KMI 주간해운시장포커스

통권 418호(2019.02.11~2019.02.15) 한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

주간 이슈

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

아시아 역내 컨테이너 시장 동향

** 지난 주에 유럽 역내 컨테이너시장에서 대형 정기선사의 영향력이 커지고 독립 근해선사들이 밀려나는 변화를 소개한 데 이어 이번 주에는 아시아 역내시장의 현황을 살펴보고자 함*

지역적인 긍정요인에도 불구하고 역내 컨테이너 수송수요는 감소할 것으로 전망

아시아 역내물동량에 긍정적인 영향을 미치는 요소는 크게 두 가지 측면에서 찾아볼 수 있음. 인건비 상승, 세금 등의 요인으로 이미 수년 전부터 제조기업의 탈 중국 현상이 있었지만 무역전쟁으로 미국의 관세부과를 피하기 위해 더 많은 기업이 동남아로 이동함으로써 역내 수송수요를 증가시킬 것임. 또한 태평양지역의 자유무역협정인 '포괄적이고 점진적인 환태평양경제동반자협정(CPTPP: Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)'이 지난 12월 발효됨으로써 물동량 증가에 기여할 것으로 예상됨

이러한 역내 호조요인에도 불구하고 세계적인 경기의 둔화, 미-중무역전쟁의 지역 공급망에 대한 파급효과(ripple effect) 등 큰 영향력에서 벗어나지 못해 컨테이너 역내 물동량 증가세는 작년의 5%에서 3.5~4%선으로 낮아질 것으로 전망됨

대형 정기선사는 아시아 역내시장에서 영향력 확대에 주력

이러한 상황에서 대형 정기선사들은 역내시장에서의 영향력을 증가시키는 쪽으로 전략적인 방향성을 설정한 것으로 알려짐. 특히 아시아에 근거를 둔 선사들에서 이런 경향이 두드러짐. ONE이 아시아 역내를 경쟁력의 교두보로 삼겠다고 밝혔으며, APL도 아시아 역내 물량에 대하여 공격적인 목표를 설정함. 대만의 양밍은 한걸음 더 나아가 피더선의 신조발주를 통한 수송능력 증대와 선대경쟁력 강화를 추진하고 있음

알파라이너는 아시아 역내에서 대형선사의 수송능력이 과거 10년간 50%에서 56%로 6%p 높아진 것으로 분석함

좁아지는 독립 근해선사의 입지

대형 정기선사의 영향력이 커지면서 독립 근해선사의 입지는 좁아지고 있음. 하지만 아시아 역내시장은 주 항로(main line)에 대한 의존성이라는 측면에서 차이가 있기 때문에 유럽시장처럼 다수의 근해선사가 문을 닫는 것과 같은 상황은 아직 생기지 않고 있음

이러한 상황변화에 대응하기 위해서 5대 독립선사에 속하는 완하이, 장금상선 등은 선대발주를 통한 선대경쟁력 강화를 도모하고 있음. 투자여력이 없는 소형 선사들은 M&A 또는 퇴출의 위기에 몰리게 될 가능성이 커 국내에서는 업계차원의 자발적인 통합이 추진되어야 한다는 목소리가 커지고 있음. 특히 2020년 황산화물규제에 따른 연료비용의 증가가 상황을 지금과는 완전히 다른 국면으로 끌고 갈 것이기 때문에 조속한 대응이 필요함

주간 뉴스

무역전쟁에도 불구하고 미국 수입 증가 전망

◦ 전미소매업협회(National Retail Federation)는 미-중 무역전쟁에도 불구하고 미국의 수입은 지속적으로 증가할 것으로 전망함

◦ 동 기관은 2018년 미국 수입 증가율은 전년대비 7.2%를 기록했으며 올해 상반기에도 5% 내외의 증가세를 기록할 것으로 전망함. 월별 증가율은 2월 5.7%, 3월 3.8%, 4월 7.7%, 5월 3.4%, 6월 0.3%로 예상됨

◦ 2018년 하반기 일부 화물이 연말 관세부과를 피해 일찍 선적되었지만 예상보다 많지 않았을 수 있으며 오는 3월 잠정적으로 예정된 추가 관세를 피하기 위한 수요가 발생할 것으로 예상함

https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/us-retailers-plan-expand-imports-through-mid-2109_20190211.html(로그인 필요)

머스크, 미국 내 저유황유 생산 계약 체결

◦ 머스크는 IMO 2020에 대응하기 위해 미국 내에서 저유황유를 생산하여 공급하는 계약을 체결함. 이번 계약으로 미국 동부에서 저유황유 공급이 가능해짐

◦ 연간 생산량은 머스크 필요량의 10%에 달하는 125만 톤이 될 것으로 예상됨. 앞서 동사는 Vopak과 함께 로테르담항에 230만 톤의 저유황유 공급 계약을 체결함

◦ 아울러 동사는 최근 6개월 동안 싱가포르, 로테르담 등 세계 주요 항만에 12만㎥의 유류 저장 공간을 확보함

https://www.tradewindsnews.com/liner/1703115/maersk-seals-us-lsfo-production-deal-for-its-ships(로그인 필요)

CMA CGM, CEVA 주식 공개매수 제안

◦ CMA CGM은 스위스 물류기업인 CEVA 주식에 대한 공개매수를 제안함. 주당 30.25달러를 지불하여 총 인수금액은 10억 달러 규모가 될 것으로 예상됨

◦ 이는 과거 60일 동안의 평균 주가보다 12.2%가 높은 수준이지만 CEVA는 주당 40달러를 요구하는 것으로 알려짐. CMA CGM은 작년에 CEVA 지분 33%를 확보하였으며 인수에 성공할 경우 CMA CGM의 종사자수는 10만 명, 매출은 300억 달러가 넘을 것으로 예상됨

◦ 동사는 2021년 CEVA 매출을 현재 70억 달러에서 90억 달러로 증가시키고 EBITDA도 2억 6천만 달러에서 4억 7~9천만 달러로 증가시킬 것을 목표로 함

https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/cma-cgm/ceva-logistics-rejects-cma-cgm-takeover-bid_20190128.html(로그인 필요)

2019 컨테이너 용선시장의 불확실성 확대

◦ 선박 해체량 감소와 함께 지속적인 신조선 발주로 용선시장은 2018년 하반기부터 약세를 기록중. 하지만 저유황유 사용에 따른 친환경 또는 스크러버 장착 선박에 대한 수요 증가는 해체량 증가로 이어질 가능성이 높음

◦ 2018년 10만 TEU에 불과한 해체량은 올해 3배 이상 증가할 수 있으며 스크러버 장착을 위한 운항 중단으로 대체선박 수요가 증가하여 컨테이너 용선시장이 활성화 될 수 있음

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126044/Uncertainty-grips-charter-market(로그인 필요)

주간 뉴스

Scorpio 선사 스크러버 설치

◦ Scorpio는 95척의 선박에 스크러버 장착을 진행할 예정으로 척당 150~250만 달러의 비용이 소요될 것임. 이 중 62척의 선박은 2020년 1월까지 스크러버를 장착할 것으로 계획함

◦ Scorpio사는 저유황유와 고유황유의 가격 차이가 200~250달러로 나타날 경우, 연간 1억~1억 2,500만 달러를 절약할 수 있어 빠르게 스크러버 투자비용을 회수할 수 있을 것으로 예상함

◦ IMO 2020 환경규제와 선박평형수 규제는 고령선박의 해체를 가속화하여 수급균형이 재조정될 것이며 특히 제품선 시장의 수급 측면에 큰 영향을 미칠 것으로 전망됨

◦ 수요측면에서는 저유황 연료의 소비 증가로 가솔린과 디젤의 교역이 증가할 것임. 공급측면에서는 스크러버 장착으로 인한 일시적 가용선박 감소, 규제에 따른 비용증가로 고령선박의 해체가 가속화될 것임

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126257/Scrubbers-will-save-Scorpio-up-to-$125m-annually(로그인 필요)

미국, 유조선 관련 베네수엘라 제재

◦ 로이드리스트는 최소 3억 1,900만 달러의 원유를 운반하는 5척의 유조선이 미걸프 지역에 묶여있어 Nicolas Maduro 정부 자금을 지원하는 PDSVA에 압력을 가하고 있다고 언급함

◦ 베네수엘라는 미 제재 물량을 중국, 러시아 인도로 대체할 예정임. 특히 미국에 이어 두 번째로 많은 원유를 수입하는 인도에 두 배의 수출을 하고자 하고 있음. 중국, 러시아와의 원유 교역은 베네수엘라의 차관을 상환하는 형태로 이루어짐

◦ 깁슨에 따르면, 최근 제재 조치와 관련하여 미국 재무부에서 운송에 관해서는 언급하지 않았지만 선주들은 베네수엘라와 계속해서 거래를 지속할지 고려중임. 선주의 경우 PDVSA의 화물, 베네수엘라 정부가 50% 이상의 지분을 가진 회사의 화물을 운반하지 않으면 제재에 덜 노출 되지만 운영 및 법적 위험이 있을 수 있음

◦ 또한 제재가 지속될 경우 베네수엘라는 현 수준의 원유 생산을 유지할 수 없을 것임. 베네수엘라 남동쪽 지역에서 생산되는 원유의 대부분은 초중질유로 송유관으로 운반이 어려워 희석제를 수입하거나 자국에서 블렌딩 처리를 해야함. 미 제재로 인해 희석제 수입이 어려우며, 대체 공급을 찾지 못할 경우 일당 25~30만 배럴의 생산량이 감소할 것임

◦ 미국으로부터 2018년 평균 일당 8만 배럴을 수입한 제품유에도 제재가 가해지고 있음. 유럽으로부터 수입하는 것이 좋은 방법이지만 대부분의 유럽 국가들은 야당 지도자인 Juan Guaido를 지지하고 있음

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126219/Sanctioned-Venezuelan-crude-starts-flowing-into-US(로그인 필요)

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126277/Sanctions-on-Venezuela-start-to-bite(로그인 필요)

https://www.tradewindsnews.com/tankers/1700960/us-sanctions-slash-product-tanker-flows-to-venezuela(로그인 필요)

주간 뉴스

MSI, 중소형 선박 중심으로 운임 회복 가능성 제시

◦ MSI(Maritime Strategies International)는 1월 대비 2, 3분기 건화물선 운임이 회복될 것이라고 발표함

◦ 케이프선 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상되는 주요 뉴스는 브라질 댐 붕괴로 인한 철광석 생산량 감산 소식임. 현재 브라질 정부는 철광석 생산량이 약 4,000만 톤 줄어들 것이라고 발표함. 이와 관련하여 MSI는 생산량이 약 4,000만 톤 감소하는데 3년 정도 소요될 것으로 보고, 2019년 브라질 철광석 생산량이 약 2,000만 톤 감소할 것이라고 전망함. 브라질의 생산감소는 호주의 철광석 생산량으로 상쇄 가능할 것으로 분석함. 케이프선의 운임수익은 4월에 1일 8,400달러, 7월에는 12,000달러/일까지 상승할 것으로 전망함

◦ 중소형선박의 경우 향후 3개월 이내에 운임수익이 수프라막스는 1일 11,000달러, 핸디는 9,700달러까지 상승했다가 7월들어 각각 9,900달러, 8,600달러로 하락할 것이라고 전망함. 중국의 석탄 수입 규제 완화와 미국산 대두와 밀 수출량 증가 등이 상승의 원인이 될 것으로 분석함

https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126271/Subcapesize-market-to-rebound-after-January-slump(로그인 필요)

Cosco Bulk, 보크사이트 수송용 뉴캐슬막스선형 16척 발주, 14척 옵션

◦ 트레이드 윈즈에 따르면, 중국의 Cosco Bulk(중국에서 가장 큰 건화물선 운영 선사로 약 400여 척의 건화물선을 운영 중임. VLOCs 28척, 케이프선 47척, 파나막스선 102척, 핸디 223척을 보유)가 뉴캐슬막스 사이즈(Newcastlemax, 약 185,000 DWT 이상) 건화물선 16척 발주 + 옵션 14척을 중국 조선소에 발주함.

◦ 동 선박은 아프리카 기니에서 중국으로 보크사이트 수송에 활용될 것이며 스크러버를 설치하여 IMO Tier II 기준을 충족할 예정임. 선박 건조를 위해 약 8억 8천만 달러 (약 5천 5백만 달러/척)를 투자할 예정이며, 2021년 상반기에 인도될 예정이라고 밝힘

https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1698428/cosco-bulk-splashes-usd-880m-on-newcastlemax-orders-in-china (로그인 필요)

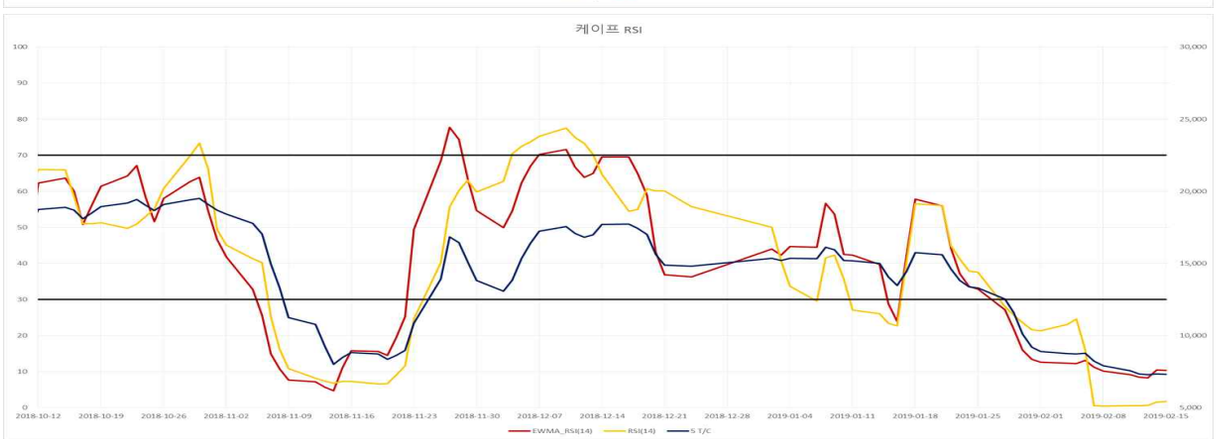
https://en.wikipedia.org/wiki/Bulk_carrier#cite_note-mand-23

건화물선 기술적 분석 - 케이프

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

◦ (케이프 이동평균) 15일 이동평균운임은 꾸준한 하락세를 보임. 운임은 7,300 ~ 7,600달러선에서 횡보세를 보임.

◦ (케이프 RSI) RSI는 여전히 30선 이하임. 주 중반까지 0에 근접한 수치를 기록하였으나, 중반 이후부터 소폭의 상승세가 나타남



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

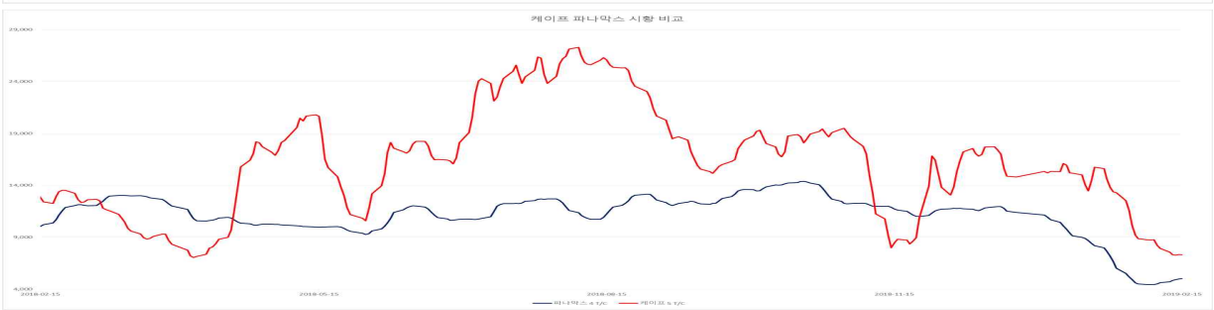
KMI 주간해운시장포커스

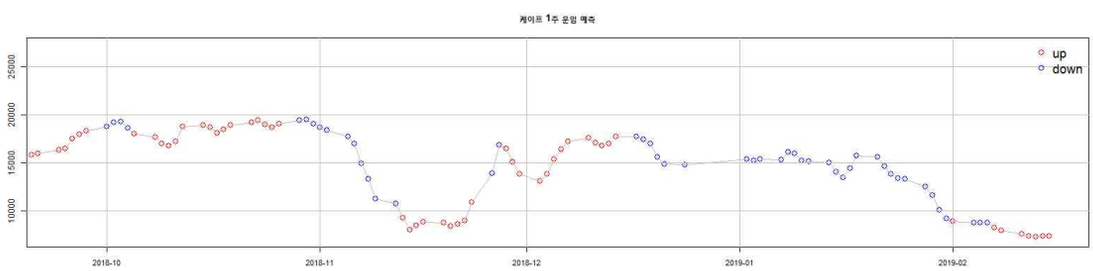
건화물선 기술적 분석 - 케이프

◦ (케이프 용선료) 스팟운임의 가파른 하락세는 여전하나, 이를 반영하여 하락하던 단기, 장기 용선료는 횡보세를 보임

◦ (케이프, 파나막스 시황 비교) 케이프선의 하락세가 둔화되고 파나막스 운임이 소폭 상승하면서 두 선형간의 운임 간격이 점점 줄어들고 있음

◦ (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프 운임은 상승할 것으로 예측됨





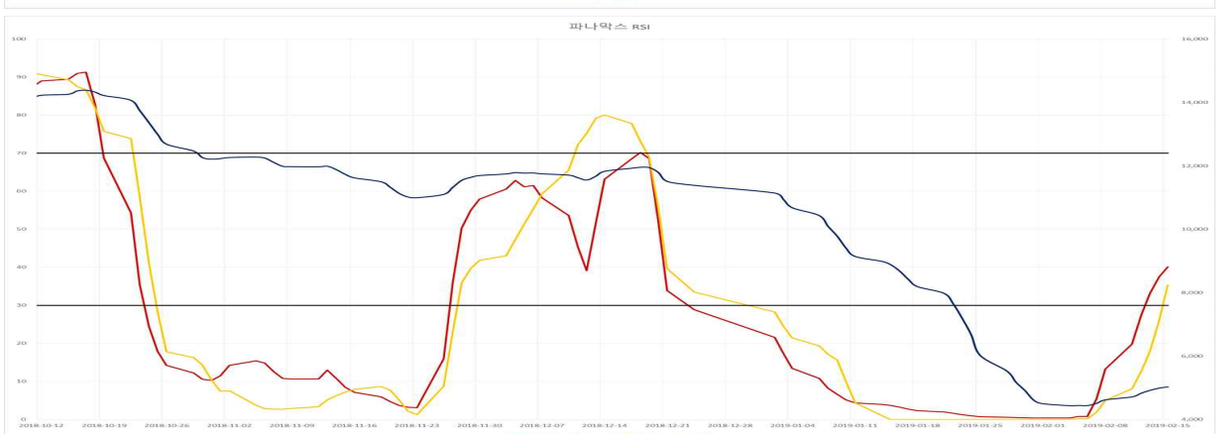
* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
* 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%) 상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	02.11	02.18	52.29	47.71
	02.12	02.19	62.65	37.35
	02.13	02.20	65.89	34.11
	02.14	02.21	65.91	34.09
	02.15	02.22	65.38	34.62

건화물선 기술적 분석 - 파나막스

◦ (파나막스 이동평균) 등락을 거듭하던 파나막스 운임이 금주 상승세로 전환되면서 15일 이동평균운임선을 상향돌파함

◦ (파나막스 RSI) 주후반 RSI가 30선을 돌파하며 상승세를 이어감

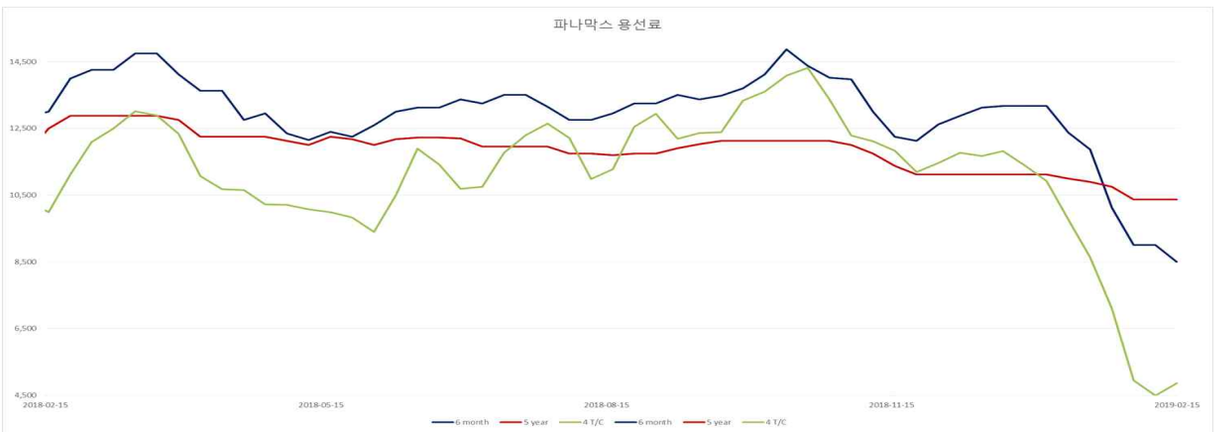


* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

건화물선 기술적 분석 - 파나막스

◦ (파나막스 용선료) 스팟운임의 상승에도 불구하고 단기용선료는 하락함. 장기용선료는 여전히 횡보세를 보임

◦ (AI 파나막스 운임 예측) 차주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예상됨



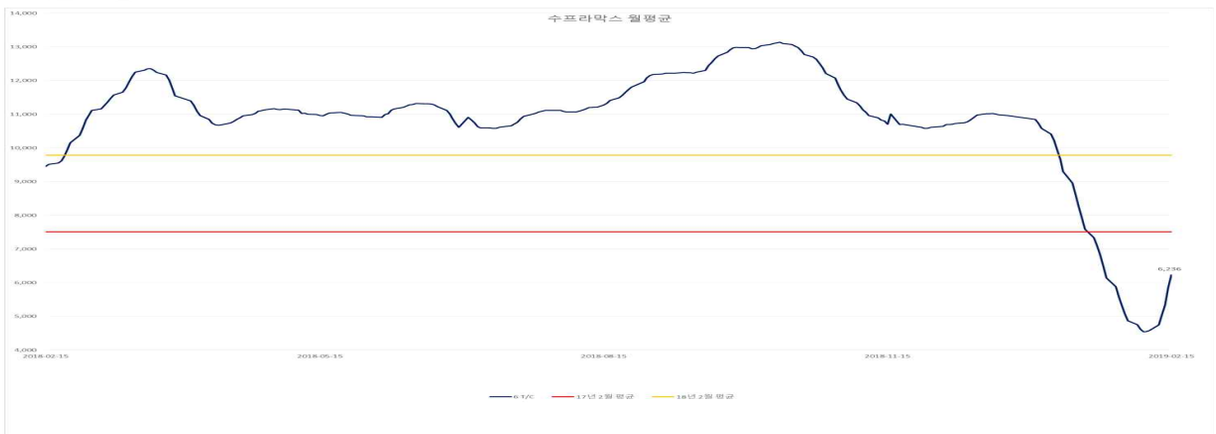
* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
* 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

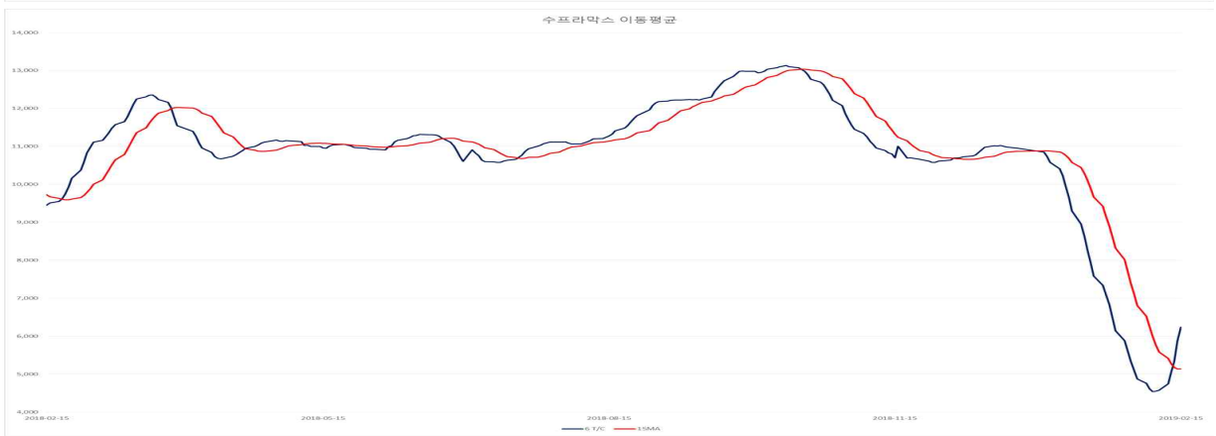
	예측기준일	예측일	예측확률(%) 상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	02.11	02.18	88.67	11.33
	02.12	02.19	91.02	8.98
	02.13	02.20	89.03	10.97
	02.14	02.21	87.35	12.65
	02.15	02.22	80.30	19.70

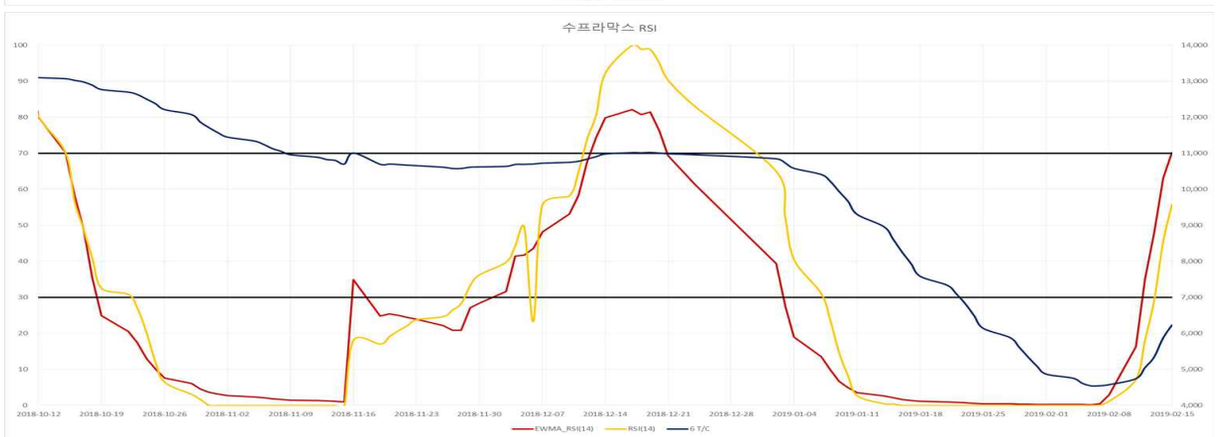
건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

◦ (수프라막스 이동평균) 운임이 가파른 상승세를 보이며 15일 이동평균을 상향 돌파함. 주초까지 하락세를 보이던 15일 이동평균운임은 주말부터 하락세가 둔화됨

◦ (수프라막스 RSI) 5주 연속 30선 이하를 기록하던 RSI가 30선을 상향돌파하며 70선 이하에서 가파른 상승세를 보임





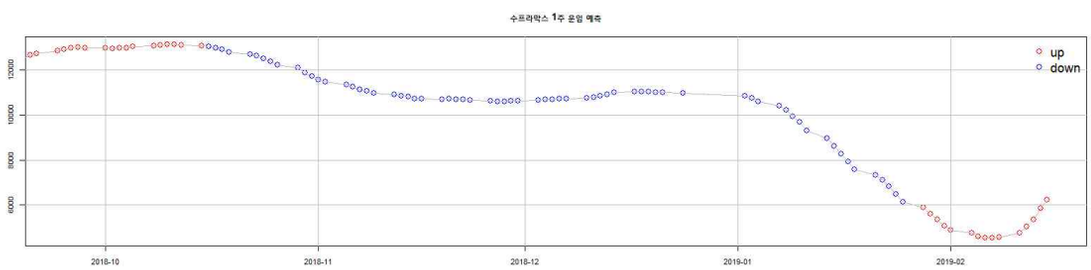


* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

◦ (수프라막스 용선료) 스팟운임의 상승영향으로 단기, 장기 용선료가 모두 상승함

◦ (AI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 상승할 것으로 예측됨



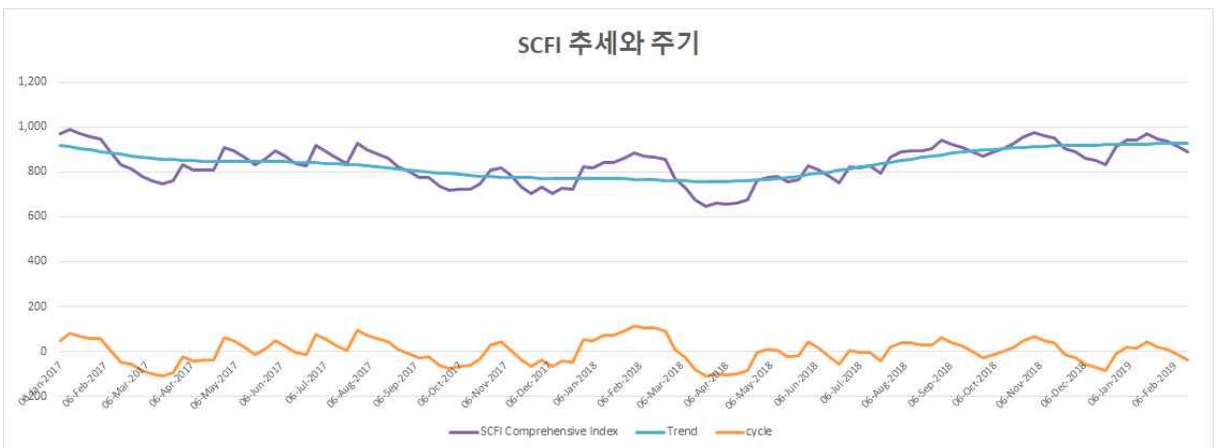
* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
* 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%) 상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수푸라막스	02.11	02.18	93.70	6.30
	02.12	02.19	96.75	3.25
	02.13	02.20	97.71	2.29
	02.14	02.21	98.69	1.31
	02.15	02.22	99.68	0.32

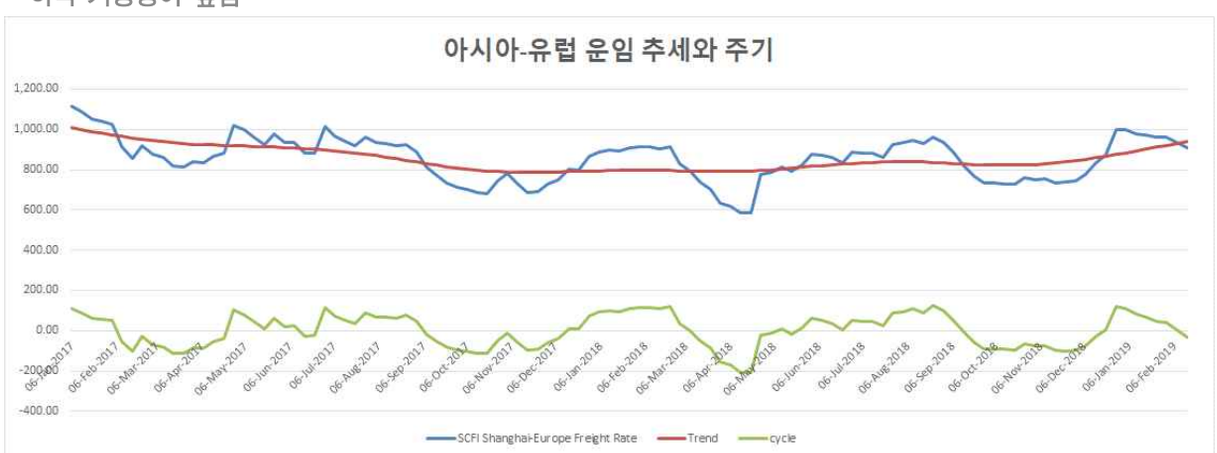
컨테이너 기술적 분석

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

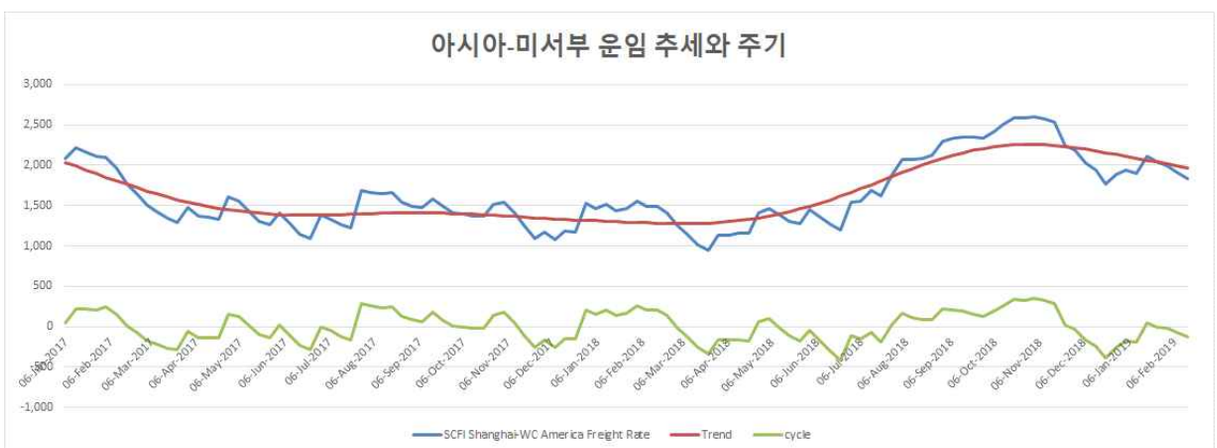
◦ SCFI 지수와 추세(trend)가 비슷한 안정적인 상황이나 중국 춘절의 영향으로 향후 시장은 약세를 기록할 가능성이 높음



◦ 아시아-유럽운임의 추세는 안정적이나 주기(cycle)의 하락세가 지속되는 양상이며 수요 감소로 인해 운임 하락 가능성이 높음



◦ 추세선이 하락하는 양상으로 향후 운임시장은 하방 압력이 클 것으로 예상됨



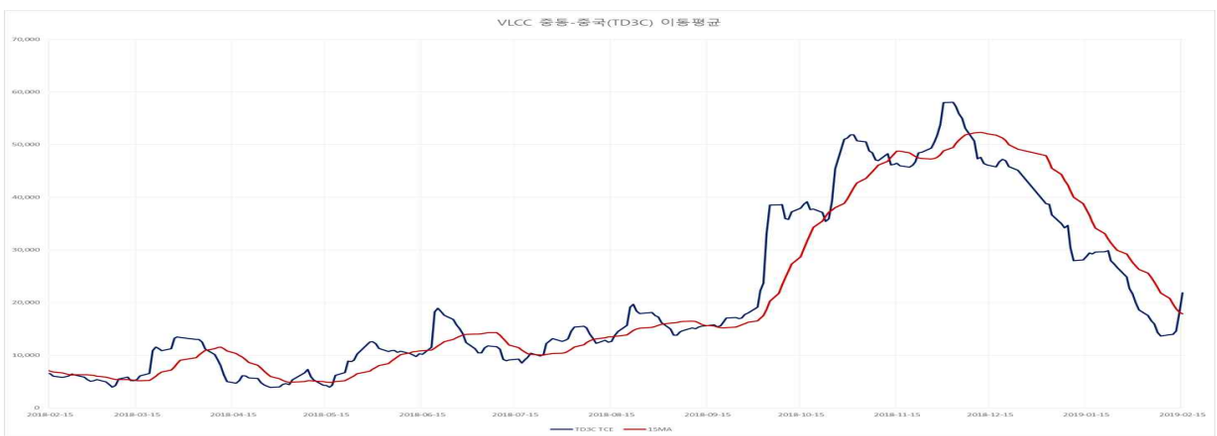
* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

탱커 기술적 분석

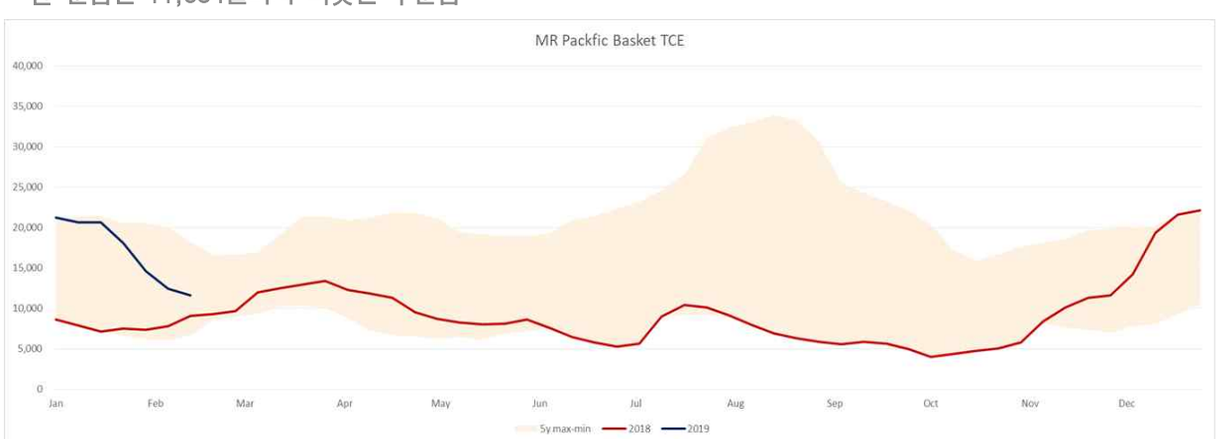
박동원 연구원 / koreabdw77@kmi.re.kr / 051-797-4628

◦ 금주 TD3C 평균 운임은 16,446달러로 강보합세를 보였지만 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임인 38,143달러의 50%에도 미치지 못하는 수준임

◦ 금주 TD3C 평균 운임은 반전 상승하였으며, 15일 이동평균운임과 교차하여 골든크로스를 형성하였음. 기술적으로 보았을 때 차주 운임은 상승을 지속할 것으로 보임



◦ 금주 태평양 MR 운임은 11,597 달러로 지난 주 대비 859달러 하락함. 지난 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임인 11,634달러와 비슷한 수준임



주간 동향 – 건화물선

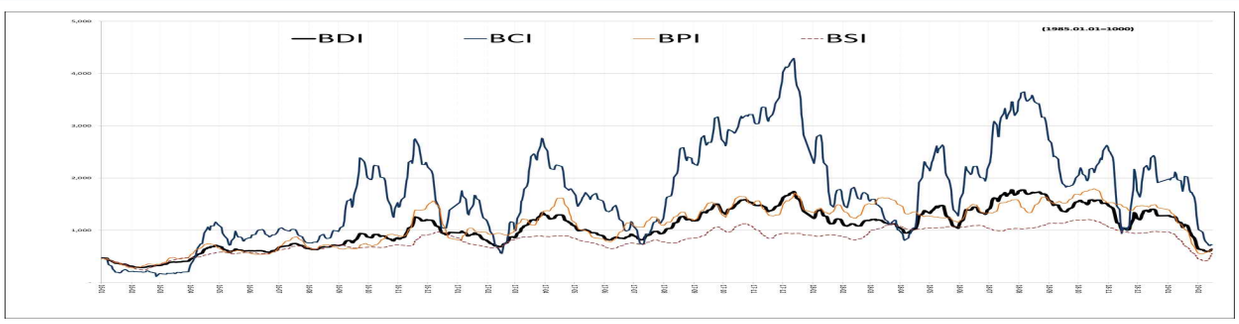
BDI, 2주 연속 600선 기록

BDI가 중소형 선박 운임이 소폭 상승했음에도 불구하고 케이프선 운임 하락으로 전주 대비 소폭 하락한 614를 기록함. 중소형 선박 운임은 중국 춘절 연휴가 끝나면서 소폭의 상승세를 보임. 향후에도 중국의 석탄 수입 제한 규제 완화 소식과 함께 미국산 대두 수출이 활발해질 것이라는 기대감으로 운임이 상승할 것으로 분석됨. 또한 전문가들은 브라질의 철광석 감산으로 호주의 철광석 수출량이 증가할 것이며, 이로 인해 톤-마일 감소 효과가 발생해 케이프선에는 부정적 영향을 중소형선박에는 긍정적인 영향을 미칠 것이라고 분석함

FFA 시장, 케이프선 여전히 약세 시현

FFA 시장을 살펴보면, 케이프선은 스팟운임 하락에도 불구하고 2월물과 3월물이 소폭 상승하였음. 하지만 여전히 7,000달러 선을 유지하며 약세를 시현함. 중소형 선박의 FFA 3월물을 살펴보면, 수프라막스와 핸디는 스팟운임의 상승세를 반영하여 소폭 상승하였으나 파나막스는 하락함

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2019년 최저	2019년 최고	2019년 평균	2018년 최저	2018년 최고	2018년 평균
건화물선 시장(현물)		(02.15)							
운임지수[1]	BDI	614	(-7)	595	1,282	915	948	1,774	1,353
선형별 운임지표[2] (달러/일)	케이프(5TC)[7]	7,364	(-1,109)	7,284	16,106	12,077	3,016	27,283	16,346
	파나막스(4TC)	4,896	(408)	4,435	11,144	7,027	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	5,448	(840)	4,544	10,848	7,092	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	4,383	(124)	4,198	8,524	6,013	562	9,772	8,640
1년 용선료[5] (달러/일)	케이프	12,500	(-)	12,500	18,375	15,839	15,000	22,000	19,146
	파나막스	11,500	(-)	11,500	14,500	12,625	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,750	(1,000)	9,500	11,750	10,571	11,000	13,750	12,808
	핸디	8,750	(-)	8,750	10,250	9,321	9,500	11,500	10,707

건화물선 시장(FFA)		(02.15)							
		2019년 2월물		2019년 3월물		2019년 1분기물		2020년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치[6] (달러/일)	케이프(5TC)	7,717	(417)	7,475	(321)	7,596	(369)	12,142	(567)
	파나막스(4TC)	5,133	(-680)	7,117	(-716)	6,125	(-698)	9,117	(367)
	수프라막스(6TC)	5,807	(112)	8,199	(84)	7,003	(98)	9,361	(583)
	핸디(6TC)	5,338	(-487)	7,025	(12)	6,181	(-238)	8,456	(62)

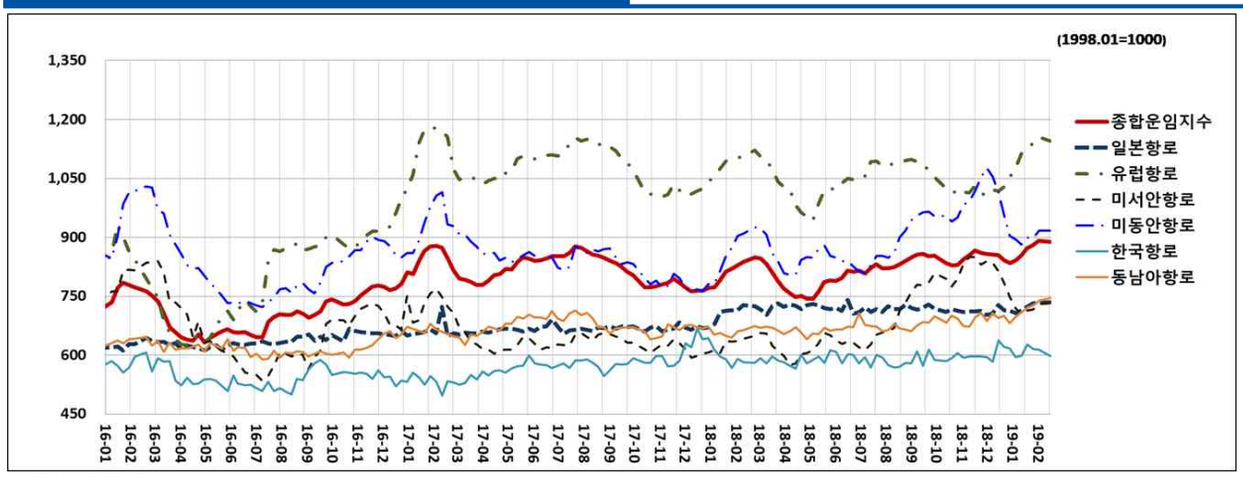
주 - 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경
6) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값, 7) : 2018년부터 5 T/C값

주간 동향 – 컨테이너

컨테이너 운임지수는 전주대비 46.15 하락한 888.29를 기록

중국 춘절 이후 수요 감소로 인해 모든 항로에서 운임이 하락함. 유럽향발 운임은 전주대비 54달러 하락한 906달러를 기록했으며, 미 서부는 159달러 하락한 1,834달러를 기록함. 선사들의 적극적인 임시결항(blank sailing)에도 불구하고 운임 하락세는 전년에 비해 크며 이는 2017년 운임 시장과 유사함. 이러한 낙폭이 2~3주 지속될 경우 SCFI는 전년대비 더 하락할 가능성이 있음. 특히 오는 4월부터 추가 선대 투입으로 서비스 횟수가 증가하는 아시아-유럽항로의 경우 운임 반등에 어려움을 겪을 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(CCFI)



자료:상해항운교역소

		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장		(02.15)							
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	888.29	(-46.2)	888.29	968.07	936.20	646.59	976.52	831.84
	유럽항로($/TEU)	906.00	(-54.0)	906.00	996.00	961.83	584.00	996.00	820.10
	미서안항로($/FEU)	1,834.00	(-159.0)	1,834.0	2,114.0	1,968.0	945	2,606	1,741.3
	미동안항로($/FEU)	2,968.00	(-86.0)	2,968.0	3,187.0	3,084.17	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로($/TEU)	153.00	(-)	145.00	153.00	148.17	144	205	162.8
	일본항로($/TEU)	219.00	(-8.0)	219.00	230.00	226.17	210	230	223.14
	동남아항로($/TEU)	153.00	(-3.0)	153.00	158.00	154.83	131	166	145.84
용선지수(HRCI)		610	(6)	591	610	598	610	846	724

주간 동향 - 탱커

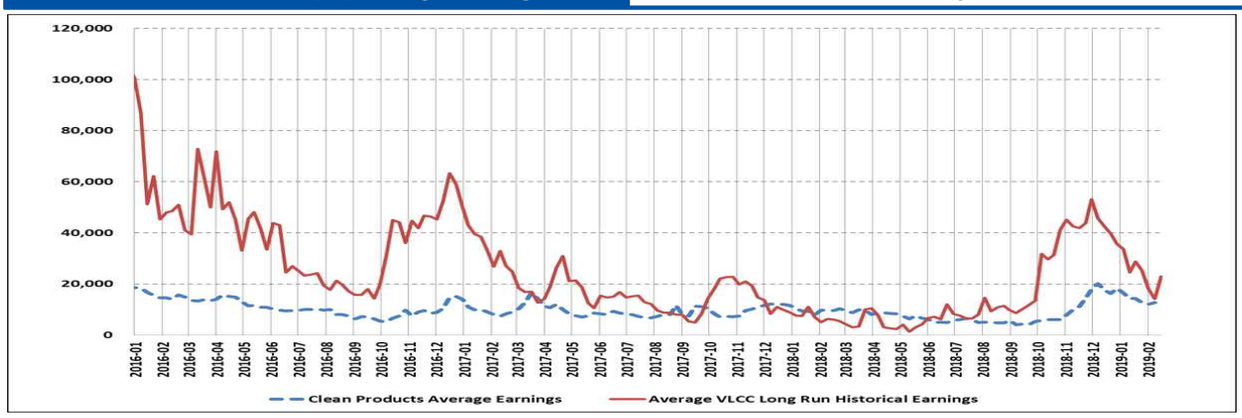
VLCC, 미 카리브 수요로 운임 상승

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 16,466달러로 전주 대비 848달러(5.4%) 상승하였으며, WS는 50.0으로 9.0p(22.0%) 상승하였음. 베네수엘라 제재와 미 카리브 지역의 3월물 수요로 대부분의 가용선박을 충당하여 주요 전 항로의 운임이 상승하였음

MR 운임 소폭 조정

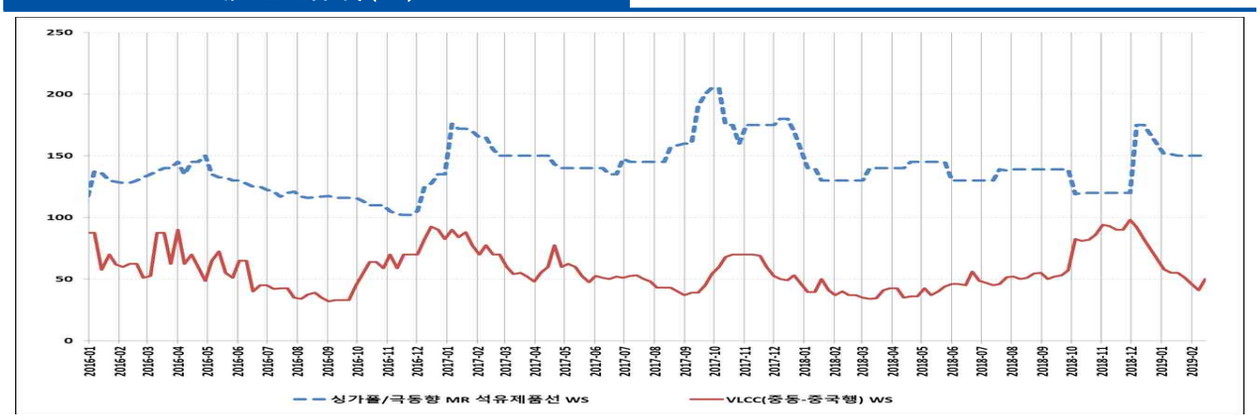
금주 태평양 MR 평균운임은 11,597달러로 전주 대비 1,057달러(-8.4%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS는 150.0으로 전주대비 변동 없음. 아시아 시장의 경우 화물 공급이 더뎌 운임이 약보합세를 보였으며, 대서양 시장은 높은 수요를 보이며 운임이 크게 상승하였음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings $/day



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.15)							
Average Earnings ($/day)	TD3C	16,466	(848)	13,667	38,760	25,185	3,859	58,030	18,802
	Pacific Basket	11,597	(-1,057)	11,217	21,370	17,252	3,622	22,124	8,895
용선료 (1년,$/day)	VLCC	24,500	(-)	24,500	33,000	29,143	19,000	33,000	22,899
	MR	13,500	(-)	13,250	14,000	13,536	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	50.0	(9.0)	41.0	58.0	50.9	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 4일 평균(월-목) 사용

KMI 주간해운시장포커스

주요 해운지표 (2019.02.15)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2019년 최저	2019년 최고	2019년 평균	2018년 최저	2018년 최고	2018년 평균
중고선 시장 ($ Million)		(02.15)								
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	70.1	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)		(02.15)								
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 ($/Tonne)		(02.15)								
380 CST	Rotterdam	390.0	(8.0)	381.5	316.5	390.0	361.3	322.5	477.5	400.1
	Singapore	427.5	(7.0)	420.2	349.0	427.5	400.1	352.5	517.5	432.6
	Korea	465.5	(7.0)	456.3	389.5	465.5	434.8	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	425.5	(-0.5)	423.0	365.0	426.0	405.4	359.5	515.5	437.1
자료:Clarkson										
주요 원자재가 ($)		(02.15)								
철광석	국제價	87.6	(-3.9)	87.7	72.3	91.5	79.3	62.5	79.3	69.5
	중국産	118.3	(4.6)	115.6	111.8	118.3	113.6	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.9	(0.4)	76.7	75.1	77.8	76.2	76.1	105.1	89.1
	중국産	104.3	(-0.5)	104.4	103.5	105.4	104.6	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주산	237.8	(-3.5)	239.0	226.2	241.3	233.7	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	184.9	(8.0)	179.9	175.1	184.9	178.9	164.7	186.9	177.1
	중국産	230.0	(-1.1)	230.2	227.3	232.5	230.0	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	907.5	(-7.0)	914.2	893.3	925.3	911.1	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	504.3	(-13.0)	518.7	504.3	527.3	517.4	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								

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