

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 11월 3주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	05
IV. 컨테이너	12
V. 탱커	14
VI. 중고선 시장	16
VII. 주요 해운지표	17

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

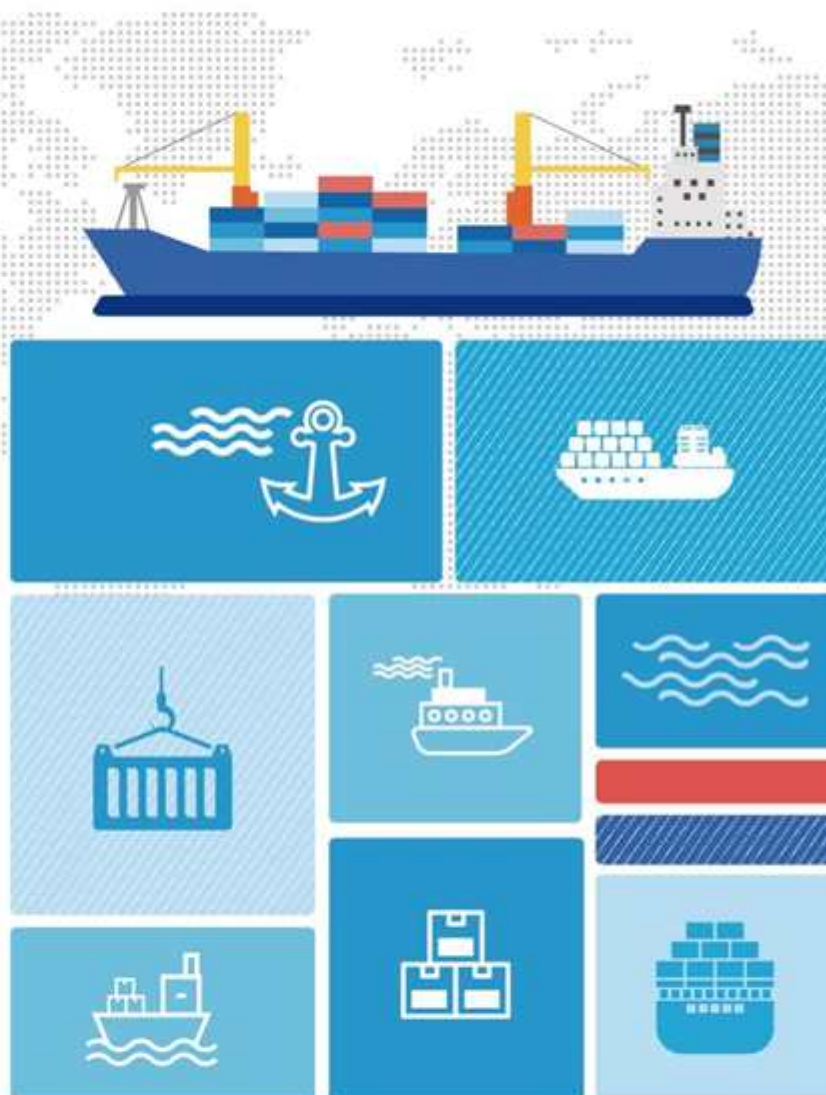
안영균 전문연구원
ahnnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

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

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



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

1. 주간 이슈

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

Adidas의 독일 및 미국 스피드공장 폐쇄 결정과 시사점

Adidas의 독일 및 미국 스피드공장 폐쇄 결정

독일에 본사를 둔 Adidas(2018년 기준 매출액 220억 유로, 전 세계 고용인력 57,000명)가 지난 11월 11일 보도 자료를 통해 내년 4월까지 독일 안스바흐와 미국 애틀랜타의 스피드공장(Speedfactory)를 폐쇄한다고 밝혔다. 지난 2015년(독일)과 2017년(미국)에 각각 건립된 이 공장들은 4D 프린팅 기술(3D 프린팅 기술로 만들어진 물체가 외부 기온 등에 반응하여 변형되는 기술) 등의 4차 산업혁명 기술을 채택하여 큰 관심을 끌어왔음. 특히 인건비가 비싼 선진국에 노동절감형 기술을 채택한 공장이 들어서고 이들 지역의 소비자에게 맞춤형 상품을 신속하게 제공한다는 장점 때문에 4차 산업혁명이 인건비가 싼 개도국에서 선진국으로 제조공장을 이전하는 기술기반을 제공하는 것으로 평가되어 왔음. 그러나 이번 Adidas의 독일 및 미국 공장 폐쇄는 이러한 장밋빛 전망이 실현되기에는 현실적 조건이 아직 성숙되지 않았다는 신호로 읽힘

글로벌 기업의 생산 입지 선택은 다양한 요인에 좌우

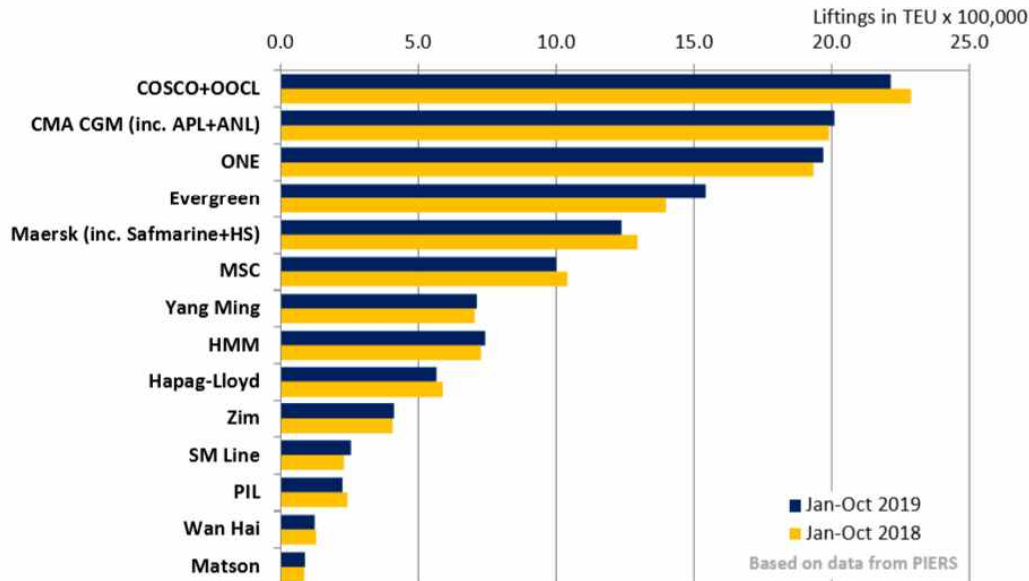
잘 알려진 바와 같이, 글로벌 기업의 생산 입지 선택에는 1) 집적효과, 2) 요소가격, 3) 시장 접근성, 4) 사회간접자본 등의 다양한 요인이 영향을 줌. 지난 4년간의 Adidas의 선진국 회귀실험은 4차 산업혁명 기술이 요소가격의 불리함을 4차 산업혁명 기술과 시장 접근성의 유리함으로 극복할 수 있을 것이라는 기대감을 준 사건이었음. 그러나 Adidas가 밝히고 있는 바와 같이, 지난해 동 사가 생산한 전체 4억 켈레 신발 중에 스피드공장에서 생산된 신발은 100만 켈레(0.25%)에 그쳤음(매일경제, 2019.11.14.자). 즉 아직 4차 산업혁명 기술이 규모의 경제를 통한 대량생산과 원가절감의 단계로는 나아가지 못한 것으로 평가됨

해운에 대한 시사점

(컨테이너) 해운기업은 글로벌 기업의 생산 입지 선택에 있어 필수적인 공급망 관리(SCM)의 물리적 수송서비스를 담당하고 있음. 따라서 효과적이고 효율적인 해운기업과의 파트너십이 없이는 Adidas 등의 글로벌 기업의 생산 입지 이전(移轉) 결정은 불가능함. 따라서 우리나라 컨테이너 선사들이 대량화물을 가진 글로벌 화주기업과 파트너십을 맺고 화물을 안정적으로 확보하기 위해서는 이들 화주기업이 직면한 글로벌 경쟁상황과 입지 조건에 대한 깊은 이해를 바탕으로 경쟁력 있는 물류서비스를 제공할 수 있는 기업 역량을 갖추는 것이 필요함

지금 우리나라 컨테이너 선사들은 수출입 화물의 적취율과 제3국 시장의 적취율을 모두 높여야 하는 과제를 안고 있음. 이 과제를 풀어 나가기 위해서는 우선 대형선 확보 및 공동운항 등을 통해 선박자본비용을 절감하여 원가를 낮추는 노력을 추진해야 함. 이러한 원가 우위 확보를 통해 낮은 운임이 구조화된 시장에서 저렴한 서비스 제공이 가능할 것임. 동시에 현재의 경쟁정책(competition policy) 상황에서 공동 마케팅이 사실상 불가능하기 때문에, 화물 집화력 제고를 위해 자사만의 특화된 화주 파트너십 강화 전략이 필요함. 이를 위해 영업인력, 정보자산 등에 투자가 선행되어야 할 것임. 여기서 정보자산의 인프라가 되는 소프트웨어의 개발 등은 공동 개발이 가능한 부분이기 때문에 공동 연구개발 사업을 추진하는 것을 검토할 필요가 있음

2. 주간 뉴스



〈아시아-미주항로 선사별 처리 실적(2018vs2019)〉

2019년 아시아-미주 물동량 감소

- 알파라이너 자료에 따르면 아시아에서 미주로 수출되는 컨테이너 물동량이 2009년 이후 처음으로 감소를 기록할 것으로 전망됨
- 올해 3분기까지 동 항로 컨테이너 물동량은 전년대비 0.02% 증가한 1,220만 TEU를 기록하였으나 4분기에는 감소하여 2019년 컨테이너 물동량은 전년대비 2.0% 감소할 것으로 전망함
- 2018년 4분기에는 무역 관세를 피하기 위한 조기선적 수요가 집중되었으나 올해에는 발생하지 않을 것으로 예상됨. 동 항로 10월 실적이 3.9% 하락한 것으로 나타나 올해 물동량 감소를 기록할 가능성이 높음
- 선사별로는 에버그린과 SM상선의 실적은 전년대비 10% 이상 증가하였으나 아시아-미주 항로의 점유비중이 가장 높은 COSCO의 처리실적은 감소한 것으로 나타남

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 46호

Seaspan, 컨테이너 선대 확장

- 선주사인 Seaspan은 최근 총 3억 8천만 달러를 투입하여 10,700TEU급 3척, 9,200TEU급 3척을 인수함
- 이번 인수로 동사의 총 운영선박은 119척으로 확대되었으며 총 운영선대는 96만TEU에 달하는 것으로 나타남
- 동사는 이번에 인수한 6척 외에 9,600TEU급 선박 인수도 발표했는데, 동 선박은 일본 선사인 ONE에 3년간 용선계약을 체결함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129981/Seaspan-to-acquire-fleet-of-six-containerships>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I VLCC 용선료, FFA 가격 하락

- VLCC 스팟 운임이 하락함에 따라 용선료와 FFA 가격도 하락을 기록함. 클락슨에 따르면 10월 11일 하루 45,000 달러를 기록하던 VLCC 3년 용선료는 11월 8일 35,000 달러로 하락하였음. 2020년물 FFA 가격은 10월 10일 50,300달러에서 44,000 달러로 하락하였음
- 중동의 지리학적 긴장과 중국선박에 대한 미국의 제재로 일시적으로 상승했던 시황은 미국의 제재가 점차 약화됨에 따라 선주들은 선박 과잉에 대한 압박을 느끼고 있음
- 클락슨에 따르면, 올해 VLCC 62척이 인도되었으나 폐선은 4척에 불과하였음
- 하지만, 대부분의 시장 참여자들은 유조선 수익이 몇 달 동안 계속 증가할 것이라 예측하고 있음. 편리는 금 분기 하루 평균 68,000달러, 2020년 1분기 51,000달러를 기록할 것으로 예상하고 있음
- 중국은 정유공장 증설과 함께 10월 원유 수입은 사상 최고치인 1,080만 배럴까지 끌어 올렸으며 연말까지 높은 수입량이 지속될 것임. 또한, IMO 2020으로 스크러버 설치나 부유식 저장을 통한 선박 공급 조절은 강세 요인으로 작용할 것임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-market-cools-down-as-futures-and-period-rates-slide/2-1-705367>
(로그인 필요)

I 오드펠, IMO 2020에 따른 연료가격 스프레드 크지 않을 것

- 노르웨이 화학 유조선사 오드펠(Odfjell)은 내년 고유황유와 저유황유의 가격 차이가 크지 않을 것으로 예상하고 있음
- 고유황유의 선도가격은 떨어지고 있으며, 스크러버를 장착한 선박만 활용할 것이기 때문에 시장규모가 축소될 것으로 예상함
- 저유황유 선도가격은 지난 2년 동안 평균적으로 고유황유에 지불한 것과 유사한 수준으로 형성되어 연료비가 크게 상승하지 않을 것임

I 중국석유화공 저유황유 공급을 위해 바지선 활용

- 중국석유화공(Sinopec)은 2020년 저유황유 1,000만 톤과 2023년까지 1,500만 톤을 원활하게 공급하기 위해 바지선 100척을 확보하는 계획을 세움
- 동 사는 8,000~10,000dwt 50척을 신조발주할 것이며, 나머지 50척은 3,000~4,000dwt 선박을 용선으로 충당할 예정임

<https://www.tradewindsnews.com/regulation/sinopec-plotting-100-barge-fleet-for-lsfo-supply/2-1-707006>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

■ BDI가 전주대비 11% 하락한 1,357을 기록

전선형 운임이 급락하면서 BDI가 큰 폭으로 하락함

■ 케이프선 스팟운임 전주대비 8% 하락한 20,405달러/일선 붕괴

케이프선 주간 스팟운임 평균은 전주대비 하락한 것으로 나타나나 주초 19,390달러/일로 출발했던 1일 운임이 주중상승세를 이어가 주말에는 20,000달러/일선까지 회복됨. 호주의 연료탄 수송 레일이 화재로 인해 잠시 중단되었다는 소식이 전해졌으나 운임에는 큰 영향을 미치지 않음. 반면 중국항만운영이 기상악화로 인해 일시적으로 폐쇄되면서 가용선박수가 줄어들어 운임에 긍정적 영향을 미친 것으로 보임.

중소형선박의 경우 시장에 유입되는 화물량이 줄어들면서 운임이 하락함

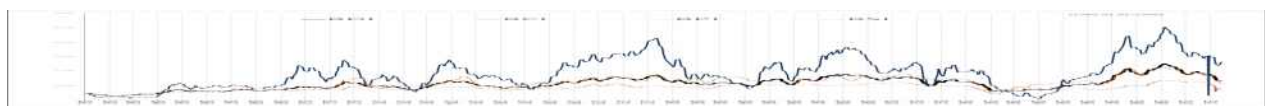
■ FFA 시장, 케이프선 12월물 가격 상승

케이프선 12월물 가격이 20,528달러/일을 기록함. 이는 전주대비 8% 상승한 수준임

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주 케이프선 운임은 보합세를 기록할 것으로 예상되며, 중소형선박 운임은 하락할 것으로 보임

건화물선 운임 지수

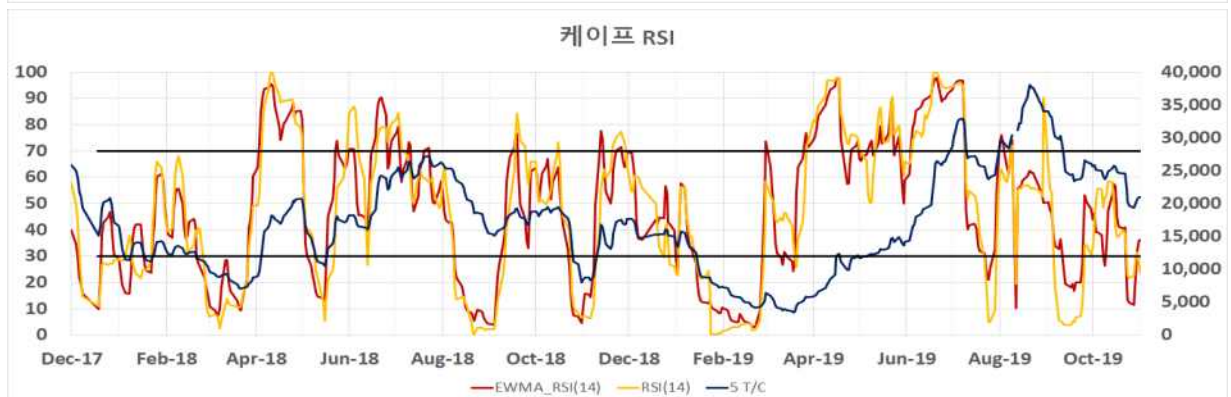
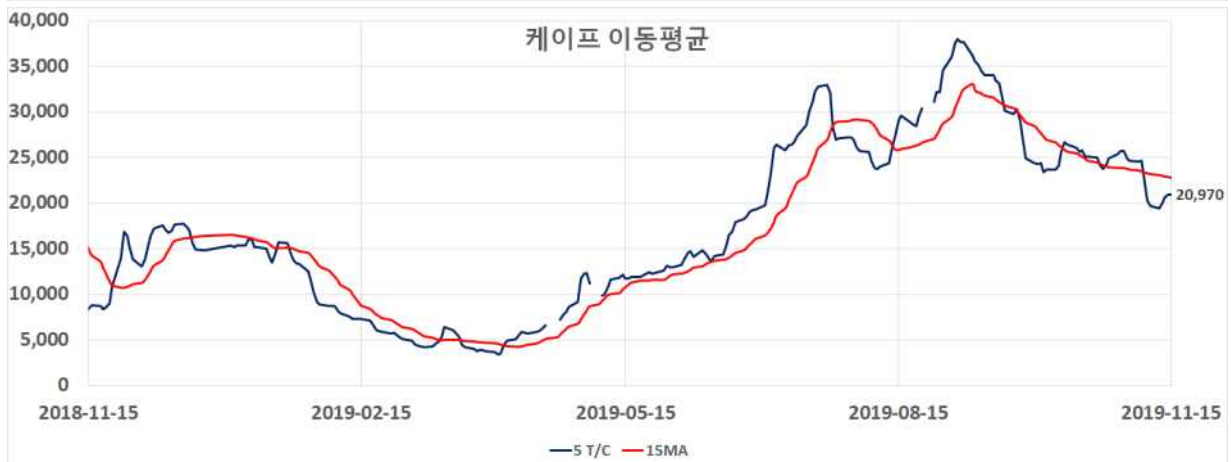


		금주	(전주비)	2019년 ³⁾			2018년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(11.15)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,357	(-177)	595	2,518	1,351	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁸⁾	20,405	(-1,888)	3,460	38,014	17,779	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	9,439	(-1,689)	4,435	18,116	11,235	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,301	(-1,687)	4,544	14,940	9,784	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	7,551	(-501)	4,198	10,067	7,174	562	9,772	8,505
	케이프	17,000	(250)	11,500	23,000	17,462	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	12,250	(-375)	11,500	16,125	13,351	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,438	(-437)	9,500	12,500	10,954	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,875	(-438)	8,750	10,750	9,880	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(11.15)							
		2019년 12월물		2020년 1분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	20,528	(1,728)	13,824	(279)	14,855	(1,855)	13,225	(-218)
	파나막스(4TC)	9,413	(-558)	9,115	(-116)	9,757	(36)	9,047	(36)
	수프라막스(6TC)	8,200	(-382)	7,831	(-221)	8,835	(-184)	8,568	(7)
	헨디(6TC)	7,500	(-238)	7,188	(-125)	7,653	(-88)	7,625	(-75)

주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공식된 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) 이동평균선은 완만한 하락세를 이어가고 있음
- (케이프 RSI) RSI가 30선을 하향돌파한 후 횡보함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상함



- * 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) 단기용선료가 전주 수준에서 횡보 중임
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 선형간 운임 간격이 확대되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프선 운임은 보합세를 보일 것으로 예상됨

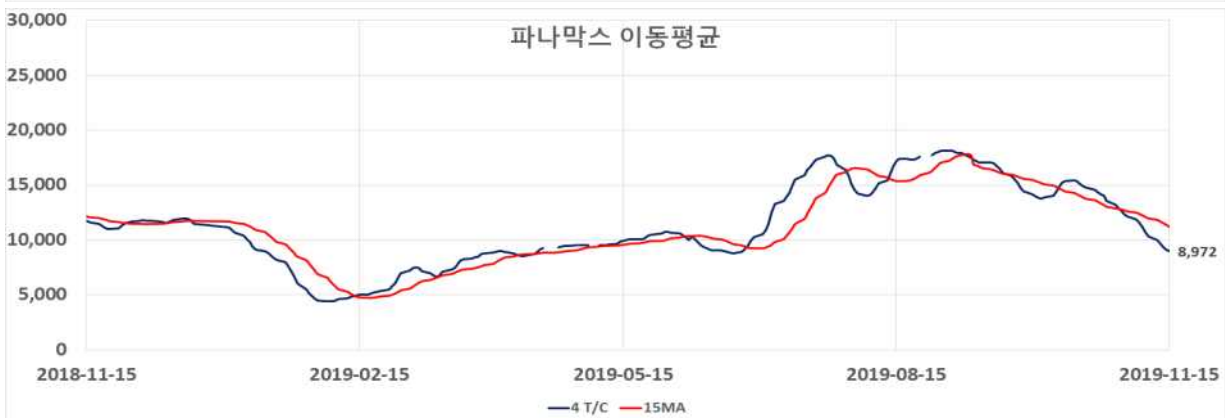
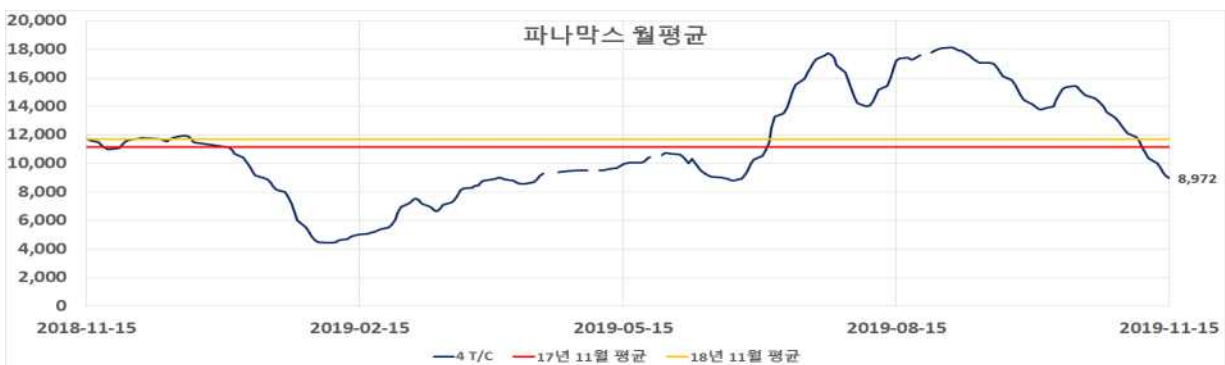


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	11.11	11.18	35.53	64.47
	11.12	11.19	42.13	57.87
	11.13	11.20	40.82	59.18
	11.14	11.21	41.50	58.50
	11.15	11.22	44.10	55.90
	11월 2주	11월 3주	40.82	59.18

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

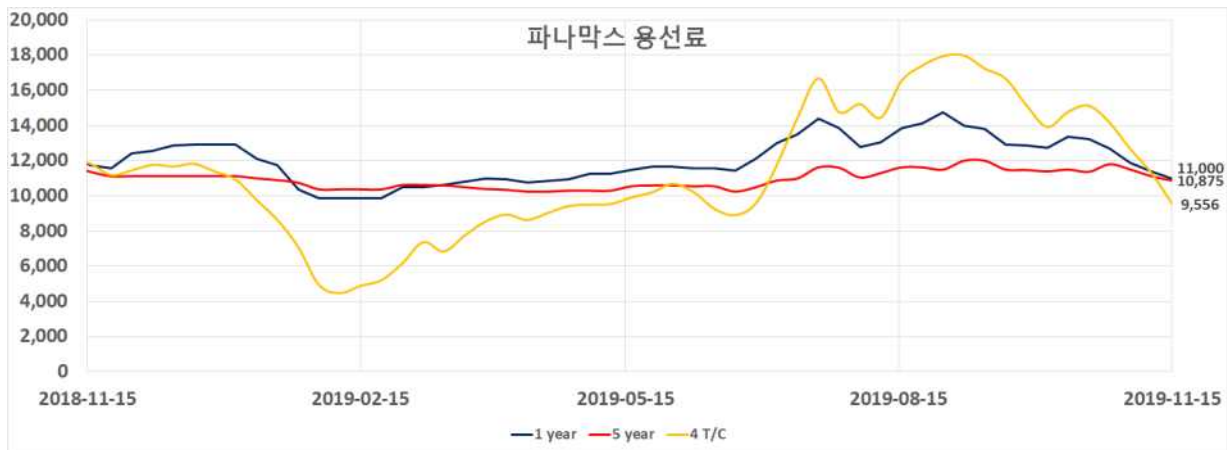
- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 하락추세가 이어짐
- (파나막스 RSI) RSI가 0에 근접해 횡보 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임이 장단기용선료보다 낮은 수준을 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음 주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

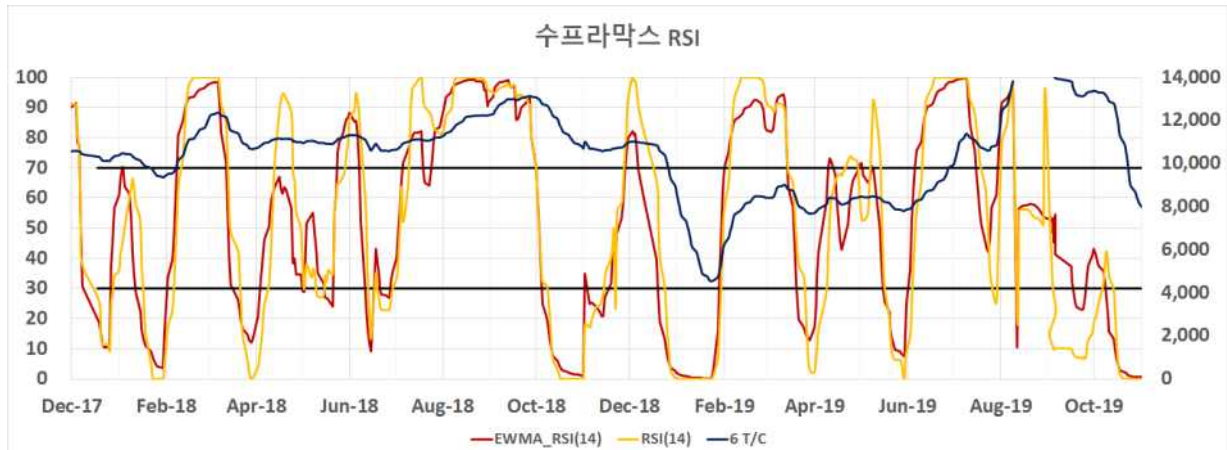
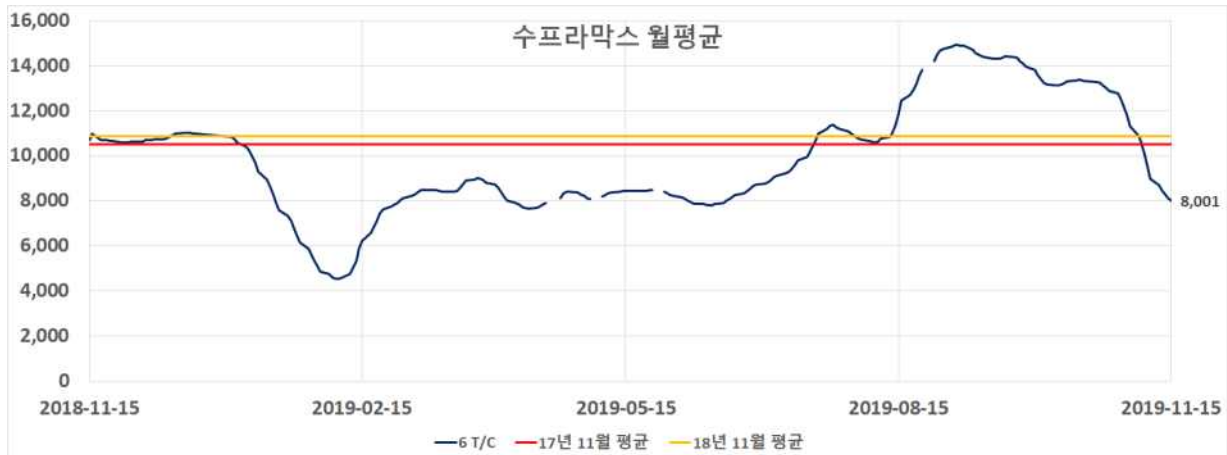


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	11.11	11.18	10.34	89.66
	11.12	11.19	9.61	90.39
	11.13	11.20	10.13	89.87
	11.14	11.21	11.53	88.47
	11.15	11.22	18.88	81.12
	11월 2주	11월 3주	12.1	87.9

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

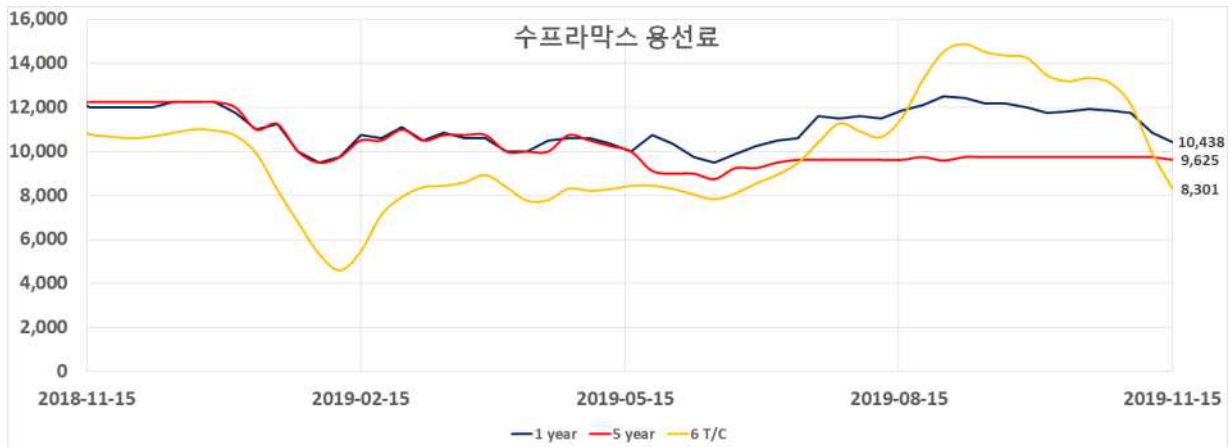
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 하락세가 전주에 이어 금주에도 지속 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30미만 구간에서 0에 근접해 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 스팟운임이 장기용선료보다 낮은 수준을 형성함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 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	11.11	11.18	1.88	98.12
	11.12	11.19	3.11	96.89
	11.13	11.20	4.92	95.08
	11.14	11.21	10.15	89.85
	11.15	11.22	16.75	83.25
	11월 2주	11월 3주	7.36	92.64

4. 컨테이너 - 주간 동향

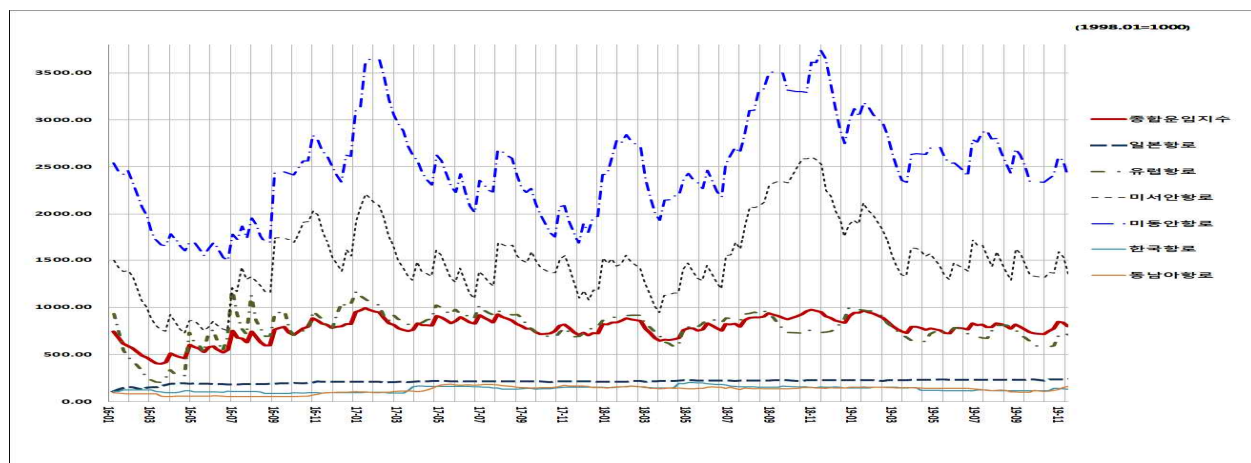
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 40.2 하락한 797.78을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 21달러 하락한 708달러를 기록함. 12월까지 얼라이언스들의 임시결항이 발표되고 있지만 2M의 AE-2/Swan 서비스가 11월 말부터 재개되어 공급량은 오히려 증가할 가능성이 높음. 최근 수요 둔화가 구조적으로 고착화 될 것이라는 예상이 많아 공급과잉을 개선할 수 있는 요인이 부족함. 9월 아시아-유럽항로 물동량은 전년동기대비 0.5% 감소하여 올해 초 높은 수요 증가세가 크게 둔화되는 양상으로 향후 동 항로 운임은 단기적으로(~11월까지) 약세를 기록할 가능성이 높음

아시아-북미항로는 전주대비 181달러 하락한 1,351달러를 기록함. 이는 전년 동기대비 1,000달러 이상 하락수 치임. 동 항로에 대한 10월 실적이 전년동기대비 3.9% 감소한 것으로 나타났으며 연말까지 감소세를 기록할 것으로 예상되어 운임 역시 약세를 기록할 가능성이 높음. 다만, 미-중 간 무역전쟁에 대한 1단계 합의가 도출될 경우 심리적 요인에 따른 반등은 가능하나 그 폭은 크지 않을 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

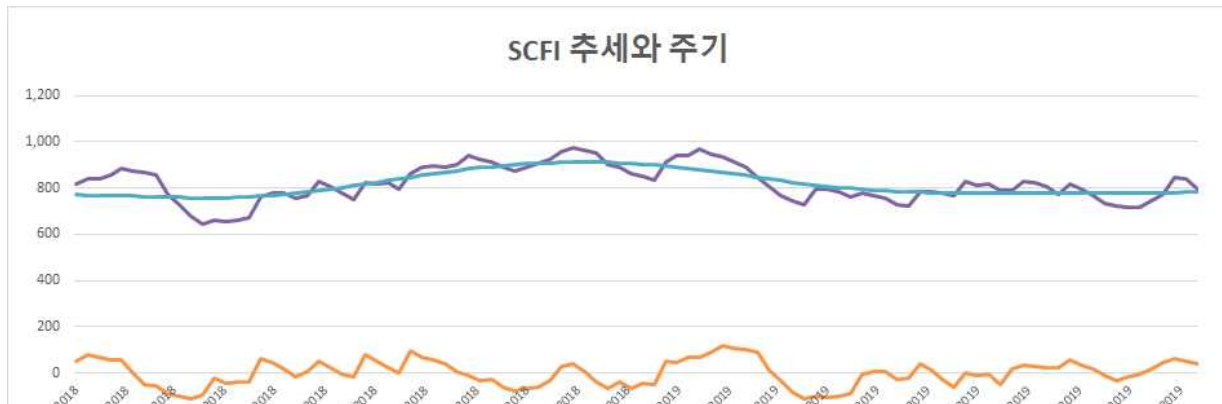


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2019년 최저 최고 평균	2018년 최저 최고 평균
컨테이너선 시장 (11.15)			
종합(SCFI)	797.78 (-40.2)	715.97 968.07 803.62	646.59 976.52 831.84
유럽항로(\$/TEU)	708.0 (-21.0)	580.0 996.0 746.31	584.0 996.0 820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)			
미서안항로(\$/FEU)	1,351 (-181.0)	1,286 2,114 1,545.39	945.0 2,606 1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,398 (-174.0)	2,335 3,187 2,649.92	1,933 3,739 2,806.8
한국항로(\$/TEU)	133.0 (-3.0)	117.0 153.0 129.66	144.0 205.0 162.8
일본항로(\$/TEU)	239.0 (3.0)	219.0 237.31 232.22	210.0 230.0 223.14
동남아항로(\$/TEU)	163.0 (13.0)	101.0 158.0 134.74	131.0 166.0 145.84
용선지수(HRCI)	- (-)	591.0 807.0 699	610.0 846.0 724.0

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수와 추세선이 유사한 상황으로 단기적으로 약보세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임이 추세선보다 상회하여 단기적으로 약세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임이 추세선을 하회하여 반등 가능성이 있으나 수요 둔화로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

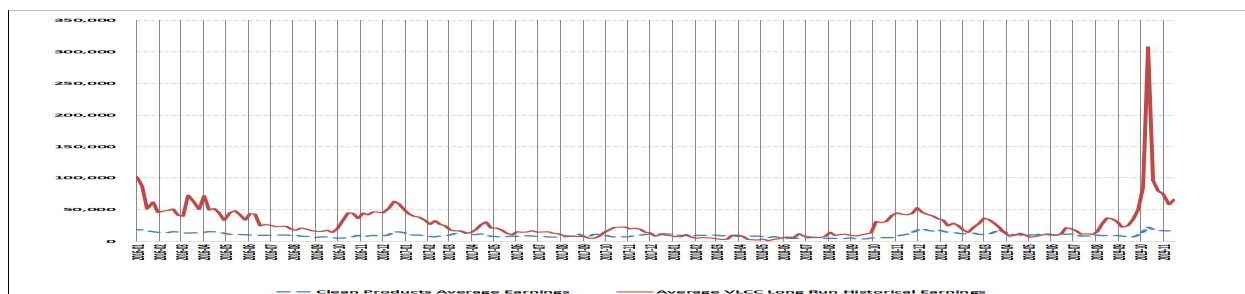
VLCC, 대서양, 서아프리카 화물수요로 운임 회복

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 52,788달러로 전주대비 6,863달러(-11.5%) 하락하였으며, WS은 73.0으로 전주대비 2.0p(-2.7%) 하락하였음. 주초에는 선박과잉에 따른 하방압력으로 운임이 하락하였음. 주말이 다가오며 대서양과 서아프리카의 화물수요를 바탕으로 전반적인 운임 상승을 기록함. 특히 서아프리카 지역의 가용선박이 적어 다음 주 운임 상승이 예상됨

MR, 화물수요를 바탕으로 운임 회복

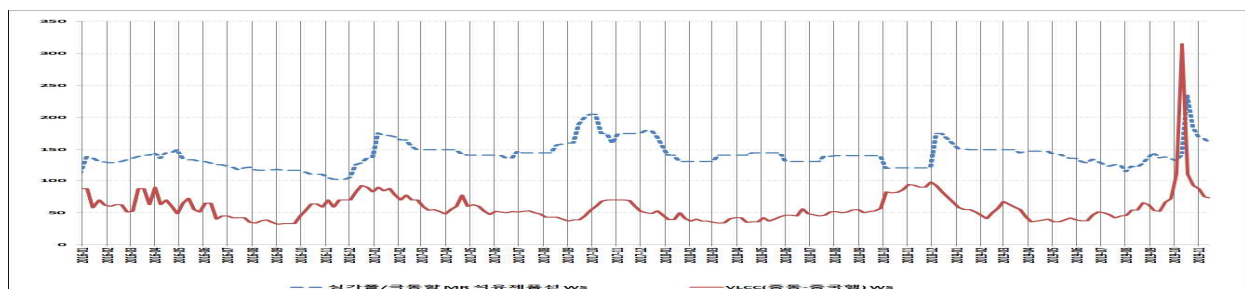
금주 태평양 MR 평균운임은 19,042달러로 전주 대비 1,596달러(9.1%) 상승하였으며, 인도-극동 WS은 160.0으로 전주대비 7.5p(-4.5%) 하락하였음. 금주 중동지역은 많은 화물수요를 바탕으로 운임은 상승세를 기록하였음. 대서양과 아프리카 화물수요도 많았으며, 처리되지 않은 화물들이 남아있어 다음 주에도 운임은 상승세를 이어갈 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

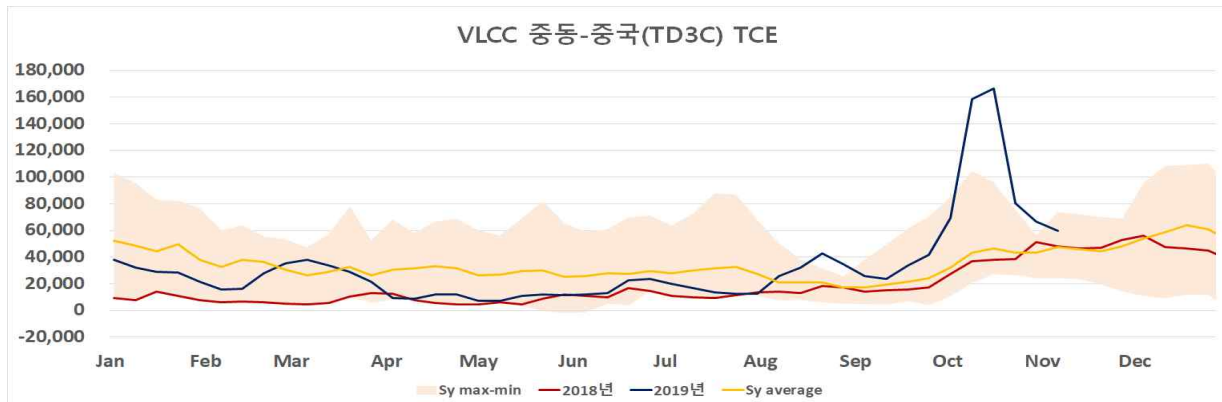
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.15)							
Average Earnings	TD3C	52,788	(-6,863)	6,167	300,391	33,361	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	19,042	(1,596)	7,403	39,463	13,670	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	46,750	(-)	24,500	65,000	34,796	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	15,875	(-)	13,250	16,500	14,505	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	73.0	(-2.0)	36.0	315.0	61.1	34.0	98.0	53.9
	MR	160.0	(-7.5)	114.2	235.0	143.3	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

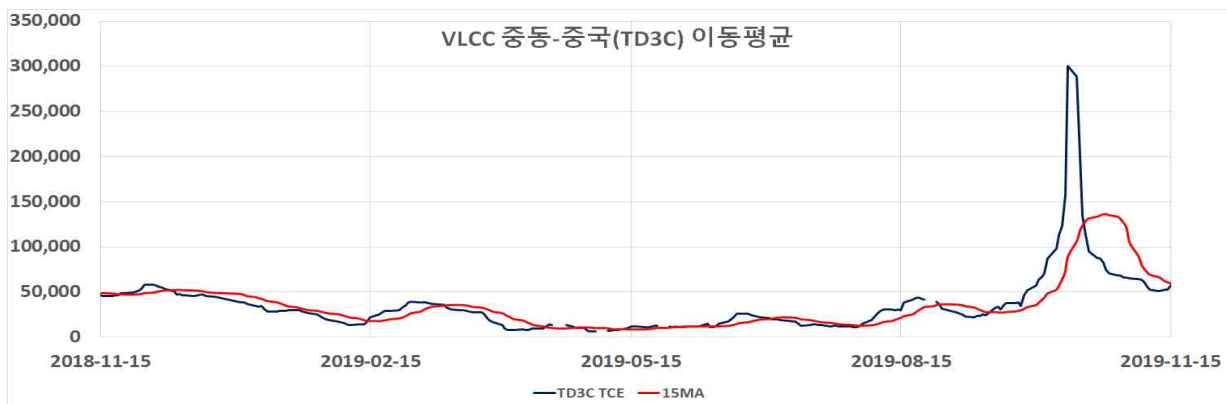
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

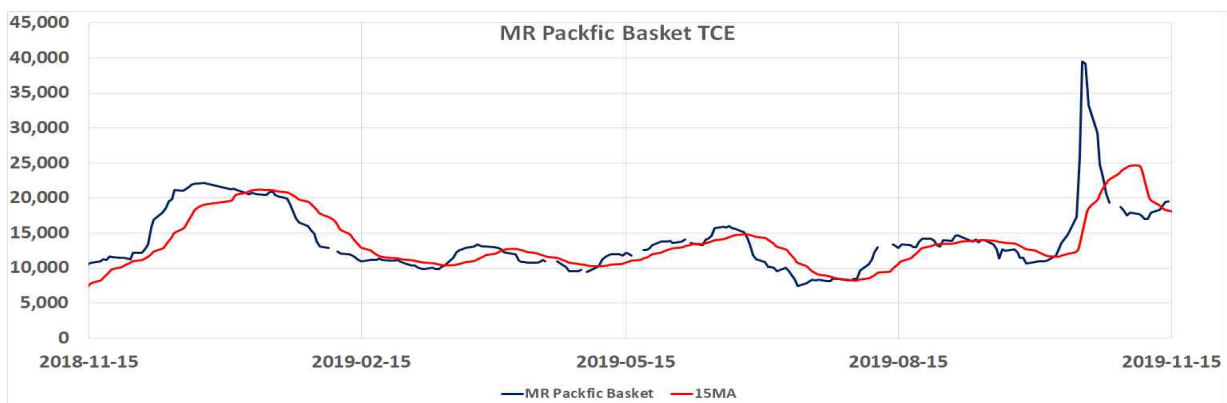
- 금주 TD3C 평균운임은 52,788달러로 4주 연속 하락세를 지속하고 있지만, 최근 5년간 동기 평균 46,247 달러 보다 높은 수준임



- 지난 10월 11일 30만 달러를 기록한 지속적인 하락세를 기록하던 TD3C 운임은 금주 소폭 상승을 기록하였음. 15일 이동평균 운임과 이격을 좁히고 있어 추가적인 운임하락 가능성은 낮을 것으로 보임



- 주중 태평양 MR 평균 운임은 상승세를 기록하여 15일 이동평균운임과 교차하여 골든크로스를 형성하였음. 차주에도 운임 상승은 지속될 가능성이 높을 것으로 예상됨



6. 중고선 시장

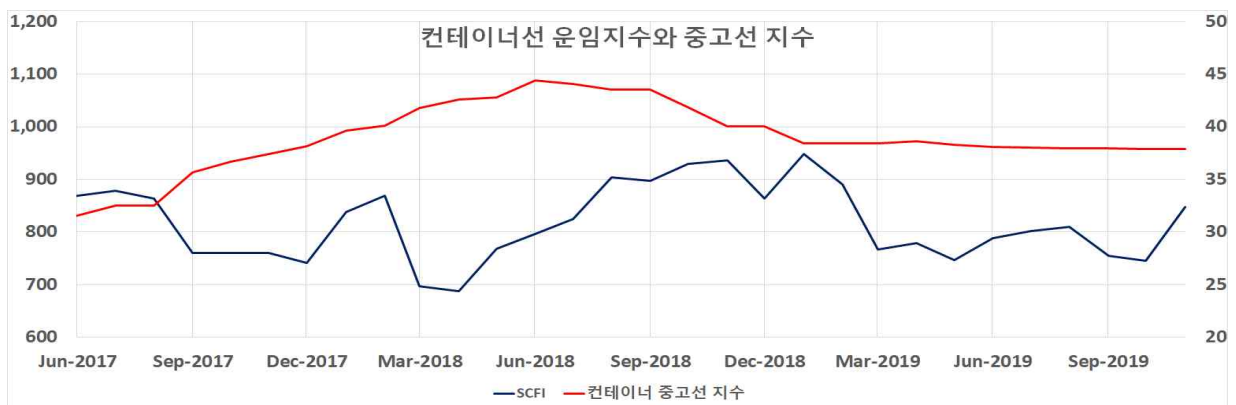
박동원 연구원 | koreabdw77@kmi.re.kr | 051-797-4628

- BDI는 4주연속 하락세를 지속 시현하고 있으며, 중고선 지수는 전주대비 변화 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 이달 SCFI는 전월대비 상승을 기록함. 중고선 지수는 2019년 연초 이후 변화가 거의 없이 지속되고 있음



VLCC 1척, 수에즈막스 1척 중고선 거래

- 2001년 건조된 VLCC 1척이 2,600만 달러에 매각하였음. 동 선박은 2020년 2월 정기 검사를 받을 예정임
- 1998년 건조된 수에즈막스 1척이 인도구매자에 매각되었는데 금액은 공개되지 않았음

파나막스 2척, 수프라막스 2척 중고선 거래

- Diana Shipping은 2005년 건조된 파나막스 1척을 740만 달러에 매각함. 동 사는 올해 동 선박 외에 5척의 파나막스를 매각하였음
- 2002년 건조된 파나막스 1척이 830만 달러에 매각되었음. 동 선박은 기어를 장착하고 있으며 정기검사를 완료함
- 2010년 건조된 수프라막스 1척은 600만 달러 초중반 가격에 매각되었음. 동 선박은 2020년 1월 점검을 예정하고 있음.

7. 주요 해운지표 (2019.11.15.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	11월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(11.15)								
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	70.5	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.5	(-)	9.5	9.5	12.5	11.4	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(11.15)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	27.0	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.0	92.0	93.0	92.7	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	32.0	35.0	33.9	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(11.15)								
380 CST	Rotterdam	253.0	-18.5	263.4	265.8	443.5	360.2	322.5	477.5	400.1
	Singapore	314.0	-69.3	361.0	314.0	511.5	411.9	352.5	517.5	432.6
	Korea	388.75	-37.8	418.4	388.8	567.5	455.4	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	359.5	-26.0	380.5	359.5	524.0	429.7	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(11.15)								
철광석	국제價	84.60	5.2	82.2	72.3	127.2	93.7	62.5	79.3	69.5
	중국産	116.5	-4.5	120.2	107.9	140.4	121.7	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	77.2	-1.6	78.0	72.0	83.1	77.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	94.4	-0.2	94.5	94.2	107.4	101.6	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	174.0	3.5	174.2	170.5	252.9	221.1	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	125.8	-3.1	130.6	128.5	187.3	158.3	164.7	186.9	177.1
	중국産	212.3	-0.4	213.4	211.8	233.0	223.8	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	918.3	-12.75	917.4	791.0	940.5	887.9	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	502.8	-7.50	511.2	418.5	547.5	488.2	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		7월	8월	9월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,261	8,562	7,915	71,942	74,518	95,248	100,114
	수입	4,852	4,703	5,038	42,329	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,651	6,900	6,954	67,107	81,068	84,260	89,921
	수입	6,379	6,224	5,687	54,668	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,612	3,948	4,425	40,198	45,468	53,140	57,676
	수입	5,311	4,870	4,030	41,554	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,922	13,643	13,610	121,398	145,255	169,587	189,936
	수입	11,475	11,475	9,991	97,645	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