

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 8월 3주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

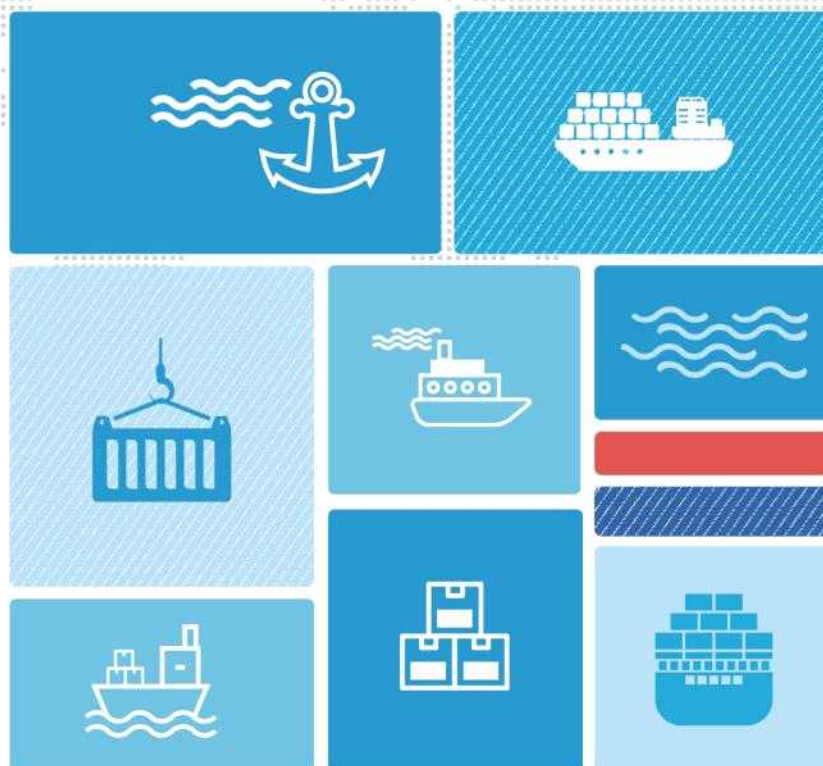
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

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

미국 경기침체에 대한 우려와 해운

I 장단기 금리역전이 촉발시킨 경기침체 우려

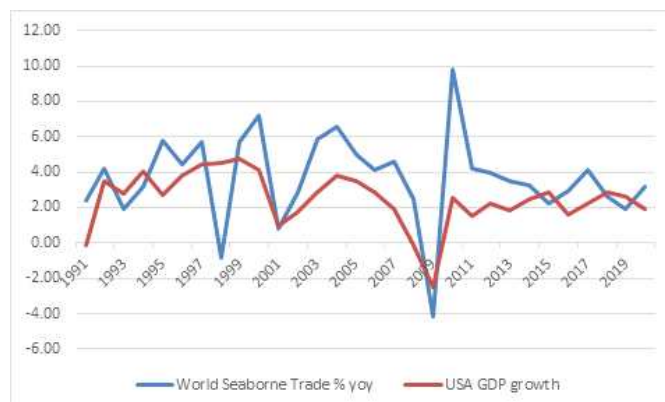
지난 14일 미국 국채 2년물과 10년물의 금리가 역전됨으로써 경기침체에 대한 우려가 전면으로 부각되었음. 장단기 금리의 역전은 경기침체의 신호탄으로서 과거의 사례로 볼 때 장단기 금리가 역전된 이후 짧게는 1년에서 길게는 3년 이내에 경기침체가 발생하였음. 실제로 1998년의 금리 역전현상은 34개월 후인 2001년의 경기침체로 이어졌으며, 2005년의 역전현상은 24개월 후의 경기침체를 낳았음

한편 미국 경기가 10년 동안 지속적으로 확장되고 있으며, 실업률이 과거 50년래 최저수준을 유지하고 있어 백악관 측에서는 경기침체 가능성을 일축하고 있으나 아래의 부정적인 상황들은 비관적 견해에 힘을 더하고 있음

- 미국 소비자출은 성장세를 유지하고 있으나 2분기 소비자심리는 -6.4%를 기록함. 실제 미국 경제성장률이 양호하다고는 하나 5개월 연속 둔화되고 있으며, 특히 7월은 2016년 8월 이후 최저수준을 기록함
- 2분기 미국 기업투자가 5.5% 감소하였음. 이는 무역전쟁에 대한 트럼프의 강약조절이 기업의 불안감을 키운 것으로 해석됨
- 미국 이외 국가의 경기가 대체로 부정적인 흐름을 보이고 있음. 10대 수출국 중 PMI(구매관리자 지수)가 50 이상인 국가는 미국과 네덜란드뿐임
- 특히 무역전쟁 상대국인 중국 산업생산은 17년래 최저수준을 기록하고 있음. 일본 또한 한국과 별도 마찰을 빚고 있어 이 또한 부정적인 요인으로 작용함

I 미국 경기침체와 해운

경기침체는 일반적으로 GDP가 6개월 이상 축소되는 것을 의미하는데, 미국 경기침체는 해상물동량과 관련이 깊음. 아래 그래프는 미국 GDP 증가율과 세계해상물동량 증가율을 비교한 것임. 2001년과 2009년에 미국의 경기침체가 큰 폭의 물동량 감소로 이어졌음을 알 수 있음



미국 경기침체로 수요가 감소하고 그 결과 해운산업이 또 한 번 어려운 국면을 맞는다면 장기간의 침체로 취약한 상태에 있는 해운이 이를 극복하기 매우 어려울 것임. 시장위험관리 강화로 손익 안정화를 도모하는 것이 매우 중요한 시점임

2. 주간 뉴스

I 에버그린, 초대형컨테이너선 11척 발주

- 대만 선사인 에버그린은 18억 달러 규모(23,000TEU급×11척)의 초대형 컨테이너선을 발주하기로 확정함
- 11척 중 약 9억 6천만 달러를 투자하여 5~6척은 직접 발주하고, 나머지는 용선을 통해 확보할 계획임. 현재까지 실제 발주는 이어지지 않았지만 이사회 승인은 통과함.
- 동사가 이전에 20,000TEU를 확보할 때 참여한 일본 Imabari 조선소와 선주사인 쇼에이 기선(Shoei Kisen Kaisha, 正栄汽船), 중국 장난(Jiangnan) 조선소가 유력한 것으로 알려짐

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128766/Evergreen-confirms-18bn-supersized-boxship-orders>로
그인 필요)

I 머스크, 비용절감을 통해 수익성 향상

- 동사 올해 2분기 매출은 96억 달러로 지난 해와 유사했지만 EBITDA는 4억 1,600만 달러를 기록하여 지난 해 6,500만 달러에 비해 크게 개선됨
- 이러한 성과는 네트워크 개선과 병커비 효율성 향상에 따른 비용 절감 효과로 파악됨. 실제로 병커비용은 8.5% 증가했지만 소비량은 7.5% 감소하여 총 비용은 큰 차이가 없는 것으로 나타남
- 정시성을 높여 대기시간을 감소하였을 뿐만 아니라 저속운항(slow steaming)을 실시하여 연비를 향상시킴
- 동기간 동안 머스크의 투자자본순이익률(return on invested capital)은 3.1%로 여전히 목표치인 7.5% 이하로 나타남. 아울러 물량 증가율이 시장 전체보다 낮으며 저유황유 사용에 따른 비용 증가가 향후 위험 요소로 꼽히고 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128796/Maersk-boosts-bottom-line-with-improved-unit-costs>
(로그인 필요)

I 마중 무역전쟁의 해운에 대한 영향은 제한적

- 머스크의 CEO인 소렌 스코(Soren Skou)는 IMF의 자료를 활용하여 미국의 중국에 대한 관세부과가 계획대로 12개월 동안 지속되면 세계무역성장률을 1%p 하락시킬 수 있다고 발표함
- 그러나 해운기업에 대한 영향은 예상보다 적을 수 있다고 밝힘. 우선 중국에 대한 관세부과로 수요에 직접적으로 영향을 미치는 상품은 전체의 4%에 불과하며 그나마도 중국 환율 약세와 및 수입업자 이윤 감소로 상당부분 흡수됨
- 또한, 중국 상품에 대한 대체가 빠르게 이루어지고 있어 올해 상반기 미국의 중국 상품 수입은 7% 감소한데 반해 동남아로부터 수입 증가세는 두 자릿수를 기록하여 해운에 미치는 영향은 제한적일 것으로 예상됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128803/Maersk-chief-says-trade-war-threatens-global-growth>
로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 지브롤터 법정, 이란 유조선 'Grace1'에 대해 지속 억류를 주장하고 있지만, 지브롤터 대법원장은 선박이 곧 억류에서 해제될 것으로 언급함

- 미 법무부가 이란 유조선 'Grace1'에 대해 지속 억류를 주장하고 있지만, 지브롤터 대법원장은 선박이 곧 억류에서 해제될 것으로 언급함
- 동 선박은 지난 7월 4일 시리아로 원유 210만 배럴을 운송하는 혐의로 영국 해군에 나포되었음
- 이란은 이를 적대행위로 주장함. 2주후 이란 혁명수비대는 영국 선박 'Stena Impero'를 나포하는 등 호르무즈 해협의 긴장이 고조됨
- 영국 정부는 두 선박의 압류가 연관이 없다고 주장하고 있지만, 이번 'Grace 1'의 억류해제가 'Stena Impero'의 해제로 이어질 것으로 예상됨
- 동 선박의 석방은 걸프만의 긴장을 현저하게 낮출 가능성이 높음

<https://www.tradewindsnews.com/law/gibraltar-court-allows-release-of-grace-1/2-1-654950>(로그인 필요)

I 가이아나, 신흥 원유 수출 시장으로 부상

- 최근, 세계적인 에너지기업들이 남미 가이아나(Guyana) 공화국의 자원개발을 진행하고 있음
- 2020년 Liza 필드 1단계가 개발되면 원유 생산량은 12만 bdp에 달할 것으로 알려짐
- 현재 부유식 원유생산저장하역설비(FPSO; Floating Production Storage and Off-loading)가 싱가포르에서 가이아나로 이동하고 있으며 이달 말 도착할 예정임
- Liza 필드 2단계, 3단계가 2022년, 2023년 완료 예상되어 있으며, 최종투자결정이 이루어질 경우 2025년 최대 75만 배럴의 원유를 생산할 것으로 예상됨
- 자국 원유 정제시설과 수요 부족으로 대부분의 원유는 수출될 것으로 예상됨. 이 경우 세계 20위 내의 원유 수출국이 될 것으로 전망됨

<https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-owners-could-have-a-new-market-soon/>

I DHT Holdings, 스크러버 장착 VLCC 대선

- 동 사는 스크러버를 장착하고 있는 VLCC(2012년 건조)를 30,000달러/일을 기준으로 3년간 대선 계약함
- 동 계약은 스크러버의 경제성을 포함하여 이익이 발생하면 37,500달러까지의 용선수익을 보장받으며, 이를 초과하는 수익이 발생할 경우 용선주와 이익을 공유하게 됨
- 한편, DHT는 소유한 선박의 2/3에 달하는 18척에 스크러버 장착을 계획하고 있음
- DHT Holdings의 대표에 따르면 현재 약 140척의 VLCC가 스크러버 장착을 준비하고 있으며 현재 스크러버가 설치된 선박은 20척에 불과함

[tradewindsnews.com/tankers/dht-holdings-fixes-out-scrubber-fitted-vlcc-on-three-year-deal/2-1-653723](https://www.tradewindsnews.com/tankers/dht-holdings-fixes-out-scrubber-fitted-vlcc-on-three-year-deal/2-1-653723)(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 마중간 대두무역 약세 지속 전망

- 중국과 미국의 무역전쟁이 교착상태에 빠진데다 돼지 독감으로 인해 중국의 돼지 개체수가 감소하면서 미국의 대두 수출량이 급감하고 있는 것으로 나타남
- BIMCO의 보고서에 따르면, 미국의 대두재배 농장들이 2019/20 유통연도(marketing year)기간 동안 기상악화로 수확이 좋지 않을 것으로 예상하고 있는 한편, 미중 무역분쟁 장기화로 중국의 대두 수입여부가 불확실하여 대두 재배를 주저하고 있는 상황이라고 발표함
- 또한 미중간 무역 협정이 타결된다하더라도 한번 붕괴된 시장이 이전 수준으로 회복된다는 보장이 없다는 부정적 견해를 내놓음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128780/Soyabean-trade-weakness-persists>(로그인 필요)

I 흑해지역 곡물 수출량 증가

- 로이드 리스트는 우크라이나산 밀과 보리 수출이 급증하고 있으며, 이러한 추세가 당분간 지속될 것이라는 전망을 내놓음
- 2019년 7월 한 달 동안 수출된 곡물량은 총 310만 톤이며, 이는 전월대비 15% 늘어난 것임. 흑해 지역의 곡물 물동량 증가가 파나마스선과 핸디선의 운임 상승에 긍정적 영향을 미치고 있는 것으로 분석됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128738/Grains-from-Black-Sea-provide-some-support-to-dry-bulk-market>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 케이프, 파나마스선 운임 급등

케이프선과 파나마스선 운임 급등으로 BDI가 전주대비 12% 상승한 것으로 나타남. 케이프선은 태풍 레키마(Lekima)와 콜롬비아의 물동량 증가로 양대 수역의 가용선박수가 줄어들면서 운임이 급등한 것으로 분석됨. 이러한 운임 상승세는 다음 주까지 이어질 것으로 예상됨. 파나마스선은 호주와 인도네시아산 석탄과 ECSA(East Coast South America) 지역의 곡물 물동량 증가로 운임이 상승함

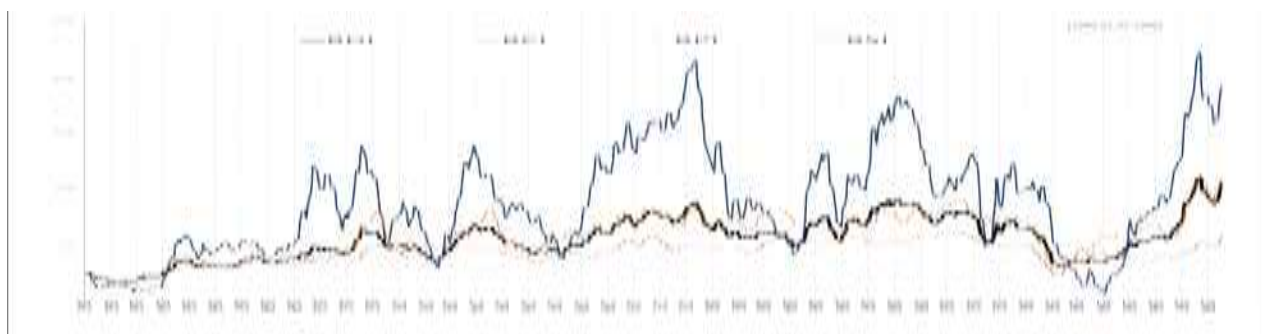
■ FFA 시장, 케이프, 파나마스선 중심 백워데이션 시현

케이프와 파나마스선 현물가격이 선물가격보다 높은 백워데이션(Backwardation)을 시현함. 특히 2020년 가격은 BEP를 하회하는 가격이 형성됨

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 모든 선형 운임이 상승할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(08.16)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	1,945	(207)	595	2,191	1,107	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	27,341	(2,956)	3,460	32,963	13,753	3,016	27,283	16,346
	파나마스(4TC)	16,538	(2,081)	4,435	17,742	9,781	1,347	14,385	11,585
	수프라마스(6TC)	11,530	(870)	4,544	12,460	8,490	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	7,938	(277)	4,198	8,524	6,325	562	9,772	8,640
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	21,125	(375)	11,500	21,375	16,292	15,000	22,000	19,146
	파나마스	15,500	(1,300)	11,500	15,625	12,986	13,000	15,500	14,304
	수프라마스	11,875	(375)	9,500	11,875	10,614	11,000	13,750	12,808
		헨디	10,063	(-187)	8,750	10,250	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(08.16)							
		2019년 9월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	25,025	(2,850)	21,827	(845)	14,860	(43)	12,892	(75)
	파나마스(4TC)	15,467	(-158)	13,391	(617)	9,874	(275)	9,046	(150)
	수프라마스(6TC)	11,915	(333)	11,167	(416)	9,411	(137)	8,974	(91)
	헨디(6TC)	8,213	(325)	7,983	(35)	7,844	(-19)	7,650	(-56)

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

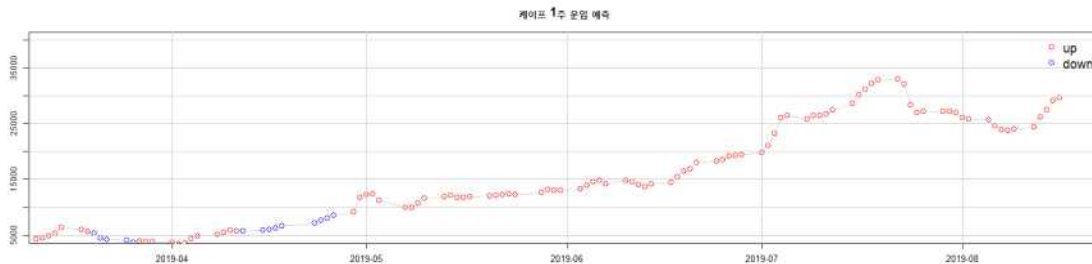
- (케이프 이동평균) 8월 13일 스팟운임과 이동평균선이 골든크로스를 형성함. 이후 이동평균선은 보험세를 보이고 있으며, 스팟운임은 주중반까지 가파른 상승세를 보이다 주 후반부에 들어서면서 상승세가 둔화됨
- (케이프 RSI) RSI는 지난주인 8월 5일부터 30이하를 기록하며 상승압력을 축적하다 8월 13일부터 30선을 상향 돌파해 70선에 근접해 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 보험세를 보일 것으로 예상됨



- * 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) 장기용선료는 여전히 15,000달러/일선을 유지하며 횡보 중임. 단기용선료는 스팟운임과 비슷한 움직임을 보이고 있으며, 8월 9일 이후 스팟운임보다 약 3,000달러 정도 높은 수준을 기록 중임
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 선형간 운임차는 점점 심화되고 있으며, 현재 약 12,000달러/일 정도의 운임차가 나타나고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

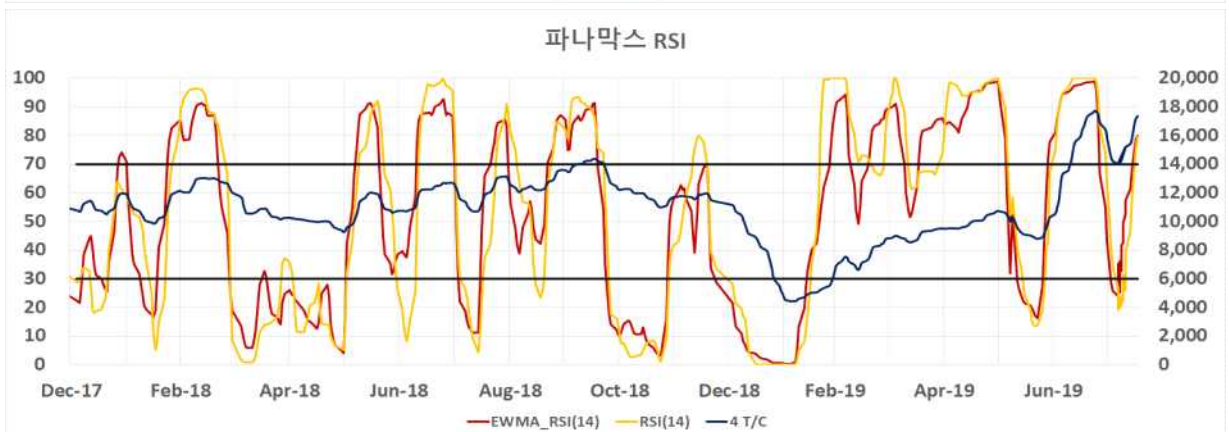
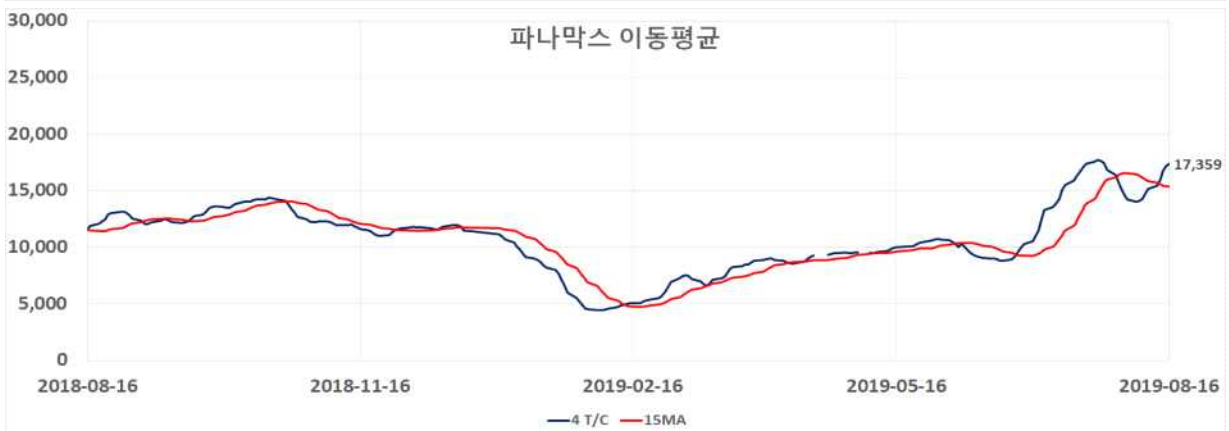


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	08.12	08.19	64.35	35.65
	08.13	08.20	65.68	34.32
	08.14	08.21	66.47	33.53
	08.15	08.22	65.50	34.50
	08.16	08.22	66.84	33.16
	8월 3주	8월 4주	65.77	34.23

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

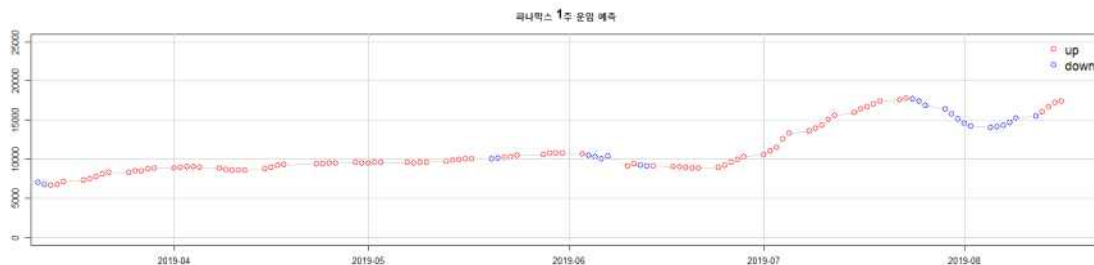
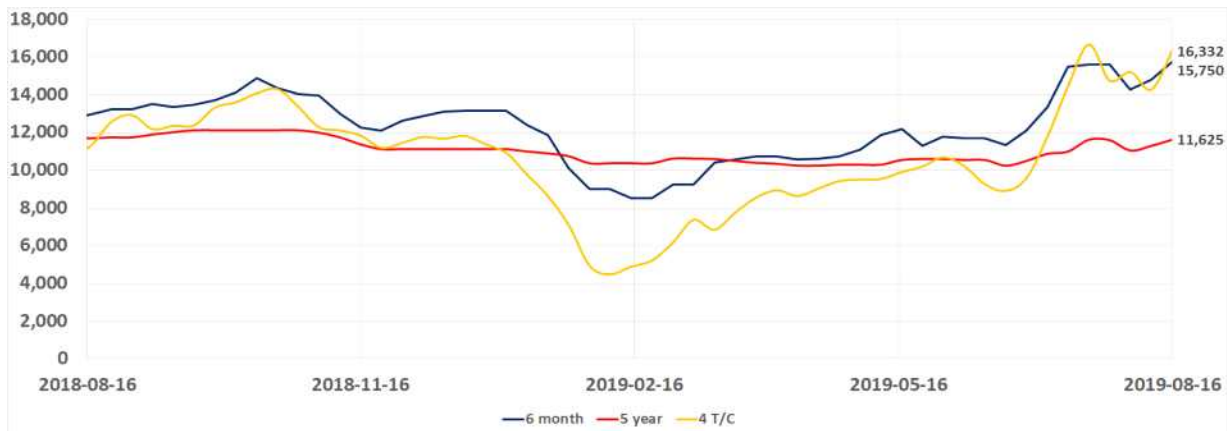
- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 하락폭은 둔화되고 있으며, 스팟운임은 연일 가파른 상승세를 기록 중임
- (파나막스 RSI) RSI는 지난 8월 12일 30선을 돌파하며 가파른 상승세를 이어가다 70선을 돌파한(8/15) 이후 상승함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



- * 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) 금주 단기용선료와 장기용선료가 상승함. 장단기 용선료의 추세가 비슷한 형태를 보임. 6개월 용선료는 내년 1분기(저조기) 계절성을 반영하여 횡보하는 것으로 보임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

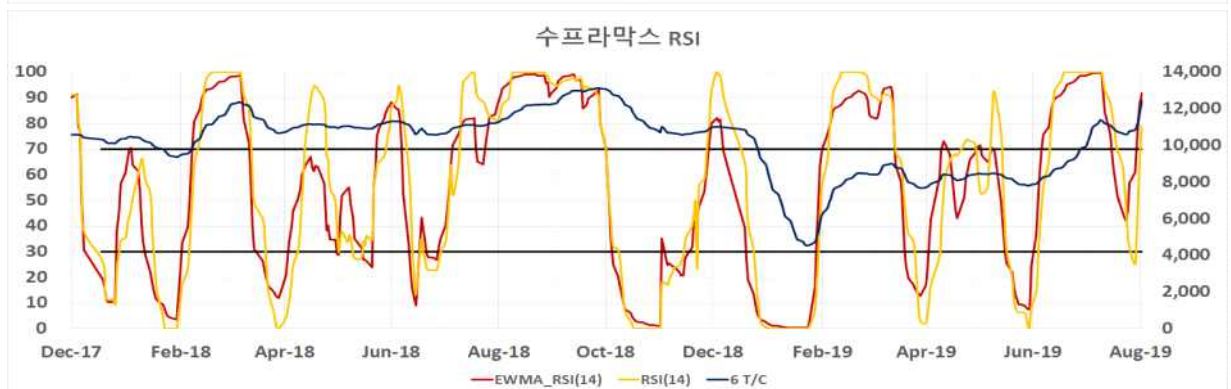
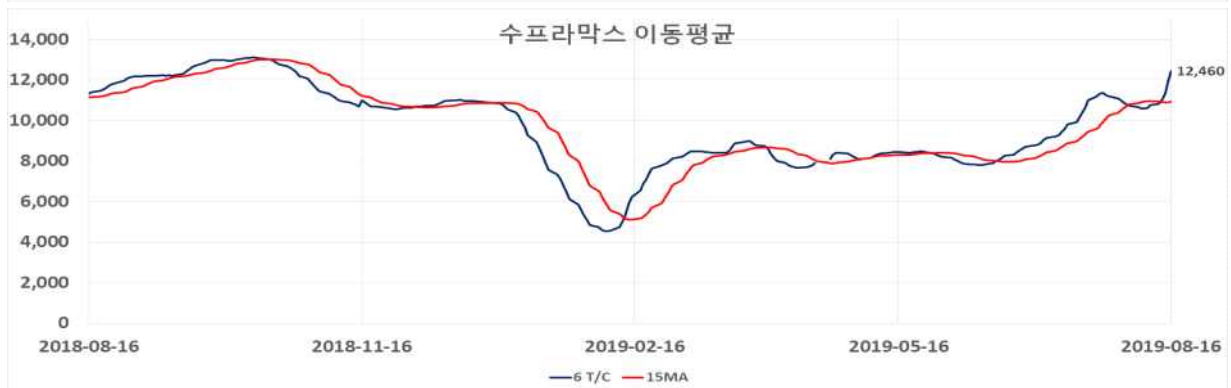


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	08.12	08.19	24.65	73.35
	08.13	08.20	68.79	31.21
	08.14	08.21	81.92	18.08
	08.15	08.22	85.15	14.85
	08.16	08.22	84.03	15.97
	8월 3주	8월 4주	68.91	31.09

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

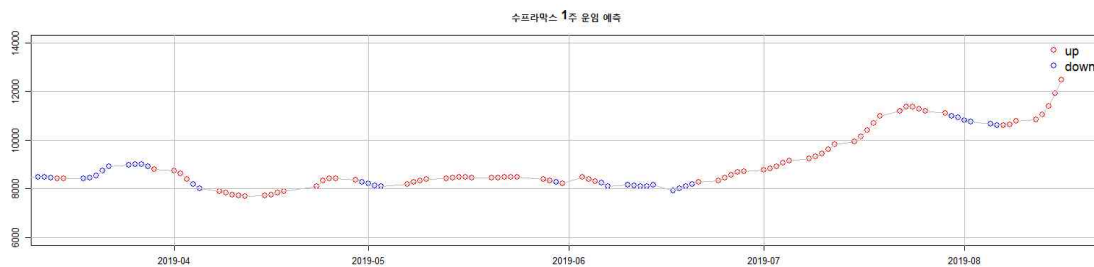
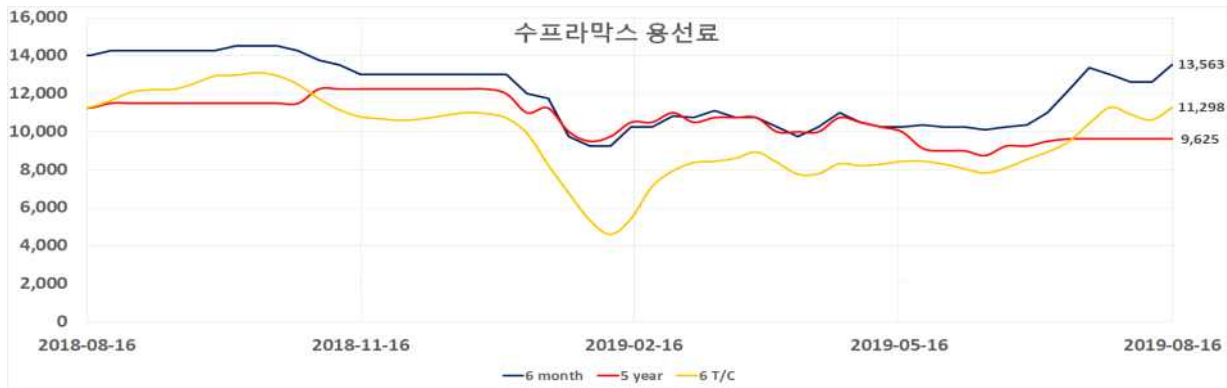
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선과 운임이 골든크로스를 형성한(8/13) 후 스팟운임은 가파른 상승세를 기록 중임. 반면 이동평균선은 횡보세를 나타냄
- (수프라막스 RSI) 8월12일 30선을 하회하던 RSI가 하루만인 13일에 30선을 뚫고 상승세를 이어감. 이후 8월 16일에 70선을 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 분석됨



- * 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) 장기용선료는 횡보하고 있는 것으로 나타나며, 스팟운임과 단기용선료가 가파른 상승세를 나타냄. 8월에 들어섰음에도 불구하고 여전히 단기용선료가 스팟운임보다 높은 수준을 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	08.12	08.19	75.33	24.67
	08.13	08.20	86.91	13.09
	08.14	08.21	91.11	8.89
	08.15	08.22	96.69	3.31
	08.16	08.22	97.99	2.01
	8월 3주	8월 4주	89.61	10.39

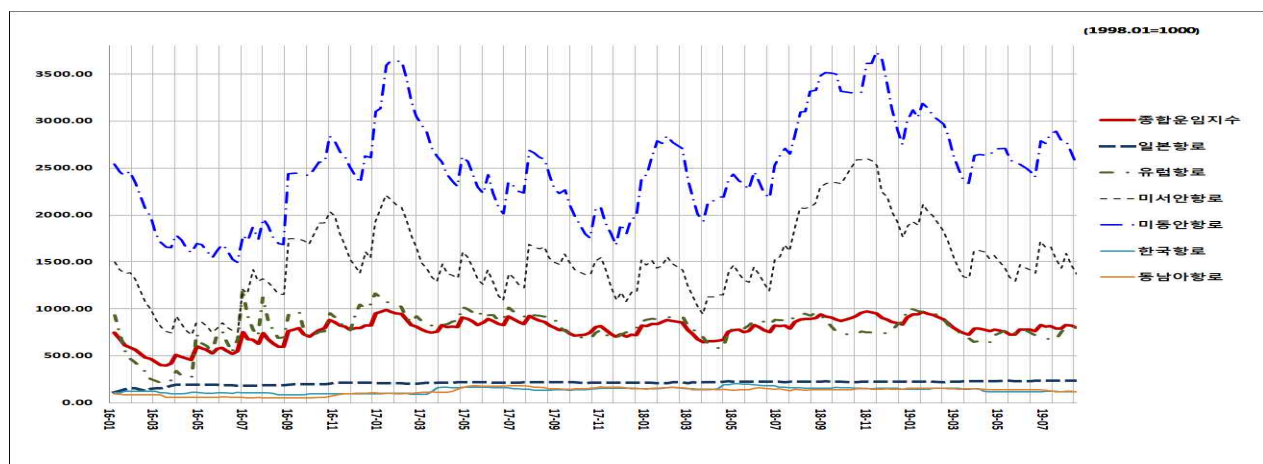
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 18.28 하락한 803.82를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 2달러 상승한 812달러를 기록했으나 아시아-북미항로는 전주대비 106달러 하락한 1,368달러를 기록함. 유럽항로는 전년대비 100달러, 북미항로는 300달러 가까이 낮은 수준으로 이렇게 낮은 운임에 대한 원인은 상이함. 유럽항로는 공급과잉에 대한 영향으로 예년에 비해 높은 수요 증가세에도 불구하고 낮은 운임을 기록하였으며, 북미항로는 수요 감소에 따른 영향으로 추정됨. 올해 상반기 미국의 중국 수입 물량은 7% 감소한 것으로 나타남. 유럽항로는 현대상선이 디얼라이언스와 선복 공유에 따라 기존에 운항한 아시아-유럽 서비스를 중단하여 공급량은 약 1.7% 감소할 것으로 예상됨. 하지만 주요 얼라이언스의 초대형선박 인도로 공급 과잉이 단기간에 해소되기는 힘들 것으로 예상됨

인트라아시아 항로의 운임은 과거에 비해 낮은 수준이며 특히 상하이-한국항로는 전년대비 40달러 이상 하락함. 이는 2017년 3월 이후 최저 수준으로 수요 둔화가 직접적인 영향으로 추정되며 반등요인이 크지 않아 상승 가능성이 높지 않음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

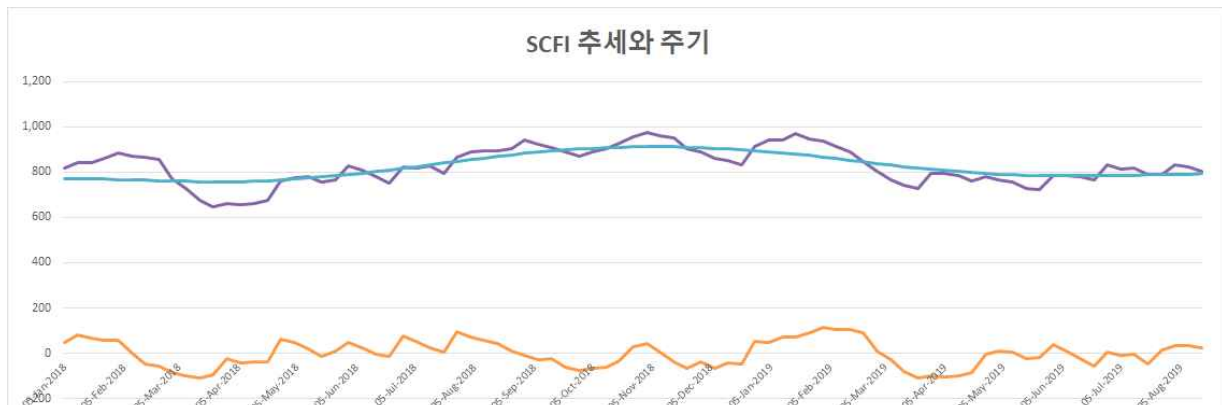


자료:상해항운교역소

	금주 (08.16)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장	(08.16)							
종합(SCFI)	803.82	(-18.3)	723.93	968.07	813.67	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	812	(2.0)	638.00	996.00	775.04	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,368	(-106.0)	1,294.00	2,114.00	1,592.22	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,543	(-117.0)	2,338.00	3,187.00	2,718.76	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	117	(-)	117.00	153.00	131.91	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	231.31	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	120	(-5.0)	116.00	158.00	141.15	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	754.0	(-3.0)	591	754	662	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

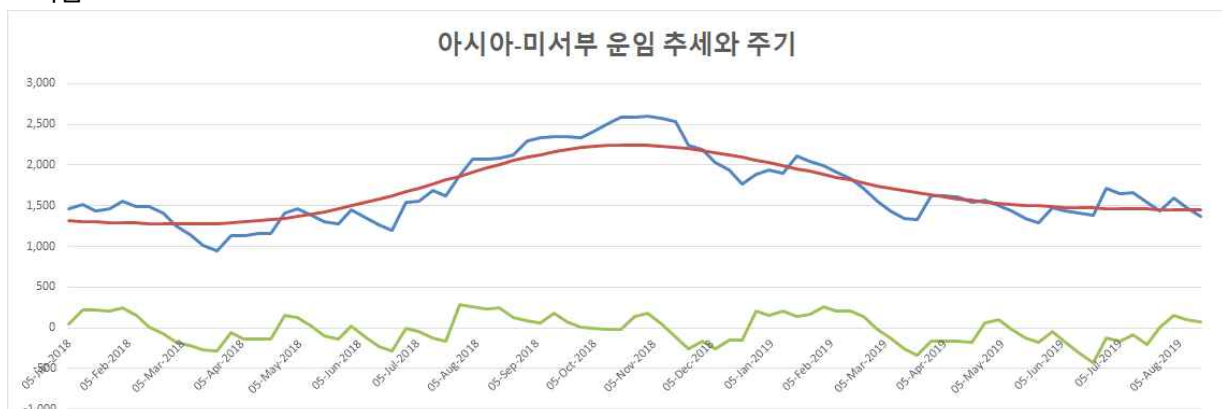
- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 안정적인 상태로 단기적인 변동성은 크지 않을 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 추세선을 넘어섰지만 공급량 조절로 단기적으로 약보합세나 소폭 상승 가능성이 높을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 추세와 이격이 있어 단기적으로 반등가능성이 있으나 무역전쟁의 영향으로 불확실성이 높아짐



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

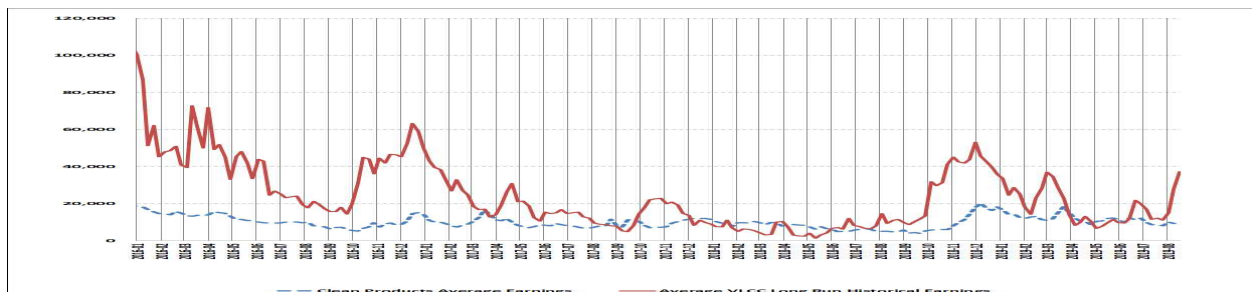
VLCC, 운임 약보합세

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 32,032달러로 전주대비 6,367달러(24.8%) 상승하였으며, WS 평균은 54.3으로 전주대비 3.7p(7.2%) 상승하였음. 지난 주 중동지역 풍부한 화물수요를 바탕으로 운임이 큰 폭으로 상승하였으나, 금주 휴일로 인해 상승세가 지속되지는 못하였음. 차주에는 9월물 수요가 예상되고 있으며 운임 상승이 가능할 것으로 예상됨

MR, 지속적 화물수요로 운임상승

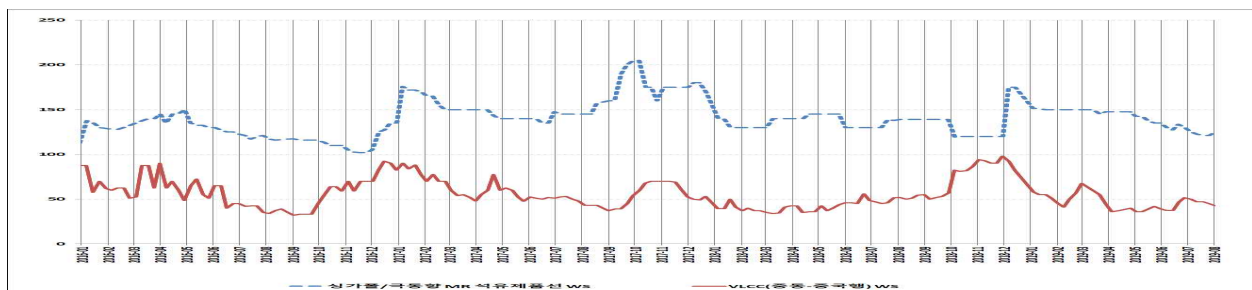
금주 태평양 MR 평균운임은 13,171달러로 전주 대비 1,402달러(11.9%) 상승하였음. 인도-극동 WS 평균은 121.1으로 전주대비 1.8p(1.5%) 상승하였음. 금주 지속적인 화물 수요로 공급과잉을 완화하였으나 큰 폭의 운임 상승을 기록하지는 못함. 전주 처리하지 못한 화물과 함께 새로운 화물수요로 차주에는 운임 상승이 가능할 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

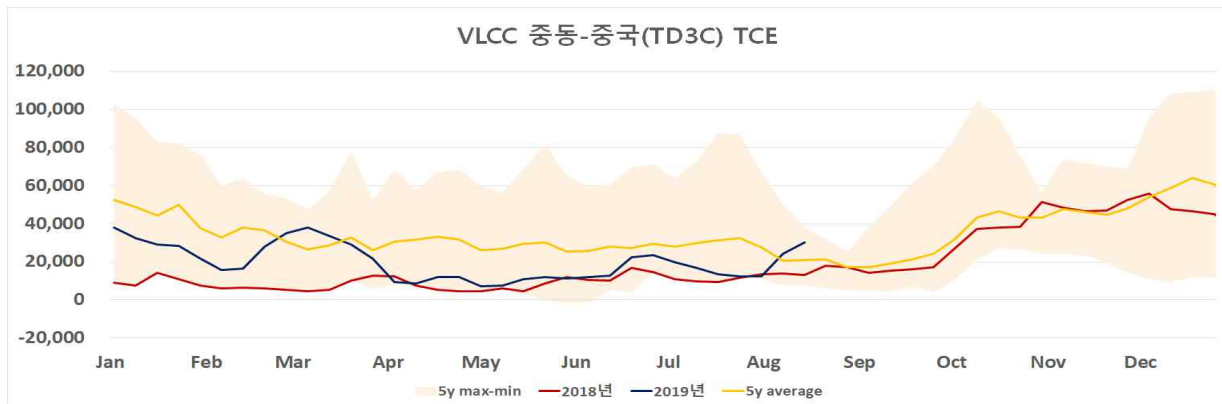
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.16)							
Average Earnings	TD3C	32,032	(6,367)	6,167	39,138	20,057	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	13,171	(1,402)	7,403	21,370	12,584	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	36,000	(1,250)	24,500	34,500	31.367	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,750	(-)	13,250	15,000	14,091	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	55.4	(3.7)	36.0	67.5	46.8	34.0	98.0	53.9
	MR	121.1	(1.8)	114.2	151.3	138.9	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

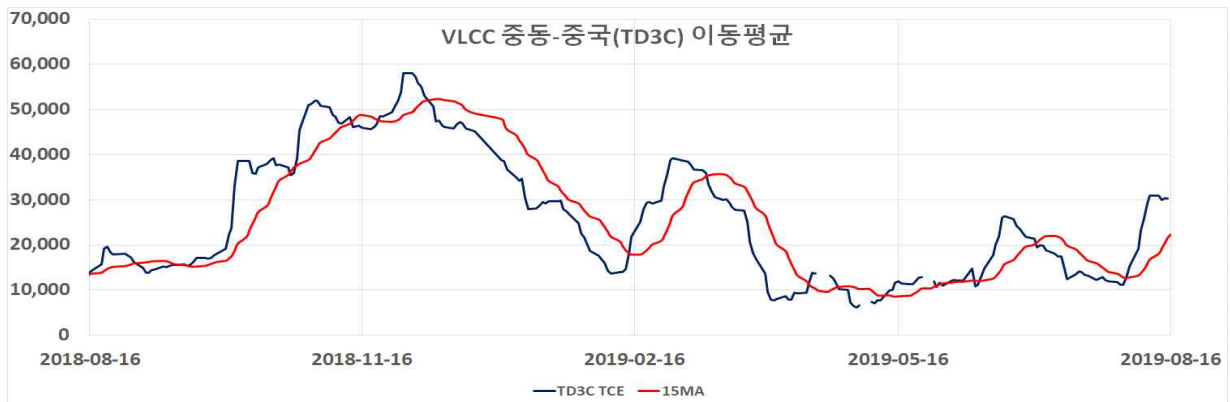
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

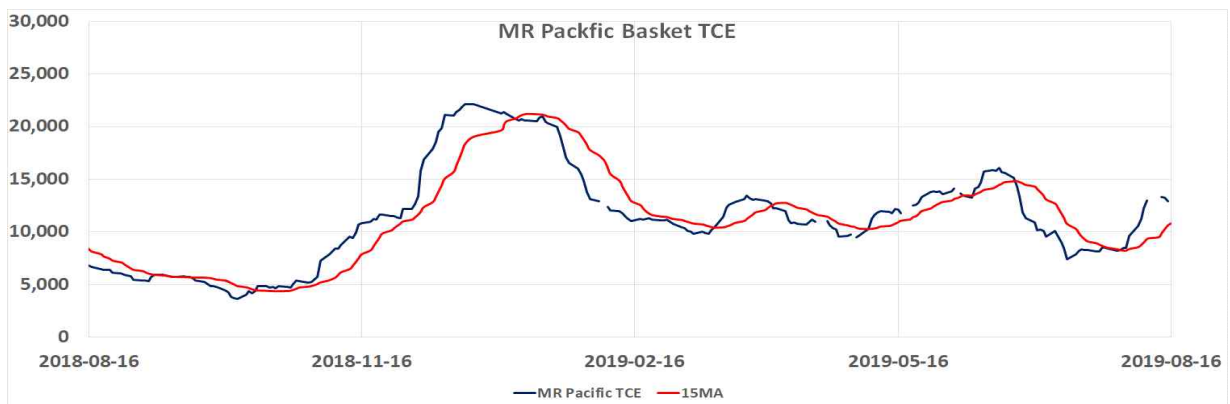
- 금주 TD3C 평균운임은 30,371달러로 상승하여 최근 5년간 동기평균 21,099달러보다 높은 수준을 기록함



- 지난주 큰 폭으로 상승한 TD3C 평균운임은 금주 횡보세를 기록하며 15일 이동평균운임을 상향하고 있음. 차주에도 현재수준의 운임을 유지할 것으로 예상됨

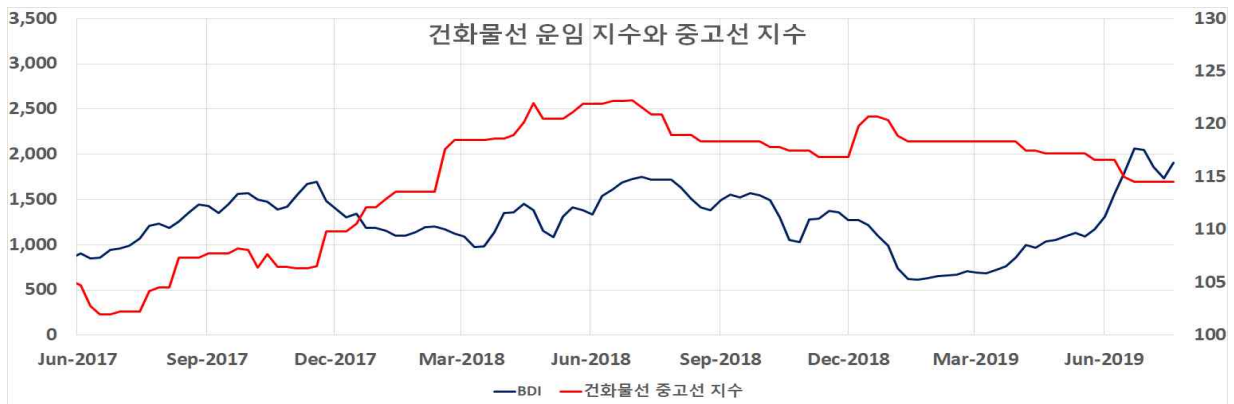


- 금주 태평양 MR 평균 운임은 지난주 운임 상승 이후 약보합세를 기록함. 차주 운임 변동에 따라 운임상승 여부를 판단할 수 있을 것으로 예상됨

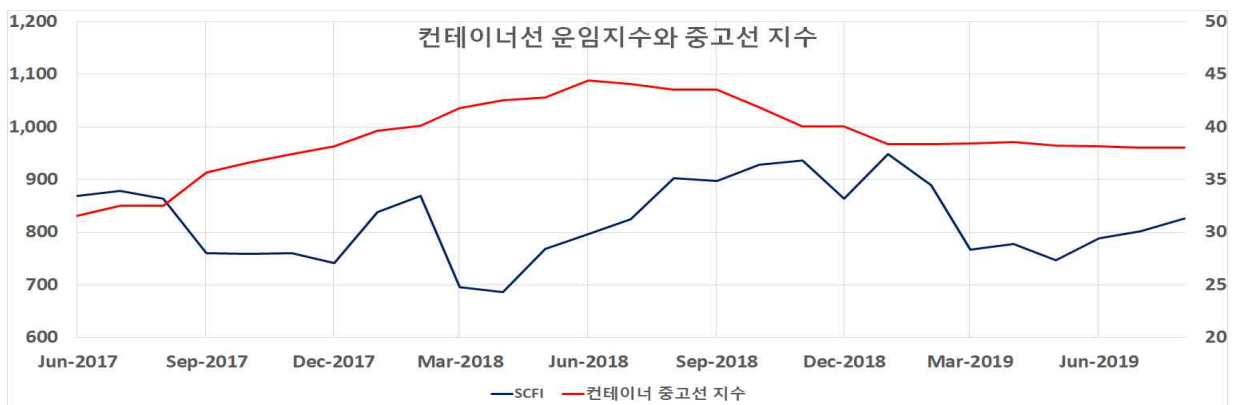


6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 전주대비 소폭 상승하였으며 중고선 지수는 변화 없었음



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



MR 유조선 2척 중고판매

- 최근 MR탱커의 가치 상승으로 2012년, 2013년 건조된 2척이 각각 2,000만 달러에 판매됨

파나막스 3척, 수프라막스 1척, 핸디사이즈 1척

- 2015년 건조된 파나막스 1척이 2,400만 달러에 일본 구매자에게 판매되었음
- 2005년 건조된 파나막스 1척이 1,020만 달러에 판매되었음. 이는 최근 2006년 건조된 선박이 950만 달러에 판매된 것에 비해 높은 가격임

7. 주요 해운지표 (2019.08.16.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.16)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	71.0	(-)	71.0	68.0	71.0	69.8	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.5	(-)	11.5	11.5	12.5	11.9	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(08.16)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.5	(-)	92.5	92.5	93.0	92.8	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(0)	32.1	34.5	35.0	34.5	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(08.16)								
380 CST	Rotterdam	277.5	(-27.5)	322.0	277.5	443.5	322.0	322.5	477.5	400.1
	Singapore	332.5	(-31.0)	389.5	332.5	511.5	417.7	352.5	517.5	432.6
	Korea	466.5	(40.0)	463.5	389.5	521.5	451.8	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	415.5	(-23.5)	446.0	365.0	524.0	430.1	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(08.16)								
철광석	국제價	89.55	(-1.7)	95.3	72.3	127.2	95.9	62.5	79.3	69.5
	중국産	121.7	(-10.4)	130.4	107.9	140.4	121.4	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	73.3	(-0.6)	74.2	73.3	83.1	77.8	76.1	105.1	89.1
	중국産	96.8	(-1.2)	98.0	96.8	107.4	103.9	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	197.2	(-3.5)	201.4	1979.2	252.9	235.5	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	142.3	(0.3)	142.7	142.0	187.3	166.7	164.7	186.9	177.1
	중국産	218.5	(0.4)	219.1	217.9	233.0	227.1	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	867.3	(-11.75)	859.4	791.0	925.3	883.9	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	470.8	(-28.75)	482.4	418.5	547.5	486.3	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		4월	5월	6월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,460	7,596	7,221	47,215	74,518	95,248	100,114
	수입	4,949	4,477	4,338	27,770	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,606	8,060	7,747	45,618	81,068	84,260	89,921
	수입	6,647	6,423	5,690	36,363	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,957	4,371	4,319	27,218	45,468	53,140	57,676
	수입	4,732	4,750	4,241	27,278	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	14,876	13,629	12,836	80,285	145,255	169,587	189,936
	수입	11,553	11,844	10,414	65,706	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