

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 9월 3주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

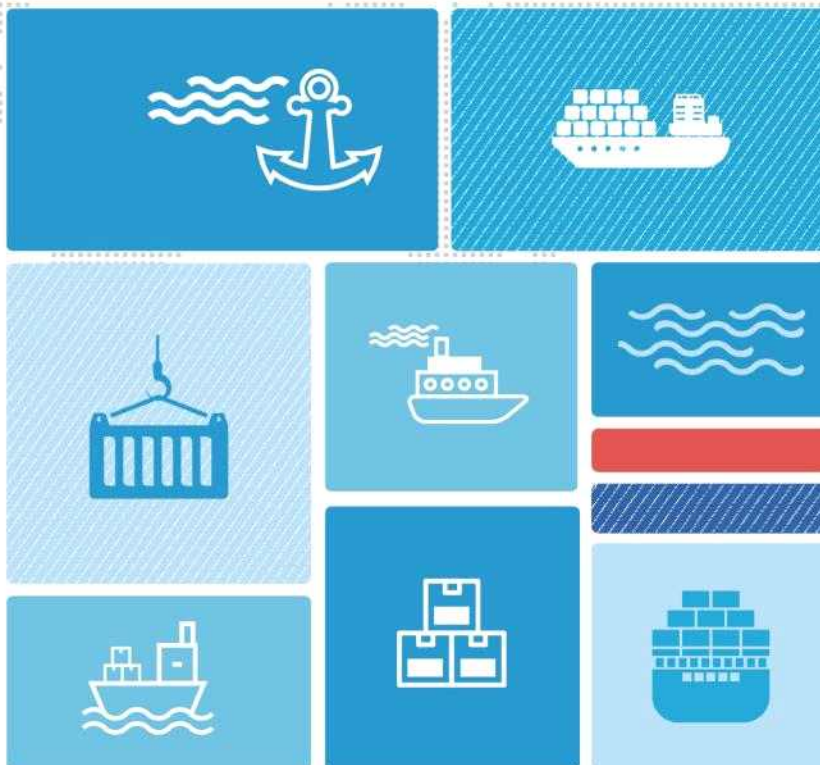
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

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

인도네시아 니켈광 수출금지의 영향

I 세계 니켈광 교역 추세

2006년까지 전세계 니켈광 교역량은 1천만 톤을 크게 밑돌았으나 중국 경제의 비약적 발전에 힘입어 2007년에 22백만 톤, 그리고 불과 4년 후인 2011년에는 5천만 톤을 돌파했음. 이후 2014년에 약 83백만 톤으로 정점을 찍은 이래 인도네시아 수출금지 등 영향으로 해마다 비교적 큰 폭으로 등락을 시현함. 클락슨은 올해 니켈광 해상물동량이 작년 대비 약 14% 증가한 약 65백만 톤이 될 것으로 예상하고 있으며, 인도네시아의 수출금지를 반영하지 않은 예상치로 2020에는 금년보다 증가한 약 71백만 톤이 될 것으로 전망하였음

니켈광의 주요 수출국은 인도네시아와 필리핀이며, 중국이 2018년 기준 4,900만 톤을 수입하여 최대 수입국의 지위를 점하고 있음. 한국과 일본의 수입량은 연간 약 3백만 톤 수준임

예정보다 2년 앞당겨 2020년 1월 1일부터 시행하는 인도네시아의 수출금지 조치는 니켈광 교역에 상당한 영향을 줄 것이며 니켈광 수송에 사용되는 수프라막스의 시황에도 큰 충격을 줄 것으로 예상됨

I 인도네시아의 수출금지와 필리핀의 환경보호 정책

인도네시아는 지난 8월 말에 2020년 1월 1일부터 니켈광 수출을 금지한다고 발표하였음. 이는 니켈 제련에 수반되는 부가가치를 국내에서 창출하겠다는 것에 더하여 스테인리스강, 전기자동차 배터리 등 관련 산업을 발전시키겠다는 인도네시아 정부의 정책 의도가 반영된 것임

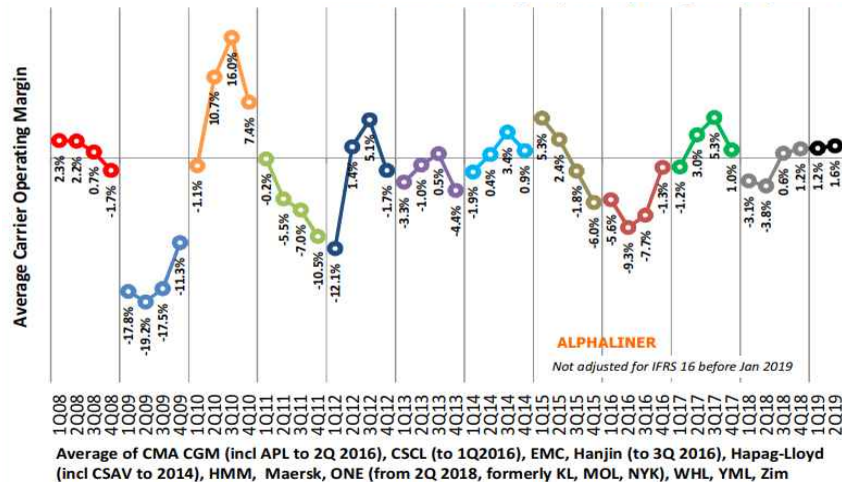
인도네시아는 2014년에도 니켈광 수출을 금지했다가 2017년에 쿼터제로 완화한 적이 있음. 당시에는 필리핀이 중국향 수출을 크게 늘림으로써 충격을 완화하였지만, 이번 수출중단에는 필리핀이 증산을 통해 영향을 흡수할 가능성이 거의 없는 것으로 분석되고 있음. 필리핀 주요 생산지인 무슬림 민다나오지역 니켈광산이 고갈에 직면한 데다가 필리핀 정부의 환경보호정책으로 자원부에서 채굴중단을 명령할 것으로 예상되고 있기 때문임. 결과적으로 필리핀의 중국향 수출량은 약 2천 5백만 톤에서 3천만 톤 사이에서 한계를 보일 것으로 전망됨

I 수프라막스 시황에 미치는 영향

중국은 수출금지에 선제적으로 대응하고 있는 것으로 보임. 이미 금년 8월까지 수입물량을 전년 대비 13.4% 증가시켰으며, 인도네시아의 수출금지가 표면화되면서 이러한 선구매 추세는 금년 말까지 지속될 것으로 예상됨. 그 결과 단기적으로 금년 말까지는 물량 증가에 따른 긍정적인 효과가 예상되나 내년 이후에는 부정적인 영향 하에 놓일 것으로 전망됨

니켈광을 확보하지 못할 경우 중국은 러시아나 인도네시아로부터 제련된 니켈을 수입하여 부족분을 보충할 것으로 예상됨. 니켈광의 니켈 함량은 다른 광물과 달라 2~3%로 매우 낮기 때문에 니켈광 수송수요 1백만 톤이 없어지는 것은 수프라막스 약 17항차가 소멸되면서 컨테이너 약 1,000TEU의 수송수요가 발생하는 것으로 환산될 수 있음. 만일 인도네시아의 수출금지로 시장에서 2천만 톤의 수송수요가 사라진다면 수프라막스 340항차 물량의 수요가 소멸되면서 컨테이너 2만 TEU의 수요가 생겨나는 것으로 단순화 할 수 있으나 실제 제련된 니켈 수송 물량은 이러한 단순 환산과는 달리 컨테이너와 일반화물선 등으로 분산될 것으로 예상됨

2. 주간 뉴스



해운업계의 IFRS-16 도입, 부채의 증가를 가져와

- 2019년 IFRS-16 도입으로 인해 선사들은 영업이익과 부채가 동시에 증가하는 것으로 나타남
- 알파라이너는 올해 2분기 선사들을 대상으로 설문조사를 실시한 결과 기존 운용리스에서 비용으로 인식되는 항목이 감가상각과 이자로 변경되어 영업수익은 개선되는 것으로 조사됨
- 기존 회계규정은 금융리스와 운용리스를 구분하였으나 IFRS-16부터는 구별없이 대차대조표에 부채로 계상되어 컨테이너 선사들은 장기 용선시 부채가 증가함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 37호

에버그린, 23,000TEU급 10척 발주

- 동사는 스크러버를 장착한 23,000TEU급 10척을 발주하기로 결정함. 지난 달 동급 선형 11척을 중국과 일본 조선소에 발주할 계획이었으나 일부 변경됨
- 우리나라 삼성중공업에서 6척을 수주하였으며 나머지 4척은 중국 후동-중화(Hudong-Zhonghua)조선소와 장난(Jiangnan) 조선소에서 각각 2척씩 건조될 예정임
- 척당 가격은 1.4억~1.6억 달러인 것으로 추정되며, 이번 신조발주로 인해 에버그린 발주잔량은 56만 TEU까지 증가할 것으로 예상됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129127/Evergreen-scrap-chartering-plan-and-orders-ten-23000-teu-newbuilds>(로그인 필요)

Maersk, 저유황유 사용에 따른 추가요금 부과

- 동사는 고객의 80~90%가 저유황유 사용에 따른 추가요금 부과에 동의한 것으로 발표함. 올해 초 새로운 유류할증료(BAF: Bunker Adjustment Factor)를 발표했으나 화주들은 추가요금 부과 체계의 투명성 부족을 이유로 난색을 표시했음
- IMO 2020에 따라서 동사의 연료비용은 연간 약 20억 달러 증가할 것으로 전망되었으며 저속운항을 통해 약 1~2%의 연료비 절감이 가능할 것으로 예상됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129169/Maersk-customers-absorb-IMO-2020-bunker-surcharges>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 사우디아라비아 석유시설 폭격

- 사우디아라비아 국영 석유회사 아람코 최대 석유시설이 드론 공격을 받아 공급에 차질이 발생하였으며 수리에 몇 달이 소요될 수도 있음
- 동시에 따르면, 이번 공격으로 인해 하루 570만 배럴의 원유 생산이 감소된 것으로 나타남. 이는 사우디아라비아 원유 생산량의 절반, 세계 원유생산의 5%를 차지하는 양임
- 사우디아라비아의 즉각적인 비축유 전환을 통해 단기적 원유 공급에는 차질이 없을 것으로 예상됨. 하지만, 중동지역 긴장고조에 따라 유가는 10달러 이상 상승할 것으로 예상되며, 시설 재가동에 오랜 시간이 소요될 경우 유가는 더욱 큰 폭으로 상승할 것으로 예상됨
- 예멘 후스티 그룹이 공격을 주도했음을 주장하고 있는 가운데 미 국무장관 마이크 폼페이오는 배후세력으로 이란을 지목하였음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129177/Tanker-markets-await-repair-timeline-after-drone-knocks-out-half-of-Saudi-oil-production>(로그인 필요)

■ 경제 침체로 정유공장 이익 감소 예상

- 상품가격 평가기관인 아거스 미디어(Argus Media)의 추정에 따르면, 선박이 현재 소비하는 고유황유 약 1억 3천만 톤이 선박용 경유와 저유황유로 대체될 것임. 초기에는 선박용 경유가 고유황유 절반 이상을 대체할 것으로 예상되며, 나머지는 저유황유가 차지할 것임
- 연료 전환에 따라 스위트 원유 수출업체와 복합 정유사들이 수혜를 받을 것으로 예상하고 있음. 최근 8개월 동안 스위트 브렌트 유가가 0.4달러 증가한 것에 비해, 이 달에만 1.5달러로 크게 증가하였음
- 하지만, 미-중 무역전쟁으로 인한 세계경제 둔화로 석유 수요가 1일 50만 배럴 감소할 것으로 예상되어 큰 수혜를 받지 못할 가능성도 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129141/IMO-2020-refining-gains-to-give-way-as-economies-slow>(로그인 필요)

■ 스크러버 장착 지연

- 알파탱커에 따르면, 지금까지 86척의 탱커선박이 스크러버 장착을 위해 입거되었음. 한편, 드라이 벌크선은 153척, 컨테이너선은 76척을 기록하고 있음
- 전 세계적으로 조선소 수용량은 한계치에 이른 것으로 추정됨에 따라 개별 선박들의 스크러버 장착지연이 도미노 효과를 발생시키고 있음. 현재 스크러버 장착기간은 평균 40일로 이전 예상인 30일 보다 오랜 기간이 소요됨
- 현재 조선소 설치지연으로 인해 금년에 40~50척의 유조선이 원유 수송시장에서 제외될 것으로 예상됨
- 스크러버 장착을 위해 북아시아 지역에 도착한 유조선들은 다른 선박의 스크러버 장착 완료를 기다리며, 해당지역에서 낮은 운임으로 단거리 수송에 참여하고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129107/Shipyards-losing-race-to-retrofit-scrubbers>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ Baltic Exchange, 새로운 지수 발표 예정

- 볼틱은 새로운 선박운영비용지수인 BOI·Baltic Operating Expense Index를 개발했으며, 오는 10월 17일 처음으로 공개할 예정임. 동지수는 분기별로 발표될 예정이며 이번에 발표 예정인 지수는 건화물선 1,800여척의 금년 3분기 선박운영비용을 분석한 결과물임
- BOI를 산출하기 위해서는 선원비(crew), 선박관리비(technical), 보험비(insurance)가 필요하며, 현재 3곳의 선박관리회사(Anglo-Eastern, Columbia Shipmanagement, Fleet Management)가 볼틱의 패널로 참석 중임. 패널들은 상기에 언급한 선원비, 선박관리비, 보험비와 함께 입거비(dry-docking)를 하루에 한 번 달러기준으로 작성하여 볼틱에 제출하며, 볼틱은 이를 기초자료로 활용해 지수를 산출함
- BOI는 패널들을 통해 수집된 정보를 활용해 산출되며, 볼틱은 향후 BOI의 대상 선종을 탱커 등으로 확대할 계획이라고 설명함. 또한 패널수도 점차 늘릴 계획이라고 덧붙임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129150/Baltic-Exchange-launches-new-index>(로그인 필요)

■ 중국, 미국산 대두 관세부와 대상에서 제외할 움직임

- 최근 중국정부가 미-중 무역 협상을 재개하기 전에 두 국가 간 긴장감을 완화하기 위한 조치로 미국산 대두, 돼지고기 등 농축산물이 추가관세 대상에서 제외될 것이며, 중국 기업들에게 미국산 농축산물을 구매하도록 장려하고 있는 것으로 나타남

<https://www.hellenicshippingnews.com/china-backs-u-s-farm-purchases-as-trade-talks-atmosphere-warms/>

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 아시아지역 연휴로 스팟운임 하락

BDI가 전주대비 5% 하락한 2,365를 기록함. 케이프선 스팟운임 평균은 전주대비 2,325달러(6.2%) 하락한 35,060달러/일을 기록함. 대서양 지역의 운임 하락폭은 3%선에 그친 것에 반해 태평양 지역 운임은 아시아지역 연휴로 전주대비 약 7% 하락함. 또한 중국 철광석 재고량 증가와 위안화 환율 하락으로 중국 제철소 철광석 수요가 감소하고 있다는 뉴스와 함께 9월 중순 이후 현재 스팟운임보다 낮은 수준인 약 30,000달러/일에 거래가 성사되고 있다는 소문이 운임에 부정적 영향을 미친 것으로 보임. 중소형선박 운임도 아시아연휴로 인해 태평양 지역을 중심으로 하락함

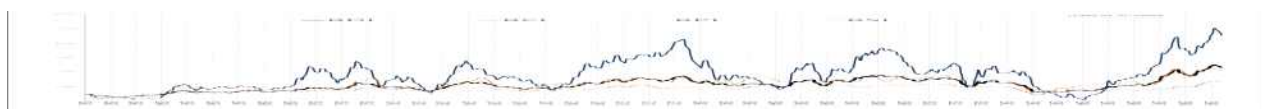
■ FFA 시장, 케이프선 10월물 가격 제외 상승

케이프선 10월물 FFA가격은 전주대비 소폭 하락함. 이를 제외하고 모든 선형에서 FFA 10월물과 4분기물 가격은 전주대비 상승함

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 케이프선 운임은 상승, 파나막스선과 수프라막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수



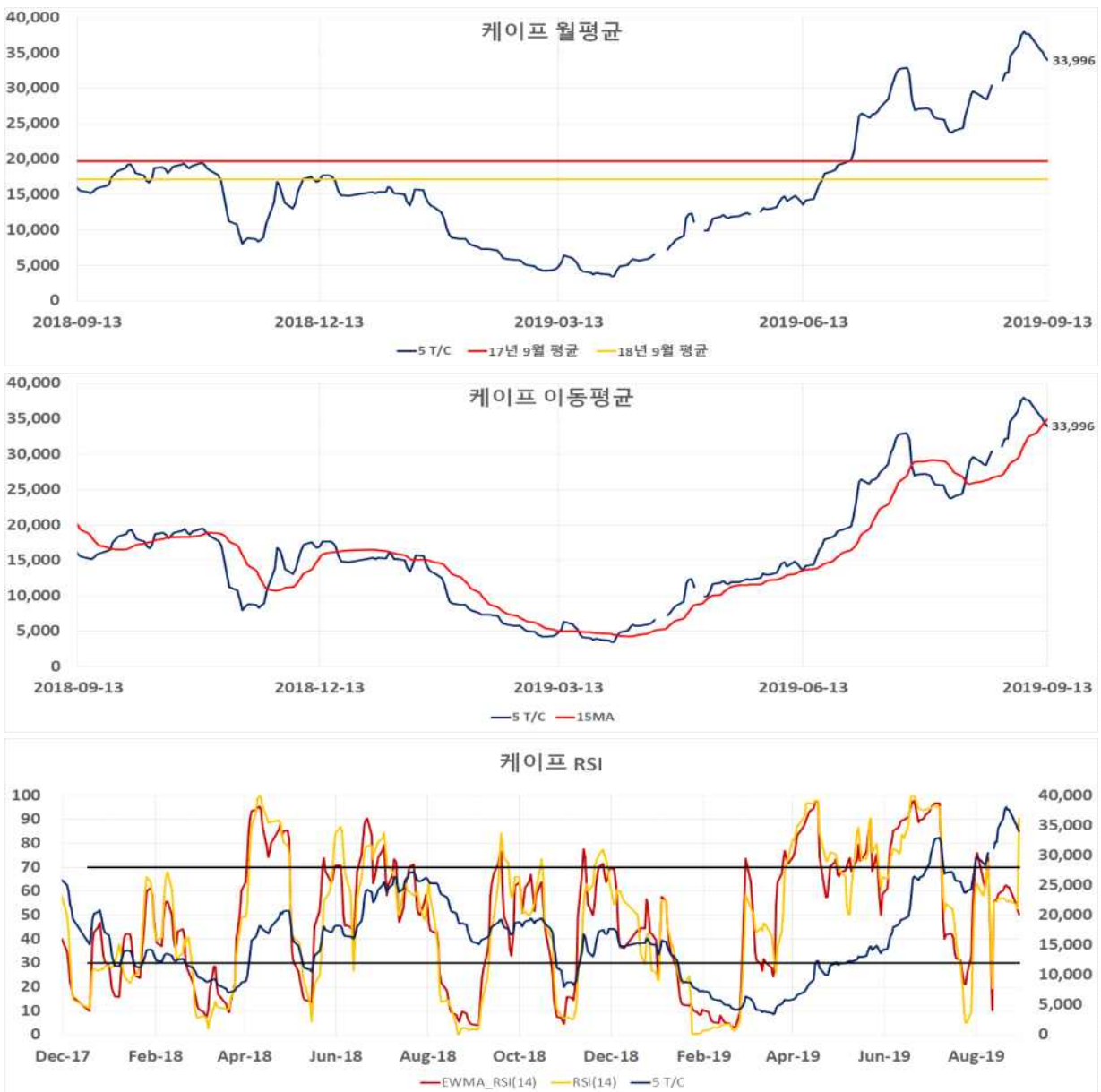
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(09.13)							
운임지수 ¹⁾	BDI	2,365	(-127)	595	2,518	1,235	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	35,060	(-2,325)	3,460	38,014	15,870	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	17,234	(-776)	4,435	18,116	10,620	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	14,525	(-383)	4,544	14,940	9,109	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	10,058	(117)	4,198	10,067	6,669	562	9,772	8,505
	케이프	22,000	(-500)	11,500	23,000	16,939	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	15,150	(-225)	11,500	16,125	13,276	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	12,188	(-250)	9,500	12,500	10,797	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,563	(438)	8,750	10,563	9,726	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(09.13)							
		2019년 10월물	2019년 4분기물	2020년물		2021년물			
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	26,492	(-375)	25,532	(255)	16,247	(97)	13,754	(-1)
	파나막스(4TC)	15,733	(1,429)	14,703	(1,279)	10,755	(505)	9,454	(216)
	수프라막스(6TC)	13,595	(850)	12,336	(607)	9,668	(57)	9,070	(55)
	헨디(6TC)	9,313	(275)	9,029	(256)	8,238	(63)	7,800	(87)

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

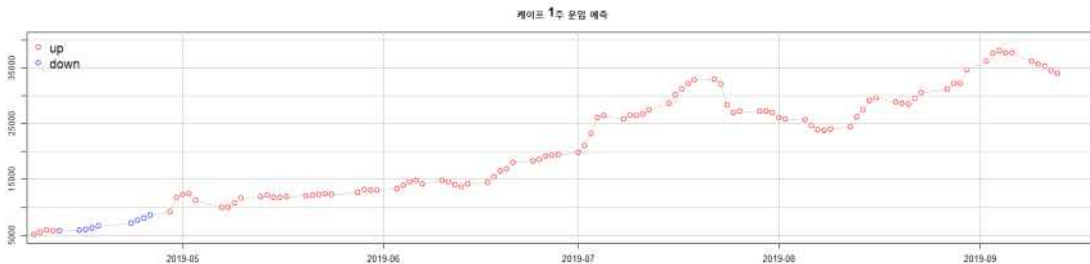
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 상승세가 이어짐
- (케이프 RSI) 지난주 30~70구간을 횡보하던 RSI가 주후반에 70선을 돌파한 후 상승 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 횡보할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임과 1년 용선료간의 간격이 점점 확대되고 있으며, 장단기 용선료 간격은 일정폭을 유지하고 있음
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 선형간 운임차는 주평균 1일 17,000달러로 큰 것으로 나타남
- (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	09.09	09.16	79.94	20.06
	09.10	09.17	75.80	24.20
	09.11	09.18	74.30	25.70
	09.12	09.19	70.65	29.35
	09.13	09.20	65.49	34.51
	9월 2주	9월 3주	73.24	26.76

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 이동평균) 하락 출발한 스팟운임은 횡보중인 이동평균선을 하향돌파한 후 하락세를 이어감
- (파나막스 RSI) RSI가 주 후반에 70선을 돌파한 후 상승세를 이어가 100선에 근접함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 보합세를 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 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임과 단기용선료는 하락하고 있는 것으로 나타나나 장기용선료는 횡보 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

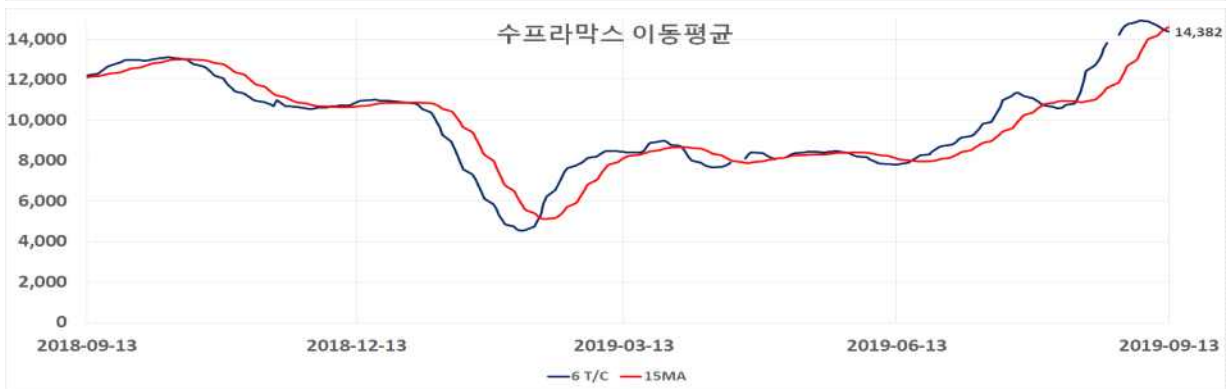


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	09.09	09.16	23.71	76.29
	09.10	09.17	11.14	88.86
	09.11	09.18	11.51	88.49
	09.12	09.19	15.87	84.13
	09.13	09.20	20.03	79.97
	9월 2주	9월 3주	16.45	83.55

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

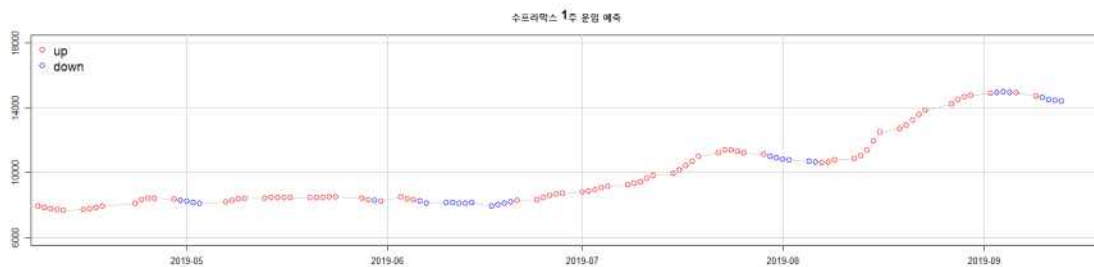
- (수프라막스 이동평균) 스팟운임이 저항선을 형성한 후 하락세를 보이다 이동평균선과 교차함
- (수프라막스 RSI) RSI는 70선을 상향돌파한 후 상승세를 이어가 100선에 근접함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 하락하거나 횡보할 것으로 예상됨



- * 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) 장·단기 용선료는 보험세를 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 차주 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	09.09	09.16	50.47	49.53
	09.10	09.17	23.05	76.95
	09.11	09.18	21.12	78.88
	09.12	09.19	22.03	77.97
	09.13	09.20	24.86	75.14
	9월 2주	9월 3주	28.31	71.69

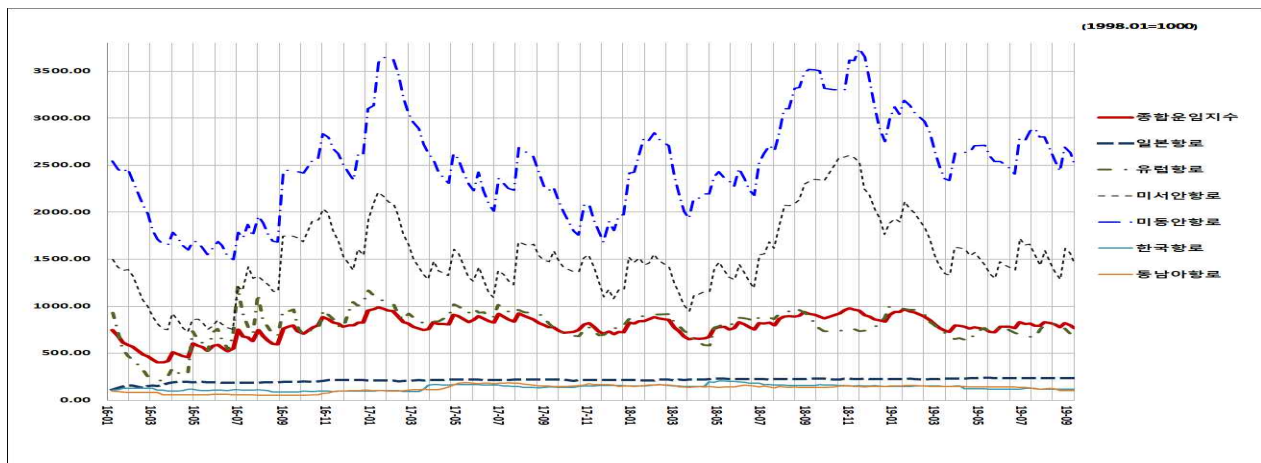
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 29.26 하락한 765.79를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 36달러 하락한 674달러를 기록했으며 아시아-북미항로는 전주대비 119달러 하락한 1,447달러를 기록함. 아시아-유럽항로에서 지난 해와 비교해 150달러 이상 낮은 수준으로 2M은 중국 국경절에 대응하기 위해 AE2/Swan 서비스를 일시적으로 중단할 예정임. 지난 해에도 동서서비스를 12월 초까지 중단시켰으며 올해에는 이르면 11월 중순에 서비스를 재개할 것으로 예상됨. 이번 AE2/Swan 서비스 중단으로 인해 2M의 동항로 공급량 18%가 감소되어 공급과잉 완화에 영향을 미칠 것으로 예상됨. 아시아-북미항로 7월 실적은 전월대비 9.1%, 전년대비 2.9%로 양호하였으나 운임은 지난 해보다 하락함. 무역전쟁으로 인한 불확실성이 시장 심리를 하락시키는 요인으로 작용함

인트라아시아 항로 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. 동남아항로 운임도 2017년 2월 이후 최저치인 101달러를 기록한 후 반등하지 못하는 상황임

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

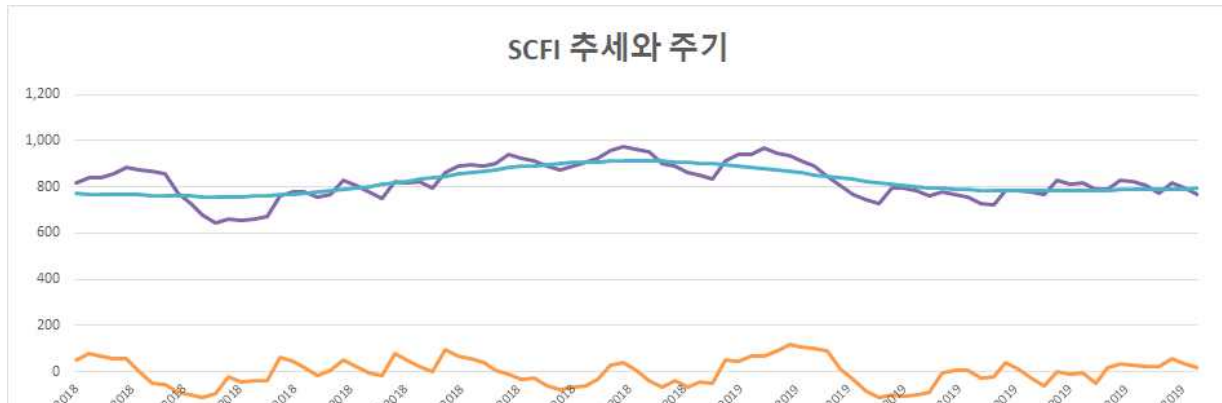


자료:상해항운교역소

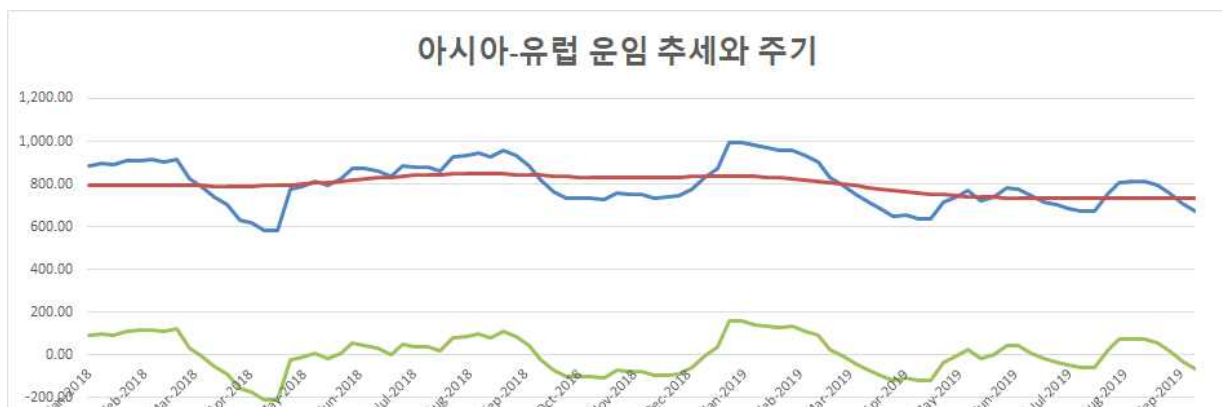
	금주 (전주비)	2019년			2018년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장 (09.13)									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	765.79	(-29.3)	723.93	968.07	810.83	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	674	(-36)	638.00	996.00	770.30	584.00	996.00	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,447	(-119)	1,286.00	2,114.00	809.97	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,516	(-114)	2,338.00	3,187.00	2,701.59	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	117	(-)	117.00	153.00	130.21	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	231.62	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	101	(-)	101.00	158.00	136.68	131	166	145.84
용선지수(HRCI)		-	(-)	591	801	673	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

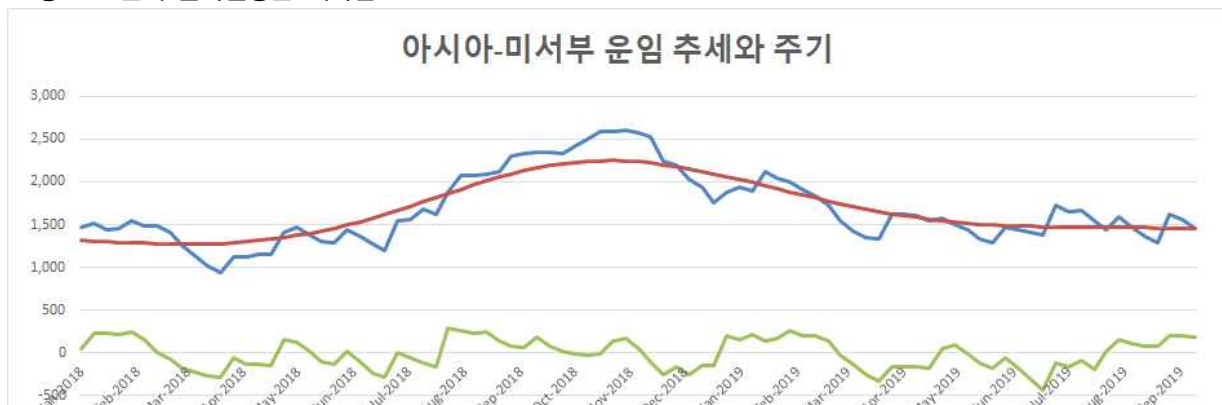
- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상황으로 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 전체적으로 하향구간에 있으나 추세선은 730대에 있어 단기적으로 반등 가능



- 아시아-미주운임은 추세선인 1,460달러와 유사하여 단기적으로 변동폭은 크지 않을 것으로 전망되나 무역전쟁으로 인해 불확실성은 지속됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

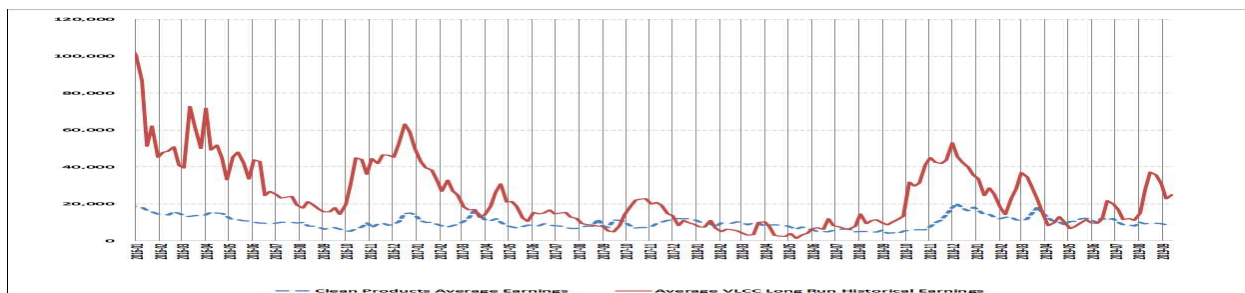
VLCC, 적은 화물수요에도 낮은 하락폭 기록

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 23,937달러로 전주대비 1,957달러(-7.6%) 하락하였으며, WS은 52.3으로 전주대비 1.2p(-2.2%) 하락하였음. 금주 중동지역과 대서양 지역 화물수요는 크지 않았지만 4분기 긍정적 심리로 운임은 지난 주말 대비 소폭 상승세를 기록하였음. 시황상승이 예상됨에 따라, 현시점에 장거리 항로를 선호하지 않아 장거리 항로에 프리미엄이 부과되고 있음. 한편, 사우디아라비아 폭격사건이 단기적으로 공급에 차질을 초래하지 않는다고 하지만 유가와 운임은 크게 변동할 것으로 예상됨

MR, 수급균형으로 운임 횡보

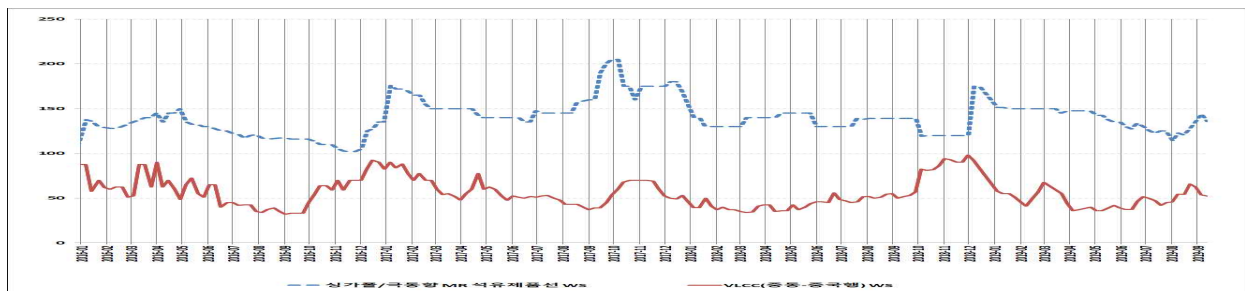
금주 태평양 MR 평균운임은 13,832달러로 전주 대비 499달러(-3.5%) 하락하였으며, 인도-극동 WS은 135.6으로 전주대비 8.4p(-5.9%) 하락하였음. 금주 화물과 선박이 균형을 이루며 운임은 횡보세를 기록하였음. 차주에도 화물수요가 예정되어 있지만, LR1 선박 운임 하락으로 현재와 유사한 운임수준을 기록할 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

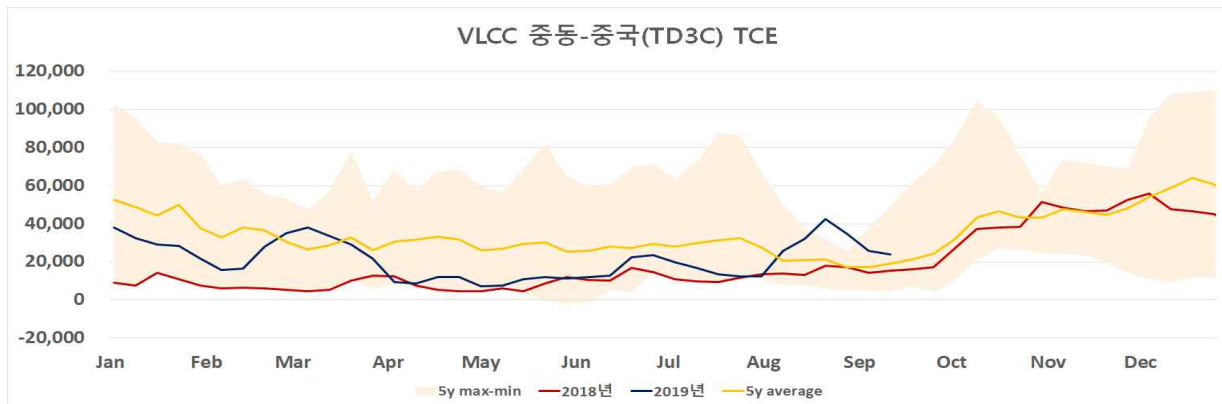
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.13)							
Average Earnings	TD3C	23,937	(-1,956)	6,167	43,803	21,289	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	13,892	(-499)	7,403	21,370	12,727	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	36,250	(-)	24,500	36,750	31,922	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,750	(-)	13,250	15,000	14,159	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	52.3	(-1.2)	36.0	67.5	48.2	34.0	98.0	53.9
	MR	135.6	(-8.4)	114.2	151.3	138.4	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

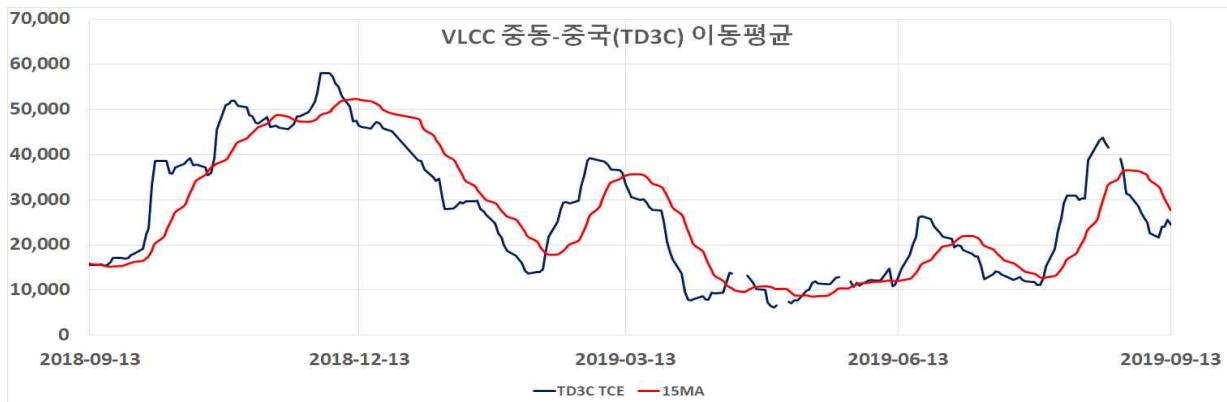
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

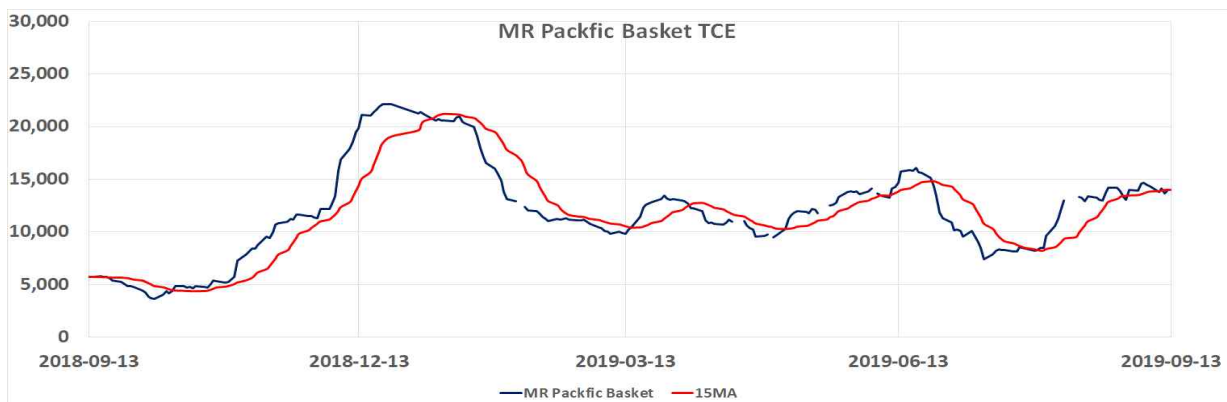
- 금주 TD3C 평균운임은 23,937달러로 3주 연속 하락하였으나 최근 5년간 동기 평균 19,287달러를 초과함



- TD3C 평균운임은 지난 주말 대비 소폭 상승세를 기록하며 15일 이동평균운임과 차이를 좁힘. 차주운임이 큰 폭으로 상승할 경우 골든크로스를 형성할 수 있을 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 15일 이동평균운임을 기준으로 큰 변화 없이 이동을 같이함. 차주에도 운임은 큰 변동성이 없을 것으로 예상됨



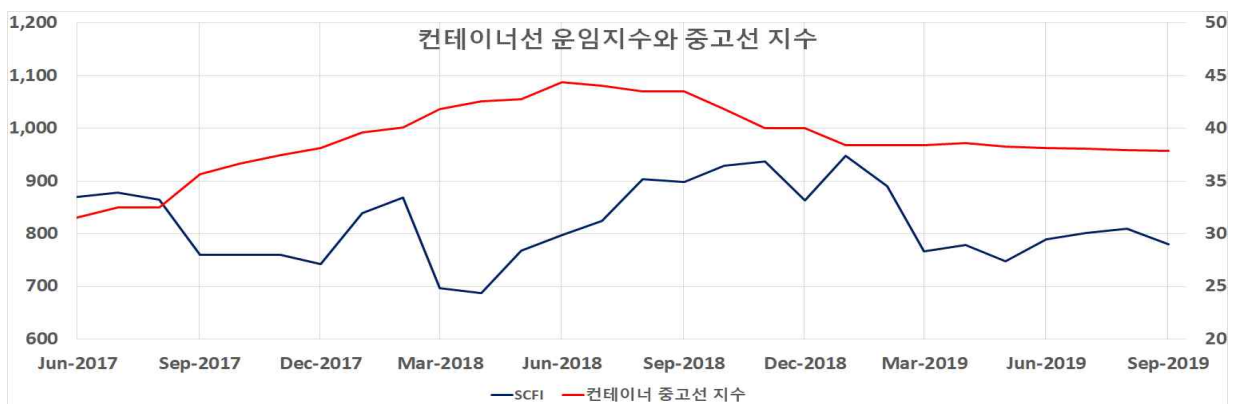
6. 중고선 시장

- 최근 BDI 상승세가 지속됨에도 불구하고 중고선 지수는 횡보세를 기록하고 있음



* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

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



VLCC 매각 예상, 고령 MR 2척 중고선 거래

- 향후 몇 주간 다수의 VLCC가 매각될 것으로 예상되며, 금주에는 2010년 건조된 선박이 매물로 나와있음
- 2002년 건조된 선박은 최근 동일 선령 선박이 8백만 달러에 거래된 것에 비해 낮은 770만 달러에 거래되었음. 2000년 건조된 선박은 600만 달러에 거래되었음

에코디자인 케이프선 2척, 고령 케이프선 1척 중고거래

- 2016년 건조된 에코디자인 케이프선 2척이 각각 4,250만 달러에 판매됨. 현대식 케이프 사이즈의 중고판매는 작년 10월이 마지막임
- 2005년 건조된 케이프선이 1,665만 달러에 한국 구매자에게 판매되었음

7. 주요 해운지표 (2019.09.13.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.13)								
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	70.0	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.5	(-0.5)	10.5	10.5	12.5	11.7	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(09.13)								
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	(-)	32	32.0	35.0	34.3	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(09.13)								
380 CST	Rotterdam	304.5	(10.0)	299.5	277.5	443.5	375.1	322.5	477.5	400.1
	Singapore	448.5	(35.0)	431.0	332.5	511.5	417.4	352.5	517.5	432.6
	Korea	531.5	(33.0)	515.0	389.5	531.5	458.1	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	448.5	(33.0)	432.0	365.0	524.0	429.9	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(09.13)								
철광석	국제價	97.85	(9.0)	92.2	72.3	127.2	95.1	62.5	79.3	69.5
	중국産	-	(-)	108.4	-	140.4	120.6	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	77.1	(0.4)	76.6	72.0	83.1	77.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	-	(-)	86.2	-	107.4	102.4	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주산	-	(-)	177.8	-	252.9	228.0	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	-	(-)	125.0	-	187.3	162.8	164.7	186.9	177.1
	중국産	214.2	(1.3)	217.2	214.2	233.0	225.9	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	898.0	(53.75)	861.5	791.0	925.3	881.1	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	483.5	(23.25)	470.4	418.5	547.5	484.4	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		5월	6월	7월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	7,583	7,241	8,241	55,461	74,518	95,248	100,114
	수입	4,477	4,336	4,851	27,770	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	8,049	7,739	7,647	53,250	81,068	84,260	89,921
	수입	6,422	5,669	6,378	36,363	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,369	4,319	4,624	31,850	45,468	53,140	57,676
	수입	4,750	4,241	5,310	27,278	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,625	12,737	13,924	94,157	145,255	169,587	189,936
	수입	11,850	10,413	11,473	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