



통권 415호(2019.01.14~2019.01.18)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

주간 이슈

윤희성 해운빅데이터연구센터장 / heesung@kmi.re.kr / 051-797-4637

해운산업 메가 트렌드와 주요 리스크

해운산업 5대 트렌드(~2025년)

위기가 지속되는 상황에서 현안문제에 집중하는 것은 당연한 일이나 장기적인 트렌드에 선제적으로 대응하는 것도 중요함. 이에 Safety4Sea에서 보도한 해운산업의 5대 트렌드는 시사하는 바가 매우 큼

1. 스마트 기술 : 해운업은 데이터기반, 디지털화를 통해 프로세스 개선과 효율을 추구할 것임. 이에 활용되는 기술은 자동화, 증강현실, 인공지능, 디지털 트윈, 블록체인 등을 들 수 있음
2. 연결성과 컨버전스 : 해상을 포함한 다양한 영역에서 초연결성이 확보되면서 많은 변화가 초래될 것임
3. 다중연료사용 : 환경규제로 탄소 중립적인(carbon neutral) 연료의 중요성이 부각될 것임
4. 다양성과 포용 : 혁신, 인사 만족도, 조직성과의 관점에서 다양성과 포용에 대한 접근이 필요함. 핵심 관리자로서의 여성의 역할이 커지고 있음에도 주목해야 함
5. 물류의 복합화 : 선박의 운영만이 아닌 전반적인 물류체인에 대한 최적화 요구가 커지고 있음. 나아가 '벨트' 개념의 거점 간 연계성, 북극항로 등에 대한 관심도 증가하고 있음

금년의 10대 경영리스크

알리안츠는 'Risk Barometer 2019'를 통해 금년의 10대 경영 리스크를 발표함. 이는 86개국 2,415명의 위험관리 전문가를 대상으로 한 설문으로 작성된 것임. 보험회사가 정리한 것이나 해운에 시사하는 바가 클 것임

1. 사업단절 : 핵심적인 IT시스템 고장, 품질문제(대규모 리콜), 테러, 환경오염사고 등에 의한 파괴적인 결과
2. 사이버범죄 : 전산장애, 데이터 파괴, 정보유출 등을 수반하는 사이버 공격
3. 자연재해 : 지진, 태풍, 홍수 등
4. 법규 및 제도의 변경 : 무역전쟁, 제재, 보호주의 확산, 유로존 붕괴 등
5. 시장의 변화 : 변동성의 확대, 경쟁구도의 변화, 합병, 연대 등
6. 화재, 폭발
7. 새로운 기술 : 상호연결성의 증대, 인공지능, 3D 프린팅, 자율주행, 블록체인 등이 보안, 데이터 보호, 제3자 책임 등에 미치는 영향
8. 기후변화 : 특히 규제와 책임에 미치는 영향에 주목
9. 평판과 브랜드 가치 : 상품 리콜, 사이버사고, 경영자 비행 등이 초래하는 2차적인 훼손
10. 숙련된 전문인력의 부족 : 인구통계학적 변화 등에 따른 영향

미래에 대한 방향성과 사업에 수반되는 리스크를 정확히 파악할 수 있으면 변화에 선제적으로 대응하여 발전을 도모할 수 있을 것으로 기대함

KMI 주간해운시장포커스



주간 뉴스

오션 얼라이언스 2027년까지 연장에 합의

- CMA CGM, COSCO, OOCL, 에버그린이 참여하는 오션 얼라이언스는 2027년까지 제휴를 연장하기로 합의함. 2017년 체결된 오션 얼라이언스는 5년간 운영 및 추가 5년 연장 옵션이 포함되어 있었음
- 아울러 오션 얼라이언스는 오는 4월부터 아시아-유럽 서비스를 현재 6개에서 7개로 확대하나 미주서비스는 20개에서 19개로 감소시킬 예정임
- 현재 운영중인 오션 얼라이언스 선박은 330척 380만 TEU인 것으로 조사되었으며 19개의 아시아-미주서비스 운영중

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125890/Ocean-Alliance-extended-to-2027>(로그인 필요)

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125876/Ocean-Alliance-shrinks-to-fit-demand>(로그인 필요)

OOIL, 23,000TEU급 컨테이너 선박 발주 검토

- COSCO에 통합된 OOIL은 LNG 전환이 가능한 23,000TEU급 컨테이너 선박 6척 발주를 고려중이며 롱비치 터미널 매각 이후 확정할 예정임
- 동사는 현재 6척의 21,000TEU 선박을 보유하고 있으며 6척을 추가로 확보할 경우 아시아-유럽에 대한 독립적인 서비스가 가능함. 현재 보유중인 선박은 삼성중공업에서 건조하였으나 이번에는 중국 조선소에서 건조할 예정으로 알려짐
- 또한, 장기적으로 현재 70만 TEU의 선대 규모를 100만 TEU까지 확대할 계획임

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125902/OOIL-poised-to-order-23000-teu-LNGready-sextet>(로그인 필요)

머스크, 함부르크 수드의 벌크(드라이+탱커) 사업부 매각 임박

- 머스크는 2017년 독일선사인 함부르크 수드를 약 40억 달러에 인수했음. 하지만 함부르크 수드가 운영중인 벌크분야에 대한 매각을 결정하였으며 최근 인수 기업을 찾은 것으로 알려짐
- 현재 함부르크 수드가 보유한 벌크 선대는 일본선주에 장기 계약되어 있으며 2017년 기준 함부르크 수드 총 매출에서 벌크 사업부는 약 7%(4억 달러)를 점유하고 있음

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125891/Maersk-said-to-be-close-to-sale-of-Hamburg-Sds-dry-bulk-and-tanker-unit>(로그인 필요)

아시아, 밀 수출입국 변경으로 운송 패턴 변화 가능성 제시

- 네덜란드의 라보은행 보고서에 따르면, 아시아의 곡물 수요가 향후 5년간 평균 4.5% 증가할 것으로 전망함. 하지만 주요 밀 수출국인 호주의 금년 밀 생산량이 작년 9월에 발생한 폭염과 가뭄의 여파로 작년 대비 감소할 것이라고 발표함
- 이로 인해 아시아지역 국가는 곡물 수요를 충족하기 위해 호주가 아닌 아르헨티나나 러시아에서 밀을 수입하기 시작할 것이라는 시나리오를 제시함
- 아시아항 밀 주요 수출국이 아르헨티나와 러시아 등으로 전환되면 톤-마일 증가로 인해 건화물선에 긍정적 영향을 미치게 될 것이라고 분석함. 또한 장기적 운송 패턴 변화의 가능성도 열어둠

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125870/Wheat-trade-promises-bulk-carrier-tonnemile-boost>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스



주간 뉴스

그리스 해운, LNG 시장에서 영향력 증대

- 그리스 해운의 LNG 시장 진출이 관심을 끌고 있음. VesselValue의 분석에 의하면 그리스 5대선주가 약 140억 달러에 달하는 LNG 선대를 보유함. John Angelicoussis의 Maran Gas가 27척을 보유한 최대선사이며, 발주잔량은 TMS Cardiff가 11척으로 최대규모임
- Clarkson 자료에 의하면 작년에 한국에 발주한 60척의 대형 LNG선 중 그리스 선주가 53%인 32척을 차지하고 있음. 이중 상기 5대 선사의 투자규모만 약 60억 달러임
- 한편 그리스 선사들이 수송에도 적극적이어서 Maran Gas가 과거 3년 연속 미국 수출 LNG 물량의 최대 수송 선사의 자리를 유지함

<http://www.seatrade-maritime.com/news/europe/greek-owners-growing-lng-shipping-footprint.html>

2020년 이전 LNG 벙커링 수요가 급증할 것인가?

- 옥스퍼드 에너지 연구소의 최근 연구는 IMO 2020 황산화물 규제 이전에 선박의 LNG 연료 사용 수요가 느리지만 꾸준히 증가할 것으로 보고 있음
- LNG의 공급이 풍부하기 때문에 LNG에 대한 투자결정은 실질적으로 경제적이고 전략적인 대안이 될 수 있다고 함
- 새로운 선박을 건조하는 동안 LNG 추진 장치를 설치하는 것이 기존 선박을 개조하는 것보다 저렴함. 현재 운항중인 143척의 LNG 연료 선박 중 8척 만이 전환된 선박임
- 하지만 LNG 추진선은 스크러버에 비해 많은 비용이 들어가고 투자회수기간이 오래 걸리는 것으로 분석됨. 특히 선박을 개조하는 경우 상대적으로 더 많은 비용이 필요함. 따라서 LNG 연료의 수요는 급증하기 보다는 지속적으로 상승할 것임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125884/Fears-of-an-LNG-bunkering-demand-spike-pre2020-could-be-misplaced>

2019 미국 원유 시장 전망

- 김슨에 따르면, 미국의 원유 수출은 2019년 계속 증가하여, 수출량은 300만 b/d 까지 증가할 것으로 예상됨
- 걸프만으로 대규모의 송유관 건설이 진행 중이며 2019년 하반기에 대부분 완공될 예정임. 이는 기존 미걸프지역 송유관 운송량에 250만 b/d가 추가되는 것이며, 2020년에 추가로 200만 b/d가 더해질 예정임
- 2019년 상반기 송유관 건설이 완공되기 전까지 미걸프의 원유 수출량은 200~230만 b/d를 보일 것이며, 이후 증가하여 2019년 말에는 280~300만 b/d의 원유 수출량을 보일 것으로 예상됨
- 또한 현재 LOOP항 외에 VLCC 선박이 입항 가능한 항구 건설을 추진하고 있으며 2020년 후반 가동을 목표로 하고 있음. VLCC 처리 가능 항구의 확장은 송유관 건설로 공급 증가분을 처리할 수 있을 것임

<https://www.hellenicshippingnews.com/vlccs-could-enjoy-increased-supply-of-cargoes-from-arab-gulf/>

KMI 주간해운시장포커스



주간 뉴스

2018년 중국 연간 석탄 수입량 전년대비 3.9% 증가, 철광석 수입량은 1% 하락

- 중국 세관에 따르면 2018년 한 해 동안 약 2억 8,100만 톤의 석탄을 수입한 것으로 발표함. 이는 전년 대비 3.9% 증가한 수준임. 반면 중국의 석탄 수출량은 약 493만 톤으로 전년 대비 39% 감소한 것으로 나타남
- 반면 2018년 중국의 철광석 수입량은 전년 대비 1% 하락한 것으로 조사됨. 철광석 수입량은 2017년에 10억 7,500만 톤에서 2018년 1,000만 톤 감소한 10억 6,400만 톤을 기록함. 2019년에도 철광석 수입량은 10억 톤을 초과할 것으로 예상됨

<https://www.hellenicshippingnews.com/chinas-2018-iron-ore-imports-fall-1-pct-first-annual-drop-since-2010/>

파나마스 운임 하락으로 수프라막스와 운임 역전 현상 발생

- 2019년 초 1일 11,144달러를 기록했던 파나마스 운임이 1월 14일 8,881달러/일까지 하락하며 수프라막스보다 운임이 낮아지는 역전현상이 나타남. 수프라막스는 하루 8,908달러까지 하락하였음
- 글로벌 해운리서치 전문기관인 MSI(Maritime Strategies International)는 중국이 석탄 수입을 제한한 것이 작년 말부터 파나마스 운임 하락에 영향을 미치면서 발생된 현상이라고 분석함. 하지만 브라질산 대두 수출량 증가로 금년 1분기 말에는 파나마스 선박에 대한 수요가 증가하게 될 것이라는 긍정적 전망도 발표함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125860/Cuts-in-Chinas-coal-imports-force-panamax-earnings-to-slide>(로그인 필요)

칭다오(Qingdao)항, GSBN 블록체인에 가입

- 칭다오 항만 그룹은 오션 얼라이언스가 주도하는 GSBN(Global Shipping Business Network)에 가입함
- 2018년 11월 설립시 9개의 선사 및 항만 운영사가 참여하였으나 현재 칭다오항을 비롯하여 13개 해운항만기업으로 늘어남
- GSBN은 CMA CGM, Cosco, 에버그린, OOCL, Yang Ming, DPW, PSA, 상하이항만그룹 등이 참여하고 있으며 CargoSmart와 함께 개방형 블록체인 플랫폼을 개발중

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125897/Qingdao-Port-joins-blockchain-consortium-GSBN>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 케이프

황수진 전문연구원 / zin@kmi.re.kr / 051-797-4635

- (케이프 이동평균) 금주 15일 이동평균운임이 여전한 하락세이나, 전주 대비 하락세가 둔화됨. 18일 운임은 15,746달러/일로 15일 이동평균운임인 15,069달러/일을 추월하면서 golden cross 현상이 발생함
- (케이프 RSI) 금주 초 30선을 붕괴하여 횡보하던 RSI가 16일을 기점으로 다시 30선을 통과하며 상승세를 보임



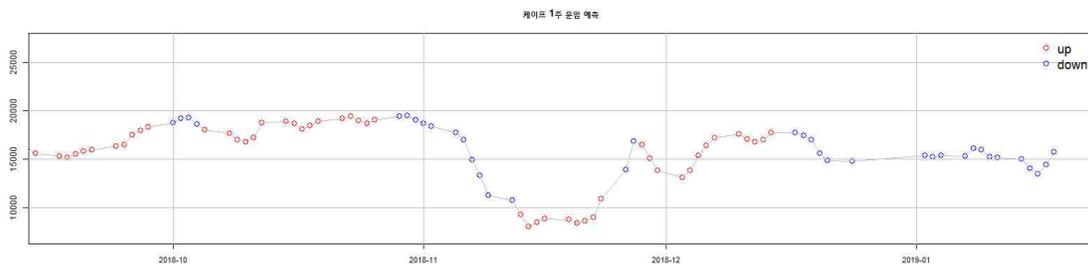
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 금주 케이프선 6개월, 5년 용선료는 횡보세를 보임.
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 금주 초부터 중반까지 점점 줄어들던 케이프선과 파나마스선 운임 사이의 갭이 16일을 기점으로 다시 벌어지고 있음
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프 운임은 하락할 것으로 예측됨



- * 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
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

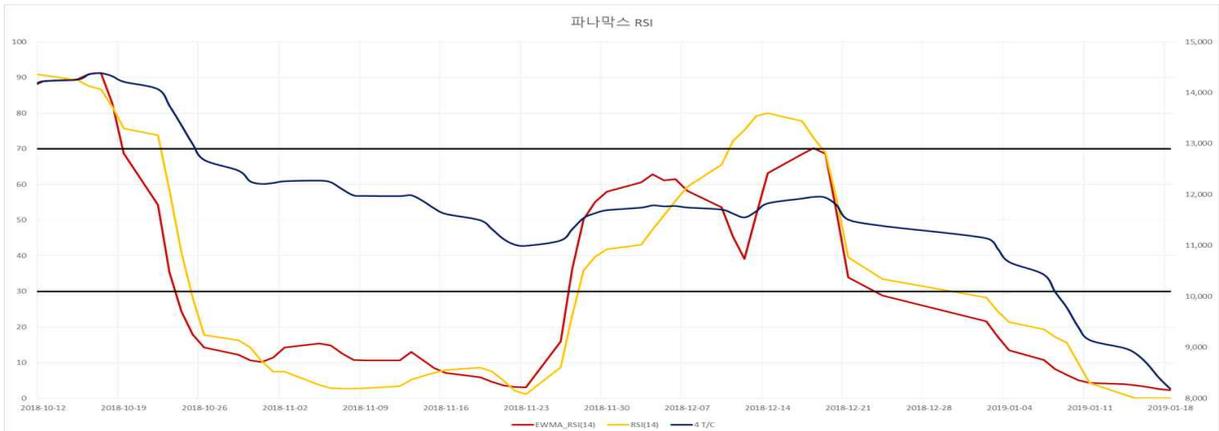
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	01.14	01.21	38.03	61.97
	01.15	01.22	36.92	63.08
	01.16	01.23	37.33	62.67
	01.17	01.24	36.15	63.85
	01.18	01.25	33.64	66.36

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 이동평균) 금주 파나마스 운임은 14일 8,988달러/일에서 18일 8,190달러/일을 기록하며 큰 폭의 하락세를 보임. 15일 이동평균운임도 가파른 하락세를 나타냄
- (파나마스 RSI) 지난 주 30선을 붕괴하며 가파른 하락세를 보이던 RSI값이 금주에도 30선 미만의 낮은 수준을 유지함



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

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 스팟시황의 급락세가 단기인 6개월 용선료의 하락으로 이어졌으며, 장기 용선료는 부정적인 영향을 받음. 스팟운임은 금주 초 8,988달러/일에서 약 798달러(8.8%) 하락한 8,190달러/일을 기록함
- (AI 파나마스 운임 예측) 차주 파나마스 운임은 주초반 일시적으로 상승했다 하락할 것으로 분석됨



- * 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
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	01.14	01.21	53.61	46.39
	01.15	01.22	50.97	49.09
	01.16	01.23	42.75	57.25
	01.17	01.24	39.27	60.73
	01.18	01.25	29.98	70.02

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 지난 주 dead cross를 보였던 수프라막스 운임과 15일 이동평균운임이 하락세를 보임
- (수프라막스 RSI) 지난 주 30선 미만으로 떨어진 RSI가 계속 낮은 수준을 유지함. 다음 주에도 하락세가 지속될 것으로 예상됨



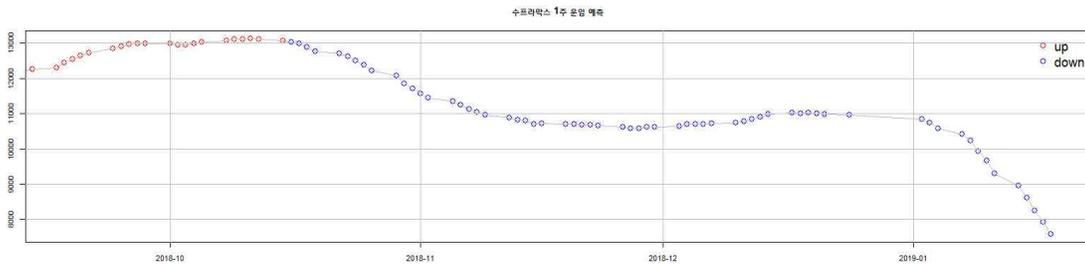
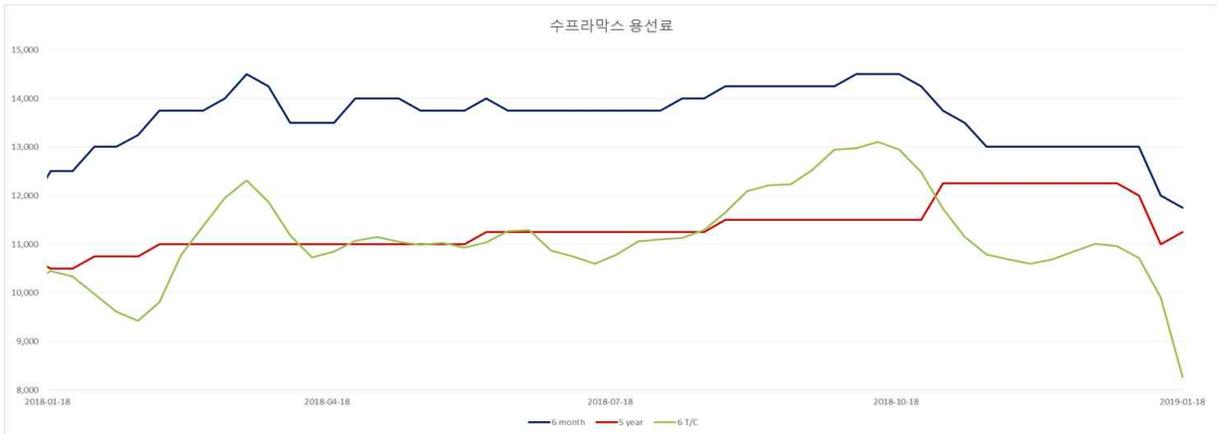
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 스팟 운임의 뚜렷한 하락세를 반영하여, 6개월 용선료는 하락했으나 5년 용선료는 다소 반등하는 모습을 보임
- (SI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 하락할 것으로 예측됨



- * 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
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	01.14	01.21	8.24	91.76
	01.15	01.22	8.89	91.11
	01.16	01.23	4.58	95.42
	01.17	01.24	3.14	96.86
	01.18	01.25	2.19	97.81

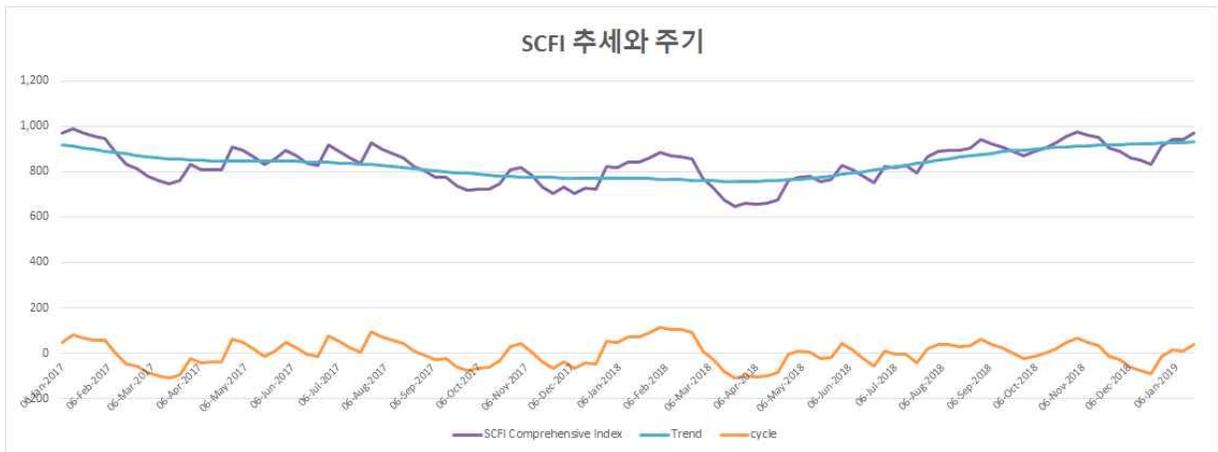
KMI 주간해운시장포커스



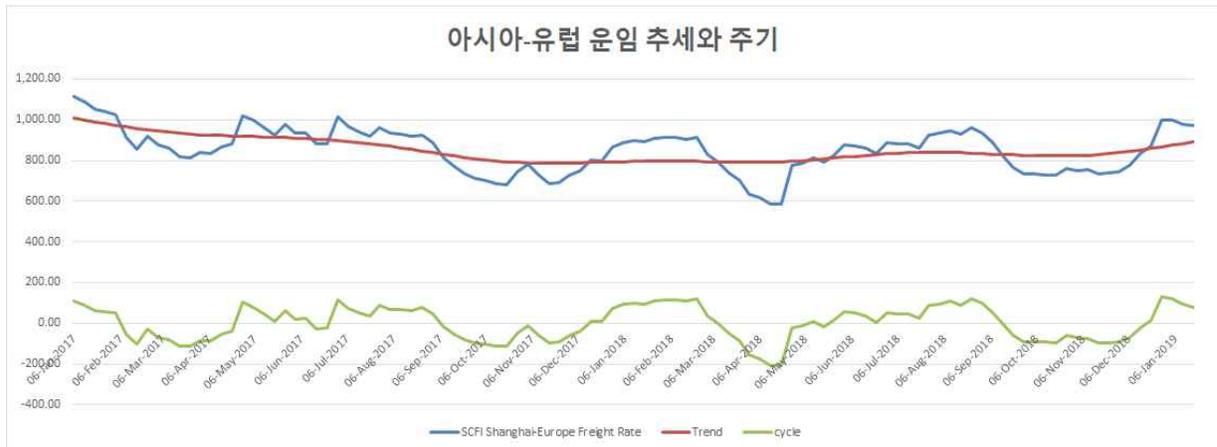
컨테이너 기술적 분석

최건우 전문연구원 / ak8102@kmi.re.kr / 051-797-4692

- 추세(trend)에 비해 SCFI 지수가 높은 상태로 향후 시장은 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 추세에 비해 아시아-유럽 운임이 높은 수준으로 향후 운임은 약세를 기록할 가능성이 높음



- 2018년 하반기 높은 운임의 영향으로 추세에 비해 실제 운임은 낮은 수준이나 점차 그 폭이 줄어들어 상승 여력은 줄어들고 향후 운임 시장은 약세를 기록할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드락-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

KMI 주간해운시장포커스



탱커 기술적 분석

박동원 연구원 / koreabdw77@kmi.re.kr / 051-797-4628

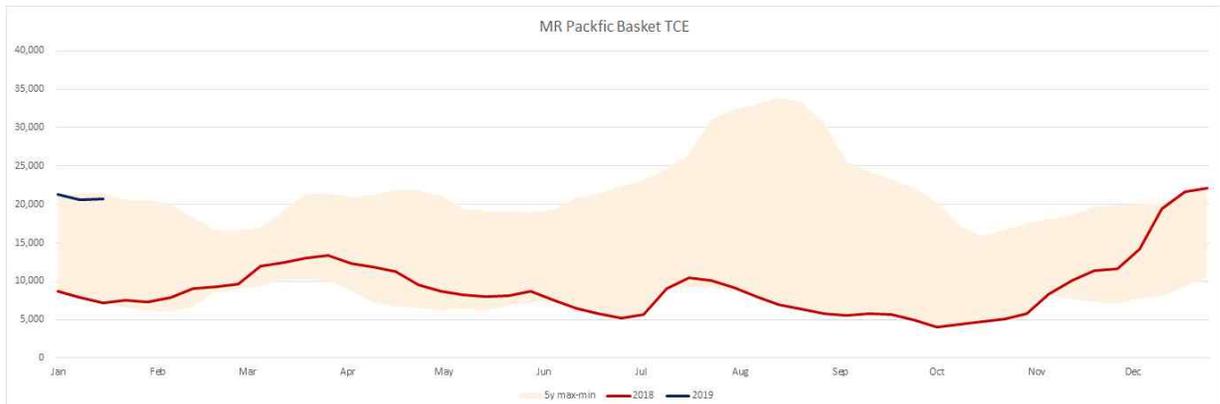
- 금주 TD3C 평균 운임은 29,027달러로 6주 연속 하락하였으며 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임인 44,298달러 보다 낮음. 전주대비 하락폭은 3,668달러로 5년간 동기 하락폭 4,569달러보다 작음



- 금주 TD3C 평균 운임은 강보합세를 보이고 있으며 15일 이동평균운임과의 차이가 줄어들고 있으나, 하방에 위치하고 있음. 내주에 상승이 지속될 경우 기술적으로는 반등국면 진입이 가능할 것으로 보임



- 금주 태평양 MR 운임은 20,771 달러로 지난 주에 비해 소폭 상승하였음. 지난 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임인 12,688달러보다 높음. MR은 계속해서 높은 운임을 지속하고 있음



KMI 주간해운시장포커스



주간 동향 - 건화물선

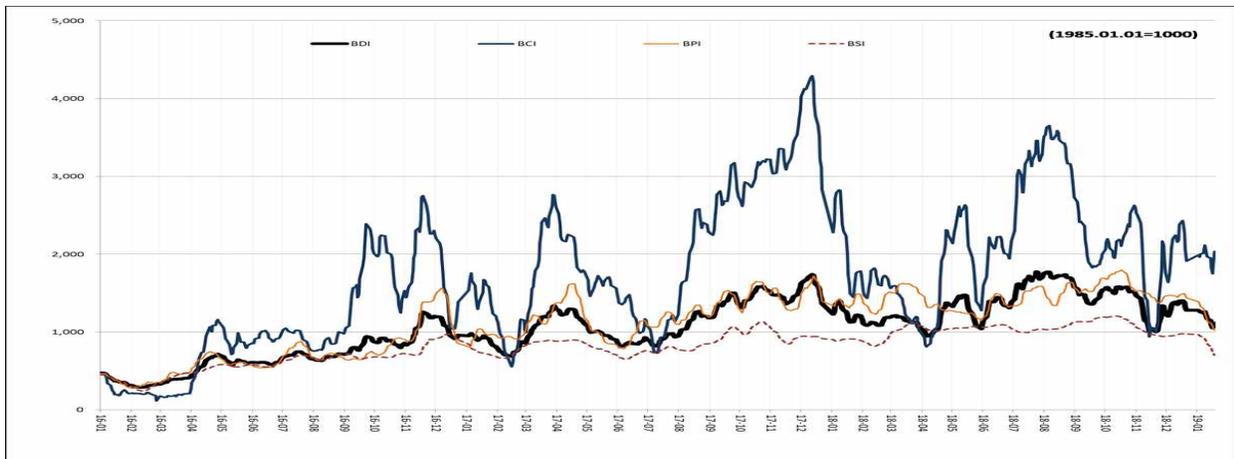
BDI 1주만에 1,100선까지 붕괴

1월 들어 2주 연속 1,200선을 유지했던 BDI가 전주 대비 124(10.1%) 하락한 1,097을 기록함. 케이프선 운임은 중국의 철광석 수입량이 감소할 것이라는 부정적 전망이 나오면서 전주대비 1,005달러 하락한 1일 14,546달러를 기록함. 중소형 선박은 중국의 석탄 수입 감소 영향으로 하락세가 지속되고 있음. 참고로 금주 초에는 수프라막스 운임이 9,251달러/일을 기록하며 파나마스선 운임(8,988달러/일)과 역전되는 현상을 나타냄

FFA시장, 중대형선 약세 시현

2019년 2월물로 볼 때 중대형선의 경우 시장의 회복을 기대하기 어려우며 핸디는 다소 회복될 것으로 보임

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(01.18)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,097	(-124)	1,055	1,282	1,185	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	14,546	(-1,005)	13,465	16,106	15,105	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	8,630	(-1,141)	8,190	11,144	9,597	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,270	(-1,638)	7,587	10,848	9,465	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	6,977	(-905)	6,535	8,524	7,651	562	9,772	8,640
	케이프	18,375	(375)	18,000	18,375	18,125	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	13,375	(-375)	13,375	14,500	13,875	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,250	(250)	11,000	11,750	11,333	11,000	13,750	12,808
	핸디	9,750	(-250)	9,750	10,250	10,000	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(01.18)							
		2019년 1월물		2019년 2월물		2019년 1분기물		2020년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	15,350	(667)	13,846	(1,196)	14,425	(1,067)	15,358	(462)
	파나마스(4TC)	9,000	(-621)	8,971	(-1,262)	9,417	(-979)	10,117	(-96)
	수프라막스(6TC)	8,390	(-738)	8,224	(-966)	8,663	(-722)	9,732	(-142)
	핸디(6TC)	8,125	(-325)	8,025	(-275)	8,200	(-238)	8,963	(-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

KMI 주간해운시장포커스

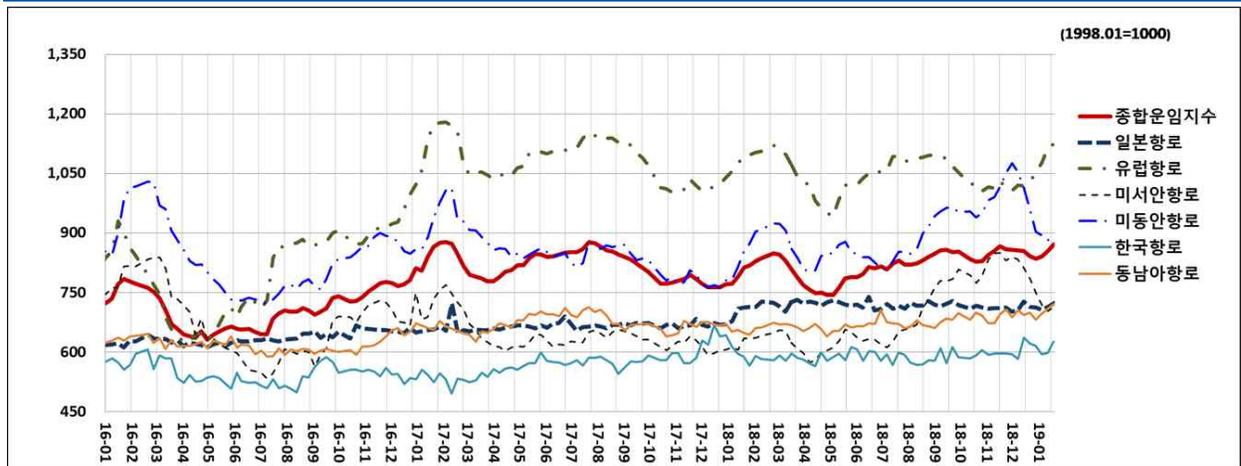


주간 동향 - 컨테이너

컨테이너 운임지수는 소폭 상승한 968.07을 기록

유럽운임은 전주대비 9달러 하락한 970달러를 기록했으며 미 서부는 219달러 상승한 2,114달러를 기록함. 미 서부 운임은 6주만에 2,000달러대를 회복하여 전년 동기 대비 2배에 가까운 운임 추이를 나타내고 있으며, 유럽도 전년에 비해 높은 수준임. 이와 같은 운임 강세는 여년에 비해 이른 춘절로 인해 화물 수요가 몰려서 발생한 것이며 이르면 다음 주부터 수요 부진에 따른 운임 하락이 예상됨. 선사들은 선제적으로 임시결항 등을 발표하여 운임 하락 최소화를 위해 노력중임

컨테이너선 운임 지수(CCFI)



자료:상해항운교역소

컨테이너선 시장	금주 (01.18)	전주비	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
총합(SCFI)	968.07	(28.0)	940.08	968.07	949.67	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	970.00	(-9.0)	970.00	996.00	981.67	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	2,114.00	(219.0)	1,895.0	2,114.0	1,980.67	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	3,187.00	(147.0)	3,040.0	3,187.0	3,115.33	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	146.00	(-)	146.00	146.00	146.00	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	227.00	(-)	227.00	227.00	227.00	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	158.00	(5.0)	153.00	158.00	154.67	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	592	(-5.0)	592	600	596	610	846	724

KMI 주간해운시장포커스



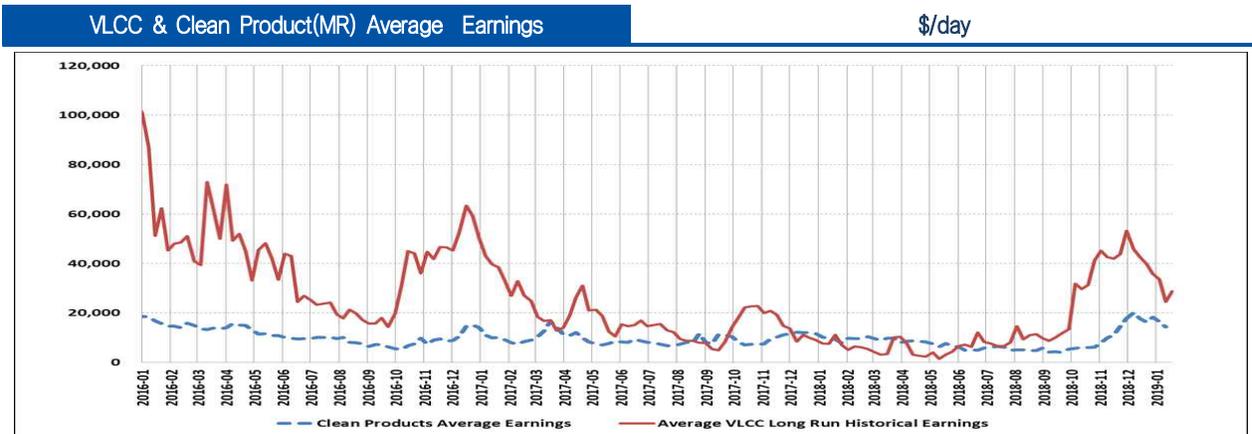
주간 동향 - 탱커

VLCC 운임 소폭 하락, 차주 상승 예상

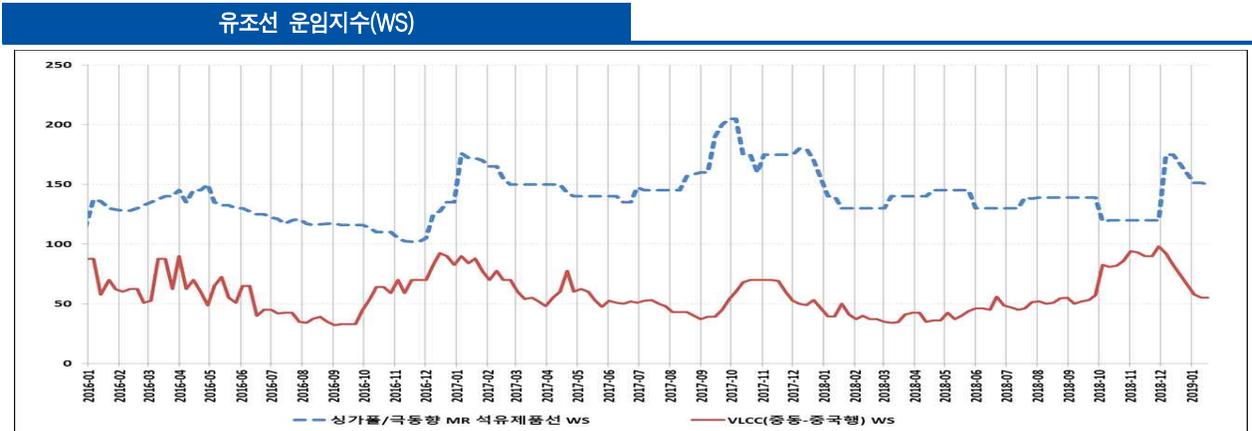
금주 중동-중국 VLCC 운임은 29,027달러로 전주 대비 3,412달러(-10.5%) 하락하였으며, WS는 55.0으로 전주 대비 변화 없음. VLCC 주요 항로의 운임은 상승세를 보이고 있음. 또한, 중동-중국 FFA 1월물은 31,849달러로 전주 대비 3,001달러(10.4%) 상승하였으며 금주 운임보다 높아 향후 시장이 상승할 가능성이 높을 것을 시사함

MR 운임 소폭 조정

금주 태평양 MR 운임은 20,771달러로 전주 대비 102달러(0.5%) 상승하였음. 싱가포르-극동 WS는 150.0으로 전주대비 1.3p(-0.8%) 하락함. 현재 대기선박이 증가하고 있어 추후 운임은 하락할 것으로 전망됨



자료:Clarkson



자료:Charles R. Weber

		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.18)							
Average Earnings	TD3C	29,027	(-3,412)	27,946	38,760	32,415	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	20,771	(102)	20,481	21,370	20,845	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	30,500	(-)	30,500	33,000	31,333	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	13,500	(250)	13,250	14,000	13,583	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	55.0	(-)	55.0	58.0	56.0	34.0	98.0	53.9
	MR	150.0	(-1.3)	150.0	151.3	150.9	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

* Pacific Basket 항로는 3일 평균(월~수) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

KMI 주간해운시장포커스



주요 해운지표 (2019.01.18)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.18)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	70.0	(-)	70.3	70.0	71.0	70.3	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.5	(-)	13.5	13.5	13.5	13.5	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(01.18)								
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	92.5	92.5	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	35.0	(-)	35.0	35.0	35.0	35.0	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(01.18)								
380 CST	Rotterdam	354.5	(7.5)	339.3	316.5	354.5	339.3	322.5	477.5	400.1
	Singapore	395.5	(3.0)	379.0	349.0	395.5	379.0	352.5	517.5	432.6
	Korea	430.5	(6.0)	414.8	389.5	430.5	414.8	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	395.5	(-8.0)	388.0	365.0	403.5	388.0	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.18)								
철광석	국제價	76.1	(1.6)	74.3	72.3	76.1	74.3	62.5	79.3	69.5
	중국産	113.1	(-0.3)	112.9	111.8	113.4	112.9	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.1	(-0.2)	75.8	75.1	76.3	75.8	76.1	105.1	89.1
	중국産	105.0	(-0.3)	104.5	103.5	105.3	104.5	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	226.2	(-10.4)	233.9	226.2	237.8	233.9	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	175.9	(-6.4)	180.1	175.9	182.3	180.1	164.7	186.9	177.1
	중국産	229.9	(-0.6)	229.5	227.3	230.5	229.5	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	916.8	(6.5)	904.3	893.3	916.8	904.3	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	517.8	(-1.8)	515.3	506.8	520.0	515.3	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		10월	11월	12월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계
ASEAN	수출	8,830	9,349	8,548	100,238	74,824	74,518	95,248
	수입	5,856	5,266	4,593	59,617	45,031	44,319	53,822
NAFTA	수출	8,596	8,199	7,805	89,941	85,347	81,068	84,260
	수입	6,572	5,712	6,170	69,723	51,472	50,854	60,199
EU	수출	5,477	5,049	5,476	57,681	48,079	46,610	54,038
	수입	4,997	5,338	5,081	62,278	57,199	51,902	57,279
BRICs	수출	17,134	15,795	14,130	189,976	159,334	145,255	169,587
	수입	12,406	12,659	11,819	133,769	109,858	103,255	118,550

자료:한국무역협회

KMI 주간해운시장포커스



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