

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 12월 2주

발행인 장영태

감수 윤희성

자료문의 해운·물류연구본부 해운빅데이터연구센터

주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

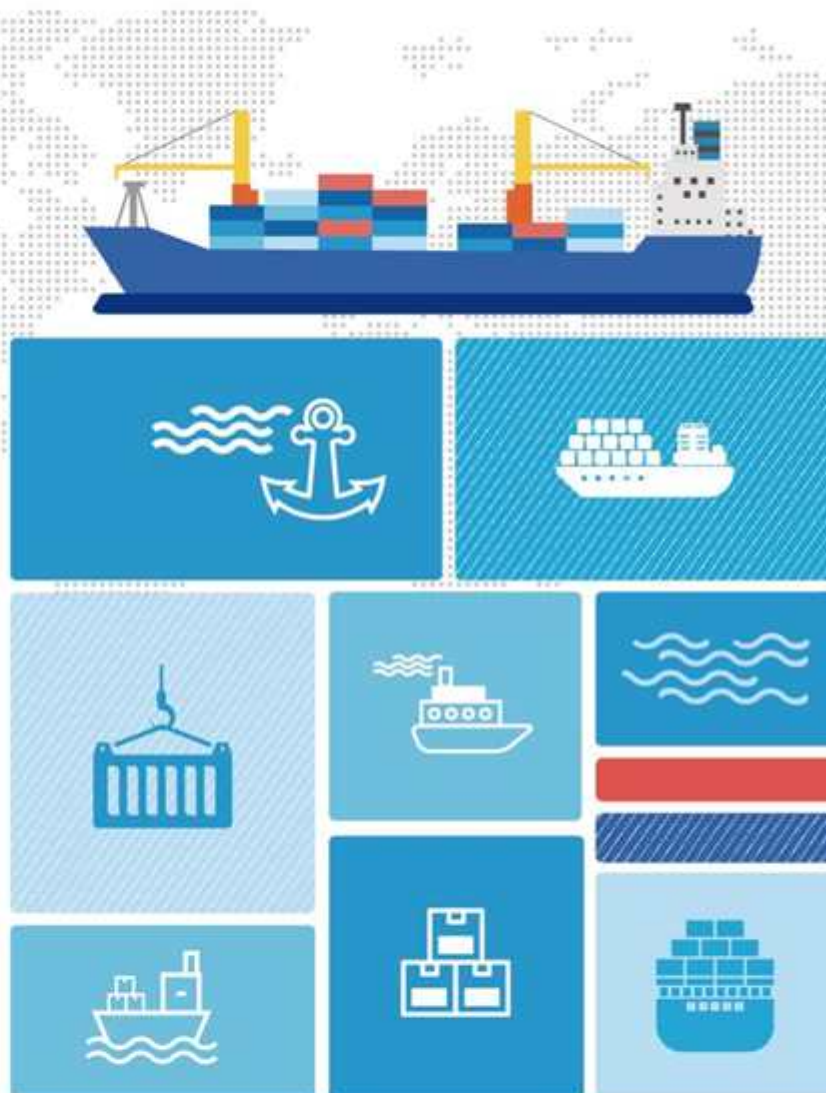
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

안영균 전문연구원
ahnyg@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



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

1. 주간 이슈

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

한-아세안 특별정상회의와 해운시장 진출 전략

I 한-아세안 특별정상회의의 성과

지난 11월 26일 부산에서 ‘한-아세안 특별정상회의’가 개최되었음. 2009년(제주), 2014년(부산) 두 차례의 회의 이후 한-아세안 대화관계 30주년을 맞아 세 번째 특별정상회의를 다시 부산에서 개최한 것임. 회의 성과로서 26일에 특별정상회의 공동의장 성명이 나왔고, 그날 공동언론발표도 있었음. 문재인 대통령은 공동언론발표에서 “한국과 아세안은 자유무역을 바탕으로 ‘상생번영의 혁신공동체’로 나아갈 것”과 “‘아세안 연계성 마스터플랜 2025’의 이행을 위한 인프라, 스마트시티, 금융, 환경 분야의 협력을 강화해 나가기로” 약속했음

특히 이번 정상회의에서 ‘제1회 한-메콩 정상회의’라는 정상급 경제협력 채널이 확보된 것은 큰 의미를 지님. 이전부터 중국과 일본은 강력한 정상급 협의체를 운영했으나 우리는 2011년부터 장관급 협의체를 가지는데 만족해야만 했음. 이번 정상회의를 통해 경제협력의 정상급 협의체가 결성된 것은 신남방정책을 실현할 수 있는 강력한 추진도구가 생긴 것으로 평가됨(매일경제, 2019.12.3.)

I 아세안 해운시장 진출 전략

우리나라 해외 진출 제조기업들은 이러한 모멘텀을 살려 기존의 아세안에서 중국 중심의 가치사슬(value-chain)을 우리나라 중심의 가치사슬로 바꾸어가는 계기로 삼을 것으로 보임. 이러한 추세에 부합해 우리 해운기업들도 아세안 해운시장 진출을 위한 전략 마련과 교두보 확보의 노력을 배가할 필요가 있음

대부분의 선사들은 동일한 저임금 선원의 활용, 시장 메카니즘으로 형성되는 연료유가 등으로 선박비용을 제외한 거의 모든 비용 부분에서 비슷한 조건에서 사업을 영위하고 있음. 선대 원가 경쟁력은 선박 확보 시점(timing)과 계약 세부내용(선가, 용선료 수준 등), 금융조건(이자율 등)에 따라 차별화되고 있다고 생각됨. 유럽의 선진 해운기업은 선박 원가경쟁력 측면에서 동아시아 해운기업을 크게 앞서는 것으로 알려져 있음. 이러한 원가 우위를 점 유한 유럽의 해운 선진국은 일찍이 자신의 해운력을 제3국 시장에서 발휘하기 위해 다양한 외교 및 경제협정 채널을 이용해 이들 시장의 진출에 공을 들여왔음

이러한 상황에서 우리 해운기업이 아세안 시장에 진출하고 사업을 확대하기 위해서는 선박비용을 낮출 수 있는 방안을 마련해야 함. 우선 시황연계(market-linked) 원리금 상환을 활용한 선박금융 혁신을 추진할 수 있음. 정부가 GDP 연계 국채(GDP-linked bond)를 통해 경제성장이 양호할 때 원리금 상환을 많이 하는 것처럼, 해운시황이 좋을 때 선사의 원리금 상환을 늘리는 방식을 채택하면 시황 변동에 따른 위험을 선사와 금융기관이 공동으로 부담할 수 있을 것임. 다음으로 중고 선박의 가치(value)는 운임시장의 변동에 크게 영향을 받을 뿐 아니라, 선종 간에 따로 움직이는 경향도 있기 때문에 다변화(diversification)를 통한 시장위험 관리가 일부 가능함. 따라서 선박확보 차원에서 다양한 선종의 포트폴리오(portfolio)를 지닌 선주기업이 등장해 이러한 다변화에 따른 효과를 운항사(operator)에 제공할 수 있도록 해야 할 것임

선박비용의 경쟁력 우위가 향상된다면, 아세안 등의 개도국 시장에서 우리 해운산업의 미래 입지는 더욱 확대될 것임. 그리고 유럽 등의 해운 선진국은 대체로 해운서비스 개선을 위해 개도국에 일방적인 시장 개방을 요구함. 따라서 우리는 개도국에 한국의 발전 경험을 같이 공유하는 형태의 협력 모델로 접근하면 기존의 선진국 사업 모델과 차별화할 수 있을 뿐 아니라, 개도국으로부터 보다 큰 호응을 받을 것으로 기대됨. 이를 위해 우리 해운기업도 ‘한-아세안 특별정상회의’의 성과에 주목하고, 그 틀을 적극적으로 활용하는 지혜를 발휘할 필요가 있음

2. 주간 뉴스

I BIMCO, 2019년 VLCC 인도량 43년 만에 역대 최고치 경신 발표

- 발틱국제해운동맹(Baltic and International Maritime Council·BIMCO)에 따르면 VLCC 인도량은 올해 1976년 이후 최고 수준을 기록했음
- 2019년 11월말까지 43년 만에 가장 높은 인도량인 65대의 초대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 인도가 발생했으며, 올해 남은 기간에도 4대의 VLCC가 인도 예정
- 1974년 116척의 VLCC 인도가 발생한 바 있으며, 1976년 이후 최고치는 2011년의 62척 인도 기록임
- BIMCO는 VLCC 시장은 11월 22일 daily 용선료 기준 10만 2,142달러로 상당히 양호한 흐름을 보이고 있지만 높은 선복 공급은 장래 수급 균형에 부정적 영향을 미칠 것이라고 분석했음
- 또한 BIMCO는 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO) 황산화물 규제가 2020년 발효되어 저유황유 등에 대한 정유업체의 수송 수요가 높아지겠지만 이러한 수요증가가 VLCC 공급과잉을 만회하지는 못할 것으로 전망하고 있다고 설명함

tradewindsnews.com/tankers/bimco-vlcc-deliveries-hit-staggering-43-year-high/2-1-715750

I 미국 유조선 6척 추가 제재로 VLCC 6척 불가동

- 12월 3일 미국 재무부는 베네수엘라발 석유 수송에 배선된 유조선 6척을 제재 대상으로 지정
- 2019년 9월 미국 정부에 의해 제재 대상으로 지정된 중국 COSCO 쉬핑 유조선처럼 향후 동 6척에 대해 용선을 기피하는 움직임이 발생할 가능성이 있음
- 2019년 1월 미국은 베네수엘라 및 베네수엘라 국영 석유회사 PDVSA를 테러 위험 제재 대상으로 지정했으며, 최근 12개월 이내 베네수엘라에 기항한 유조선을 용선하지 않을 것을 권고한 바 있음
- Vessels Value(VV)에 따르면 동 6척은 PDVSA 보유 선박으로, 아프리카막스급 유조선 4척과 MR(medium range)형 제품운반선 2척임

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/114235> (로그인 필요)

I 서아프리카 해적 공격 발생으로 19명 납치 및 VLCC WS 101까지 상승

- 12월 3일 서아프리카 기니만에서 유조선 선사 Navios Maritime Acquisition의 대형 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 1척이 해적에 피랍돼 승무원 19명이 납치되는 사건 발생
- 동 사건 이전 서아프리카발-극동(중국)항로 시황 수준은 월드 스케일(World Scale·WS) 95, 용선료 환산 시 약 7만 5,000달러로 VLCC 통상 손익분기점인 약 3만 달러의 2.5배 수준을 기록했음
- 12월 5일 시장 보고서에 따르면 동 항로에서 WS 101이 제시됐으며, 서아프리카 해적 사건으로 전 세계 VLCC 시황이 상승 조짐
- 이전부터 서아프리카에서는 해적·무장 강도 사건이 발생하고 있었지만 납치·구속까지 당하는 사건은 좀처럼 없었으며, 배선 리스크가 높아지는 가운데 12월 미국 재무부의 베네수엘라 기항 선박에 대한 제재가 발표된 바 있어 유조선 시황 상승은 불가피 할 전망

2. 주간 뉴스

- 국제해사국(The International Maritime Bureau·IMB) 통계에 따르면 해적 사건 발생 건수는 서아프리카에 해당하는 기니만에서 2017년 45건(이중 나이지리아 33건)이었다가 2018년 82건(이중 나이지리아 48건)으로 급증
- 동아프리카에 해당하는 소말리아 아덴만 해적 사건은 올해 거의 발생하지 않고 있어 아프리카 동쪽과 서쪽 항로는 대조적인 양상을 보이고 있음
- 기니만은 아덴만과 달리 각국 함선부대에 의한 상선 호위 시스템이 확립되어 있지 않은데다가 선사 보호 조치 중 하나인 무장경비원 기용에 대해 서아프리카 연안국 정부가 제한을 하고 있는 것 등이 사건 발생의 원인이 되고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/114260> (로그인 필요)

■ 스크러버 장착으로 인한 계선 증가

- 알파라이너에 따르면 올해 11월 말 기준 계선 총 컨테이너 선대의 5.7%에 달하는 225척, 132만 TEU로 집계됨.
- 이중 스크러버 장착으로 인한 계선량은 83척, 84만TEU로 총 계선량의 63%에 달하는 것으로 나타남. 이번 집계에서 일반수리(GR: general repairs)로 입고된 19척, 대기중인 15척은 포함되지 않아 실제 계선량은 더 클 것으로 추정됨
- IMO 2020 시행이 1달여밖에 남지 않은 상황에서 스크러버 장착수요는 최고조에 달하고 있어 대기 및 장착에 지연을 겪고 있는 것으로 조사됨. 현재 스크러버 장착을 위해서는 약 58일이 소요되는 것으로 조사됨(대기시간 제외)

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 49호

■ 2020년 컨테이너 시장 전망은 밝지 않아

- BIMCO에 따르면 무역전쟁과 공급초과로 인해 2020년 컨테이너 시장 전망은 긍정적이지 않음
- 올해 3분기까지 수요 증가세가 1%에 불과하며 4분기에도 나아지지 않을 것으로 예상됨. 올해 수요를 견인한 아시아-유럽항로의 물동량은 3분기까지 전년대비 3.7% 증가하였지만 운임은 4.7% 감소하여 공급과잉으로 인해 운임 약세가 내년에도 이어질 것으로 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130263/Box-shipping-outlook-remains-challenging>(로그인 필요)

■ MSC, 바이오연료 시범 사용

- 세계 2위의 컨테이너 선사인 MSC는 최근 바이오연료를 혼합하여 사용할 것으로 밝힘. 시범사업 초기에는 바이오연료 비중이 10%이나 30%로 확대할 예정임
- 동사는 이와 같은 바이오연료 사용으로 선박의 온실가스 배출량을 15~20% 감축시키며 바이오 연료 비중이 높아질 경우 최대 80% 이상 온실가스 배출을 감축시킬 것으로 예상함
- 다만, 바이오연료 사용 비중, 적용 선대 등 구체적인 적용범위는 발표되지 않아 지속가능성에 대해서는 추이를 지켜봐야 함

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/msc-to-start-burning-biofuel-on-its-vessels/2-1-720028>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 브라질 발레사, 내년부터 철광석 생산량 증산 발표

- 브라질 발레사가 2022년 자사의 철광석 생산량이 4억 톤에 달할 것이라고 발표함. 2020년에는 3억 4,000만 톤에서 3억 5,500만 톤, 2021년에는 3억 7,500만 톤에서 3억 9,500만 톤으로 점진적으로 생산량을 늘릴 계획이라고 설명함
- 발레사는 금년 1월 초에 댐 붕괴사고로 인하여 당초 계획했던 철광석 생산량의 목표치를 3억 700만 톤에서 3억 1,200만 톤 사이 정도로 하향 조정할 바 있음
- Ferrous Minerals and Coal의 전무이사는 발레막스 등과 같은 초대형 건화물선의 등장으로 1항차에 선박이 수송할 수 있는 물량이 기존 보다 늘어날 것이며, 이로 인해 운임이 현재의 18달러에서 16.3달러까지 하락할 것이라고 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130252/Vale-expects-to-restore-full-iron-ore-production-by-2022>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

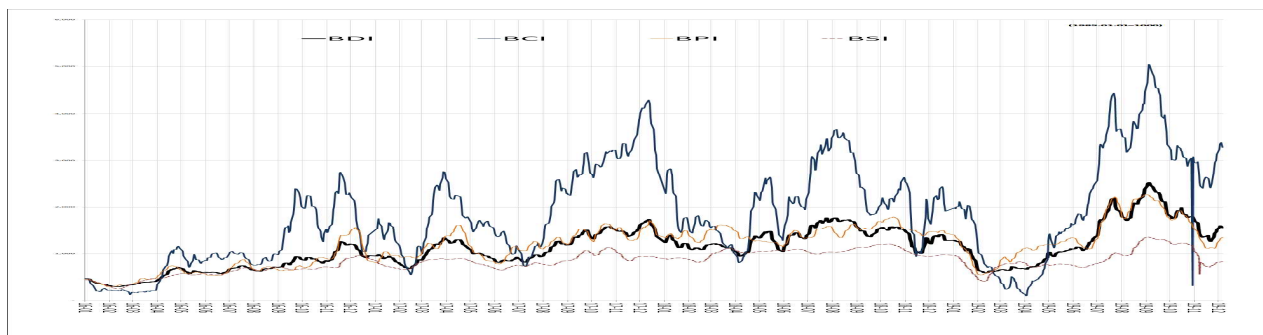
BDI가 전주대비 10% 상승한 1,581 기록

케이프선 주평균 스팟운임은 전주대비 9% 상승한 24,509달러/일을 기록함. 이는 서호주를 중심으로 철광석 물량 증가와 함께 중국의 기상 악화로 항내 선박 출항이 일시적으로 금지되면서 상승한 것으로 보임. 파나마스와 수프라막스선 운임도 전주대비 각각 17%와 13% 상승한 것으로 나타남. 이는 ECSA(East Coast South America) 지역의 곡물 물량 증가, 호주와 인도네시아 석탄 교역량이 증가했기 때문임. 또한 일본에서 동남아시아로 향하는 철강 수요가 증가하면서 핸디선 운임에 긍정적 영향을 미침. 참고로, 최근 발레사가 철광석 생산량을 증산할 것으로 발표했으나, 수송 선박의 대형화로 운임이 하락할 것이라는 분석을 내놓음. 케이프선의 2020년 FFA 1분기물 가격이 전주대비 6% 하락함

빅데이터·인공지능 분석 결과

다음주 케이프선을 비롯한 모든 선형 운임이 상승할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

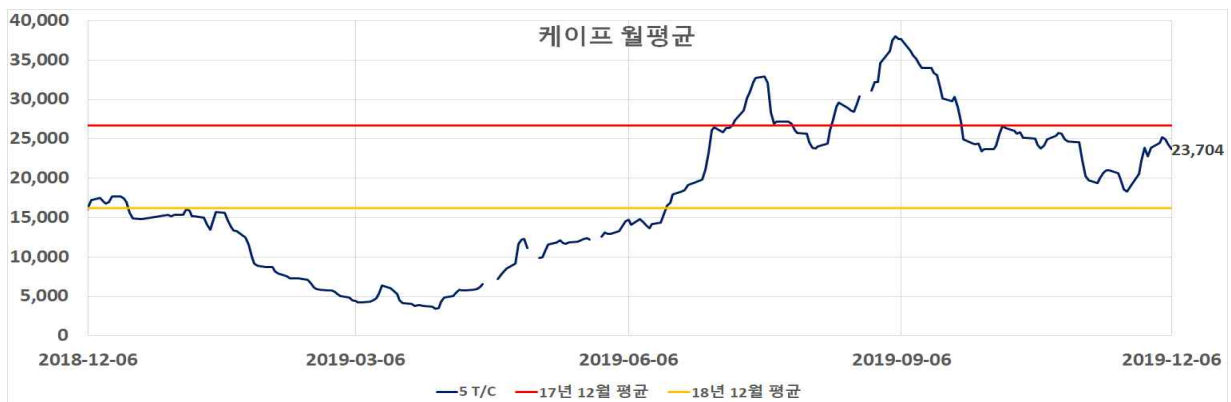


		금주	(전주비)	2019년 ³⁾			2018년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(12.06)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,581	139	595	2,518	1,356	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁸⁾	24,509	5,266	3,460	38,014	18,054	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	10,585	1,558	4,435	18,116	11,136	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	9,139	1,085	4,544	14,940	9,710	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	7,339	133	4,198	10,067	7,181	562	9,772	8,505
	케이프	17,625	-875	11,500	23,000	17,474	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	12,875	375	11,500	16,125	13,301	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,313	188	9,500	12,500	10,909	11,000	13,750	12,808
	핸디	9,750	62	8,750	10,750	9,865	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(12.06)							
		2020년 1월물		2020년 1분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	16,853	(-1,544)	13,997	(-918)	14,936	(-610)	12,991	(-403)
	파나마스(4TC)	10,038	(-468)	10,135	(-314)	10,300	(-94)	9,181	(-22)
	수프라막스(6TC)	8,107	(-418)	8,265	(-319)	9,233	(-110)	8,782	(11)
	핸디(6TC)	7,225	(-50)	7,225	(-48)	7,538	(-41)	7,500	(-44)

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

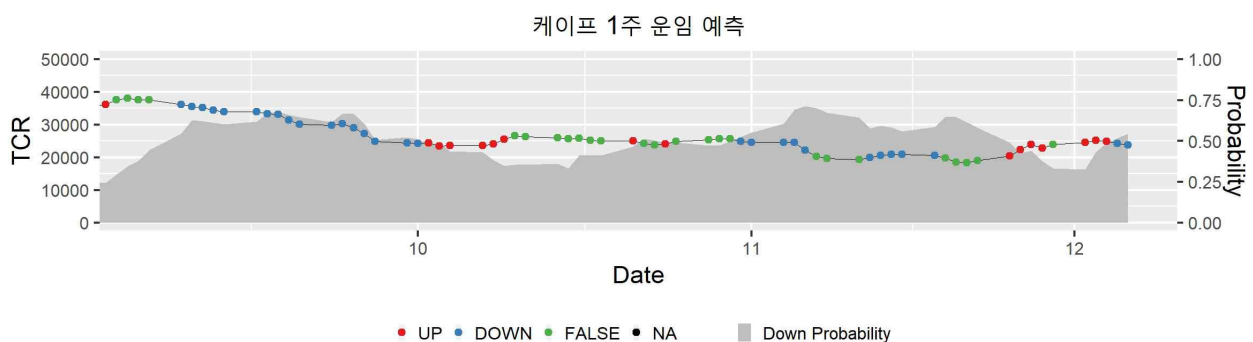
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 강보합세를 보임
- (케이프 RSI) RSI는 70선을 중심으로 회귀와 이탈을 반복 중에 있음
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 소폭하락하거나 횡보할 것으로 예상됨



- * 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) 장기용선료는 장기간 횡보 중이나, 단기용선료가 스팟운임의 상승에도 불구하고 하락함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프와 파나마스선 운임간의 간격은 일정 수준을 유지함
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

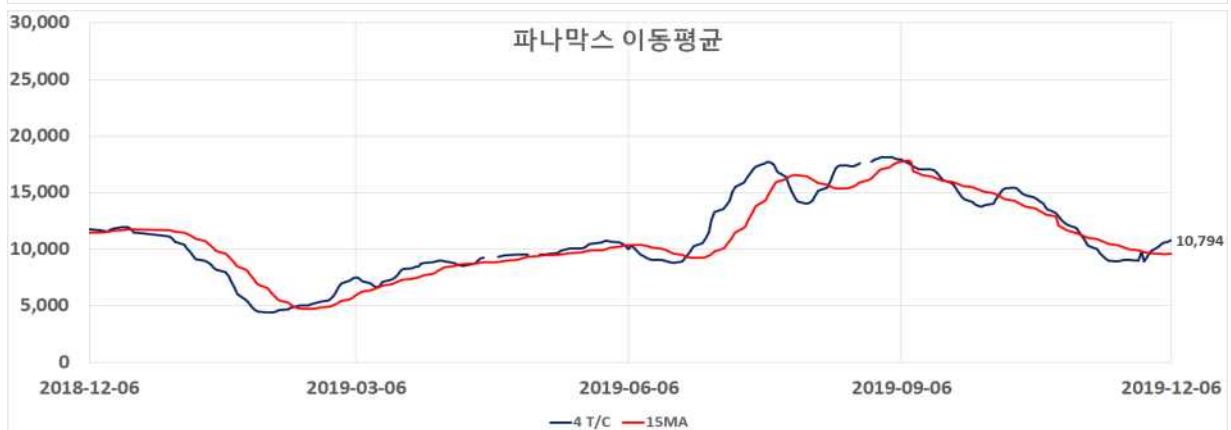
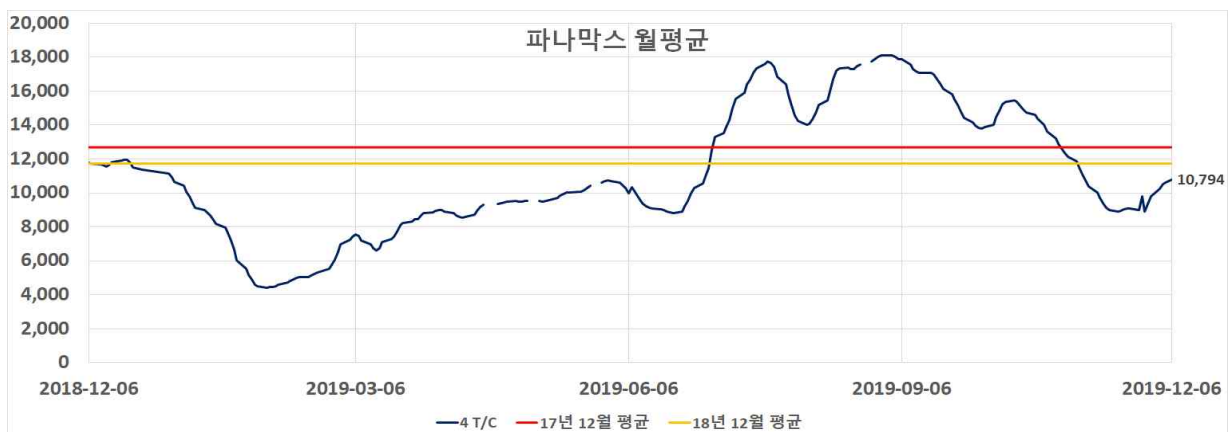


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
케이프	건화물선 시장(현물)			
	12.02	12.09	67.40	32.6
	12.03	12.10	56.61	43.39
	12.04	12.11	51.33	48.67
	12.05	12.12	48.44	51.56
	12.06	12.13	45.44	54.56
	12월 1주	12월 2주	53.84	46.16

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

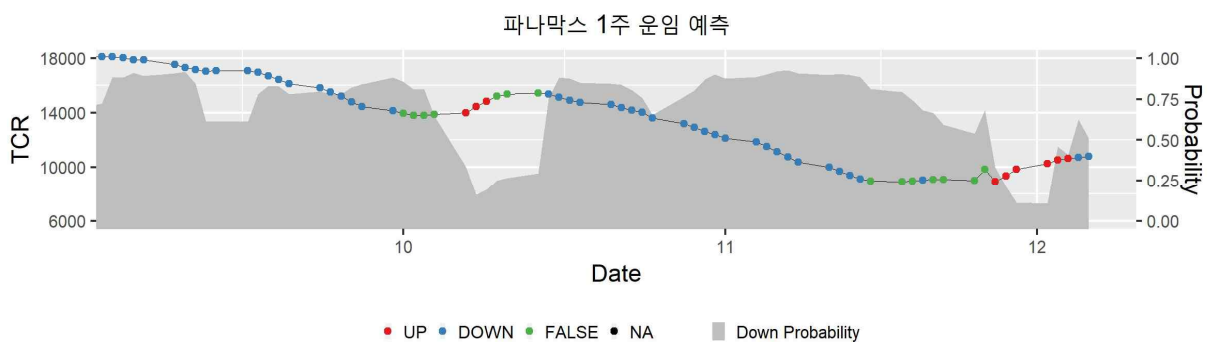
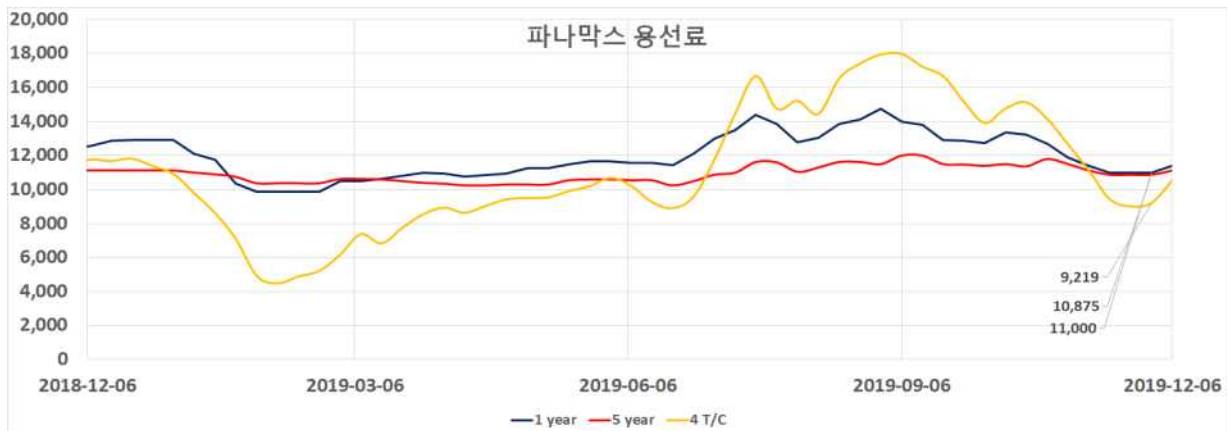
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 전주에 이어 하락세를 이어감
- (파나막스 RSI) RSI는 한 주내내 상승세를 보이며 70선을 돌파하였으나, 80에 못미침
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 장기와 단기 용선료가 거의 비슷한 수준을 보임. 금주 스팟운임의 상승으로 장단기용선료 간의 차이가 줄어들었으나, 여전히 용선료보다 낮은 수준을 기록 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음주 파나막스 운임은 상승할 것으로 예상됨

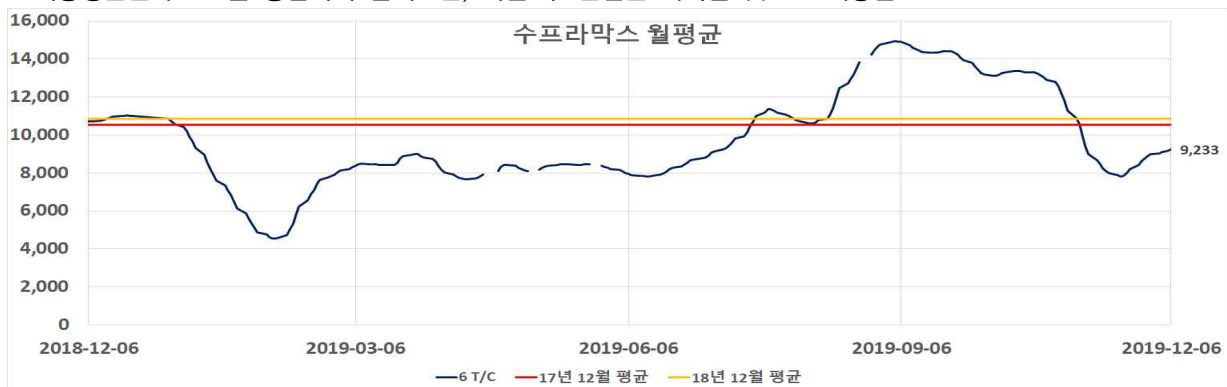


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
파나막스	12.02	12.09	89.44	10.56	
	12.03	12.10	54.17	45.83	
	12.04	12.11	59.24	40.76	
	12.05	12.12	37.62	62.38	
	12.06	12.13	49.1	50.9	
	12월 1주	12월 2주	57.91	42.09	

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

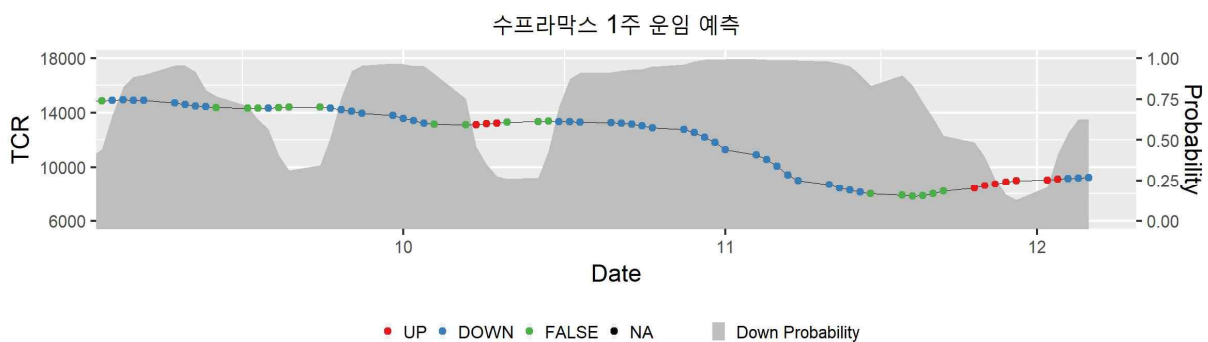
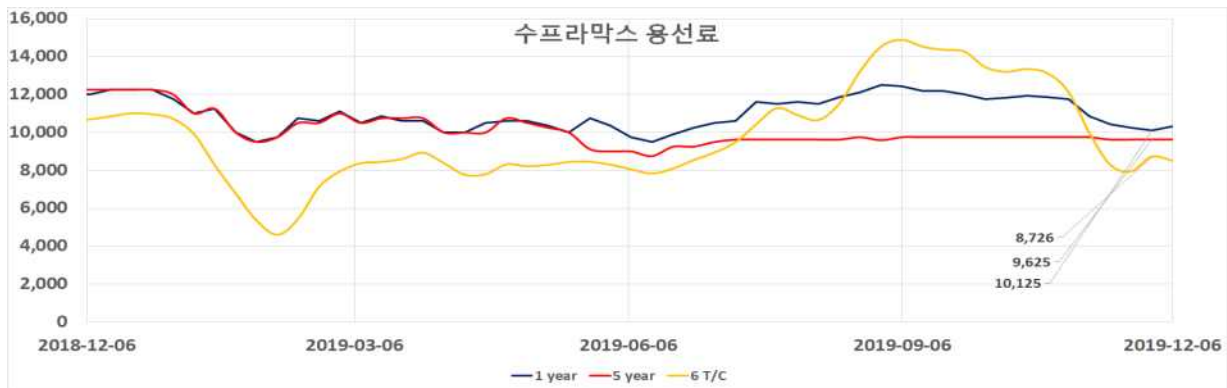
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 보합세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 급등하면서 70선을 상향 돌파한 후, 100에 근접한 수준을 기록함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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 장단기용선료를 한참 하회하는 형태를 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음주 수프라막스 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	12.02	12.09	79.13	20.87
	12.03	12.10	58.87	41.13
	12.04	12.11	45.89	54.11
	12.05	12.12	37.23	62.77
	12.06	12.13	37.37	62.63
	12월 1주	12월 2주	51.7	48.3

4. 컨테이너 - 주간 동향

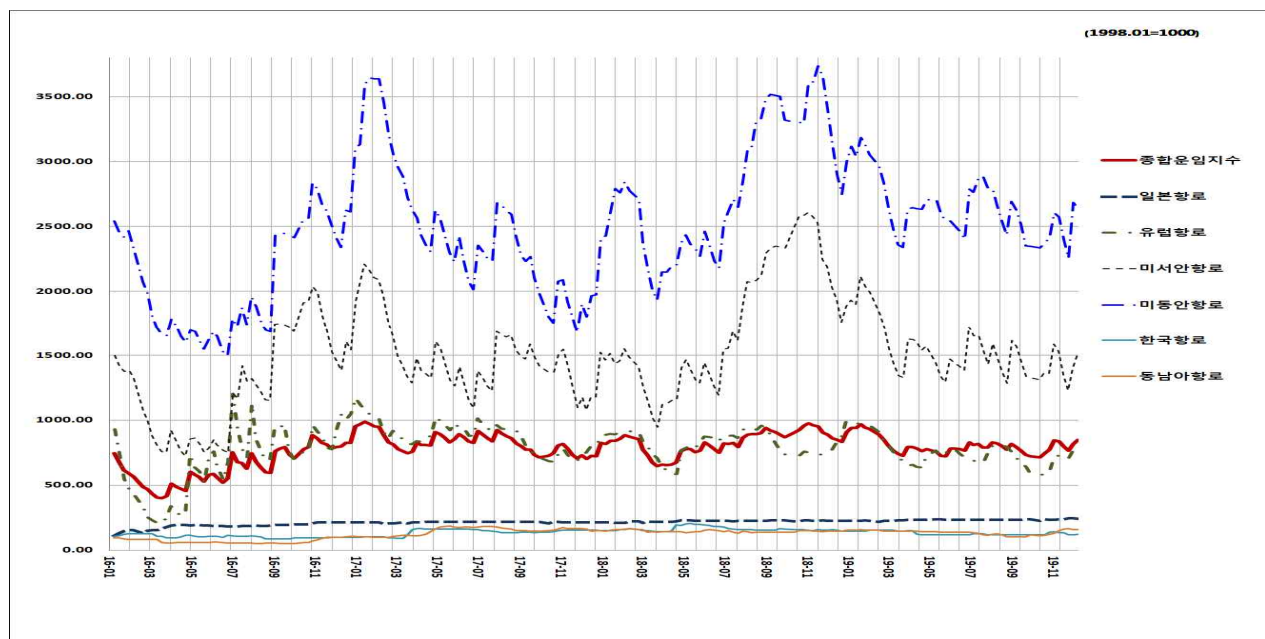
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 30.64 상승한 850.27을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 33달러 상승한 800달러를 기록함. 동 항로의 운임은 계절적으로 12월에는 평균을 상회하는 강세를 유지하였으며 올해 12월부터는 저유황유 사용에 따른 추가적인 운임인상이 실시됨. 연료유 전환에 따른 운임 상승은 실질적으로 선사들의 경영성과에 큰 영향을 미치지는 않을 것으로 판단됨. 최근 머스크 발표에 따르면 동사는 저유황유와 고유황유간의 차이가 250달러일 경우 약 18억 달러의 추가비용을 부담할 것으로 예상함

아시아-북미항로는 전주대비 103달러 상승한 1,509달러를 기록함. 계절적으로 동 항로 12월 운임은 하방압력이 크나 올해에는 2주 연속 상승함. 오는 12월 15일 미국의 추과관세 부과가 예정되어 있어 밀어내기 물량 증가와 함께 저유황유 사용에 따른 영향으로 추정됨. 특히, 저유황유에 대한 영향이 운임을 전반적으로 상승시켜 내년도 운임은 올해에 비해 상승할 가능성이 높음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

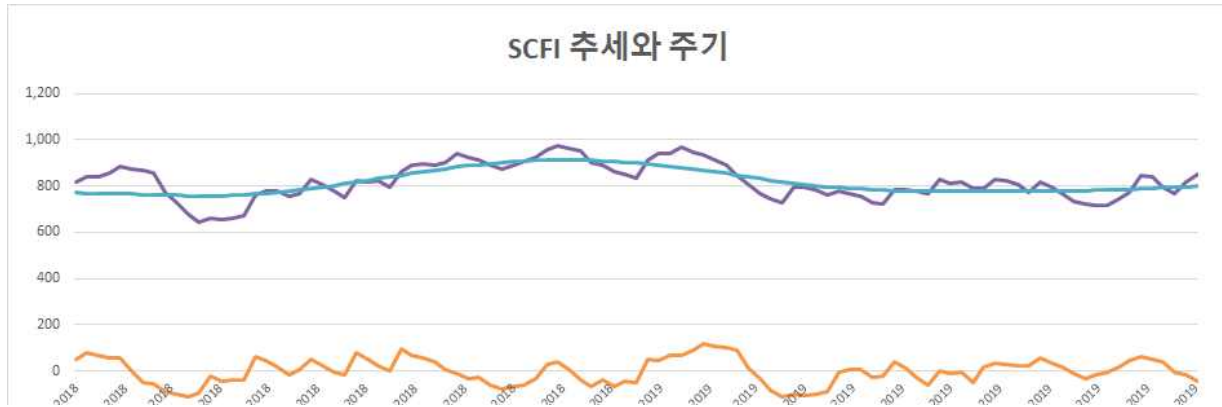


자료:상해항운교역소

	금주	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (12.06)								
종합(SCFI)	850.27	(30.6)	715.97	968.07	804.15	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	800	(34.0)	580.0	996.0	746.94	584.0	996.0	820.10
상해발운임지수								
(SCFI) 및 운임								
(USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,509	(104.0)	1,229	2,114	1,534.67	945.0	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,638	(-46.0)	2,256	3,187	2,641.84	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	121	(1.0)	117.0	153.0	129.05	144.0	205.0	162.8
일본항로(\$/TEU)	241	(-3.0)	219.0	244.0	232.93	210.0	230.0	223.14
동남아항로(\$/TEU)	158	(0.0)	101.0	165.0	136.41	131.0	166.0	145.84
용선지수(HRCI)	772.0	(-0.5)	591.0	807.0	706.0	610.0	846.0	724.0

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수 대비 추세선이 상향되어 있어 단기적으로 약세를 기록할 수 있으나 저유황유 사용에 따른 영향으로 운임 상승 가능



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



- 아시아-미주운임은 추세선을 상회하여 단기적으로 약보합세를 기록할 가능성이 높으나 관세부과와 저유황유 사용으로 인해 불확실성은 확대됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

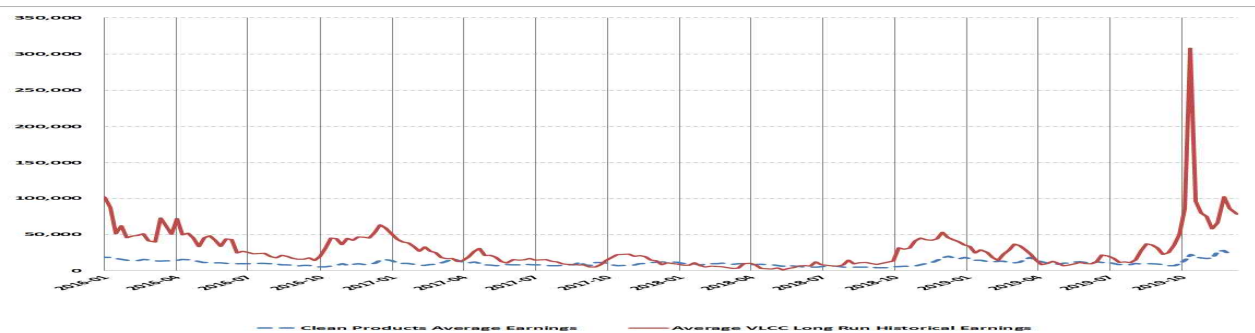
VLCC, 스팟 용선시황 하락 및 단기 상승 재료 발생

금주 중동-중국 VLCC WS은 95.1로 전주(109.3) 대비 14.2p(-13.0%) 하락하였음. 한편 12월 3일 미국 재무부는 베네수엘라발 석유 수송에 배선된 유조선 6척을 제재 대상으로 지정했으며, 12월 3일 서아프리카 기니만에서 유조선 선사 Navios Maritime Acquisition의 VLCC 1척이 해적에 피랍돼 승무원 19명이 납치되는 사건이 발생. 시장 보고서에 따르면 동 2건의 사건 발생 이후 WS이 상승하고 있으며, 단기간 내 시황 상승이 불가피 할 것으로 전망됨

MR, 동계 석유제품 수요 증가

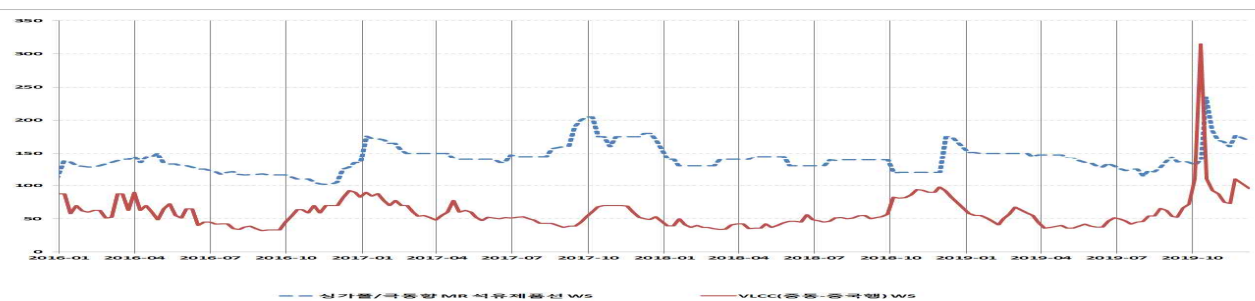
금주 태평양 MR 평균운임은 23,229달러로 전주 대비 885달러(-3.7%) 감소했으며, 인도-극동 WS은 169.1로 전주대비 13.1p(7.1%) 감소했음. 동계 석유제품 수요로 소폭의 등락을 반복할 것으로 전망됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

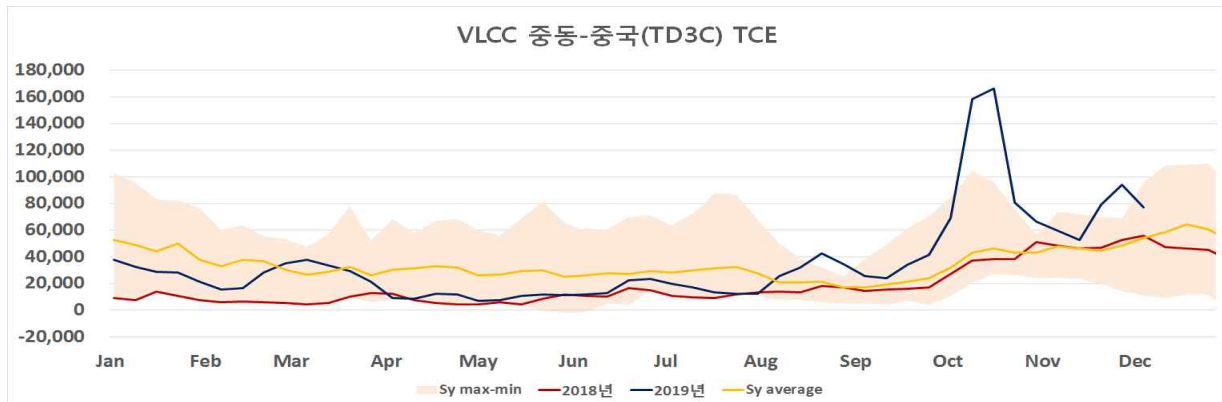
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장 (12.06)									
Average Earnings	TD3C	78,033	(-16,157)	6,167	300,391	36,547	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	23,229	(-885)	7,403	39,463	14,270	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	48,750	1,250	24,500	65,000	35,599	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	16,000	(-250)	13,250	16,500	14,602	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	95.1	(-1.4)	36.0	315.0	63.6	34.0	98.0	53.9
	MR	169.1	(-13.1)	114.2	235.0	145.4	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

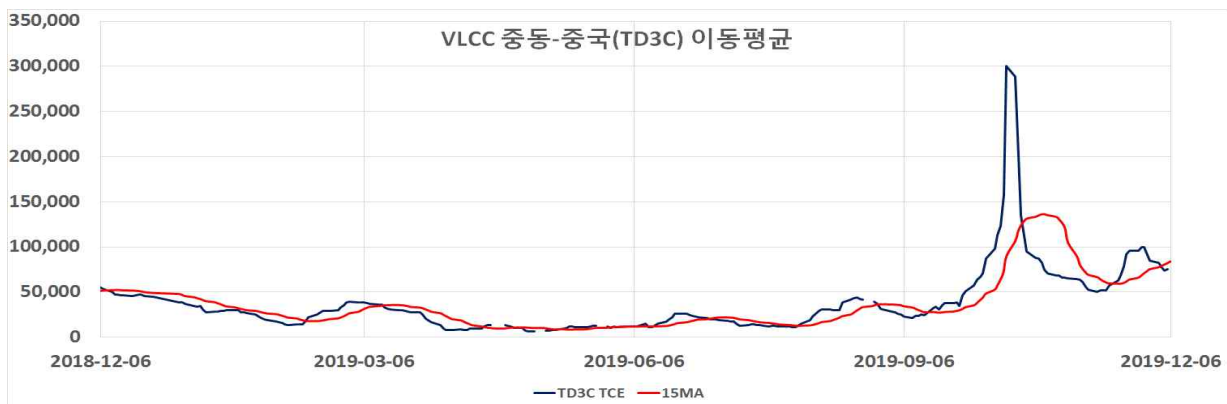
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

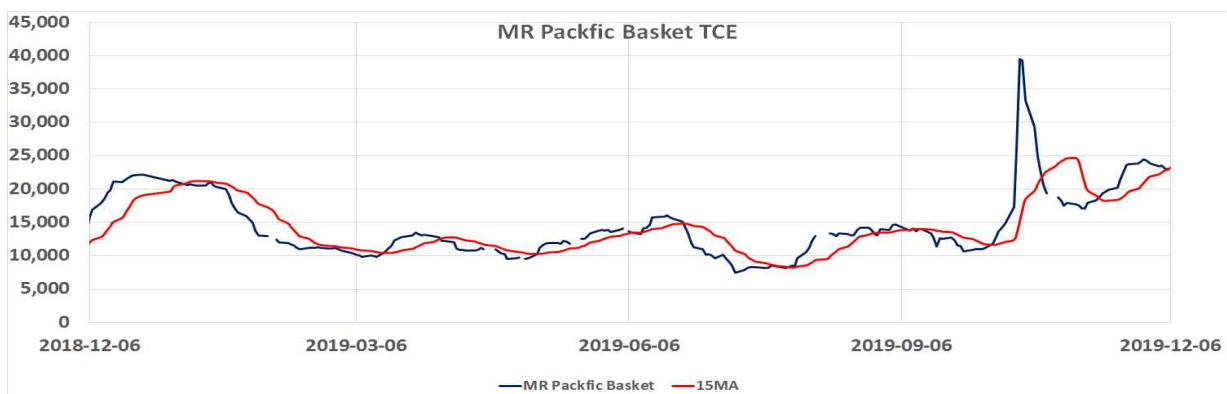
- 금주 TD3C 평균운임은 2018년 평균운임 및 역사적 평균운임을 상회하고 있으며, 금주 발생한 미국의 유조선 6척 추가 제재와 서아프리카 VLCC 승무원 피랍사건으로 과거 평균 라인을 당분간 상회할 가능성이 높음



- VLCC 추세선이 15일 이동평균선을 하회하여 기술적으로는 소폭의 하방압력이 있음



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 소폭 하락세를 기록하여 15일 이동평균운임과 교차해 당분간 소폭의 등락을 기록할 것으로 전망됨



6. 중고선 시장

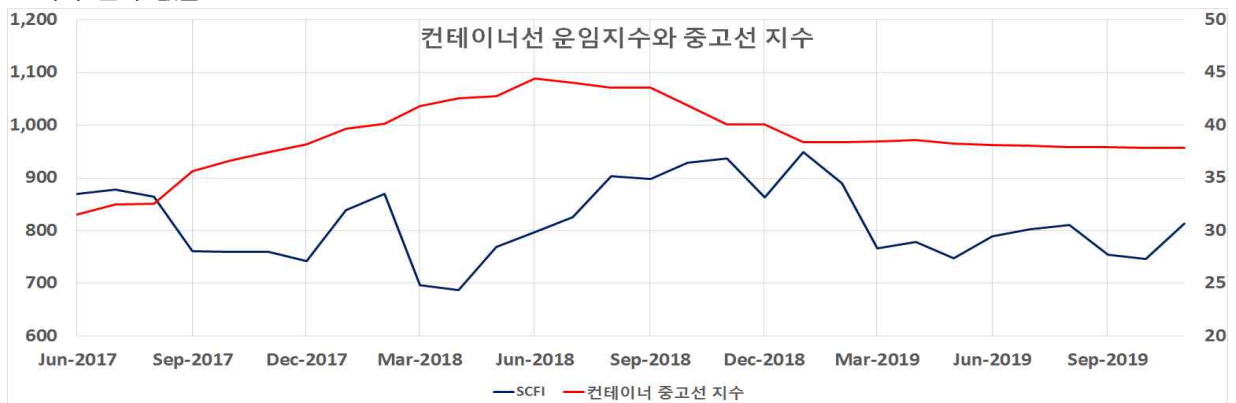
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- BDI는 1,587로 전주(1,442) 대비 145p(9.1%) 상승해 2주 연속 증가했으며, 중고선 지수는 22로 전주 대비 변화 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 이달 SCFI는 846.91으로 전월(813.60) 대비 33.31(4.1%) 상승을 기록함. 중고선 지수는 37.84로 전주 대비 변화 없음



VLCC 1척·파나막스 유조선 1척 중고선 거래

- 1999년 건조된 VLCC 1척(선명 Sino Macro·311,168Dwt)이 12월 2일 2,000만 달러에 매각되었으며, 매도자는 Mega Glory, 매수자는 비공개
- 2000년 건조된 파나막스 1척(선명 New Legend·47,037Dwt)이 12월 3일 800만 달러에 매각되었으며, 매수자는 중국 자본으로 알려짐

핸디막스 1척 중고선 거래

- Pioneer Marine은 2008년 건조된 핸디막스(선명 Tenacity Bay·56,937Dwt) 1척을 12월 6일 880만 달러에 매각함. 매수자는 비공개

컨테이너 1척 중고선 거래

- 2017년 9,400TEU 선형의 MSC Romane가 12월 3일 매각되었으며, 스위스 선사 MSC의 선대 효율성 제고를 위한 거래임. 거래가격은 비공개

7. 주요 해운지표 (2019.12.06)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	12월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(12.06)								
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	70.9	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.5	(-)	9.5	9.5	12.5	11.3	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(12.06)								
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	33.7	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(12.06)								
380 CST	Rotterdam	245.8	(-5.3)	245.8	245.8	443.5	353.4	322.5	477.5	400.1
	Singapore	311.3	(-7.0)	311.3	306.5	511.5	405.8	352.5	517.5	432.6
	Korea	353.75	(-26.3)	353.75	353.8	567.5	450.3	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	378.5	(22.0)	378.5	334.8	524.0	425.2	359.5	515.5	437.1
VLSFO	Rotterdam	502	(2.0)	502	493.8	548.3	512.3			
	Singapore	572.5	(16.3)	572.5	530.8	572.5	549.7			
	Hong kong	559.3	(-1.8)	559.3	546.5	578.5	562.5			

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(12.06)								
철광석	국제價	88.80	(1.8)	88.6	72.3	127.2	93.4	62.5	79.3	69.5
	중국産				107.9	140.4		96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價				72.0	83.1		76.1	105.1	89.1
	중국産				93.9	107.4		104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産				170.5	252.9		214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)				125.2	187.3		164.7	186.9	177.1
	중국産				211.8	233.0		207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	876.8	(-20.25)	907.6	791.0	940.5	888.2	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	547.5	(32.25)	516.0	418.5	547.5	489.5	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)									
		8월	9월	10월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계	
ASEAN	수출	8,562	7,915	8,054	80,011	74,518	95,248	100,114	
	수입	4,703	5,038	5,081	47,407	44,319	53,822	59,628	
NAFTA	수출	6,900	6,954	7,770	74,870	81,068	84,260	89,921	
	수입	6,224	5,687	6,005	60,680	50,854	60,199	69,712	
EU	수출	3,948	4,425	4,316	44,505	45,468	53,140	57,676	
	수입	4,870	4,030	4,586	46,142	51,248	56,657	62,296	
BRICs	수출	13,643	13,610	14,439	135,796	145,255	169,587	189,936	
	수입	11,475	9,991	11,612	109,257	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