

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 6월 1주 | 발행인 양창호 | 감수 황진희
자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터 | 주소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

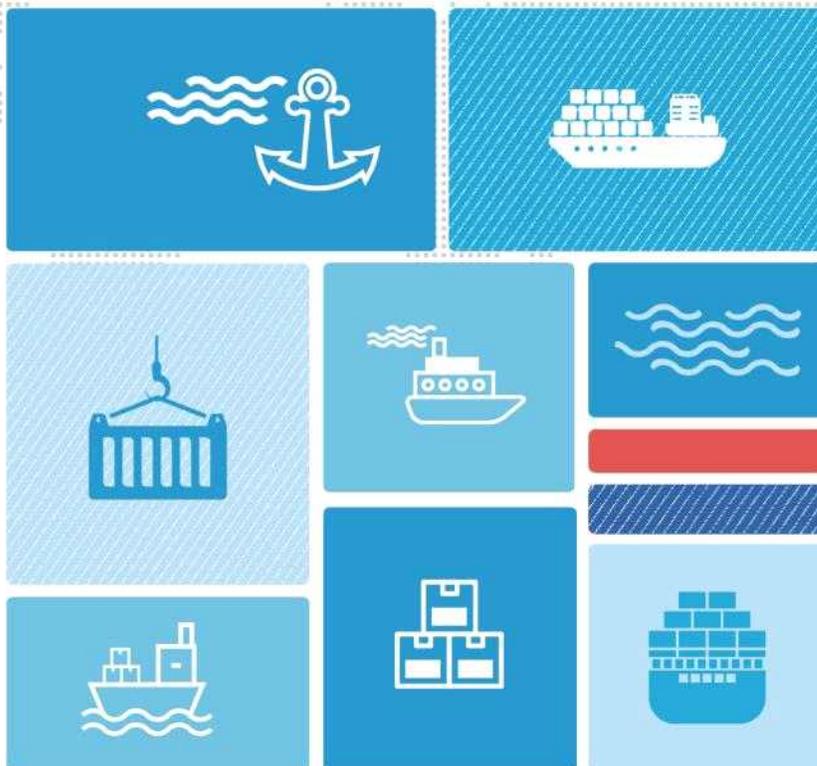
- I. 주간이슈 02
- II. 주간뉴스 03
- III. 건화물선 06
- IV. 컨테이너 13
- V. 탱커 15
- VI. 중고선 시장 17
- VII. 주요 해운지표 18

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

자본구조와 IFRS 16의 영향

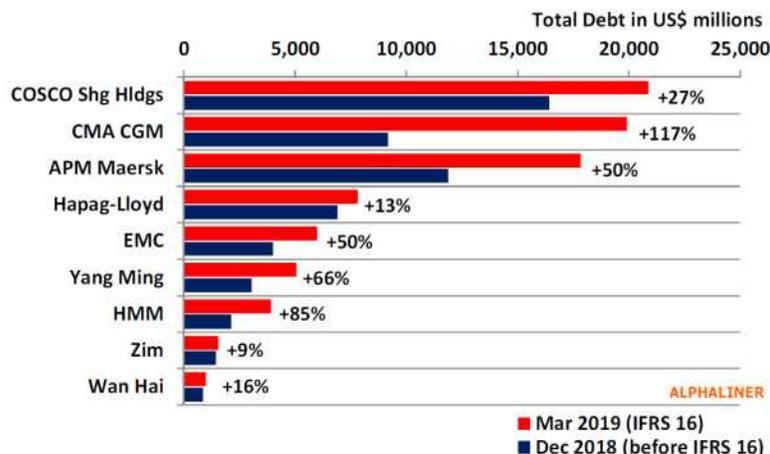
IFRS 16이란?

IFRS는 International Financial Reporting Standards의 줄인 말로서 회계처리와 재무제표의 국제적 통일성을 높이기 위하여 국제회계기준위원회(IASB)가 발표하는 회계기준임. 이중 IFRS 16은 리스회계의 처리에 대한 기준으로 금융리스와 운영리스를 구분하지 않음으로써 해운업에 큰 영향을 미침

과거에는 리스계약을 금융리스(financing lease)와 운영리스(operating lease)로 구분하여 금융리스에 대해서만 자본화(capitalization) 즉, 재무상태표에 자산으로 반영했었음. 하지만 금년 1월부터 적용된 IFRS 16에서는 자본화의 기준을 자산의 특정성(identified asset)과 사용에 대한 통제권(right to control the use)으로 하여 이 조건을 충족시키는 한 단기리스와 자산가치가 낮은 리스를 제외하고는 모두 재무상태표에 반영하도록 하였음. 이에 따라 1년 이상의 모든 용선계약에 대하여 자산과 부채를 계상해야 함

컨테이너 정기선사에 미치는 영향

아래 그래프는 IFRS 16 실행 전인 작년 말의 재무제표와 금년 1분기 재무제표에 반영된 부채비율의 차이를 글로벌 주요선사에 대해 표시한 것임. 동 기간 중 CMA CGM의 부채비율이 가장 크게 증가한 것으로 보이거나 이는 최근에 인수한 CEVA의 부채가 포함된 것으로 이를 제외하면 약 74%임. 즉, 아래 선사 중 부채비율 증가의 비율이 가장 큰 선사가 우리 국적선사임. 부채비율이 대폭으로 증가하는 것은 현대상선이 용선형태의 선박도입이 많았기 때문임. 한국기업평가 보고서를 인베스트조선이 정리한 자료에 의하면 현대상선의 선박도입방식은 소유가 1%, 금융리스가 22%, 운용리스(3년 이상의 용선)가 77%로 장기용선이 압도적임. 이들의 분석으로는 IFRS를 적용할 경우 동사의 부채비율이 이전의 269%에서 583%로 증가함



선박의 도입형태는 현금지출 규모와 직결되기 때문에 불황기에 생존가능성을 평가하는 중요한 요소가 됨. 약 3분의 1정도의 자기자금을 투입해서 선박을 확보한 경우 현금성 지출의 감소로 도산의 위험이 그만큼 줄어드나, 장기용선으로 확보한 경우 100% 타인자본에 의한 투자와 동일하기 때문에 불황에 견디는 힘이 취약해짐. 국적선사의 경쟁력 회복은 장기적으로 자본구조의 개선 관점에서 진행되어야 할 것임

2. 주간 뉴스

I Matson, 컨테이너 6척에 스크러버 장착

- 동 사는 IMO 2020에 대응하기 위해 컨테이너 6척에 대한 스크러버 장착을 진행할 예정임. 이번에 스크러버가 장착될 선박은 극동아시아-미 서부에 투입되는 2,890TEU급 선박 5척과 미 서부-하와이에 투입되는 2,245TEU급 선박 1척임
- 올해 2척에 대한 장착은 완료하며 나머지 4척은 내년에 완료될 예정으로 스크러버 설비 장착은 중국 COSCO 난통(Nantong) 조선소에서 진행될 예정임
- 동사는 이미 2015~2016년에 1,668TEU급 3척에 대해 스크러버를 장착하였으며 현재 운영중인 노후선박 4척에 대해 저유황유나 LNG 사용이 가능한 선박으로 교체할 예정임
- 현재 스크러버 장착이 대형선을 중심으로 이루어졌으나 저유황유나 LNG에 비해 높은 가격 경쟁력으로 인해 중소형선박에서도 동 설비에 대한 장착이 진행되는 추세임

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 23호

I 하팍로이드, 초대형 컨테이너 선박 도입에 대해 미온적

- 독일 하팍로이드는 COSCO에서 추진하고 있는 25,000TEU급 초대형 컨테이너선박 도입에 미온적이며 더 이상 규모의 경제가 성공으로 이어지지 않을 것으로 전망함
- 초대형컨테이너선은 인력운영, 연료 소비 및 이산화탄소 배출에도 이점이 있어 운영비용측면에서 유리하나 25,000TEU급 선박은 길이가 435m, 너비가 60m로 기항항만의 인프라 시설확장이 필요하며 아시아-유럽라인에만 투입되어야 하는 등 단점도 존재함
- 무엇보다 선복량을 채울 수 있는 수요가 있어야 하며 그렇지 못할 경우 공급과잉으로 인해 운임이 하락하는 역효과가 발생할 것으로 우려함

<https://www.tradewindsnews.com/liner/1801378/hapag-lloyd-cool-on-potential-benefits-of-mega-boxships>(로그인 필요)

I APL, 동남아 서비스 강화

- 동 사는 미-중 무역전쟁으로 인해 동남아지역이 수혜를 입을 것으로 예상되어 극동아시아와 동남아 연계를 향상시키는 신규서비스를 시작함
- 신규 서비스는 오는 6월 17일 오사카를 시작으로 베트남 호치민항을 포함하여 중국 선전, 일본 주요 5대항을 기항할 예정임
- 동 사는 5월에도 일본-대만-베트남 서비스에 필리핀 마닐라를 추가하는 등 동남아 커버리지를 확대함. 또한 경쟁선사인 ONE은 기존 서비스에 베트남 하이퐁항 추가하는 등 주요 선사의 동남아 서비스가 확대되는 것으로 조사됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127795/APL-boosts-capacity-into-Vietnam-with-new-service>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

IMO 2020으로 유조선, LNG선 시황은 긍정적으로 예상

- 클락슨의 Stephen Gordon은 가장 유망한 해운업종으로 원유와 가스를 언급하였음
- 미국의 세일 생산량 증가를 통해 LNG, LPG 수출이 증가하여 청정에너지로의 전환이 이루어짐으로써 업계 전문가들은 가스 운송이 긍정적일 것으로 전망하고 있음. 클락슨은 2018년 3억 1,800만 톤을 기록한 LNG 운송량이 2019년 3억 4,400만 톤, 2020년에는 3억 6,900만 톤에 달할 것으로 예상함
- 미국의 원유수출 증가는 유조선의 장거리 수송수요를 증가시키고 있으며 이러한 추세는 지속될 것으로 예상됨
- 클락슨은 정유사들이 IMO 2020에 적합한 연료의 증산을 진행할 것으로 예상하고 있어 하루 60만 배럴의 원유 거래가 증가할 것으로 추정함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1800535/tankers-and-gas-are-most-promising-shipping-sectors-says-clarksons-research-chief>(로그인 필요)

중국 개방형 스크러버 금지구역 확대

- 중국 해상안전청 관계자에 따르면 스크러버 세척수의 배출을 금지하는 지역이 확대될 수 있다고 함
- 이 정책이 구체화 될 경우 개방형 스크러버를 장착한 선박들은 남동중국의 배출통제구역에 진입할 때 저유황유로 전환해야함
- 당국은 현재 기준선에서 12해리 떨어진 중국 영해까지 배출통제구역을 확장하는 방안도 고려중임
- 세척수 배출제한의 주된 이유는 해양을 오염시킬 수 있는 화학물질의 함량수준 때문임
- 현재 IMO와 중국의 세척액 배출에 대한 기준이 동일하지 않음. IMO는 스크러버 세척수의 배출에 관한 규칙을 개발하기 위한 협상을 시작하기로 합의했음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127698/China-might-expand-scrubber-restriction-zone>(로그인 필요)

라이베리아, 이란 원유 운반한 유조선 등록 취소

- Liberian Registry는 등록이 취소된 Pacific Bravo선이 지난 1월부터 5월 사이 말레이시아 해안에서 선박 대 선박으로 이란산 원유를 운송한 중국 소유 VLCC 6척 중 1척이라고 밝혔음
- Liberian Registry는 제재중인 이란산 원유 200만 배럴을 신고 현재 인도네시아로 항해중인 동 선박의 항해증명서를 즉시 취소할 것임을 밝힘

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

Torm, MR선 4척 인수, 1척 매각

- 동사는 선대확장을 위해 2011년에 건조된 MR선 4척을 8,300만 달러에 인수하였으며, 1999년에 건조된 1척을 600만 달러에 매각함
- 동사는 인수한 4척의 선박과 2020년 1분기까지 인도예정인 MR선 6척에 스크러버를 장착할 것임을 밝혔음

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

2. 주간 뉴스

I 러시아 석탄 물동량 증가

- 금년 1분기 유럽으로 향하는 석탄 선적량이 2,800만 톤을 기록하며 물동량이 15% 늘어남. 이는 러시아산 석탄 수출량이 늘어났기 때문인 것으로 분석됨
- 러시아의 1분기 석탄 수출량은 5,320만 톤으로 전년 동기 대비 15% 증가한 것으로 나타남. MSI(Maritime Strategies International)는 러시아산 석탄 물동량 증가가 파나마스선 운임에 긍정적인 영향을 미칠 것이라고 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127778/Russias-rising-coal-shipments-supportive-for-dry-bulk-market>(로그인 필요)

I 발레사의 브라질 사고 이후, 중국-브라질 항로 운임 회복

- 철광석을 주로 운송하는데 이용되는 항로인 중국-브라질 항로가 기대 이상의 회복세를 보이고 있다고 전문가들이 전함
- 중국-브라질 항로가 발레사의 철광석 광산 운영 중단 소식 등으로 3개월 연속 최악의 운임을 기록하면서 케이프선 스팟 운임역시 하락했으나, 4월 이후 최근 2달 사이에 동항로의 운임이 회복세를 나타내면서 케이프선 스팟운임 또한 1일 14,000달러 선대를 기록하며 회복 중임
- 전문가는 중국-브라질 항로의 케이프선 운임 강세가 당분간 지속될 것이라고 전망함. 5월에 중국이 철강공급량을 1,100만 톤 줄이면서 부정적 소식이 있었으나, 6월부터는 건설용 철강생산량 수요 증가와 철광제품에 대한 수출량 증가로 케이프선 운임이 상승할 것이라는 분석임

<https://www.tradewindnews.com/drycargo/1799254/star-bulk-genco-set-to-benefit-from-iron-ore-recovery>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 케이프선 운임 상승에 BDI 1,100선 진입

금주 BDI는 중소형선박의 운임하락에도 불구하고 케이프선 운임 상승의 영향으로 전주대비 3% 상승한 1,126을 나타냄. 금주 월요일 13,258달러/일을 기록하며 순조로운 출발을 보이던 케이프선 스팟운임이 금요일 1,749달러 상승한 15,007달러/일을 기록함. 이로 인해 케이프선 주평균운임은 전주대비 10.7% 상승함. 이는 지난주에 이어 서호주 지역을 중심으로 철광석을 중국으로 수출하려는 수송수요가 많아짐에 따라 상승한 것으로 분석됨. 또한 4월 한 때 6,470달러/일을 기록했던 브라질발 중국항 운임도 5월 들어 13,000달러 선에서 6월 14,000달러 선대로 진입한 것이 케이프선 운임 상승에 기여한 것으로 판단됨. 반면 중소형선박의 경우 대서양지역의 선복과잉으로 운임이 하락함

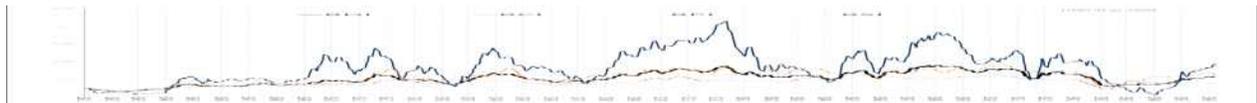
■ FFA 시장, 케이프선 가격 상승

중소형선박의 FFA가격은 하락세를 나타내는 반면 케이프선 FFA 가격은 상승함. 시장은 4월부터 지금까지 약 2달간에 걸쳐 지속되고 있는 케이프선 운임의 상승세가 꾸준히 유지될 것으로 보고 있기 때문인 것으로 해석됨

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

케이프선의 차주 운임은 상승할 것으로 예상되는 반면 파나마스와 수프라막스선 운임은 혼조세를 보일 것으로 전망됨

건화물선 운임 지수

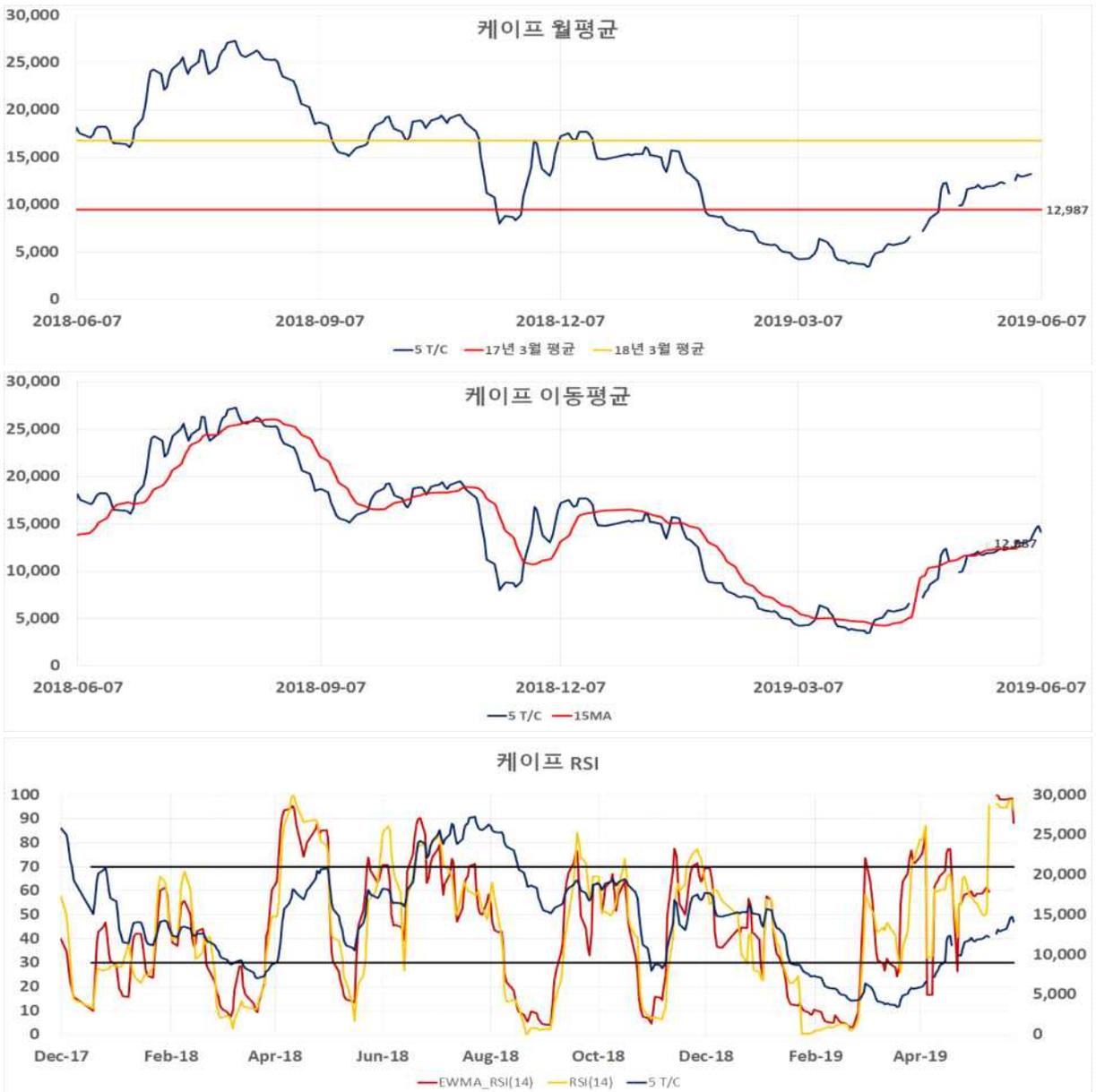


		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(06.07)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,126	(30.5)	595	1,282	836	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	14,302	(1,378)	3,460	16,106	8,823	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	10,222	(-465)	4,435	11,144	7,949	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,056	(-247)	4,544	10,848	7,862	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	6,118	(48)	4,198	8,524	6,003	562	9,772	8,640
	케이프	16,750	(-)	11,500	18,375	14,614	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	12,875	(-125)	11,500	14,500	12,424	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	9,750	(-625)	9,500	11,750	10,495	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,875	(250)	8,750	10,250	9,489	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(06.07)							
		2019년 7월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	15,833	(1,125)	16,389	(803)	14,392	(327)	13,250	(100)
	파나마스(4TC)	10,158	(-421)	10,278	(-296)	8,950	(-100)	8,504	(-221)
	수프라막스(6TC)	9,086	(-84)	9,525	(-153)	8,657	(-267)	8,509	(-256)
	헨디(6TC)	6,975	(-13)	7,404	(-34)	8,056	(-57)	7,913	(-43)

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

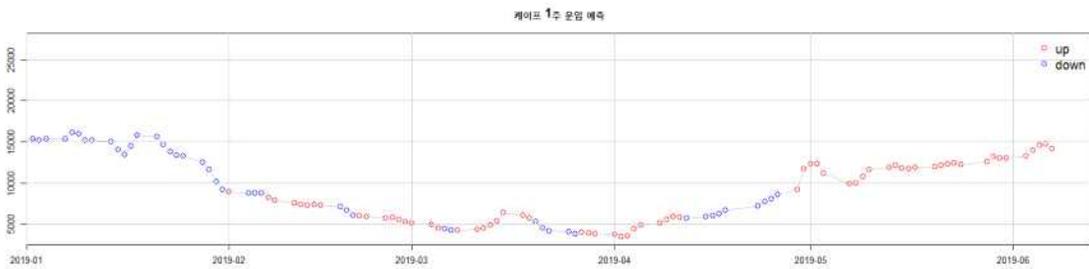
- (케이프 이동평균) 이동평균선은 완만한 상승세를 나타냄
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 운임은 횡보하거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료가 상승함. 이는 시장이 하반기 케이프선 운임이 현 수준보다는 상승할 것으로 예상하고 있는 것으로 해석됨
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 두 선형간의 운임 간격이 조금씩 벌어지고 있는 양상임. 이는 저조기에서 회복기로 들어설 때 관측되는 현상임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

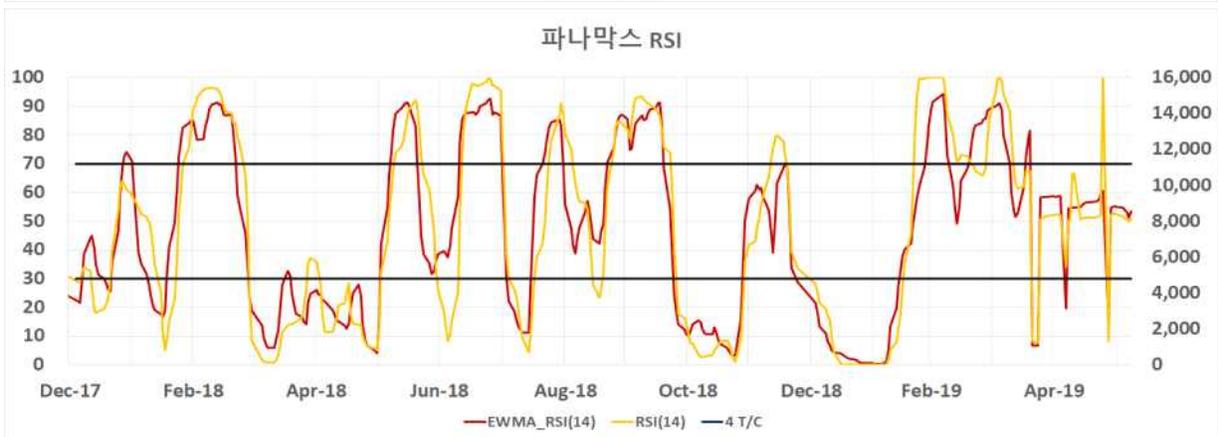


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	06.03	06.10	57.60	42.40
	06.04	06.11	63.90	36.10
	06.05	06.12	65.06	34.94
	06.06	06.13	65.05	34.95
	06.07	06.14	64.70	35.30
	6월 1주	6월 2주	63.26	36.74

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마кс

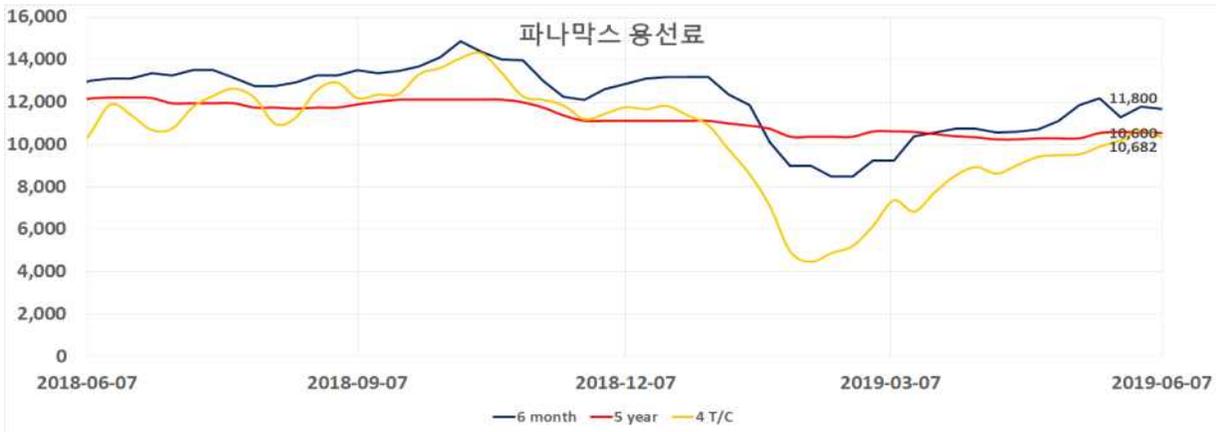
- (파나마кс 이동평균) 금주 이동평균선은 보합세를 나타냄
- (파나마кс RSI) 지난주에 이어 RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나마스선 운임은 보합세를 나타낼 것으로 예상됨



- * 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 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	06.03	06.10	50.67	49.33
	06.04	06.11	48.87	51.13
	06.05	06.12	47.80	52.20
	06.06	06.13	47.48	52.52
	06.07	06.14	49.53	50.47
	6월 1주	6월 2주	48.87	51.13

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

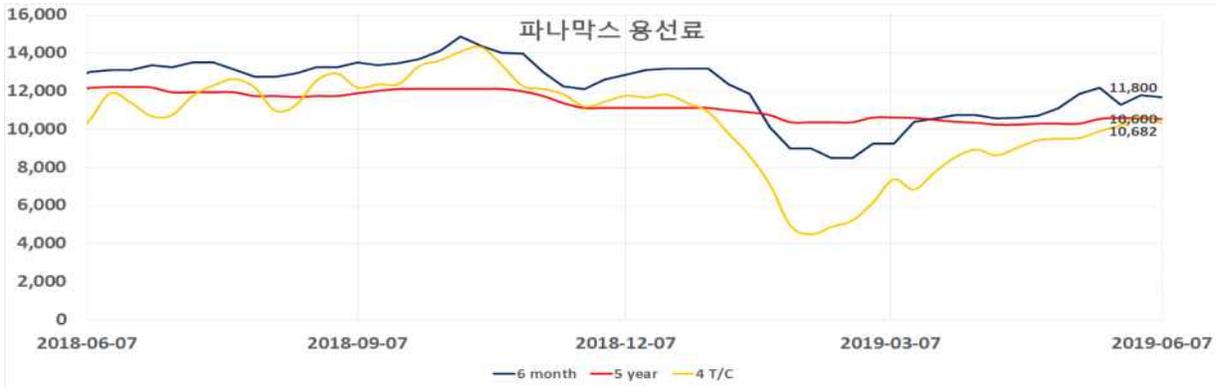
- (수프라막스 이동평균) 금주에도 지난주에 이어 이동평균선이 횡보함
- (수프라막스 RSI) RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 금주에도 장기용선료와 단기용선료가 일정한 간격을 유지하며 횡보세를 나타냄
- (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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	06.03	06.10	79.47	20.53
	06.04	06.11	64.16	35.84
	06.05	06.12	53.27	46.73
	06.06	06.13	45.81	54.19
	06.07	06.14	46.83	53.17
	6월 1주	6월 2주	57.91	42.09

4. 컨테이너 - 주간 동향

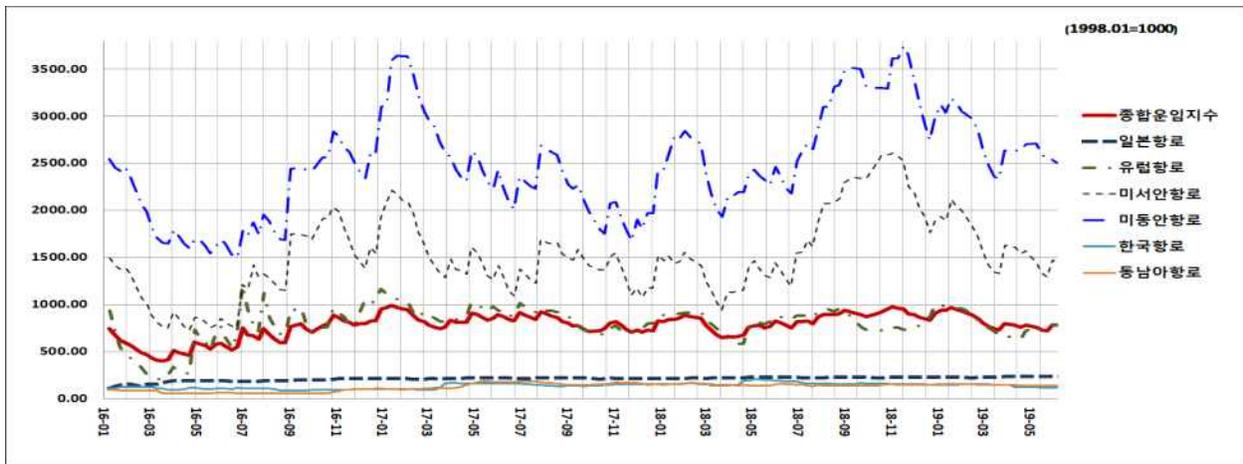
컨테이너 운임지수는 전주대비 0.93 상승한 783.05를 기록

원양 및 연근해 항로 모두 운임 변동폭이 크지 않아 컨테이너 운임지수도 전주와 유사한 수준을 기록함. 무역전쟁으로 인한 불확실성은 여전히 존재하지만 계절적으로 운임 안정기여서 6월에는 하향 안정화 될 것으로 예상됨.

미주항로는 지난달 현대상선을 시작으로 오션얼라이언스(3회)와 디 얼라이언스도 미주 서비스에 대한 임시결항을 실시함. 6월에만 동 항로에 대해 약 37,000TEU의 공급량이 축소될 것으로 예상되어 운임하락이 최소화 될 것으로 예상됨. 문제는 계절적으로 수요가 증가하는 7~8월에 운임 반등폭의 수준이 어디까지 올라갈 수 있을지임. 올 초 선사들은 피크 시즌에 수요 증가세가 크지 않을 것으로 예상하고 있으며, 추가 선대 투입이 없을 것으로 전망하여 향후 운임 반등폭이 과거 평균에 못미칠 것이라는 전망이 우세함

동남아 및 한국항로 운임은 안정세이나 과거에 비해 10~20% 낮은 수준으로 수요둔화에 따른 어려움을 겪고 있음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)



자료:상해항운교역소

컨테이너선 시장	금주 (06.07)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
총합(SCFI)	783.05	(0.9)	723.93	968.07	818.37	646.59	976.52	831.84
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
유럽항로(\$/TEU)	779	(-1.0)	638.00	996.00	792.68	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,439	(-32.0)	1,249.00	2,114.00	1,625.23	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,502	(-39.0)	2,338.00	3,187.00	2,728.65	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	118	(-)	117.67	153.00	137.78	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	233	(-)	219.00	237.31	230.08	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	140	(-)	139.67	158.00	147.17	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	688	(4.0)	591	688	629	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상태로 기술적으로는 안정적인 국면으로 단기적으로 운임은 횡보할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 실제운임과 추세선과의 이격이 1% 미만으로 향후 시장은 단기적으로 안정적인 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

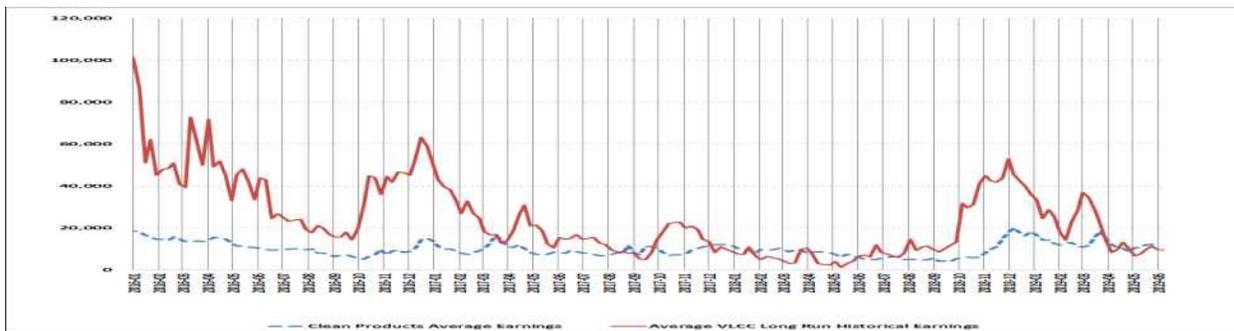
VLCC, 공급과잉으로 운임 약보합세

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 12,119달러로 전주 대비 784달러(6.9%) 상승하였으며, WS은 37.5으로 전주 대비 1.5p(-3.8%) 하락하였음. 금주에도 지난주와 마찬가지로 화물수요가 미비하여 주요항로의 운임은 약보합세를 보임. 이달 90척 이상의 선박이 이용 가능하여 단기적으로 시장이 회복되기는 어려울 것으로 예상됨

MR, 아시아시장 높은 운임지속

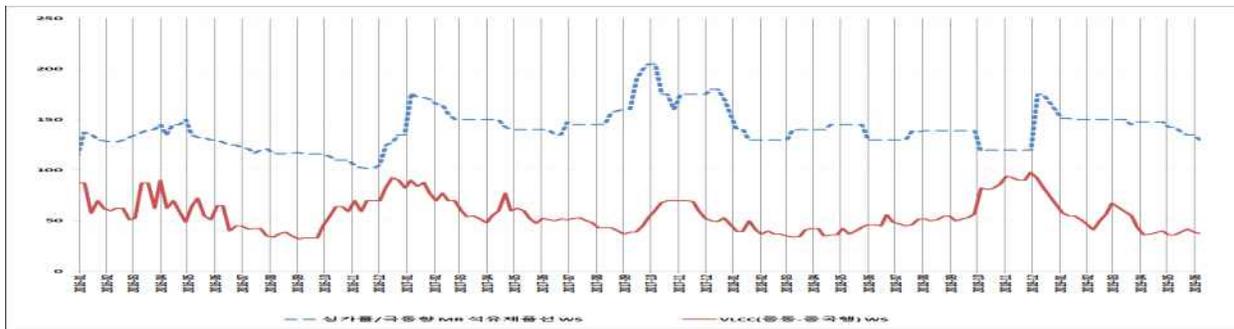
금주 태평양 MR 평균운임은 13,873달러로 전주 대비 111달러(1.0%) 상승하였음. 싱가포르-극동 WS은 130.0으로 전주대비 5.0p(-3.7%) 하락하였음. 아시아 시장은 금주 높은 운임수준을 유지함. 반면 대서양 시장은 주중 화물공급이 있어 운임이 상승하였으나 대부분의 화주들이 화물 공급을 차주로 늦추어 운임이 횡보하였음

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 (06.07)									
Average Earnings	TD3C	12,119	(784)	6,167	39,138	20,499	3,859	58,030	18,802
	Pacific Basket	13,873	(111)	9,505	21,370	13,204	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	34,500	(-)	24,500	34,500	30,082	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,125	(-)	13,250	14,375	13,864	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	37.5	(-1.5)	36.0	67.5	46.7	34.0	98.0	53.9
	MR	130	(-5.0)	130.0	151.3	145.7	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

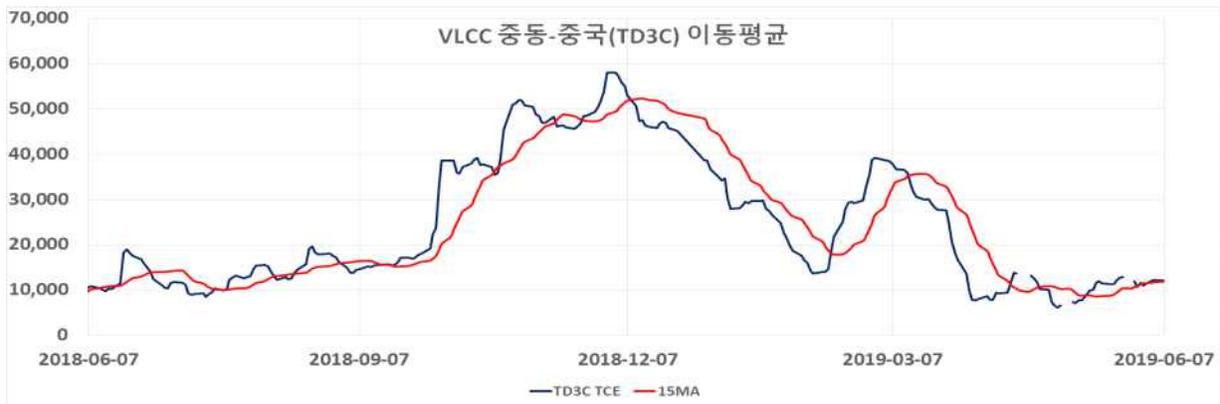
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

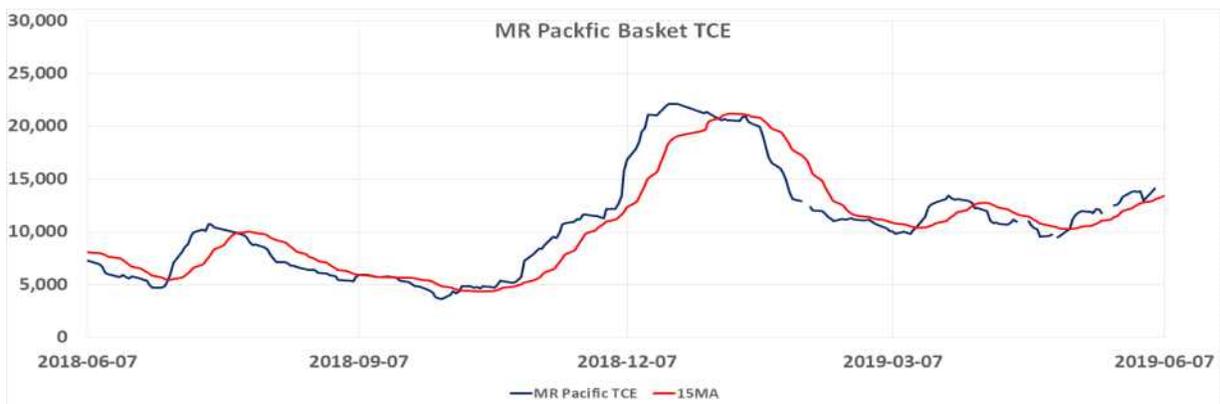
- 금주 TD3C 평균운임은 12,119달러로 소폭 상승하여 전년 동기 10,109달러보다는 높은 수준을 기록함



- 금주 TD3C 평균운임은 보험세를 보이며 15일 이동평균운임과 움직임을 같이하였음. 스팟운임이 15일 이동평균운임을 기준으로 조금씩 변동하는 패턴이 지속되고 있음



- 금주에도 태평양 MR 평균 운임은 상승세를 지속하여 15일 이동평균운임 상회하였음. 차주에도 운임은 이동평균의 상회를 지속할 것으로 예상됨



6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 전주대비 상승하였으나 중고선 지수는 전주대비 변화 없음. 시황의 변화가 크지 않아 중고선 시장에 미치는 영향이 적었기 때문인 것으로 분석됨



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



■ Torm, MR선 4척 인수

- 동사는 CPO Holding사로부터 현대미포조선에서 건조된 2011년산 MR선 4척을 8,300만 달러에 인수함
- IMO 2020 규제 시행 이전 10세 미만의 선령을 가진 유조선 수요가 증가하고 있음

■ 파나막스 4척, 수프리막스 2척 중고선 거래

- 일본의 Brilliant Century사는 중국 바이어에게 2002년 건조된 파나막스선(91,439dwt)을 820만 달러에 판매하였음. 이는 최근 중국 바이어들에게 판매된 파나막스 선박보다 다소 낮은 가격임
- U-Ming Marine Trans사는 중국 바이어에게 2004년 건조된 파나막스선(77,598dwt)을 710만 달러에 판매함

7. 주요 해운지표 (2019.06.07.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.07)								
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	11.5	(-)	12.0	12.0	12.5	12.1	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(06.07)								
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)		(06.07)									
380 CST	Rotterdam	365.5	(-27.0)	365.5	316.5	443.5	394.2	4	322.5	477.5	400.1
	Singapore	382.5	(-21.0)	382.5	349.0	455.5	417.1		352.5	517.5	432.6
	Korea	394.5	(-39.0)	394.5	389.5	471.5	446.0		388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	390.5	(-25.0)	390.5	365.0	465.5	425.9		359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(06.07)									
철광석	국제價	98.5	(-)	98.9	72.3	103.4	88.2		62.5	79.3	69.5
	중국産	(-)	(-)	118.4	107.9	119.8	116.2		96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	(-)	(-)	77.8	75.1	83.1	78.8		76.1	105.1	89.1
	중국産	(-)	(-)	104.3	101.1	107.4	104.9		104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	(-)	(-)	239.5	226.2	252.9	239.1		214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	(-)	(-)	162.1	159.3	187.3	176.9		164.7	186.9	177.1
	중국産	(-)	(-)	223.8	219.3	233.0	228.8		207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	856.3	(-21.50)	832.1	791.0	925.3	884.7		814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	504.5	(1.50)	458.4	418.5	527.3	476.7		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