

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 6월 1주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

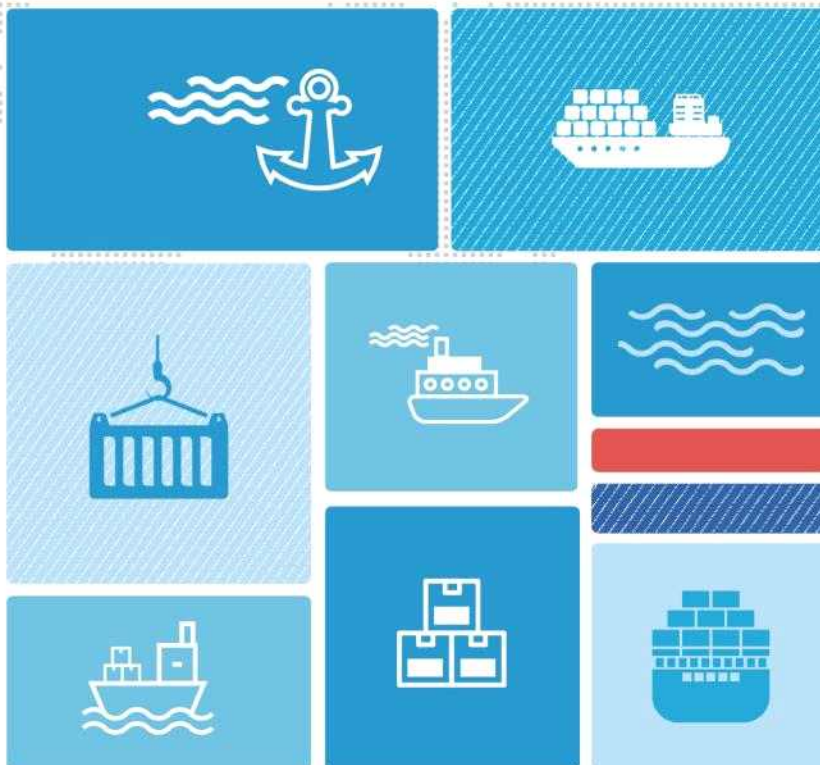
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	07
IV. 컨테이너	14
V. 탱커	16
VI. 주요 해운지표	18

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

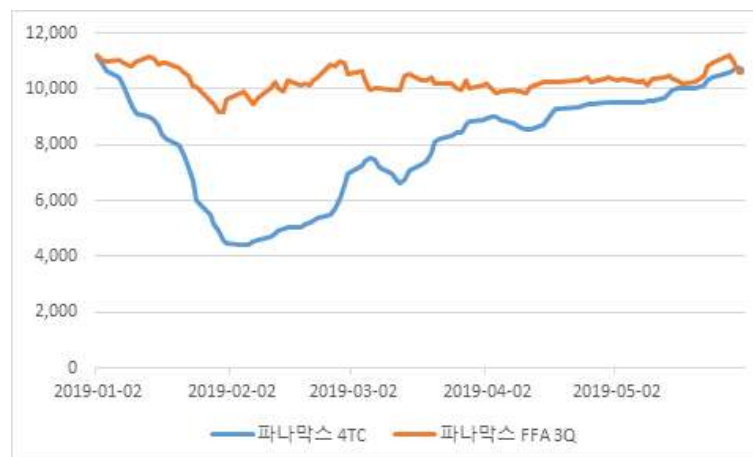
무역전쟁에 대한 벌크시장의 반응

무역전쟁과 벌크해운

벌크선은 광물자원, 에너지자원 및 식량자원을 수송하는 선박임. 미-중 양국간 교역을 크게 보면, 중국은 미국으로부터 식량자원과 에너지자원 일부를 수입하는 구조이며, 미국은 중국으로부터 완제품과 반제품 형태의 공산품을 수입하는 구조임. 물량기준으로 중국 수입 중 약 65%는 에너지 자원과 식량자원이며, 미국 수입은 섬유 및 의류, 금속제품, 유리 및 비철, 기계설비, 화공제품, 전자기기가 63%를 차지하고 있음

해운에 미치는 영향을 볼 때 중국 수출은 컨테이너에 영향을 미치며 미국 수출은 벌크선에 영향을 미치는 것으로 분석됨. 건화물선 중에서는 대두 수송을 담당하는 파나마스가 가장 큰 영향을 받을 것으로 보이나 실상은 그렇지 않음

선도곡선(forward curve)으로 본 영향



출처 : Clarkson Research, Baltic Exchange

위 그래프는 금년 1월 이후 파나마스 스팟운임과 3분기 운임선도거래(FFA) 가격을 나타낸 것임. 계절적 요인에 더하여 브라질 댐 붕괴에 따른 케이프선 운임 폭락으로 파나마스 스팟시장도 크게 출렁였으나 3분기 운임선도거래 가격은 높은 안정성을 보여주었음. 5월 이후 미-중 무역전쟁이 격화되어가고 있는 상황에서 추이를 보아도 스팟시장은 물론 미래물 가격도 전혀 영향을 받지 않는 모습을 보여 줌

중국이 미국산 대두수입을 사실상 중단한 상태임에도 파나마스 시장이 영향을 받지 않는 이유는 브라질 등 대체수입선이 있다는 것과 최악의 경우 남미에서 미국 대두를 수입하고 남미산 대두가 중국으로 수출되는 '우회수출' 경로가 있기 때문인 것으로 이해됨

중국이 대두를 수입하는 목적 중 큰 비중을 차지하는 것이 돼지 사료로 사용하는 것이므로 파나마스 선사들이 현재 주목해야 할 부분은 무역전쟁이 아니라 아프리카 돼지 열병에 따른 중국 사료용 곡물수요 감소일 것으로 생각됨

2. 주간 뉴스

스크러버 설치비중은 지속적으로 증가

구분	스크러버				LNG			
	척수	비중(%)	만TEU	비중(%)	척수	비중(%)	만TEU	비중(%)
총계	844	(16.0)	809	(35.7)	38	(0.7)	42	(1.9)
인도/설치중	73	(1.4)	47	(2.1)	9	(0.2)	2	(0.1)
신조	181	(3.4)	157	(6.9)	28	(0.5)	39	(1.7)
계획	590	(11.2)	606	(26.7)	1	(0.0)	1.5	(0.1)
컨테이너 총선대	5,272	(100.0)	2,266	(100.0)	5,272	(100.0)	2,266	(100.0)

- IMO 2020에 대응하기 위해 컨테이너 선사의 스크러버 장착 비중이 높은 것으로 나타남. 동 설비 장착선박은 844척으로 수송능력 기준으로 809만 TEU에 달함
- 스크러버 장착비중은 척수 기준으로 16%이나 TEU 기준으로는 35.7%에 달하며 동 설비 장착선박의 평균선형은 9,500TEU 이상으로 대형선박을 중심으로 장착되는 것으로 조사됨
- 반면 LNG 연료선 비중은 척수기준 0.7%, TEU 기준 1.9%에 머물러 있음
- 스크러버에 대한 선호도가 증가하는 이유는 저유황유 가격에 대한 불확실성과 함께 장착비용이 과거 5백만~8백만 달러에 비해 2백만~3백만 달러 하락하여 경제적인 이유가 큰 것으로 추정됨. LNG는 장기적으로 증가할 것으로 예상되나 현재까지 공급 인프라의 한계와 2,500만~3,000만 달러에 달하는 투자비용이 부담으로 작용함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 22호

CMA CGM 2019년 1분기 손실 폭 축소

- 프랑스 선사인 CMA CGM은 올해 1분기 손실 4,300만 달러를 기록함. 이는 전 분기 손실인 7,700만 달러에 비해 크게 감소한 수치로 올해 실시하는 15억 달러에 달하는 비용 절감 정책이 효과를 거둔 것으로 알려짐
- 동 선사는 지난 해 물류기업인 CEVA 인수로 매출이 37% 증가한 741억 달러를 기록함
- 아울러 동 선사는 오는 10월부터 유럽 및 대서양항로는 CMA CGM, 아시아-미주, 인도 및 남아시아 항로는 APL, 인트라 아시아 항로는 CNC로 브랜드를 재편하여 운영할 계획임

<https://www.tradewindsnews.com/liner/1794917/cma-cgm-shrugs-off-usd-43m-quarterly-loss>(로그인 필요)

중국발 물동량 감소, 동남아로 대체

- 미국 통계국 발표에 따르면, 올해 1분기 미국에서 수입한 중국 상품 수입은 13.9% 감소한 반면 베트남에서 수입되는 화물은 40.2% 증가한 것으로 조사됨
- 4월에도 한국, 일본, 싱가포르, 대만 모두 수출이 위축되었으나 베트남은 전년대비 7.5% 증가한 것으로 나타남. 이러한 추세가 지속되면 베트남의 미국 내 수입국가 순위가 12위에서 7위로 상승할 것으로 전망됨

2. 주간 뉴스

- 베트남에 대한 외국인 투자가 지속적으로 증가하는 추세이며 최근 미-중 무역전쟁으로 인한 공급망 변화가 베트남 화물량 증가에 영향을 미친 것으로 분석됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127701/Vietnam-exports-boom-as-China-shipments-to-US-slump>(로그인 필요)

I OPEC 선적량 감소에 따른 유조선 톤마일 급락

- OPEC의 5월 원유 선적량은 2,126만 배럴/일로 지난 4월 대비 21% 하락하였음. 이는 최근 5년간 가장 낮은 수준임
- 선박 운송데이터에 따르면, 4월에는 715척의 선박이 원유를 운송하여 548조 톤·마일을 기록하였음. 이에 비해 5월에는 375조 톤·마일에 불과한 수준을 보임
- OPEC은 올 하반기에도 감산지속을 예정하고 있어, 톤·마일 수요 감소는 지속될 것임
- 또한, 2019년 32척의 VLCC를 포함하여 8만 dwt 이상 선박 79척의 인도는 유조선 시장의 약세를 지속하게 만드는 주요 요인임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127684/Tanker-tonnemiles-in-freefall-as-Opec-shipments-plunge>(로그인 필요)

I 중동지역 긴장감에 따른 선박보험 프리미엄

- 최근 사우디아라비아 영해의 선박 4척에 대한 공격과 드론을 통한 안부 지역의 송유관 공격으로 인해 중동 지역 긴장감이 고조 되고 있음
- 안부는 사우디아라비아 유전에서 최대 500만 배럴/일을 공급할 수 있는 송유관의 종착지점으로, 송유관으로 원유운반을 통해 호르무즈 해협을 우회할 수 있음
- 미국은 일련의 사건 배후로 이란을 지목하고 있으나 이란은 부인하고 있음
- 한편, 미국은 폭격사건 발생 이후 추가적인 군사 파병을 진행하고 있어 지정학적 긴장이 고조되고 있음
- 이에 따라, 중동 지역의 호르무즈 해협을 통과하는 선박에 대한 보험료 프리미엄이 부과되고 있음. 현재 호르무즈 해협을 통과하여 운송되는 원유는 약 1,680만 배럴/일 수준임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127677/Iran-behind-Fujairah-tanker-attack-says-Bolton>(로그인 필요)

I 세이프 벌크사, 유로드라이 2019년 1분기 흑자 기록

- 세이프 벌크(Safe Bulk)는 2019년 1분기 540만 달러의 이익을 올렸으며, 많은 해운기업들이 적자를 기록하는 동안 세이프 벌크의 주당순이익(EPR·Earning per share)은 0.03달러를 기록했다고 발표함
- 대부분의 해운기업은 2019년 1분기에 브라질 댐 붕괴사고, 미중무역분쟁, 호주에서 발생한 허리케인 등으로 시장 불확실성이 확대되면서 적자를 기록함
- 세이프 벌크가 흑자를 기록할 수 있던 이유는 용선자(Charters)가 도왔기 때문이라고 트레이드윈즈가 전함. 세이프 벌크의 선대 대부분은 단기 대선되어 있으며, 그 중에서도 케이프선은 대선기간이 길어 시장하락의 영향을 벗어날 수 있었음

2. 주간 뉴스

- 유로드라이선사도 2019년 1분기 90만 달러의 이익을 올렸다고 발표함. 동사가 흑자를 낼 수 있었던 이유는 선도거래(FFA·forward freight agreement)를 활용한 헤징(hedging)을 통해 실물시장(physical)에서의 운임위험을 상쇄시켰다고 설명함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127656/Safe-Bulkers-posts-profit-despite-weak-dry-market>(로그인필요)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1792952/charters-help-shield-safe-bulkers-from-dry-depression-in-profitable-first-quarter>(로그인필요)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1791465/eurodry-bullish-on-dry-bulk-for-second-half-of-2019>(로그인필요)

I 유로드라이, 2019년 하반기 건화물선 시장 회복 전망

- 유로드라이는 최근 브라질 철광석 광산의 운영 중단 소식, 미중 무역분쟁 등의 악재로 단기간 건화물선 시장이 하락세를 나타냈으나, 하반기 건화물선 시장은 수급균형이 개선되면서 회복될 것이라고 발표함. 철광석과 석탄 등의 물동량은 증가할 것으로 예상되는 반면 선박량 증가는 제한적일 것으로 예상되기 때문이라고 밝힘
- 하지만 상황을 회복하는 데에 여전히 위험요인은 존재한다고 덧붙임. 철광석에 대한 시장의 수요가 증가할 것으로 예상되나 호주와 브라질 등의 생산량이 물동량 증가분을 감당할 수 있을지에 대해서는 미지수라는 의견을 밝힘. 또한 IMO 2020등의 환경규제가 선박운임에 미치는 영향력이 어느 정도가 될지 아무도 결론을 내릴 수 없는 상황이라고 설명함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1791465/eurodry-bullish-on-dry-bulk-for-second-half-of-2019>(로그인필요)

I 아르셀로미탈, 금년 철강생산량 감축 발표

- 아르셀로미탈(ArcelorMittal)이 유럽지역에서 연간 철강생산량을 적게는 100만 톤, 많게는 150만 톤 줄일 것이라고 발표함. 동사는 이미 폴란드와 스페인 지역에서 300만 톤 가량의 철강 생산량을 감축할 것을 결정한 바 있음. 해운시장 관계자들은 이와 같은 결정이 건화물선 시장에 부정적 영향을 미칠 것이라고 전함
- 동사가 철강 생산량을 줄이는 이유는 최근 유럽지역의 철강에 대한 수요약세 때문이라고 밝힘. 세계 철강협회(The World Steel Association)에 따르면, 4월 철강생산량은 전년동월대비 6.4% 증가했으나, 중국을 제외한 철강 생산량은 전년 동월대비 0.2% 감소한 것으로 나타남
- 아르셀로미탈은 미국, 캐나다, 멕시코, 브라질 등의 지역에 철광석 광산을 운영 중이며 미국과 카자흐스탄 지역에서 석탄도 생산하는 기업임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127660/ArcelorMittals-Europe-steel-output-cut-s-expected-to-hit-dry-bulk-market>(로그인필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 케이프선 운임 급등

금주 케이프선 운임이 전주대비 약 12.3%(1,510달러) 상승한 13,715달러/일을 기록함. 주말인 금요일에 전일 대비 25%, 주초대비 28% 급등한 16,150달러/일(5/31)을 기록함. 최근 서호주 지역의 철광석 물동량이 늘어남과 동시에 인도와 중국의 석탄 수요가 증가하면서 인도네시아와 남아프리카 지역의 석탄 수송량도 늘어나고 있는 상황임. 중소형 선박의 운임도 곡물시즌과 함께 석탄 물동량이 증가하면서 지난 주에 이어 금주에도 운임 상승세가 이어짐

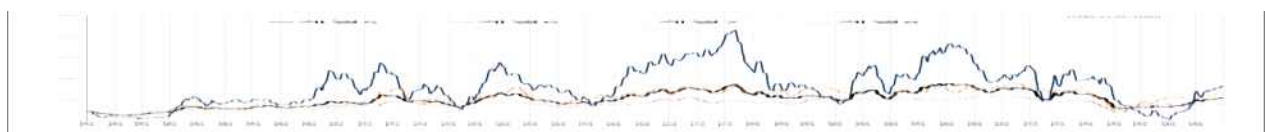
■ FFA 시장, 케이프선 7월물, 3분기물 가격 급등

케이프선의 FFA 7월물, 3분기물 가격이 전주대비 1,000달러 가까이 상승함. 브라질 댐사고와 같은 큰 재난이나 이슈가 발생하지 않는 한 케이프선의 운임이 점차적으로 회복할 것으로 보고 있는 것으로 해석됨

■ 박데이터·인공지능 분석 결과

케이프선과 수프라막스 차주 운임은 혼조세를 나타낼 것으로 예상되는 반면 파나막스선 운임은 상승할 것으로 전망됨

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(05.31)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	1,096	(30)	595	1,282	841	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	13,715	(1,510)	3,460	16,106	8,902	3,016	27,283	16,346
	파나막스(4TC)	10,688	(484)	4,435	11,144	8,002	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,303	(-153)	4,544	10,848	7,870	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	5,969	(880)	4,198	8,524	6,002	562	9,772	8,640
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	16,750	(1,000)	11,500	18,375	14,517	15,000	22,000	19,146
	파나막스	13,000	(250)	11,500	14,500	12,403	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,375	(-375)	9,500	11,750	10,528	11,000	13,750	12,808
		헨디	9,625	(-125)	8,750	10,250	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(05.31)							
		2019년 7월물	2019년 3분기물	2020년물	2021년물				
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	14,708	(1,500)	15,586	(964)	14,065	(-371)	13,150	(-171)
	파나막스(4TC)	10,579	(-588)	10,574	(-344)	9,050	(-309)	8,725	(-213)
	수프라막스(6TC)	9,170	(-458)	9,678	(-372)	8,924	(-308)	8,765	(-142)
	헨디(6TC)	6,988	(-137)	7,438	(-114)	8,113	(-37)	7,956	(-13)

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) 이동평균선은 완만한 상승세를 나타냄
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 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 - 케이프

- (케이프 용선료) 장기와 단기 용선료가 소폭 상승함. 스팟운임의 상승세가 반영된 것으로 분석됨
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 두 선형간의 운임 간격이 일정하게 유지 중
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 혼조세를 나타낼 것으로 예상됨

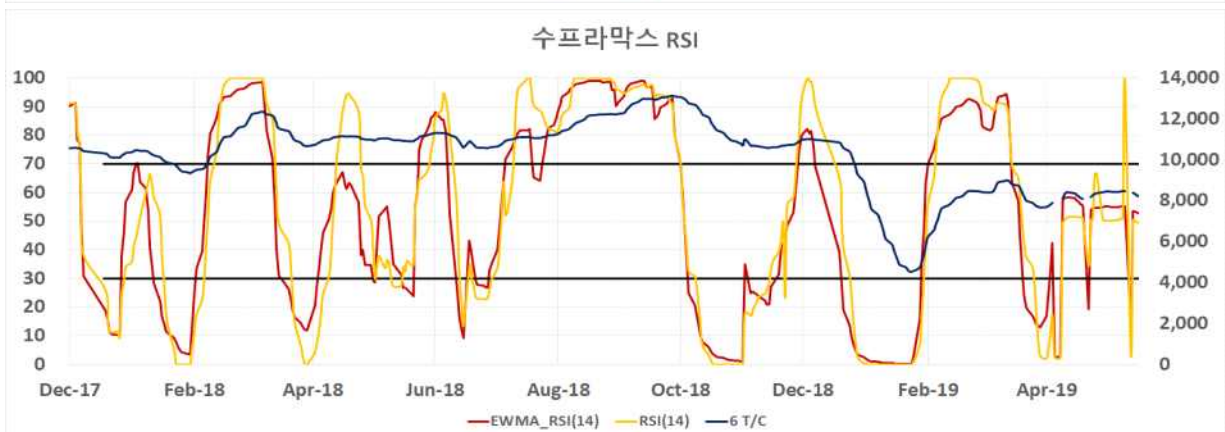


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	05.20	05.27	-	-
	05.21	05.28	54.18	45.82
	05.22	05.29	56.03	43.97
	05.23	05.30	54.83	45.17
	05.24	05.31	56.71	43.29
	5월 5주	6월 1주	55.43	44.56

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

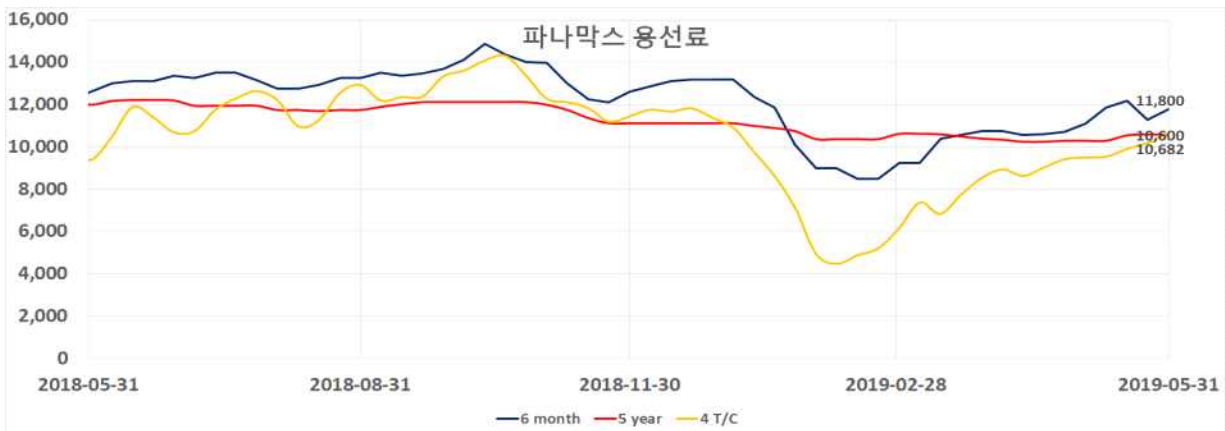
- (파나막스 이동평균) 금주 이동평균선은 보합세를 나타냄
- (파나막스 RSI) 지난주에 이어 RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면, 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 장기용선료와 단기용선료는 지난주와 비슷한 수준을 기록함
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 운임은 상승하나 상승 모멘텀이 크지는 않음

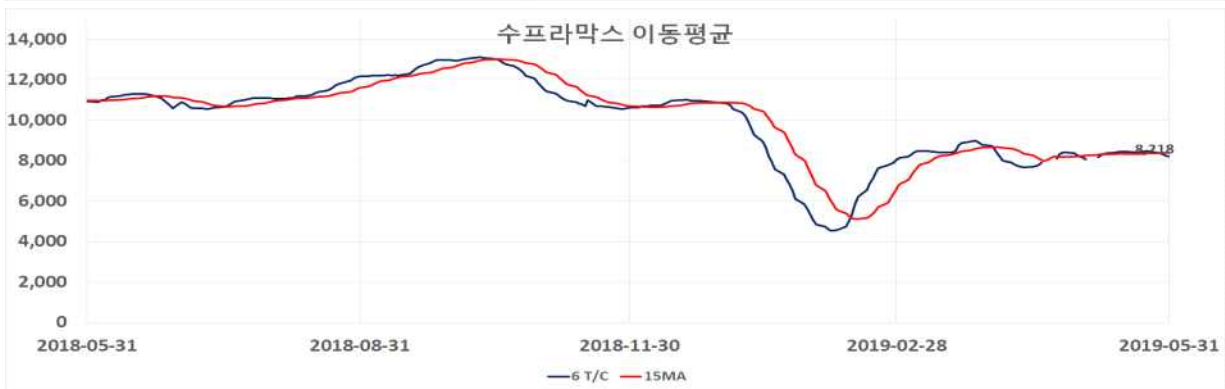
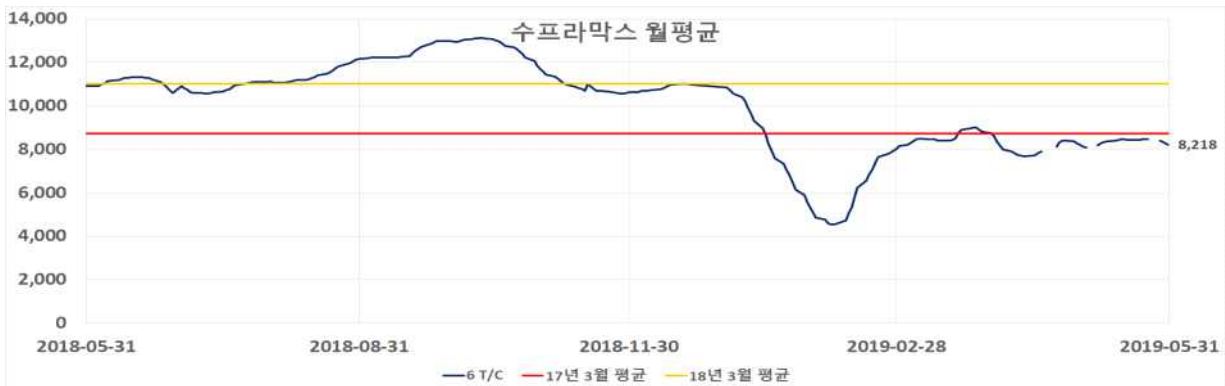


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	05.20	05.27	-	-
	05.21	05.28	65.62	34.38
	05.22	05.29	63.17	36.83
	05.23	05.30	58.74	41.26
	05.24	05.31	58.81	41.19
	5월 5주	6월 1주	61.59	38.41

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

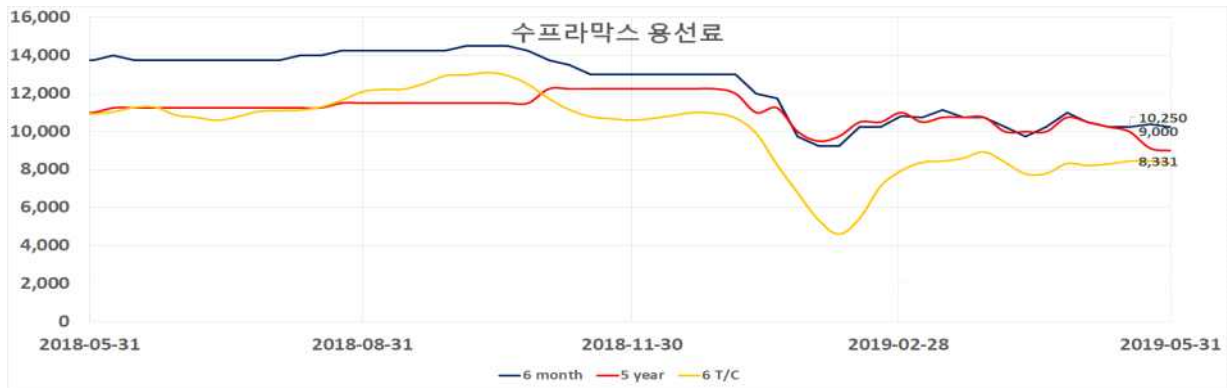
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 정체를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료와 장기용선료 모두 횡보함. 2주 연속 단기용선료와 장기용선료간의 차이가 일정한 간격을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 차주 수프라막스선 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)				
수프라막스	05.20	05.27	-	-
	05.21	05.28	67.49	32.51
	05.22	05.29	46.81	53.19
	05.23	05.30	41.87	58.13
	05.24	05.31	54.33	45.67
	5월 5주	6월 1주	52.63	47.37

4. 컨테이너 - 주간 동향

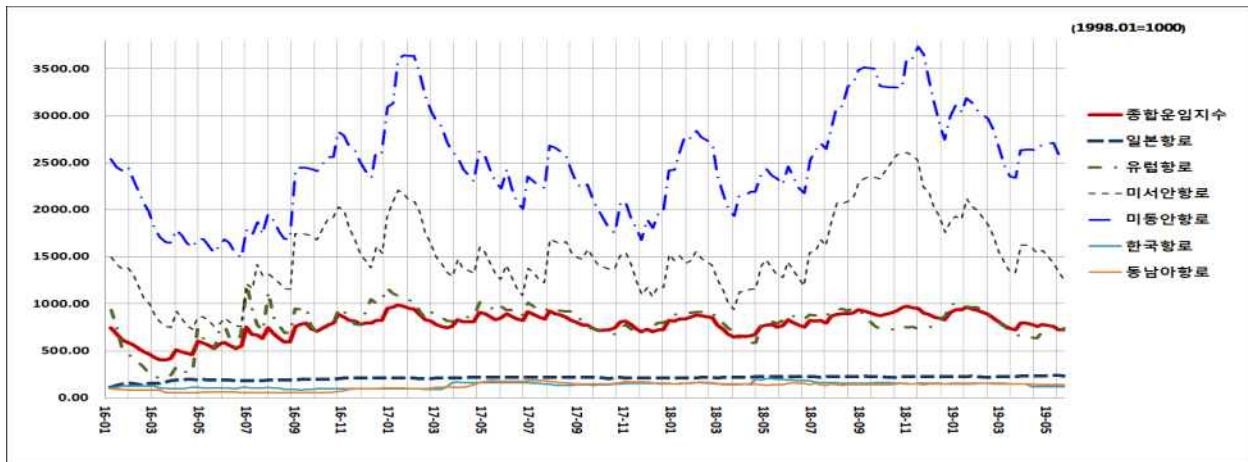
■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 58.19 상승한 782.12를 기록

컨테이너 운임은 원양항로를 중심으로 상승하여 아시아-유럽운임은 전주대비 37달러 상승한 780달러/TEU, 아시아-미 서부는 177달러 상승한 1,471달러/FEU를 기록함. 오션얼라이언스는 6월 무역전쟁에 따른 수요둔화에 따라 아시아-미주항로에 대해 임시결항을 3회(미 서부 2회, 동부 1회) 실시할 예정임.

무역전쟁으로 인한 영향으로 운임은 전년대비 약세를 기록할 것으로 예상되나 임시결항을 통한 공급조절로 6월 중순까지는 미 서부 기준 1,300달러 전후를 기록할 것으로 예상됨.

드류리(Drewry)는 미국의 수입품 가격이 10% 상승할 경우 화물량은 6% 감소할 것으로 예상하였으며 머스크는 무역전쟁이 세계 컨테이너 물동량 증가세를 1% 하락시킬 것으로 전망함. 무역전쟁으로 인한 중국발 물동량 감소는 단기적인 영향보다 중국 제조시설의 이탈로 이어져 장기적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

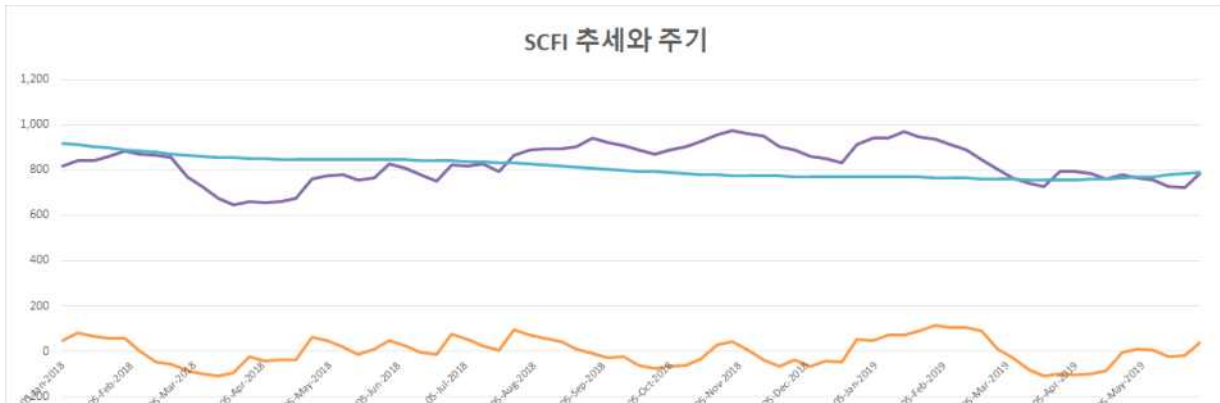


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2019년			2018년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장 (05.31)									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	782.12	(58.20)	723.93	968.07	820.13	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	780	(37.0)	638.00	996.00	793.37	584.00	996.00	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,471	(177.0)	1,249.00	2,114.00	1,634.54	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,541	(1.0)	2,338.00	3,187.00	2,739.99	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	118	(-)	117.67	153.00	138.77	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	233	(-)	219.00	237.31	229.93	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	140	(-)	139.67	158.00	147.53	131	166	145.84
	용선지수(HRCI)	-	-	591	684	629	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상태로 이동하며 기술적으로 안정적인 국면으로 접어들지만, 단기적 운임은 횡보할 것으로 예상됨



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



- 아시아-미주운임은 계절적인 반등구간이나 대외여건의 불확실성이 확대되어 운임은 하향 안정화될 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

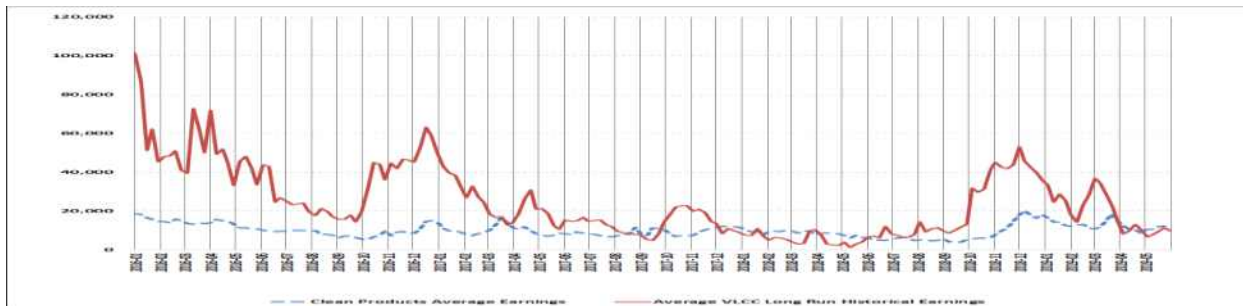
VLCC, 공급과잉으로 운임 하락조정

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 11,336달러로 전주 대비 729달러(-6.0%) 하락하였으며, WS은 39.0으로 전주대비 3.0p(-7.1%) 하락하였음. 금주 미걸프 지역의 수요는 많았으나 다른 대서양지역의 화물이 적어 지난 주 상승했던 운임이 하락 조정 되었음. 선박의 공급과잉이 지속되고 있어 큰 화물수요가 없을 경우 현재와 유사한 수준의 운임이 지속될 것으로 예상됨

MR, 아시아시장 운임 상승지속, 대서양시장 운임 하락반전

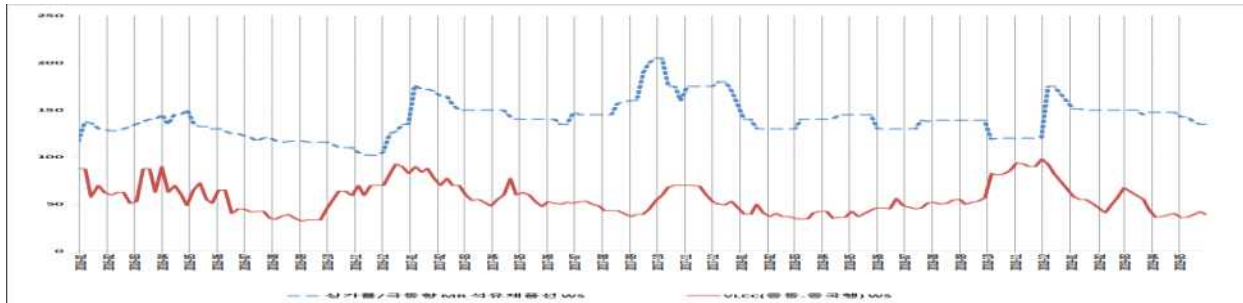
금주 태평양 MR 평균운임은 13,812달러로 전주 대비 1,003달러(7.8%) 상승하였음. 싱가포르-극동 WS은 135.0으로 전주 대비 변동 없음. 아시아시장은 지속적인 화물공급으로 운임 상승세를 이어갔음. 대서양시장은 미걸프 지역의 선박 공급과잉에 따라 운임이 하락하였음. 유럽-미대서양 운임은 주중까지 상승하였으나, 미걸프 지역으로 이동하는 선박들이 많아 운임은 하락세를 보였음

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		(05.31)							
Average Earnings	TD3C	11,336	(-729)	6,167	39,138	20,998	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	13,812	(1,003)	9,505	21,370	13,184	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	34,500	(2,750)	24,500	33,000	29,661	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,125	(-)	13,250	14,375	13,825	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	39.0	(-3.0)	36.0	67.5	47.2	34.0	98.0	53.9
	MR	135.0	(-)	137.5	151.3	146.5	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

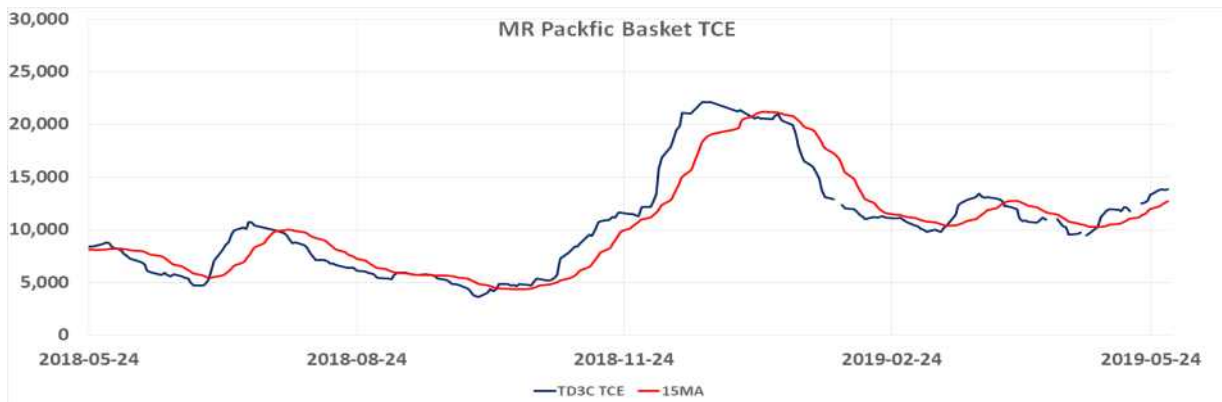
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

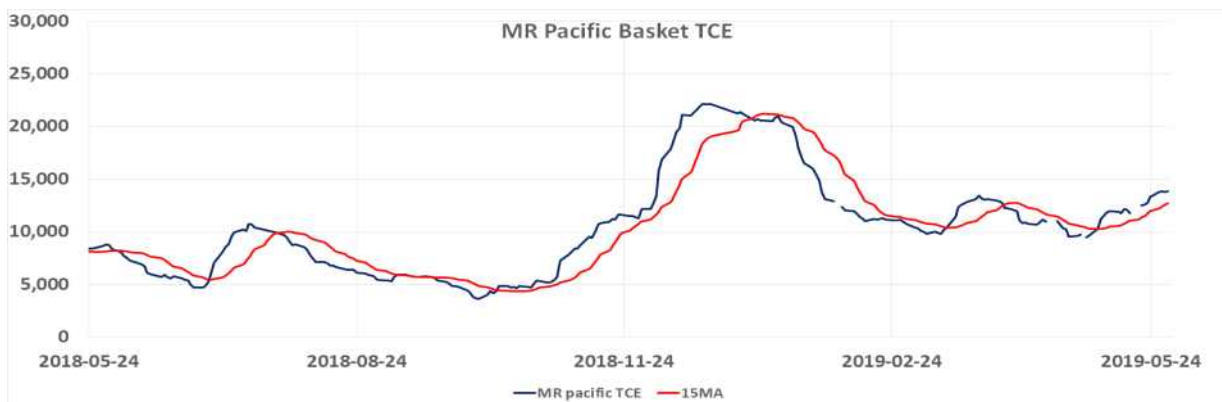
- 금주 TD3C 평균운임은 11,336달러로 소폭 하락하여 전년 동기 12,626달러보다 낮은 수준을 기록함



- 금주 TD3C 평균운임은 하락하여 15일 이동평균운임과 교차하여 하회하였음. 최근 15일 이동평균운임을 기준으로 운임 변동이 크지 않아 추후에도 현재와 비슷한 운임수준을 유지할 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 상승세를 지속하고 있으며 15일 이동평균운임 상회해 지속됨. 차주에도 운임은 상승세를 보일 가능성이 높음



6. 주요 해운지표 (2019.05.31.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.31)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	71.0	(-)	69.4	68.0	71.0	69.3	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)		(05.31)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	93.0	(-)	93.0	92.5	93.0	92.9	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)		(05.31)								
380 CST	Rotterdam	390.5	(-4.0)	405.8	316.5	443.5	395.8	322.5	477.5	400.1
	Singapore	403.5	(-5.0)	418.0	349.0	455.5	419.4	352.5	517.5	432.6
	Korea	433.5	(-6.0)	447.3	389.5	471.5	449.1	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	415.5	(-15.0)	435.3	365.0	465.5	428.1	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(05.31)								
철광석	국제價	99.8	(-3.5)	98.9	72.3	103.4	88.2	62.5	79.3	69.5
	중국産	121.9	(2.1)	118.4	107.9	119.8	116.2	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.9	(-0.8)	77.8	75.1	83.1	78.9	76.1	105.1	89.1
	중국産	105.2	(1.4)	104.3	101.1	107.4	105.0	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	237.8	(-3.5)	239.5	226.2	252.9	239.1	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	150.9	(-8.8)	162.1	159.3	187.3	177.9	164.7	186.9	177.1
	중국産	222.7	(-0.2)	223.8	219.3	233.0	228.9	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	877.8	(48.0)	832.1	791.0	925.3	885.3	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	503.0	(13.5)	458.4	418.5	527.3	475.2	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