

# KMI

## 주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 9월 4주    ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

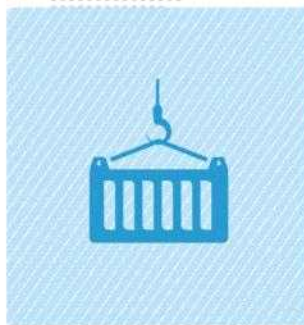
I. 주간이슈 .....	02
II. 주간뉴스 .....	03
III. 건화물선 .....	06
IV. 컨테이너 .....	13
V. 탱커 .....	15
VI. 중고선 시장 .....	17
VII. 주요 해운지표 .....	18

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

# 해운과 디지털화

### I 디지털화(digitalization)는 선택 문제인가?

‘디지털화’를 나타내는 영어 단어에는 ‘digitization’과 ‘digitalization’이 있음. Digitization은 아날로그 데이터를 디지털 형태로 변환하는 것이며, digitalization은 산업, 조직 또는 시장 내에서 (4차 산업혁명) 기술이 가져다 주는 조직 프로세스 또는 비즈니스 프로세스의 변화를 포괄함

4차 산업혁명 진전으로 해운산업에는 많은 변화가 일어나고 있으며 심지어는 블록체인 기반의 거래 등 새로운 비즈니스 모델이 시도되고 있음. 미래 에이전시의 레너드 대표는 음반시장 예를 들어 중간자(middleman)가 배제되는 현상에 대해 언급하고 있으며, 해운에서도 이러한 변화에 대응하지 못하고 음반판매점을 계속 운영하려는 것과 같은 우를 범하지 않아야 한다고 경고함. 해운·물류 분야에서는 국가간 거래에 다수 중개자(intermediary)가 복잡하게 개입되고 있어 어느 산업보다 디지털화 효과를 크게 향유할 수 있음. 나아가 디지털화에 앞선 해운·물류기업은 미래에 경쟁우위를 점하게 될 가능성이 큼

### I 디지털화 효과

4차 산업혁명 기술을 활용한 디지털화는 여러 분야에서 효과를 창출할 수 있음. 디지털 거래 플랫폼을 활용할 경우 동적인(dynamic) 가격결정이 가능해지며 운임협상의 투명성이 확보될 수 있음. 종이 없는 선하증권을 통해 서류작업 신속성과 간결성을 확보할 수 있으며, 여기에 블록체인 기술이 적용될 경우 신뢰성이 확보되어 거래 안정성이 획기적으로 제고되는 효과가 있음

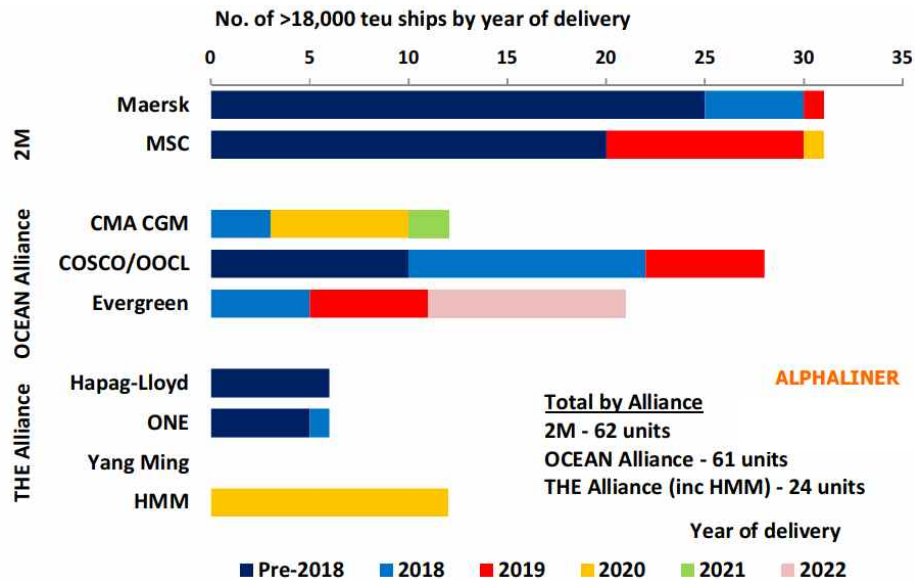
디지털화는 효율성, 신속성, 신뢰성의 문제뿐만 아니라 사업모델을 만들어 내거나 변화시키는 데에도 기여할 수 있음. 실제로 과거에 여러 번 시도되었고 실패했던 온라인 거래 플랫폼이 다시 수면 위로 부상하고 있으며 예전에는 활발하지 않았던 물류의 전후방 통합도 새로운 각도에서 진행되고 있음

### I 디지털화 추진의 유의점

디지털화는 목적 아닌 수단이며, 단순히 소프트웨어와 하드웨어를 결합하고 거기에 기술적 역량을 투입하는 것으로 이루어질 수 없음. 이에 대하여 업계의 전문가들은 디지털화를 추진하는 데 있어 유념해야 할 사항을 지적하고 있는데 그 중 몇 가지를 소개함

- 비즈니스 프로세스 변화가 진정한 효과이므로 일부의 혁신조직이 추진하고 나머지는 소외되는 형태는 바람직하지 않음
- 전문지식과 디지털역량의 효과적인 결합을 위해 해운·물류 전문가 80%, 디지털 기술자 20%의 비율로 추진조직이 구성되어야 함. 실제 Hapag-Lloyd's에서는 외부 인력이 30%를 넘지 않았음
- 변화는 핵심사업(core business)을 중심으로 추진되어야 함. 이 경우 변화는 파괴적(disruptive)이지 않고 점진적임
- 디지털화가 자동화를 중심으로 진행되지만 해운은 관계기반(relationship-based) 사업이므로 인간요소가 배제되어서는 안되며, 고객센터(customer service) 중요성이 간과되지 않아야 함
- 통합적인 추진에 있어 표준화를 충분히 고려하여야 하며 보안에 대해서 각별한 주의를 기울여야 함
- 데이터가 의사결정의 질을 결정하므로 양질의 데이터 확보에 주력하여야 함
- 디지털화 성공을 위해서는 조직간 협업(collaboration)이 조장되어야 함

## 2. 주간 뉴스



### 초대형선박 확보, 2M 완료, 오션 얼라이언스 진행중

- 얼라이언스별 18,000TEU급 이상 선박 보유 및 발주 계획관련 알파라이너 자료에 의하면 2M은 올해까지 대부분 인도가 완료되며 추가 발주는 없는 것으로 나타남. 머스크와 MSC는 동급 선박을 각각 31척인 보유할 것으로 예상되며 대부분 2018년 이전에 인도됨
- 반면 오션얼라이언스는 COSCO를 제외하고 대부분 2019~2021년에 인도되는 것으로 나타남. 최근 에버그린은 23,000TEU급 10척을 발주하는 등 공격적으로 선대를 확보함
- 디얼라이언스는 현대상선이 2020년에 인도받을 23,000TEU급 12척이 현재까지 인도예정인 초대형 선박의 전부로 경쟁 얼라이언스에 비해 초대형선 확보에 열위인 것으로 나타남

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 37호

### 함부르크 수드, 신규 예약 서비스 도입

- 머스크에 통합된 함부르크 수드(Hamburg Süd)는 컨테이너를 온라인으로 배송 예약할 수 있는 어플리케이션을 출시함
- 현재 시범운영 기간이며 어플리케이션을 이용할 경우 짧은 시간 안에 가격확인이 가능함. 또한 조기 예약에 따른 할인과 함께 이후 발생할 수 있는 추가요금은 부과되지 않아 이용자 편의성을 높임
- 현재는 남미-유럽/아시아 서비스에 한정되지만 점차 확대할 예정임

[tps://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129207/Hamburg-Sd-launches-airlinestyle-smart-box-booking-capability](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129207/Hamburg-Sd-launches-airlinestyle-smart-box-booking-capability)(로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### I CMA CGM, 장기용선으로 선박 확보

- 프랑스 선사인 CMA CGM은 Eastern Pacific과의 거래를 통해 15,000TEU급 6척을 장기용선으로 확보함
- 동 선박은 작년 Eastern Pacific이 현대삼호중공업에 발주했으며 LNG 사용이 가능한 이중 연료방식임. 척당 가격은 1억 2천만 달러로 알려졌으며 CMA CGM의 용선가격은 약 55,000달러/일로 추정됨

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/cma-cgm-strikes-long-term-deal-with-eastern-pacific-for-dual-fuel-sextet/2-1-673800>(로그인 필요)

### I 사우디아라비아 석유시설 폭격으로 탱커 시장 단기 상승

- 사우디아라비아 석유시설 드론 폭격으로 인해 일 570만 배럴의 원유 생산이 중단됨. 사우디아라비아 국영 석유회사 아람코(Aramco)에 따르면, 현재 일 320만 배럴을 생산하고 있으며 9월 말까지 공격 이전 수준으로 복구할 예정임
- 아람코는 비축유 1억 8,500만 배럴 활용, 자국 정유소 공급 축소, 다른 지역 생산 증가를 통해 국제 원유 공급을 유지하고자 함
- 이번 사건으로 인해 취소된 선적은 아직 없음. 하지만 Kpler 데이터에 따르면, 라스 타누라(Ras Tanura) 터미널에서 선적이 늦어짐에 따라 8척의 VLCC가 대기 중인 것으로 확인됨
- 드류리는 2주간 사우디 공급 중단이 지속된다면, 20척의 VLCC 선적이 감소할 것으로 분석함. 하지만, 공급 감소분이 북미, 아프리카 등 다른 생산국들로 전환된다면 톤-마일 증가 효과로 유조선 시장에 호재가 될 것을 언급함
- VLCC 운임은 33,000달러로 지난 주 대비 20% 가량 상승을 기록함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/tanker-owners-reap-short-term-gains-as-saudi-storm-blows-over/2-1-674067>(로그인 필요)

### I 트럼프, 유가안정을 위해 전략 비축유 공급

- 미 대통령 도널드 트럼프는 사우디아라비아 공격이 유가에 미치는 영향을 고려하여 필요시 전략 비축유(Strategic Petroleum Reserve) 활용을 승인함
- 미 에너지부에 따르면 전략 비축유는 텍사스, 루이지애나주 등 4개 지역에 6억 4,480만 배럴을 보유하고 있음
- 지난 16일 월요일 브렌트유는 금요일 60달러에서 14% 상승을 기록한 이후 하락하여 64달러 선을 유지하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/trump-opens-strategic-petroleum-reserve-taps-to-ensure-adequate-crude-supplies/2-1-672155>(로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### ICBC, Shandong Shipping 6억 달러 신조건조 프로젝트

- 산둥지방정부 소유의 Shandong Shipping 사는 정유회사 Shell과 8년 계약을 체결했음을 밝혔다. 동 선박 건조에 3억 8,000만 달러가 소요될 예정으로 ICBC Leasing 사에서 자금을 지원할 예정임
- 이와 함께, 미국 농산물 수입업체인 Bunge Limited 사와 캄사르막스 4척에 대해 10년 변동운임으로 계약을 체결하였음. 동 선박 건조에는 2억 2,000만 달러의 자금이 소요됨

[https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129217/Shandong-Shipping-and-ICBC-Leasing-team-up-on-\\$600m-newbuild-projects](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129217/Shandong-Shipping-and-ICBC-Leasing-team-up-on-$600m-newbuild-projects)(로그인 필요)

### ISO, 선박용 저유황유의 품질인증기준서 발표

- 국제표준기구(ISO·International Organization for Standardization)가 황함유량이 0.5% 이하로 생산된 저유황유가 선박연료유로 사용되기 적합한지 품질평가를 받을 수 있도록 품질인증기준서인 ISO/PAS 23263:2019를 마련했다고 발표함
- ISO는 저유황유 역시 기존 선박연료유 품질인증기준서인 ISO 8217의 평가항목을 활용하여 품질을 평가할 수 있다는 것을 확인했다고 설명함. 이번에 발표한 품질인증기준서는 ISO 8217을 어떤 식으로 활용하여 저유황유 품질을 평가할 수 있는지 설명했다고 덧붙임

<https://www.tradewindsnews.com/regulation/iso-releases-imo-2020-fuel-specifications/2-1-674948>(로그인 필요)

<https://www.iso.org/standard/75113.html>

<https://www.hellenicshippingnews.com/specifications-for-0-50-sulphur-fuels-and-the-pas-from-iso-ibia-explains/>

### 클락슨, 해상물동량 톤-마일 증가율 전망치 하향 조정

- 클락슨은 미국과 중국간 무역 분쟁으로 인해 올한 해상물동량 톤-마일 증가율 전망치를 하향조정했다고 밝힘. 올해 초 전망치는 3.4%였으나 1.2%p 낮춘 2.2%를 기록할 것이라고 발표함. 또한 올 초 발생한 발레사 댐 사고도 톤-마일 증가율 전망치를 하향조정하게 된 주요 원인 중 하나라고 주장함
- 트레이드윈즈는 미-중 무역 분쟁 등이 최근 무역 패턴을 변화시켰으며 이로 인한 영향력이 2020년까지 이어질 것이라고 예상함

<https://www.tradewindsnews.com/trumps-trade-war-and-vale-dam-to-hit-demand-growth-says-clarksons/2-1-671403>(로그인 필요)

<https://sin.clarksons.net/News/Article/144247>(로그인 필요)



### 3. 건화물선 - 주간 동향

#### BDI, 2주 연속 하락

BDI가 전주대비 5% 하락한 2,236을 기록함. 케이프선 스팟운임 평균은 32,433달러/일로 전주대비 2,627달러 (7.4%) 하락함. 특히 중국으로 향하는 항로에서 운임 하락폭이 커지고 있는 것으로 나타남. 이는 태평양 지역을 중심으로 선박 공급이 증가한 것이 주요 원인임. 중소형선박 운임은 흑해를 중심으로 시장에 유입되는 화물량은 일정 수준을 유지하고 있으나 가용선박수가 증가하면서 하락함

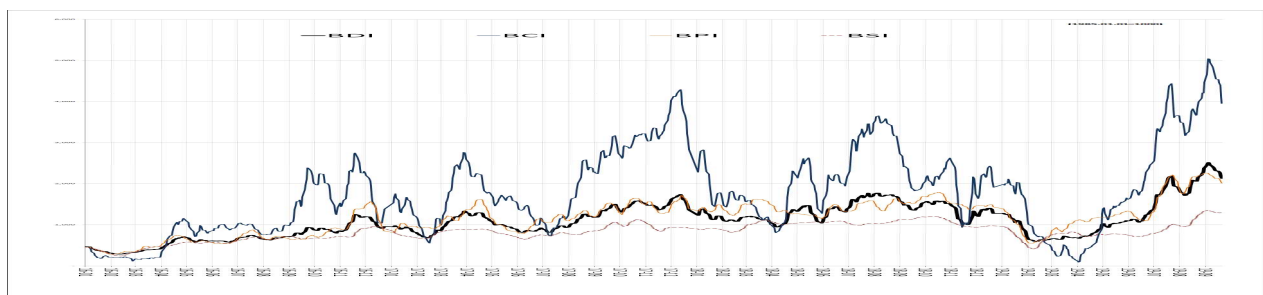
#### FFA 시장, 핸디선 제외 모든 선형의 10월물, 4분기물 가격 하락

파나막스선 10월물과 4분기 FFA가격이 전주대비 큰 폭으로 하락하였으나 여전히 평균 13,000달러/일선을 기록하며, BEP를 상회하는 수준을 나타냄

#### 빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 케이프선을 비롯한 모든 선형의 운임이 하락할 것으로 예상됨

#### 건화물선 운임 지수



		금주	(전주비)	2019년 <sup>3)</sup>			2018년		
				최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(09.20)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	2,236	(-129)	595	2,518	1,263	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	32,433	(-2,627)	3,460	38,014	16,323	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	16,661	(-573)	4,435	18,116	10,785	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	14,357	(-168)	4,544	14,940	9,253	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	10,045	(-13)	4,198	10,067	6,761	562	9,772	8,505
	케이프	21,500	(-500)	11,500	23,000	17,059	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)	파나막스	14,150	(-1,000)	11,500	16,125	13,299	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,925	(-263)	9,500	12,500	10,827	11,000	13,750	12,808
	핸디	10,563	(-)	8,750	10,563	9,748	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(09.20)							
		2019년 10월물	2019년 4분기물	2020년물		2021년물			
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	25,258	(-1,234)	25,156	(-376)	16,529	(282)	13,738	(-16)
	파나막스(4TC)	13,763	(-1,970)	13,207	(-1,496)	10,376	(-379)	9,352	(-102)
	수프라막스(6TC)	13,499	(-96)	12,225	(-111)	9,736	(68)	9,070	(-)
	핸디(6TC)	9,338	(25)	9,042	(13)	8,231	(-7)	7,800	(-)

주 - 1), 2), 6) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3) : 공식된 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

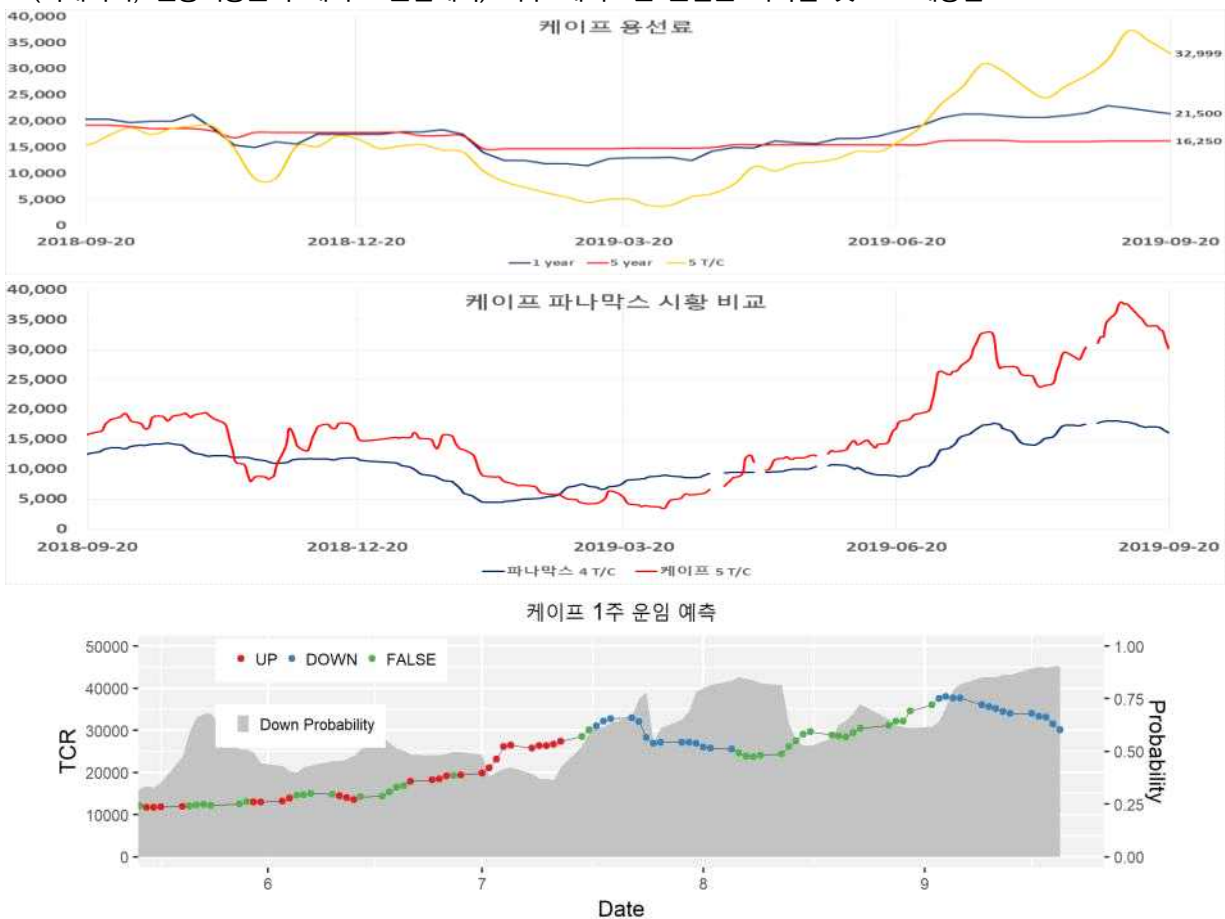
- (케이프 이동평균) 스팟운임이 하락하고 있으며 상승세가 둔화되고 있는 이동평균선과 교차한 후에는 더욱더 가파르게 하락 중임. 하지만 스팟운임은 하락세를 보이고 있으나 여전히 높은 수준임
- (케이프 RSI) 30~70구간을 횡보하던 RSI가 주중반에 하락하기 시작해 주말인 금요일에 30선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 보합세를 보일 것으로 예상함



- \* 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) 스팟운임 등락에 상관없이 장기용선료는 일정 수준을 유지 중임. 반면 단기용선료는 지난주에 이어 하락한 것으로 나타남
- (케이프, 파나막스 상황 비교) 케이프선 스팟운임 급락으로 파나막스선간 운임차가 줄어들었으나, 일정 수준 간격을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨



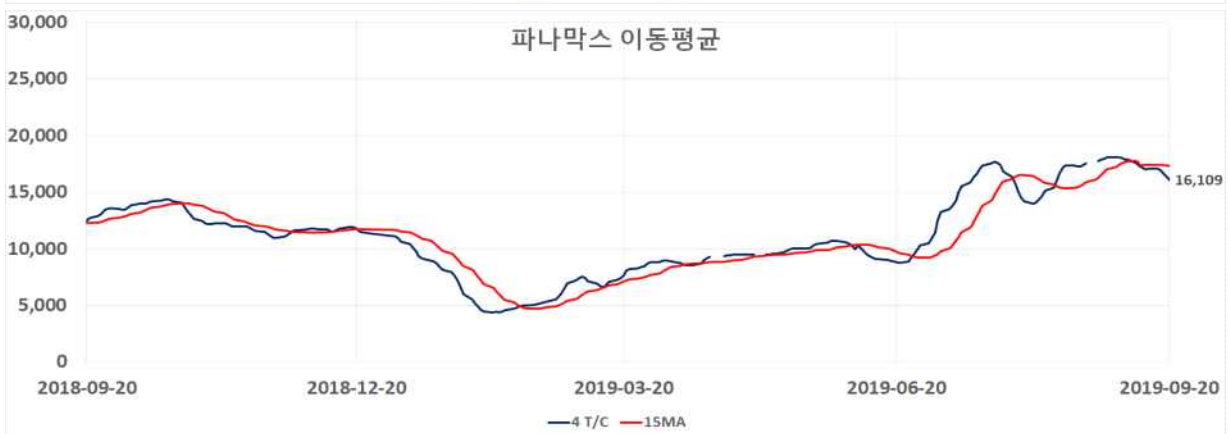
- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
케이프	건화물선 시장(현물)			
	09.16	09.23	10.39	89.61
	09.17	09.24	9.81	90.19
	09.18	09.25	10.25	89.75
	09.19	09.26	9.91	90.09
	09.20	09.27	9.25	90.75
	9월 3주	9월 4주	9.92	90.08



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

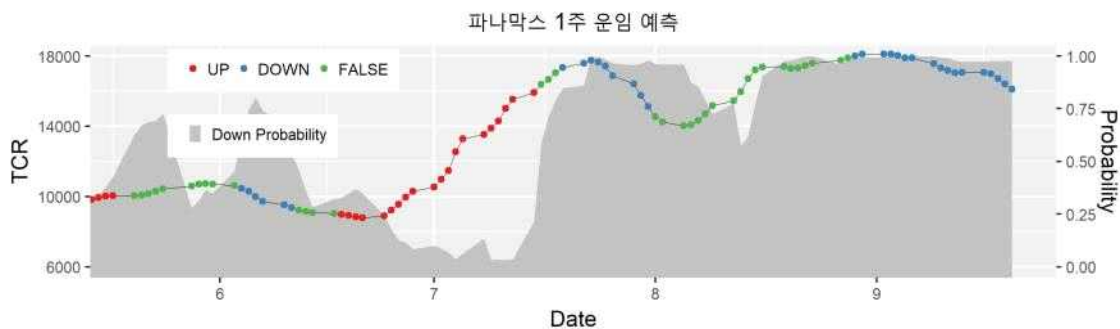
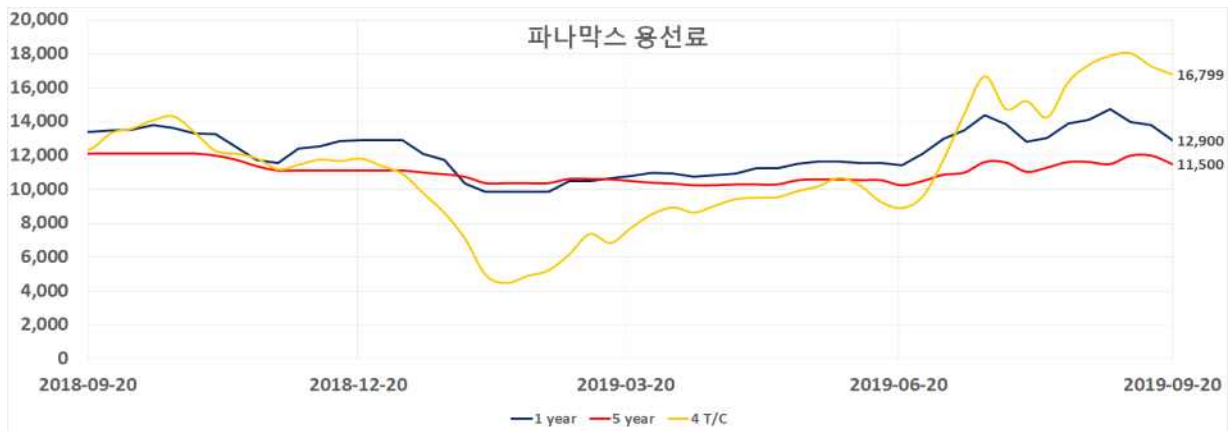
- (파나마스 이동평균) 이동평균선은 보합세를 나타냄. 스팟운임이 보합세를 그리는 이동평균선과 비슷한 움직임을 보이다 주중반부터 급락하기 시작함
- (파나마스 RSI) 주가 시작하자마자 95에 근접했던 RSI가 급락하기 시작해 30선을 하향 돌파함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나마스선 운임은 보합세를 보이거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- \* 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) 스팟운임과 장·단기용선료간 동조화 현상이 뚜렷함. 7월 중순이후 12주간 운임이 스팟운임-단기용선료-장기용선료 순으로 호황기 모습을 유지하고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 차주 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	09.16	09.23	2.67	97.33
	09.17	09.24	2.47	97.53
	09.18	09.25	2.40	97.60
	09.19	09.26	2.35	97.65
	09.20	09.27	2.18	97.82
	9월 3주	9월 4주	2.42	97.58

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

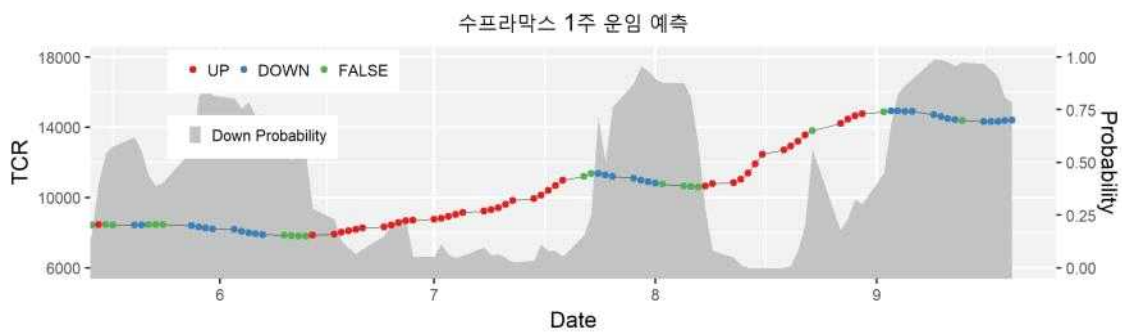
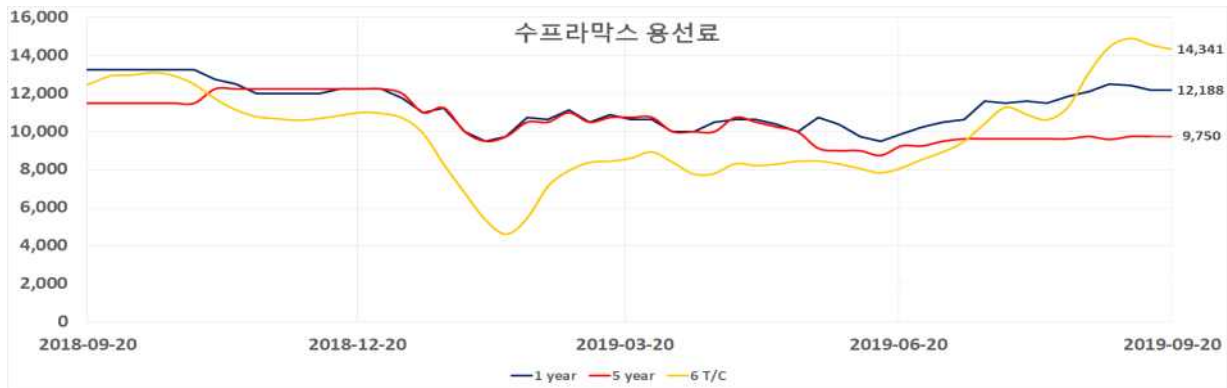
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선과 스팟운임 한 주 내내 횡보 중임
- (수프라막스 RSI) 주가 시작하자마자 가파르게 하락하던 RSI는 주말인 금요일에 30선을 하향 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 하락할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 장·단기 용선료는 보합세를 나타냄. 8월 말 이후 4주 내내 운임이 스팟-단기용선료-장기용선료 순으로 나타남
- (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	09.16	09.23	3.26	96.74
	09.17	09.24	5.99	94.01
	09.18	09.25	9.74	90.26
	09.19	09.26	19.27	80.73
	09.20	09.27	21.54	78.46
	9월 3주	9월 4주	11.96	88.04

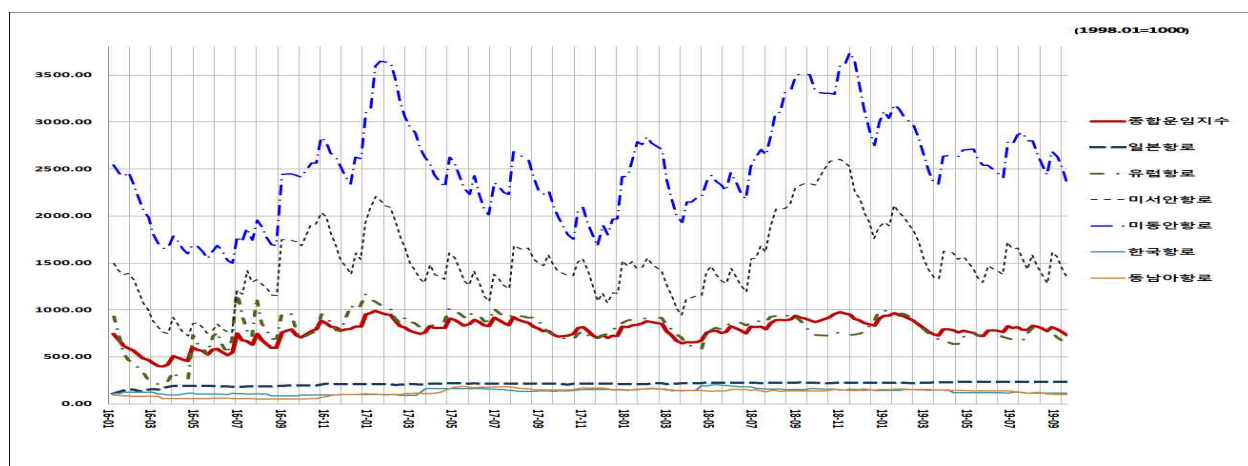
## 4. 컨테이너 - 주간 동향

### ■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 31.69 하락한 734.09를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 36달러 하락한 639달러를 기록했으며 아시아-북미항로는 전주대비 109달러 하락한 1,338달러를 기록함. 아시아-유럽항로에서 현대상선은 이달부터 서비스를 중단하였으며, 오션얼라이언스, 2M은 임시결항을 통해 공급을 조정했음에도 불구하고 운임은 3주 연속 하락함. 아시아-북미항로도 미-중 간 협상에 대한 기대감이 올라가고 있지만 시장 수급에는 큰 영향을 미치지 못함. 이러한 추세가 지속될 경우 국경절 이후인 10월 중순이후 운임이 반등 가능할 것으로 예상됨

최근 컨테이너 선대가 2,300만 TEU를 넘어섬. 지난 해 7월 2,200만 TEU를 돌파한데 이어 1년 2개월 만에 총 선대량이 1백만 TEU 증가함. 올해에만 약 83만 TEU의 컨테이너선박이 인도되는데 반해 해체량은 16.5만 TEU에 그치고 있음. 알파라이너는 올해 해체량 전망수치를 기존 35만 TEU에서 25만TEU 로 낮춤

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)



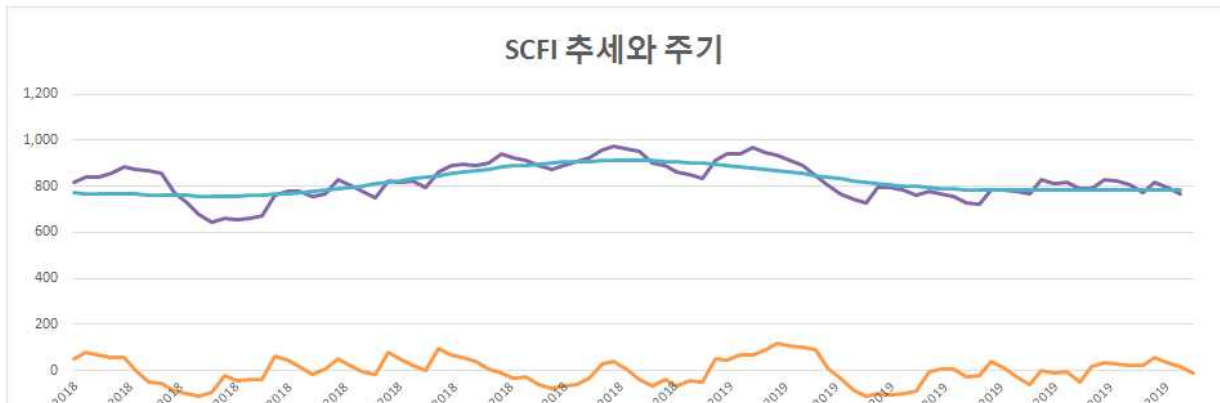
자료:상해항운교역소

	금주 (09.20)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	734.09	(-31.7)	723.93	968.07	808.70	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	639	(-35.0)	638.00	996.00	766.65	584.00	996.00	820.10
아시아발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,338	(-109.0)	1,286.00	2,114.00	1,572.52	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,351	(-165.0)	2,338.00	3,187.00	2,691.85	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	117	(-)	117.00	153.00	129.84	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	236	(2.0)	219.00	237.31	231.74	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	101	(-)	101.00	158.00	135.69	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	(-)	(-806.0)	591	806	677	610	846	724

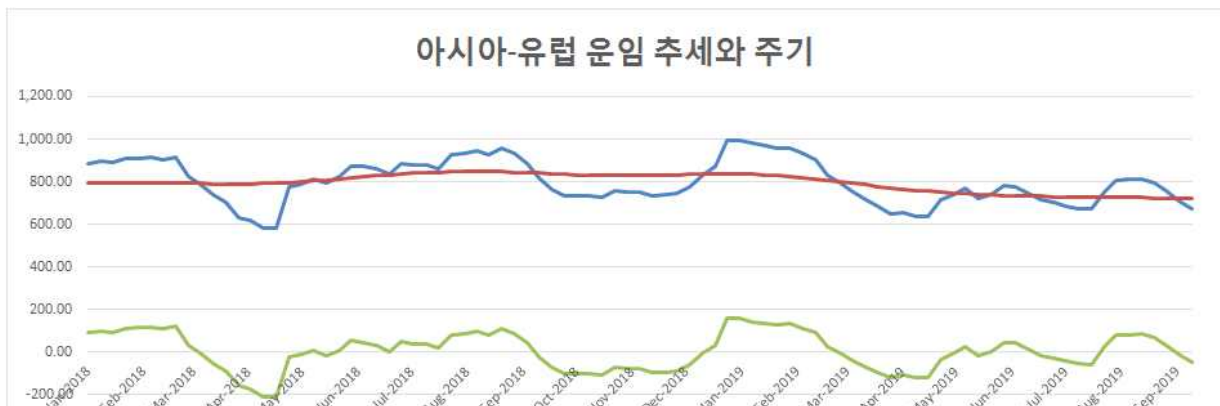


## 4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상황으로 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 추세선이 전체적으로 하향구간으로 약보합세를 기록할 가능성이 높을 것으로 예상됨



- 아시아-미 서부운임의 추세선은 1,400달러 내외이나 10월 중순까지 운임 약세를 기록할 것으로 전망됨



\* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

## 5. 탱커 - 주간 동향

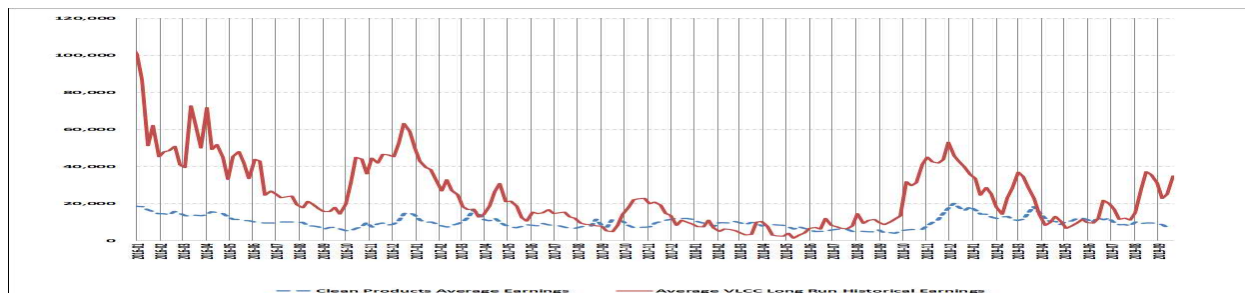
### VLCC, 사우디아라비아 폭격사건으로 운임 상승

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 34,008달러로 전주대비 10,071달러(42.1%) 상승하였으며, WS은 66.4로 전주대비 14.1p(27.0%) 상승하였음. 사우디아라비아 석유시설 폭격으로 공급에 대한 불확실성으로 운임은 상승세를 기록하였음. 하지만 대서양 시장 화물이 부족하여 상승폭은 제한적이었음

### MR, 수요부족으로 운임 하락

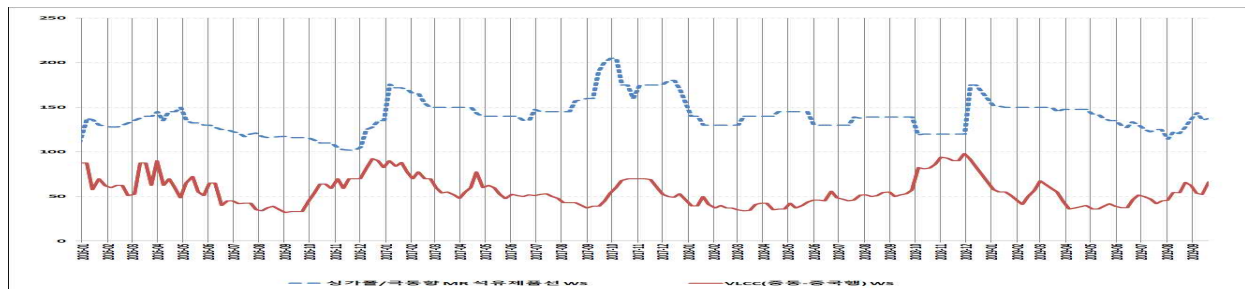
금주 태평양 MR 평균운임은 12,524달러로 전주 대비 1,389달러(-10.0%) 하락하였으며, 인도-극동 WS은 137.3으로 전주대비 1.7p(1.3%) 상승하였음. 금주 아시아 시장은 가용선박이 많아 운임이 소폭 하락하였음. 대서양 시장도 벙커가격 상승에 따라 수익부진을 지속하고 있으나, 주말 많은 화물을 처리하였으며 차주 수요가 높을 것으로 예상되어 시장이 호전될 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

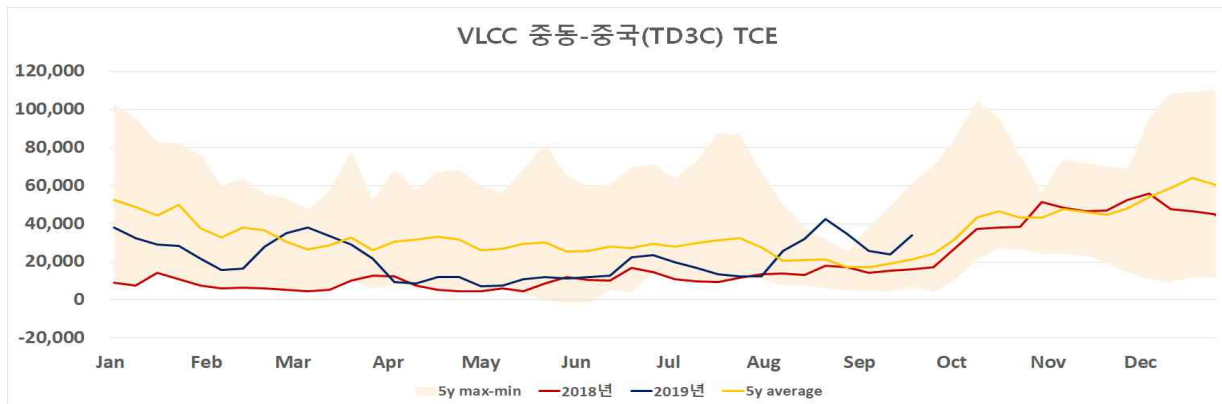
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.20)							
Average Earnings	TD3C	34,008	(10,071)	6,167	43,803	21,636	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	12,524	(-1,389)	7,403	21,370	12,729	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	36,250	(-)	24,500	36,750	32,036	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	15,125	(375)	13,250	15,000	28,132	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	66.4	(14.1)	36.0	67.5	48.7	34.0	98.0	53.9
	MR	137.3	(1.7)	114.2	151.3	138.4	119.0	175.0	135.3

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

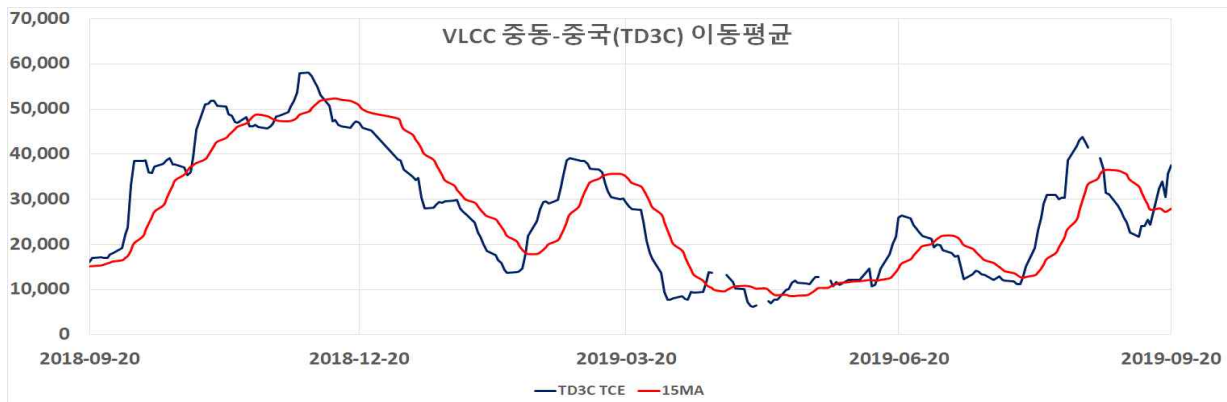
\* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

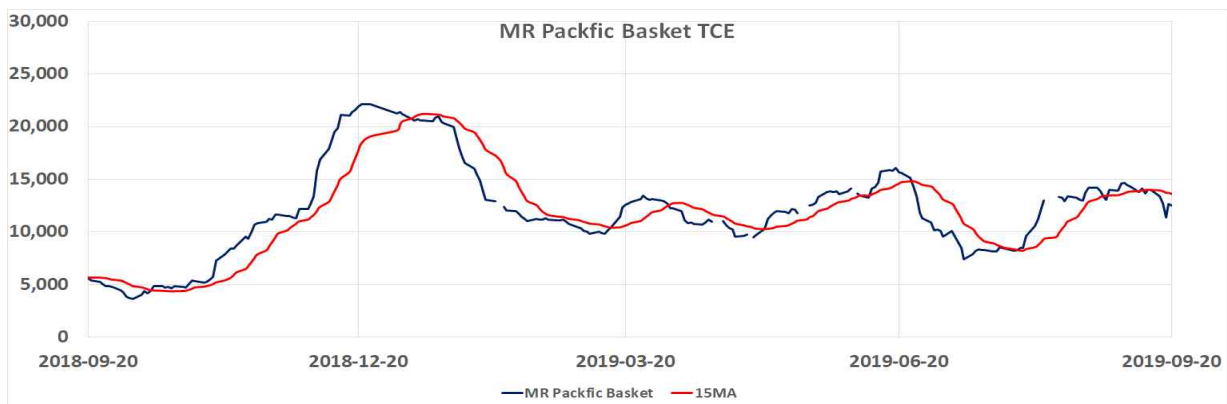
- 금주 TD3C 평균운임은 34,008달러로 상승 반전하였으며 최근 5년간 동기 평균 21,519달러를 초과함



- TD3C 평균운임은 지난 주말 대비 상승세를 기록하며 15일 이동평균운임과 골든크로스를 형성함. 차주에도 운임은 상승세를 지속할 가능성이 높을 것으로 예상됨



- 주중 태평양 MR 평균 운임은 15일 이동평균운임을 기준으로 10% 이상 하락세를 기록함. 이후 운임은 다시 상승하여 이격을 좁힘. 차주에도 15일 이동평균을 기준으로 운임의 변화는 크지 않을 것으로 예상됨



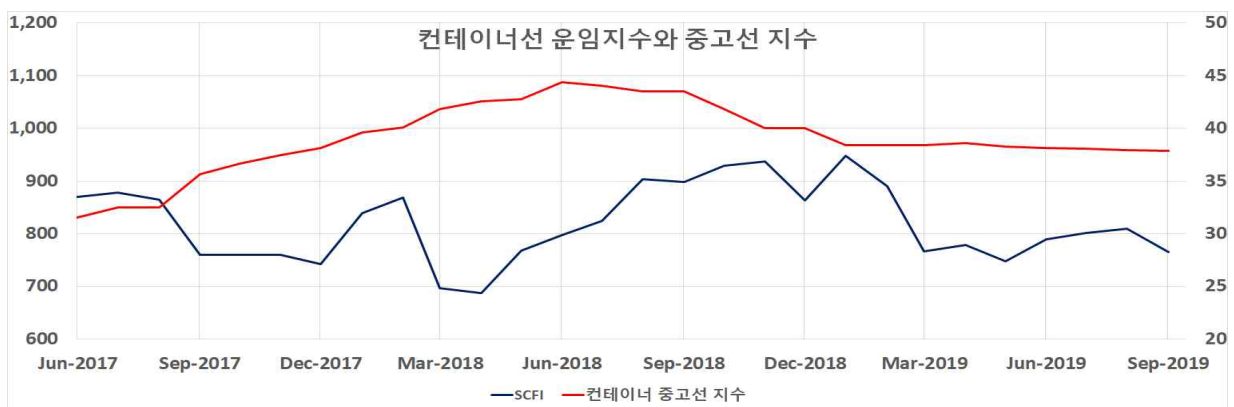
## 6. 중고선 시장

- BDI와 중고선 지수는 2주 연속 하락세를 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



### 일본 선주 VLCC, 아프라막스, MR 선박 매각

- 2005년 건조된 VLCC 1척이 2,800만 달러에 매각됨
- 메이지 해운은 2005년 건조된 아프라막스 1척을 1,450만 달러에 2007년 건조된 MR 1척을 1,380만 달러에 매각함

### Pacific Basin Shipping 울트라막스 1척, 수프라막스 1척, 핸디사이즈 2척 매입

- 2012년 건조된 울트라막스를 1,750만, 2015년 건조된 수프라막스를 2,050만 달러에 매입함. 2015년 건조된 핸디사이즈 2척중 1척은 1,863만 달러에 구입하였으며 나머지 1척은 1,720만 달러의 구매 옵션으로 거래됨

### 케이프 1척 매각

- 2012년 건조된 케이프선 1척이 2,400만 달러에 판매됨. 이는 최근 2011년 건조된 케이프선이 2,600만 달러에 판매된 것에 비해 낮은 가격임

## 7. 주요 해운지표 (2019.09.20.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.20)								
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)		(09.20)								
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	34.2	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(09.20)								
380 CST	Rotterdam	380.0	(75.5)	326.3	277.5	443.5	375.2	322.5	477.5	400.1
	Singapore	509.0	(60.5)	457.0	332.5	511.5	419.8	352.5	517.5	432.6
	Korea	567.5	(36.0)	532.5	389.5	567.5	461.0	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	515.5	(67.0)	459.8	365.0	524.0	432.2	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(09.20)								
철광석	국제價	91.25	(-6.6)	92.9	72.3	127.2	95.0	62.5	79.3	69.5
	중국産	124.2	(124.2)	121.7	107.9	140.4	121.3	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	77.6	(77.6)	76.9	72.0	83.1	77.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	95.3	(95.3)	96.0	95.0	107.4	102.8	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	197.8	(197.8)	197.7	194.0	252.9	228.5	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	138.3	(138.3)	138.8	137.9	187.3	163.0	164.7	186.9	177.1
	중국産	216.7	(-0.5)	217.1	214.2	233.0	225.6	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	882.8	(-16.0)	872.3	791.0	925.3	881.3	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	484.3	(0.75)	476.3	418.5	547.5	484.5	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		6월	7월	8월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	7,241	8,273	8,576	64,059	74,518	95,248	100,114
	수입	4,336	4,852	4,711	37,301	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,739	7,646	6,913	60,164	81,068	84,260	89,921
	수입	5,669	6,379	6,227	48,978	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,319	4,612	3,951	35,784	45,468	53,140	57,676
	수입	4,241	5,311	4,870	37,523	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	12,737	13,924	13,651	107,799	145,255	169,587	189,936
	수입	10,413	11,474	10,446	87,651	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