

KMI

주간해운시장포커스

Ⅰ 발간년월 2019년 5월 4주 Ⅱ 발 행 인 양창호

Ⅲ 감 수 황진희

Ⅳ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

Ⅴ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

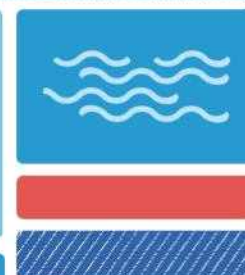
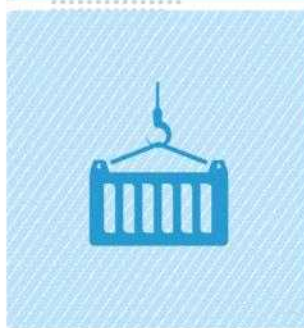
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 주요 해운지표	17

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



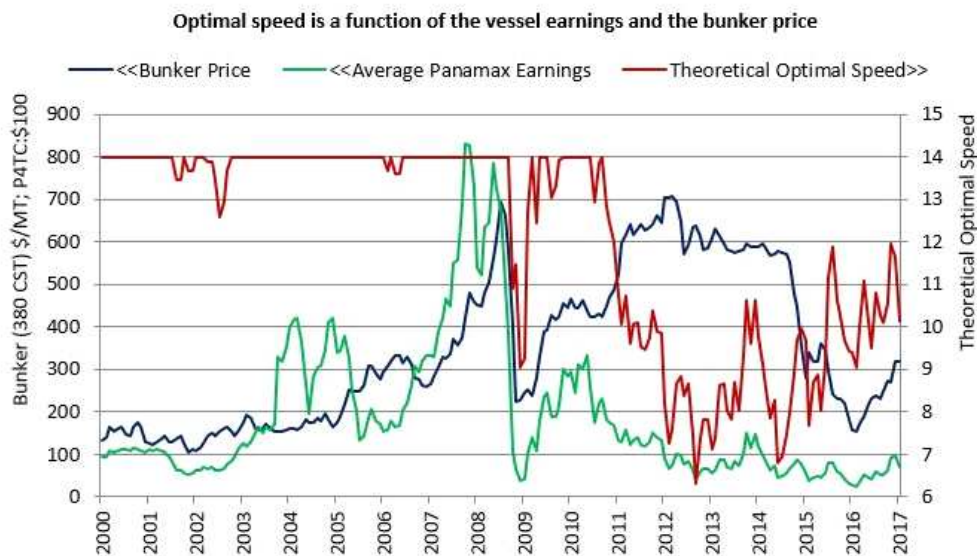
1. 주간 이슈

유가변동과 선박공급

I 유가, 운임 그리고 선속(vessel speed)

선박공급은 선박의 양과 가동률에 따라 결정되며, 선박의 가동률은 선박의 속도, 항만체선 등에 의해 결정됨. 동일한 양의 선박이라도 속도가 빨라지면 동일 기간에 수송하는 화물의 양이 많아지기 때문에 공급이 늘어나는 효과가 있으며, 반대로 선속이 느려지면 공급이 줄어드는 효과가 있음. 선박의 속도에는 운임수준, 연료유가, 개별 선박의 선속-연료소모량 관계가 영향을 미침

아래 그래프는 과거 클라브니스(Klavness) 연구소에서 파나마크 벌크선을 대상으로 운임과 벙커가격이 최적 선속에 미치는 영향을 분석한 그래프임. 운임과 선속은 정(+)의 상관관계를 보이고, 벙커가격과 선속은 부(-)의 상관관계를 보임. 선속은 선박의 사양에 따른 물리적인 한계(여기서는 14노트)를 상한으로 하며, 고유가와 시황침체가 맞물린 시기에는 평균 8노트 수준 즉, 한계치의 약 57% 수준까지 하락하는 것으로 분석되었음. 극단적이 예이지만, 만일 위와 같이 선속이 43% 하락한다면 선박의 순 항해일수를 전체 항차일수의 약 3분의 2로 가정할 때 공급이 약 29% 하락하는 것을 알 수 있음



I IMO 2020이 선박공급에 미치는 영향

해상 운임이 낮은 상황에서 선박들이 이미 선속을 상한선 보다는 크게 낮추어 운항하고 있지만, 저유황유의 도입으로 유가가 급등할 경우 추가적인 선속저하가 예상됨. 10노트를 기준으로 1노트의 선속하락은 약 6.7%의 공급감소, 2노트의 하락은 13%정도의 공급감소로 이어질 것임. 장기간의 시황부진으로 신조선 인도에 의한 공급증가가 제한적이므로 선속조정에 의한 추가적인 공급감소 효과가 시황에 긍정적으로 작용할 가능성이 클 것으로 보임

2. 주간 뉴스

■ 미중 무역전쟁으로 인해 용선시장 위축

- MSI는 미-중 무역전쟁의 재개로 인해 수요 감소 가능성이 높아져 용선시장의 위축을 가져올 것으로 전망함
- 단기적으로 아시아-미주 물동량에 대한 영향은 미미하나 3,000억 달러에 달하는 추가 관세부과로 이어질 경우 최대 5%에 달하는 물동량 감소가 예상되어 선사들의 공급량 축소가 불가피할 것으로 예상됨
- 용선시장의 수요도 용량기준 5%(척수기준 7%) 감소되며 특히 6,000~8,000TEU 선박 수요가 직접적으로 영향을 받을 것으로 예상됨
- 아울러 COSCO의 부회장은 미중 무역전쟁 영향으로 초대형 컨테이너선 개발에 대한 속도가 늦어지며 중국 외 시장의 공급망이 확대될 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127582/Trade-war-dims-charter-market-sentiment>(로그인 필요)

■ 계선량 증가 추세 지속 전망

- 중국 국경절로 인해 극동아시아 항로에 대한 임시결항 영향으로 5월 계선량은 총선대의 1.6%, 약 37만TEU에 달하는 것으로 조사됨
- 6월에도 낮은 수요 증가세로 인한 글로벌 얼라이언스들의 임시결항이 발표되어 계선량 증가세는 지속될 것으로 예상됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 21호

■ Zim, 2019년 1분기 손실 기록

- 이스라엘 선사인 Zim은 2019년 1분기 2,430만 달러의 순손실을 기록함. 동 선사는 2018년에 1억 1,990만 달러, 전년 동 분기에 3,410만 달러의 손실을 기록함
- 지난 해부터 2M과의 협력을 통해 비용 절감과 서비스 개선이 이루어져 향후 실적은 개선될 것으로 기대하고 있으나 세계 무역의 불확실성 확대에 따른 수요 감소와 유가 상승을 실적 개선을 저해하는 요인으로 지목함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127603/Zim-sees-losses-amid-global-trade-uncertainties>

■ OECD, 2050년 해상화물량 2015년 대비 3배 증가 전망

- OECD에서 발행하는 ITF Transport Outlook 2019에서 2050년까지 해상화물 운송량은 연평균 3.6%씩 성장하여 2050년에는 2015년의 3배에 달하는 해상물동량이 발생할 것으로 전망함
- 2050년에 북태평양과 인도양에서 발생하는 화물량은 2015년 대비 4배 가까이 증가할 것으로 예상되며 모든 해상물동량의 25%가 동지역에서 발생할 것으로 전망함
- 다만 생산비용을 낮추기 위해 중국 내륙 공장이 활성화 되면 유럽해상물동량 수요가 감소할 가능성이 있음을 언급함. 또한, 항공화물 증가세가 가장 높을 것으로 예상함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127619/Freight-demand-set-to-triple-by-2050-says-OECD>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 유조선 시장, 정유시설 재가동에 따른 긍정적 전망

- 전 세계 정유사들은 IMO 2020에 적합한 저유황연료의 생산을 위해 정비기간을 2분기까지 연장하였음
- 차주부터 정유사들은 재가동을 계획하고 있으며, 정유 처리량은 매달 100만 배럴/일 이상이 증가할 것임. 6월의 처리량은 8,220만 배럴/일에서 9월에는 8,470만 배럴/일 수준으로 증가될 것으로 예상됨
- 처리량의 증가로 인해 원유수송 수요가 증가할 것으로 예상되어 유조선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1789355/refinery-restarts-herald-a-pick-up-in-tanker-rates>(로그인 필요)

I 마중 무역전쟁으로 미 LNG 시장 둔화

- 미국의 중국 제품에 대한 200억 달러의 관세 인상 조치의 일환으로 중국은 미국 LNG 수입에 부과된 관세를 10%에서 25%로 인상함
- 미국의 많은 개발자들은 높은 성장세를 보이는 중국을 주요시장으로 여겨왔으나 이번 무역전쟁으로 인해 중국의 수입이 감소할 것으로 예상함
- Sabine Pass 터미널의 LNG 선적량은 2018년 하반기 8개로 상반기 25개 대비 크게 감소하였음
- 현재 미국은 LNG 수출확대를 위한 4개의 LNG 프로젝트를 진행을 예정하고 있으나 무역전쟁으로 인해 프로젝트의 최종 투자결정이 지연될 가능성이 높음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127521/Trade-spat-with-China-slows-FIDS-on-new-US-LNG-capacity>(로그인 필요)

I 미국의 러시아산 원유수입, 사우디아라비아산 원유수입을 상회

- 5월 러시아-미갈프 원유 선적량은 677만 배럴로 사우디아라비아-미갈프 원유 선적량인 676만 배럴보다 높은 수치를 기록함
- 미국의 러시아산 원유수입은 러시아 석유회사와 은행들에 대한 제재로 인해 2012년 6월 750만 배럴을 기록한 후 낮은 수준을 지속하고 있음
- 현재 OPEC의 감산과 베네수엘라 제재 등으로 인해 러시아를 포함한 다른 원유수출국들은 수출증가의 기회를 얻고 있음
- 지난 1월부터 5월 17일 까지 미국 정유소로 운반된 러시아산 원유는 2,150만 배럴로 2018년 동기 1,280만 배럴 대비 크게 증가한 것으로 나타남

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127618/US-monthly-Russian-crude-imports-to-surpass-Saudi-shipments>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 클락슨, 미중무역분쟁 건화물선 물동량 증가율 0.3%p 하향 조정

- 미중 무역분쟁으로 인해 건화물선 시장에서는 곡물과 철강제품 부문이 가장 영향을 받을 것으로 예상된다고 밝힘
- 중국이 미국에서 곡물을 수입하는 대신 다른 지역에서 수입함에 따라 곡물 해상물동량은 약 5.2% 톤-마일 감소효과가 나타날 것으로 분석함. 또한 철강제품도 미국의 수입 제한으로 0.7% 톤-마일 감소효과가 나타날 것으로 전망된다고 밝힘
- 미중 무역분쟁이 발생하기 전인 2018년 1분기 미국과 중국 간 곡물 무역량은 총 490만 톤을 기록했으며, 미중 무역분쟁 이 후 4분기 곡물 무역량은 40만 톤에 불과함
- 미중간 협상이 교착상태에 빠지면서 시장의 불확실성이 확대되고 있으며, 중국 정부가 미국의 농산물 불매 운동을 벌이고 있다는 소식도 전해지고 있는 상황임
- 클락슨은 이러한 상황을 감안해 미중간 관세부과로 인해 건화물선 톤-마일은 0.7%, 물동량은 0.3% 감소할 것이라고 전망함. 일부 브로커들은 이 정도의 물동량 감소가 건화물선 운임시장에 미치는 영향력은 미미할 것이라고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1786330/clarksons-bearish-for-shipping-as-us-china-trade-war-escalates>(로그인필요)

■ 케이프선시장에 대한 기대와 우려

- 케이프선 시장이 회복될 것이라는 전망이 나왔다고 로이즈리스트가 전함. 런던에 본사를 두고 있는 한 연구소는 브라질과 호주지역의 물동량 증가와 인도에 공급하는 석탄 물동량 증가로 인해 케이프선 운임이 상승할 것이라고 분석함
- 반면 MSI(Maritime Strategies International)는 철광석 물동량 감소로 인해 운임의 상승은 제한적일 것이라는 의견을 발표함. 올해 초 기상악화로 인해 줄어들었던 호주산 철광석 생산량이 다시 늘어나면서 최근 케이프선의 스팟운임이 상승하고 있으나, 케이프선의 평균운임은 7월에 9,700달러/일, 10월에 12,400달러/일에 그칠 것으로 추정함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127523/Is-the-worst-over-for-capesizes>(로그인필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

BDI, 2주 연속 1,000선 유지

BDI의 상승세가 9주 연속 이어져 최근에는 2주 연속 1,000선을 유지 중임

미중 무역분쟁이 스팟운임에 미치는 영향력 미미

미중 무역분쟁이 교착상태임에도 불구하고 건화물선 스팟운임 시장에 미치는 영향은 제한적인 것으로 나타남. 케이프선 운임은 주초 11,949달러/일로 시작해 상승세를 이어가며 12,403달러/일(5/23)로 약 4% 상승한 후 소폭 하락한 12,243달러/일을 기록하며 마감함. 이로써 금주 케이프선 평균운임은 12,000달러/일 선을 유지함. 이는 사이클론으로 인해 잠시 주춤했던 서호주 지역의 철광석 수출이 본격적으로 다시 재개되면서 서호주 지역을 중심으로 운임이 상승하는 것으로 분석됨. 파나막스선 운임 또한 꾸준한 상승세를 보이며 주 후반이 주초보다 약 4% 상승한 10,446달러/일을 기록함. 이는 남미산 곡물의 출하 시즌 때문임. 이러한 상승세는 당분간 지속될 것으로 예상됨

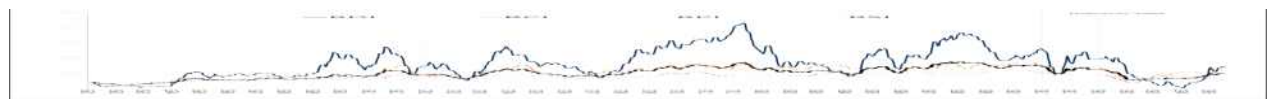
FFA 시장, 파나막스선 운임에 대한 기대감 증폭

FFA 파나막스선 가격이 전반적으로 큰 폭 상승함. 이는 시장이 미중 무역분쟁이 실제 시장에 미치는 영향력은 제한적일 것으로 분석하기 때문인 것으로 보임

빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 케이프선과 수프라막스 운임은 상승할 것으로 전망되는 반면, 파나막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

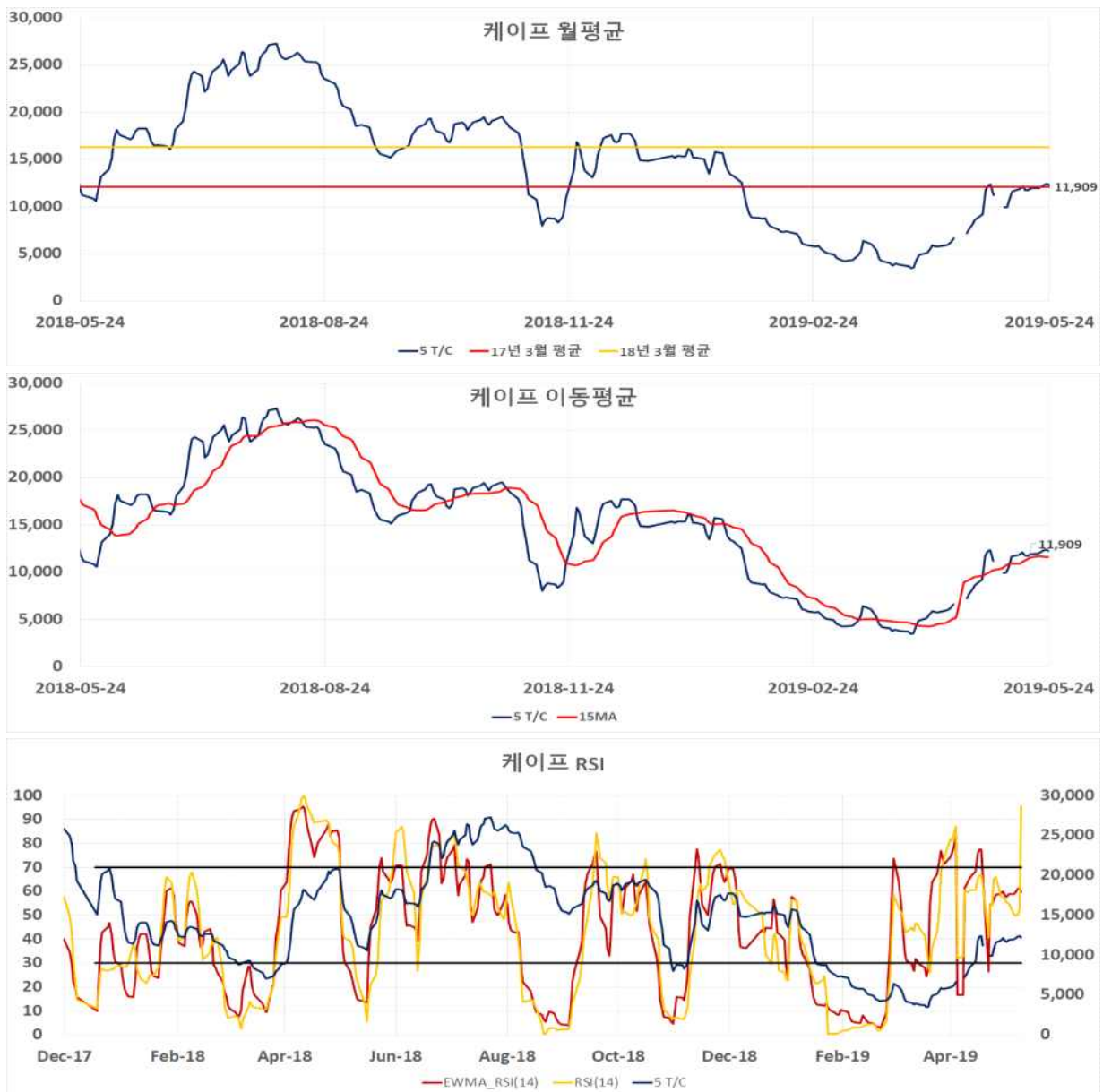


		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(05.24)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,057	22	595	1,282	831	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	12,205	333	3,460	16,106	8,742	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	10,204	294	4,435	11,144	7,895	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,456	10	4,544	10,848	7,852	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	5,829	108	4,198	8,524	6,005	562	9,772	8,640
	케이프	15,750	-125	11,500	18,375	14,411	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	12,750	-100	11,500	14,500	12,375	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,750	750	9,500	11,750	10,536	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,750	750	8,750	10,250	9,464	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(05.24)							
		2019년 6월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	13,208	-655	14,622	-278	14,436	-164	13,321	-125
	파나막스(4TC)	11,167	1,304	10,918	696	9,359	32	8,938	171
	수프라막스(6TC)	9,353	467	10,050	304	9,232	33	8,907	12
	헨디(6TC)	6,575	50	7,552	35	8,150	0	7,969	0

주 - 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경, 6) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값, 7) : 2018년부터 5 T/C값

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

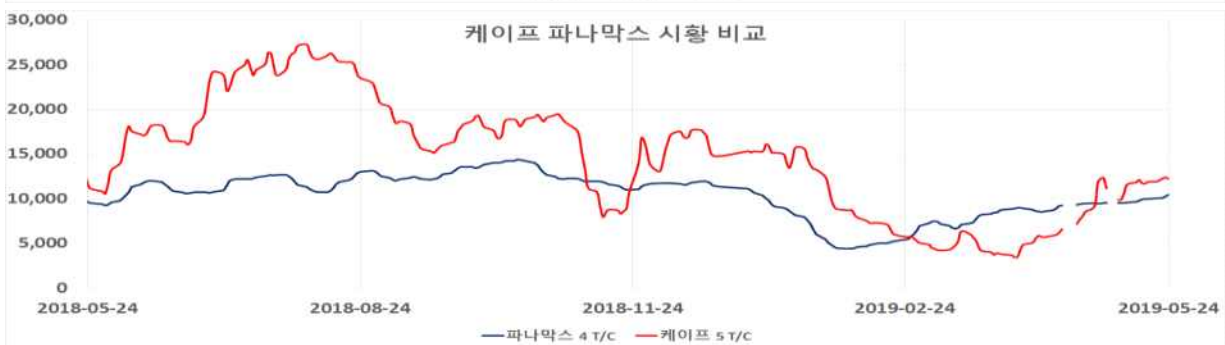
- (케이프 이동평균) 3주 연속 보합세를 나타냈던 이동평균선이 금주 가파르게 하락함
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 운임은 횡보할 것으로 예상됨



- * 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) 지난 주에 이어 장기와 단기 용선료의 횡보세가 이어짐
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 케이프선과 파나마크스선의 운임 변동성이 감소하면서 두 선형간의 간격이 일정하게 유지됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

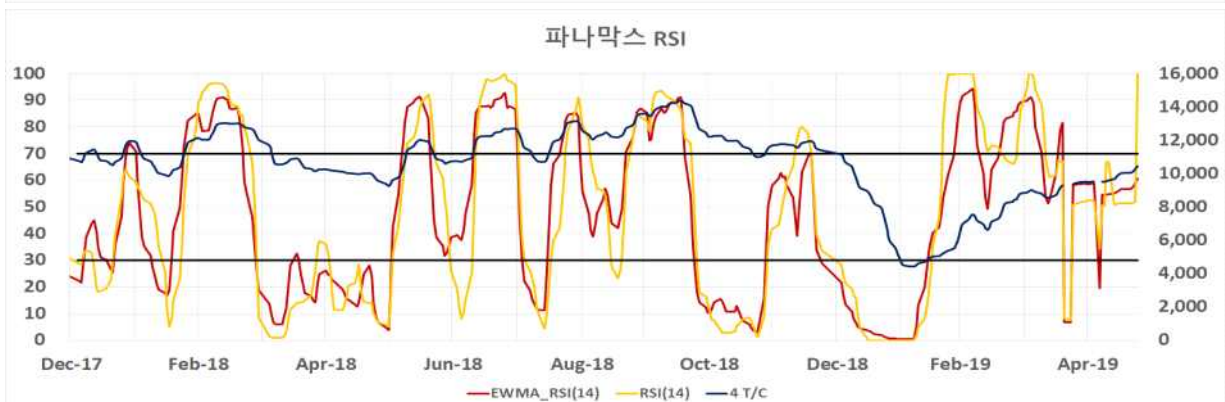
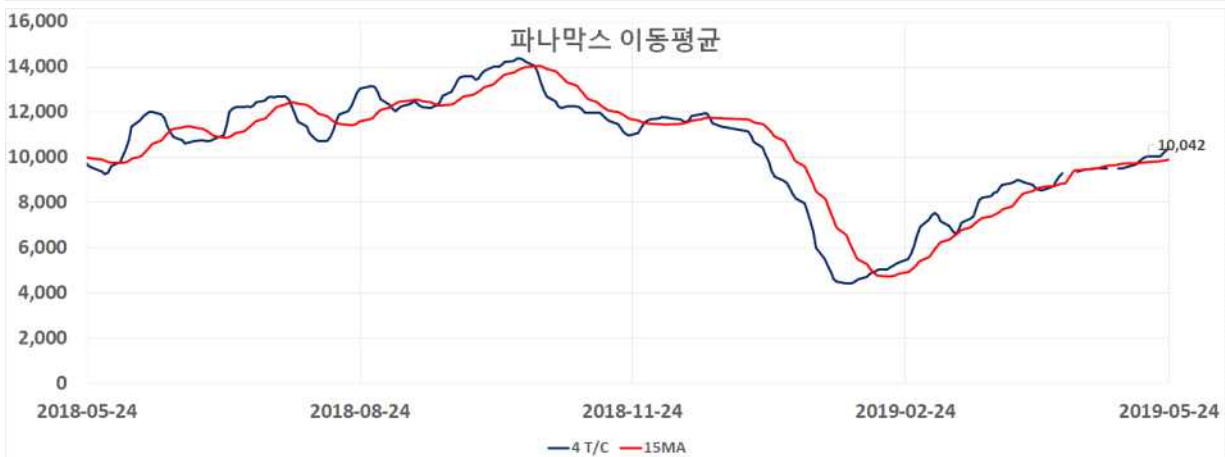


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	05.20	05.27	70.05	29.95
	05.21	05.28	65.51	34.49
	05.22	05.29	64.01	35.99
	05.23	05.30	63.66	36.34
	05.24	05.31	60.81	39.19
	5월 4주	5월 5주	64.81	35.19

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

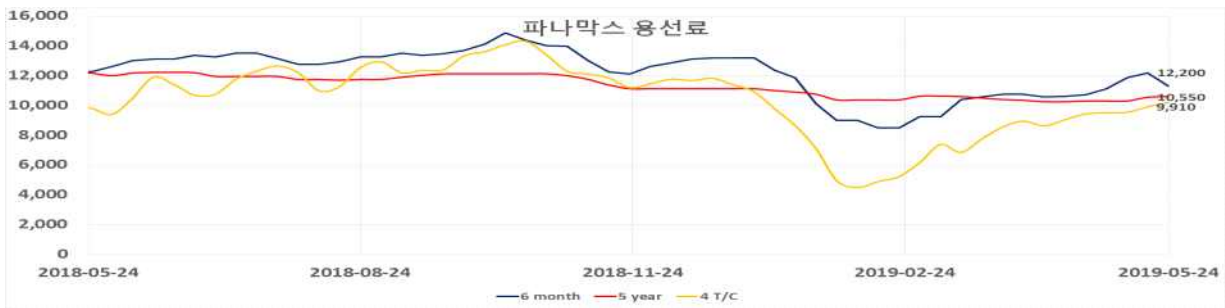
- (파나막스 이동평균) 금주 이동평균선은 완만한 상승세를 나타냄
- (파나막스 RSI) 지난주에 이어 RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 장기용선료는 횡보세를 보이거나 단기용선료는 가파른 하락세를 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 차주 파나마스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨

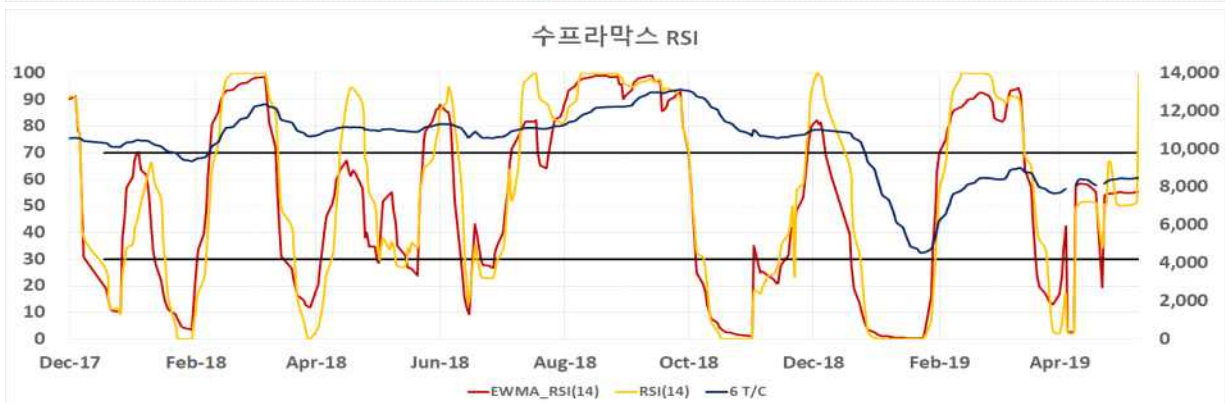
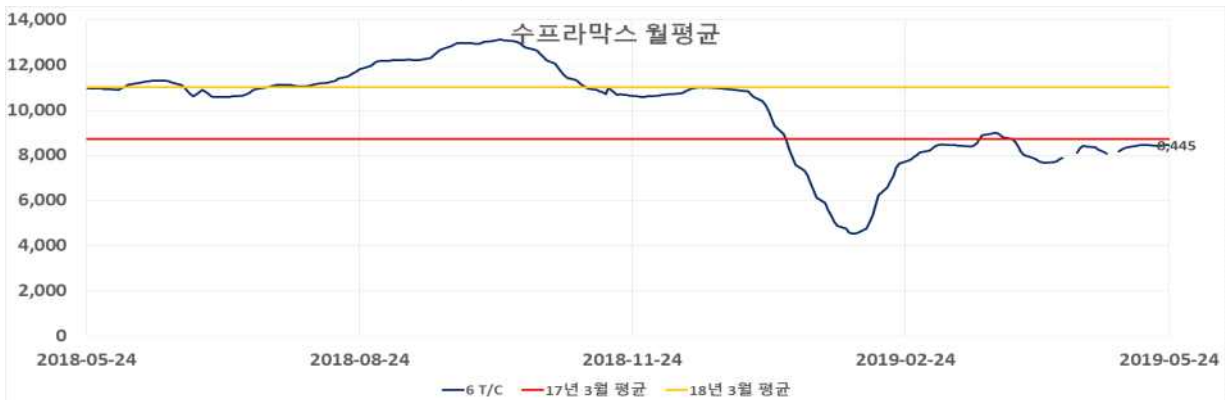


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	05.20	05.27	48.91	51.09
	05.21	05.28	49.69	50.31
	05.22	05.29	50.98	49.02
	05.23	05.30	51.91	48.09
	05.24	05.31	52.65	47.35
	5월 4주	5월 5주	50.83	49.17

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

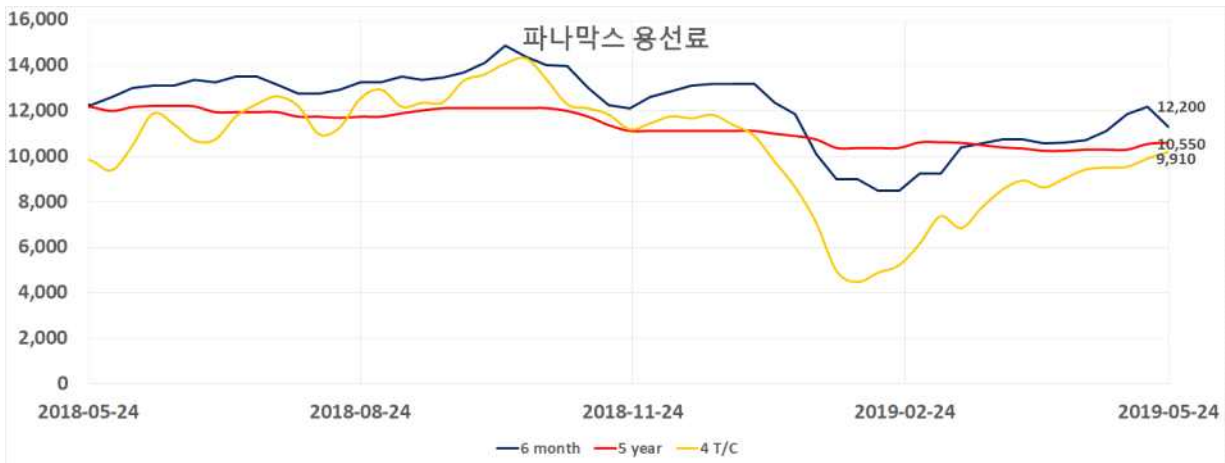
- (수프라막스 이동평균) 정체를 보이던 이동평균선이 금주 완만한 하락세를 나타냄
- (수프라막스 RSI) RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료는 횡보하고 있으나 장기용선료가 급락하는 형태를 나타냄
- (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
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

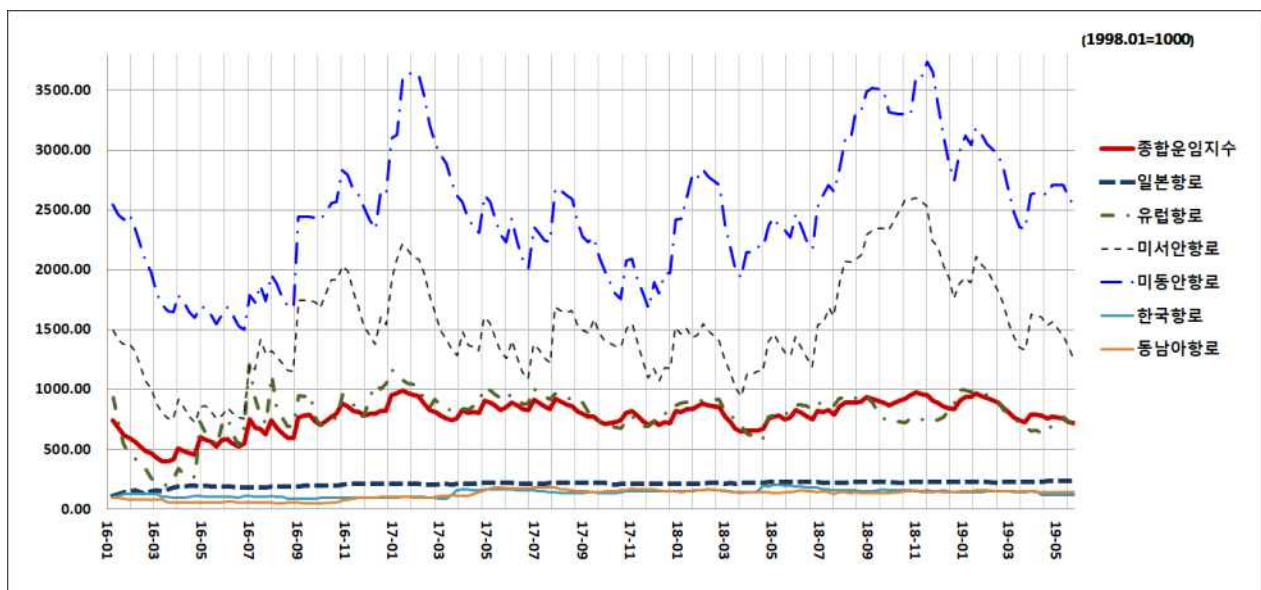
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	05.20	05.27	63.99	36.01
	05.21	05.28	65.15	34.85
	05.22	05.29	70.87	29.13
	05.23	05.30	76.51	23.49
	05.24	05.31	78.26	21.74
	5월 4주	5월 5주	70.96	29.04

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 2.3 하락한 723.93을 기록

아시아-유럽운임은 반등에 성공한 반면 미주 운임은 하락함. 미주항로는 무역전쟁의 영향을 받는 양상으로 오션 얼라이언스는 6월 동 항로에 대한 임시결항을 2회 실시할 예정임. 이는 수요 감소에 대한 선제적인 대응으로 실질적인 감소보다는 불확실성에 대한 심리적인 요인이 운임하락을 이끄는 것으로 추정됨. 운임을 방어할 수 있는 방안은 공급 축소밖에 없을 것으로 생각되며 오션얼라이언스 외에 타 얼라이언스도 임시결항에 동참할 것으로 예상됨. 지난 해 하반기부터 인도네시아, 필리핀, 베트남의 물동량 증가세가 두자리수 이상을 기록하는 등 컨테이너 화물 수요가 중국에서 동남아로 이전하는 것으로 판단됨. 향후 선사들은 동남아 서비스 확장을 통한 경쟁이 가속화 될 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)



자료:상해항운교역소

	금주 (05.24)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(05.24)							
종합(SCFI)	723.93	-2.3	723.93	968.07	822.13	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	743	20.4	638.00	996.00	794.07	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,249	-91.0	1,249.00	2,114.00	1,640.78	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,540	-56.8	2,338.00	3,187.00	275,046	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	118	0.3	117.67	153.00	139.86	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	233	-4.3	219.00	237.31	229.77	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	140	0.3	139.67	158.00	147.93	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	684.0	1.5	591	684	629	610	846	724

주: 5월 3일은 국경일로 지수 미발표됨

4. 컨테이너 기술적 분석

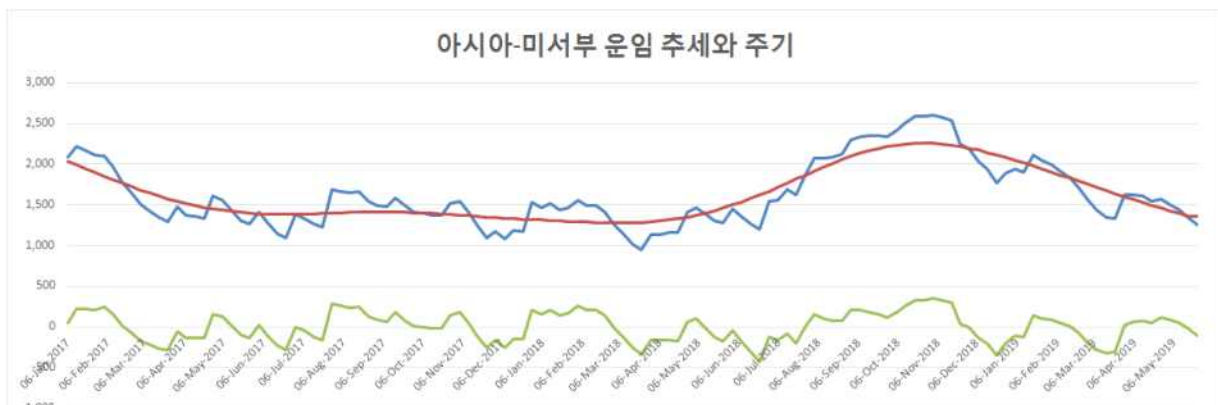
- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상태로 기술적으로는 안정적인 국면이나 무역전쟁과 같은 대외여건으로 인해 불확실성이 확대될 수 있음



- 아시아-유럽운임은 실제운임과 추세선과의 이격이 거의 사라져 단기적으로 안정적일 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 하향 추세로 대외여건의 악화로 단기적인 반등이 어려울 것으로 판단됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

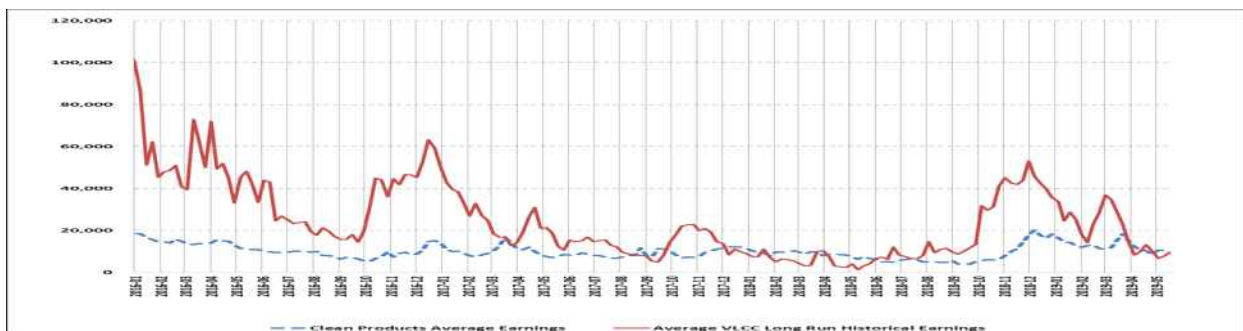
VLCC, 수요 증가로 운임 상승세 지속

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 12,065달러로 전주 대비 1,069달러(9.7%) 상승하였으며, WS은 42.0으로 전주대비 3.0p(7.7%) 상승하였음. 금주 중동지역의 성약은 올해 1~4월 평균보다 높은 수치를 기록함. 이와 함께 대서양지역의 운임도 상승을 지속함에 따라 선박과잉공급에도 불구하고 운임은 상승세를 보임. 단기적으로 운임은 상승세를 지속할 것으로 예상됨

MR, 높은 수준의 운임 유지

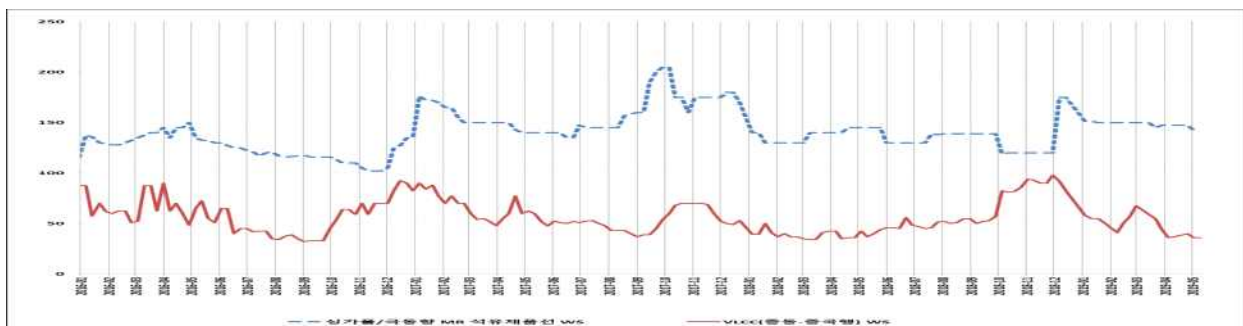
금주 태평양 MR 평균운임은 12,809달러로 전주 대비 861달러(7.2%) 상승하였음. 싱가포르-극동 WS은 135.0으로 전주대비 2.5p(-1.8%) 하락하였음. 지난 주에 이어 아시아 시장에서 화물(나프타)이 증가하여 운임이 상승하였음. 높은 운임으로 화주들이 화물공급을 통한 운임조절을 원하고 있음. 가용선박이 많이 운임의 상승세 지속은 어려울 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



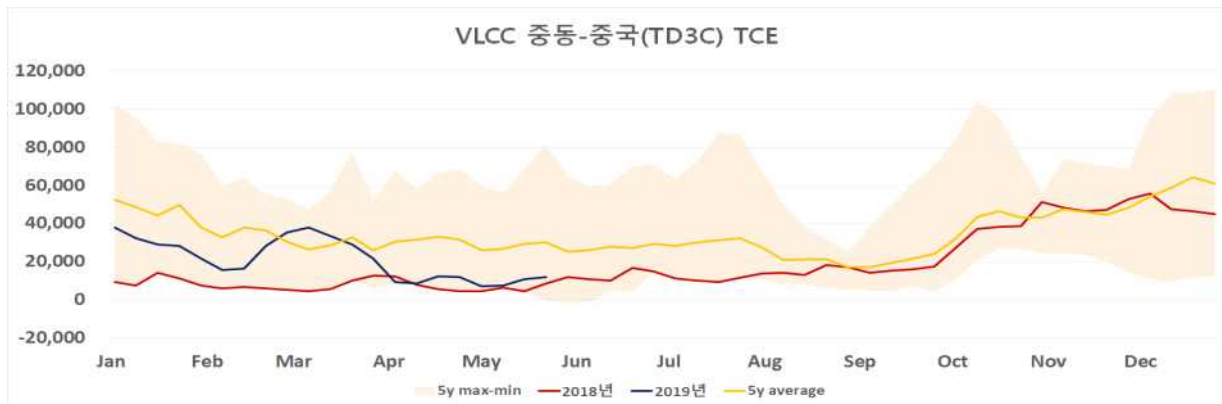
자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		(05.24)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장	Average Earnings	TD3C	12,065	(1,069)	6,167	39,138	21,770	3,859	58,030
	(\$/day)	Pacific Basket	12,809	(861)	9,505	21,370	13,184	3,622	22,124
용선료	VLCC		31,750	(1,125)	24,500	33,000	29,556	19,000	33,000
	(1년,\$/day)	MR	14,125	(-)	13,250	14,375	13,825	12,250	14,000
운임지수(WS)	VLCC		42.0	(3.0)	36.0	67.5	47.9	34.0	98.0
	MR		135.0	(-2.5)	137.5	151.3	147.8	119.0	175.0

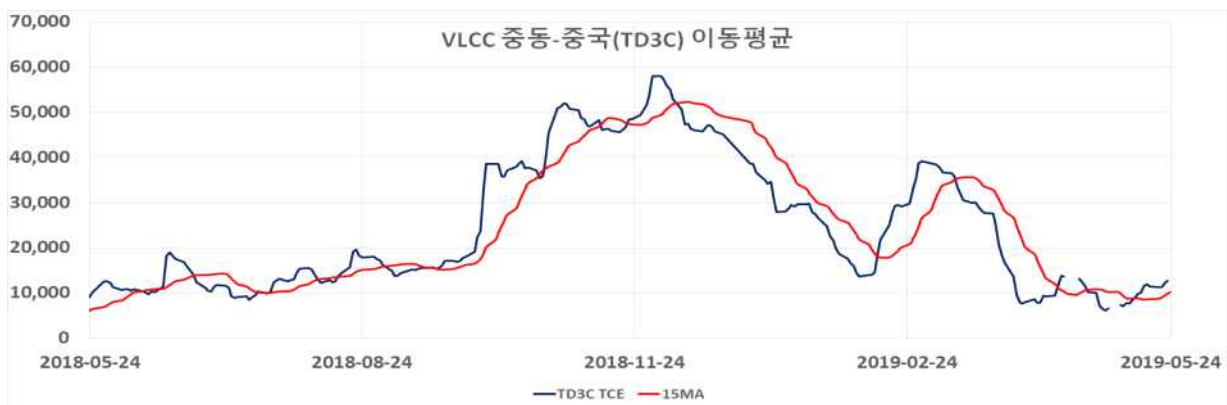
* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임

5. 탱커 기술적 분석

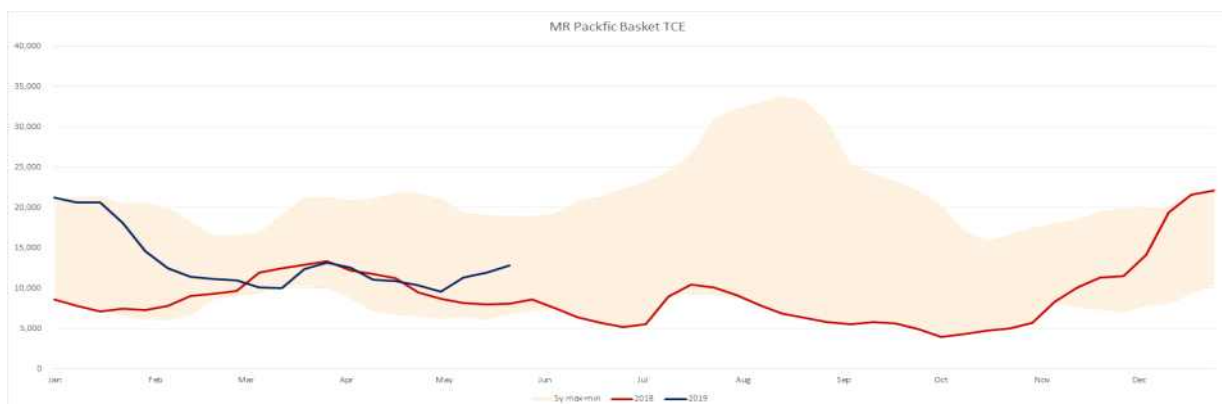
- 금주 TD3C 평균운임은 12,065달러로 소폭 상승하였으며, 전년 동기 8,729달러보다 높은 수준을 보임



- 금주 TD3C 평균운임은 지난주 15일 이동평균운임을 상회하여 이를 지속하고 있음. 하지만 운임의 변화가 크지 않아 차주에도 현재와 비슷한 운임수준을 유지할 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 큰 변화가 없이 15일 이동평균운임의 상회를 지속하고 있음. 차주에도 운임은 큰 변화없이 현재수준과 유사하게 형성될 가능성이 높음



6. 주요 해운지표 (2019.05.24.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.24)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	93.0	(-)	93.0	92.5	93.0	92.9	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.0	(-)	12.0	12.0	12.5	12.2	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(05.24)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	69.0	(1)	68.3	68.0	71.0	69.1	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	35.0	(-)	35.0	35.0	35.0	35.0	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(05.24)								
380 CST	Rotterdam	394.5	(-8)	405.8	316.5	443.5	395.8	322.5	477.5	400.1
	Singapore	408.5	(-10)	418.0	349.0	455.5	419.4	352.5	517.5	432.6
	Korea	439.5	(1)	447.3	389.5	471.5	449.1	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	430.5	(-5)	435.3	365.0	465.5	428.1	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(05.24)								
철광석	국제價	103.25	(2.9)	97.4	72.3	103.4	87.4	62.5	79.3	69.5
	중국産	119.8	(1.7)	117.6	107.9	119.8	115.9	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	535	(0.2)	78.1	75.1	83.1	79.0	76.1	105.1	89.1
	중국産	715	(0.6)	104.0	101.1	107.4	105.0	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	241.3	(2.3)	239.1	226.2	252.9	239.0	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	159.7	(0.4)	163.6	159.3	187.3	179.0	164.7	186.9	177.1
	중국産	222.9	(0.5)	224.1	219.3	233.0	229.2	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	829.8	(8)	822.9	791.0	925.3	885.8	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	489.5	(24.50)	448.5	418.5	527.3	474.1	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		2월	3월	4월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	7,354	7,938	8,459	23,751	74,518	95,248	100,114
	수입	4,127	4,776	4,949	13,852	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	6,659	7,726	7,628	22,013	81,068	84,260	89,921
	수입	5,201	5,902	6,646	17,749	50,854	60,199	69,712
EU	수출	3,897	4,630	4,930	13,457	45,468	53,140	57,676
	수입	3,744	4,963	4,736	13,443	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	11,692	13,908	14,889	40,489	145,255	169,587	189,936
	수입	8,594	10,915	11,560	31,069	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