

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 12월 1주

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

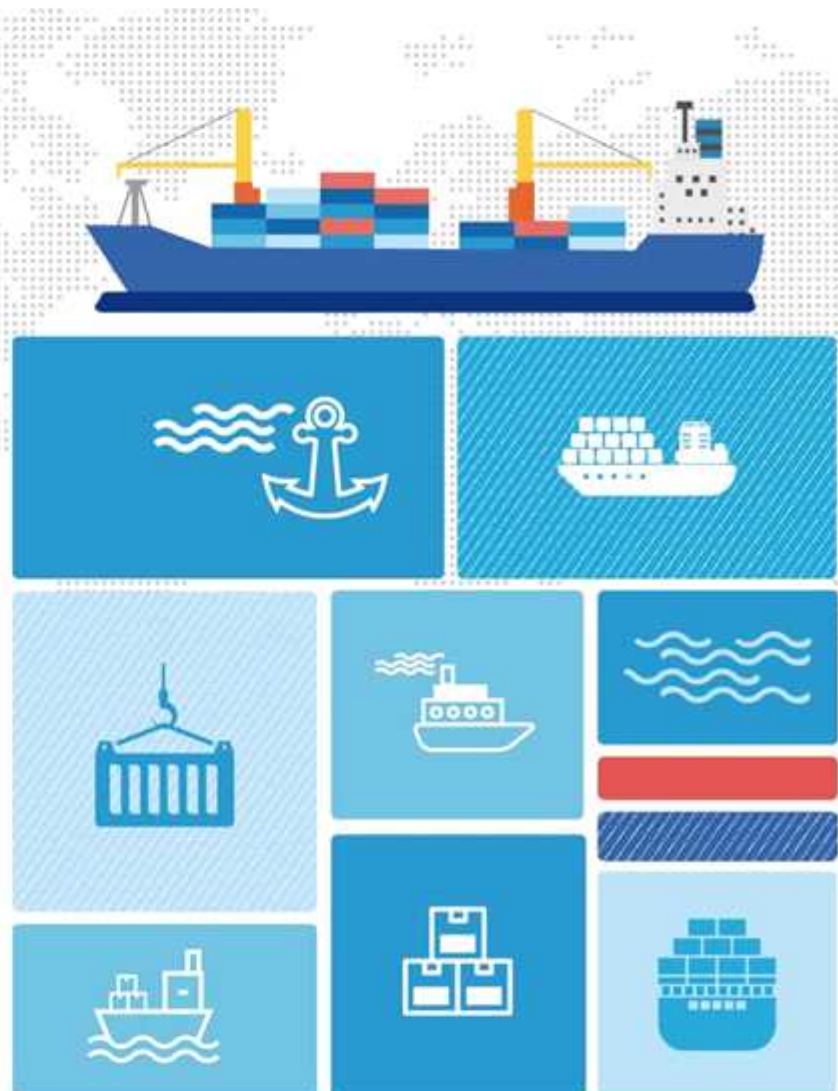
고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

안영균 전문연구원
ahnng@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

중국의 '항구 외교'와 해운시장의 미래

I 중국의 '항구 외교'

지난 11월 11일 그리스, 그리고 13일 브라질을 연이어 방문한 중국의 시진핑 주석은 다양한 경제협력 방안과 함께 일대일로(BRI, Belt and Road Initiative) 추진에 핵심적 사업인 항만 인프라에 대한 투자 계획을 연이어 밝히고 있음(매일경제, 2019.11.13.자 및 11.15.자). 아래 표에서 보는 바와 같이, 유럽과 남미에서 소위 '항구 외교'라고 불릴 만큼 물류 인프라에 대한 협력을 강화하고 있음

[2019년 중국의 '항구 외교']

시기	국가	항구	투자액 및 내용
3월	이탈리아	4대 항구	합작법인 설립
5월	네덜란드	로테르담	청두 철도청, 항만 이용 MOU
9월	칠레	퐁타아레나스	투자 지원, 항구 이용 요구
11월	그리스	피레우스	6억 유로
11월	브라질	상루이스	10억 달러

자료 : 매일경제, 2019년 11월 15일

I 해운시장에서의 중국 비중

2008년 글로벌 금융위기 이후 중국의 해운운송시장에서의 비중은 지속적으로 커지고 있음. 철광석, 컨테이너 화물, 원유 등 거의 모든 선종에서 중국은 글로벌 해운시장 성장세의 중심에 놓여 있음

[주요 해운시장에서의 중국 비중 추이]



자료 : Clarksons; KMI 분석

I 해운시장의 미래

이미 선진국은 인구 고령화와 경제의 소프트화(서비스 경제로의 전환)로 해운의 수요부문에서는 그 역할이 지속적으로 감소할 것임. 그러나 중국을 포함한 개도국은 많은 인구와 경제발전예에 따른 라이프 스타일 변화(중산층의 제품 소비 확대 등)로 해운수요의 견인차 역할을 할 것으로 기대됨. 경제성장과 국제무역은 서로를 확대/강화시키는 선순환 구조를 지님. 앞으로 동남아시아, 중국, 인도, 중남미 등이 국제교역 구조에 보다 깊숙이 개입하고 경제성장을 이룩할 것으로 기대되는 이유임. 따라서 우리 선사들은 선진국의 해운서비스 역량은 벤치마킹하고, 그 서비스의 수요처로서는 이들 개도국에 대한 선제 투자가 필요함. 잠재적 대량 화주기업들에 대한 물류 파트너로서의 서비스 역량 강화와 국가 외교적 차원에서의 노력이 필요한 것은 시진핑 주석의 '항구 외교'를 통해 여실히 드러난다고 생각됨

2. 주간 뉴스



〈주요 선사들의 경영실적과 연료유가〉

I 연료유가 하락으로 선사들의 경영실적 개선

- 2019년 선사들의 평균 운영이익은 3.6%로 조사되어 전년동기간대비 3.0%p 상승한 것으로 나타남. 이러한 실적개선은 연료유가 하락에 기인한 것으로 분석됨. 3분기 평균 연료유가는 348달러/톤으로 지난해 동기간평균인 430달러/톤에 비해 19% 하락함
- 상위 9개 선사 중 현대상선을 제외한 모든 선사들이 양(+)의 운영이익률을 기록하였으며 하판로이드는 가장 높은 7.8%에 달하는 것으로 나타남
- 동 기간 동안 현대상선은 마이너스 이익률을 기록했지만 상반기 -8.2%에 비해 2.5%p 개선된 -5.7%를 기록함
- IMO 2020에 따라 저유황유 사용으로 연료유가는 500달러/톤 이상일 것으로 예상되어 이에 대한 비용이 화주에게 전가되지 않을 경우 경영실적 악화를 가져올 것으로 예상됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 48호, KMI 수정

I CMA CGM, 연근해 사업 확장

- 동 사의 CFO는 최근에 인수한 컨테이너 선박과 Mercosul Line을 기반으로 연근해 사업으로 확장할 계획이라고 밝힘
- 원양항로에 비해 연근해 항로 성장세가 높을 뿐만 아니라 올 초 인수를 완료한 CEVA의 물류서비스를 연근해 서비스와 결합할 경우 부가가치 향상에 긍정적인 것으로 기대함
- 동 사는 항만 터미널 지분 (약 20억 달러) 판매 등을 통해 CEVA 인수 자금 조달에 사용할 계획임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130123/CMA-CGM-eyeing-shortsea-expansion-says-finance-chief>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 무역전쟁에도 중국을 중심으로 화물 발생

- 드류리(Drewry)는 무역전쟁으로 인해 중국에서 미국으로 수출되는 컨테이너 물동량이 감소했지만 여전히 중국을 중심으로 화물이 발생할 것으로 예상함
- 새로운 대체 국가로 베트남이 부상하고 있으며 올해 9월까지 미국으로의 수출이 35% 증가한 것으로 나타남
- 이에 잇따른 신규 서비스가 개설되고 있으며 2019년 10월 기준 베트남-미주 서비스는 13개가 운영 중. 하지만 중국은 동 서비스가 60개 이상 운영되고 있어 중기적으로 중국 중심 화물 구조는 유지될 것으로 예상함

I 트레이드 윈즈, 12월 중국 철강 생산량 감소로 케이프선 운임에 부정적 영향

- 트레이드 윈즈는 불과 2달 전만 하더라도 1일 20,000 달러선을 기록했던 케이프선 운임이 최근 급락을 거듭하고 있다고 전함. 향후 운임이 11월에 이어 12월까지 이어진 중국의 철광석 수입량 감소로 하방압력을 받게 될 것이라고 주장함. 또한 향후 케이프선 운임이 중국의 철강 생산량에 크게 영향을 받을 것이라고 설명함
- 하지만 트레이드 윈즈는 전문가들의 분석을 바탕으로 케이프선의 운임 하락을 일시적 현상으로 간주하고 향후 운임의 상승 가능성도 제시함
- 향후 운임에 긍정적으로 작용할 근거를 총 3가지 제시함. 첫째는 건화물선 오퍼레이터인 골든 오션(Golden Ocean)이 제시한 내용으로 중국 철강 생산량 증가율이 매년 10%대를 유지하고 있으나 향후에도 이러한 증가율을 보일지는 미지수라고 평가함. 한편, 중국 내 철강 소비량이 증가함에 따라 재고량이 줄어들고 있으며, 더불어 철광석 재고량도 눈에 띄게 줄어들고 있음. 이는 향후 수입량 증가로 이어질 것이라고 주장함
- 둘째, 2020년 ~2021년 브라질의 철광석 생산량이 현 수준보다 30% 증가할 것임. 셋째, IMO의 환경규제에 대응해 선박에 스크러버를 설치하기 위해 휴항(off-hire)하는 선박들이 증가하고 있음
- 하지만 운임에 부정적인 영향을 미칠 요인들이 여전히 존재한다고 덧붙임. 첫 째, 중국의 환경규제를 지방 정부들에서도 도입하고 있는 상황으로 철강 생산량의 감소가 지속될 것이라는 점임
- 둘째, 케이프선 운임 시장을 견인하던 중국 철강 생산과 건화물선 수요간 역학 관계가 변화하고 있다는 점임. 중국 제철소의 철강 생산량이 기록적으로 증가하고 있음에도 불구하고 철광석 수입량 증가는 최근 3년 동안 둔화되고 있는 상황임. 과거에는 중국 철강 생산량 증가가 철광석 수입 증가로 이어졌으나, 최근에는 중국 제철소가 철광석 수요를 자체적으로 처리하고 있는 것으로 보인다고 설명함
- 또한 올해 9월 달에 환경 규제 등으로 인해 중국의 철광석 수요가 감소했음에도 불구하고 브라질의 철광석 수출량 증가로 운임이 급등한 것을 그 예로 제시함

<https://www.tradewindsnews.com/insight/chinese-steel-hangs-like-the-sword-of-damocles-over-cape-rates/2-1-711892>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I VLCC 운임, 11월 22일 기준 WS 100 이상으로 급등

- 대형 원유 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 스팟 용선시황이 반등 기조를 강화하고 있음
- 현재 중동-극동아시아 항로의 운임지수인 월드 스케일(World Scale·WS)이 다시 100선으로 상승했으며, daily 용선료 10만 달러 이상의 계약도 체결됐음
- VLCC 시장은 9월 하순 미국의 중국 선사 제재를 계기로 급등한 바 있으며 WS 200 이상이라는 역사적 수준을 기록했고 10월 중순 이후 그 반작용으로 하락했으나 다시 가파른 상승세를 보이고 있음
- 11월 22일 런던 마켓 리포트에는 중동-극동아시아 항로에서 WS 100 이상이 4건 보고되었는데 이중 한국 SK에너지는 중동발 울산착 FRONT PRINCE(17년 준공, 27만톤)를 WS 110에 스팟 용선했으며 이는 용선료 환산시 약 10만 5,000달러에 해당함
- 중국 주요 항만에서 11월 중순 짙은 안개 발생으로 체선이 발생해 화물 작업에 지연이 생기고 이는 유조선 선박이 감소하는 효과를 발휘하고 있는데, 2~3주간 계속되는 극심한 해무로 인해 중국항 입항 이후 중동 복귀가 지연되고 있으며 이로 인해 12월 상순에는 중동 지역 항만에 머무는 유조선이 극단적으로 적은 선주 우위의 시장 상황이 전개 될 것으로 전망됨

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/113881>(로그인 필요)

I 소프트뱅크, 선박을 위한 고속통신 사업에 참가하고 2021년 유조선 대상 시험 운항 예정

- 소프트뱅크는 11월 28일 아사히 유조선, MOL, 미츠비시 상사 등이 출자한 해운산업에 대한 솔루션 제공을 수행하는 e5연구소(본사·도쿄도 치요다구)와 차세대 통신 위성을 이용한 해상 광대역 서비스 관련 공동 실증 실험을 시작할 계획이 있다고 밝혔음
- 소프트뱅크와 e5랩이 초고속·대용량 상시 접속 통신 서비스와 안테나를 선박에 염가로 제공할 계획이며, 이제 휴대폰처럼 해상에서도 자유롭게 인터넷 접속이 가능
- e5연구실에 따르면 인터넷 기능이 탑재된 아사히 유조선의 선박이 시험 운항될 예정으로 2021년에 도쿄 연근해를 항해하는 것을 목표로 하고 있으며, 인터넷 기능뿐만 아니라 대용량 배터리를 장착해 세계 최초의 선상 인터넷 가능 제로 에미션(zero emission) 유조선의 구현을 목표로 함
- 선상 인터넷 이용 가능시 선원은 육상과 상시 커뮤니케이션이 가능해지고, 선원 원격진료도 가능해 건강관리 등이 보다 면밀하게 시행되는 등 선원 복지 향상에 기여할 수 있을 것으로 기대됨

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/114066>(로그인 필요)

I 카타르, LNG 생산 능력 연간 1.26억 톤으로 증강

- 카타르 국영 석유 카타르 패트로리엄(Qatar Petroleum)은 11월 25일 2027년까지 LNG 생산능력을 2019년 보다 60% 많은 연간 1억 2,600만 톤으로 증강한다는 계획을 밝혔음
- 카타르 정부는 2019년 연중 가스 매장량 등을 재조사한 결과 새로운 증산이 가능하다고 판단하고 생산 증강 계획을 발표했으며, 이번에 새롭게 확인된 노스 필드(North Field) 가스전의 천연 가스 매장량은 1,760조 입방 피트에 이르고 이외 콘덴세이트(condensate) 700억 배럴도 확인되었음
- 연간 1.26억 톤의 LNG 운송에는 100척 이상의 LNG 운반선이 필요한 것으로 분석됨

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/113987>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

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

■ BDI는 전주대비 12% 상승한 1,442 기록

해디션을 제외한 다른 선형의 운임이 전주대비 상승함. 특히 케이프선 스팟운임의 급등으로 BDI가 전주대비 큰 폭으로 상승함

■ 케이프선 스팟운임, 20,000달러/일선 회복

금주 케이프선 스팟운임 주간 평균이 1일 22,378달러로 전주대비 16% 급등함. 이는 서호주 지역을 중심으로 철광석 화물이 시장에 유입되고 있는 반면 스크러버 설치를 위해 휴항(off-hire)하는 선박수 증가로 가용선박이 줄어들었기 때문임. 거기에 인도네시아, 호주 지역에서 알루미늄, 석탄 등의 화물이 시장에 풀리고 있으나 케이프선의 공급이 줄어들자 파나마선과 카고 스플릿(cargo-split) 현상이 나타나고 있음. 이는 파나마선 운임에도 긍정적 영향을 미침

■ FFA 시장, 파나마선 제외 1월 물 가격 하락

내년 1월물 케이프선 가격이 전주대비 16% 하락한 것으로 나타남

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 중소형선박의 운임은 상승할 것으로 보이나 케이프선 운임은 보험세를 보일 것으로 예상됨

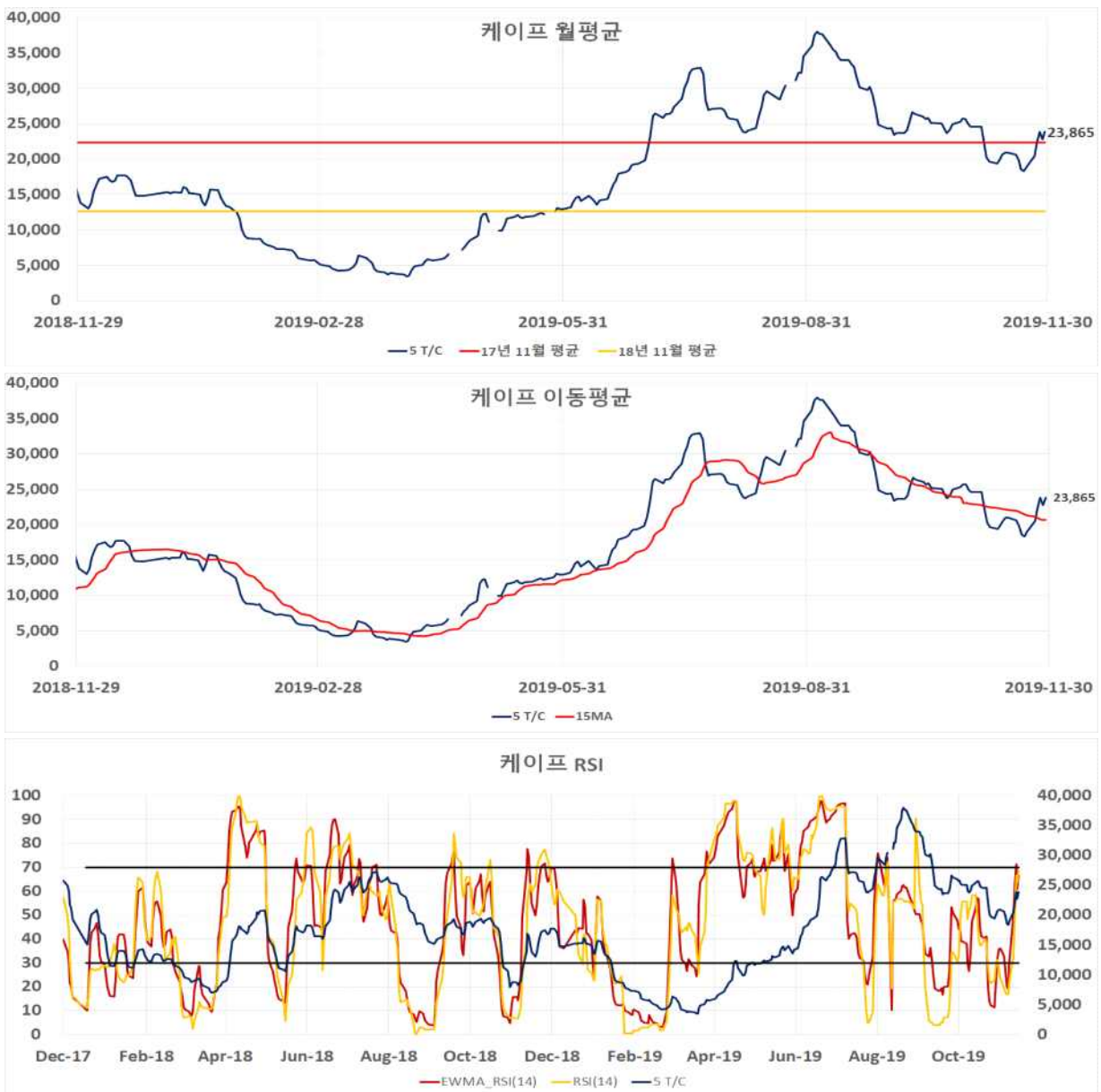
건화물선 운임 지수

		금주		(전주비)		2019년 ³⁾		2018년	
				최저 ⁴⁾		최고 ⁵⁾		평균	
				최저		최고		평균	
건화물선 시장(현물)		(11.29)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	1,442	(144)	595	2,518	1,352	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁸⁾	22,378	(3,112)	3,460	38,014	17,915	3,016	27,283	16,346
	파나마스(4TC)	9,027	(13)	4,435	18,116	11,147	1,347	14,385	11,585
	수프라마스(6TC)	8,055	(108)	4,544	14,940	9,722	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	7,205	(-34)	4,198	10,067	7,177	562	9,772	8,505
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	케이프	18,500	(1,625)	11,500	23,000	17,471	15,000	22,000	19,146
	파나마스	12,500	(250)	11,500	16,125	13,310	13,000	15,500	14,304
	수프라마스	10,125	(-125)	9,500	12,500	10,922	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,688	(188)	8,750	10,750	9,868	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(11.29)							
		2020년 1월물		2020년 1분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	18,397	(-3,409)	14,915	(937)	15,546	(547)	13,394	(66)
	파나마스(4TC)	10,506	(856)	10,449	(1,331)	10,394	(629)	9,203	(137)
	수프라마스(6TC)	8,525	(-328)	8,584	(378)	9,343	(206)	8,771	(100)
	헨디(6TC)	7,275	(-350)	7,273	(64)	7,579	(24)	7,544	(13)

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) 금주에도 이동평균선 가파른 하락세가 이어짐
- (케이프 RSI) RSI는 70선을 상향 돌파하였으나, 주 말에 다시 30과 70선 사이로 하락함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 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) 단기용선료가 상승했음에도 불구하고 장기 용선료는 일정 수준을 유지 중임
- (케이프, 파나마스 시황 비교) 케이프선과 파나마스선 운임간 간격은 일정 수준을 유지 중임. 금주 두 선형의 운임 추세가 비슷한 형태를 보임



- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

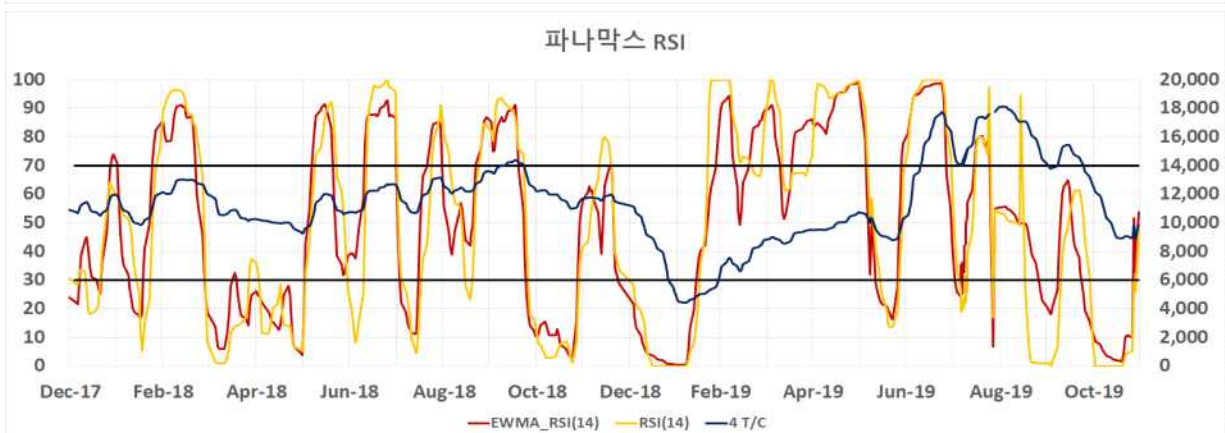
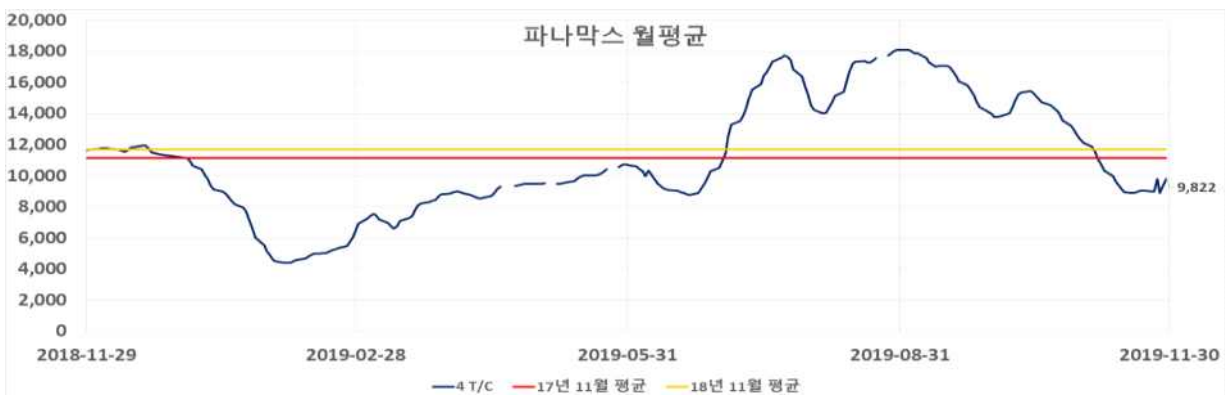


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	11.25	12.02	50.95	49.05
	11.26	12.03	57.61	42.39
	11.27	12.04	55.80	44.20
	11.28	12.05	62.44	37.56
	11.29	12.06	66.66	33.34
	11월 5주	12월 1주	58.69	41.31

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

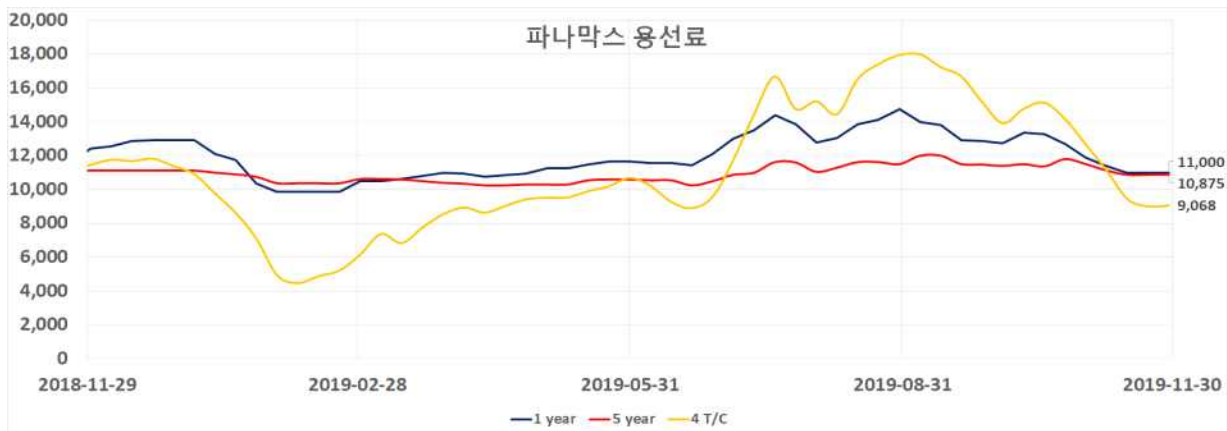
- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 가파른 하락세가 금주에도 이어짐. 금주 스팟운임은 이동평균선을 중심으로 회귀와 이탈을 반복 중에 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 상향 돌파한 후 그 추세를 이어가지 못하고 50을 기록한 후 멈춤
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 장단기 용선료간 차이가 불과 1일 200달러로 비슷한 수준을 기록하고 있으며, 스팟운임은 용선료를 한참 하회하는 형태를 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

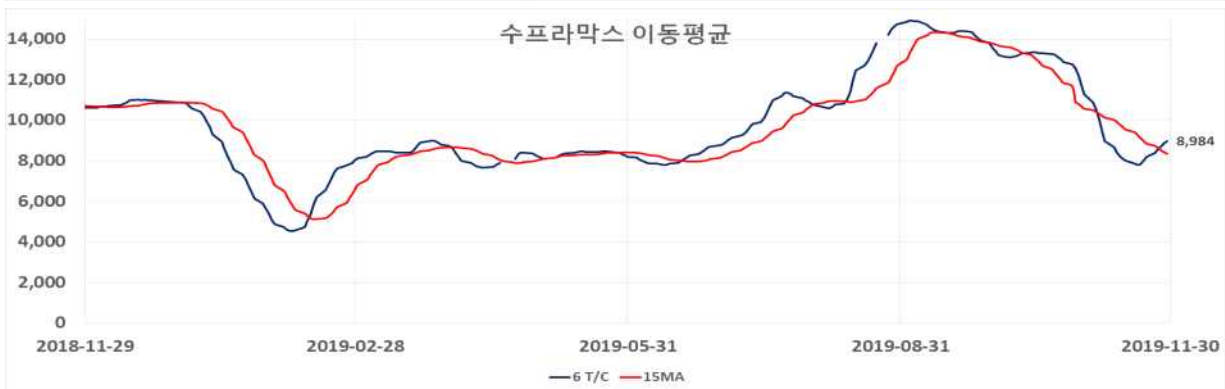


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	11.25	12.02	46.25	53.75
	11.26	12.03	31.67	68.33
	11.27	12.04	66.85	33.15
	11.28	12.05	78.79	21.21
	11.29	12.06	88.68	11.32
	11월 5주	12월 1주	62.45	37.55

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

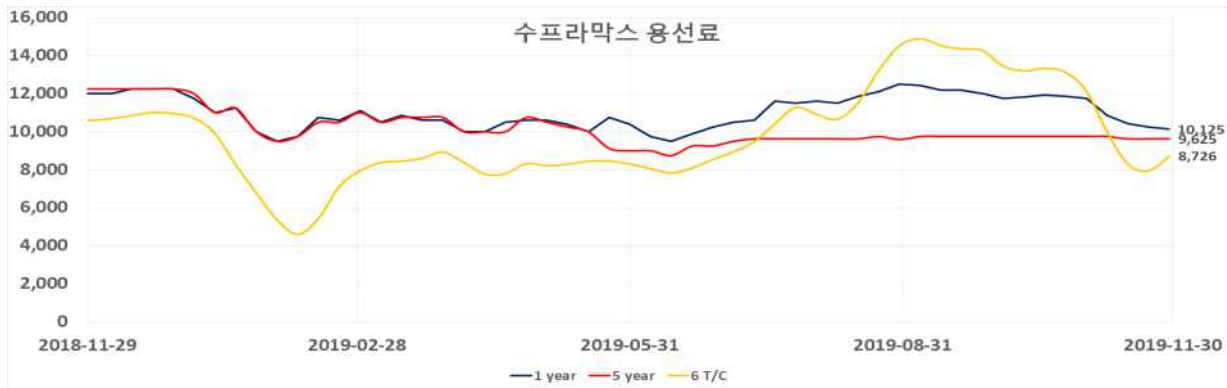
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 스팟운임의 상승세와 반대로 지난주에 이어 금주에도 하락세를 이어감
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 상향돌파 하였으나, 60선에서 상승세가 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 스팟운임의 하락의 영향으로 단기 용선료가 눈에 띄게 하락했으나, 장기 용선료는 일정 수준을 유지함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 차주 수프라막스선 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	11.25	12.02	51.52	48.48
	11.26	12.03	60.38	39.61
	11.27	12.04	74.21	25.79
	11.28	12.05	83.86	16.14
	11.29	12.06	87.24	12.76
	11월 5주	12월 1주	71.44	28.56

4. 컨테이너 - 주간 동향

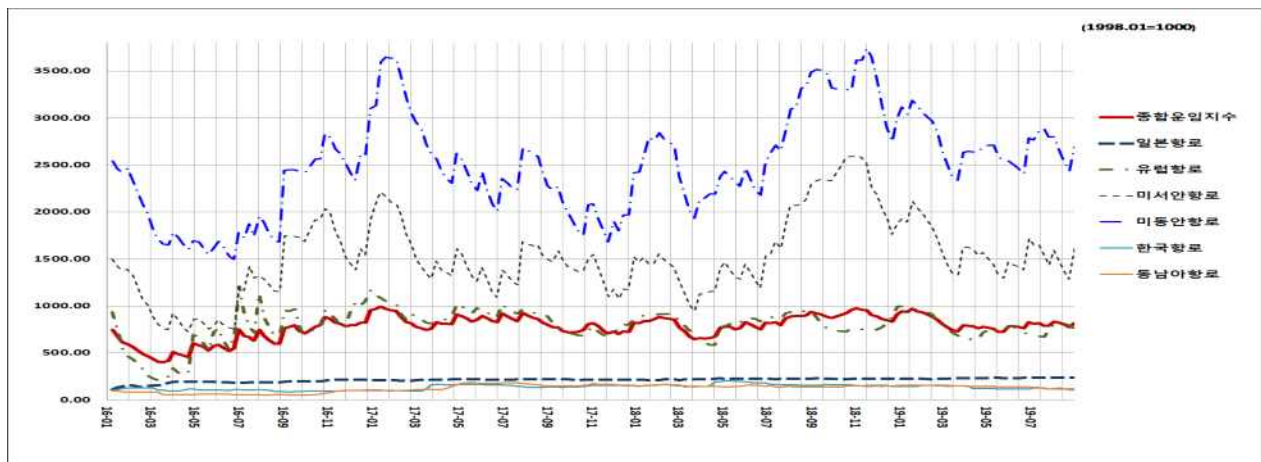
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 54.15 하락한 819.63을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 65달러 상승한 766달러를 기록함. 계절적으로 12월까지 동 항로 운임은 평균을 상회할 것으로 예상됨. 다만 올해 8월까지 전년대비 4% 이상의 수요 증가세를 기록하였지만 9월 이후 감소세로 전환되어 큰 폭의 운임 반등은 어려울 것으로 판단됨. 또한 2M의 AE-2/Swan 서비스가 11월 말부터 재개되어 공급량 증가도 운임 반등폭을 축소시키는 요인으로 판단됨

아시아-북미항로는 전주대비 176달러 상승한 1,405달러를 기록하여 3주만에 반등함. 오는 12월 15일 미국의 추과관세 부과가 예정되어 있어 이전에 1차 협상 타결이 이루어지지 않을 경우 컨테이너 물동량에 직접적으로 영향을 미칠 것으로 예상됨. 추가 관세 대상 품목은 전자제품, 의류, 유아제품 등 최종소비재로 가격 상승시 소비자 수요에 직접적으로 영향을 미칠 것으로 예상됨. 동 항로에 대해 기관별 2020년 전망이 상이한데 클락슨은 내년도 컨테이너 물동량 증가세를 -0.8%로 전망함

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

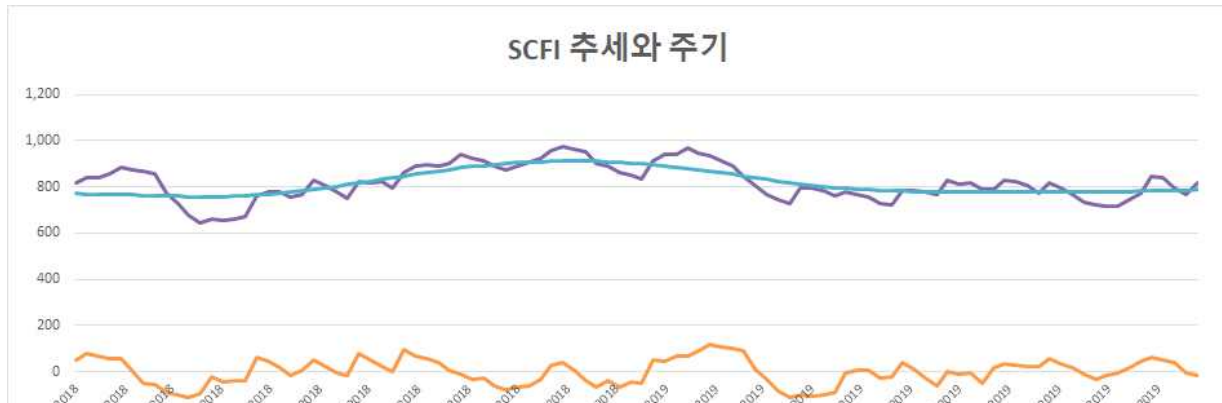


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2019년			2018년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장 (11.29)							
종합(SCFI)	819.63 (54.2)	715.97	968.07	803.13	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	766 (64.0)	580.0	996.0	745.76	584.0	996.0	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,405 (176.0)	1,229	2,114	1,535.24	945.0	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,684 (428.0)	2,256	3,187	2,641.93	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	120 (0.0)	117.0	153.0	192.23	144.0	205.0	162.8
일본항로(\$/TEU)	244 (00)	219.0	244.0	232.75	210.0	230.0	223.14
동남아항로(\$/TEU)	158 (-7.0)	101.0	165.0	135.93	131.0	166.0	145.84
용선지수(HRCI)	776.0 (0.0)	591.0	807.0	703.0	610.0	846.0	724.0

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수와 추세선이 유사한 상황으로 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임이 추세선보다 상회하나 계절적 요인에 의해 상승세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 추세선과 유사하여 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

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

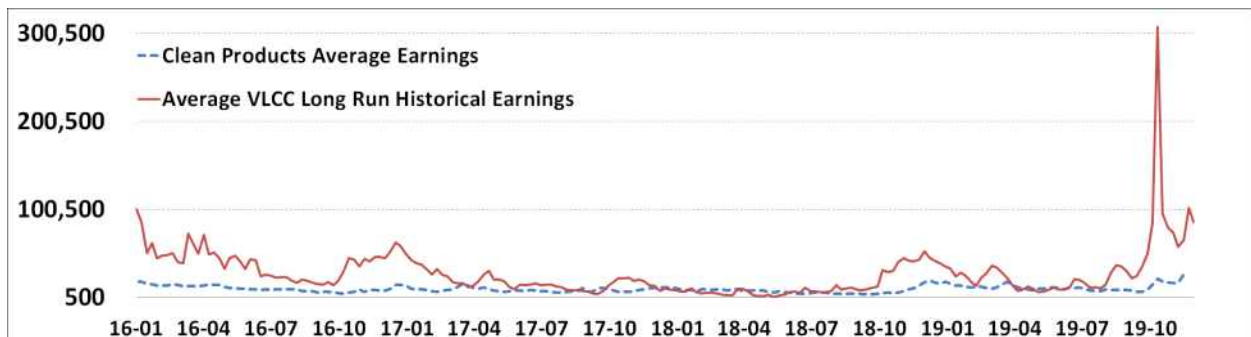
VLCC, 스팟 용선시황 반등기조 강화

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 94,190달러로 전주대비 14,679달러(18.4%) 증가하였으며, WS은 109.3으로 전주(110.0) 대비 0.7p(-0.6%) 하락하였음. 중국 주요 항만에서 해무 발생으로 체선이 발생해 화물 작업에 지연이 생기고 이는 유조선 선복이 감소하는 효과를 발휘해 VLCC 시황 상승에 영향을 주었으며, 아시아-아메리카·EU 등 북반구가 겨울철 난방 수요기를 맞이하여 용선 활동이 활발한 가운데 특히 중국에서 원유 수요가 늘어나면서 선복 수급이 타이트화 되고 있음

MR, 동계 석유제품 수요 증가

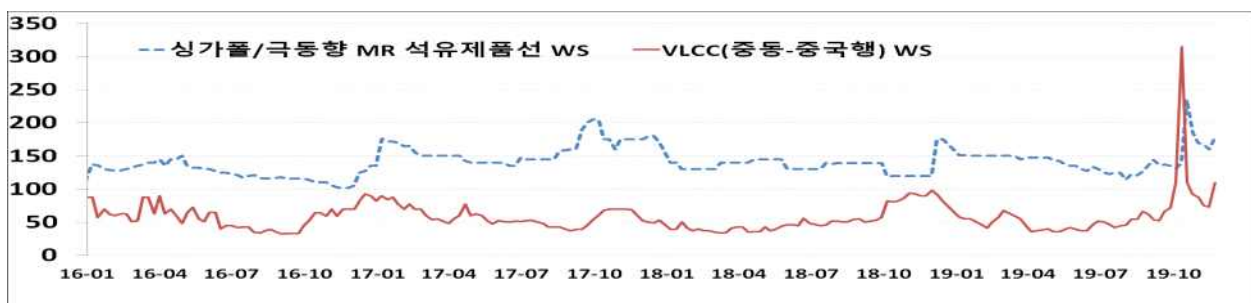
금주 태평양 MR 평균운임은 24,181달러로 전주 대비 1,906달러(8.5%) 상승하였으며, 인도-극동 WS은 182.2로 전주대비 4.7p(2.6%) 증가하였음. 동계 석유제품 수요 증가로 운임은 상승세를 이어갈 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

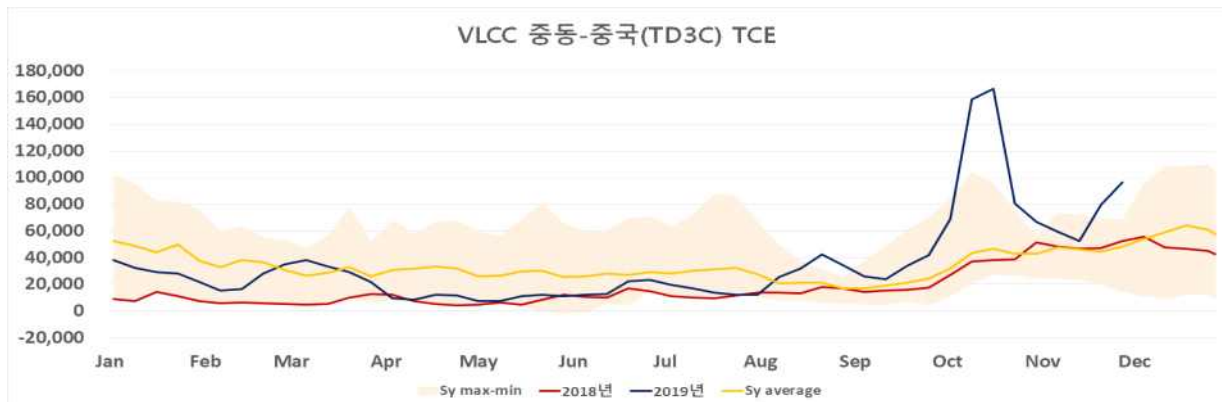
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
유조선 시장		(11.29)							
Average Earnings	TD3C	94,190	(14,679)	6,167	300,391	35,657	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	24,181	(1,906)	7,403	39,463	14,071	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	47,500	(0)	24,500	65,000	35,326	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	16,250	(250)	13,250	16,500	14,573	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	109.3	(-0.8)	36.0	315.0	63.2	34.0	98.0	53.9
	MR	182.2	(4.7)	114.2	235.0	144.9	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

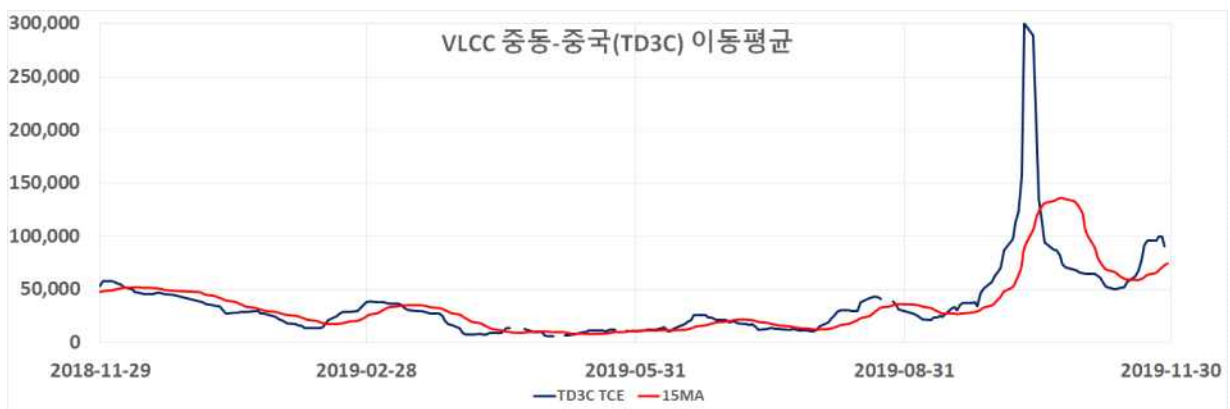
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

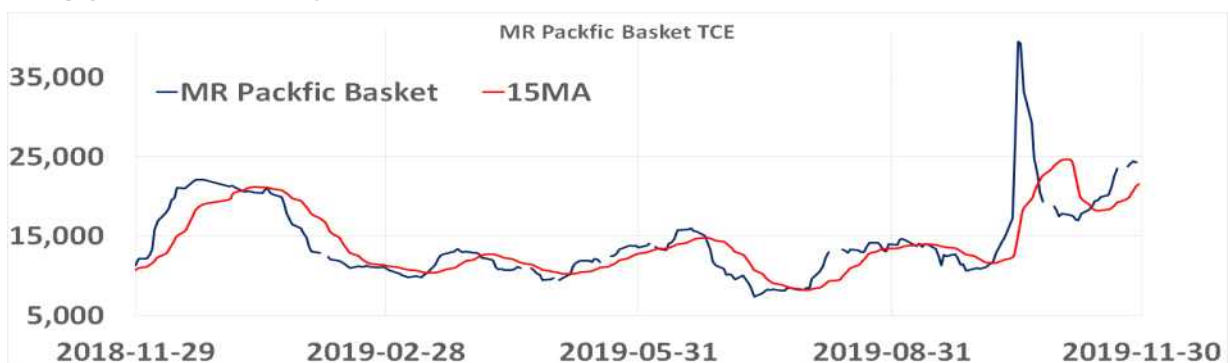
- 금주 TD3C 평균운임은 94,190달러로 올해 10월 중순 WS 200 이상이라는 역사적인 가격을 기록한 이후 그 반작용으로 하락했으나 현재 다시 가파른 상승세를 보이고 있음



- 중국에서 2~3주간 계속되는 극심한 해무로 인해 중동 지역에 머무는 VLCC가 극단적으로 줄어들면서 선주 우위의 시장 상황 전개가 이어지고, 15일 이동평균 운임을 상회해 추가적 운임상승 가능성이 있음



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 상승세를 기록하여 15일 이동평균운임을 상회해 차주에도 운임 상승이 지속될 가능성이 있는 것으로 전망됨



6. 중고선 시장

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

- BDI는 1,421로 전주(1,288) 대비 133p(10.3%) 상승해, 만 6주 만에 전주대비 증가했으며, 중고선 지수는 22로 전주 대비 변화 없음



* 선화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 이달 SCFI는 813.60으로 전월(745.62) 대비 67.98(9.1%) 상승을 기록함. 중고선 지수는 2019년 연초 이후 변화가 경미함



VLCC 1척·수에즈막스 1척 중고선 거래

- 1999년 건조된 VLCC 1척(299,167Dwt)이 11월 25일 1,800만 달러에 매각되었으며, 매도자는 Maran Tanker, 매수자는 중국계 자본으로 알려짐
- 2000년 건조된 수에즈막스 1척(147,092Dwt)이 11월 26일 1,600만 달러에 매각되었음

파나막스 1척 중고선 거래

- Biko Kisen은 2007년 건조된 파나막스 1척을 11월 27일 1,150만 달러에 매각함. 매수자는 비공개

컨테이너 1척 중고선 거래

- 2012년 대우조선해양이 건조한 10,642TEU급 '컨'선 1척을 11월 19일 CMB Leasing 리스회사가 매각함. 중고선가와 매수자는 비공개

7. 주요 해운지표 (2019.11.29)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	11월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(11.29)								
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	70.8	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)		(11.29)								
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	92.7	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-0.5)	31.9	32.0	35.0	33.7	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(11.29)								
380 CST	Rotterdam	251.0	(0.5)	258.4	250.5	443.5	355.7	322.5	477.5	400.1
	Singapore	318.3	(11.8)	341.6	306.5	511.5	407.7	352.5	517.5	432.6
	Korea	380	(-2.3)	403.5	382.3	567.5	452.3	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	356.5	(21.8)	366.6	334.8	524.0	426.2	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(11.29)								
철광석	국제價	87.05	(-0.8)	84.6	72.3	127.2	93.5	62.5	79.3	69.5
	중국産	116.3	(1.0)	118.1	107.9	140.4	121.4	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.3	(0.9)	77.0	72.0	83.1	77.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	95.6	(1.7)	94.4	93.9	107.4	101.3	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	172.8	(2.3)	172.9	170.5	252.9	218.9	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	125.5	(0.3)	128.1	125.2	187.3	156.8	164.7	186.9	177.1
	중국産	211.8	(0.5)	212.6	211.8	233.0	223.3	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