

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 10월 4주 ■ 발 행 인 장영태

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

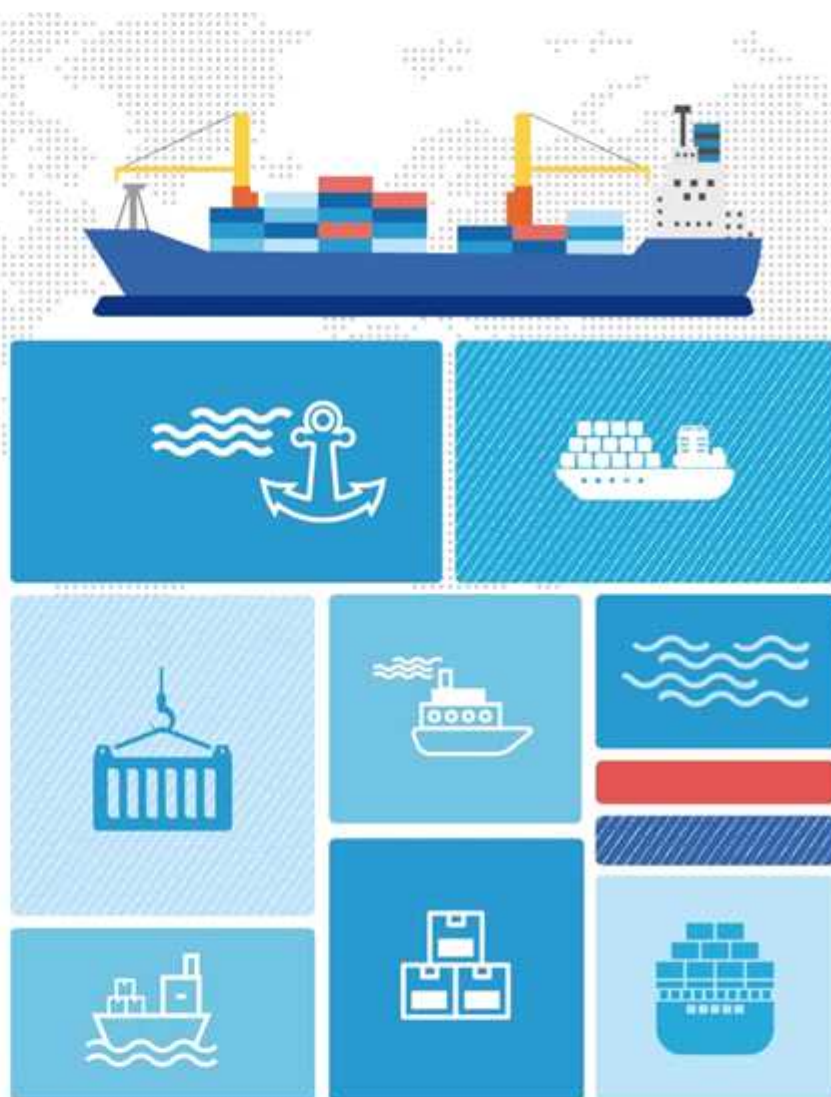
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	05
IV. 컨테이너	12
V. 탱커	14
VI. 중고선 시장	16
VII. 주요 해운지표	17

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

연료 유가 스프레드 확대와 시사점

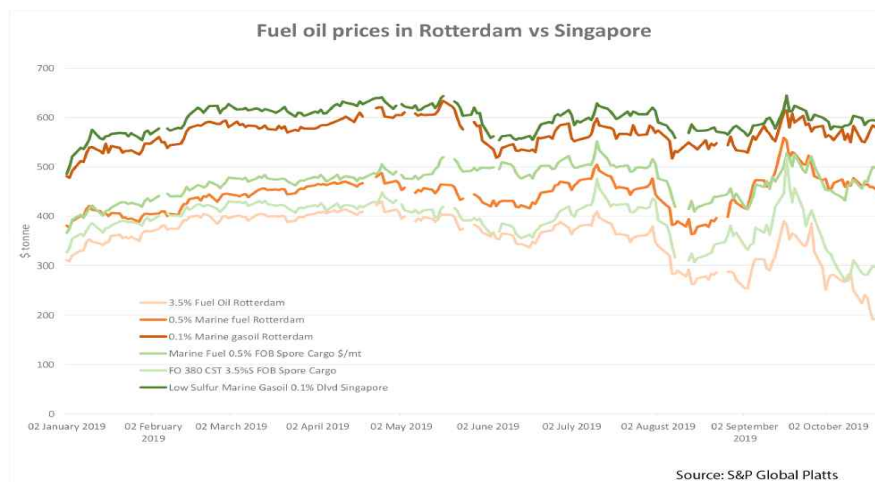
IMO 2020에 대한 선사들의 대응

황산화물 배출규제에 대한 대응으로 국내외 많은 선사들은 스크러버 설치와 저유황유 사용을 병행하는 형태의 대응을 선택했음. 컨테이너 선사 중에는 MSC, CMA CGM, 현대상선 등이 스크러버를 비용경쟁력 확보의 일환으로 활용할 것으로 보임. 벌크선사도 Star Bulk Carriers와 같이 거의 전 선대에 스크러버 장착을 추진하는 선사도 있고, 효과가 크고 회수기간이 짧은 대형선에만 설치하는 회사도 있음

머스크가 입장을 바꾸기 전에 주장한 바와 같이 탈황은 정유과정에서 이루어져야지 소비단계에서 강제되는 것은 타당하지 않다는 견해도 있지만, 최근의 추세는 현실성을 인정하고 연료소모가 많은 대형선에는 설치하는 방향으로 이행하고 있음. DNV GL에 의하면 내년 1월 제도 시행 시점에 스크러버를 장착한 선박은 약 3,700척에 달할 것으로 전망됨. 이러한 척수 증가세와 연료소모가 큰 대형선 위주의 장착 추세를 감안하더라도 고유황유의 소비가 급격하게 감소될 것으로 예상되며 연료유 시장은 이를 반영하여 변화하고 있음

고유황유와 저유황유의 스프레드 확대

아래 그래프에서 보는 바와 같이 연료유의 전환이 시작되는 4분기에 들어서면서 로테르담과 싱가포르 공히 저유황유와 고유황유 가격차이가 확대되고 있음. S&P Global Platts에 의하면 연초에 약 40달러 수준이었던 로테르담의 유가 차이는 약 210달러로 확대되었으며, 연초에 약 75달러의 차이를 보였던 싱가포르 공급가격은 약 240달러로 확대되었음



시사점

연료 유가 차이 확대는 많은 변화를 야기할 것으로 예상됨. 우선 많은 선사들이 전략을 수정함으로써 스크러버 설치가 확대되는 양상을 보일 것이며, 저유황유를 사용하는 선박은 연료절감을 위한 감속운항이 증가할 것임. 반대로 스크러버를 설치한 선박들은 선속을 다소 높여 서비스를 개선함과 동시에 점유율 확대를 시도할 가능성도 있음. 한편 정유사 입장에서는 저유황유 생산능력에 대한 투자를 확대할 것임

2. 주간 뉴스

I 머스크, 새로운 연료 개발 필요성 강조

- 머스크는 현재 추진되는 탈 탄소화(decarbonising) 정책을 따르기 위해서는 에너지 산업에서 2030년까지 새로운 선박 개발이 가능하도록 청정연료 연구에 주력해야 한다고 강조함
- 동사는 로이즈와 함께 2050년까지 탈 탄소화를 위한 대체연료로 알코올(에탄올/메탄올), 바이오메탄, 암모니아를 선정하였으며 연구개발자원의 80%를 상기 연료에 집중하는 한편 20%를 새로운 대안(수소 등)에 사용할 계획임
- 또한, 머스크는 정책을 통한 규제도 언급했는데 2030년부터 단계적 탈 탄소화 규제가 실현될 경우 2020년에 인도된 선박은 10년 운영 이후 사용이 불가능하거나 개조가 필요함
- 한편, 머스크의 탈 탄소화 정책으로 인한 신규 선박 개발은 2011년 Triple-E 발주 후 초대형화 경쟁을 유발한 전략에 경쟁선사들이 뒤쫓아 가는 것과 유사한 형국이 될 수 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129672/Maersk-calls-for-focused-development-of-new-fuels> (로그인 필요)

I OOIL, 롱비치 터미널 매각 완료

- OOIL은 지난 10월 24일 맥쿼리(Macquarie) 컨소시엄에 매각함. 동사는 이번 매각으로 인해 약 13억 달러의 현금을 확보한 것으로 추정됨
- 전문가들은 확보된 현금은 선대 확충에 사용되며, 23,000TEU급 6척을 발주할 것으로 예상함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129685/OOIL-completes-178bn-Long-Beach-terminal-sale> (로그인 필요)

I ONE, 초대형 컨테이너선 발주 검토

- ONE은 23,000TEU급 컨테이너선 10척에 대한 발주를 검토하는 것으로 알려졌으나 동사는 부인함
- 이번 발주는 6척과 4척의 옵션형태로 발주될 것이라는 예상이 있으며, 일본 3사가 아닌 ONE에서 직접 발주하여 2023년 인도 받을 것으로 보임
- ONE은 경쟁선사에 비해 초대형선박 확보에 적극적이지 않았으나 2018년부터 황산화물 규제 이후에 발주할 것이라는 예상이 지배적이었음

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/japans-one-eyes-supersize-containership-newbuildings/2-1-692319> (로그인 필요)

I LNG 병커 전용 선박 건조

- 토탈사의 LNG 병커 전용 선박이 현재 후동-중화(Hudong-Zhonghua) 조선소에서 건조 중
- 동선박은 북유럽에서 LNG 병커링을 제공하기 위해 발주되었으며, 총 저장용량은 18,600m³으로 2020년 1월에 인도될 예정임
- 토탈사는 CMA CGM과 지난 2월 연간 30만 규모의 LNG 공급 계약을 체결함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 43호

2. 주간 뉴스

■ Ocean Tanker, 부유식 저장선(floating storage) 8척 운영

- 벙커 산업이 IMO 2020을 준비하면서 말레이시아 앞바다에 부유식 저장소로 활용되는 선박이 최근 몇 달 동안 증가하고 있음
- 오션 탱커스는 IMO 2020을 앞두고 말레이시아 연안에서 최소 8척의 VLCC를 부유식 저장소로 활용하여 저유황유를 저장하고 있음
- 이외에도 Prima Marine이 VLCC 7척, CS Shipping이 VLCC 4척을 원유 저장소로 활용하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/ocean-tankers-in-major-imo-2020-floating-storage-play/2-1-692235>(로그인 필요)

■ 건화물선 시장, 마이너 벌크 수요 강세

- 로이즈 리스트가 Rhodium Investment 대표와의 인터뷰 내용을 전함. 본 인터뷰에서 대표는 건화물선의 마이너 벌크(minor bulk) 시장에 보크사이트나 니켈이 아닌 다른 종류의 마이너 벌크 화물 물동량이 증가하고 있으며, 이는 건화물선 운임에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상한다고 밝힘
- 금년 1월부터 7월까지 7개월 동안 보크사이트를 제외한 철강(steel), 옥수수(maize), 수수(sorghum), 알루미나(alumina) 등의 마이너 벌크 수입량이 전년대비 5% 상승한 것으로 나타나고 있다고 Braemar ACM의 데이터를 인용해 설명함
- 또한 로툼 투자회사 대표는 지리적 관점에서 볼 때 마이너 벌크 시장에서 중요한 시장은 중국이었으나, 최근에는 중국을 포함한 태국, 필리핀, 베트남과 같은 나라들도 마이너 벌크 시장에 영향을 미치는 주요국이 될 것이라고 덧붙임
- 상기에서 언급한 아시아 국가들의 마이너 벌크 수요 증가와 가용선박수간의 균형이 운임에 긍정적으로 작용할 것이며, 내년까지 이 흐름이 이어질 것이라고 전망함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129605/Minor-bulk-forecast-to-be-a-hotspot-in-the-dry-bulk-market>(로그인 필요)

■ 발레사, 이타비라 광산 운영 중단 예정

- 발레사가 이타비라 광산(Itabira Mine)의 운영을 잠시 중단한다고 밝힘. 광산의 폐기물을 처리하는 댐의 지반 공학적 특성(dam's geotechnical characteristics) 평가 때문이며, 평가에 소요되는 기간은 약 30일 정도라고 전함. 이로 인해 금년에 120만 톤 정도의 철광석과 펠릿(pellets) 생산이 감소할 것으로 예상된다고 발표함
- 하지만 노르웨이 증권사인 Arctic Securities는 발레사의 광산 운영 중단이 건화물선 시황에 미치는 영향은 미미할 것이라고 예상함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129642/Vale-suspends-operations-at-Itabira-mining-complex>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 모든 선형의 스팟 운임, 단기용선료 하락

모든 선형의 운임이 하락한 것으로 나타남. 케이프선 스팟 운임 평균이 전주대비 4.5% 하락한 24,406달러/일을 기록함. 이는 IMO의 2020 환경규제가 강제화 되는 시기가 가까워지면서 선박의 연료유 문제로 선박의 성약활동이 일시적으로 감소되었기 때문임. 중소형 선박의 경우 가용선박수가 증가와 수요 부족으로 운임이 하락함

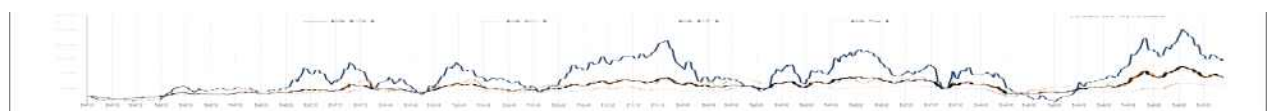
■ FFA 시장, 케이프선 2020년 1분기물 가격 전년대비 10% 상승

케이프선의 2020년 1분기물 가격이 16,086달러/일을 기록함. 현재 가격은 계절성이 반영되어 다소 낮은 수준 이기는 하나 전년대비 10% 상승한 수준임. 2018년 10월 26일 기준 케이프선의 FFA 19년 1분기물 가격은 1일 14,612달러였음

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주 케이프선을 비롯한 모든 선형 운임이 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

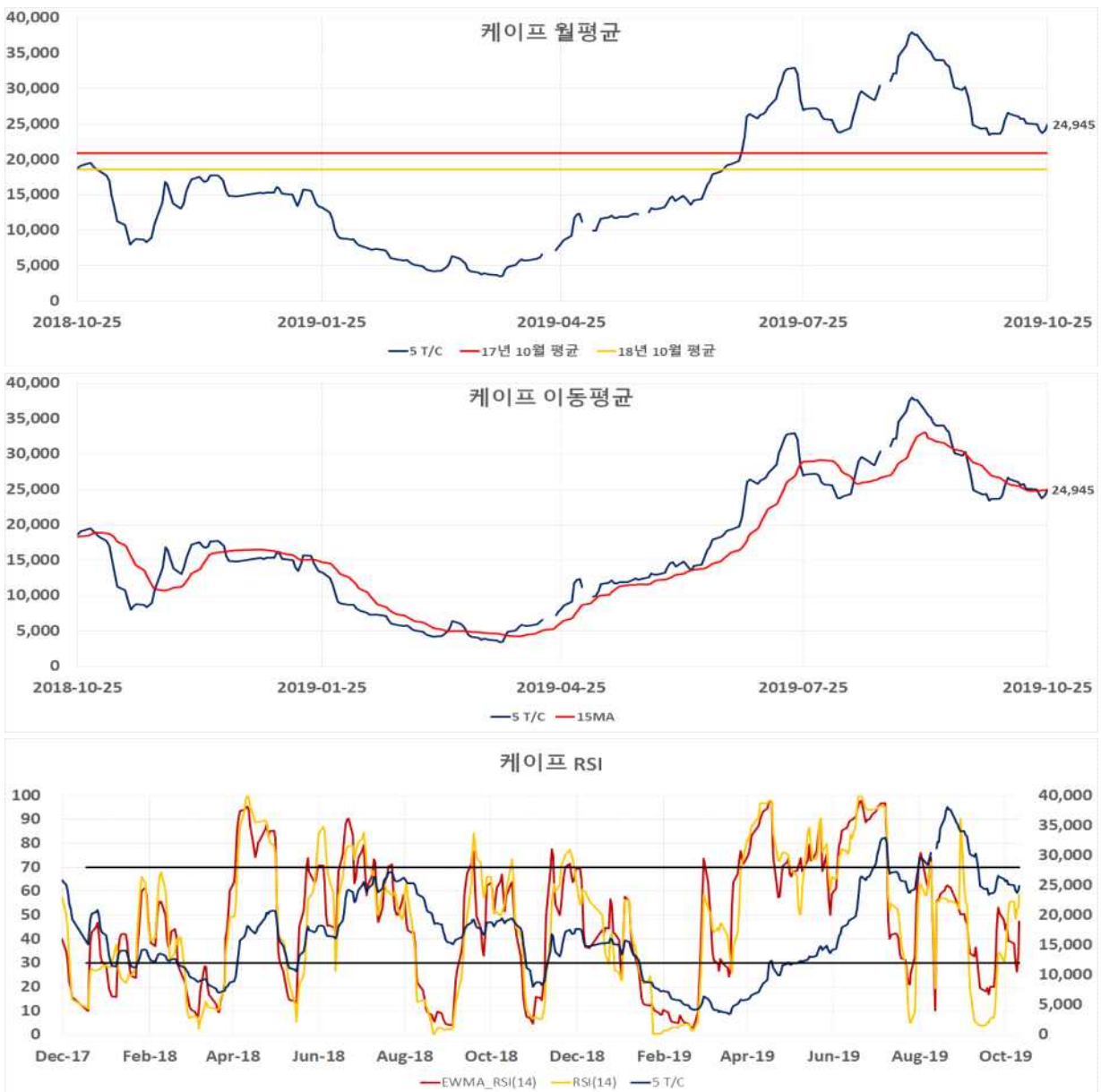


		금주	(전주비)	2019년 ³⁾			2018년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(10.25)							
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	1,803	(-100)	595	2,518	1,327	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁸⁾	24,406	(-1,155)	3,460	38,014	17,293	3,016	27,283	16,346
	파나막스(4TC)	14,155	(-972)	4,435	18,116	11,191	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	13,119	(-225)	4,544	14,940	9,694	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	9,278	(-185)	4,198	10,067	7,065	562	9,772	8,505
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	케이프	19,750	(-1,000)	11,500	23,000	17,448	15,000	22,000	19,146
	파나막스	13,675	(-575)	11,500	16,125	13,398	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,875	(-63)	9,500	12,500	10,949	11,000	13,750	12,808
		헨디	10,750	(125)	8,750	10,750	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(10.25)							
		2019년 11월물	2020년 1분기물	2020년물		2021년물			
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	23,664	(-732)	16,086	(-264)	16,269	(-90)	13,646	(-18)
	파나막스(4TC)	12,796	(-908)	10,946	(7)	10,892	(15)	9,564	(68)
	수프라막스(6TC)	12,161	(-242)	9,082	(-)	9,680	(51)	9,139	(-25)
	헨디(6TC)	9,000	(-263)	7,863	(-168)	8,250	(-142)	7,900	(-38)

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

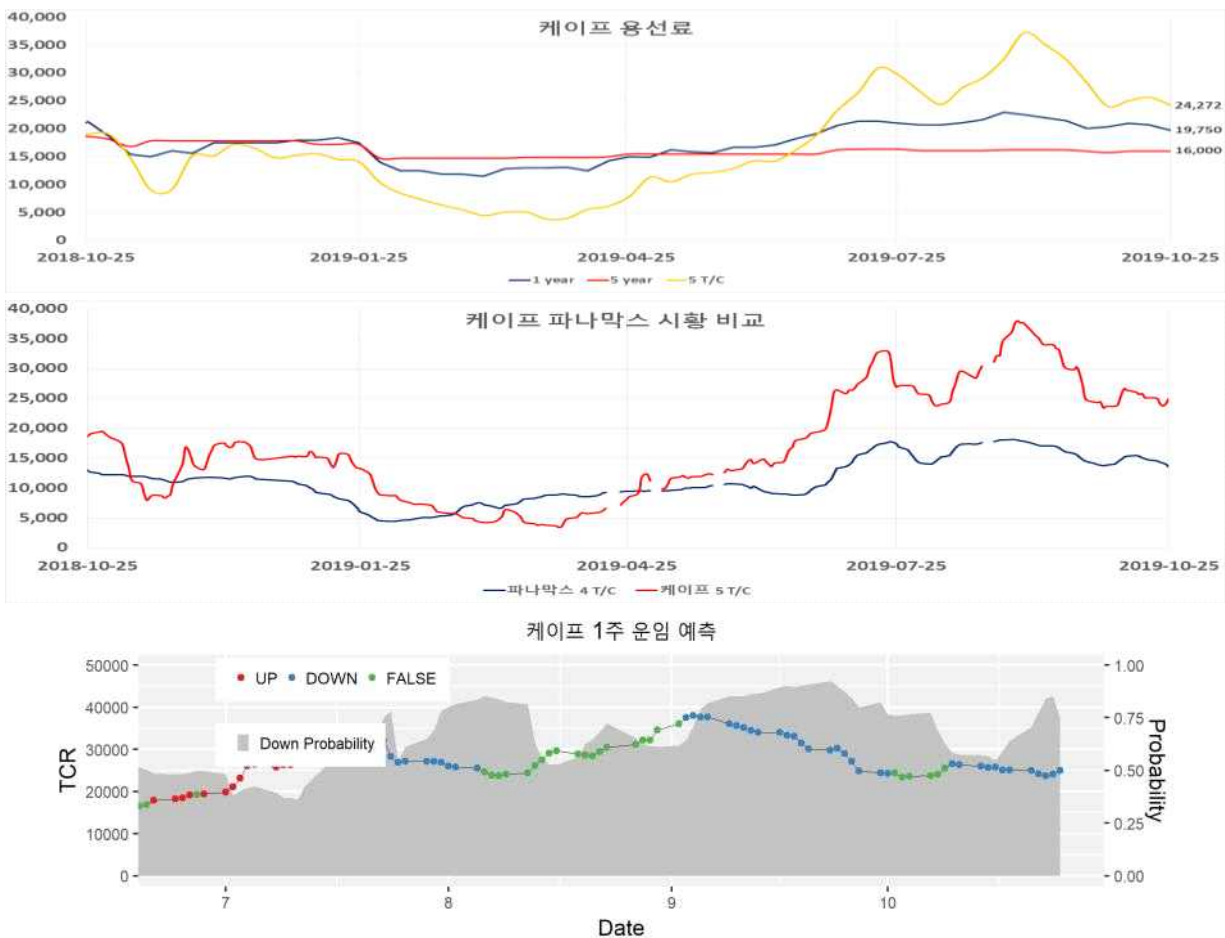
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 하락을 멈추고 횡보함
- (케이프 RSI) RSI가 30과 70선 사이 구간에서 상승과 하락을 반복 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 다음 주 케이프선 운임은 보합세를 보일 것으로 예상함



- * 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 소폭 하락하였으나 장단기 용선료간의 차이는 일정간격을 유지함
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 10월 한달 내내 케이프선과 파나마크스선의 운임 간격 차가 비슷한 수준을 유지함
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프선 운임예측) 다음 주 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	10.21	10.28	29.36	70.64
	10.22	10.29	22.27	77.73
	10.23	10.30	15.99	94.01
	10.24	10.31	14.88	85.12
	10.25	11.01	25.09	74.91
	10월 4주	10월 5주	21.52	78.48

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

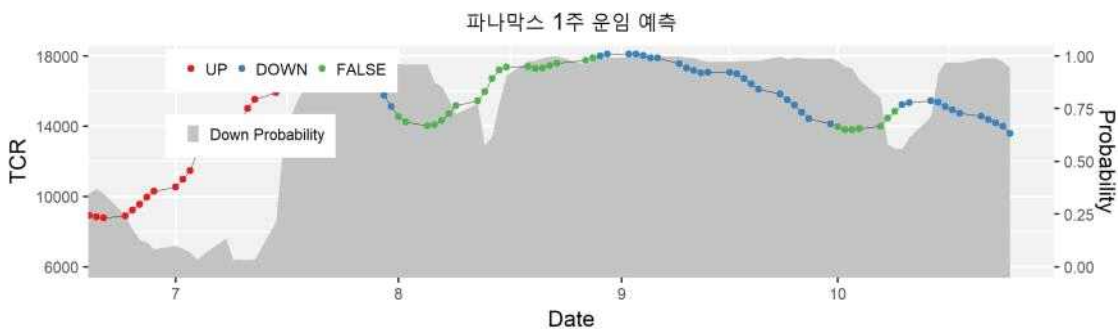
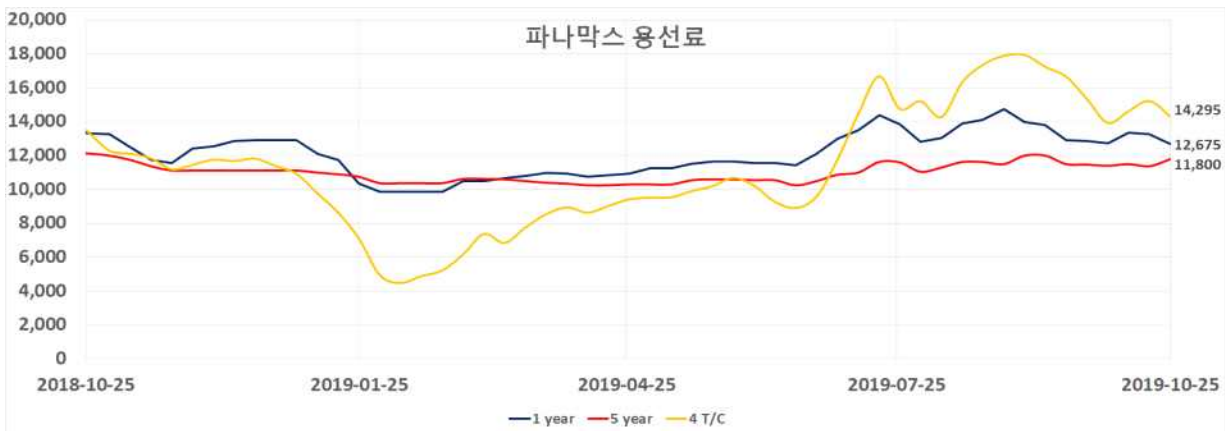
- (파나막스 이동평균) 스팟 운임은 횡보하는 이동평균선을 하향돌파한 후 추세를 이어감
- (파나막스 RSI) RSI가 30과 70구간 사이에서 하락세를 보임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 보합세를 보이거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 단기용선료의 하락과 장기용선료의 상승으로 장단기용선료간 간격이 축소됨
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 다음 주 파나마스선 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)					
파나마스	10.21	10.28	1.13	98.87	
	10.22	10.29	0.94	99.06	
	10.23	10.30	1.18	98.82	
	10.24	10.31	2.71	97.29	
	10.25	11.01	5.71	94.29	
	10월 4주	10월 5주	2.33	97.67	

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

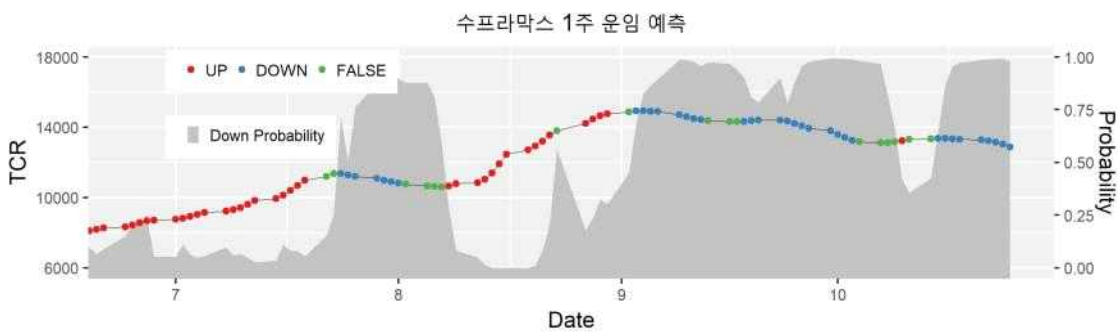
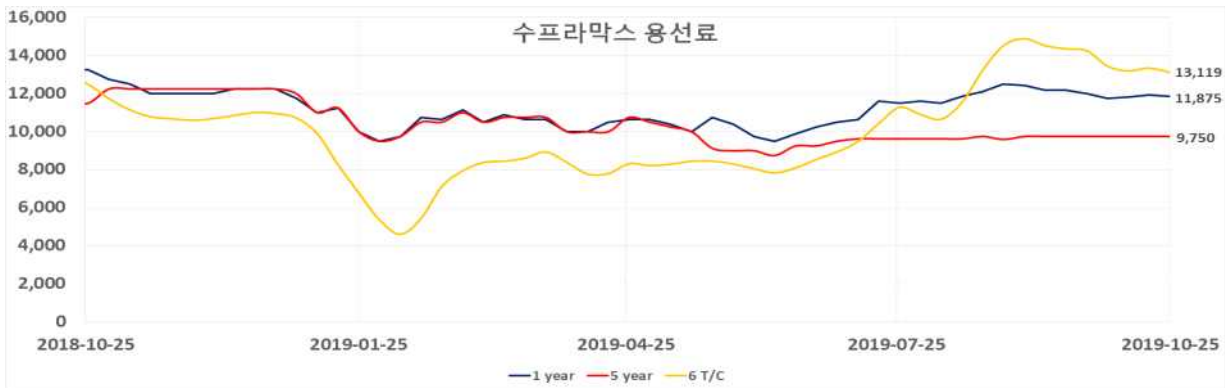
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 하락세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 10에 근접해 횡보하던 RSI가 30선을 상향 돌파한 후 40을 정점으로 그 추세가 꺾임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 횡보할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟 운임과 장·단기 용선료가 보험세를 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 수프라막스선 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)				
수프라막스	10.21	10.28	1.46	98.54
	10.22	10.29	1.11	98.89
	10.23	10.30	0.89	99.11
	10.24	10.31	0.77	99.23
	10.25	11.01	2.39	97.61
	10월 4주	10월 5주	1.32	98.68

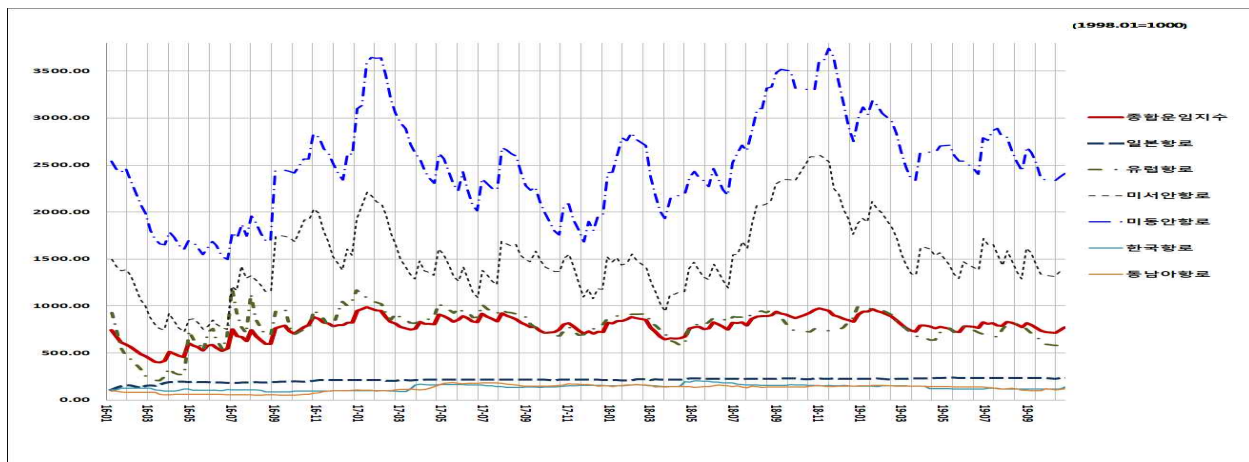
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 27.64 상승한 774.27을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 14달러 상승한 594달러를 기록함. 동 항로 운임은 10주 만에 반등하였으나 전년동기대비 150달러 이상 하락함. 동 항로 수요증가세는 8월까지 4.6%를 기록하였으며 선사들은 임시결항, 일부 서비스에 대한 운항 중단을 통해 공급 증가세도 1% 이하로 유지하고 있으나 시장 심리가 살아나지 않아 어려움을 겪고 있음. 11월까지의 특별한 호재가 없어 약보합세를 기록할 가능성이 높음

아시아-북미항로는 전주대비 7달러 하락한 1,361달러를 기록함. 미-중 간 무역전쟁에 대한 1단계 합의안 도출 가능성이 높은 것으로 알려져 있지만 기존 관세부과는 유지될 가능성이 높은 것으로 판단되어 둔화되는 수요 증가세를 올리기에는 한계가 있을 것으로 예상됨. 디얼라이언스의 서비스 축소에도 불구하고 11월 이후에도 동 항로 수요에 대한 급격한 증가는 없을 것이라는 예상 때문에 단기적으로 2018년과 같은 높은 운임을 기대하기는 어려움

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

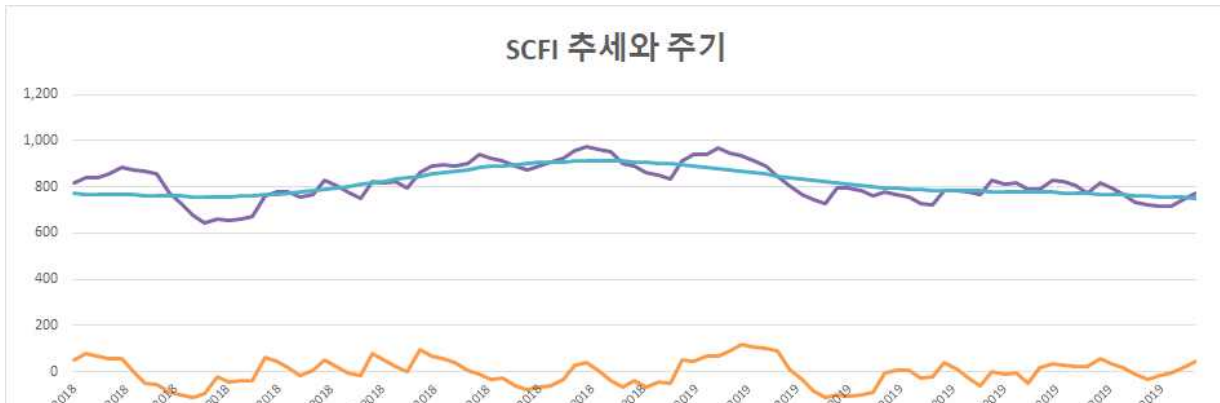


자료:상해항운교역소

	금주	(전주비)	2019년			2018년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장	(10.25)								
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	774.27	(27.6)	715.94	968.07	801.82	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	594	(14.0)	580.0	996.0	748.68	584.0	996.0	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,361	(-7.0)	1,286	2,114	1,549.52	945.0	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,411	(37.0)	2,335	3,187	2,659.32	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	140.0	(23.0)	117.0	153.0	129.13	144.0	205.0	162.8
	일본항로(\$/TEU)	235.0	(-1.0)	219.0	237.31	231.89	210.0	230.0	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	122.0	(8.0)	101.0	158.0	133.77	131.0	166.0	145.84
용선지수(HRCI)	-	(-)	591.0	807.0	693.0	610.0	846.0	724.0	

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수보다 추세선이 상회한 상황으로 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임과 추세선 간 이격이 존재하여 상승할 수 있으나 하향구간으로 큰 폭의 상승세를 기대하기는 어려움



- 아시아-미주운임은 추세선과 유사하여 단기적으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

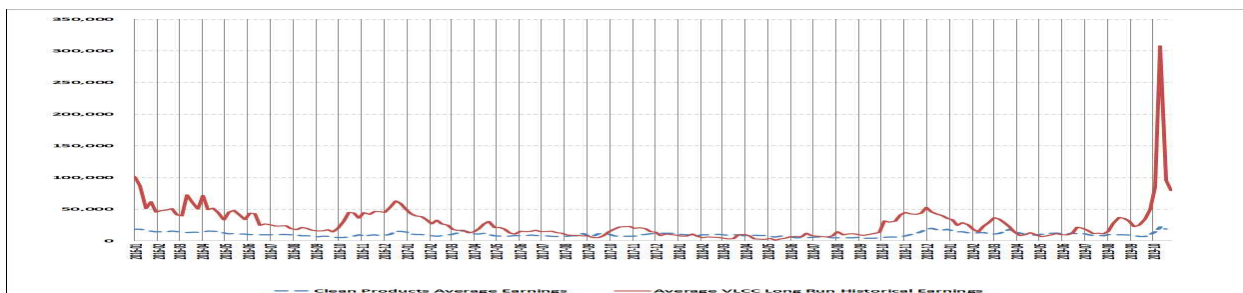
VLCC, 화물수요에도 운임하락세 지속

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 80,663달러로 전주대비 85,862달러(51.6%) 하락하였으며, WS은 92.5로 전주대비 17.5p(-15.9%) 하락하였음. 중동지역의 지속적 화물수요에도 불구하고 대서양 지역의 수요가 적어 운임은 하락세를 지속함. 다음 주에는 화물수요는 지속될 것이지만 현재 높은 운임수준으로 인해 추가 하락 가능성이 있음

MR, 하락조정에도 높은 수준

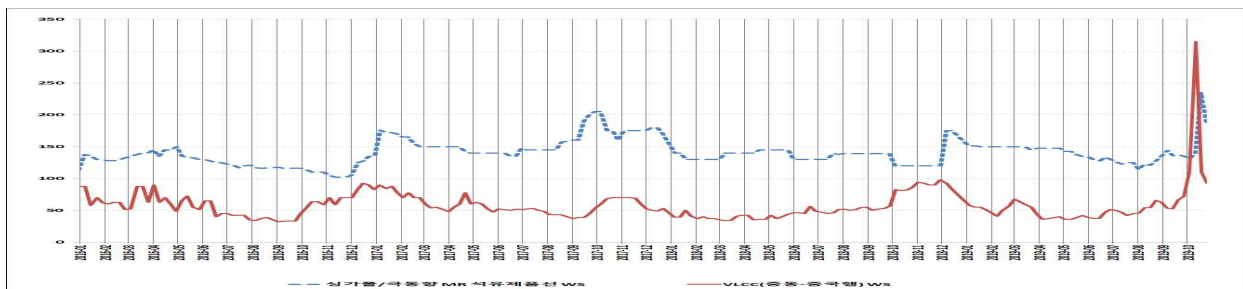
금주 태평양 MR 평균운임은 24,414달러로 전주대비 6,624달러(-21.3%) 하락하였으며, 인도-극동 WS은 185.0으로 전주대비 50.0p(-21.3%) 하락하였음. 금주 운임은 하락세를 기록하였지만 몇 주 전 시장보다 높은 수준을 유지하고 있음. 월요일 싱가포르의 공휴일로 인해 다음 주 화물수요는 제한적일 것으로 예상되어 운임상승은 어려울 것임

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

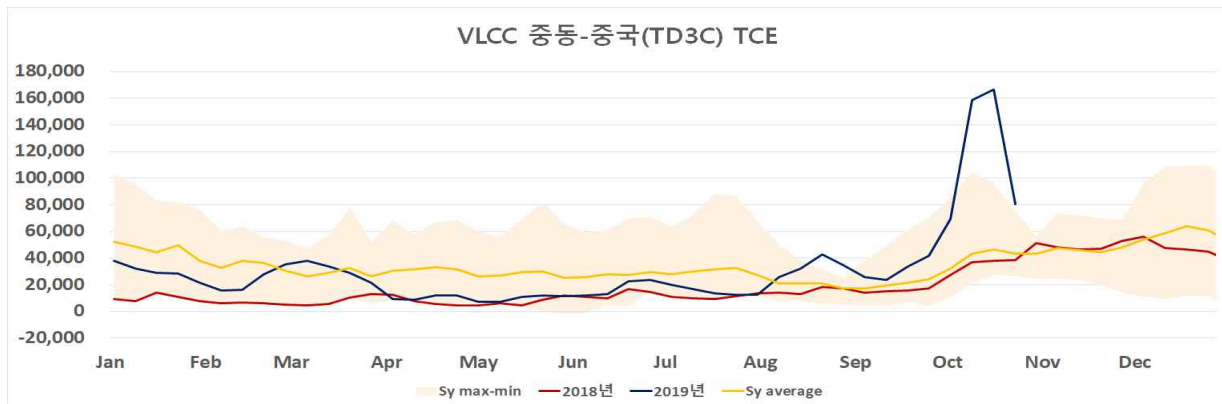
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.25)							
Average Earnings	TD3C	80,663	(-85,862)	6,167	300,391	31,459	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	24,414	(-6,624)	7,403	39,463	13,358	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	47,500	(-2,500)	24,500	65,000	33,962	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	16,500	(-)	13,250	16,500	14,404	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	92.5	(-17.5)	36.0	315.0	59.8	34.0	98.0	53.9
	MR	185.0	(-50.0)	114.2	235.0	141.7	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

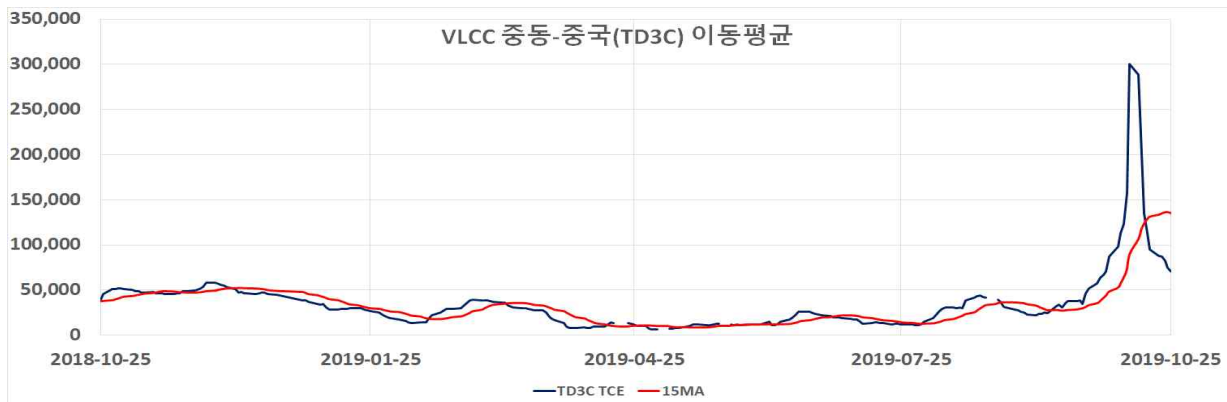
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

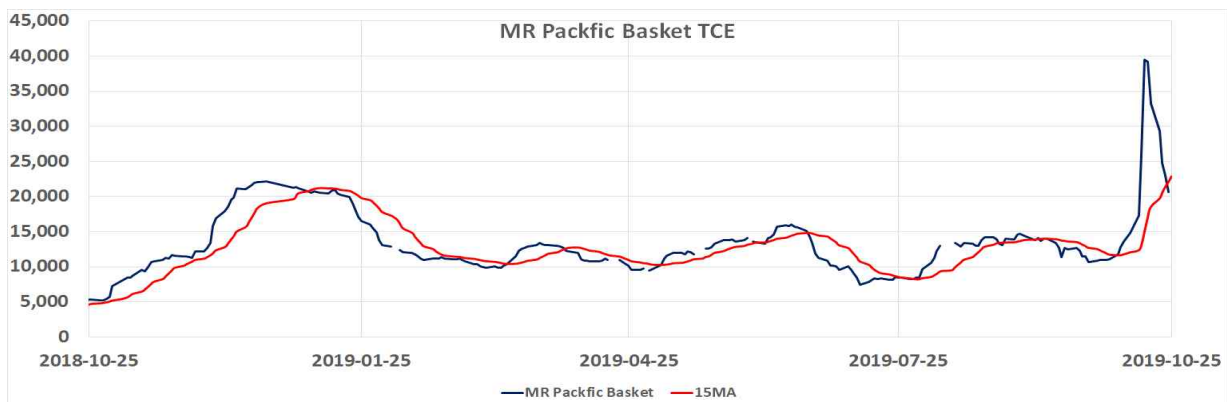
- 금주 TD3C 평균운임은 80,663달러로 하락하였으나, 최근 5년간 동기 최고 75,941달러를 초과함



- TD3C운임은 지난주에 이어 하락세를 지속하며 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 다음 주에도 운임은 하락세를 지속할 것으로 예상됨



- 주중 태평양 MR 운임은 고점 형성 후 하락조정되어 15일 이동평균 운임과 교차함. 다음 주에도 운임 하락세가 지속될 가능성이 높을 것으로 예상됨



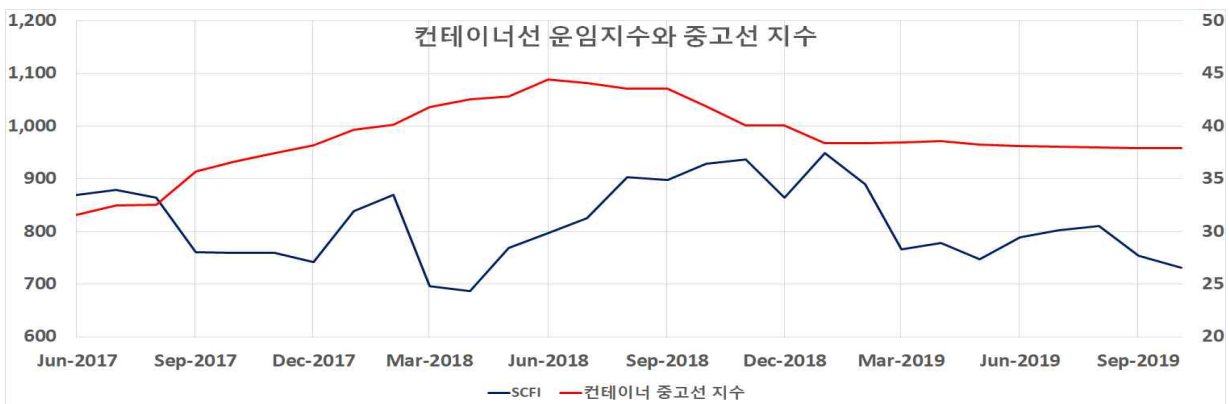
6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 소폭 하락하였으며, 중고선 지수는 전주대비 변화 없음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

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



VLCC 2척 중고선 거래

- 2003년 건조된 VLCC 1척이 수개월에 걸친 매각과정을 거쳐 3,200만 달러에 매각됨. 시황 호조로 몇 달 전 매각된 자매선 보다 적어도 400만 달러 이상 높은 가격에 매각됨
- 2000년 건조된 VLCC 1척이 2,500만 달러에 매각되었는데 이는 시장이 급등하기 전에 협상되었기 때문으로 보임

수프라막스 3척, 핸디사이즈 2척 중고선 거래

- Kambara Kisen KK사는 2011년, 2016년 건조된 수프라막스를 각각 1,000만 달러 중반, 2,050만 달러에 매각함. 그리고 일본 선사 소유하고 있는 2011년 건조 수프라막스 1척이 1,400만 달러에 매각됨
- 2011년 건조된 핸디사이즈 1척이 670만 달러에 매각되었는데 이는 지난 달 동일 선령 선박이 870만 달러에 매각된 것에 비해 낮은 가격임
- 2004년 건조된 핸디사이즈 1척이 그리스 고객에 590만 달러에 매각됨

7. 주요 해운지표 (2019.10.25.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.25)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	75.0	(-)	73.4	68.0	75.0	70.3	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.5	(-)	10.5	10.5	12.5	11.6	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(10.25)								
건화물선	Panamax	27.3	(-)	27.3	27.3	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.1	92.0	93.0	92.7	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	32.0	35.0	34.0	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(10.25)								
380 CST	Rotterdam	266.0	(-4.0)	278.0	266.0	443.5	367.0	322.5	477.5	400.1
	Singapore	373.8	(22.3)	360.8	329.3	511.5	415.4	352.5	517.5	432.6
	Korea	436.0	(38.5)	416.5	389.5	567.5	458.0	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	402.8	(-9.8)	424.4	365.0	524.0	433.1	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(10.25)								
철광석	국제價	87.95	(2.4)	90.5	72.3	127.2	94.5	62.5	79.3	69.5
	중국産	124.7	(-1.3)	125.2	107.9	140.4	121.7	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	77.9	(0.1)	77.7	72.0	83.1	77.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	96.3	(0.1)	96.0	95.0	107.4	102.1	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	191.4	(-2.3)	190.7	177.5	252.9	224.3	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	136.0	(0.1)	135.6	134.6	187.3	160.3	164.7	186.9	177.1
	중국産	213.2	(-4.1)	215.9	213.2	233.0	224.6	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	920.3	(-13.75)	926.5	791.0	940.5	885.8	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	217.8	(-314.5)	491.7	217.8	547.5	485.1	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		7월	8월	9월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,261	8,562	7,915	71,942	74,518	95,248	100,114
	수입	4,852	4,703	5,038	42,329	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,651	6,900	6,954	67,107	81,068	84,260	89,921
	수입	6,379	6,224	5,687	54,668	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,612	3,948	4,425	40,198	45,468	53,140	57,676
	수입	5,311	4,870	4,030	41,554	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,922	13,643	13,610	121,398	145,255	169,587	189,936
	수입	11,475	11,475	9,991	97,645	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