

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2020년 1월 2주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	04
III. 건화물선	12
IV. 컨테이너	19
V. 탱커	21
VI. 중고선 시장	23
VII. 주요 해운지표	24

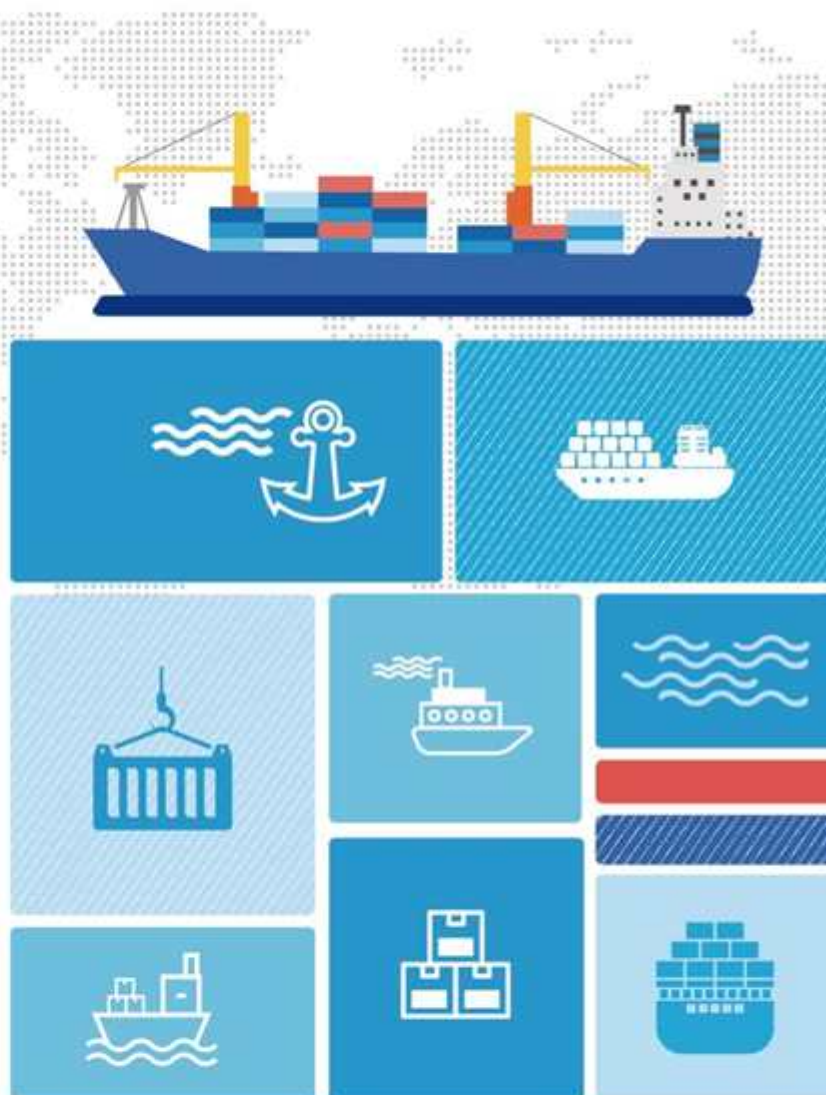
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

안영균 전문연구원
ahnnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

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

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

김병주 연구원
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4784



1. 주간 이슈

고병욱 해운빅데이터연구 센터장 | valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

해운시황 예측의 가능성과 KMI의 역할

I 효율적 시장 가설과 해운시황 예측의 가능성

1980년대 해운산업 합리화, 1990년대 말의 IMF 위기에 따른 해운자산의 헐가(歇價) 매각, 2008년 글로벌 금융위기와 이어진 10여 년의 해운불황을 연이어 경험한 우리 해운업계에서는 정확한 해운시황 예측 서비스를 필요로 하고 있음. 덧붙여 해운원가 이하의 운임이 지속되더라도 등락의 변곡점만 알 수 있으면, 고점에 화물계약을 하고, 저점에 선박계약을 하면 수익을 거둘 수 있다는 사실은 이러한 해운시황 예측 서비스의 니즈(needs)를 더욱 크게 하고 있음

그러나 특정 자산(asset)의 가격을 정확히 예측하는 것은 결코 쉬운 문제가 아님. 예를 들어, 금융시장에서는 주가와 같은 금융자산의 가격에는 알려진 모든 정보가 반영되어 있기 때문에 가격 예측에 기초하여 초과 수익을 지속적으로 얻기가 불가능하다고 알려져 있음. 이러한 경험을 반영한 이론을 효율적 시장 가설(Efficient Market Hypothesis)이라고 하고, 학계에서는 이 가설의 검증과 변칙(變則, anomaly)의 설명에 큰 노력을 기울여 왔음. 이 논의를 해운시장에 적용하면, 운송서비스의 가격(운임), 선박의 가격(선가), 미래 운송서비스의 가격(FFA 평가치) 등의 예측에 상당한 어려움이 있을 것임을 유추할 수 있음

이 같은 어려움에도 불구하고, 객관적인 자료(data)에 기반한 여러 가지 방법의 해운시황 예측이 가능함. 먼저, 1985년 BIFFEX를 시작으로 해서 발전되어 온 벌크(건화물, 탱커) 운임의 선물거래의 하나인 FFA(Forward Freight Agreement)의 평가치가 해당 현물운임의 미래 가격을 예측하는데 유용하게 활용될 수 있음. 이러한 FFA 평가치의 미래 운임의 예측기능을 가격발견기능(price discovery function)이라고 부름. 그러나 이렇게 FFA 정보를 이용한 운임 예측은 평균적으로 성공적이지만, 구체적인 사례별로는 정확히 예측할 수 없다는 것이 알려져 있음

두 번째 데이터에 기반한 해운시황 예측 방법은 시계열 모형 또는 인공지능 모형을 이용하는 것을 검토해 볼 수 있음. 앞서 언급한 효율적 시장 가설에 따르면 예측이 불가능한 자산의 가격은 임의의 보행(random walk)을 하는 것으로 알려져 있음. 임의의 보행은 흔히 만취하여 이리저리 돌아다니는 걸음걸이를 통계학적으로 모형화한 것임. 즉 우리가 만취한 사람의 미래 위치를 예측할 수 없듯이, 자산 가격 또한 예측이 곤란하다는 것임. 그러나 우리가 관심을 가지는 해운시황 지표의 움직임이 순수한 임의의 보행만 따르는지, 아니면 예측 가능한 부분을 포함하고 있는지를 분석할 필요는 남게 됨

I 현물 운임과 FFA 평가치

현물 운임과 FFA 평가치는 모두 해상운송 서비스의 가격이라는 공통점이 있음. 그러나 현물 운임은 실제 선박과 화물의 거래를 기반으로 하는데 비해, FFA는 실제 선박과 화물이 없이 거래된다는 큰 차이점이 있음. 즉 현물 운임의 거래비용(transaction cost, 거래가 이루어지기 위해 필요한 다양한 실제적 비용. 그러나 거래가격에는 반영되지 않음)은 크고, FFA의 거래비용은 거의 없음

KMI의 분석에 따르면, FFA는 거래비용이 거의 없어 금융자산의 가격과 유사하게 임의의 보행을 따르면서 효율적 시장 가설을 지지하는 것으로 나타남. 그러나 현물 운임은 거래비용이 수반되기 때문에 임의의 보행 요소를 포함하면서 동시에 예측 가능한 부분을 가지는 것으로 분석됨. 즉 현물 운임은 시계열 분석을 통해 일정 부분 예측을 할 수 있는 것으로 판단됨

I 예측 사례

아래 표는 KMI가 수요, 공급, 운임의 과거 데이터에 기반해 선종별로 해운시황의 방향을 예측한 사례의 결과를 보여주고 있음. 예측이 실제 의사결정 환경과 동일하게 직전 년도 말에 입수 가능한 자료에 기반했다는 점에서 전체 30가지 경우 중 22 경우에 방향을 맞추었다는 점에서 고무적이라고 평가됨.

[KMI 해운시황 방향 예측 사례 : 선종별 분석]

구분	컨테이너-Clarksons 수익자료		건화물-BDI		유조선-Clarksons 수익자료	
	실제	KMI 예측	실제	KMI 예측	실제	KMI 예측
2009년	-	-	-	-	-	-
2010년	+	+	+	-	+	+
2011년	+	-	-	-	-	-
2012년	-	+	-	-	+	-
2013년	+	+	+	-	-	-
2014년	+	+	-	-	+	+
2015년	+	+	-	+	+	-
2016년	-	-	-	+	-	-
2017년	+	+	+	+	-	-
2018년	+	+	+	+	-	-

주 : 배경에 색이 들어 간 경우는 예측 방향이 일치하는 것을 나타냄

이러한 부분적 예측 성공 사례는 앞서 언급한 해운시장의 동태적 특성이 반영된 것임. 예측 방향이 맞는 경우는 운임자료가 가지는 예측 가능 부분이 실현된 것이며, 맞지 않는 경우는 임의 보행하는 운임의 성격이 상대적으로 크게 작용한 것으로 이해됨. 즉 예측이 성공한 경우는 수급 변수 및 자신의 과거 운임 값이 미래로 이어지는 부분에서 예측 가능한 방법으로 과거의 행태를 반복한 데 따른 것임

I KMI의 역할

산업계 전체를 대상으로 지식·정보를 제공하는 공공 연구기관의 경우에는 이와 같은 예측 모형과 방법론을 기업 종사자들에게 제공할 수 있음. 나아가 입수 가능한 산업의 데이터에 기반해 예측 서비스 또한 제시할 수 있음. 그러나 연구기관의 경우에는 상업적 거래주체가 아니기 때문에 본질적으로 가지게 되는 자료 입수의 제약 또한 존재함. 즉 선사, 중개업체 등과 달리 연구기관은 현재의 시장에서 공유되는 민감한 상업적 정보에는 접근하기가 어려운 부분이 있음. 즉 민간기업의 데이터 조건이 연구기관의 조건 보다 우위에 있다는 것임. 따라서 KMI와 같은 공공 연구기관은 위와 같은 방법론을 업계에 제공하여 업계 스스로가 객관적 방법론을 활용해 비즈니스에서 경쟁우위를 점할 수 있도록 지원할 수 있을 것임. 즉 이 같은 방법론 연구와 업계 보급이 KMI가 앞으로 수행할 역할 중 하나일 것임

나아가 현대 사회는 4차 산업혁명으로 불리는 데이터 혁명을 겪으면서 다양한 종류의 빅데이터(Big Data)가 등장하고 있음. 앞의 예측은 전통적 자료인 Clarksons이 제공하는 데이터를 활용한 것인데, 이와 다른 빅데이터를 사용하면 더욱 정확한 시장 예측이 가능할 것으로 기대됨. KMI의 해운빅데이터연구센터는 이 같은 데이터 활용 방법론 연구와 이의 업계 보급에 최선을 다할 계획임. 올해 1월 29일(수)에 진행할 “KMI 해운기업 예측 역량 강화 세미나”는 이 같은 배경에서 추진되므로, 업계 종사자의 많은 참여를 기대함

2. 주간 뉴스

2020년 컨테이너 시장 전망

- 로이즈리스트는 2020년 컨테이너 수요는 인트라 아시아와 주요 원양항로의 견고한 성장으로 2019년 대비 4.9% 증가할 것으로 예상함.
- 컨테이너 선대는 2019년에서 2023년까지 연평균 5.1%씩 증가하여 2,790만TEU(2023년 기준)를 기록할 것으로 전망됨
- 공급 과잉 지속으로 운임은 상승은 회의적이나 운임 약세가 일반화물의 컨테이너화를 가속화 시킬 것으로 예상함. 현재 컨테이너화율은 화공품(20%), 식음료(15%), 임산물(11%)에 불과하여 향후 컨테이너로 전환 가능성이 높다고 설명함
- 또한, 2019~2023년 해체시장에서 약 110만TEU의 컨테이너 선박이 해체될 것으로 예상하여 이전 5년에 비해 해체량은 37.0% 감소할 것으로 예상함(2019년 해체량은 약 20만TEU)
- 이외에 IMO 2020에 따라 선사들은 약 120~200억 달러의 추가 연료비용을 지출할 것으로 예상했으며 저유황유와 고유황유 간의 연료유가 차이가 커질 경우 스크러버 장착이 가속화 되어 계선량이 증가할 것으로 예상함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130450/The-Container-Outlook>(로그인 필요)

Maersk, 2020년에도 육상물류사업 진출 가속

- 머스크의 CEO는 최근 언론과의 인터뷰에서 2020년에도 사업 다변·통합화를 위해 육상물류기업 인수를 추진할 것이라고 밝힘
- 동 사의 몇 년 동안 석유 및 에너지 사업을 축소시켰으며 컨테이너 해상운송에서 항만과 육상물류로 사업을 확장함
- 동 사의 2019년 부채는 120억 달러로 전년 188억 달러에 비해 36.2% 감소하여 인수합병을 위한 재무적 건전성도 양호함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130494/Maersk-close-to-logistics-acquisitions-Skou-says>(로그인 필요)

스크러버 장착 보편화

- 알파라이너 자료에 따르면 현재까지 스크러버가 장착된 컨테이너 선박은 243척(207만TEU)으로 1개월 전인 212척(179만TEU)에 비해 15% 증가함
- 또한, 97척의 컨테이너 선박이 스크러버 장착을 위해 대기하고 있는 것으로 알려짐. 알파라이너에 따르면 스크러버 장착을 위해 2019년 평균 59일이 소요되었으며 이중 17%는 80일이 소요됨
- 특히, MSC의 선박 중 최소 15척이 80일 이상 소요되어 가장 큰 영향을 받은 것으로 나타남. 알파라이너는 현재 발주되는 신조 선박의 스크러버 장착까지 포함될 경우 2022년 말 약 1,000대의 컨테이너선박에 스크러버가 장착될 것으로 전망함

<https://www.tradewindnews.com/containerships/boxship-owners-rush-to-fit-scrubbers-to-cash-in-on-fuel-price-gap/2-1-730869>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 2020 컨테이너 업계, 얼라이언스 3그룹 및 mega carrier 9개사로 집약

- 미·중 무역 전쟁의 격화뿐만 아니라 2020년 1월부터 발효되는 SOx 규제에 대한 대응 등 외적 환경에 강력히 좌우된 2019년 컨테이너선 업계
- 업계 재편도 일단락되고 주요 플레이어도 9개사 메가 캐리어에 집약되는 등 안정화의 조짐도 보이고 있음
- NYK 조사 그룹에 따르면 2019년 8월 말 기준 세계 컨테이너선 취항 선복량은 5,237척·2,252만 TEU임
- 선형별로 전년 동기(2018년 8월 말)와 비교하면 1만 4,000-1만 7,999TEU형 28척, 1만 8,000TEU 이상이 19척 증가했으며, 세계 컨테이너선 전체 취항 선복량 중 1만 4,000-1만 7,999TEU형 점유율은 2018년 7.7%에서 2019년 9.3%, 1만 8,000TEU형 이상이 2018년 8.7%에서 2019년 10.3%로 확대 경향에 있음
- 그 결과 2019년 12월 31일 기준 취항 선복량은 전년 대비 3.4% 늘어난 2,269만 TEU를 기록하고 있는 것으로 추정됨
- 2019년 연간 준공량은 112만 TEU로 3년 연속 100만 TEU 이상을 기록했으며, 2019년도 해철(스크랩)량을 차감한 선복 순수 증량은 75만 3,000TEU임
- 운영 선사별 선복량 랭킹을 보면 머스크 라인, MSC의 상위 2개 순위는 바뀌지 않지만 홍콩 OOCL 매수에 의해 COSCO 쉬핑이 CMA CGM을 제치고 3위를 차지
- 4위로 후퇴한 CMA CGM이지만 2019년의 왕성한 선대 정비로 COSCO 쉬핑에 육박한 수준이며, 2022년까지의 발주 잔액을 포함하면 CMA CGM이 다시 3위로 부상하게 됨
- 선복량 200만 TEU이상의 규모를 가진 전술한 상위 4개사와 뒤이은 하판로이드, 오션 네트워크 익스프레스(ONE), 에버그린, 양명해운, 현대상선의 상위 9개사가 글로벌 메가 캐리어로 군림하고 있음
- 2020년 현대상선이 디얼라이언스에 참여하면서 디얼라이언스 참여 선사는 하판로이드, ONE, 현대상선, 양명해운의 4개사가 되고, 2M은 머스크 라인과 MSC, 오션얼라이언스에는 CMA CGM, COSCO쉬핑, 에버그린이 참여함
- 2018년 컨테이너선 총 발주량은 175척·115만 TEU로, 2018년은 3년 만에 연간 발주량이 100만 TEU을 넘어선 해였음
- 2018년의 발주 경향은 3,000TEU 이하의 소형 선형과 8,000TEU형 이상 대형화로 2극화 된 바 있는데, 소형 선박은 역내 항로에서 피더 수요 대응에 부응하는 한편 2018년 1만 8,000TEU 이상의 선형도 12척이 있는 등 2018년은 대형화의 파고가 강력했었음

<https://secure.marinavi.com/> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 해운선사, 화주로의 연료유 할증금 부과에 강경 자세

- 최근 아시아-북미 컨테이너 항로 등에 저유황 연료(Low Sulfur Fuel Oil·LSFO) 사용으로 인한 연료유 할증금 징수 빈도가 늘어나고 있으며, 해운선사는 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO)의 SOx 규제 관련 코스트 상승분을 화주가 부담하지 않으려고 할 경우 1월 1일 이후 화물을 선적하지 않겠다는 강경 자세를 보이고 있음
- 12월말 기준 미국 서안(LA·LB항 등)을 대상으로 1FEU당 약 150달러, 동안(New York·New Jersey 항 등)을 대상으로 1FEU당 약 250달러에 상당하는 「LSFO 잠정 할증료」가 부과되고 있으며, 선사 는 연료유 할증료를 IMO 규제 강화에 따른 비용 상승분에 대한 관계자 간 공정한 부담을 위한 수단 이라고 인식하고 있음
- 컨테이너선 업계 영업비용 중 가장 높은 비중을 차지하는 것이 연료유 구입비용인데, SOx 규제에 따 른 비용 상승액은 전 세계 기준 연간 150억 달러 정도로 추정됨
- 12월 들어 상하이발 미국 서안·동안 컨테이너 스팟 운임이 각각 10% 이상 상승했으며, 선사·화주는 LSFO 잠정 할증료가 12월 운임 상승의 주요 원인이라고 분석하고 있음
- 현대상선 미국 법인 관계자에 따르면 12월말 기준 외항선사들의 운임은 각사마다 다르지만 전반적으 로 미국 서안용(LA·LB항 등) 운임이 약 1,450달러(1FEU 당)로 이중 베이스 운임이 약 1,100달러, 연료 할증료가 약 350달러를 구성하고 있고, 미국 동안용(New York·New Jersey항 등) 운임은 약 2,500달러로 이중 베이스 운임이 약 1,800달러, 연료 할증료가 약 700달러를 구성
- 2019년 아시아발 북미척 해상물동량은 전년 대비 거의 변하지 않은데다가 2020년 상반기에도 증가 요인이 없는 상황이기 때문에 2020년 북미-아시아 항로에서 베이스 운임은 크게 오르기 어려울 것 이라고 전망됨
- 2019년 1-10월 아시아발 북미척 물동량은 전년 동기 대비 0.2% 증가에 그쳤음

<https://secure.marinavi.com/> (로그인 필요)

I 2019년 컨테이너선 업계에서 디지털화(Digitalization) 가속

- 전 세계 컨테이너선 업계에서 디지털화가 가속화되고 있으며, 머스크 라인 주도의 디지털 플랫폼 (Platform·PF)인 트레이드 렌즈(Trade Lens·TL)로의 주요 선사·항만의 참여가 2019년 급속히 확 대됐음
- 머스크·IBM은 2018년 8월 TL의 발족 및 서비스 제공 개시 이후 관련 업체들의 TL로의 참여를 독 려하고 있으며, 2019년 12월 기준 해운·물류 참가 기업 수는 100개사를 상회
- 당초에는 컨테이너선 업계 선복량 기준 최대 기업인 머스크 라인이 주도하는 PF이다 보니 다른 컨테 이너 선사의 경계감이 있었고 참가 멤버는 한정될 것이라는 분석이 있었음
- 이스라엘 Zim, 한국 고려해운·남성해운 등이 참여했고 CMA CGM과 MSC도 참여하기로 결정했으 며 2019년 하반기 ONE와 하판로이드도 TL에 참여하게 되면서, 세계 상위 5개 선사가 모두 참여하 게 돼 TL은 해운·물류 분야 digitalization 허브(hub) 단체로 자리매김하게 되었음
- TL 참여 기업은 TL로부터 booking 데이터, 컨테이너 선박 동정 등을 입수해 운송 수요자인 화주 등 에 효율적인 운송 서비스를 선 제시 할 수 있음

2. 주간 뉴스

- 또한 TL를 활용해 본선 화물 선적 계획 수립, 컨테이너 선박 입출항 실적 관리 등을 보다 효율적으로 수행 할 수 있을 것으로 기대
- TL는 향후 세계 주요 컨테이너 터미널 등과도 PF을 호환·접속시킬 계획으로 2019년 9월 태국 관세청 등이 TL에 가입하기도 했음
- Data의 디지털화(digitalization)나 표준화(standardization)를 위한 PF는 해운선사 뿐만 아니라 전 세계에서 연간 약 1억 2,000만 TEU 이상의 컨테이너 화물 운송을 의뢰하는 화주에게도 이익이 될 것임
- 이처럼 세계 컨테이너선 업계는 고객에게 신속한 가치를 제공하는 것을 극대화하기 위해 TL와 같은 Digital PF을 활용해 Digital Marketing Solution을 가다듬어 가는 것을 지향하고 있으며, 이러한 추세는 2020년 한층 더 가속화 될 것임

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/114566> (로그인 필요)

I 2020 Capesize 상황 전망은 - MOL 건화물본부

- 2019년은 연초 발생한 VALE 광산 댐 사고의 영향이 무엇보다도 컸는데 이로 인해 연중 브라질발 철광석은 전년 대비 5,000만톤 정도 감소했으며, 이는 케이프 사이즈 300항차 분량의 화물이 사라진 것을 의미함
- 2019년 스팟 평균 1만 달러 정도를 기록하면서 전체 수역에서 시황 정체
- 한편 7월 이후에는 스크러버 탑재를 위한 선박들이 dock에 입거하면서 불가동 일수 증가와 함께 체선이 증가해 선박 공급이 타이트 하게 되었으며, 2019년 하반기에는 평균 2만 6,000달러 정도를 유지하고 있음
- 2019년 하반기 이후 시황 회복의 조짐이 나타나고 있는 가운데 2020년 고점 4만 달러, 저점 1만 달러, 평균 2만 1,000달러를 기록할 것으로 전망함
- 철광석 가격 안정화로 페루 등이 증산 계획을 발표한 바 있으며, 2020년 광산 개발의 진전 등 전반적인 출하 증가 예상
- 2020년 케이프 사이즈 신규 준공이 거의 이루어지지 않아 선박 공급이 한정적인 것도 플러스 요인임
- 또한 중국 철강 회사의 설비 증강과 동남아·인도 등 신흥 지역에서 고로 생산 증가 계획이 있어 2020년 철광석 생산이 확대 예정
- 시황 마이너스 요인은 인도·중국 등 신흥국의 자동차 생산 포화로 자동차 제조에 소요되는 철강부품 수요가 감소할 가능성이 있다는 것임
- 또한 2020년 VALE가 VALEMAX(40만톤·32.5만톤)를 full swing 가동시 케이프 사이즈 수요가 상대적으로 감소할 수 있음
- 케이프 사이즈는 기본적으로 적합유를 사용하는 것으로 대응하고 있지만 일부 선박은 화주 요청에 의해 스크러버를 탑재하고 있음
- 적합유는 사용 경험이 짧기 때문에 당분간 품질 측면을 확실히 모니터링 할 필요가 있으며, 선박으로 급유 이전에 저유황유 샘플 등을 확보해 꼼꼼히 체크 필요

<https://secure.marinavi.com/> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 2020 VLCC 상황 전망은 - NYK 유조선본부

- 2019년 유조선 시장은 신조선 공급 압력도 있고 여름철을 중심으로 침체 국면이 있었지만 셰일 증산, SOx 규제 대응 등의 영향으로 예상대로 견조한 상황이 되었음
- 한편 2019년은 미·중 무역마찰이나 중동 불안정화 등 지정학적 요인에 의해 예년 이상 심한 등락이 발생한 한해였음
- 중고 선가의 상승 등으로부터 유추할 수 있는 것처럼 향후에도 견조한 상황에 대한 기대감이 있으며, 2020년 중동-아시아 항로에서 daily 고점 10만 달러, 저점 2만 5,000달러, 연평균 4만 달러로 전망함
- SOx 규제 대응으로 공급 억제 효과가 당분간 이어질 것으로 예상되는데, 스크러버 retrofit(기존 운항선박으로의 탑재) 공사로 입거선 증가가 예상되고 이는 유조선 공급을 둔화시키는 영향을 줄 것임
- 또한 규제 적합유 가격이 상대적으로 높기 때문에 비스크러버선은 감속 운항을 추진할 것인데 이는 유조선 공급을 실질적으로 줄이는 효과가 있음
- 미국발 셰일 수출 확대는 톤마일 증가를 가져와 원유 운송 수요를 실질적으로 늘리는 효과 발생
- 미중 무역마찰 영향으로 중국착 물동량은 정체되어 있지만, 인도 등 기타 아시아 전용 수요가 계속 견조한 것도 2020년 VLCC 시장의 플러스 요인임
- 시장 마이너스 요인은 선복과잉 가능성이 있다는 점으로 2019년 약 60척의 신조 유조선 준공이 있었는데 반면 스크랩 시장에서 해철(解撤)은 정체되고 있으며, 동 60척의 가동이 활성화 되는 2020년 단번에 선복 과잉감이 높아질 가능성이 있음
- 다만 2020년 유조선 신조선 공급은 40척 안팎으로 2019년에 비해 비교적 적기 때문에 해철이 활성화 된다면 과잉감이 완화될 수도 있음
- 2020년에 2019년과 유사하게 중동 항로에서 유조선 피격사건이 발생하는 등 지정학적 변수가 발생해 시장이 등락하는 국면이 있을 수 있음
- 전 세계 유조선의 SOx 대응 방안을 살펴보면 규제 적합유 연료의 사용을 중심으로 하면서도 일부 유조선은 스크러버 탑재 등을 통해 대응 예정
- 적합유 사용에 있어서 특히 성상에 주의하고 필요에 따라 조연제(助燃劑)를 사용해 엔진 등 선내 기기의 고장을 방지할 필요가 있음

<https://secure.marinavi.com/> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 2020 VLCC 시장 전망은 - MOL 에너지수송영업본부

- 2019년은 신조 유조선의 준공 rush가 있었지만, 미국산 셰일 오일의 수출 증가에 따른 톤마일 신장과 스크러버 설치 공사에 따른 본선의 실제 가동 감소 등이 발생하면서 수급 환경이 비교적 개선
- 게다가 중동 정세 불안정화(유조선 피격사건)와 미국 트럼프 정부의 중국 선사 제재 등의 정치적 요인에 따른 시세 폭등이 예상을 넘어섰음
- 특히 중국 선사 제재 등의 이벤트 발생 타이밍이 겨울철 진입기(수요 확대기)에 발생하면서 시장 상승 impact를 증폭시킨 감이 있음
- 2020년 중동-아시아 항로에서 daily 고점 10만 달러, 저점 2만 2,000달러, 연평균 5만 달러로 전망함
- 2020년 1월 1일 발효 SOx 규제 대응에 따른 신품종인 저유황유의 해상 운송이 활성화 되고, 대서양 지역(북미 셰일, 서아프리카·브라질 원유 등)에서의 수출이 증가해 톤마일 신장에 의한 시장 상승 가능성이 있음
- 특히 미국산 셰일의 수출 증가가 예상되는데, 셰일은 파이프라인을 통한 수출이 아니고 대부분 VLCC로의 운송이 예상되는 유종이기 때문에 북미발 원유 수출 증가 기대
- 2020년 신규 유전인 Johan Sverdrup(노르웨이 북해)의 원유 생산 증대가 예정되어 있는 것도 플러스 요인으로, 노르웨이 석유 생산업체인 Equinor는 2019년 10월 Sverdrup 원유(추정 가채(可採) 매장량 27억 배럴, 하루 최대 66만 배럴 생산)의 생산을 시작한 바 있으며, 이것에 의해 아시아 전용 원유 수출량이 증가하면서 톤마일 신장에 의한 시장 상승 가능성 있음
- VLSFO(Very Low-Sulphur Fuel Oil) 황 성분 0.5% 이하의 적합유 공급 체제가 원활하지 않아 저유황유를 공급하는 항만을 찾아 항행하는 deviation(최적항로에서 일시 벗어나는 것)이 발생할 가능성이 높으며, 저유황유를 공급 받지 못해 체선에 들어가는 선박이 발생할 경우 본선 가동률 저하로 이어져 시장이 상승할 가능성 있음
- 미국 대통령 재선 선거가 2020년에 있는데 트럼프 정권이 무역 강경정책을 수행할 가능성이 높아 2019년 연말 일시적으로 유예된 미·중 무역갈등이 다시 심화되면서 세계 무역량 자체가 둔화될 우려는 시장에 마이너스 요인임
- 대체로 2020년의 수송 수요는 안정적으로 보고 있으나, 시장 안정이 지속되면 반대급부로 노령선 철수는 둔화되는 것이 일반적임
- 2020년 신조 유조선 준공(인도)은 40척 안팎을 보고 있으나 해체 선박의 증감이 어느 수준이 될지에 따라 선박 공급이 결정될 것이므로 해철 동향에 주목할 필요 있음
- 스크러버라는 생소한 선박기기를 다루는 전문인력의 확보가 시급하며, 규제 적합유 사용의 경우 규제 적합유 품질 관리에 주의를 기울여야 함

<https://secure.marinavi.com/> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

2020 VLCC 시장 전망은 - K-Line 유조선본부

- 2019년 강한 시장은 당초 예상대로였지만, 9월 14일에 발생한 사우디 아람코(Saudi Aramco)의 원유 생산 시설 공격과 9월 25일 미 재무부가 대형 중국 선사를 제재 대상 리스트에 포함시킴으로써 가속도가 높음
- 유조선 선종의 경우 대외적 변수가 많아 당사는 2020 시장 전망에 대해서는 제시할 수 없음
- 배선 계획을 미리 작성해 무리 없이 2020년 내 VLSFO(Very Low-Sulphur Fuel Oil)로 연료를 전환하고, 저유황유를 확보하지 못해 불가동에 들어가는 선박이 없도록 해야 함
- HSFO(High Sulphur Fuel Oil) 사용후 바로 VLSFO(Very Low-Sulphur Fuel Oil)로 전환하는 것이 아니고 LSMGO(Low Sulphur Marine Gas Oil)를 사용해 연료탱크 희석을 실시한 이후 VLSFO를 급유해 연료탱크의 condition을 양호한 상태로 준비시켜 놓아야 함
- 전사(全社)적로는 원활한 연료유 전환을 위해 사내 배선 부서와 SOx 규제 대응 부서의 원활한 협력 체계 하에서 연료유 전환 진척 상황을 수시 확인 필요
- 스크러버 설치 완료 또는 설치 예정선에 있어서는 종래의 HSFO가 원활히 공급될 수 있는 체계를 구축하는 것도 중요
- 장기적으로 앞을 내다본 이야기를 하자면 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO) 등 국제기구의 환경규제가 심화되어 가는데 앞으로의 환경규제에 대응할 새로운 컨셉의 Eco Ship을 화주·조선소와 모색해 갈 필요 있음

<https://secure.marinavi.com/> (로그인 필요)

2020 Aframax 유조선 시장 전망은 - PHOENIX TANKERS

- 아프라막스의 경우 2019년 8월까지의 전반적으로 정체된 시장을 보였지만, 9월 이후 국소적 장세의 부침은 있지만 대체로 호조 장세가 이어지고 있음
- 시장 개선의 주요 요인으로는 미국발 유럽착(주로 미국 내 원유), 유럽발 미국착(주로 러시아 내 fuel oil)의 양대 대서양 트레이드가 크게 신장된 것을 들 수 있으며, 이를 통해 2019년 하반기 8만~12만 톤급의 아프라막스 유조선의 물동량 증대 발생
- 올해 아프라막스급 유조선 해철은 1자릿수 대에 그쳐 지난해(40척 정도)에 비하면 대폭 감소했는데, 하반기 시장이 점진적으로 상승하면서 해철을 연기하는 선사가 발생해 해철 실적이 부진한 것으로 분석됨
- 2020년 아프라막스 유조선은 daily 고점 6만 달러, 저점 1만 5,000달러, 연평균 3만 달러로 전망함
- 다만 제품선 운임 급증으로 인해 LR2형(8만~16만톤) 제품선의 원유선으로의 전환에 의한 아프라막스 선박 수급의 연화(선박 증가)가 우려됨
- 미국 걸프만 인근에 원유 적재 터미널 건설이 진행되고 있는데 2020년 준공 시 미국발 유럽착 대서양 트레이드에 더 큰 선형의 수에즈막스(12만~20만)급 유조선이 투입되면서 아프라막스 시장이 둔화될 가능성 있음
- 현재 아프라막스급 유조선은 대부분 규제 적합유를 사용하고 있으며, 아프라막스급 유조선은 신조 선박이 적고 고령선 비중이 높아 당분간 스크러버 탑재는 전무할 것으로 예상

<https://secure.marinavi.com/> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 2020년 1월 저유황 연료 신세기(新世紀) 개막. 저유황유 상품 간 성상 차이 문제점 해결이 과제

- 전례 없는 선박용 연료의 대전환이 시작돼 전 세계 7만척 이상의 선박이 9월경부터 규제 적합유로 전환을 시작
- 전 세계에서 연료 시프트가 본격화됨에 따라 VLSFO의 스팟 가격은 상승하고 있는데, 2019년 9월 초순 싱가포르항 기준 VLSFO는 톤당 520달러 안팎이었지만 12월 중순까지 지속 상승해 600달러 초과에 이르렀음
- 대조적으로 수요가 줄어드는 고유황 C중유의 가격은 2019년 12월 300달러 안팎으로 급락했는데, VLSFO와 고유황 C중유 간의 가격 차이는 9월 중순 40달러 정도였으나, 10월초 1.6배까지 차이가 확대됐으며, 12월 중순에는 2배까지 차이가 커졌음(고유황 C중유 300달러, VLSFO 600달러)
- 규제 적합유인 VLSFO(Very Low-Sulphur Fuel Oil)는 제품 간 성상(性状)의 차이가 크고, 혼합해 제조되다 보니 슬러지(침전물) 발생에 의한 기관 트러블 발생 우려 등 아직 제반 당면 과제가 남아 있음
- 기존 고유황 C중유는 동점성이 380센치 스톡스(cSt) 근처, 밀도는 1㎥ 당 980kg 안팎으로 제품 간 성상에 별다른 차이가 없는데 반면 VLSFO는 동점도, 밀도, 유동점 등이 폭넓게 분포해 기준이 되는 명확한 성상이 존재하지 않음
- "저유황유의 경우 동점성 200cSt 이하가 많지만 밀도는 상품별로 상이하다. 예를 들어서 동점성 100cSt 이하의 저유황유 중에 밀도가 무거운 적합유가 있는 반면 밀도가 가벼운 저유황유도 있다" (머스크 라인 선박 연료유 담당자)
- 국제표준화기구(International Organization for Standardization·ISO)의 선박 연료 규격을 규정하는 8217(2017년판)은 최소 또는 최대 스펙에 관한 표준을 정의하고 있는데, 예를 들어 ISO의 선박용 중유 규격인 RMG 380의 스펙은 동점성이 최대 380cSt, 밀도가 1㎥당 최대 991kg, 유동점은 최고 30도, 인화점은 최저 60도의 규격을 제시하고 있음
- 일정 range가 아닌 최대치 또는 최소값 중 하나를 정하고 있기 때문에 허용 범위가 상당히 넓다는 문제점이 있는데, 예를 들어 25cSt의 매우 낮은 동점성을 지닌 스펙도 RMG380 연료에 포함됨
- 2019년 10월 국제해운단체인 발틱국제해운거래소(The Baltic International Maritime Conference·BIMCO)는 ISO 규격만으로는 저유황유 제품별 성상 차이를 규제하기 어려우니 동점도나 밀도 등의 스펙을 보다 명확히 하는 것이 중요하다고 제언
- 상정해 볼 수 있는 문제는 유동점이 지나치게 높은 저유황유로 일반적으로 연료의 유동점은 낮은 쪽이 취급하기 쉬운데, 유동점이 높은 연료유는 한랭지에서 항행하면 응고 되어 버릴 리스크가 있는 반면 대응 기기인 연료를 데우는 히터를 모든 선박이 탑재하는 것은 아님

<https://secure.marinavi.com/>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

■ 모든 선형의 운임, BEP 하회 중*

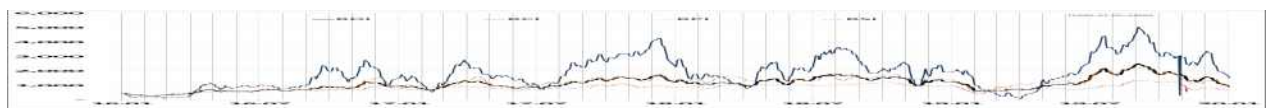
모든 선형의 운임이 전주대비 급락하고 있는 것으로 나타남. 가장 큰 하락폭을 보이는 것은 케이프선으로 21% 하락하였으며, 뒤를 이어 파나마스가 18%, 수프라막스와 핸디가 각각 12% 하락함. 건화물선 시장구조의 특성상 상반기 운임이 약세를 시현한다는 점을 고려하더라도 낮은 수준임. 휴일과 함께 2020년 1월 1일부로 시행된 환경 규제에 의해 시장의 심리가 경직되어 있는 것이 운임에 부정적 영향을 미친 것으로 분석됨. 하지만 중국의 철광석 재고 비축량이 감소했다는 소식이 전해지면서 다음 주 부터는 수입량이 증가해 운임에 긍정적 영향을 미칠 것이라는 의견이 나옴. 참고로 금주 중국의 철광석 재고량은 약 1억 1,410만 톤으로 전년대비 1,530만 톤 감소했으며, 전주대비 1,630만 톤 감소한 수준이라고 SMM·Shanghai Metals Market이 발표함. 중소형선박의 운임의 하락은 인도네시아산 니켈 원광 수출이 1월 1일부로 본격적으로 금지된 데다, 1분기 호주산 곡물 수출이 감소할 것이라는 소식이 전해졌기 때문으로 분석됨. 또한 양대수역의 가용선박수 증가가 운임 하락을 가속화시킴. 2020년 2월 FFA가격은 1일 케이프선 9,588달러, 파나마스 7,516달러, 수프라막스와 핸디가 각각 6,796달러, 6,875달러로 BEP를 한참 하회하는 수준을 형성함

* 금주 주평균 운임은 휴일로 인해 2020년 1월 2일과 3일, 이틀간 운임만을 사용함

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주 케이프선을 비롯한 모든 선형 운임이 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2020년 ³⁾			2019년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(01.03)							
운임지수 ¹⁾	BDI	942	(-162)	907	976	942	595	2,518	1,355
	케이프(5TC) ⁸⁾	11,401	(-2,951)	10,825	11,976	11,401	3,460	38,014	18,030
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	7,448	(-1,628)	7,201	7,695	7,448	4,435	18,116	11,116
	수프라막스(6TC)	7,115	(-939)	6,984	7,246	7,115	4,544	14,940	9,667
	핸디(6TC)	6,292	(-823)	6,173	6,410	6,292	4,198	10,067	7,188
	케이프	15,000	(-125)	15,000	15,000	15,000	11,500	23,000	17,358
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	11,750	(-500)	11,750	11,750	11,750	11,500	16,125	13,267
	수프라막스	9,625	(-250)	9,625	9,625	9,625	9,500	12,500	10,857
	핸디	9,563	(-125)	9,563	9,563	9,563	8,750	10,750	9,856
건화물선 시장(FFA)		(01.03)							
		2020년 2월물	2020년 2분기물	2021년물	2022년물				
		금주 (전주비)	금주 (전주비)	금주 (전주비)	금주 (전주비)				
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	9,588 (-1,393)	10,781 (-1,016)	11,769 (-444)	12,666 (-175)				
	파나마스(4TC)	7,516 (-1,231)	9,791 (-500)	8,969 (-87)	8,950 (-25)				
	수프라막스(6TC)	6,796 (-740)	8,853 (-268)	8,643 (-96)	8,546 (-40)				
	핸디(6TC)	6,875 (-113)	7,475 (-156)	7,363 (-112)	7,325 (-75)				

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

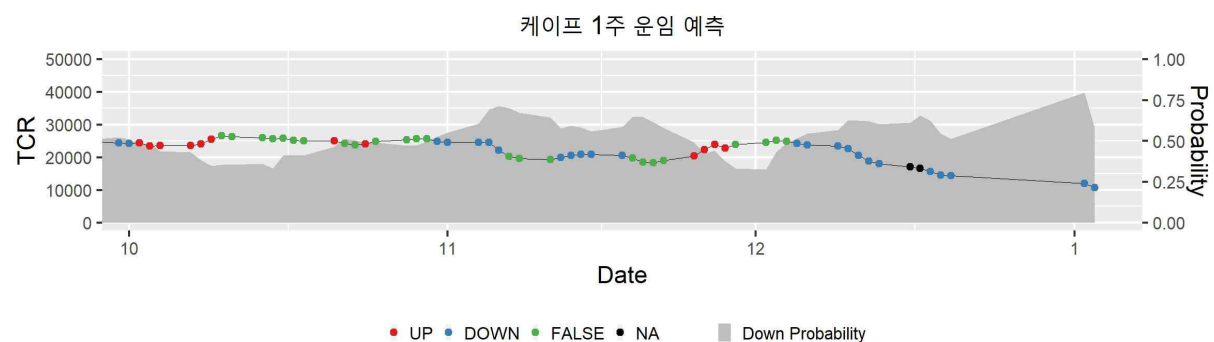
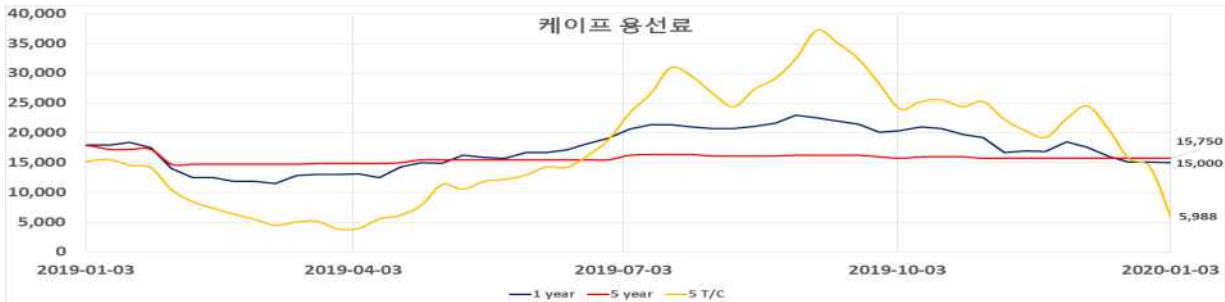
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 급락함
- (케이프 RSI) RSI는 30선을 상향돌파한 후, 상승세를 이어감
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 보합세를 보일 것으로 예상됨



- * 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) 장단기 용선료는 일정한 수준을 유지 중임
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 선형간 운임 간격이 점차 좁아지고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

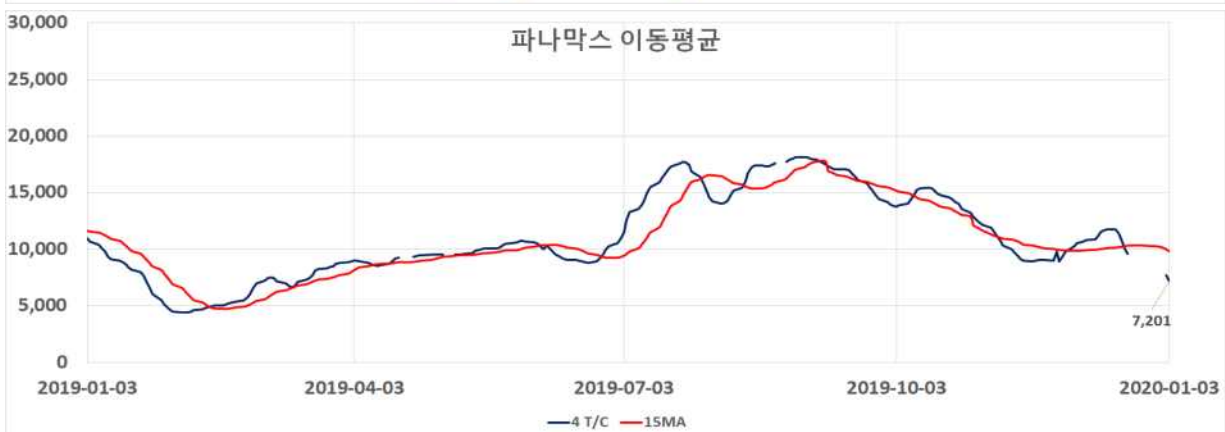


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
케이프	건화물선 시장(현물)			
	12.30	01.06	-	-
	12.31	01.07	-	-
	01.01	01.08	-	-
	01.02	01.09	20.21	79.79
	01.03	01.10	42.37	57.63
	1월 1주	1월 2주	31.29	68.71

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

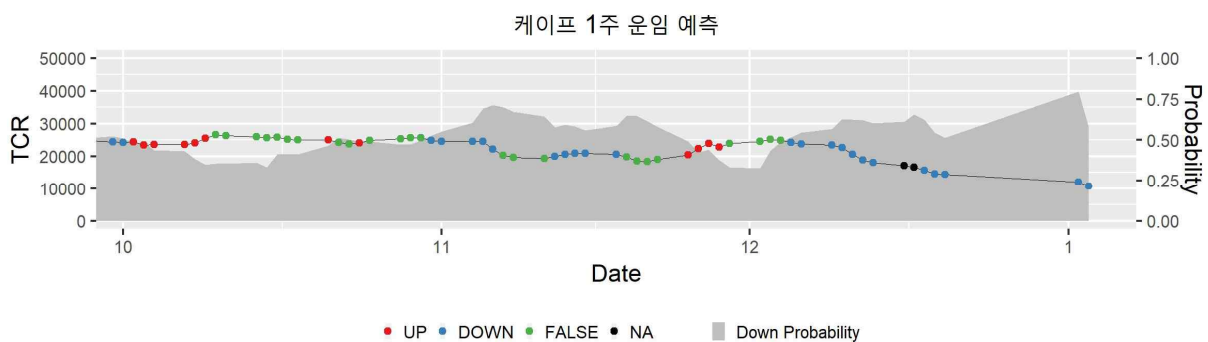
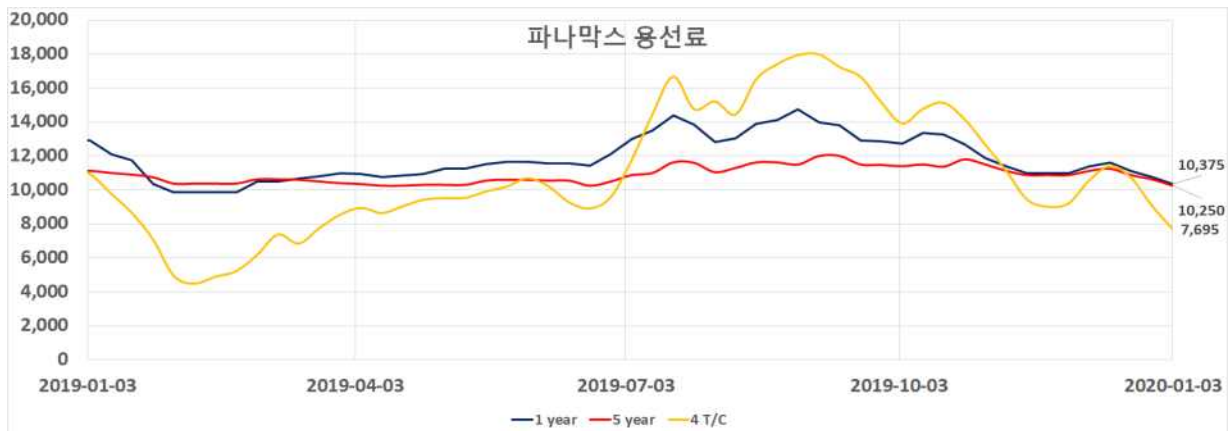
- (파나마스 이동평균) 이동평균선은 약보합세를 나타냄
- (파나마스 RSI) RSI가 상승세를 보이기는 하나, 30선을 조금 상회하는 수준임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나마스선 운임은 보합세를 보이거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장단기 용선료가 완만한 하락세를 보이고는 있으나 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음주 파나막스선 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)					
파나막스	12.30	01.06	—	—	
	12.31	01.07	—	—	
	01.01	01.08	—	—	
	01.02	01.09	12.58	87.42	
	01.03	01.10	42.32	57.68	
	1월 1주	1월 2주	27.45	72.55	

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

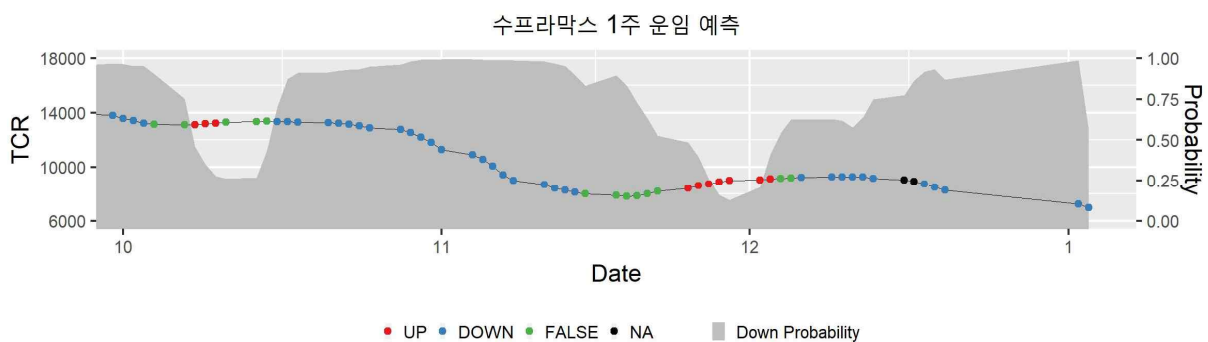
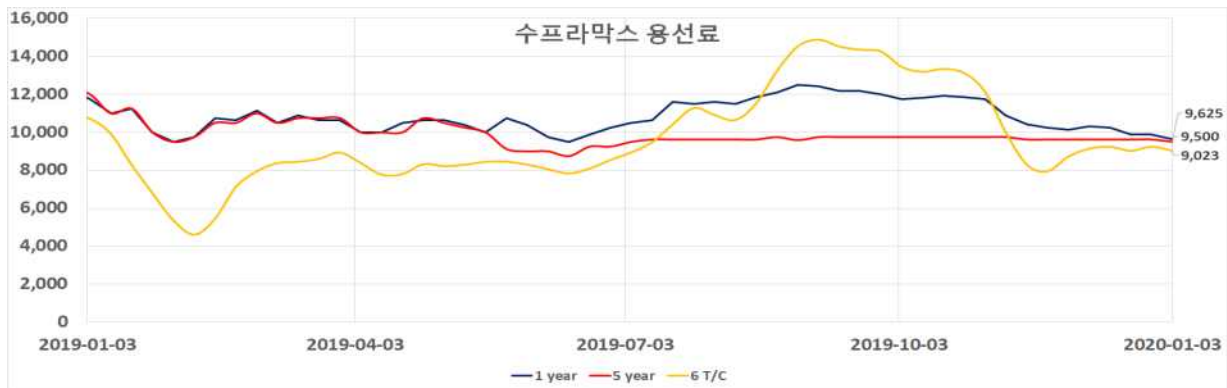
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 하락세를 기록 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 돌파해 상승추세를 보이거나, 70선을 한참 하회하는 수준임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 약보합세를 보일 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료가 장기용선료와 비슷한 수준을 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 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	12.30	01.06	—	—	
	12.31	01.07	—	—	
	01.01	01.08	—	—	
	01.02	01.09	1.36	98.64	
	01.03	01.10	44.09	55.91	
	1월 1주	1월 2주	22.73	77.27	

4. 컨테이너 - 주간 동향

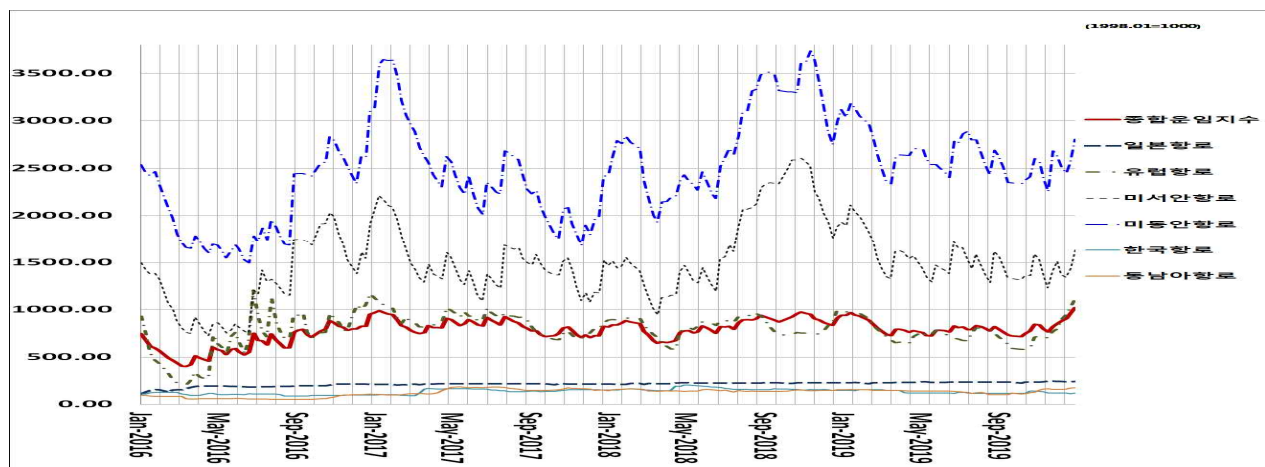
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 64.14 상승한 1,022.72를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 97달러 상승한 1,124달러를 기록함. 동 항로의 운임은 2017년 1월 이후 처음으로 1,100달러대를 기록함. 2020년 중국 춘절은 2017년과 유사한 1월에 있어 이러한 운임 강세는 춘절 이전까지 계속 될 것으로 예상됨

아시아-북미항로는 전주대비 202달러 상승한 1,636달러를 기록함. 동 운임은 2019년보다는 낮고 2018년보다는 높은 수준으로 2019년 9월부터 컨테이너 물동량 증가세가 마이너스 증가세를 기록하여 운임이 낮은 수준을 기록함. 중국 춘절 전까지 상승할 것으로 예상되나 이후 디얼라이어스와 오션얼라이언스는 각각 14편, 18편의 임시 결항을 발표하여 수요 둔화에 대비하고 있어 운임은 약세로 전환될 가능성이 높음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

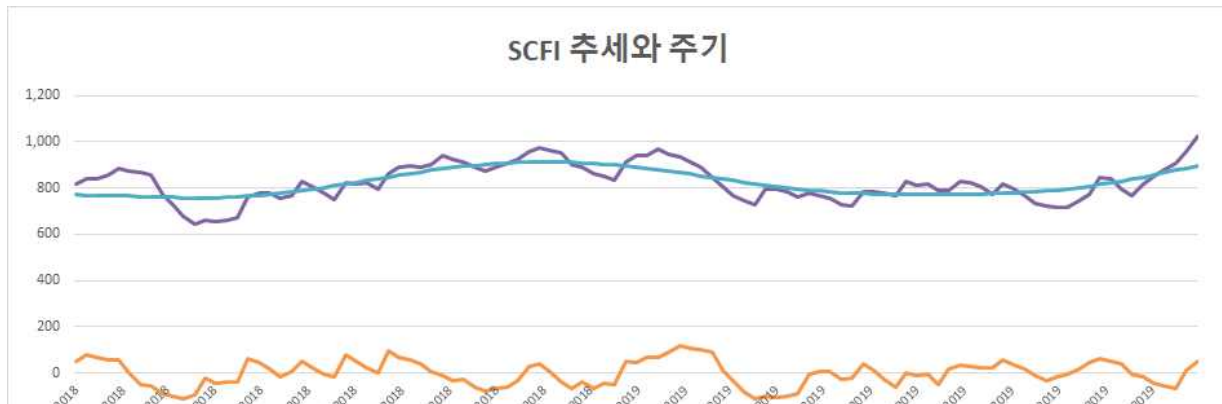


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2019년			2018년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장	(01.03)								
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	1022.72	(64.2)	715.97	968.07	810.92	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	1,124	(97.0)	580.0	1027.0	759.66	584.0	996.0	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,636	(202.0)	1,229	2,114	1,525.32	945.0	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,808	(246.0)	2,256	3,187	2,633.67	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	118	(6.0)	112.0	153.0	128.37	144.0	205.0	162.8
	일본항로(\$/TEU)	242	(2.0)	219.0	244.0	233.38	210.0	230.0	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	176	(3.0)	101.0	173.0	138.14	131.0	166.0	145.84
용선지수(HRCI)	-	-	591.0	807.0	709.0	610.0	846.0	724.0	

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수가 추세선을 상회하나 계절적으로 운임지수는 상승할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임이 추세선을 상회하나 계절적 요인에 의해 상승할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 추세선과 유사한 수준이나 중국 춘절 전까지 상승할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

1월 첫째주 원유선 고시항 유지

금주 VLCC WS은 122.0으로 전주(125.0) 대비 3.0p(2.4%) 하락. 1월 3일 시장보고서에 따르면 카리브-미국 걸프 아프리카막스(10만 톤 급) 유조선 시황은 daily 7만 9,420달러로 2주전 대비 약 60% 이상 급등했으며, 이는 아프리카막스 손익분기점 2만 달러 대비 약 4배 높은 것임. 미국은 베네수엘라산 원유 수송에 배선된 이유로 아프리카막스급 4척을 포함 유조선 총 6척을 12월 3일 제재 대상으로 지정했으며, 제재 발표 직후 시황은 별다른 움직임이 없었지만 동 6척은 12월 연말 이후 불가동에 들어갔기 때문에 제재 영향이 나타나기 시작했을 가능성이 있음

1월 첫째주 제품선 시황 큰 폭 하락

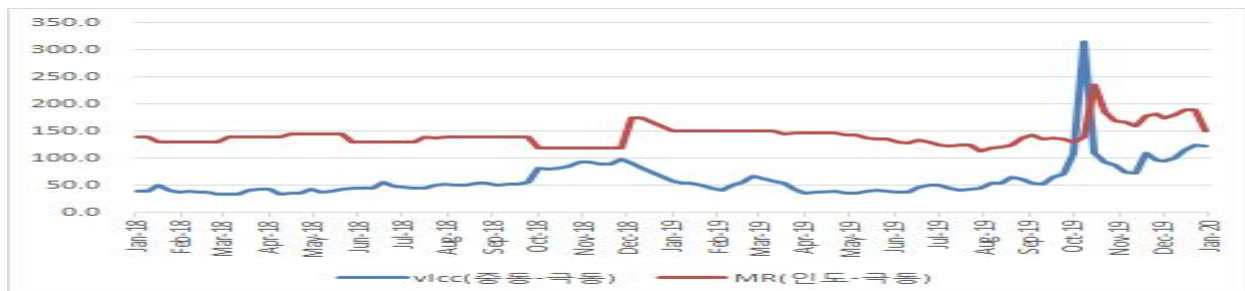
금주 MR WS은 151.2로 전주(190.0) 대비 38.8p(20.4%) 큰 폭 하락. 설 연휴가 다가옴에 따라 석유제품 물동량은 휴지기에 들어 간 상태임

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles Weber

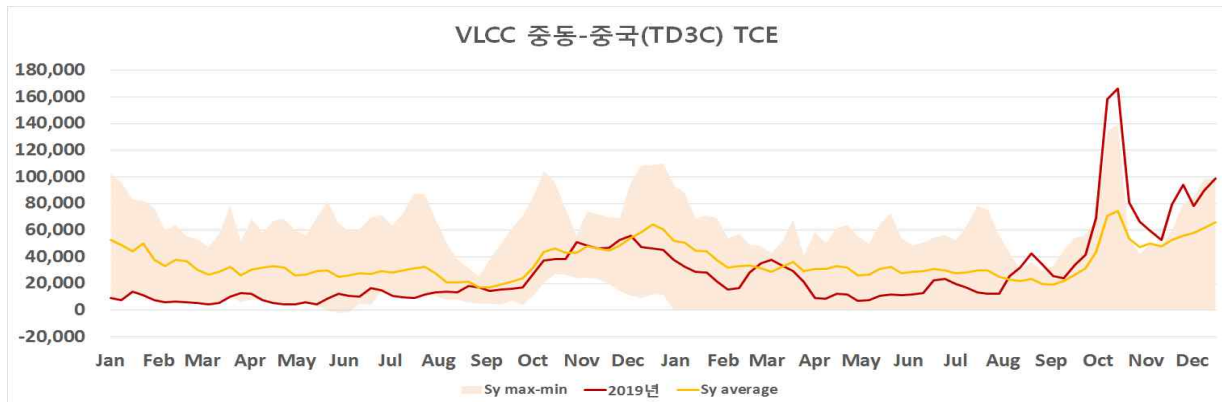
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.03)							
Average Earnings	TD3C	103,274	(-465)	103,052	103,274	103,163	6,167	300,391	39,394
(\$/day)	Pacific Basket	14,198	(-10,336)	14,198	14,198	14,198	7,403	39,463	14,846
용선료	VLCC	48,750	(-)	48,750	48,750	48,750	24,500	65,000	36,358
(1년,\$/day)	MR	16,000	(-)	16,000	16,000	16,000	13,250	16,500	14,683
운임지수(WS)	VLCC	122.0	(-3.0)	122.0	122.0	122.0	36.0	315.0	66.6
	MR	151.2	(-38.8)	151.2	151.2	151.2	114.2	235.0	148.0

* Pacific Basket의 전주비는 2019년 마지막 공표인 2019. 12. 24 시점 daily earning과의 차이를 의미

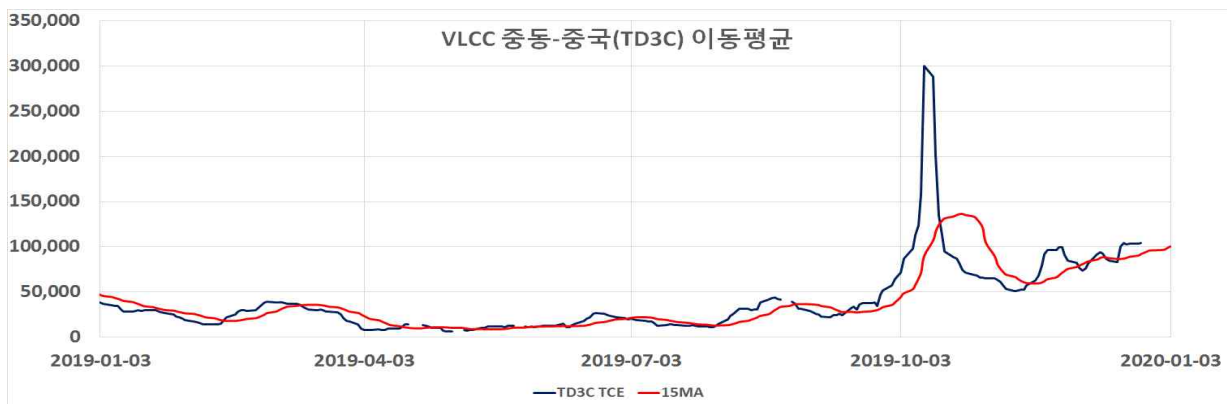
** 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임. Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

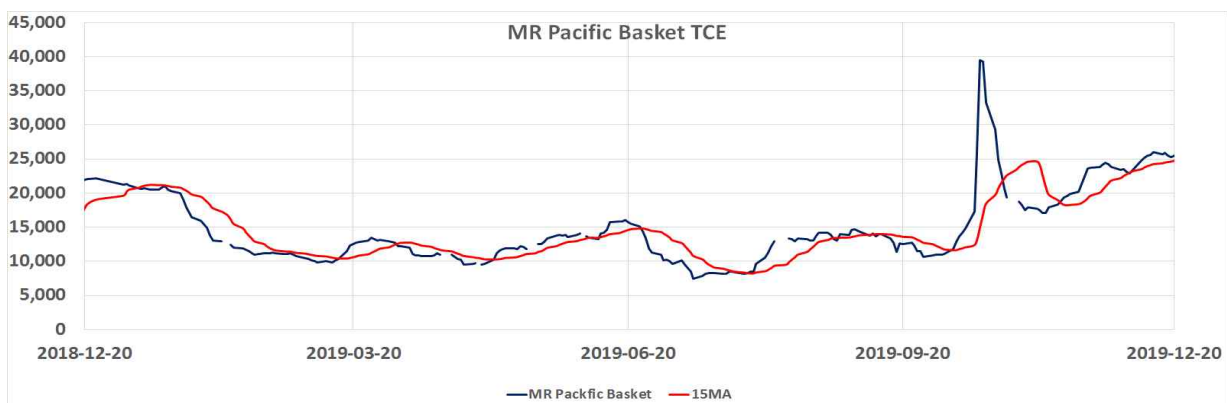
- 금주 TD3C(27만 톤·Middle East to China) 평균운임은 추세선이 우상향하면서 상승 추이가 지속되고 있으며, 역사적(2008년 이후) 추세선(Sy average·최근 5년)을 큰 폭 상회하는 등 상승압력이 계속되고 있음



- 금주 TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 15일 이동평균선을 하회하는 방향으로 추이했는데, 이는 2019년 연말부터 이어진 고운임의 피로감을 해소하기 위해 하방압력이 존재함을 의미함



- 금주 Pacific Basket(4만 8천 톤·Sikka·India to Chiba·Japan과 Yeosu to Singapore의 평균) MR 평균 운임 추세선은 15일 이동평균선을 하회했으며, 이는 운임에 하방압력이 존재함을 의미함



6. 중고선 시장

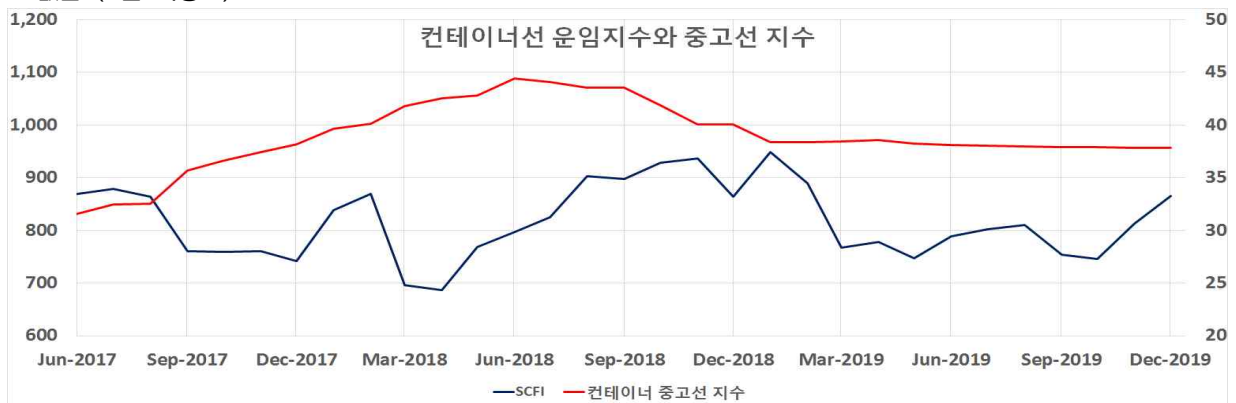
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- BDI는 976으로 전주(1,096) 대비 120p(10.9%) 감소해 4주 연속 하락했으며, 중고선 지수는 22로 9주 연속 변화 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 12월 SCFI는 865.36으로 전월(813.60) 대비 51.76(6.3%) 상승. 중고선 지수는 37.84로 11월 대비 변화 없음 (1월 미공표)



■ Fukujin 해운, 운항 선대 재편으로 MR2형 제품선 매각

(출처: tradewindnews.com/tankers/fukujin-sells-oldest-tanker-to-spring-marine-as-it-renews-fleet/2-1-728993)

- 유조선 주력의 일본 Fukujin 해운은 스크러버 장착 2척의 유조선을 장래 인도받을 예정으로, 12월 31일 선령 11년의 제품선을 그리스 선주에 매각
- Fukujin 해운은 4만 7,500dwt급 MR2형 제품선이자 2008년 준공된 Freja Baltic을 그리스 선주사인 Spring Marine Management에 12월 31일 1,610만 달러에 매각했으며, 동 선박은 Fukujin 해운이 운용하는 선박 중 가장 선령이 높은 선박 중 하나임
- 동사는 2019년 2월 5만 3,600dwt급 High Force(2009년 준공)를 덴마크 Celsius Shipping에 매각
- Fujujin 해운은 올해에 매각한 동 2척의 유조선을 대체할 선박(5만 dwt급 2척)을 현대중공업 베트남 Vinashin 조선소에서 건조 중으로, 한척은 2020년 11월, 다른 한척은 2021년 1월에 인도 예정이며 두 척 모두 스크러버 장착 예정

7. 주요 해운지표 (2020.01.03)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.03)								
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	71.1	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	9.0	12.5	11.1	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(01.03)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	27.0	27.5	27.4	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.0	92.0	93.0	92.6	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	31.5	35.0	33.6	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(01.03)								
380 CST	Rotterdam	289.3	(-4.8)	289.3	245.8	443.5	348.9	322.5	477.5	400.1
	Singapore	374.0	(8.8)	374.0	306.5	511.5	402.5	352.5	517.5	432.6
	Korea	400.8	(-31.3)	400.8	353.8	567.5	447.8	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	422.3	(-13.3)	422.3	334.8	524.0	425.0	359.5	515.5	437.1
VLSFO	Rotterdam	585.3	(8.8)	585.3	493.8	548.3	518.9			
	Singapore	722.8	(33.5)	722.8	530.8	648.0	566.4			
	Hong kong	678.0	(26.5)	678.0	546.5	624.5	578.8			

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(01.03)								
철광석	국제價	94.20	(3.8)	94.20	72.3	127.2	93.3	62.5	79.3	69.5
	중국産	118.7	(-1.7)	118.7	107.9	140.4	121.1	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	74.1	(-1.1)	74.1	72.0	83.1	77.0	76.1	105.1	89.1
	중국産	93.5	(-3.5)	93.5	93.9	107.4	100.4	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주산	174.0	(-)	174.0	168.2	252.9	214.0	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	123.7	(-3.2)	123.7	120.9	187.3	153.2	164.7	186.9	177.1
	중국産	213.6	(-3.1)	213.6	210.7	233.0	221.5	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	930.5	(1.00)	930.5	791.0	943.0	890.2	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	554.3	(-2.00)	554.3	418.5	558.8	493.9	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		9월	10월	11월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	7,918	8,047	7,484	87,449	74,518	95,248	100,114
	수입	5,037	5,079	4,192	51,584	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	6,953	7,768	7,430	82,296	81,068	84,260	89,921
	수입	5,687	6,004	6,209	66,889	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,420	4,314	3,944	48,445	45,468	53,140	57,676
	수입	4,032	4,586	4,592	50,738	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,559	14,419	13,845	149,584	145,255	169,587	189,936
	수입	9,990	11,608	11,141	120,398	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