



통권 419호(2019.02.18~2019.02.22)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

주간 이슈

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

일부선사, 벌크선 중기 시황 “긍정적”으로 전망

연초의 거친 항해

해운시황의 계절성을 장기적으로 분석해 보면 1분기에 대체로 저조한 것으로 나타남. 올해 1분기에는 이러한 전통적인 계절성에 미-중 무역전쟁으로 인한 물동량의 감소, 철광석 관련 브라질과 호주의 사고, 중국 춘절 등이 중첩되면서 2016년 이후 최악의 상황으로 몰고 갔음

BDI는 한달 가까이 600선을 유지하고 있으며 가장 큰 영향을 받은 케이프선의 일당 수익력은 선박의 OPEX를 충당하기에도 부족한 수준으로 내려앉았음. 파나마스와 수프라막스도 월초 4천 달러 선에서 다소 회복하기는 했지만 5천 달러와 7천 달러 선을 유지하여 적당 연간 150만 달러에서 200만 달러 정도의 손실을 보는 수준에 머무르고 있음

주요 시장 참여자의 긍정적 전망

거의 ‘perfect storm’이라고 할 정도의 험한 국면을 지나고 있지만 Precious Shipping, Golden Ocean 등 주요 선사들은 나름의 근거를 가지고 올해 한해 시황, 더 나아가 2020년 시황에 대한 긍정적 입장을 피력하고 있음. 이들의 주장을 살펴보면 금년 초의 저조한 시황은 수요와 관련된 일련의 이벤트가 만들어 냈지만 앞으로의 변화는 공급이 주도할 것이라는 데에서 공통점을 찾을 수 있음

공급에 영향을 주는 요인으로는 발주잔량 즉, 향후 일정 기간의 인도예정량, 해체량, 선박의 운항속도 등을 들 수 있음. 금년과 내년의 수요 증가는 4% 선을 유지할 것으로 예상되는데 비해 선대증가율은 3% 수준에 머무를 것이기 때문에 시장의 펀더멘털은 건실하다는 기반 위에 해체 측면의 변화가 금년 하반기의 급등을 초래하게 된다는 것이 밝은 전망의 요지임

선박평형수 처리장치(BWTS), IMO 2020 등으로 어느 정도 노후선대의 해체가 불가피한 상황에서 금년 상반기의 저조한 운임으로 해체가 큰 증가세를 보일 것으로 보고 있음. 작년 말 기준 20년 이상의 선박은 3,850만 DWT로 전 선대의 4.6%이고 이중 하역설비를 갖춘 소형선의 비율이 약 38%를 차지하여 특히 소형선 시장의 개선효과가 클 것으로 예상됨. 또한 저유황유 사용에 따른 유가 상승효과로 상당수의 선박이 감속운항을 선택하는 것도 긍정적으로 작용할 것으로 보임. 실제 스크러버의 설치에 장비공급 및 설치를 위한 조선소의 능력 문제, 금융상의 제약, 개방형 스크러버에 대한 규제추세 등을 감안할 때 일정 수준을 넘지 못할 것으로 전망됨

위와 같은 긍정적인 견해가 어느 정도 근거 있는 주장이기는 하나 시장에서 완전한 컨센서스를 형성한 것이 아니므로 앞으로의 변화에 세심한 주의를 기울일 필요가 있음. 참고로 클락슨은 최근 증권보고서에서 2020년 시황을 케이프 18,000달러, 파나마스 12,000달러, 수프라막스 12,000달러로 대폭 하향 조정하였음

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

PIL, 아시아-유럽 서비스 중단

- PIL은 오는 4월을 마지막으로 15년간 제공한 아시아-유럽 서비스를 중단할 예정임
- 동사는 2004년 4월부터 Wan Hai와 공동으로 'FES(Far East-Europe Service)' 서비스를 총 8척 (2,300~2,800TEU)의 선대를 투입하여 제공함. 이후 4,000TEU급까지 선대를 확장하였으나 2011년 Wan Hai의 철수로 COSCO로부터 선박을 구매하여 서비스를 제공함
- 이번 PIL의 유럽서비스 중단에도 불구하고 공급시장에 영향은 거의 없을 것으로 예상됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 08호

머스크, 2018년 영업이익 2억 2천만 달러 기록

- 동사의 영업이익은 2017년 3억 5,600만 달러에서 크게 감소함. 공급과잉으로 인한 계선 및 해체량 증가와 함께 벙커 비용 상승이 주요 원인으로 지목됨
- 유럽과 중국을 중심으로 경제성장이 둔화되고 있어 2019년 수요증가는 2018년 3.8%에 비해 낮은 1~3%로 전망되나, 운임 상승으로 매출은 증가할 것으로 예상됨
- 무역전쟁과 함께 운임변동성 확대로 불확실성은 클 것으로 예상되며 저유황유 사용에 따른 유류비 상승이 실적에 영향을 크게 미칠 것으로 예상됨. 2019년 이자 및 세전영업이익(EBIT)은 50억 달러를 목표로 함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126365/Maersk-outlook-points-to-volatile-year-ahead>(로그인 필요)

Wan Hai, 선박 건조 옵션 미시행

- 동사는 피더시장의 과도한 경쟁과 최근 경쟁선사들의 신조 증가로 인한 부담으로 2,038TEU급 4척에 대한 신조 옵션을 행사하지 않기로 결정함
- 클락슨 자료에 따르면 3,000TEU급 이하의 신조 선박 비중이 작년에 비해 2.3% 증가한 13.2%를 기록하였으며 장금상선도 최근 인트라전용 선박에 대한 용선계약을 실시하는 등 피더시장에 대한 공급량이 증가함
- 동사는 이미 동급선박 12척의 건조를 중국 광저우 원충조선소에서 진행하고 있으며 3,000TEU급 선박 8척은 일본 조선소에서 건조중임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126361/Wan-Hai-cancellation-highlights-caution-in-feeder-market>(로그인 필요)

비용위험 전가가 선사의 경영실적으로 이어질 것으로 전망

- JOC의 화주조사에 따르면, 전년 운임에 비해 5% 이상 상승할 것으로 예상한 비중이 19.6%, 5~10% 상승이 35.7%, 10% 이상 상승을 예상하는 화주가 19.6%인 것으로 조사됨. 아울러 동 조사에서 유류할증료 인상률은 응답자의 25% 이상이 10%, 57.1%는 10~30%, 14.2%는 30~50%가 될 것으로 예상함
- 벙커유가가 400달러인 경우 미 서부 기준 유류할증료 부과액은 머스크는 195달러, MSC는 200달러에 이를 것으로 예상되어 이를 화주에 전가시키지 못할 경우 선사의 경영실적은 크게 악화될 것으로 예상됨

https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/carrier-earnings-show-scale-low-sulfur-risk_20190221.html(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

베네수엘라-중국 항로 위험 프리미엄

- 세계적인 에너지 기업인 Vitol은 베네수엘라 원유를 운반하는 선주들의 법적 위험부담을 고려하여 위험 프리미엄을 부여하도록 하였음
- Dynacom Tankers 사는 베네수엘라-중국 항로, 313,300dwt 선박의 원유 수송을 800만 달러에 계약함. 이는 미-중국 항로보다 135만 달러 높은 것임. 또한 PetroChina는 159,638dwt 선박을 630만 달러에 계약을 하였음. 이는 유사한 거래에 비해 200만 달러의 프리미엄을 받은 것임
- 미국의 베네수엘라 제제와 유럽 국가 대부분이 Maduro 정부를 반대하기에, 베네수엘라 원유 수출은 인도와 중국으로 대부분 전환될 것으로 전망됨. 이에 따라 동 항로의 용선은 일부 지역에만 제한될 것임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1704912/vitol-linked-to-vlcc-charter-for-venezuela-china-voyage>(로그인 필요)

인도 정유소, 미 원유 수입 계약 체결

- 인도의 정유회사인 Indian Oil Corporation은 원유수입 다변화 전략으로, 미국으로부터 1년에 300만 톤의 원유를 수입하는 계약을 체결함. 이는 2017년 미 원유를 수입한 이후 최초의 연간 계약임
- 동 계약의 원유 수출량은 적지만, 미걸프-인도 항해는 보통 40일이 소요되어 유조선의 톤마일 수요를 크게 증가시킬 것임
- 미 원유수입은 인도의 원유수입에 큰 비중을 차지하고 있던 사우디아라비아의 감소에 따른 조치임. 2월 상반기 사우디아라비아의 원유 수출은 일당 620만 배럴로 전월대비 134만 배럴, 전년대비 91만 배럴 감소하였음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126323/Indian-state-refiner-signs-first-annual-deal-to-buy-US-crude>(로그인 필요)

Adnoc, 선단 확장 계획

- 아랍에미리트의 국영 석유회사인 Adnoc은 향후 5년 이내에 가스선과 벌크선단을 25척 이상 확장하면서 최초의 유조선을 인수할 계획임. 또한 2025년까지 화학석유품의 생산량을 3배로 늘리고 원유 정유능력을 2배로 늘릴 계획임
- 동사는 중국의 Wanhua Petrochemical과 연간 100만 톤의 LPG를 10년간 공급하는 계약을 체결함. 또한 두 회사는 가스 운송을 위한 합작회사 설립을 모색하기 위한 MOU를 체결함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126371/Adnoc-to-add-over-25-vessels-in-fleet-expansion-spre>(로그인 필요)

싱가폴, LNG 병커 공급 준비

- 싱가포르 터미널 운영업체인 SLNG사는 두 번째 부두에서 소형 LNG선과 탱커를 수용할 수 있도록 필요한 작업을 완료했다고 밝힘
- 이는 SLNG의 터미널 2017년 6월 최초의 소형선 공급 이후, 소형선박을 위한 loading arm과 gangway 및 필요 시설을 설치한 것임. 이로써 중대형선박 입항으로 설계된 터미널에 소형선박이 병커링이 가능하게 될 것임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126372/Singapore-terminal-prepares-to-supply-LNG-bunker-ships>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

중국, 석탄 수입 제한으로 물동량 3백만톤 감소 가능

- 호주의 화웨이 제재와 관련한 정치적 관계악화로 중국이 호주의 석탄 수입을 제한함으로써 금년 호주산 원료탄 수입이 3백만 톤 감소할 것으로 예상됨
- 중국 세관의 석탄 수입 제한은 대련지역 5개 항만에 걸쳐 적용되는 것으로 전해짐

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126375/Chinas-coal-import-restrictions-might-force-a-3mtonne-drop-in-shipments?vid=Maritime&processId=398e2037-7804-4445-a974-82bde345f81d>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1709535/dalian-ports-ban-australian-coal-imports>(로그인 필요)

EuroDry, 향후 2년간 석탄 사용량 증가 예상

- 유로드라이의 분석에 의하면 석탄사용량을 줄이려는 세계적인 움직임에도 불구하고 석탄의 사용량은 향후 2년 이상 강세를 유지할 것으로 예상됨. 주된 이유는 발전소용 석탄 수요가 꾸준히 유지되기 때문임

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1706779/eurodry-foresees-higher-coal-demand>(로그인 필요)

Safe Bulkers, 건화물 해체량 급증 가능성 제시

- 금년 초의 시황부진이 계속 이어진다면 금년의 건화물선 해체량이 작년대비 큰 폭으로 늘어날 가능성이 제시됨. 만일 시황부진이 3~4개월 이상 지속된다면 많은 선주들이 선박해체를 고려할 것으로 예상됨
- Safe Bulkers는 전년대비 금년 건화물선 해체량이 4배로 증가할 가능성도 있다고 분석함. 즉 총 해체량이 1,500만 dwt에서 2,000만 dwt에 이를 수 있음. 이에 더하여 IMO 2020이 해체촉진요인으로 작용할 수 있음

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1706835/drybulk-scrapping-could-be-surprising-in-2019>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 동향 - 건화물선

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

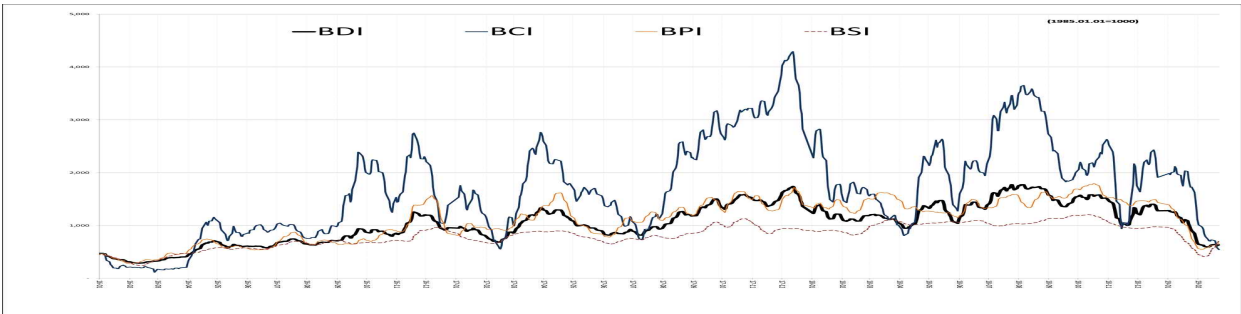
BDI, 중소형선박 운임 상승에도 불구하고 633기록

BDI가 중소형선박 운임 상승에 힘입어 소폭 상승하였으나 여전히 600선을 기록함. 전문가들은 중국이 2019년 호주산 석탄 수입량을 줄일 것이라고 예상하고 있음. 또한 브라질 철광석 생산량 감소 소식에 이어 중국 대련항에서 호주산 석탄을 실은 선박에 대한 통관기간이 40일 이상 걸린다는 소식까지 전해지면서 금주 케이프선 운임이 큰 폭으로 하락함. 중소형선박의 운임은 미중무역전쟁 90일 휴전 연장에 대한 기대감과 함께 말레이시아의 보크사이트 수출 금지 조치가 일부 완화될 가능성까지 전해지면서 상승한 것으로 분석됨

FFA 시장, 케이프선 3월물 7,000달러선 붕괴

FFA 시장 3월물, 2분기물을 살펴보면 케이프선을 제외한 모든 선형의 가격이 상승함. 3월물 케이프선은 스팟운임 하락세를 반영해 1일 6,625달러를 기록하며 7,000선이 붕괴됨

건화물선 운임 지수



		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(02.22)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	633	(19)	595	1,282	878	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	6,347	(-1,017)	5,873	16,106	11,323	3,016	27,283	16,346
	파나마스(4TC)	5,221	(325)	4,435	11,144	6,790	1,347	14,385	11,585
	수프라마스(6TC)	7,124	(1,675)	4,544	10,848	7,096	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	4,959	(575)	4,198	8,524	5,874	562	9,772	8,640
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	11,875	(-625)	12,500	18,375	15,839	15,000	22,000	19,146
	파나마스	11,625	(125)	11,500	14,500	12,625	13,000	15,500	14,304
	수프라마스	10,625	(-125)	9,500	11,750	10,571	11,000	13,750	12,808
	헨디	8,750	(-)	8,750	10,250	9,321	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(02.22)							
		2019년 2월물		2019년 3월물		2019년 2분기물		2020년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	7,233	(-484)	6,625	(-850)	8,072	(-547)	12,383	(241)
	파나마스(4TC)	5,088	(-45)	7,154	(37)	9,365	(230)	9,725	(608)
	수프라마스(6TC)	5,974	(167)	8,665	(466)	10,004	(122)	9,740	(379)
	헨디(6TC)	5,138	(-200)	7,088	(63)	8,054	(62)	8,500	(44)

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

건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 이동평균) 1월 중순부터 하락세를 보이던 운임은 지난 1월 22일 15일 이동평균선을 하향돌파하며 데드크로스를 발생시킨 후 5주 연속 하락 중. 지난 주부터 15일 이동평균선과 운임의 간격이 줄어들고 있음. 이는 하락하던 운임이 단기 저점을 형성하고 상승으로 전환될 가능성이 있음을 의미함
- (케이프 RSI) RSI가 여전히 30선 이하이기는 하나 약간의 상승세를 보임

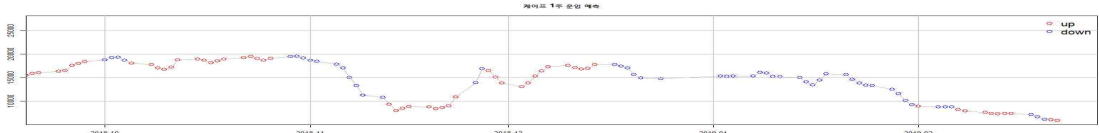
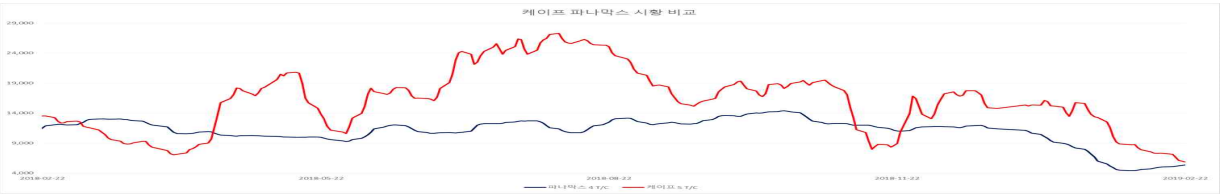


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기와 장기 용선료는 스팟운임을 상회하고 있음. 1월 25일 이후부터 위로부터 장기용선료, 단기용선료, 스팟 운임 순으로 역배열을 형성하며 전형적인 저조기 모습을 보임. 장기용선료가 2월에 들어서면서 3주 연속 횡보 중이나 단기 용선료와 스팟운임은 하락추세를 이어가고 있음. 이는 단기 반등에 대한 가능성이 낮은 것을 의미함
- (케이프, 파나막스 시황 비교) 지난 금요일 케이프선(약 5주 연속 하락세)과 파나막스선(약 3주 연속 상승세) 용선료의 간격이 줄어들고 있음. 이러한 추세가 이어질 경우 중형선이 대형선의 운임보다 높은 수준을 형성할 가능성이 있음. 이러한 현상은 주로 시황의 저점에서 나타나는 현상임
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프 운임은 주중반까지 하락세를 유지하다 후반부에 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	02.18	02.25	31.39	68.61
	02.19	02.26	38.64	61.36
	02.20	02.27	48.68	51.32
	02.21	02.28	54.60	45.40
	02.22	03.01	60.52	39.48

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 15일 이동평균선은 횡보 중이며, 파나막스선 운임은 지난 수요일(2월13일) 15일 이동평균선을 상향 돌파하며 골든크로스 형성 후 완만한 상승세를 기록 중임
- (파나막스 RSI) 금주 RSI가 70선을 상향 돌파하며 급등함. 주 초(18일)에 70선을 상향 돌파한 후 주 후반인 금요일에는 100선에 근접한 수치를 기록하며 과매수 국면에 진입함
- 이동평균분석과 RSI를 종합해보면 완만한 상승세를 유지하며 RSI가 일정기간 80 이상에서 유지될 가능성이 높아 보임

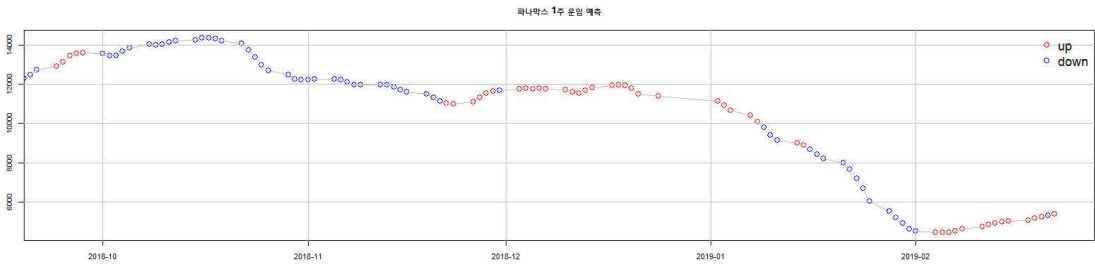
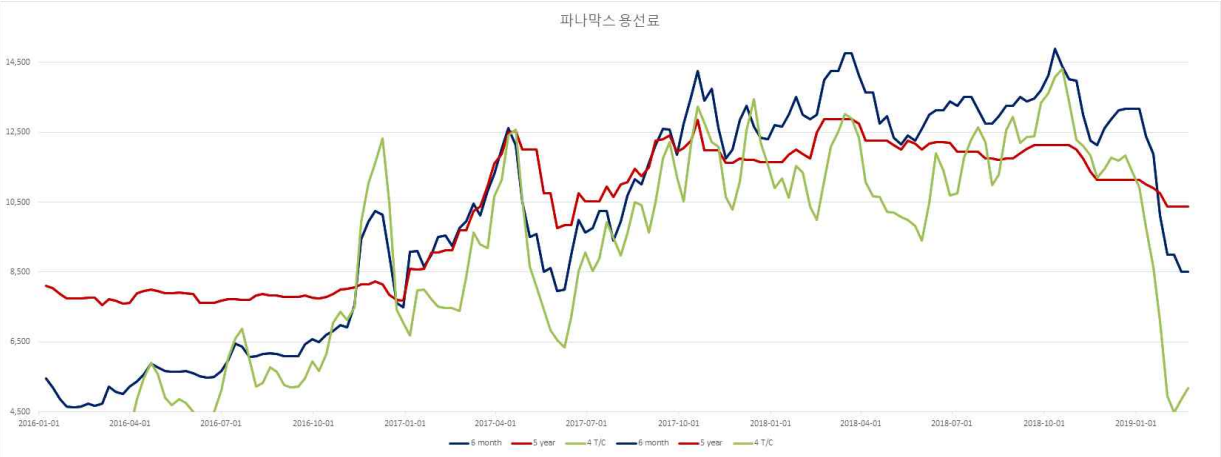


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 지난주까지 하락세를 보이던 단기용선료가 장기 용선료와 함께 횡보 중. 이는 스팟운임의 상승세를 시장이 긍정적 신호로 받아들이고 있는 것으로 해석됨.
- (AI 파나막스 운임 예측) 차주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예상됨



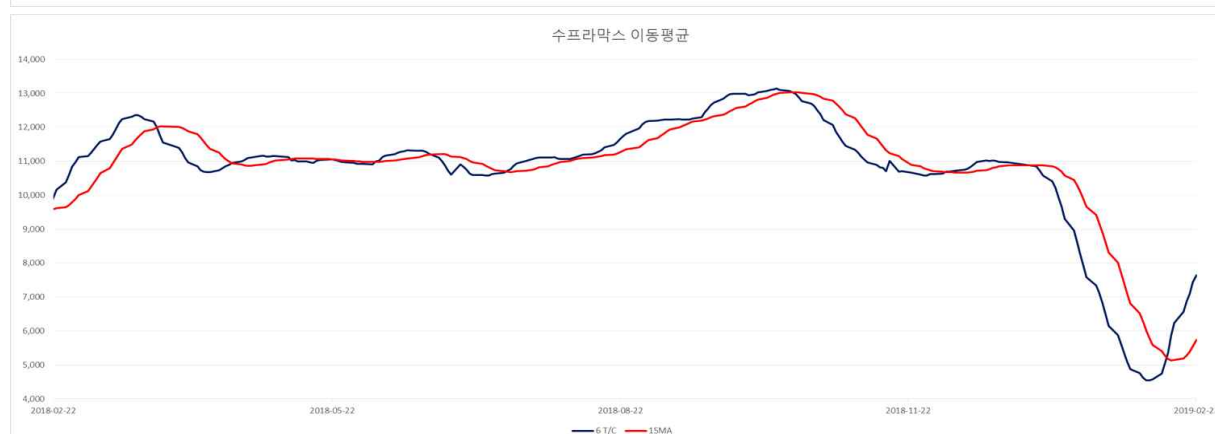
- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	02.18	02.25	55.03	44.97
	02.19	02.26	52.57	47.43
	02.20	02.27	51.81	48.19
	02.21	02.28	49.95	50.05
	02.22	03.01	50.81	49.19

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 이동평균) 15일 이동평균선과 운임은 지난 2월 6일 이후 약 3주 연속 완만한 상승세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 2주 연속 가파른 상승세를 기록함. 지난 주 초에 70선을 상향 돌파한 RSI는 강한 상승탄력을 보임



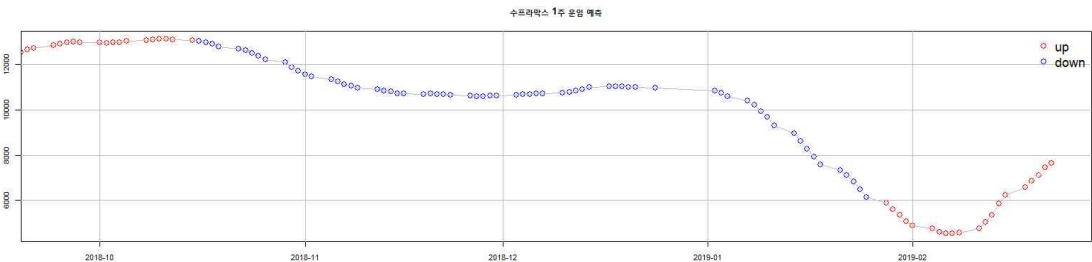
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스



건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 지난주까지 스팟운임의 상승을 반영하여 상승세를 보이던 단기, 장기 용선료가 횡보 중. 차주 스팟운임의 상승세 지속 여부에 따라 장기, 단기용선료가 횡보세가 지속될지 또는 상승할지 결정 될 것으로 보임
- (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	02.18	02.25	74.19	25.81	
	02.19	02.26	99.96	0.0004	
	02.20	02.27	100.00	0.00	
	02.21	02.28	100.00	0.00	
	02.22	03.01	100.00	0.00	

KMI 주간해운시장포커스

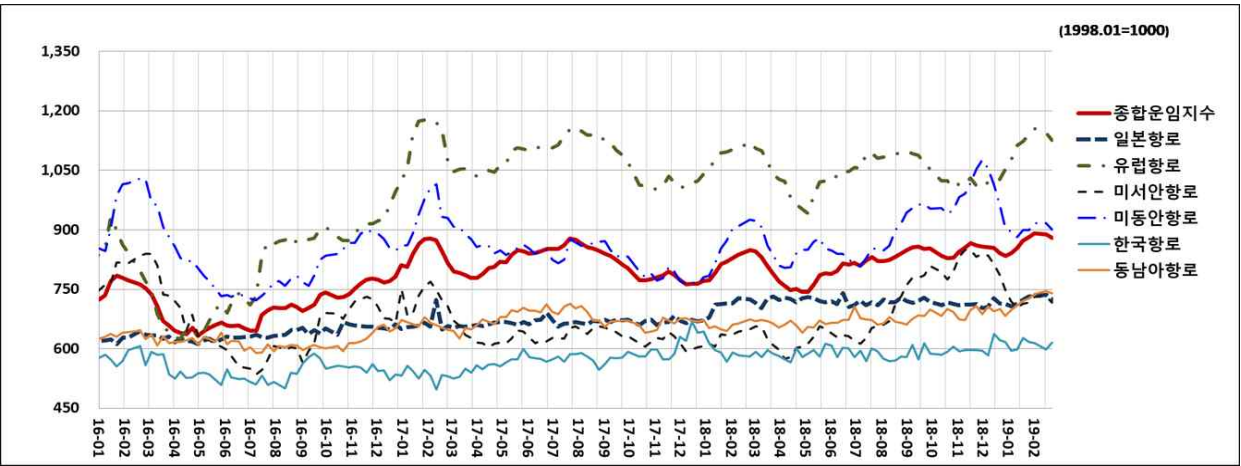
주간 동향 - 컨테이너

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

컨테이너 운임지수는 전주대비 40.54 하락한 847.75를 기록

과거 운임 패턴과 유사하게 중국 춘절 이후 대부분의 항로에서 운임이 하락함. 유럽운임은 전주대비 75달러 하락한 831달러를 기록했으며 미 서부는 114달러 하락한 1,720달러를 기록함. 미 서부 운임은 작년 7월 이후 최저치로 하반기 운임평균에 비해 300~400달러 이상 낮은 수준임. 최근 운임 전망 기관에서는 미 서부 기준 올해 평균 운임이 1,500달러에 이를 것으로 전망함. 3월에는 선사들의 운임인상 노력으로 일부 항로에서 운임이 반등하겠지만 그 폭은 제한적일 가능성이 높음. 특히 오는 4월부터 추가 선대 투입으로 서비스 횟수가 증가하는 아시아-유럽항로의 경우 운임 하방 압력이 클 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(CCFI)



자료:상해항운교역소

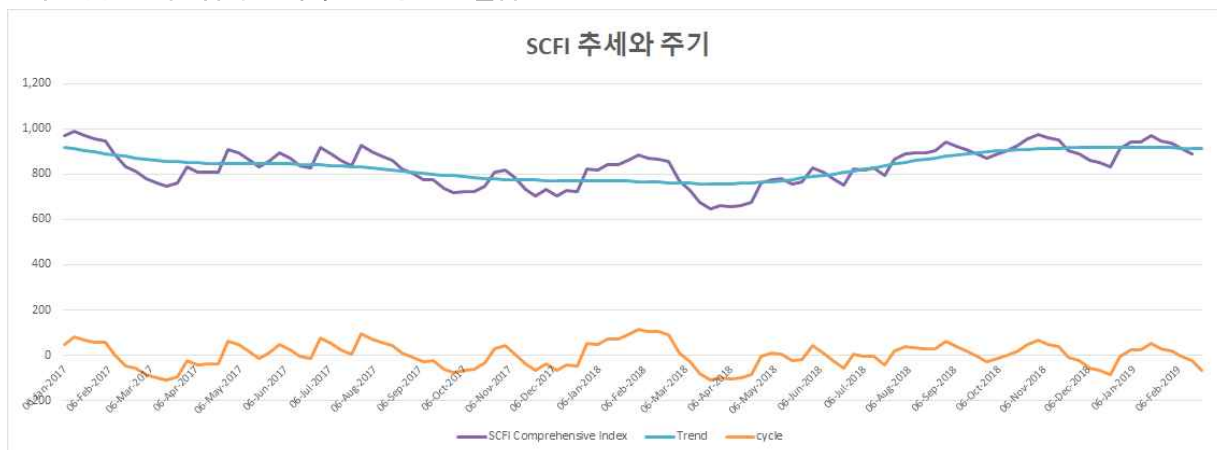
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장		(02.22)							
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	847.75	(-40.5)	847.75	968.07	923.56	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	831.00	(-75.0)	831.00	996.00	943.14	584.00	996.00	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,720.00	(-114.0)	1,720.0	2,114.0	1,932.57	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,837.00	(-131.0)	2,837.0	3,187.0	3,048.86	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	153.00	(-)	145.00	153.00	148.86	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	227.00	(8.0)	219.00	230.00	226.29	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	148.00	(-5.0)	148.00	158.00	153.86	131	166	145.84
용선지수(HRCI)		-	(-)	591	610	598	610	846	724

KMI 주간해운시장포커스

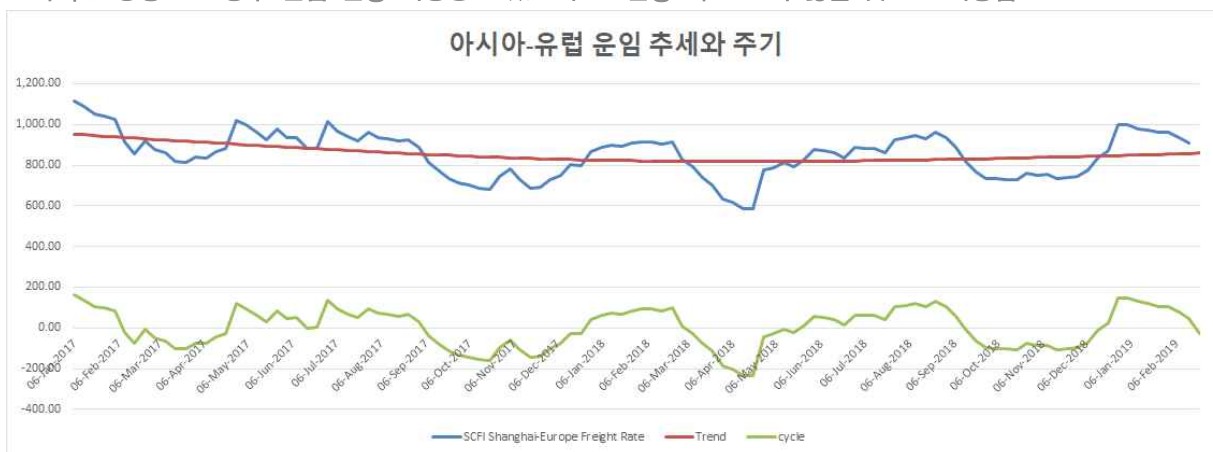


컨테이너 기술적 분석

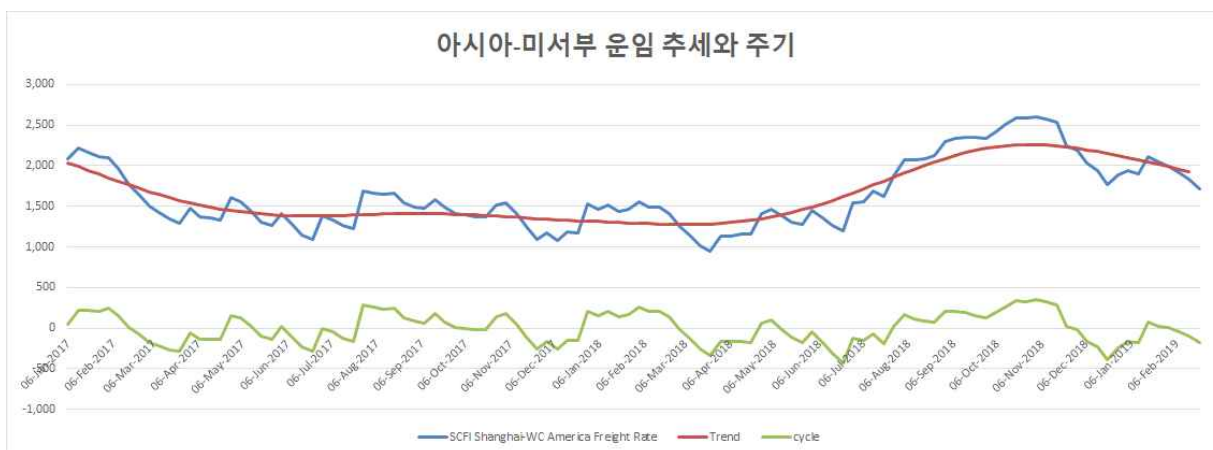
- SCFI 지수와 추세(trend) 간 이격이 심화되고 있어 운임 반등 가능성은 있으나 수요회복세가 크지 않아 향후 시장은 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임의 추세는 최근 몇 주 동안 850~860선에서 안정적으로 움직임. 주기(cycle)의 하락세가 지속되는 양상으로 향후 운임 반등 가능성은 있으나 그 반등 폭은 크지 않을 것으로 예상됨



- 추세선이 하락하는 양상으로 향후 운임시장은 하방 압력이 클 것으로 예상됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

KMI 주간해운시장포커스

주간 동향 - 탱커

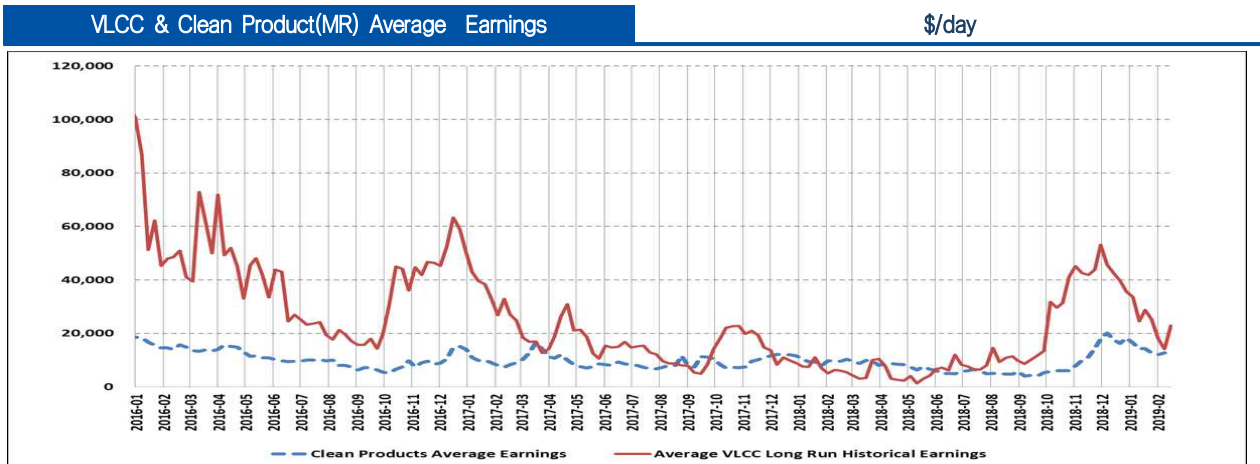
박동원 연구원 / koreabdw77@kmi.re.kr / 051-797-4628

VLCC, 미 카리브 높은 운임 지속

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 28,188달러로 전주 대비 11,722달러(71.2%) 상승하였으며, WS는 57.0으로 7.0p(14.0%) 상승하였음. 금주 미걸프-싱가포르 운임은 76,369 달러로 지난주에 이어 높은 운임을 지속하고 있으며, 미국의 제재를 당하고 있는 베네수엘라의 인도항 수출은 총 550만 달러를 기록함

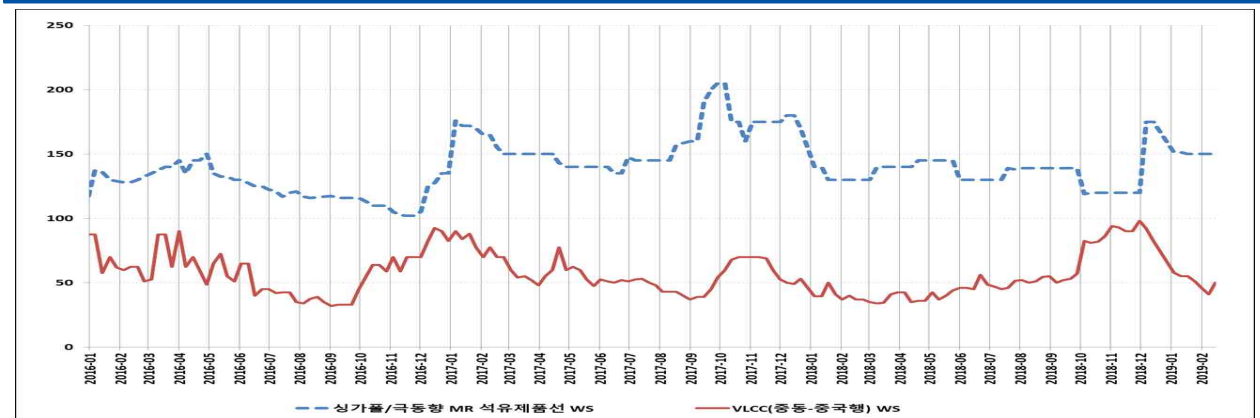
MR 운임 약보합세

금주 태평양 MR 평균운임은 11,226달러로 전주 대비 371달러(-3.2%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS는 150.0으로 전주대비 변동 없음. 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임 11,645와 비슷한 수준임



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.22)							
Average Earnings	TD3C	28,188	(11,722)	13,667	38,760	25,580	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	11,226	(-371)	11,020	21,370	16,534	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	24,500	(-)	24,500	33,000	29,143	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	13,625	(125)	13,250	14,000	13,536	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	57.0	(7.0)	41.0	58.0	51.6	34.0	98.0	53.9
	MR	150.0	(-)	150.0	151.3	150.3	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

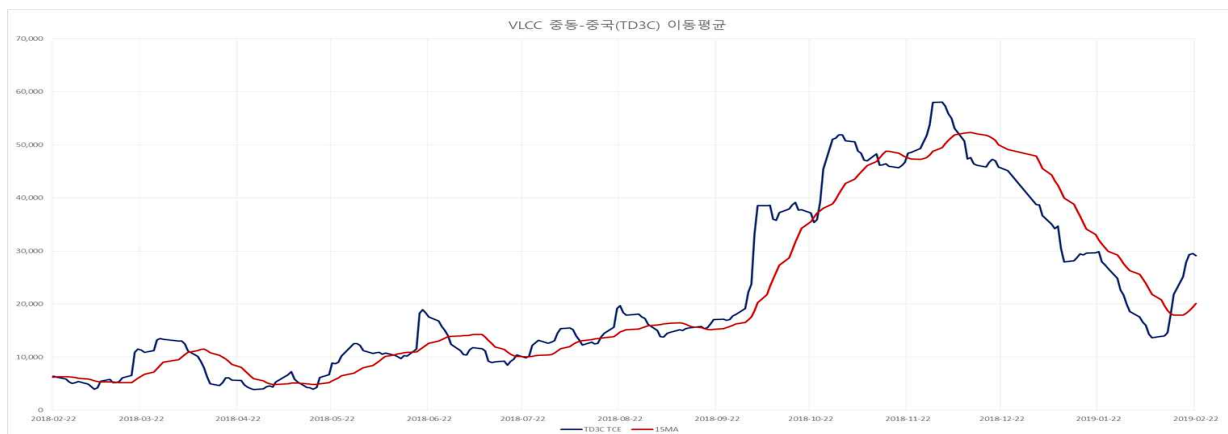
KMI 주간해운시장포커스

탱커 기술적 분석

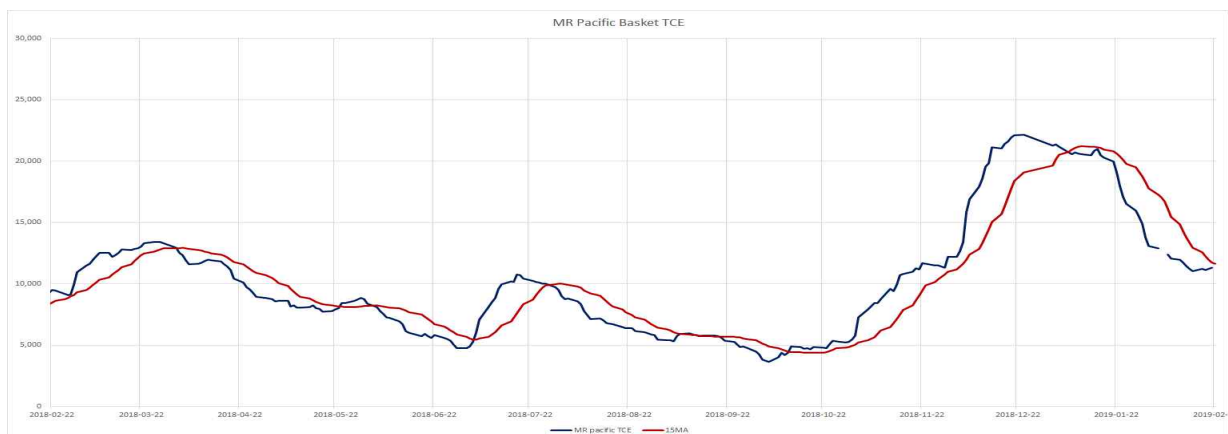
- 금주 TD3C 평균 운임은 28,188달러로 상승세를 보임. 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임은 지난주 대비 하락하였으나, 금주 운임은 지난주 대비 상승세를 보였음



- 금주 TD3C 평균운임은 15일 이동평균운임과 교차하여 골든크로스를 형성한 후 상승세를 지속하고 있음. 하지만 22일 운임이 약보합세를 보여 차주 운임의 방향에 따라 운임상승 지속여부를 알 수 있을 것임



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 보합세를 보이며 15일 이동평균과 교차하려 하고 있음. 차주 운임이 상승할 경우 시황이 회복되는 국면으로 이행할 수 있을 것임



KMI 주간해운시장포커스

주요 해운지표 (2019.02.22)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.22)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	69.0	(-1.0)	69.8	69.0	71.0	69.8	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)		(02.22)								
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)		(02.22)								
380 CST	Rotterdam	408.5	(18.5)	388.3	316.0	408.5	367.2	322.5	477.5	400.1
	Singapore	432.0	(4.5)	423.1	349.0	432.0	404.1	352.5	517.5	432.6
	Korea	461.5	(-4.0)	457.6	389.5	465.5	438.1	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	434.0	(8.5)	425.8	365.0	434.0	408.9	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(02.22)								
철광석	국제價	86.80	(-0.8)	87.6	72.3	91.5	80.4	62.5	79.3	69.5
	중국産	118.6	(0.3)	116.9	111.8	118.6	114.4	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	77.6	(0.7)	77.0	75.1	77.8	76.3	76.1	105.1	89.1
	중국産	105.2	(0.9)	104.6	103.5	105.4	104.6	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	248.2	(10.4)	239.4	226.2	248.2	234.7	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	186.5	(1.6)	182.6	175.1	186.5	179.9	164.7	186.9	177.1
	중국産	232.0	(2.0)	230.7	227.3	232.5	230.2	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	910.3	(2.8)	912.0	893.3	925.3	910.6	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	486.8	(-17.5)	510.0	480.8	527.3	513.9	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)					2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
		11월	12월	1월				
ASEAN	수출	9,302	8,548	8,868	8,868	74,518	95,248	100,114
	수입	5,266	4,591	5,114	5,114	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	8,193	7,805	7,814	7,814	81,068	84,260	89,921
	수입	5,712	6,166	6,495	6,495	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,980	5,476	4,949	4,949	45,468	53,140	56,777
	수입	5,290	5,005	4,785	4,785	51,248	56,657	61,694
BRICs	수출	15,786	14,130	13,335	13,335	145,255	169,587	189,936
	수입	12,653	11,820	12,380	12,380	103,255	118,550	133,785

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