |
| 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 | 70.5 | 63.0 | 66.0 | 64.3 |
| 컨테이너선(10년) | Sub-Panamax | 9.5 | (-) | 9.5 | 9.5 | 12.5 | 11.4 | 11.5 | 14.0 | 13.3 |

자료:Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|---------------------|-------------|---------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 신조선 시장 (\$ Million) | | (11.08) | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 27.0 | (-) | 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) | | (11.08) | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 217.5 | (5.8) | 268.6 | 265.8 | 443.5 | 362.6 | 322.5 | 477.5 | 400.1 |
| | Singapore | 383.3 | (-2.5) | 384.5 | 329.3 | 511.5 | 414.1 | 352.5 | 517.5 | 432.6 |
| | Korea | 426.5 | (-13.5) | 433.3 | 389.5 | 567.5 | 456.9 | 388.5 | 543.5 | 454.6 |
| | Hong Kong | 385.5 | (-11.0) | 391.0 | 365.0 | 524.0 | 431.3 | 359.5 | 515.5 | 437.1 |

자료:Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|--------------|--------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|
| 주요 원자재가 (\$) | | (11.08) | | | | | | | | |
| 철광석 | 국제價 | 79.40 | (-5.1) | 82.6 | 72.3 | 127.2 | 94.0 | 62.5 | 79.3 | 69.5 |
| | 중국産 | 121.0 | (-2.1) | 122.0 | 107.9 | 140.4 | 121.7 | 96.0 | 114.9 | 105.4 |
| 연료탄 | 국제價 | 78.8 | (0.5) | 78.6 | 72.0 | 83.1 | 77.5 | 76.1 | 105.1 | 89.1 |
| | 중국産 | 94.5 | (-0.1) | 94.7 | 94.2 | 107.4 | 101.8 | 104.8 | 138.2 | 116.2 |
| 원료탄 | 호주産 | 170.5 | (-18.6) | 176.0 | 170.5 | 252.9 | 222.3 | 214.9 | 254.0 | 234.0 |
| | 내륙(몽골) | 128.9 | (-7.7) | 132.8 | 128.5 | 187.3 | 159.0 | 164.7 | 186.9 | 177.1 |
| | 중국産 | 212.7 | (-1.5) | 214.5 | 212.7 | 233.0 | 224.1 | 207.3 | 250.9 | 229.5 |
| 곡물 | 대두(국제) | 931.0 | (6.75) | 923.8 | 791.0 | 940.5 | 887.4 | 814.0 | 1,066.8 | 932.7 |
| | 밀(국제) | 510.3 | (-5.75) | 513.4 | 418.5 | 547.5 | 487.8 | 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