



통권 417호(2019.02.04~2019.02.08)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

주간 이슈

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

선박 대형화와 컨테이너 근해시장의 변화

선박 대형화로 거대선사의 역내서비스 강화

컨테이너 정기선사들은 컨테이너의 단위당 수송비용 절감을 위해 규모의 경제를 지속적으로 추구해 오며, 1988년 4,000TEU를 초과하는 Post-Panamax가 최초로 건조된 이후 30년이 지난 지금 구주항로에서는 선박의 크기가 22,000TEU를 넘어서고 있으며 미주항로의 경우에도 13,000TEU에 달하고 있음. 초대형선의 경우 기항하는 항만의 물리적 제약도 있고 여러 항만을 기항하는 데 따른 비경제성도 있어 소위 'Hub-Spoke'의 구조가 더 강화되는 결과를 가져옴

화주 입장에서 수송비용은 door-to-door 전 구간에 걸쳐 발생하므로 원양구간인 허브 항만 간의 수송비가 아무리 경쟁적이라고 하더라도 피더 구간의 비용이 증가하면 비용 절감의 효과를 거둘 수 없음. 선사의 입장에서도 원양선사가 아무리 경쟁적인 운임을 제시하더라도 지선(spoke)에서 비용이 증가된다면 화주가 원하는 운임경쟁력을 제공할 수 없을 것임. 이러한 상황에서 원양정기선사가 거대화되고 소수 얼라이언스의 시장지배력이 확대되고 있어 대형 정기선사의 서비스 지선에 대한 통제력 강화는 예견된 수순이라고 할 수 있음. 근해시장의 변화가 가장 빠르게 진행된 곳이 유럽이며 유럽의 시장변화는 인프라 아시아 컨테이너 해운에 시사하는 바가 큼

유럽 지역 근해시장의 변화와 시사점

알파라이너의 분석에 의하면, 유럽 4대 정기선사(MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd)가 지배적인 역할을 하는 유럽 근해 및 피더 항로에서 독립 근해선사와 3자 피더선사의 시장점유율은 과거 10년간 66%에서 44%로 하락한 반면 대형정기선사의 점유율은 34%에서 56%로 크게 상승했음. 유럽 독립 근해선사의 수익성도 크게 악화되어 금년 2월 11일 부 영업중단을 발표한 Team Line을 비롯해 6개 선사가 문을 닫았으며 한 선사는 정기선사 통합에 직면해 있음

아시아에 초대형 선박이 기항할 수 있는 항만이 많고, 원양과 연결되지 않는 역내의 물동량도 상대적으로 많아 아시아 근해시장의 변화가 유럽보다 다소 더딘 것으로 생각되나 이미 변화는 진행 중임. 연근해 시장의 경쟁 심화로 선사들의 수익성이 악화되고 있는 상황에서 양밍, 에버그린 등 대만의 선사들이 피더선대를 대량으로 발주하고 있어 구조적인 변화를 시사함

우리나라의 인프라 아시아 컨테이너 선사는 규모의 영세성, 제한적 신조투자여력, 시장의 경쟁심화, 중국항로에서 개방압력 등 다양한 어려움에 직면해 있고, 경쟁력 강화를 위한 통합의 목소리도 점점 커지고 있음. 이러한 상황에서 유럽과 같은 변화가 가속화된다면 어려움은 가중될 것임. 근해선사를 위한 해법과 원양 정기선사의 지선서비스 경쟁력 강화를 위한 방안을 동시에 찾아야 할 시기임

KMI 주간해운시장포커스



주간 뉴스

하팍로이드, LNG 선박 개조 추진

- 독일 선사인 하팍로이드는 15,000TEU급 컨테이너선인 '사지르(Sajir)'를 LNG선박으로 개조할 계획임
- 동 선박은 2017년 UASC로부터 인수한 17척의 LNG 개조가능 선박중 하나로 개조작업은 중국 Hudong Hondhoa 조선소에서 진행할 예정임
- LNG 개조 후 이산화탄소 배출량의 90%를 감축할 수 있으며 개조 작업에 약 3개월이 소요될 것으로 예상됨. 이 선박의 경우에는 LNG 개조 이후에도 저유황유 사용이 가능하다고 함

<https://www.tradewindsnews.com/liner/1693619/hapag-claims-world-first-with-big-boxship-lng-conversion>(로그인 필요)

머스크, 육상물류 진출에 노력

- 머스크의 CEO인 Soren Skou는 현재 해상운송에 집중된 회사구조를 육상분야까지 확장시킬 것으로 밝힘. 이를 위해 석유·가스, 유조선 사업을 매각했으며 올해 안에 Maersk Drilling을 분사시킬 예정임
- 현재 해상운송 이용고객의 20%만이 머스크의 육상분야 서비스를 이용하고 있어 향후 창고, 물류서비스에 대한 추가적인 투자를 통해 해운에서 물류로 영역을 확장할 계획임
- 이를 위해 현재의 조직을 8개 부서로 재편할 뿐만 아니라 500~1,000명 규모의 인력 구조조정을 진행할 계획임

<https://www.tradewindsnews.com/liner/1692169/maersk-looking-to-expand-on-land>(로그인 필요)

저유황유 사용으로 인한 운임 인상시 투명성 확보 필요

- 선사들은 이르면 올해 3분기부터 저유황유 사용에 따른 운임 인상분을 화주에 부담할 것으로 예상되며, 그 규모는 100억 달러에 달할 것으로 예상됨. 하지만 대부분의 화주가 저유황유 사용에 따른 유류할증료 부담에는 공감하지만 부과 규모에 대한 투명성이 확보되어야 한다고 강조함
- DHL의 해상화물책임자는 현재의 유류할증체계로는 화주들의 공감대가 부족하며, 투명성이 확보되지 않는 이상 추가 비용 부과에 반대한다는 입장을 보임. 이에 DHL에서는 올해 5~6월에 진행하는 2020년 미주항로 운임계약에 저유황유 비용을 포함한 선사는 허용하지 않을 방침임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126164/Ocean-freight-customers-resisting-fuel-price-rises>(로그인 필요)

저유황유 사용에 따른 올해 3분기 수요의 급격한 증가 가능

- Hackett Associates는 최근 2018년 미-중 무역전쟁으로 인해 관세부과 전 물량이 급증한 것과 동일하게 저유황유 사용에 따른 유류할증료 부과 전 수요가 급격하게 증가할 가능성이 높다고 전망함
- 미주항로의 경우 TEU당 100~200달러의 가격 상승이 예상되며 4분기부터 부과할 가능성이 높아 3분기 수요가 크게 증가할 가능성이 있다고 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126169/Carriers-could-face-freight-surge-ahead-of-IMO-2020>로그인 필요)



주간 뉴스

발레사 브라질 댐 붕괴, 건화물선 운임에 부정적 영향

- 지난 1월 25일 광산회사인 발레(Vale)가 관리하는 댐이 붕괴되는 사고가 발생함. 댐은 상류형 방식 (upstream method)의 광미댐(tailing dam)으로 2015년에도 같은 방식의 댐이 붕괴되어 대규모의 인명사고와 환경피해가 발생함
- 2차례에 재난을 겪은 브라질 정부는 같은 달 29일 상류형 방식의 광미댐을 모두 폐쇄할 계획이라고 밝힘. 발레사도 정부 방침에 따라 운영 중인 10개의 댐을 폐쇄할 예정임. 이로 인해 올해 발레사의 철광석 생산량이 약 4,000만 톤 감소할 전망이다
- 브라질의 철광석 생산량이 감소하면서 건화물선 시장에 부정적 영향을 미칠 것으로 보고 있음
- 드류리는 케이프 사이즈 선박에 대한 수요가 줄어들 것이라고 전망함. 철광석 생산량 4,000만 톤 감소는 브라질-중국 항 케이프사이즈 선박 약 55~60척에 해당하나, 이 중 약 20척의 선박이 호주-중국항 항로로 투입될 것으로 예상함. 최종적으로 케이프사이즈 선박 약 35~40척 정도의 과잉이 발생할 것으로 분석함
- 클락슨에 따르면 2018년 브라질 철광석 생산량은 3억 8,800만 톤으로 철광석 해상물동량의 26%, 건화물선 해상물동량의 7%를 차지한다고 밝힘
- JP 모건은(JP Morgan)은 철광석 생산량 감소로 철광석 해상물동량이 4.7%, 건화물선 물동량이 1.3%가 감소할 것이라고 전망함
- 또한 항로가 브라질-중국(9,548 NM)에서 호주-중국(3,451 NM)으로 변경되면서 톤-마일 감소효과가 나타날 것이라고 밝힘. 이는 철광석 해상물동량 3.1%, 건화물선 해상물동량의 0.8%가 감소되는 것에 해당한다고 분석함

<https://www.reuters.com/article/us-vale-sa-disaster/brazil-set-to-ban-upstream-tailings-dams-after-collapse-kills-hundreds-idUSKCN1PW1MY>

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-01-25/iron-miner-vale-suffers-dam-rupture-in-brazil-s-mining-heartland>

<https://worldmaritimeweb.com/archives/269886/vale-dam-collapse-and-impact-on-shipping/>

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126057/Vale-production-cuts-to-shake-up-trade-flows>(로그인 필요)

발레사, 투바라오 일부 터미널 운영 중단 요청

- 브라질 발레사가 댐 붕괴 사고에 대한 조치를 취하기 위해 지역 항만청에 투바라오(Tubarao)의 일부 터미널 운영 중단을 요청했으며, 터미널 폐쇄 기간에 대해서는 미정이라고 밝힘
- 브라질로 향하는 공선은 남아프리카, 콜롬비아 등을 대체항으로 고려함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126205/Vale-forced-to-shut-Tubarao-terminal>(로그인필요)

KMI 주간해운시장포커스



주간 뉴스

미국의 베네수엘라 제재와 유조선 시장

- 미국은 베네수엘라 국영 석유회사인 PDVSA의 계좌 동결 및 PDVSA의 미국 자회사인 CITGO의 거래 중단 등 경제제재를 진행 중임
- 미국은 베네수엘라의 가장 큰 원유 수입국으로 2018년 일당 50만 배럴을 수입하였으며, 이어 인도가 30만 배럴, 중국이 27만 7천 배럴을 수입하였음
- 클락슨에 따르면, 미국은 베네수엘라에서 수입하는 원유 수입을 중동 지역으로 대체하고, 베네수엘라는 원유 수출을 미국에서 아시아 지역으로 대체하여 톤-마일이 증가할 것이며, 이로 인해 VLCC 수요가 증가할 것으로 보임
- 또한, 미국이 베네수엘라로 수출하던 제품유를 다른 지역으로 수출함에 따라 MR, LR의 수요도 증가할 것으로 보임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126050/Venezuela-crisis-could-give-boost-to-tanker-demand>(로그인필요)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126032/US-imposes-sanctions-on-Venezuelan-oil-giant>(로그인필요)

제품선 시장, 낙관적인 전망

- 제품유 조선사인 Concordia Maritime은 2020, 2021년 제품선 상황이 낙관적일 것으로 전망함
- OPEC의 원유 감산과 함께 유럽지역 정유소의 유지보수 일정이 3분기에서 2분기로 앞당겨 지고 있어 2분기에 는 운임이 낮을 것으로 예상됨
- 반면, 하반기에는 IMO 2020에 대비하여 많은 선박들이 스크러버를 장착하기 위해 시장을 빠져나가 선박의 공급이 적어 시장이 낙관적일 것으로 전망함. 또한, 2020년, 2021년에도 높은 운임을 유지할 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126071/Product-tanker-market-to-face-bumpy-road-into-second-quarter>(로그인 필요)

유조선 해체시장 전망

- 선박 중개업체인 Braemar ACM의 데이터에 따르면 저장 및 하역 선박으로 전환된 5척을 포함한 36척의 VLCC가 해체되었음. 이는 20년 만에 가장 높은 수치임
- Braemar의 연구 책임자인 Henry Curra가 발표한 자료에 따르면 2019년에 12척의 VLCC가 해체될 것으로 추정되었으며, Gibson의 연구 책임자 Richard Matthews는 해체 및 해상 전환을 모두 고려하면 20척이 감소할 것이라고 예측함
- 블룸버그는 2019년 VLCC 일당 평균운임을 28,200달러, 2020년에는 40,000달러로 전망하였음. 높은 운임 전망에도 불구하고 20년 이상의 많은 고 연령 선박들이 해체될 것으로 예상됨

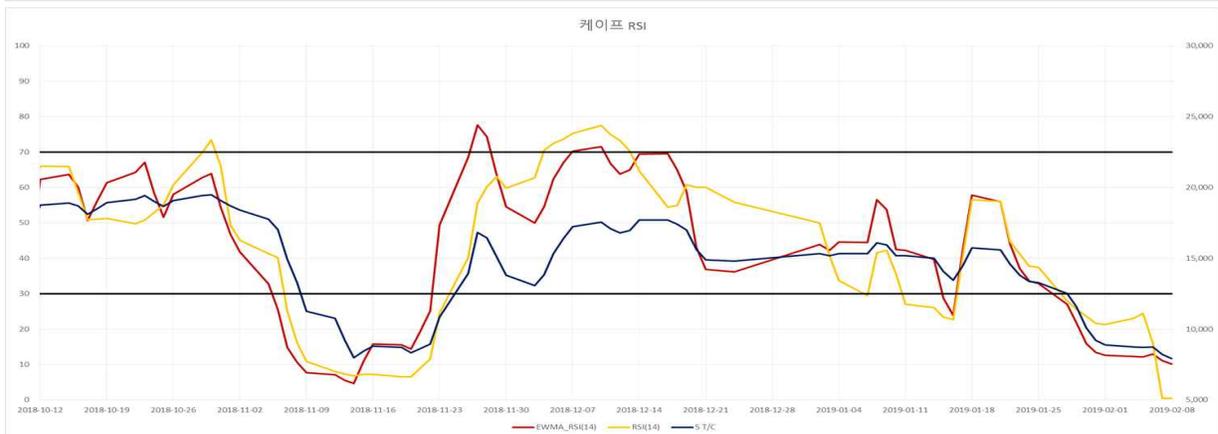
<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1687398/vlcc-scraping-set-for-respite-before-regulation-driven-spike>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 케이프

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

- (케이프 이동평균) 운임이 15일 이동평균운임을 하향 돌파한 dead cross 발생 이후 그 추세가 이어지고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향 돌파 후 하락세가 지속되고 있음



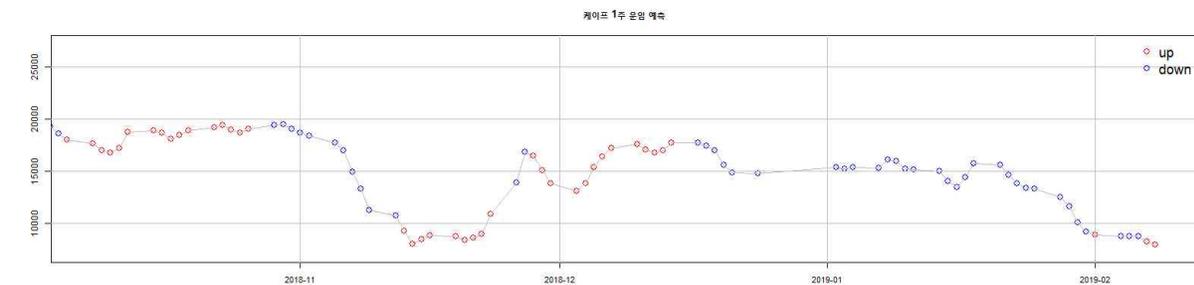
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료와 장기용선료 모두 가파른 하락세를 보임. 단기용선료가 장기용선료보다 낮은 수준의 운임을 형성하고 있음
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 케이프와 파나마스선의 운임 하락세가 계속됨. 두 선형간 운임 간격이 점차적으로 줄어들고 있음
- (시 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	02.04	02.11	39.74	60.26
	02.05	02.12	45.72	54.28
	02.06	02.13	47.67	52.33
	02.07	02.14	50.08	49.92
	02.08	02.15	57.06	42.94

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 가파르게 하락하던 파나막스 운임이 횡보세를 나타내다 주 후반부에 약간의 상승세를 보임. 이동평균은 여전히 하락세임
- (파나막스 RSI) RSI는 여전히 30이하를 기록함. 다만 금주 초반까지 0에 가까운 수치를 보였으나 주 후반부에 상승세를 보임



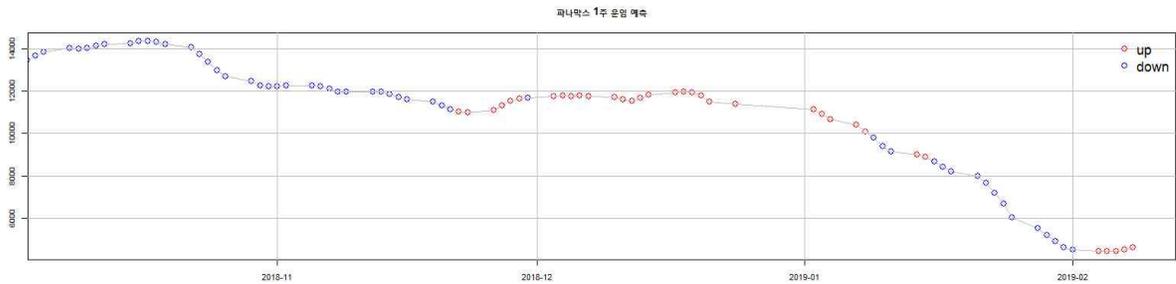
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 금주 용선료는 장기, 단기 모두 하락세를 보임. 스팟운임의 급락세가 단기용선료에 반영됨. 장기용선료가 단기용선료에 비해 완만한 하락세를 보임
- (AI 파나마스 운임 예측) 차주 파나마스 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
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

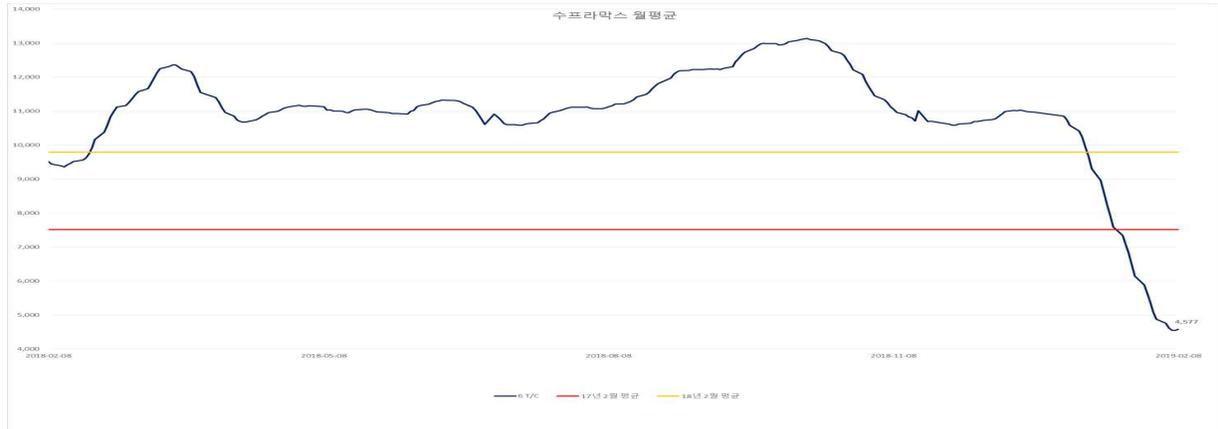
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	02.04	02.11	84.22	15.78
	02.05	02.12	91.46	8.54
	02.06	02.13	94.75	5.25
	02.07	02.14	95.46	4.51
	02.08	02.15	95.78	4.22

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 15일 이동평균은 여전히 가파른 하락세를 보임. 운임은 다소 완만하게 하락함
- (수프라막스 RSI) 5주 연속 RSI가 30선 이하를 기록함. 주 후반에 약간의 상승세를 보임



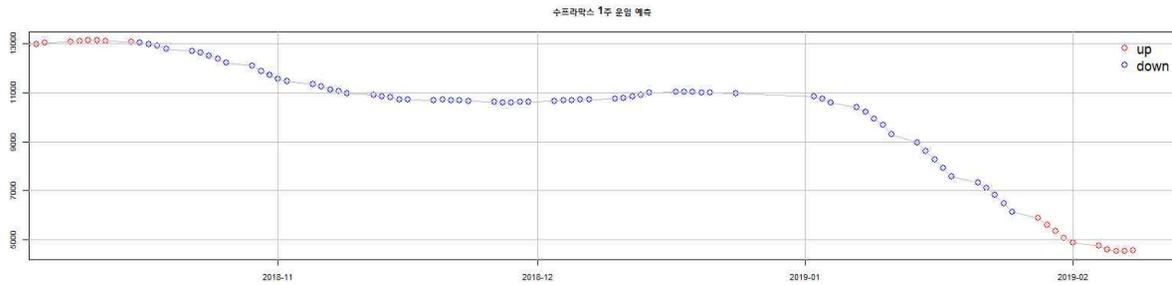
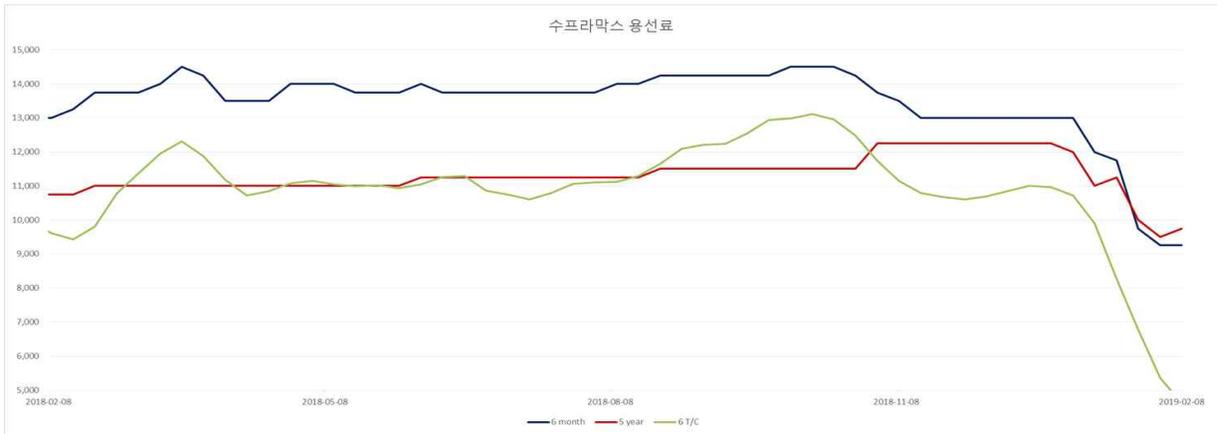
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 모두 하락세를 보임. 스팟운임의 하락세가 장기와 단기용선료에 모두 반영됨
- (AI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 상승할 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	02.04	02.11	92.21	7.79
	02.05	02.12	93.93	6.07
	02.06	02.13	94.17	5.83
	02.07	02.14	94.64	5.36
	02.08	02.15	94.49	5.51

KMI 주간해운시장포커스



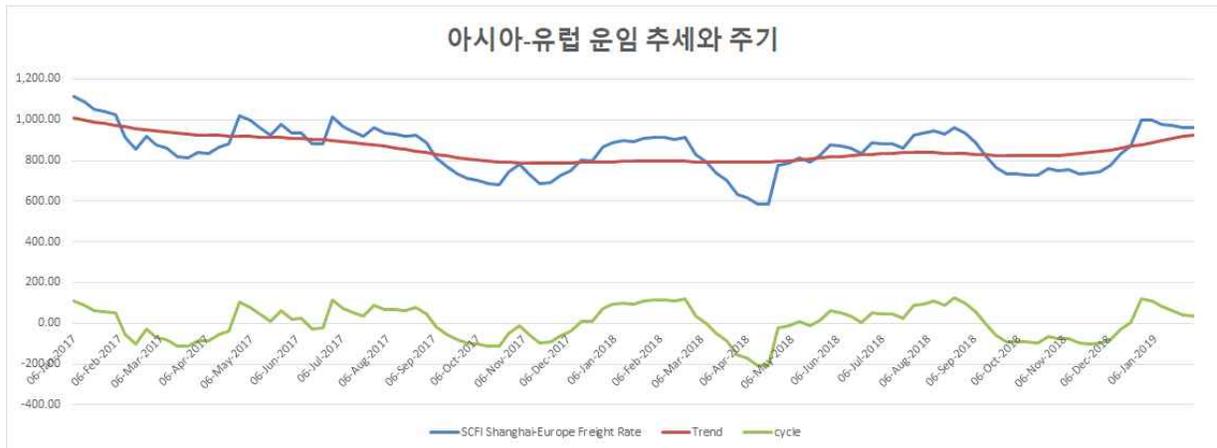
컨테이너 기술적 분석

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

- SCFI 지수와 추세(trend)가 비슷한 안정적인 상황이나 중국 춘절의 영향으로 향후 시장은 약세를 기록할 가능성이 높음



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



- 2018년 하반기 높은 운임의 영향으로 추세에 비해 실제 운임은 낮은 수준이나 중국 춘절의 영향으로 향후 운임시장은 하방 압력이 클 것으로 예상됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드락-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

KMI 주간해운시장포커스



탱커 기술적 분석

박동원 연구원 / koreabd77@kmi.re.kr / 051-797-4628

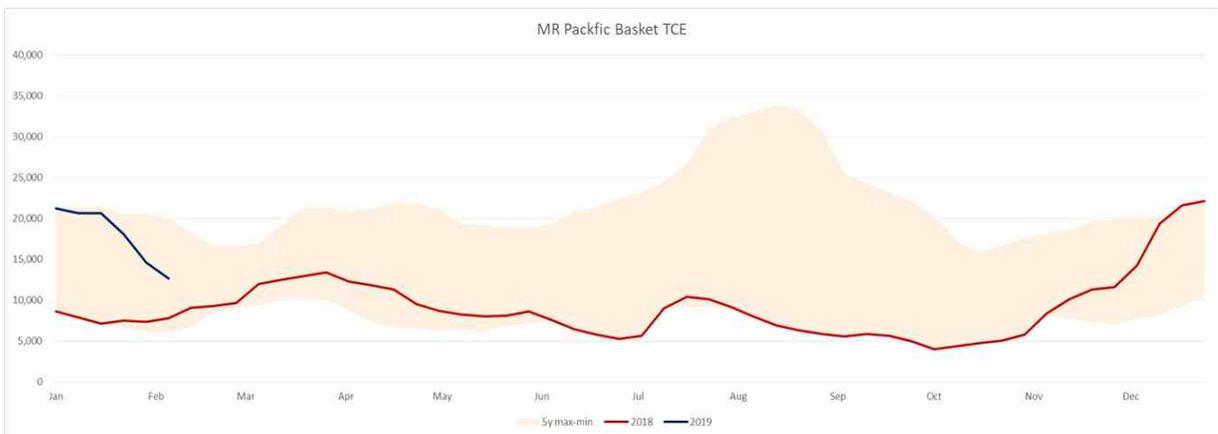
- 금주 TD3C 평균 운임은 15,618달러로 약보합세를 보였으며 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임인 32,948달러의 50%에도 미치지 못하는 수준임



- 금주 TD3C운임은 계속해서 하락세를 유지하고 있으며, 15일 이동평균운임도 하락세를 지속하고 있음. 기술적으로 향후 운임은 계속해서 하락세를 유지할 것으로 보임



- 금주 태평양 MR 운임은 12,654 달러로 지난 주 대비 1,976달러 하락함. 하지만 지난 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임인 11,716달러보다 높음



KMI 주간해운시장포커스



주간 동향 - 건화물선

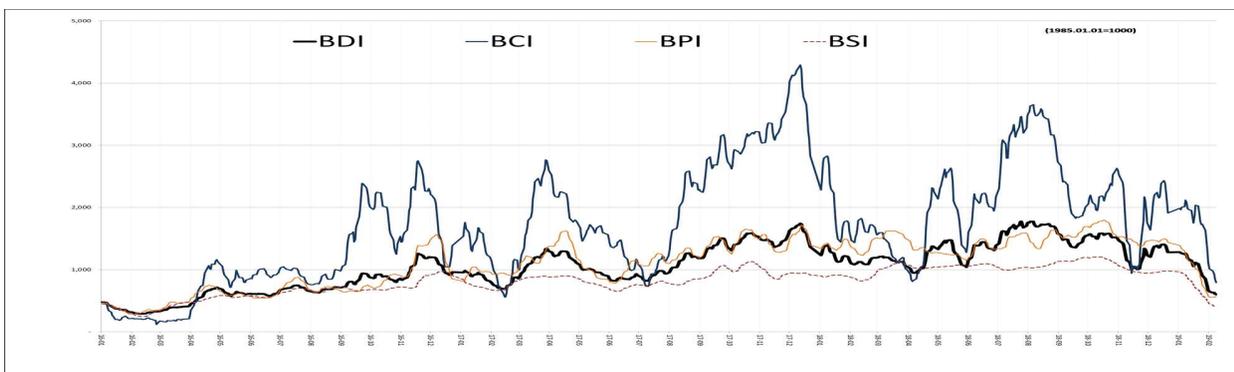
BDI, 케이프선 운임하락으로 621기록

브라질 댐 붕괴 사고의 영향으로 케이프선 운임이 급락하면서 2016년 6월 이후 처음으로 BDI가 621을 기록함. 브라질 발레(Vale)사는 댐 붕괴 사고로 정부 방침에 따라 운영 중이던 모든 댐을 해체하게 되면서 약 4,000만 톤의 철광석 생산량을 감소하기로 결정함. 전문가들은 브라질에서 호주로 항로가 변화함에 따라 톤-마일 감소로 가용선박 수가 증가할 것이라 분석함. 이로 인해 시장이 크게 위축된 것이 주요 원인으로 해석됨. 중소형선박은 중국의 춘절 영향으로 운임이 하락한 것으로 분석됨

FFA 시장, 스팟 운임 영향으로 약세 시현

스팟 운임의 하락이 FFA 시장에도 반영되었음. 당분간 시장회복은 어려울 것으로 보임

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(02.08)							
운임지수 ¹⁾	BDI	621	(-116)	601	1,282	969	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	8,474	(-1,985)	7,911	16,106	12,918	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	4,488	(-458)	4,435	11,144	7,408	1,347	14,385	11,585
	수프라마스(6TC)	4,608	(-752)	4,544	10,848	7,386	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	4,259	(-790)	4,198	8,524	6,304	562	9,772	8,640
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	12,500	(-1,500)	12,500	18,375	16,396	15,000	22,000	19,146
	파나마스	9,875	(-1,625)	9,875	14,500	12,542	13,000	15,500	14,304
	수프라마스	9,750	(250)	9,500	11,750	10,542	11,000	13,750	12,808
	핸디	8,250	(-500)	8,250	10,250	9,333	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(02.08)							
		2019년 2월물		2019년 3월물		2019년 2분기물		2020년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	7,300	(-1,400)	7,154	(-2,021)	8,443	(-1,674)	11,575	(-983)
	파나마스(4TC)	5,813	(-562)	7,833	(-742)	9,213	(-388)	8,750	(-254)
	수프라마스(6TC)	5,695	(-262)	8,115	(-67)	9,606	(302)	8,778	(-46)
	핸디(6TC)	5,825	(-800)	7,013	(-412)	7,958	(-267)	8,394	(-112)

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

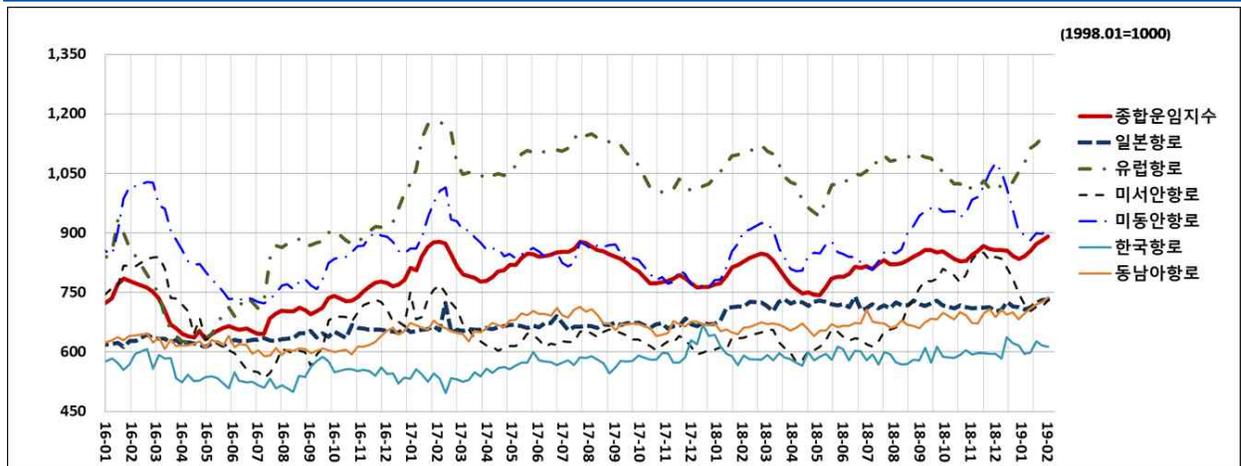


주간 동향 - 컨테이너

컨테이너 운임지수는 전주대비 11.0 하락한 934.44를 기록(2019.2.1. 기준)

유럽운임은 전주와 동일한 960달러를 기록했으며 미 서부는 46달러 하락한 1,993달러를 기록함. 중국 춘절의 영향으로 대부분의 항로에서 운임이 하락하였으며 다음 주에도 낮은 수요로 인해 약세를 기록할 것으로 예상됨. 이러한 약세는 2월 내내 지속될 가능성이 높으며 선사들은 임시 결항(blank sailing), 계선 등을 통해 운임하락세를 최소화하기 위해 노력함. 2M을 비롯한 주요 얼라이언스들은 유럽항로에 8회, 미주항로에 15회의 임시결항을 2월 2째주부터 실시할 예정임

컨테이너선 운임 지수(CCFI)



자료:상해항운교역소

	금주	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(02.08)							
종합(SCFI)	-	(-)	934.44	968.07	945.78	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	-	(-)	960.00	996.00	973.00	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수								
(SCFI) 및 운임								
(USD)								
미서안항로(\$/FEU)	-	(-)	1,895.0	2,114.0	1,994.80	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	-	(-)	3,040.0	3,187.0	3,107.40	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	-	(-)	145.00	153.00	147.20	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	-	(-)	227.00	230.00	227.60	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	-	(-)	153.00	158.00	155.20	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	604	(9)	591	604	597	610	846	724

KMI 주간해운시장포커스



주간 동향 - 탱커

VLCC, 낮은 수요로 전 항로 운임 하락

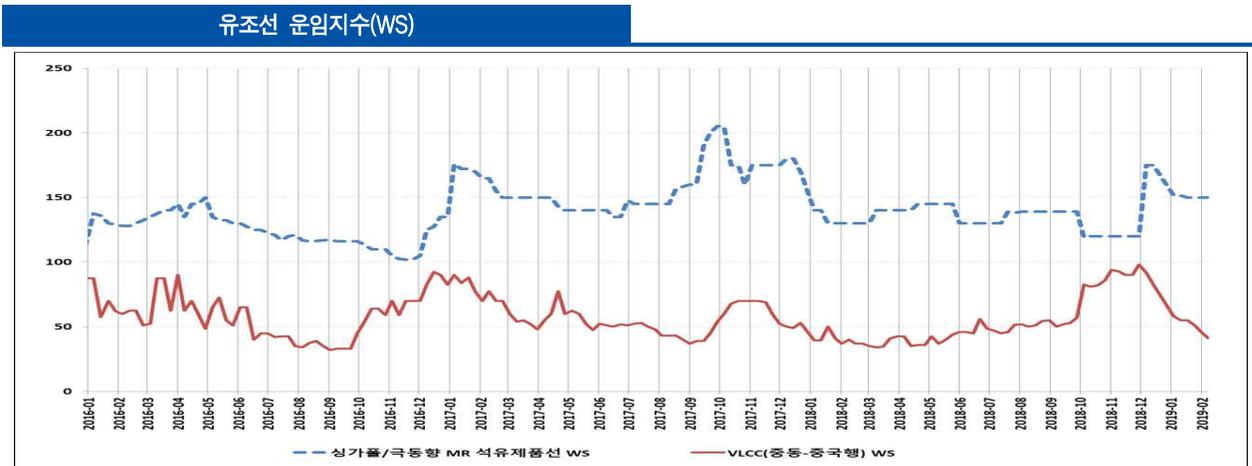
금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 15,618달러로 전주 대비 5,933달러(-27.5%) 하락하였으며, WS는 41.0으로 5.0p(-10.9%) 하락하였음. 2월물 대부분이 성약되어 수요가 감소하였고, 수요대비 높은 공급이 지속되고 있어 낮은 운임이 지속될 것으로 예상됨

MR 운임 춘절 영향으로 하락

금주 태평양 MR 평균운임은 12,654달러로 전주 대비 2,223달러(-14.9%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS는 150.0으로 전주대비 변동 없음. 중국 춘절의 영향으로 운임이 하락하였으며, 차주에도 낮은 수요로 운임은 약세를 보일 것으로 예상됨



자료:Clarkson



자료:Charles R. Weber

		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.08)							
Average Earnings	TD3C	15,618	(-5,933)	13,667	38,760	26,742	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	12,654	(-2,223)	12,397	21,370	18,365	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	24,500	(-6,000)	24,500	33,000	29,917	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	13,500	(-)	13,250	14,000	13,542	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	41.0	(-5.0)	41.0	58.0	51.0	34.0	98.0	53.9
	MR	150.0	(-)	150.0	151.3	150.4	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

* Pacific Basket 항로는 2일 평균(월,목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

KMI 주간해운시장포커스



주요 해운지표 (2019.02.08)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.08)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	70.0	(-)	70.0	70.0	71.0	70.2	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.5	(-)	12.5	12.5	12.5	12.5	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(02.08)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	93.0	(-)	93.0	92.5	93.0	92.8	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)		(02.08)								
380 CST	Rotterdam	382.0	(9.5)	377.3	316.5	382.0	356.5	322.5	477.5	400.1
	Singapore	420.5	(8.0)	416.5	349.0	420.5	395.6	352.5	517.5	432.6
	Korea	458.5	(13.5)	451.8	389.5	458.5	429.7	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	426.0	(8.5)	421.8	365.0	426.0	402.0	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(02.08)								
철광석	국제價	91.50	(5.2)	87.9	72.3	91.5	77.7	62.5	79.3	69.5
	중국産	-	(-)	113.7	111.8	114.4	113.1	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	-	(-)	76.6	75.1	77.0	76.0	76.1	105.1	89.1
	중국産	-	(-)	104.8	103.5	105.4	104.7	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	-	(-)	241.3	226.2	241.3	232.7	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	-	(-)	176.9	175.1	182.3	178.5	164.7	186.9	177.1
	중국産	-	(-)	231.1	227.3	232.5	230.0	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	914.5	(-3.3)	917.7	893.3	925.3	911.3	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	517.3	(-7.0)	522.3	506.8	527.3	518.0	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