

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 10월 3주 ■ 발 행 인 장영태

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

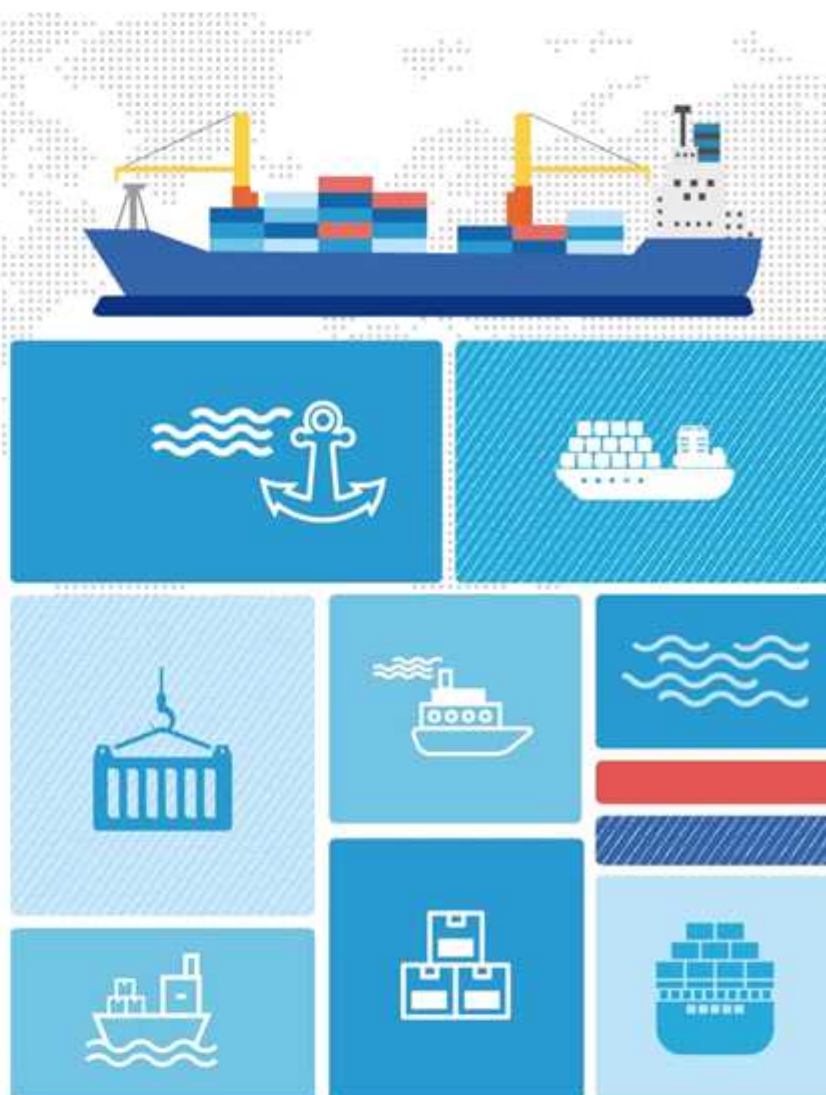
| | |
|--------------------|----|
| I. 주간이슈 | 02 |
| II. 주간뉴스 | 03 |
| III. 건화물선 | 06 |
| IV. 컨테이너 | 13 |
| V. 탱커 | 15 |
| VI. 중고선 시장 | 17 |
| VII. 주요 해운지표 | 18 |

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

블록체인을 활용한 연료유 신뢰성의 확보

I 싱가포르에서 연료유 공급량 조작 적발

싱가포르항만당국(MPA: Maritime Port Authority)은 자석(magnet)을 이용하여 유량계를 조작한 Inter-Pacific Petroleum사의 연료공급선 운항면허를 취소했다고 발표함. MPA는 지난 5월에 Sourthenpec (Singapore)의 연료유 공급면허와 연료공급선 운항면허를 취소했고, 7월에는 Pegasus Maritime의 공급선 운항 면허를 취소한 바 있음

연료유 공급업체의 공급량 조작은 어제오늘의 일이 아님. 이전에는 공급과정 중에 압축공기를 불어넣어 공급량을 늘리는 소위 '카푸치노 병커'가 조작에 사용되는 등 방법도 다양한 것으로 알려짐

I 신뢰의 문제는 양에서 질로 전환

IMO2020으로 90% 이상의 선박이 저유황유(LSFO)를 사용해야 하는 상황에서 대부분의 저유황유는 혼유(blending) 방식으로 제조될 것으로 예상됨. 해운업계는 선박 연료유가 대부분 정제과정에서 만들어져서 공급되는 지금까지의 상황에서도 품질 문제로 종종 어려움을 겪어왔음. 작년 4월에는 미 걸프지역에서 약 100척의 선박이 오염된 연료유 때문에 문제에 직면했으며, 최근 싱가포르에서도 연료유가 엉겨 선박 엔진과 연료공급라인을 손상시키는 사례가 발견되었음

혼유방식으로 생산된 저유황유는 제조방법의 다양성과 품질 문제로 자체 품질, 공급 배치(batch)간의 호환성(compatibility) 등 많은 문제를 야기할 것으로 예상됨. 연료유 공급업체가 신뢰의 문제를 해결하는 방법을 찾는 것이 해결의 핵심임

I 블록체인을 적용한 신뢰의 확보

최근 BunkerTrace는 블록체인과 합성DNA추적용 첨가제를 결합해서 공급망의 투명성을 확보하는 실험에 성공했다고 발표함. 합성DNA첨가제는 공급망의 각 단계에서 투입되며 공급 후 본선에서 간단한 테스트로 몇 분 안에 확인할 수 있다고 함. 또한 이를 블록체인에 기록하여 거래의 투명성과 신뢰성을 확보할 수 있는 솔루션임

저유황유 사용이 본격화되는 2020년 초반에는 많은 문제가 수면 위로 드러나면서 연료유의 품질문제가 초미의 관심이 될 것으로 예상됨. 선사의 입장에서 신뢰할만한 연료유를 확보하는 것도 중요하지만, 혼유이든 정제유이든 고품질의 저유황 연료유를 공급하는 공급업자의 입장에서는 이러한 혼란이 기회로 작용할 수 있을 것임

하지만 이 기회는 고품질의 저유황 연료유가 '신뢰할 수 있는 공급망'을 통해서 유통될 때 가능한 것임. 이번 에 제시된 BunkerTrace의 솔루션을 벤치마킹해서 창의적인 블록체인 솔루션을 조속히 만들어 내는 것이 연료유 공급분야에서 우리나라의 지위를 확고하게 하고 이윤을 창출할 수 있는 기반이 될 것으로 생각됨

2. 주간 뉴스

■ 스크러버 장착으로 선속 경쟁 가능

- 알파라이너 자료에 따르면 10월 15일 현재 스크러버를 장착한 컨테이너 선박은 142척(114만TEU)에 이르는 것으로 조사됨
- 알파라이너는 2020년 1월까지 스크러버를 장착한 컨테이너 선박은 260척(230만TEU)까지 증가하며 2020년 말까지 500만TEU의 컨테이너 선박이 스크러버를 장착할 것으로 전망함
- 스크러버를 장착한 선박이 낮은 연료비용을 기회로 선속을 증가시킬 가능성이 있음. 현재 HFO의 가격은 저유황유 규제가 실시되면 하락할 가능성이 높아 선물시장에서 300달러 미만으로 거래됨
- 문제는 현재 공급과잉에 시달리는 아시아-유럽항로에서 선속 증가가 발생할 경우 운임 반등에 어려움을 겪을 수 있음

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 42호

■ 디얼라이언스, 아시아-미 동부 항로 일부 중단

- 디얼라이언스는 현재 서비스 중인 아시아-미 동부 서비스 중 일부(EC3)를 11월부터 2020년 3월까지 중단하기로 예고함
- 중단되는 기간동안 아시아-미주항로에 대한 수요가 크게 증가하지 않을 것으로 판단됨에 따라 내려진 조치로 EC1 서비스 투입 선대를 6,700TEU급에서 8,200~9,500TEU급으로 확대시키고 일부 기항 항만을 조정하여 중단되는 서비스를 대체할 계획임
- 이번 조치로 아시아-미 동부의 공급량이 약 4% 감소할 것으로 예상되어 운임시장에는 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 42호

■ MSC, 대우조선해양에 초대형 컨테이너선 5척 옵션 실행

- 동사는 2017년 체결한 신조 계약의 옵션을 실행하여 23,000TEU급 초대형 컨테이너 선박 5척에 대한 옵션을 실행시킴
- 이번에 주문한 초대형 컨테이너 선박인 2021년 8월까지 인도될 예정으로 하이브리드 스크러버를 장착할 것으로 알려짐
- 선가는 최근 에버그린이 삼성중공업에 주문한 초대형 컨테이너 선박과 유사한 것으로 추정되며 중국 리스자금이 활용됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129563/MSC-confirms-options-for-five-new-ultra-large-boxships-at-DSME>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I VLCC 운임 대폭 하락

- 이란산 원유와 베네수엘라 원유를 선적한 선박들의 용선을 꺼려 VLCC와 수에즈막스 선박 공급이 15~20% 가량 감소되어 지난 주 2004년 이후 최고치를 기록하였음
- 그러나 이번 주에는 유조선 운임이 5일 연속 하락하여 지난 주 최고치에 달했던 수준의 3분의 1 수준으로 하락함
- 하지만 선주들은 이러한 하락에도 불구하고 일정 수준 이상의 유조선 운임이 지속될 것으로 확신하고 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129595/Tanker-rates-retreat-as-eastbound-routes-cool>(로그인 필요)

I 이란, 유엔에 유조선 공격 증거 제시할 것

- 지난 주 이란국영선사 수에즈막스 1 척이 미사일 피격을 당함
- 메흐 통신은 국가안보 외교정책위원회 소속인 Abolfazl Hassan Beigi를 인용하여 이스라엘, 사우디아라비아, 미국이 공격을 감행했다는 증거를 유엔 안보리에 제시할 것을 밝힘
- Hassan Beigi는 사우디아라비아와 미국은 이번 공격에 이슬람국가(ISIL; Islamic State of Iraq and the Levant)나 탈레반을 지목하고 있지만 홍해에 ISIL이나 탈레반 테러리스트가 존재하지 않음을 근거로 잘못된 주장임을 언급함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/iran-ready-to-present-footage-of-tanker-attack-to-un/2-1-690530>(로그인 필요)

I LR2 선박 전환 가능성

- Breamer ACM의 자료에 따르면, 최근 원유운반 시장 강세로 9척의 LR2 선박이 원유운송으로 전환한 것이 확인됨
- 원유운송으로 전환에는 문제가 없지만 다시 제품유 운반을 위해서는 클리닝에 많은 시간과 비용이 소요됨
- 동 자료에서 현재 원유운반 시장이 강세이지만, IMO2020 기한이 다가옴에 따라 제품선 시장도 상승할 것이 분명함을 언급함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129529/Dirty-market-rates-lure-LR2-owners>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 로이즈 리스트, 금년 발레사의 철광석 추가 생산이 케이프선 운임에 긍정적 작용

- 로이즈 리스트는 9월부터 시험된 케이프선 운임 강세는 발레사가 스팟으로 철광석 물량을 예상보다 많이 시장에 풀었기 때문이라고 분석함
- 발레사의 3분기 철광석 생산량은 8,670만 톤으로 2분기(6,410만 톤) 대비 35% 증가한 수준이라고 설명함. 또한 발레사의 3분기 철광석 생산량이 2분기와 비교하면 증가한 것으로 나타나 2018년과 비교하면 17% 줄어든 수준이라고 덧붙임
- 발레사의 3분기 철광석 생산량이 증가한 이유는 i) 남부의 바르겐 그란드(Vargem Grande)가 철광석 생산을 재개했으며(금년까지 500만 톤을 생산할 예정), ii) 7월에서 9월까지 3개월 사이에 북부의 S11D 광산이 생산능력을 1,600만 톤에서 2,000만 톤으로 증가시켰기 때문이라고 설명함
- 로이즈 리스트는 3분기에 발레사의 철광석 생산량이 늘어난 것이 케이프선의 스팟운임 상승으로 이어졌다고 분석함. 또한 4분기에도 브라질 철광석 수요와 스크러버 설치로 인한 가용선박수 감소로 수급이 균형수준을 보이면서 운임강세가 지속될 것이라고 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129552/Capesizes-eye-gains-as-Vale-ramps-up-iron-ore-output>(로그인 필요)

<https://www.bnamericas.com/en/news/output-from-top-global-iron-ore-producers-showing-recovery-signs>(로그인 필요)

■ 세계철강협회, 세계 경기 침체에도 불구하고 철강수요 회복세 전망

- 세계철강협회(World Steel Association)는 최근 세계 경제 성장 둔화에도 불구하고 철강수요는 회복세를 보일 것이라고 전망함
- 철강수요가 회복세를 보이는 데는 중국의 역할이 크다고 설명함. 최근 중국의 부동산 시장이 호황을 보이면서 철강 수요가 증가하고 있기 때문임. 하지만 중국과 미국 간 무역 분쟁으로 중국내 철강 수요가 정체현상을 보일 수도 있다는 불확실성이 여전히 존재한다고 덧붙임
- 세계철강협회는 중국의 철강수요가 금년에 9억만 톤 정도로 전년대비 7.8% 증가할 것으로 전망되며, 2020년에는 전년대비 1% 증가한 9억 900만 톤을 기록할 것으로 예상함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129558/World-steel-demand-to-remain-resilient>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

BDI는 소폭 상승에 그침

금주 BDI는 전주대비 2.3% 상승한 1,904를 기록함

케이프선 스팟운임, 25,000달러/일선 유지

케이프선 스팟운임은 서호주발 청다오항 항로를 중심으로 여전히 강세를 시현함. 전주대비 운임의 상승폭은 크지 않으나 BEP 이상의 수준을 유지 중임. 이는 태평양 지역의 철광석 물동량 증가가 운임 상승을 촉발시켰기 때문임. 중소형 선박은 대서양 지역에서의 가용선박수 증가가 운임에 부정적 영향을 미쳤으나 제한적이었음. 반면 태평양 지역에서는 곡물수요를 중심으로 운임이 상승함

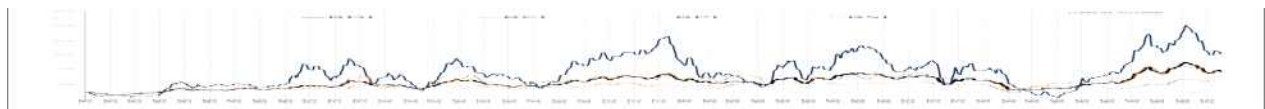
FFA 시장, 모든 선형의 11월물, 4분기물 가격 하락

케이프선 11월물의 하락폭이 지난 주 대비 확대되고 있는 것으로 나타남. 또한 4분기물의 가격은 여전히 16,000달러/일 선으로 BEP를 하회하는 수준의 가격이 형성됨

빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주 케이프선 운임은 보합세를 중소형 선박의 경우는 운임이 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

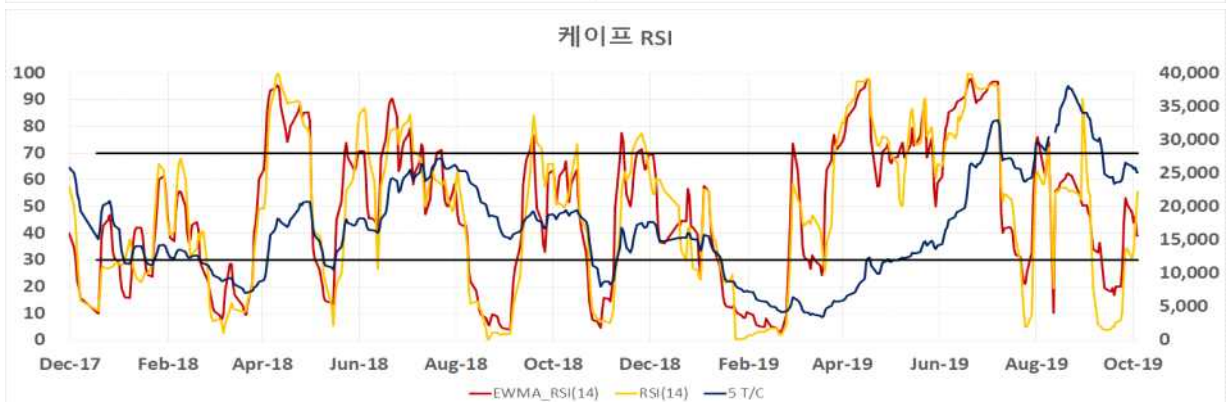


| | | 금주 | (전주비) | 2019년 ³⁾ | | | 2018년 | | |
|---------------------------------------|------------------------|------------|----------|---------------------|------------------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 ⁴⁾ | 최고 ⁵⁾ | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장(현물) | | (10.18) | | | | | | | |
| 운임지수 ¹⁾ | BDI | 1,904 | (44) | 595 | 2,518 | 1,325 | 948 | 1,774 | 1,353 |
| | 케이프(5TC) ⁸⁾ | 25,561 | (273) | 3,460 | 38,014 | 17,255 | 3,016 | 27,283 | 16,346 |
| 선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일) | 파나막스(4TC) | 15,127 | (352) | 4,435 | 18,116 | 11,175 | 1,347 | 14,385 | 11,585 |
| | 수프라막스(6TC) | 13,344 | (147) | 4,544 | 14,940 | 9,676 | 997 | 13,138 | 11,126 |
| | 헨디(6TC) | 9,463 | (-125) | 4,198 | 10,067 | 7,053 | 562 | 9,772 | 8,505 |
| | 케이프 | 20,750 | (-250) | 11,500 | 23,000 | 17,393 | 15,000 | 22,000 | 19,146 |
| 1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일) | 파나막스 | 14,250 | (-375) | 11,500 | 16,125 | 13,392 | 13,000 | 15,500 | 14,304 |
| | 수프라막스 | 11,938 | (125) | 9,500 | 12,500 | 10,927 | 11,000 | 13,750 | 12,808 |
| | 헨디 | 10,625 | (-) | 8,750 | 10,625 | 9,831 | 9,500 | 11,500 | 10,707 |
| 건화물선 시장(FFA) | | (10.18) | | | | | | | |
| | | 2019년 11월물 | | 2019년 4분기물 | | 2020년물 | | 2021년물 | |
| | | 금주 | (전주비) | 금주 | (전주비) | 금주 | (전주비) | 금주 | (전주비) |
| 선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일) | 케이프(5TC) | 24,396 | (-1,450) | 16,350 | (-396) | 16,359 | (-231) | 13,664 | (-57) |
| | 파나막스(4TC) | 13,704 | (-1,067) | 10,939 | (-132) | 10,877 | (-1) | 9,496 | (-11) |
| | 수프라막스(6TC) | 12,403 | (-354) | 9,082 | (-154) | 9,629 | (-103) | 9,164 | (-54) |
| | 헨디(6TC) | 9,263 | (25) | 8,031 | (68) | 8,392 | (21) | 7,938 | (32) |

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

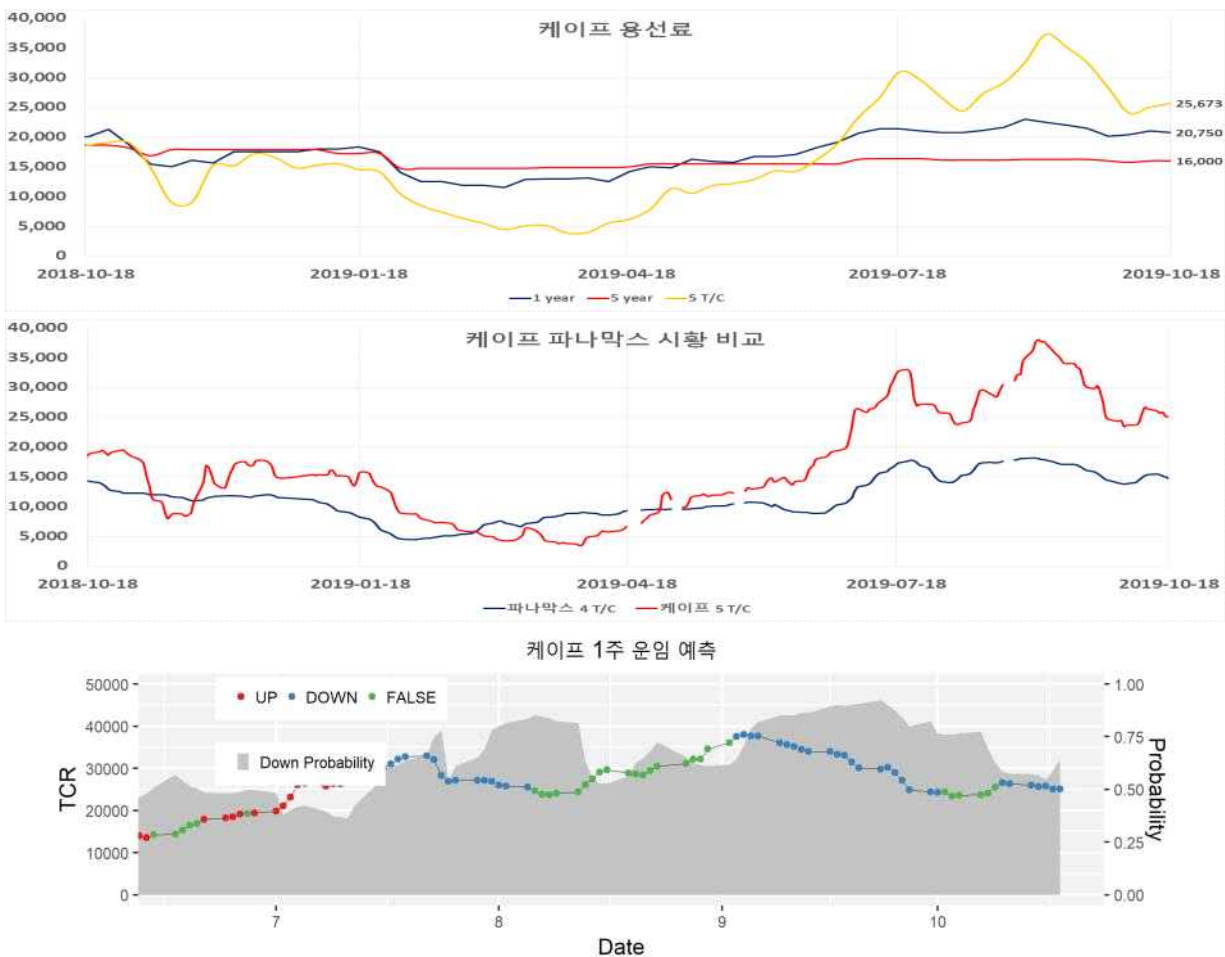
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 가파른 하락세를 시현 중임. 스팟 운임이 이동평균선에 근접해 움직이고 있으나, 스팟 운임이 이동평균선과 1일 최소 28달러에서 400달러 정도의 근소한 차이를 보이며 상회 중임
- (케이프 RSI) RSI는 30을 상향돌파한 후 상승세를 보이고 있으나 70선에 크게 못미치는 수준임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상함



- * 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) 9월부터 10월 중순까지 스팟 운임이 급락과 횡보를 시현하고 있음에도 불구하고 장단기 용선료에 미치는 영향은 미미한 것으로 나타남
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선과 파나마스선 운임간의 차이는 일정한 수준을 유지 중임
- (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 | 10.14 | 10.21 | 42.72 | 57.28 |
| | 10.15 | 10.22 | 43.18 | 56.82 |
| | 10.16 | 10.23 | 45.20 | 54.80 |
| | 10.17 | 10.24 | 40.85 | 59.15 |
| | 10.18 | 10.25 | 35.77 | 64.23 |
| | 10월 3주 | 10월 4주 | 41.54 | 58.46 |

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

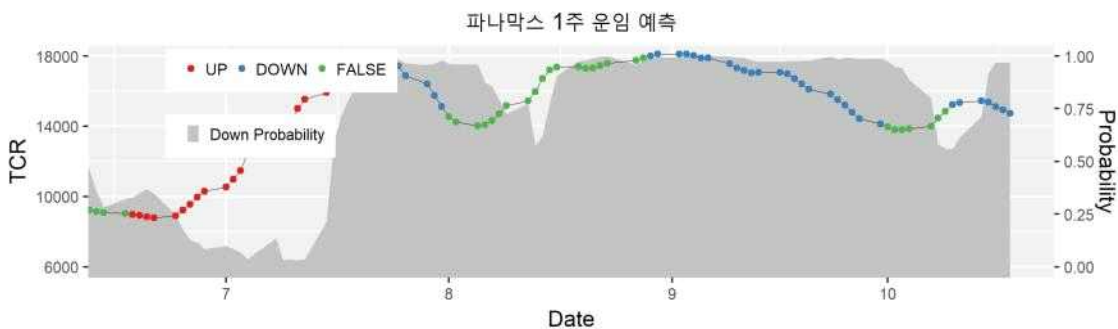
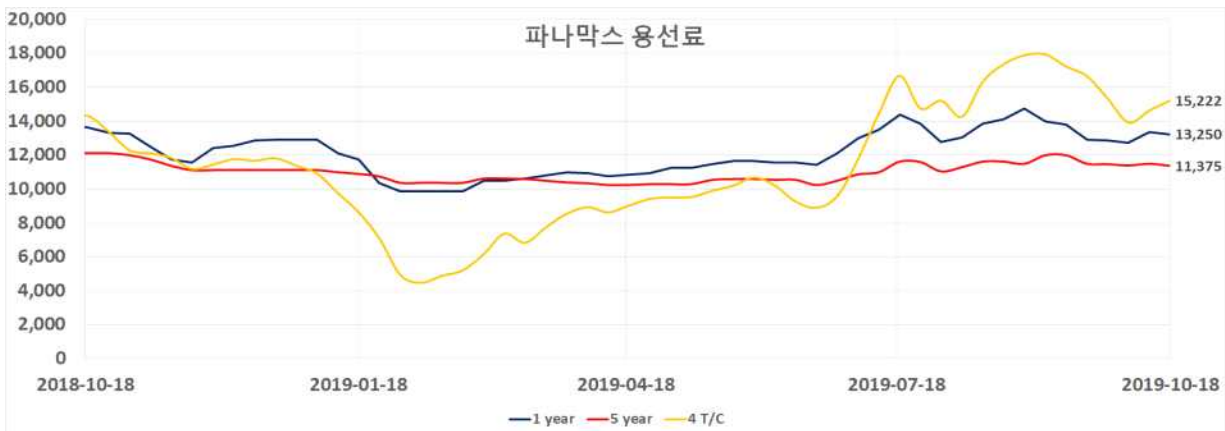
- (파나막스 이동평균) 지난 주에 이어 금주에도 이동평균선이 가파른 하락세를 시현 중임. 주 초반 스팟 운임이 이동평균선보다 1일 711달러 높은 수준을 기록했으나 주말에는 1일 154달러로 운임과 이동평균선 간의 간격이 점차 좁아짐
- (파나막스 RSI) RSI가 30을 상향돌파한 후 가파른 상승세가 주말까지 이어졌으나 70선에는 못 미침
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 보합세를 보이거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 금주 파나마스의 장단기용선료는 일정 수준에서 큰 변화를 보이지 않고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 다음 주 파나마스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

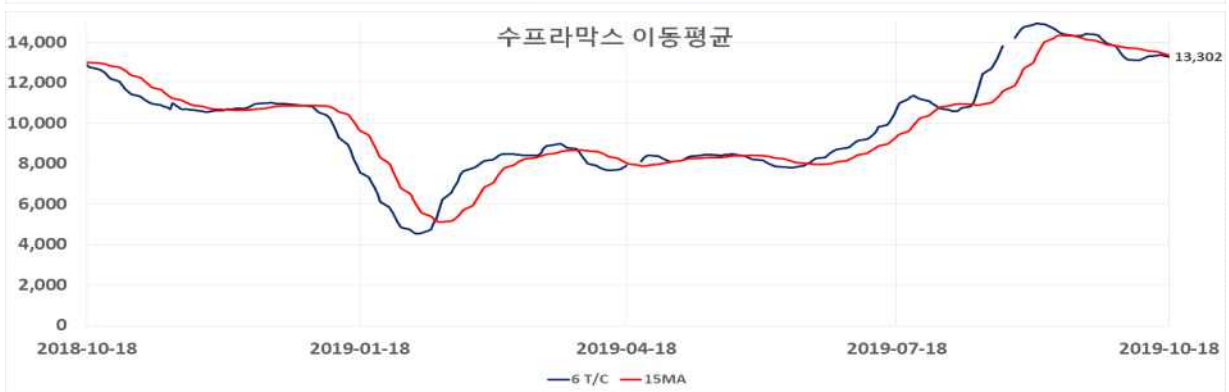


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

| | 예측기준일 | 예측일 | 예측확률(%) | |
|------|-------------|--------|---------|-------|
| | | | 상승 | 하락 |
| 파나마스 | 10.14 | 10.21 | 28.66 | 71.34 |
| | 10.15 | 10.22 | 8.11 | 91.89 |
| | 10.16 | 10.23 | 2.99 | 97.01 |
| | 10.17 | 10.24 | 3.19 | 96.81 |
| | 10.18 | 10.25 | 3.25 | 96.75 |
| | 10월 3주 | 10월 4주 | 9.24 | 90.76 |
| | 건화물선 시장(현물) | | | |

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

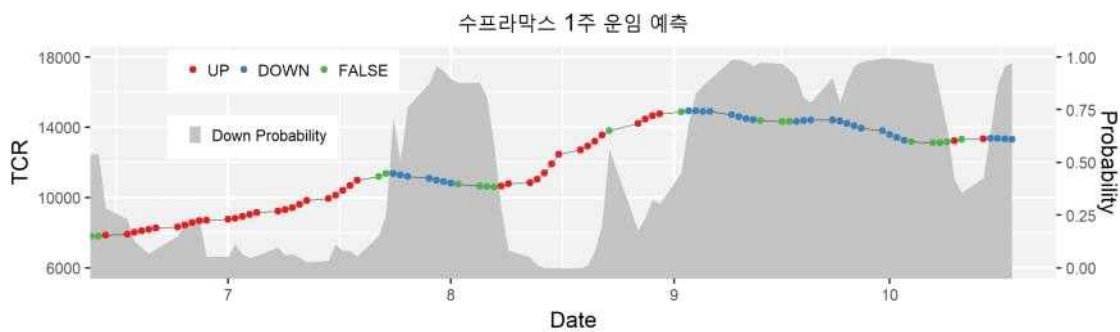
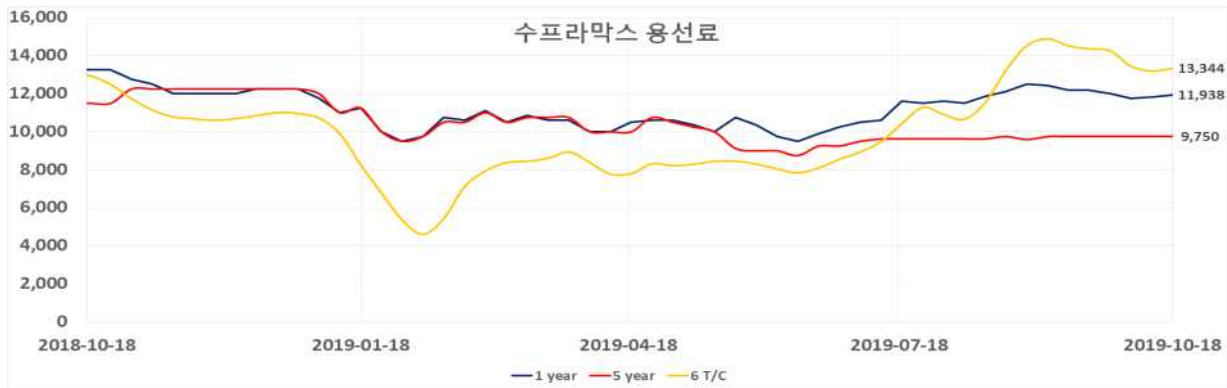
- (수프라막스 이동평균) 지난주에 이어 금주에도 이동평균선이 하향세를 이어감
- (수프라막스 RSI) RSI가 30미만 구간에 머물며, 상방압력을 축적 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 보합세를 보이거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟 운임과 장·단기 용선료가 보험세를 나타냄
- (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 | 10.14 | 10.21 | 57.58 | 42.42 |
| | 10.15 | 10.22 | 35.42 | 64.58 |
| | 10.16 | 10.23 | 13.08 | 86.92 |
| | 10.17 | 10.24 | 4.41 | 95.59 |
| | 10.18 | 10.25 | 2.74 | 97.26 |
| | 10월 3주 | 10월 4주 | 22.65 | 77.35 |

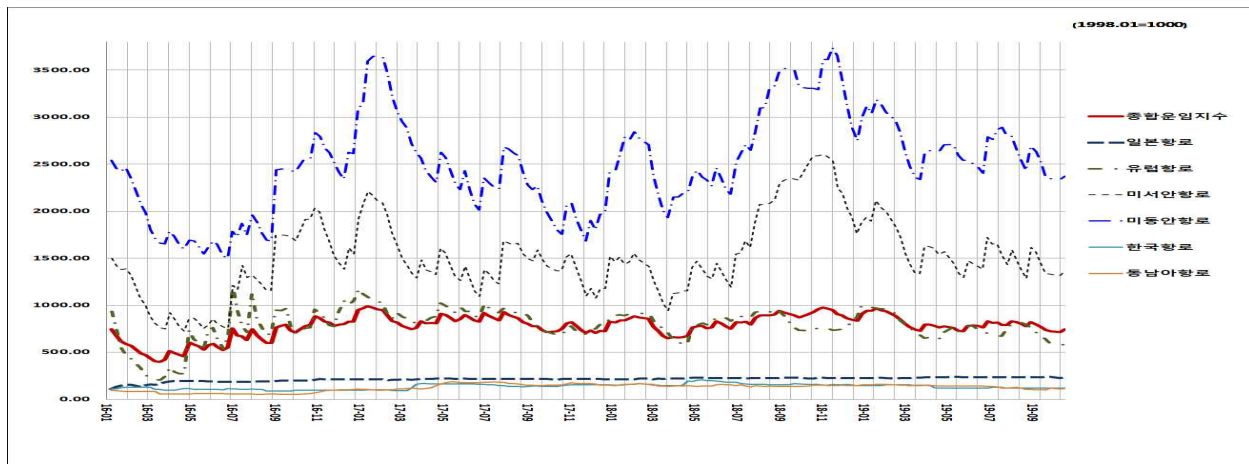
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 30.7 상승한 746.63을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 2달러 하락한 580달러를 기록함. 동 항로 수요증가세는 8월까지 4.6%를 기록하였음. 선사들은 임시 결항, 일부 서비스에 대한 운항 중단을 통해 공급 증가세를 1% 이하로 유지하고 있으나 시장 심리가 살아나지 않아 운임 반등에 어려움을 겪고 있음. 항공기 보조금으로 촉발된 미-EU간 무역전쟁도 다양한 영역에서 충돌하고 있어 시장 심리에 악영향을 미치는 것으로 판단됨

아시아-북미항로는 전주대비 55달러 상승한 1,368달러를 기록함. 디얼라이언스는 아시아-미서부 일부 서비스(PS5, PS7)에서 선대 규모를 축소(PS5: 8,400→6,700TEU, PS7: 9,800→8,500TEU)하며, 아시아-미 동부 서비스(EC3)를 11월부터 내년 3월까지 중단하기로 결정함. 이는 11월 이후에도 동 항로 수요에 대한 급격한 증가는 없을 것이라는 예상으로 운임 방어와 서비스 최적화를 통해 운용 비용을 최소화 하려는 움직임으로 해석됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

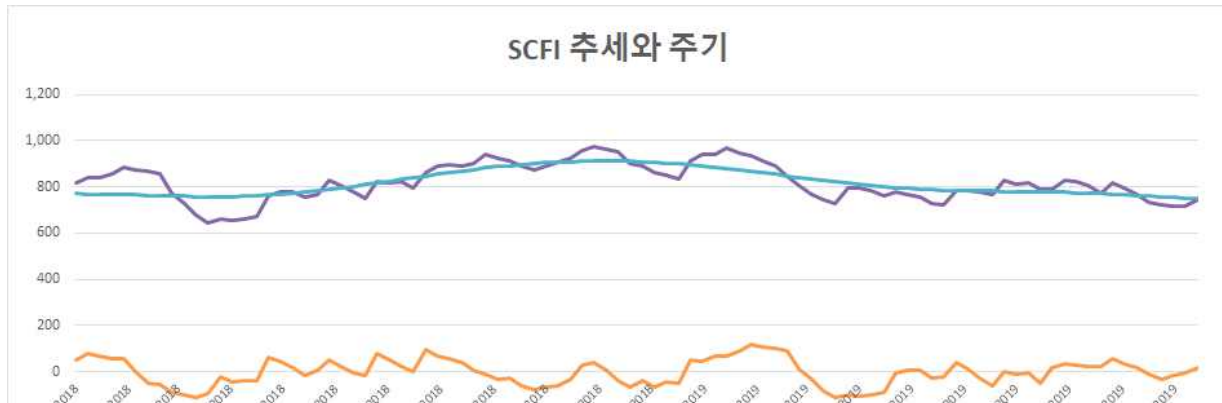


자료:상해항운교역소

| | 금주 (10.18) | (전주비) | 2019년 | | | 2018년 | | |
|---------------|---------------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|---------|
| | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | (10.18) | | | | | | | |
| 종합(SCFI) | 746.63 | (30.7) | 715.97 | 968.07 | 802.53 | 646.59 | 976.52 | 831.84 |
| 유럽항로(\$/TEU) | 580 | (-2.0) | 580.0 | 996.0 | 752.65 | 584.0 | 996.0 | 820.10 |
| 상해발운임지수 | | | | | | | | |
| (SCFI) 및 운임 | | | | | | | | |
| (USD) | | | | | | | | |
| 미서안항로(\$/FEU) | 1,368 | (55.0) | 1,286 | 2,114 | 1,554.35 | 945.0 | 2,606 | 1,741.3 |
| 미동안항로(\$/FEU) | 2,374 | (39.0) | 2,335 | 3,187 | 2,665.68 | 1,933 | 3,739 | 2,806.8 |
| 한국항로(\$/TEU) | 117 | (-) | 117.0 | 153.0 | 128.85 | 144.0 | 205.0 | 162.8 |
| 일본항로(\$/TEU) | 236 | (10.0) | 219.0 | 237.31 | 231.81 | 210.0 | 230.0 | 223.14 |
| 동남아항로(\$/TEU) | 114 | (4.0) | 101.0 | 158.0 | 134.07 | 131.0 | 166.0 | 145.84 |
| 용선지수(HRCI) | 801.0 | (2.0) | 591.0 | 807.0 | 693.0 | 610.0 | 846.0 | 724.0 |

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수가 트렌드를 하회하나 단기적으로 상승 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 추세선이 전체적으로 하향구간이나 실제 운임과의 이격이 커져 반등 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 추세선과 유사하나 계절적 수요 증가로 상승 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

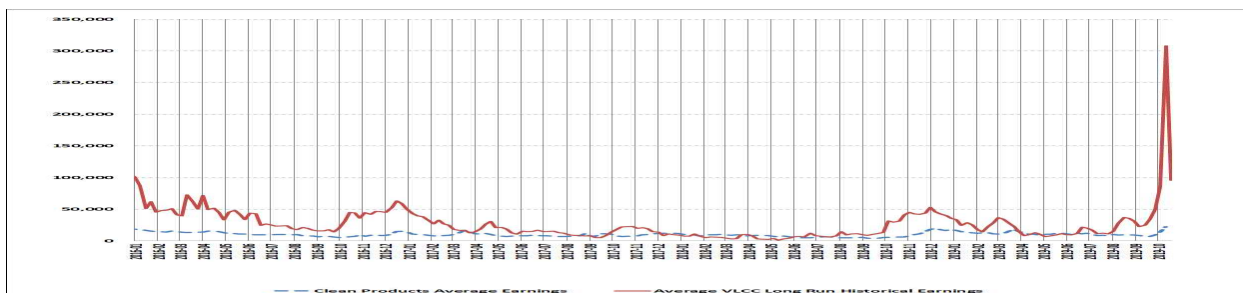
VLCC, 급격한 하락 조정에도 높은 수준

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 166,524달러로 전주대비 7,955달러(5.0%) 상승하였으며, 18일 WS는 111.0으로 전주대비 205.0p(-65.1%) 하락하였음. 지난 주 30만 달러까지 상승한 운임은 금주 급격하게 하락을 지속하여 지난 주초 수준으로 회귀함. 그러나 미국의 제재로 코스코 및 베네수엘라 원유를 선적했던 선박에 대한 기피가 지속되는 동안 운임은 높은 수준을 유지할 것으로 예상됨

MR, 주중 운임 급등

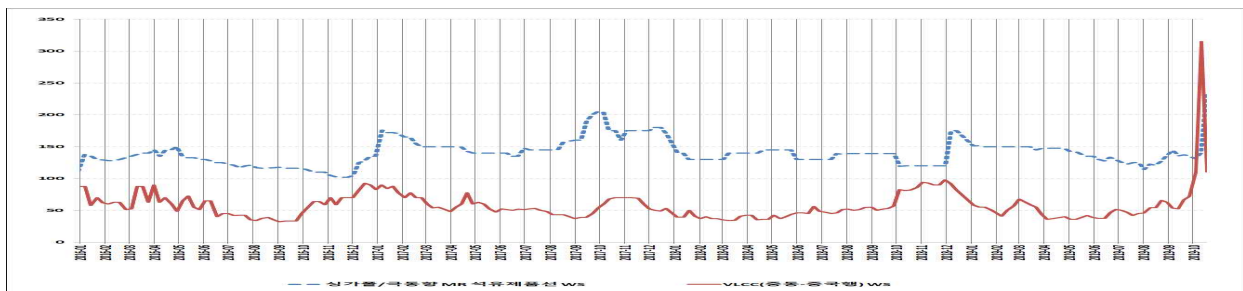
금주 태평양 MR 평균운임은 30,489달러로 전주 대비 17,019달러(126.3%) 상승하였으며, 18일 인도-극동 WS는 235.0으로 전주대비 95.0p(67.9%) 상승하였음. 금주 극동 및 중동아시아 지역에서 큰 수요를 바탕으로 운임이 상승하였으나 주말이 다가오며 상승세가 둔화됨. 다음 주에는 운임 하향조정이 일어날 것으로 예상되지만 이전 보다는 높은 수준일 것임

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

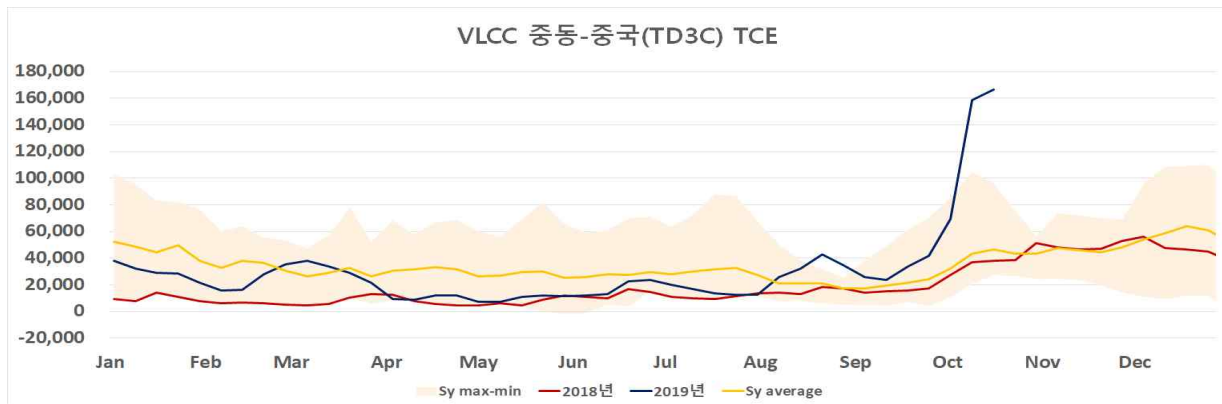
| | | 금주 | (전주비) | 2019년 | | | 2018년 | | |
|------------------|----------------|---------|-----------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장 | | (10.18) | | | | | | | |
| Average Earnings | TD3C | 166,524 | (7,955) | 6,167 | 300,391 | 30,247 | 3,859 | 58,030 | 18,802 |
| (\$/day) | Pacific Basket | 30,489 | (17,019) | 7,403 | 39,463 | 13,036 | 3,622 | 22,124 | 8,895 |
| 용선료 | VLCC | 50,000 | (-15,000) | 24,500 | 65,000 | 33,640 | 19,000 | 33,000 | 22,899 |
| (1년,\$/day) | MR | 16,500 | (500) | 13,250 | 16,000 | 14,354 | 12,250 | 14,000 | 13,120 |
| 운임지수(WS) | VLCC | 110.0 | (-205.0) | 36.0 | 315.0 | 59.0 | 34.0 | 98.0 | 53.9 |
| | MR | 235.0 | (95.0) | 114.2 | 235.0 | 140.6 | 119.0 | 175.0 | 135.3 |

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

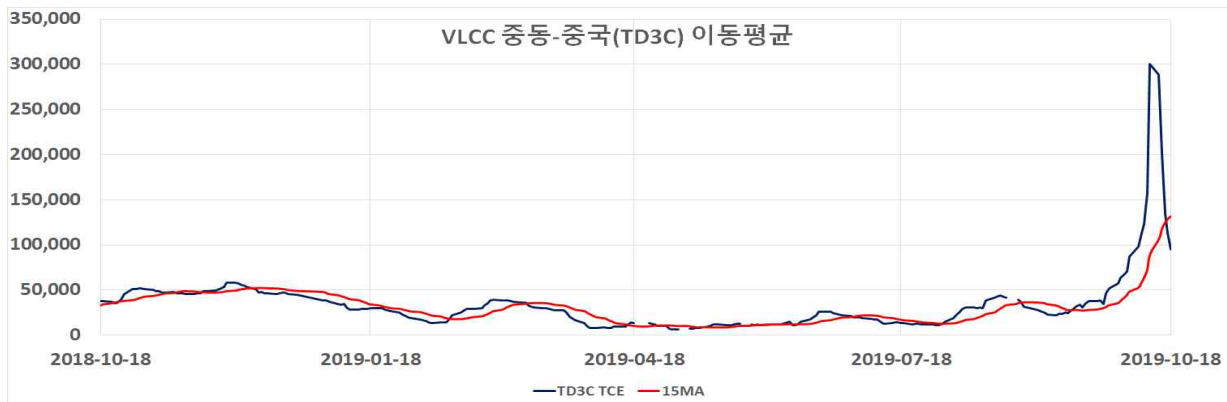
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

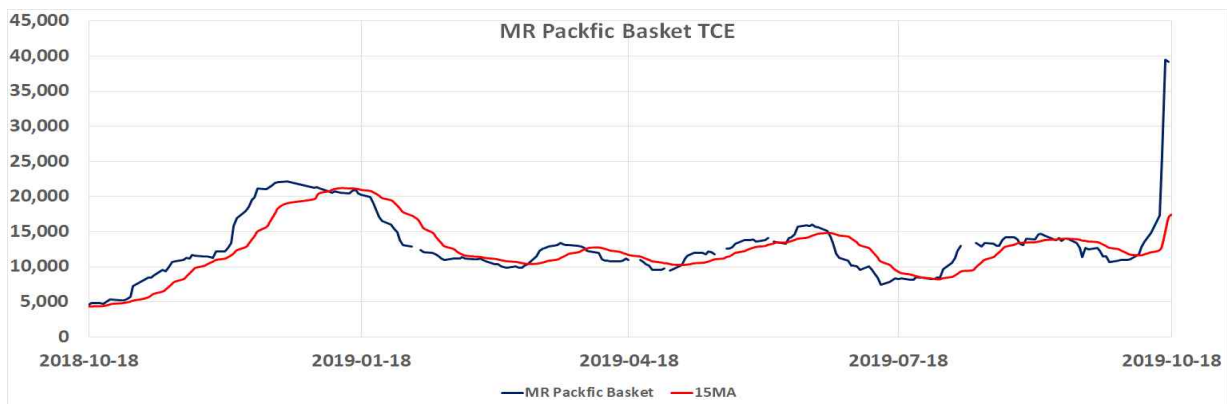
- 금주 TD3C 평균운임은 166,524달러를 기록하였으며, 최근 5년간 동기 최고치인 96,263달러를 초과함



- TD3C 평균운임은 급격한 하락조정을 기록하여 15일 이동평균을 교차함. 다음 주에도 큰 운임 변동이 지속될 것으로 예상됨



- 주중 태평양 MR 평균 운임은 급상승을 기록하여 15일 이동평균운임과 이격을 확대함. 큰 폭의 운임 상승으로 다음 주에는 운임이 하락 조정될 가능성이 있음



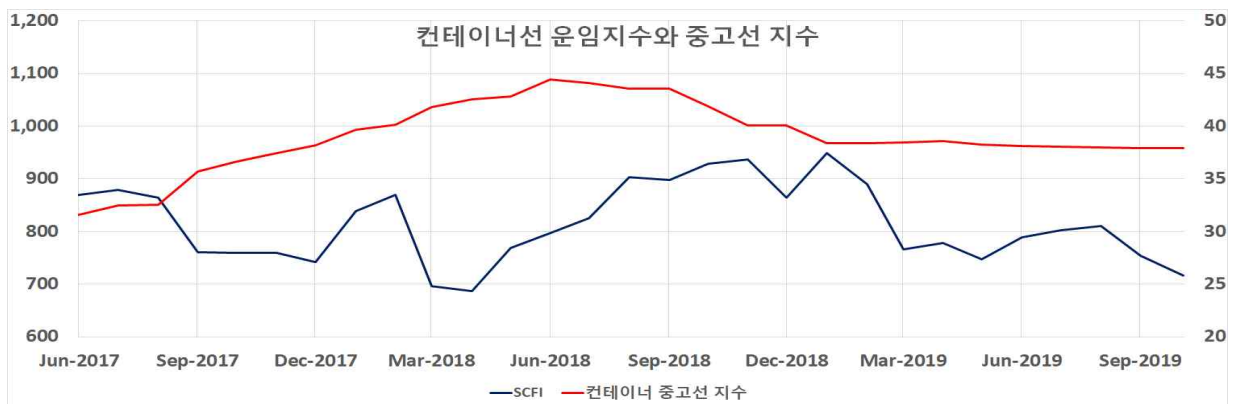
6. 중고선 시장

- BDI는 보험세를 지속 기록 하였으며, 중고선 지수는 전주대비 변화 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

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



VLCC 3척, LR2 1척 중고선 거래

- Ridgebury Tankers는 2001년 건조된 VLCC 3척을 9,800만 달러에 일괄 매각함. 동 선박들은 3년 전 각각 2,200만 달러에 매입되었는데 가격상승은 최근 유조선 운임 상승에 따른 선박가치 상승 때문으로 보임
- 2003년 건조된 LR2 1척이 1,400만 달러에 매각됨. 이는 지난 9월 동일 선령 선박이 1,350만 달러에 판매된 것에 비해 높은 가격으로 LR2 가치가 상승했음을 알 수 있음

파나막스 1척, 울트라막스 1척, 수프라막스 2척 중고선 거래

- 2002년 건조된 파나막스 한척이 700만 달러 후반 가격에 인도네시아 고객에 매각됨. 최근 동일 선령 선박 판매에 비해 선가가 상승함
- 2011년 건조된 울트라막스 1척이 1,650만 달러에 매각됨. 동 선박은 평형수처리장치가 설치되어 있음
- 2007년 건조된 수프라막스 1척이 인도네시아 고객에 1,100만 달러에 판매됨. 2002년 건조된 수프라막스 1척은 중국 고객에 600만 달러 후반 가격에 판매됨

7. 주요 해운지표 (2019.10.18.)

| 주요 해운지표 추이 | | 금주 | (전주비) | 10월평균 | 2019년 | | | 2018년 | | |
|---------------------|-------------|---------|-------|-------|-------|------|------|-------|------|------|
| | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선 시장 (\$ Million) | | (10.18) | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | 19.0 | (-) | 19.0 | 19.0 | 19.0 | 19.0 | 18.5 | 19.0 | 18.9 |
| 유조선(5년) | VLCC | 75.0 | (3.0) | 72.8 | 68.0 | 75.0 | 70.2 | 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) | | (10.18) | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 27.3 | (-) | 27.3 | 27.3 | 27.5 | 27.5 | 25.0 | 27.5 | 26.6 |
| 유조선 | VLCC | 92.0 | (-) | 92.2 | 92.0 | 93.0 | 92.8 | 82.0 | 92.5 | 88.4 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 32.0 | (-) | 32.0 | 32.0 | 35.0 | 34.0 | 29.0 | 35.0 | 32.5 |

자료:Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|----------------|-----------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) | | (10.18) | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 270.0 | (-32.0) | 294.0 | 270.0 | 443.5 | 369.4 | 322.5 | 477.5 | 400.1 |
| | Singapore | 351.5 | (22.3) | 356.4 | 329.3 | 511.5 | 416.4 | 352.5 | 517.5 | 432.6 |
| | Korea | 397.5 | (-1.0) | 410.0 | 389.5 | 567.5 | 458.5 | 388.5 | 543.5 | 454.6 |
| | Hong Kong | 412.5 | (-5.0) | 431.7 | 365.0 | 524.0 | 433.9 | 359.5 | 515.5 | 437.1 |

자료:Clarkson

| | | | | | | | | | | |
|--------------|--------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|
| 주요 원자재가 (\$) | | (10.18) | | | | | | | | |
| 철광석 | 국제價 | 85.55 | (-7.1) | 91.9 | 72.3 | 127.2 | 94.9 | 62.5 | 79.3 | 69.5 |
| | 중국産 | 126.0 | (1.3) | 125.3 | 107.9 | 140.4 | 121.6 | 96.0 | 114.9 | 105.4 |
| 연료탄 | 국제價 | 77.9 | (0.4) | 77.6 | 72.0 | 83.1 | 77.5 | 76.1 | 105.1 | 89.1 |
| | 중국産 | 96.3 | (0.4) | 95.9 | 95.0 | 107.4 | 102.3 | 104.8 | 138.2 | 116.2 |
| 원료탄 | 호주産 | 193.7 | (7.0) | 189.3 | 177.5 | 252.9 | 225.1 | 214.9 | 254.0 | 234.0 |
| | 내륙(몽골) | 135.9 | (0.6) | 135.4 | 134.6 | 187.3 | 160.9 | 164.7 | 186.9 | 177.1 |
| | 중국産 | 217.3 | (1.0) | 216.4 | 214.2 | 233.0 | 224.9 | 207.3 | 250.9 | 229.5 |
| 곡물 | 대두(국제) | 934.0 | (-2.0) | 924.9 | 791.0 | 940.5 | 884.7 | 814.0 | 1,066.8 | 932.7 |
| | 밀(국제) | 532.3 | (24.25) | 503.3 | 418.5 | 547.5 | 485.8 | 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