

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 10월 1주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

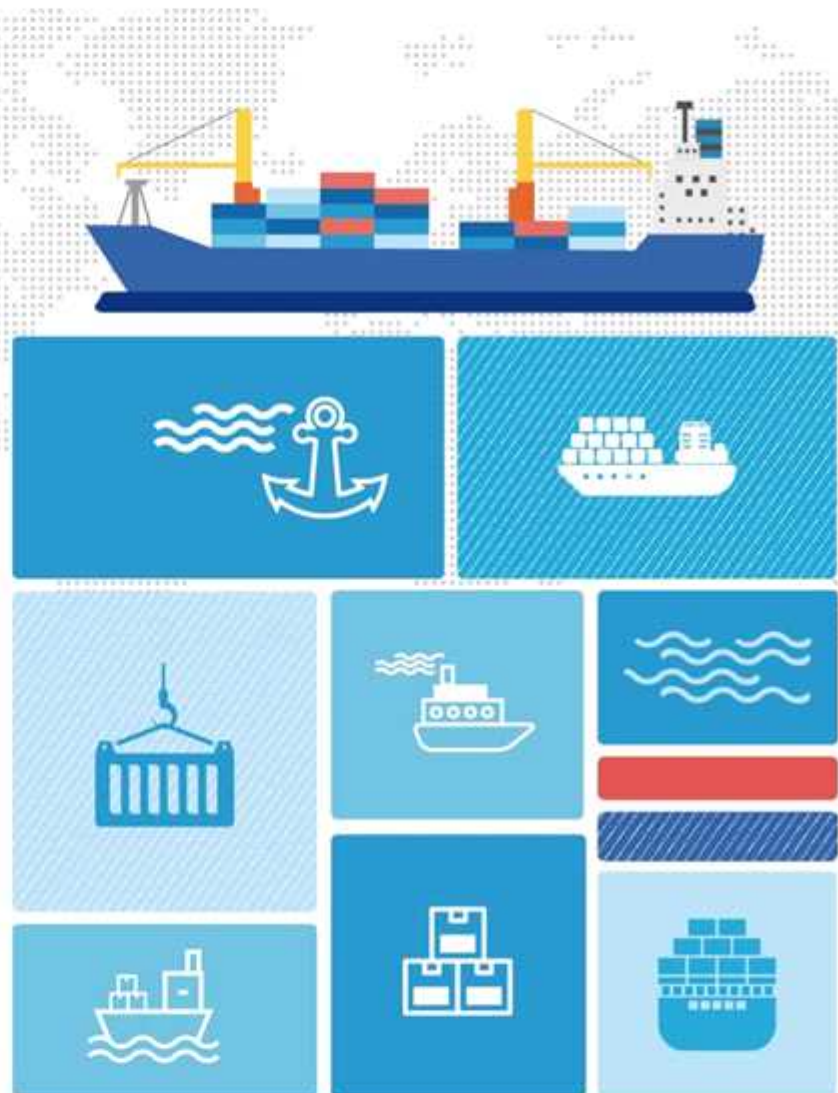
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

윤희성 해운빅데이터연구 센터장
heesung@kmi.re.kr | 051-797-4637

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

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

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



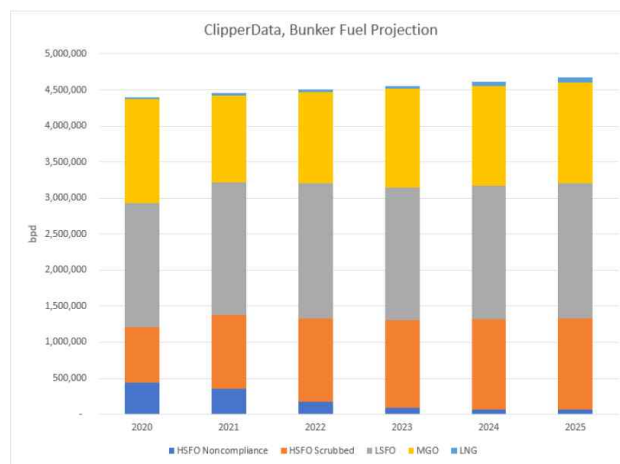
1. 주간 이슈

LNG 추진선 동향

I LNG 추진선 발주의 증가

DNV GL에 의하면 LNG 추진선은 현재 170여 척이 운영 중이며 184척이 건조 중(orderbook)임. LNG 추진선은 일반 선박에 비해 건조비용이 증가하기 때문에 주로 연료소모가 많은 대형선박에 적용되고 있음. LNG연료는 카니발, P&O 등의 크루즈 선사들, CMA CGM과 같은 컨테이너 선사, 쉘, 토탈 등 석유 메이저와 현대제철, 포스코를 포함한 제철소 등 다양한 시장참여자들의 지지를 받고 있는 친환경 솔루션임. 이러한 지지에는 저유황유가 선원의 생명이 위협받을 정도(그리스 선주협회 Venismis의 주장)로 검증되지 않고 안전성이 결여된 연료라는 점, 절대적인 물량부족과 공급망(supply chain) 문제로 선주(특히 벌크선)들이 어려움을 가능성은 크다는 점, 스크러버는 대기오염을 해상오염으로 전환시키는 것이 불과하다는 회의적 시각, LNG 연료가 탄소배출량을 기존 연료유보다 20-30% 줄임으로써 추가적인 환경규제인 온실가스배출규제에 대응하는 측면에서 보다 장기적인 해결책이라는 것 등이 고려된 것으로 보임

우드 맥켄지는 2025년까지 연료용 LNG 소비가 지금보다 7배 정도 많을 것이라는 예측을 내놓았지만, ClipperData의 예측에 의하면 대폭의 증가는 기저효과일 뿐 2025년까지도 해상연료유 시장에서 LNG가 차지하는 절대적인 비중은 크게 높아지지 않을 것으로 예상됨

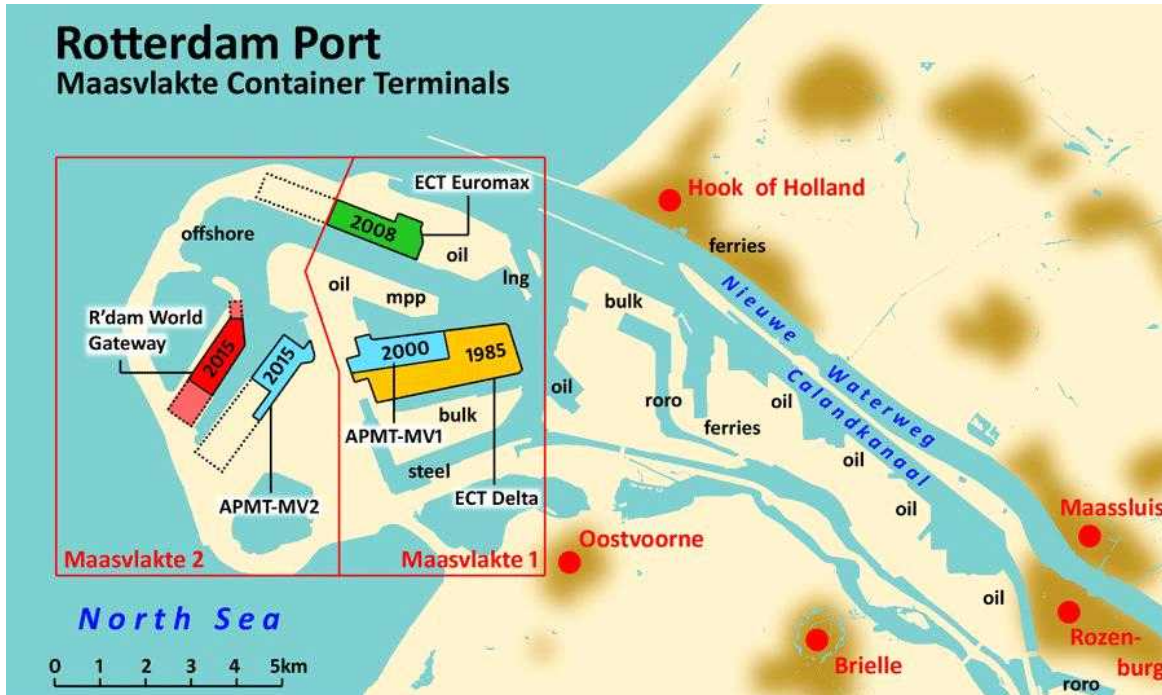


I LNG 추진선에 대한 회의적인 시각

LNG 연료에 대해서는 불완전 연소된 메탄의 대기방출을 의미하는 메탄 슬립(slip), 생산 및 유통과정에서의 누출에 따른 대기오염 문제가 해결되지 않았고, 탄소배출 절감효과에 대해서도 아직 논란이 분분함. 그 예로 Transport & Environment는 탄소배출 저감효과가 통상적으로 알려진 20% 이상이 아니라 최대 6%에 그치거나 오히려 기존 연료유보다 탄소배출이 12% 정도 많을 수 있는 것으로 분석함

LNG 연료에 대해 회의적인 시각을 가진 시장참여자들에게는 LNG 연료선도 장기적인 해결책이라기보다는 과도기적 해결책(bridge fuel)에 불과하며 어차피 궁극적인 해결책이 되지 못한다면 스크러버를 선택했다가 수소 등 차세대 연료로 이행하는 것이 바람직하다는 견해가 설득력이 있을 수 있음

2. 주간 뉴스



■ 머스크, 로테르담 터미널 매각 고려

- 동사는 APMT를 통해 운영하고 있는 로테르담항의 마스블락테 1(MAASVLAKTE 1) 터미널 매각을 검토함
- 현재 동 터미널 운영권은 2025년까지 보유하고 있으며 연장할 경우 현대화를 진행할 것으로 예상되며 운영권 포기시 마스블락테 2 터미널을 중심으로 재편할 것으로 예상됨
- 현재 마스블락테 1 터미널은 총 길이 1,600m, 연간 3백만 TEU를 처리할 수 있어 마스블락테 2 터미널(1,000m, 230만 TEU)에 비해 규모가 크나 자동화 설비가 부족한 것으로 알려짐
- 드류리(Drewry) 자료에 따르면 마스블락테 2터미널 사용률은 92%로 마스블락테 1터미널(58%)에 비해 높은 것으로 나타남
- 또한, 머스크는 터키 Izmir Aliaga Terminal을 시설 노후화를 이유로 중국 COSCO에 지분을 매각한 사례가 있어 마스블락테 1 매각에 무게가 실림

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129403/Maersk-said-to-be-considering-sale-of-Rotterdam-terminal>(로그인 필요)

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 40호

■ 스크러버 인한 용선료 상승은 점차 안정화될 것으로 전망

- 지난 6월부터 스크러버 장착으로 인해 대체선박 수요가 상승함. 스크러버 장착선박이 6천 TEU급 이상에 집중되어 동급 용선료가 크게 상승함
- 하지만 운임은 오히려 2018년에 비해 낮은 수준을 기록하고 있어 올해 10월, 11월 임시결항을 비롯하여 운항 중단이 빈번하게 발생하여 대형선박에 대한 수요가 감소함

2. 주간 뉴스

- 또한, 6천 TEU급 선박 중 41척이 이미 스크러버 장착을 완료했으며 현재 스크러버 개조 중인 51척(51.7만TEU)의 선박 중 39척(48.4만 TEU)이 6천 TEU급 이상 선박으로 시장으로 돌아올 경우 동급 용선시장은 빠르게 안정화될 것으로 예상됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 40호

Maersk Cargill 공동 MR 풀 운영

- Maersk Tankers사와 Cargill Ocean Transportation은 공동 MR 풀을 형성하여 업계에서 가장 큰 MR 운영사가 되는 것을 목표로 함
- 현재 공동 MR 풀은 64척으로 구성되어 있으며, 2021년 말까지 100척의 선박에 도달하는 것을 목표로 하고 있음
- Cargill의 공급망 전체의 거래관점에서 통찰력, 노하우와 Maersk Tankers의 운영 및 디지털 기술을 융합해 배선 효율을 향상시키고 연비효율을 개선할 것임
- 한편, 공동 풀의 약 20%는 스크러버를 장착하고 있는 것으로 알려짐

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129424/Maersk-and-Cargill-aim-for-100-tankers-in-MR-pool> (로그인 필요)

코스코 제재로 인한 VLCC 단기 시장 급증

- 최근, 미국 정부가 이란과 석유 거래를 근거로 코스코 자회사 두 곳을 제재함에 따라 스팟 운임이 급격한 상승을 기록함
- 일반적으로 유조선 운임은 계절적 수요 증가로 연말 운임이 상승하나 보통 10월이나 11월 경에 발생함. 지난 10년간 VLCC 9월 마지막 주 평균운임은 18,850달러를 기록하였으나 현재 이를 크게 상회하는 수준임
- Stifel 은행의 분석가는 이번 제재가 장기적인 영향은 주지 않을 것이지만 계절적 호황의 규모와 기간을 늘릴 수 있을 가능성이 있음을 언급함. 또한, 선박중개회사인 김슨은 유조선 가격 급등은 오래 지속되지 않는 경향이 있음을 언급하며 시장 강세 지속은 추후 지켜 보아야 할 수 있을 것으로 예상함

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129353/Sanctions-spark-shortterm-bullishness-for-VLCCs> (로그인 필요)

삼성 고체산화물 연료전지 아프라막스 개발

- 삼성중공업은 고체 산화물(solid oxide) 기술을 제공하는 미국 블룸 에너지와 협력하여 세계 최초의 연료전지 발전형 아프라막스 청사진을 공개함
- 100메가와트의 전력을 필요로 하는 대형선박에서 원유연료를 대체하면 연간 온실 가스 배출량을 45% 줄일 수 있을 것으로 추산하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/samsung-develops-worlds-first-fuel-cell-afamax/2-1-679668> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 클락슨, IMO의 2050년 선박 탄소 배출량, 목표치 대폭 초과 우려

- 클락슨은 2050년에 선박탄소배출량이 국제해사기구(IMO·International Maritime Organization) 목표치를 3배 이상 초과할 것이라고 우려를 표함
- IMO는 2018년 4월 선박 탄소 배출량 감소 목표치를 2008년을 기준으로 2030년에 40%, 2050년에 50% 줄이는 것으로 정함
- 클락슨은 IMO의 선박 탄소 배출량 총계기준(톤-마일 증가율, 평균선속, 선대구성)으로 2018년은 총 8억 2,800만 톤을 기록해 2008년 10억 2,500만 톤 보다 이미 20%나 감축했으나, 2050년에는 목표치를 달성하지 못할 것이라고 주장함
- 현재 2020년 이후 톤-마일 증가율 전망치는 연간 1.7%, 선속은 현 수준에서 불과 0.4knots 이하 감속, 선대구성은 97% 이상 선박연료유를 사용할 것으로 전망된다며, 이러한 흐름으로 간다면 2050년에 선박 탄소 배출량은 IMO 목표치의 3배 이상을 기록하게 될 것이라고 설명함
- 2020년 이후 톤-마일 증가율 전망치를 연간 1.5%로 하향 조정하고, 선속을 현재 평균보다 8% 감속, 전체 선대의 45%를 LNG 연료 추진선, 40%를 제로-카본 선박, 나머지 15%를 선박연료유를 사용하는 일반 선박으로 구성해야만 총 선박 탄소 배출량을 5억 1,200만 톤 수준으로 줄여 2050년 목표치를 달성할 수 있을 것이라고 덧붙임

<https://sin.clarksons.net/News/Article/144560#!#sincustomhome>(로그인 필요)

I BIMCO, IMO에 선박 탄소 배출량 감축을 위한 선박 추진력 관리 규정 제안

- BIMCO가 선박 탄소 배출량 감축을 위해 선박 추진력(ships' propulsion power) 관리 규제가 필요하다는 내용의 제안서를 IMO에 제출했다고 밝힘. 이 제안서에 대해서는 10월 11~15일 개최예정인 IMO의 선박 온실가스 감축 워킹 그룹에서 논의될 예정이라고 트레이드 윈즈가 전함
- BIMCO는 선박 탄소 배출량을 줄이기 위해서 가장 중요한 변수는 선속이기는 하나 선속은 해류, 기상 등으로 인해 영향을 많이 받는 변수로 선속과 밀접한 상관 관계를 보이는 것으로 나타나는 선박추진력을 규정을 통해 관리함으로써 선박 탄소 배출량을 감축할 수 있기 때문에 관련 규제가 필요하다고 주장함

<https://www.tradewindsnews.com/regulation/bimco-leads-crusade-for-ship-propulsion-limits-at-imo/2-1-680441>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

BDI, 2,000선 붕괴

BDI는 1,857으로 출발해 주말엔 1,768로 한 주내내 하향세를 보임

4분기에 들어서면서 스팟 운임 급락

일반적으로 계절적 성수기로 알려진 4분기에 들어섰으나 스팟 운임은 전체적으로 가파른 하락세를 나타냄. 스팟 운임이 전체적으로 하락한 주된 이유는 중국 골든위크의 영향으로 분석됨. 케이프선 스팟운임 평균은 전주대비 15% 하락한 24,051달러/일을 기록함. 양대 수역 수요가 약해지면서 운임이 하락한 것으로 보임. 파나마선 운임은 전주대비 8.1% 하락해 13,919달러/일을 기록했으나 시장에 꾸준히 곡물 물량이 유입되고 있으며 가용선박 수가 줄어들면서 주초대비 주말 하락폭이 점차 축소되고 있음. 수프라막스와 핸디선의 경우에는 대서양 지역을 중심으로 공급이 수요를 넘어서면서 운임이 하락함. 반면 태평양 지역은 중국 골든위크의 영향으로 수요가 줄어들면서 운임이 하락함

FFA 시장, 모든 선형의 11월물 가격은 소폭 상승, 4분기물 가격은 하락

케이프선과 파나마선을 중심으로 FFA 11월물 가격은 상승한 반면 4분기물 가격은 하락함. 4분기물 케이프선과 파나마선 가격이 BEP에 못 미칠 것으로 나타남

빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 케이프선을 비롯한 모든 선형 운임이 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

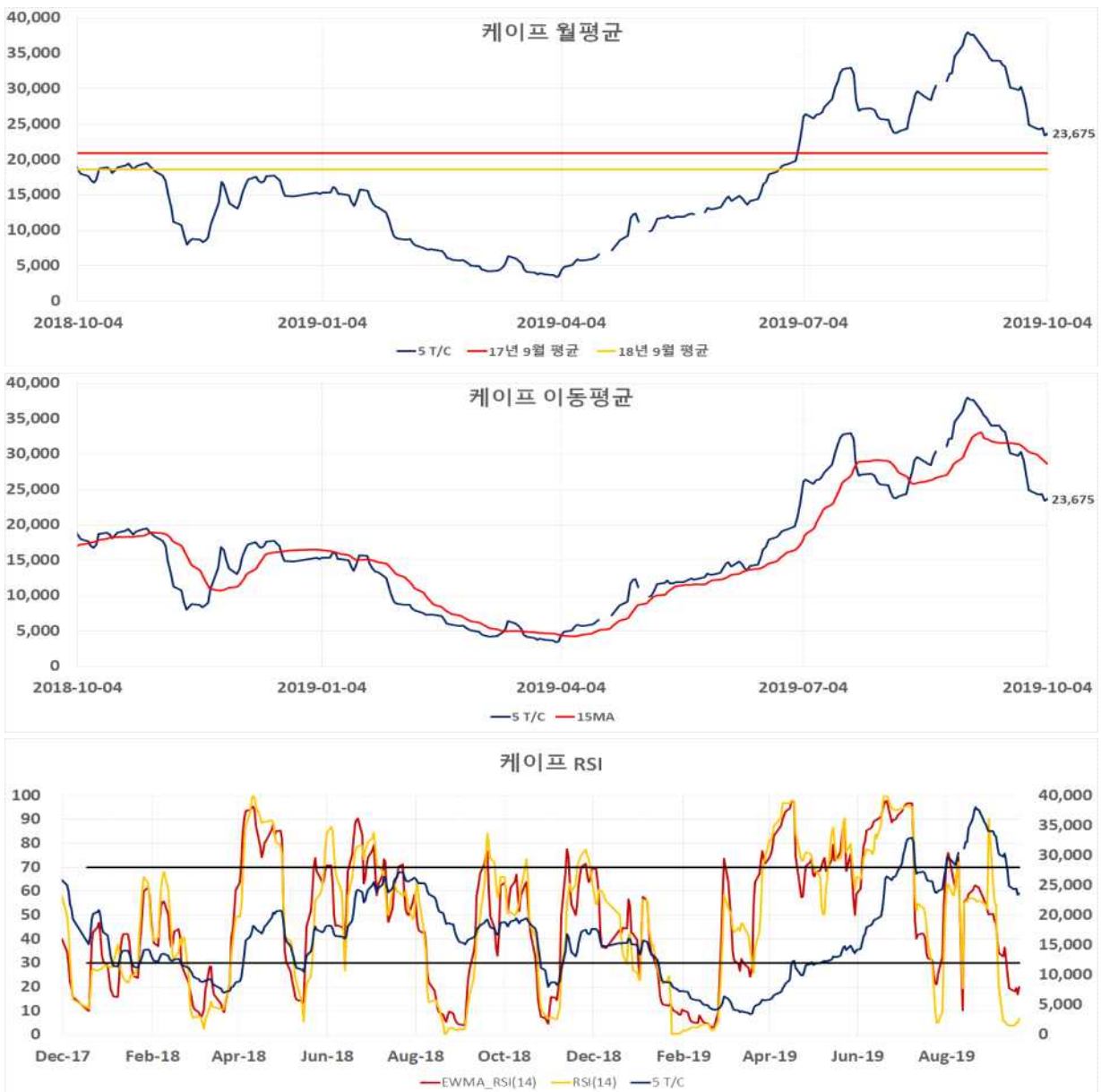


		금주	(전주비)	2019년 ³⁾			2018년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(10.04)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,792	(-228)	595	2,518	1,296	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁸⁾	24,051	(-4,199)	3,460	38,014	16,832	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	13,919	(-1,236)	4,435	18,116	10,979	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	13,447	(-755)	4,544	14,940	9,490	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	9,833	(-192)	4,198	10,067	6,925	562	9,772	8,505
	케이프	20,375	(250)	11,500	23,000	17,219	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나마스	14,125	(25)	11,500	16,125	13,339	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,750	(-250)	9,500	12,500	10,879	11,000	13,750	12,808
	핸디	10,625	(-)	8,750	10,625	9,791	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(10.04)							
		2019년 11월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	24,796	(2,383)	16,511	(-6,387)	16,374	(240)	13,639	(164)
	파나마스(4TC)	13,768	(1,376)	10,921	(-1,351)	10,723	(408)	9,464	(126)
	수프라막스(6TC)	11,978	(-596)	9,053	(-2,578)	9,627	(137)	9,153	(58)
	핸디(6TC)	9,188	(-125)	7,900	(-1,111)	8,344	(88)	7,863	(63)

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

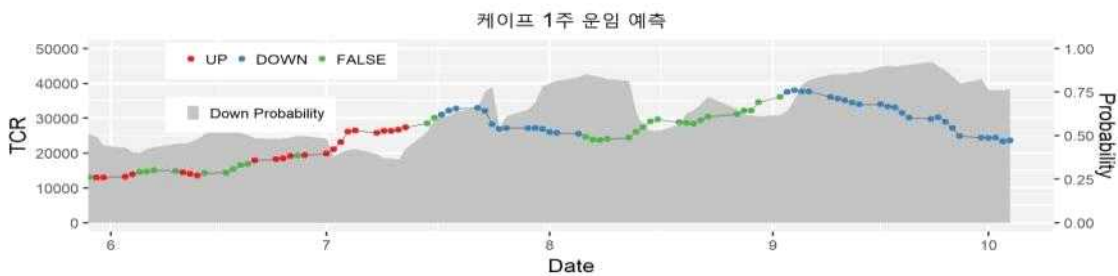
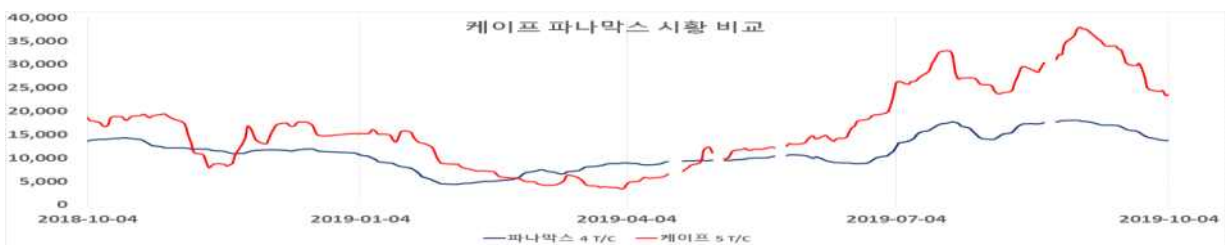
- (케이프 이동평균) 이동평균선 하향세가 4주 연속 지속됨
- (케이프 RSI) 지난주에 이어 금주에도 RSI는 0에 근접해 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주에도 케이프선 운임이 하락할 것으로 예상함



- * 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) 스팟 운임 하향세가 뚜렷하나 장·단기 용선료 변화는 크지 않은 것으로 나타남. 이는 시장은 이미 7월 중순부터 나타난 스팟 운임 폭등현상을 일시적인 것으로 해석해 용선료에 반영하지 않았기 때문임. 또한 4분기가 일반적으로 계절적 성수기라는 점도 스팟 운임 폭락에도 용선료에 큰 영향이 없었던 요인으로 해석됨
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선과 파나마스선 운임간 간격은 일정한 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

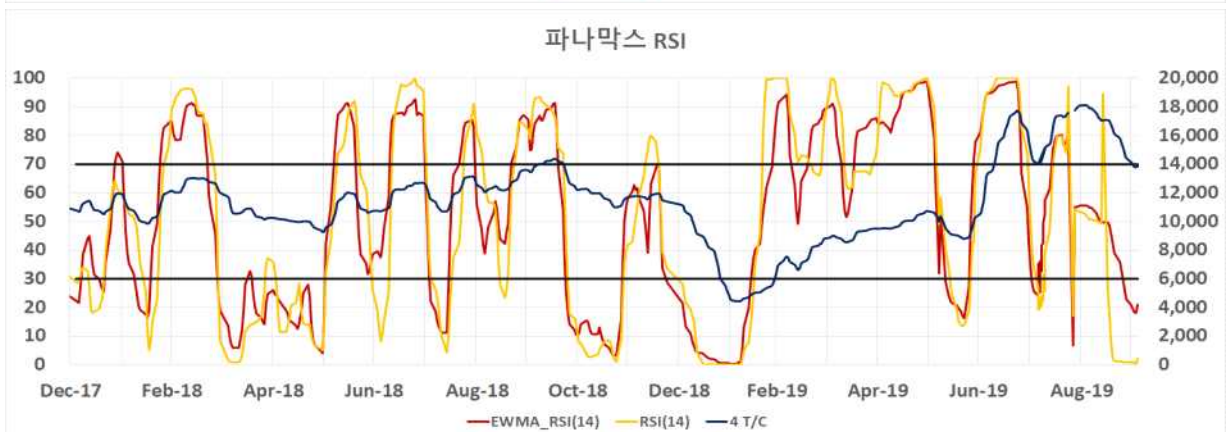
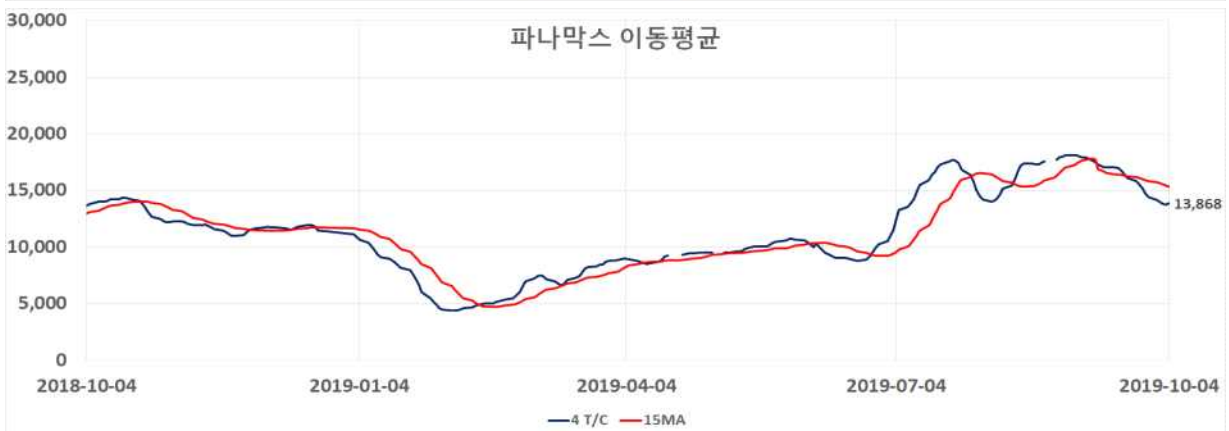


* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
 * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
 * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	09.30	10.07	17.65	82.35
	10.01	10.08	23.49	76.51
	10.02	10.09	23.90	76.10
	10.03	10.10	23.98	76.02
	10.04	10.11	23.29	76.71
	10월 1주	10월 2주	22.46	77.54

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

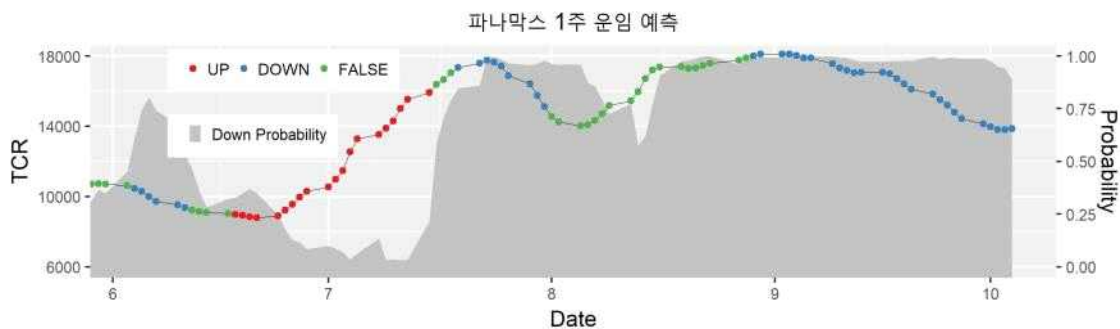
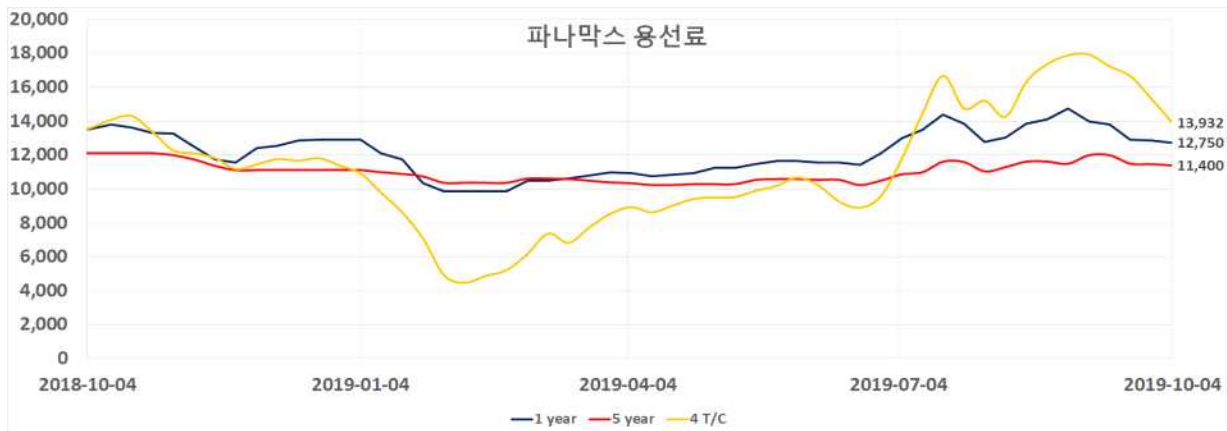
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 완만한 하락세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI가 한 주 내내 0에 근접해 횡보 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 보합세를 보이거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 지난 주에 이어 장단기용선료는 스팟 운임 급락에도 불구하고 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

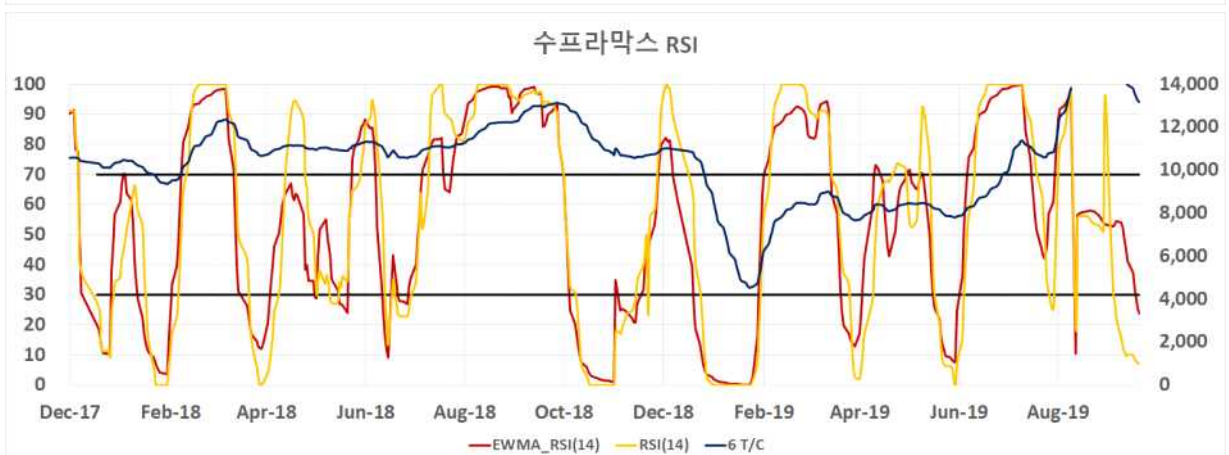
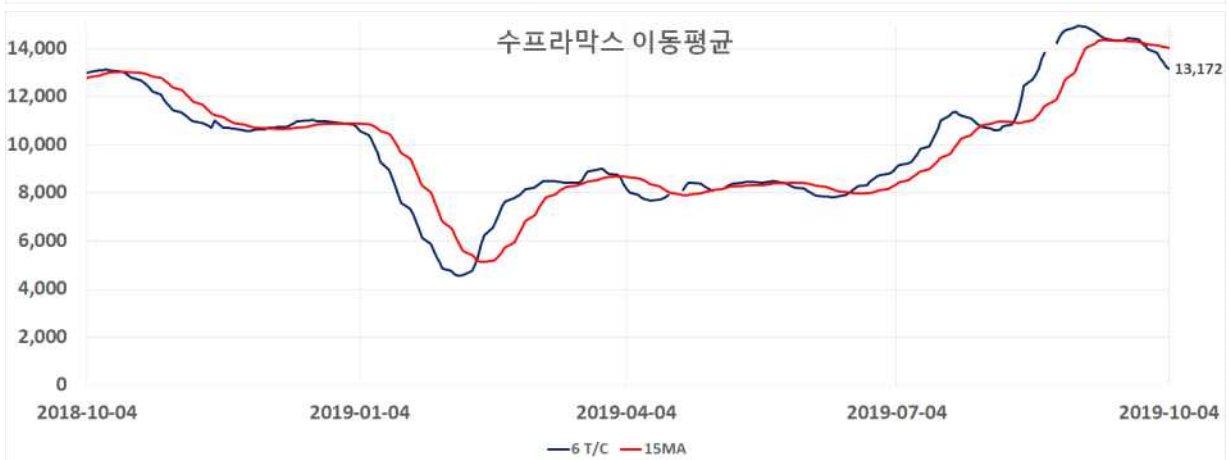


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	09.30	10.07	1.23	98.77
	10.01	10.08	2.30	97.70
	10.02	10.09	4.95	95.05
	10.03	10.10	5.72	94.28
	10.04	10.11	11.31	88.69
	10월 1주	10월 2주	5.10	94.90

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

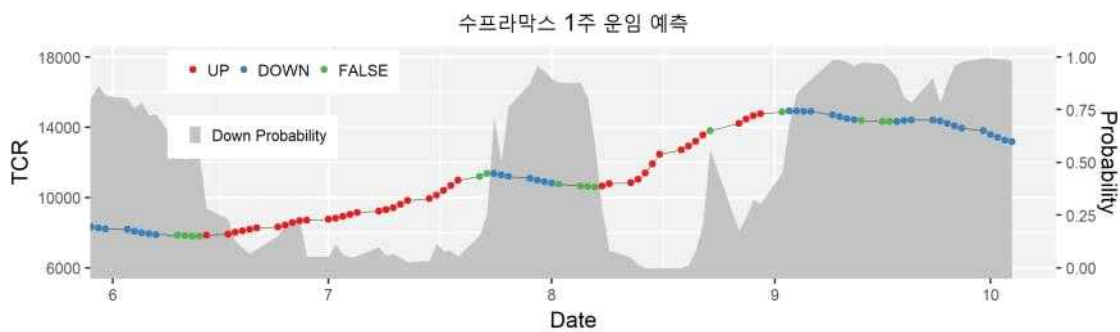
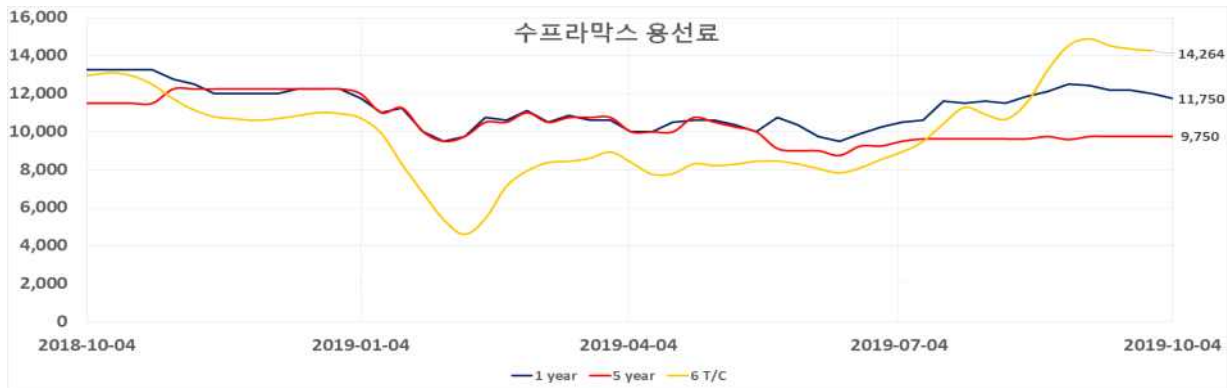
- (수프라막스 이동평균) 지난 주 횡보하던 스팟운임은 금요일부터 이동평균선과 교차한 후 한 주 내내 하락함
- (수프라막스 RSI) 지난주 RSI가 30선을 하향 돌파한 후 한 주 내내 가파른 하락세를 보임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임을 비롯해 장·단기 용선료는 3주 내내 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 차주 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

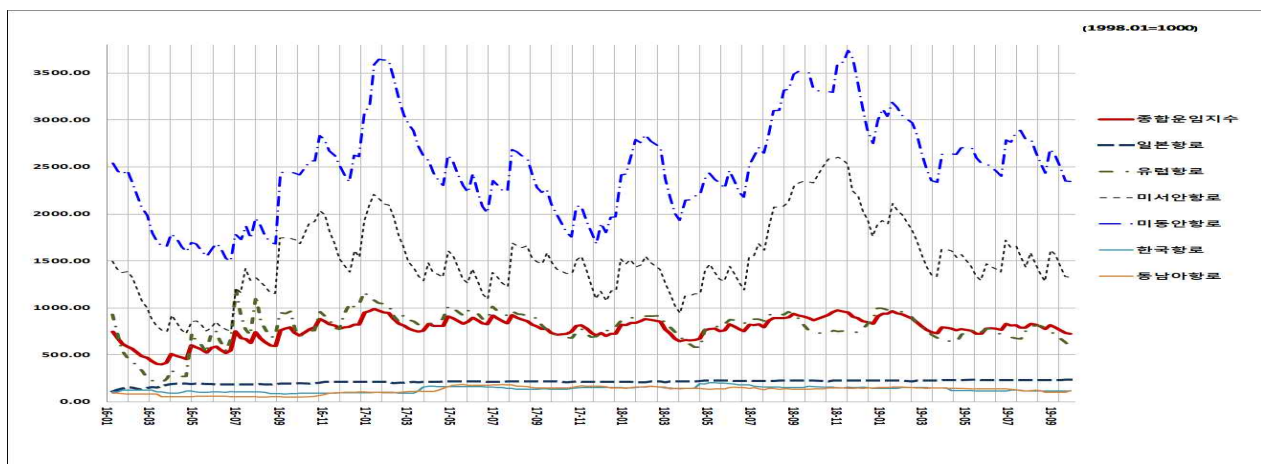
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	09.30	10.07	0.57	99.43
	10.01	10.08	0.69	99.31
	10.02	10.09	0.95	99.05
	10.03	10.10	1.08	98.92
	10.04	10.11	1.72	98.28
	10월 1주	10월 2주	1.00	99.00

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 중국 국경절로 인해 미발표

올해 신조발주는 감소하였으나 인도량은 초대형선을 중심으로 증가함. 9월에만 초대형선을 중심으로 10만 TEU 이상의 선대가 증가함. 동 기간에 MSC의 23,000TEU급 2척, CMA CGM의 14,000TEU급 1척, 15,000TEU급 1척 등이 인도되었으나 해체는 1,700TEU 1척에 그침. MSI는 올해 11월부터 3개월간 23만 TEU 이상의 선박이 인도되며 내년 2월부터 3개월 간 19만 5천 TEU의 컨테이너 선박이 인도될 것으로 예상함. 하지만 신조발주는 크게 감소함. 최근 에버그린이 23,000TEU급 12척을 발주하여 올해 발주량은 약 52만 TEU를 기록하였으나 2018년 137만 TEU의 40% 수준임. 2020년 인도량이 정점을 찍고 이후 점차 하락할 것으로 예상됨. 초대형선이 투입되는 아시아-유럽항로는 2020년까지 운임 반등에 한계가 있을 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

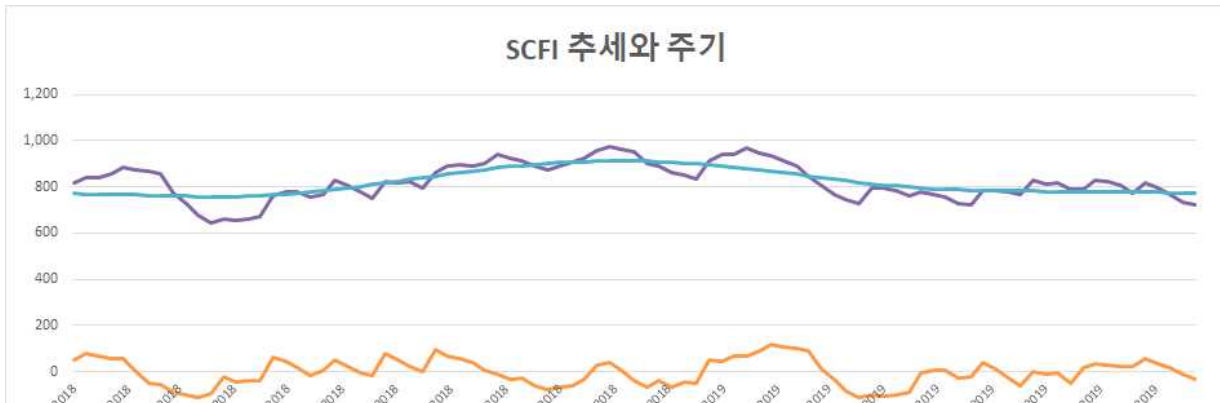


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	(10.04)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장		(10.04)						
종합(SCFI)	-	(-)	722.90	968.07	806.38	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	-	(-)	593.00	996.00	761.96	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	-	(-)	1,286.00	2,114.00	1,565.91	945	2,606	1,741.3
미서안항로(\$/FEU)	-	(-)	2,338.00	3,187.00	2,682.51	1,933	3,739	2,806.8
미동안항로(\$/FEU)	-	(-)	117.00	153.00	129.50	144	205	162.8
한국항로(\$/TEU)	-	(-)	219.00	237.31	231.85	210	230	223.14
일본항로(\$/TEU)	-	(-)	101.00	158.00	135.26	131	166	145.84
동남아항로(\$/TEU)	-	(-)	591	807	684	610	846	724
용선지수(HRCI)	-	(-)						

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수보다 트렌드가 하회한 상황이나 국경절 이후 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 추세선이 전체적으로 하향구간으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 추세선인 1,400달러 초반으로 반등 가능성이 있으나 시기는 10월 중순이후가 될 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함/중국 국경절로 인해 운임지수 미발표로 9월 27일 자료 기준임

5. 탱커 - 주간 동향

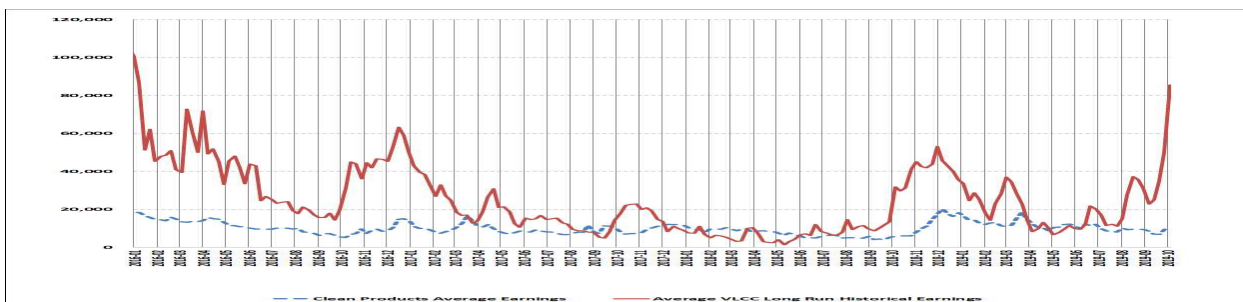
VLCC, 운임 급등 지속

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 69,288달러로 전주대비 27,539달러(66.0%) 상승하였으며, WS은 110.0으로 전주대비 38.0p(52.8%) 상승하였음. 미국 제재로 코스코 선박이 시장에서 빠져나감에 따라 금주 운임은 급상승을 지속하고 있음. 코스코 선박이 다시 운송에 참여하기 전까지는 운임의 가파른 상승은 지속될 것으로 예측됨. 10월 중동-중국 FFA 가격은 10월 4일 기준 92,114달러로 시장참가자들은 높은 운임이 지속될 것으로 예상하고 있음

MR, 운임 약보합세

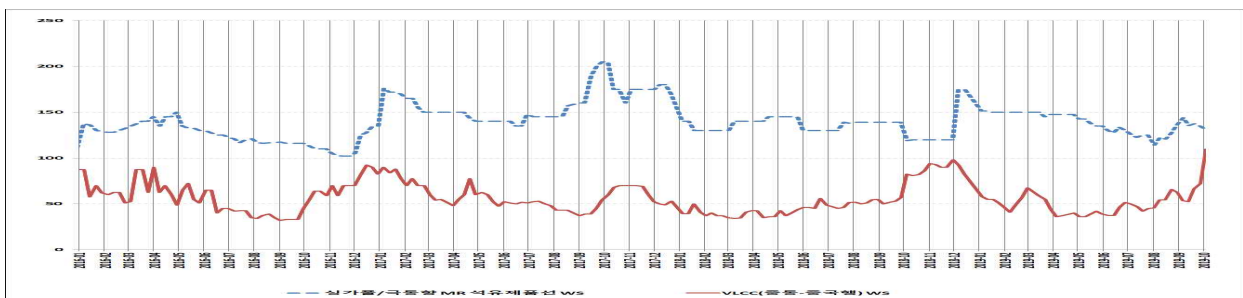
금주 태평양 MR 평균운임은 10,986달러로 전주 대비 745달러(-6.2%) 하락하였으며, 인도-극동 WS은 131.0으로 전주대비 4.0p(-3.0%) 하락하였음. 금주 중동지역 화물수요가 있었지만 지난 주 적은 화물로 인한 가용선박으로 인해 MR 운임은 약보합세를 기록함. 차주에도 운임은 유사한 수준을 형성할 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

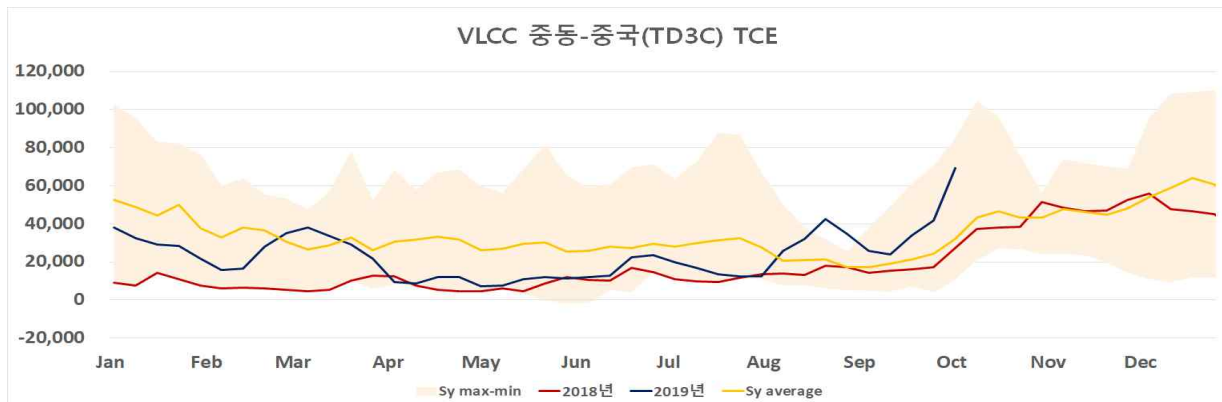
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.04)							
Average Earnings	TD3C	69,288	(27,539)	6,167	87,267	23,392	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	10,986	(-745)	7,403	21,370	12,657	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	43,000	(5,500)	24,500	43,000	32,447	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	16,000	(625)	13,250	16,000	14,259	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	110.0	(38.0)	36.0	110.0	50.9	34.0	98.0	53.9
	MR	131.0	(-4.0)	114.2	151.3	138.1	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

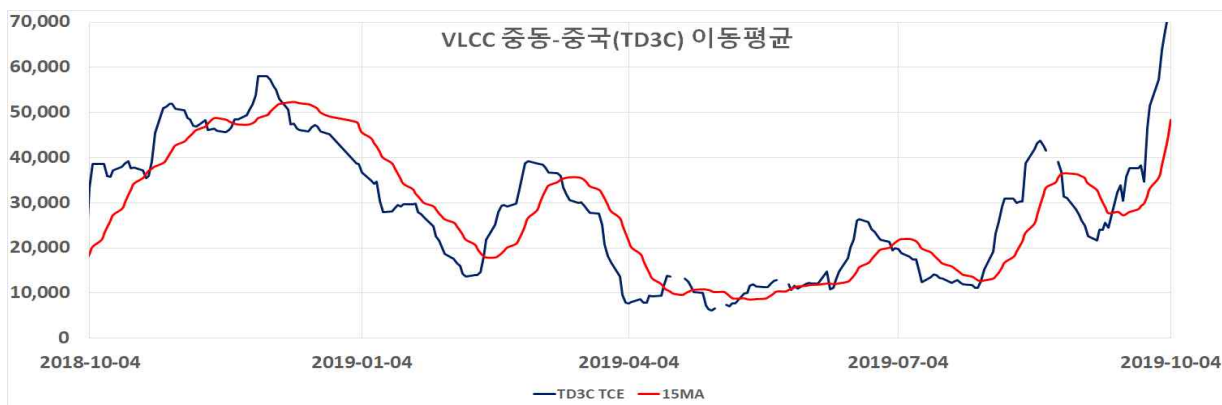
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

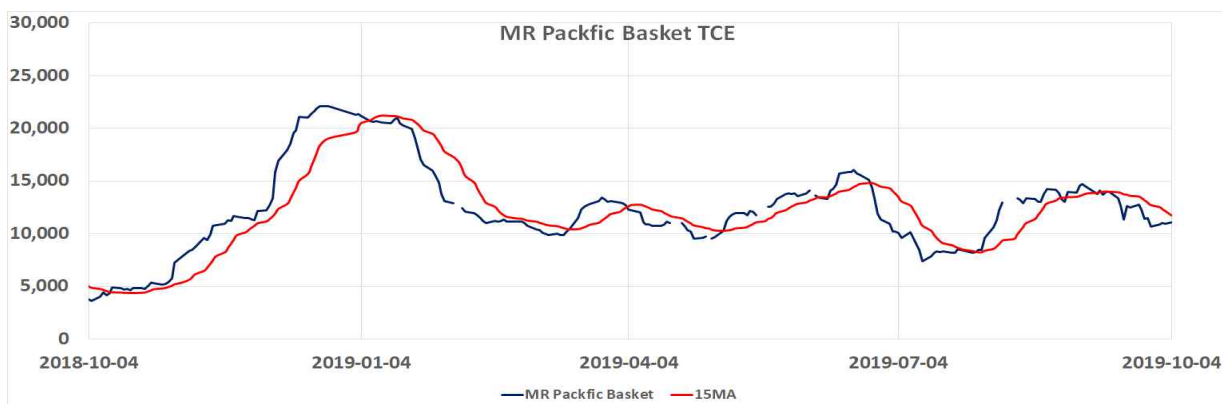
- 금주 TD3C 평균운임은 69,288달러로 상승세를 지속하고 있으며, 최근 5년간 동기 평균 32,058달러를 초과함



- TD3C 평균운임은 급등을 지속하여 15일 이동평균과 이격을 확대함. 차주에도 운임 상승세는 지속될 것으로 예상되며 높은 운임이 일정기간 지속될 것으로 예상됨



- 주중 태평양 MR 평균 운임은 주중 횡보세를 기록하여 15일 이동평균과 이격을 줄임. 차주에도 운임은 현재와 유사한 수준으로 형성될 것으로 예상됨



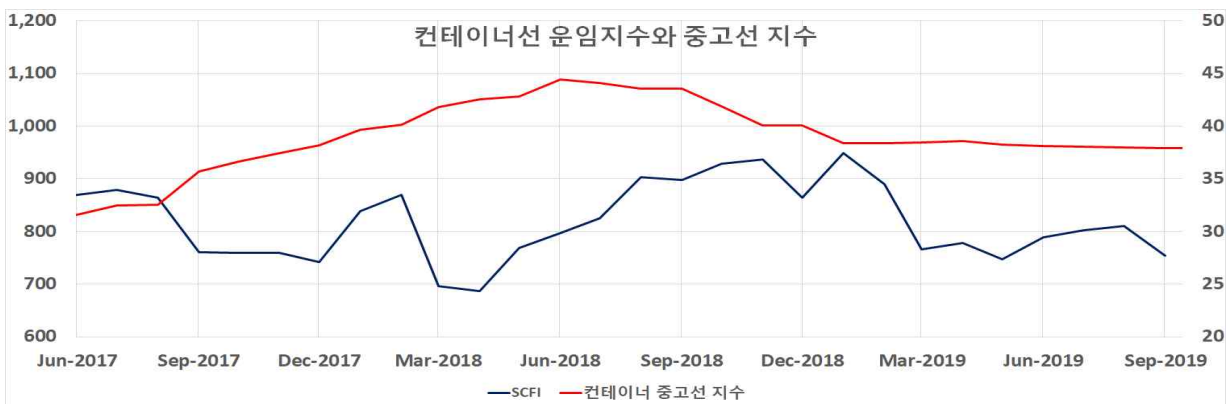
6. 중고선 시장

- BDI는 하락세를 지속 시현하고 있으며, 중고선 지수는 전주대비 소폭 하락하였음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 중고선 지수는 2019년 연초 이후 변화가 거의 없이 지속되고 있음



VLCC 1척, 아프리카막스 1척 중고거래

- 2010년 건조된 VLCC 1척이 4,800만 달러에 매각됨. 지난 해 동일 선령이 4,100만 달러에 매각되었던 것에 비해 중고선가가 크게 상승하였음
- 2001년 건조된 아프리카막스 1척이 1,250만 달러에 매각되었음.

파나막스 2척, 수프라막스 2척 매각

- 2012년 건조된 포스트 파나막스 1척이 1,900만 달러에 매각 되었는데 이는 지난 8월 동일선령 선박이 2,100만에 매각 된것에 비해 낮은 가격임
- 2007년 건조된 파나막스 1척은 1,100만 달러에 매각 되었음. 최근 2005년 건조된 선박이 1,020만 달러에 매각된 기록이 있음
- 2001년, 2005년 건조된 수프라막스 각 1척이 650만, 900만 달러에 매각됨

7. 주요 해운지표 (2019.10.04.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.04)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	71.0	(-)	71.0	68.0	71.0	70.1	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.5	(-)	10.5	10.5	12.5	11.6	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(10.04)								
건화물선	Panamax	27.3	(-)	27.3	27.3	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.5	(-)	92.5	92.5	93.0	92.8	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	32.0	35.0	34.1	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(10.04)								
380 CST	Rotterdam	310.0	(-64.0)	310.0	277.5	443.5	373.6	322.5	477.5	400.1
	Singapore	388.5	(-79.0)	388.5	332.5	511.5	420.2	352.5	517.5	432.6
	Korea	434.0	(-75.5)	434.0	389.5	567.5	461.6	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	465.0	(-40.5)	465.0	365.0	524.0	434.8	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(10.04)								
철광석	국제價	93.8	(2.4)	95.4	72.3	127.2	94.9	62.5	79.3	69.5
	중국産	-	(-)	-	107.9	140.4	118.9	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	-	(-)	-	72.0	83.1	75.8	76.1	105.1	89.1
	중국産	-	(-)	-	95.0	107.4	100.4	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	-	(-)	-	194.0	252.9	222.0	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	-	(-)	-	137.9	187.3	158.7	164.7	186.9	177.1
	중국産	-	(-)	-	214.2	233.0	220.5	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	916.3	(33.25)	915.3	791.0	925.3	882.4	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	490.5	(3.25)	491.8	418.5	547.5	484.6	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		6월	7월	8월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	7,241	8,273	8,576	64,059	74,518	95,248	100,114
	수입	4,336	4,852	4,711	37,301	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,739	7,646	6,913	60,164	81,068	84,260	89,921
	수입	5,669	6,379	6,227	48,978	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,319	4,612	3,951	35,784	45,468	53,140	57,676
	수입	4,241	5,311	4,870	37,523	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	12,737	13,924	13,651	107,799	145,255	169,587	189,936
	수입	10,413	11,474	10,446	87,651	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