

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 9월 1주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

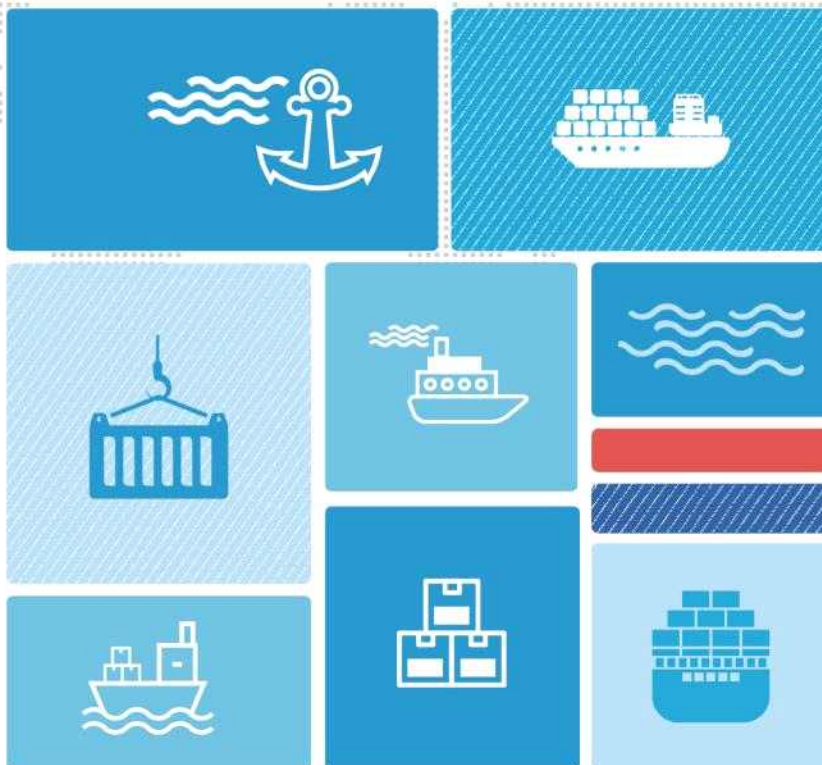
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

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



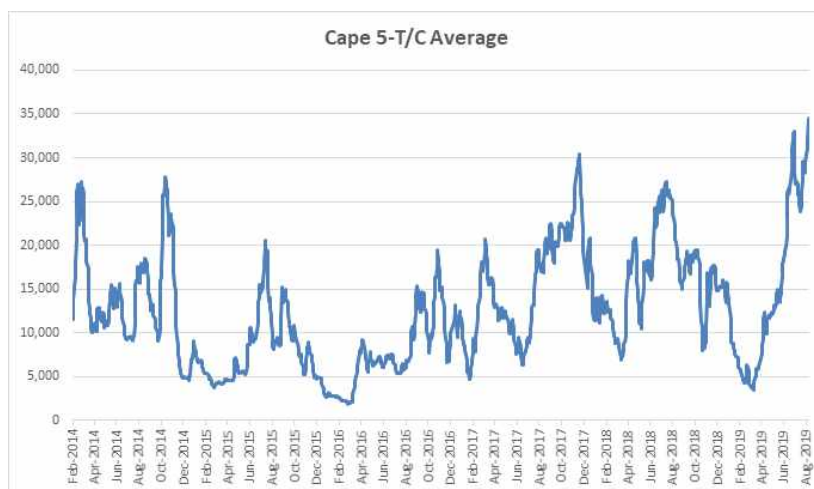
1. 주간 이슈

호조를 보이는 건화물선 시장

I 뜨거운 3분기

건화물선의 중대형선을 중심으로 시장이 열기를 더해가고 있음. 지난 금요일 케이프는 35,000달러에 근접하였고 파나마스는 18,000달러를 넘어섰음. 중국이 브라질과 호주로부터 수입하는 철광석 물량이 증가한 반면 가용 선박이 부족한 것이 대형선 운임상승 원인이 되고 있음. 이에 더하여 인도네시아와 호주의 중국향 석탄 물량 증가로 파나마스 시장까지 들어 올려지는 상황이 전개됨

BDI는 과거 6년래 최고수준을 기록하고 있으며, 단기적인 선박수급을 고려할 때 전문가들은 이러한 강세가 당분간 지속될 것으로 보고 있음



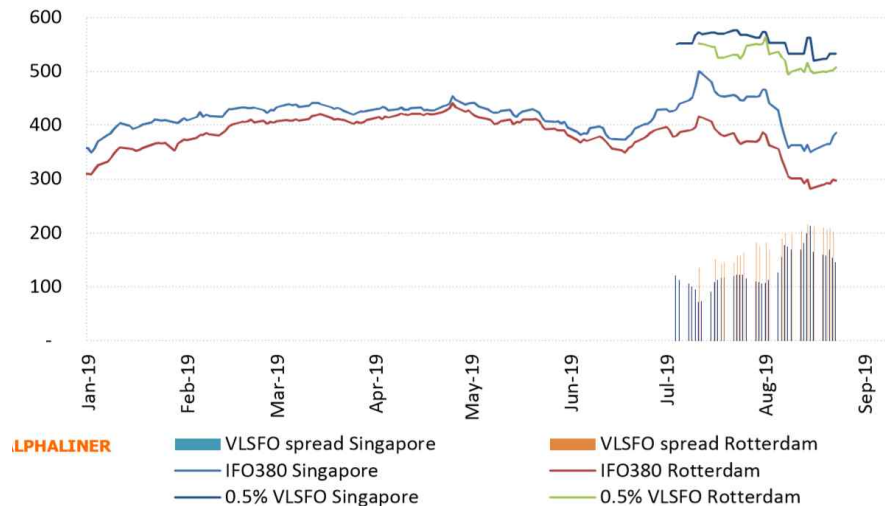
I 단기적으로 긍정적이나 중기적으로 불확실

수요 측면에서 중국 영향으로 시장이 강세를 보이고 있고 공급측면에서 인도량 감소, 스크러버 설치에 따른 일시적 공급감소 등이 긍정적요인으로 작용하고 있음. 이 외에도 중국 내수진작 정책, 인도 수입물량 증대, 남미동안 곡물수출량 증대 등이 긍정적인 요인으로 꼽히고 있으나 미-중 무역전쟁이 초래하는 부정적 영향에 대한 우려는 장기적인 기대를 잠식하고 있음

거시경제는 많은 취약성을 안고 있음. 미-중 무역전쟁 불확실성, 미국 경기침체에 대한 우려 등이 큰 영향요인이 될 것이며, 작게는 위안화 약세에 따른 중국 제철소 구매력 감소, 상반기 석탄수입증가에 따른 연말 조정 가능성 등이 부정적 요인으로 거론되고 있음

FFA는 이러한 중기적 불확실성을 잘 반영하고 있음. 4분기 가격은 스팟시장 호조를 어느 정도 반영하고 있으나(케이프 26,553달러, 파나마스 14,771달러) 내년물론 4분기물과 케이프는 약 1만달러, 파나마스는 약 4천달러의 격차를 보이고 있음. 시장의 판단대로라면 내년 평균은 3대 선형 공히 BEP수준 이하에서 형성되는 것임. 단기 강세를 활용한 손익변동성 축소가 중요함

2. 주간 뉴스



저유황유에 대한 높은 프리미엄

- 알파라이너 자료에 따르면, 저유황유(VLSFO)에 대한 프리미엄이 상승한 것으로 나타남. 7월 고유황유(HFO)와 저유황유간 차이는 톤당 100~150달러였으나 8월에는 200달러 이상으로 확대됨
- 이는 저유황유 거래가 빈번하게 발생하지 않아 연료유가 하락이 저유황유시장에 즉시 반영되지 않았기 때문으로 추정됨. 지난주 고유황유와 저유황유간 차이는 싱가포르에서 톤당 150달러, 로테르담에서 210달러로 나타남
- 저유황유 사용이 본격적으로 실시할 것으로 예상되는 오는 10월부터는 거래의 증가로 가격차이가 시장에 즉시 반영될 것으로 예상되나 중소형 항만에서는 수요 증가에 따른 공급문제가 발생할 여지도 있음

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 35호

COSCO, 해외항만 개발 지속 추진

- 동사 CEO인 장 웨이(ZhangWei)는 무역전쟁과 거시경제변수의 불확실성이 높아가고 있지만 해외항만투자는 지속적으로 추진할 계획이라고 밝힘
- 동사 올해 상반기 이익은 전년대비 12.5% 감소한 1억 4,780만 달러를 기록했으며 처리량 증가세도 전년 두 자릿수 증가에 비해 크게 둔화된 5.4%를 기록함
- 현재 세계 3위 컨테이너 선대에 비해 항만 시장 점유율은 크지 않아 성장 잠재력이 높다고 판단함. 올해에도 페루 창카이(Chancay) 터미널, 싱가포르 PSA 터미널 2개 운영에 참여했으며 태국 람차방 3단계에도 참여할 계획임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128972/Cosco-Shipping-Ports-aims-for-expansion-despite-slow-economy>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

통합은 선사에 긍정적인 효과

- 올해 상반기 글로벌 선사의 실적을 조사한 결과 대다수 기업은 매출과 처리량이 증가한 것으로 나타남
- 유럽 경제둔화, 미-중 간 무역전쟁, 중동지역 위기 고조 등 다양한 대외 위험이 지속되고 있으나 얼라이언스를 기반으로 임시결항 등을 이용해 감소되는 수요에 능동적으로 대처함
- 얼라이언스에 가입되어 있는 소수 캐리어들의 시장 지배력이 계속 커져 미가입 선사와의 격차가 더 커지는 '부익부 빈익빈' 현상이 향후에도 더 강화될 것으로 전망

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128936/Carrier-results-demonstrate-benefits-of-consolidation>
(로그인 필요)

탱커시장 낙관론에 대한 경고

- 세계적 탱커선사인 CMES(China Merchants Energy Shipping)사는 최근 상승 모멘텀에도 불구하고 단기 원유운송 전망에 신중한 입장을 보임
- 미국, 브라질의 아시아 원유 수출이 급격하게 성장하여 탱커 톤·마일 수요를 증가시키고 있으며, IMO 2020과 하반기 적은 선박 인도량은 시장 상승을 예상할 수 있는 요인임
- 하지만, 최근 중국 정부가 미국산 원유를 관세 목록에 추가함에 따라 부정적 영향이 예상됨
- 한국, 태국 등 타 아시아국가의 원유 수요는 제한적이므로 이번 관세부과는 미국 석유 수출 성장을 저해할 것으로 추정됨

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128953/Worlds-largest-VLCC-owner-warns-of-crude-shipping-risks>
(로그인 필요)

Frontline, VLCC 성장전망

- 동사 CEO는 최근 수에즈막스 14척 인수에 이어 VLCC 선단 확보에 초점을 맞출 것을 언급함
- 미국 원유 생산증가를 통한 톤·마일 견인, 정유회사 유지보수 후 재가동, IMO 2020 영향을 토대로 긍정적인 전망을 예상함
- 또한, 2020년 이후 VLCC 인도량 감소와 선령이 15세 이상인 VLCC 170척 중 상당수 폐선이 예상되어 운임은 계속해서 높은 추세를 보일 것으로 예상하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/frontline-sets-sights-on-vlcc-growth/2-1-661620>(로그인 필요)

서아프리카, 저유황유 공급의 핵심시장으로 부상

- IMO 2020 고유황유 규제에 따라 서아프리카 국가들이 큰 이익을 얻을 것으로 예상됨
- 앙골라, 차드, 카메룬 국가들은 저유황유 생산에 적합한 원유를 생산하고 있음. 동 국가들에서 수출되는 Heavy sweet crude는 세계 수출의 75%를 차지함
- 차드 원유는 2018년 초 브렌트유에 비해 75센트 낮았으나, 현재는 60센트를 초과하는 수준으로 급등함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/west-african-crude-key-to-iso-supply/2-1-659425>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 중국, 구리와 알루미늄 스크랩 수입지 변경

- 중국 정부가 미국산 구리와 알루미늄 스크랩에 5%의 추가 관세를 부과할 것이라고 밝힘. 이로써 금년 12월 중순부터 관세가 30%로 상향 조정됨. 로이즈 리스트는 금속 스크랩에 대한 중국의 관세 부과 소식이 중소형선인 수프라막스와 핸디선 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 전망함
- 로이즈 리스트는 이미 중국의 수입업자들이 금속 스크랩(구리, 알루미늄) 수입지를 미국에서 말레이시아, 타이완, 일본 등으로 변경한 것으로 조사되었다고 발표함. 또한 중국 세관 데이터를 인용해 올 상반기 중국이 수입한 구리 스크랩량(copper scrap)은 총 5만 톤 정도로 작년 상반기 수입량(25만 톤) 대비 급감했으며, 알루미늄 스크랩량(aluminium scrap)은 전년 동기 대비 16% 급감한 22만 톤에 그쳤다고 전함. 이는 중소형선박 선주에게 부정적인 소식이라고 덧붙임
- 한편 인도의 한 전문가는 중국의 금속 스크랩 수입지는 미국에서 다른 지역으로 변경되었으며, 향후 미국은 주요 수출지였던 중국을 제외한 다른 아시아 지역 국가들을 대상으로 금속 스크랩을 수출할 것이라고 예상함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128917/Beijing-places-additional-5-tariffs-on-copper-and-aluminium-scrap-shipments>(로그인 필요)

I BDI, 6년 만에 최고치 경신

- 로이즈 리스트는 BDI가 6년 만에 최고 수준인 2,284까지 상승(8.30)했으며, 이는 케이프선과 파나막스선 시장이 강세를 보였기 때문이라고 발표함
- 케이프선과 파나막스선 운임 상승세는 당분간 이어질 것으로 전망함. 케이프선 운임 상승은 중국의 철광석, 석탄에 대한 수요 증가와 해당 항로에서 가용선박수가 줄어들었기 때문으로 분석함. 최근 중국은 브라질과 호주산 철광석 수입량과 인도네시아와 호주산 석탄 수입량을 늘리고 있음. 또한 남미를 중심으로한 견고한 곡물 수요로 파나막스선 운임 강세가 지속될 것으로 전망됨
- 한편 일부 브로커들은 미국과 중국의 무역 분쟁으로 인한 긴장감이 건화물선 시황에 타격을 줄 수 있다고 주장함. 이들은 중국의 철강 선물가격이 9개월 만에 처음으로 3%이상 폭락했다고 밝히며, 이를 중국철강 수요의 약세 신호로 해석함. 즉 중국의 수요약세가 해상 수요 위축으로 이어질 것이라고 우려함. 또한 위안화 가치 하락이 중국 제철소 원자재 수입에 영향을 미칠 수 있다고 덧붙임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128965/BDI-continues-upward-momentum>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

BDI, 한 주 내내 2,200선 유지

BDI가 전주대비 9% 상승한 2,284를 기록함. 모든 선형의 운임이 한 주 내내 BEP를 크게 웃도는 수준을 기록 중임. 케이프선 운임은 전주대비 11.5% 급등한 32,518달러/일을 기록함. 특히 다른 항로 운임은 전주대비 1% 상승에 그쳤으나 브라질에서 중국항 항로 운임은 전주대비 5% 급등한 것으로 나타남. 이는 최근 들어서 중국의 철광석 수요 증가와 이로 인한 가용선박수의 감소 때문임. 중소형선박의 운임 상승은 시장에 남미지역의 곡물 물동량이 꾸준히 유입되고 있는데다 더하여 중국과 베트남 등 아시아 국가의 석탄 수요가 증가했기 때문임

FFA 시장, 4분기물 가격 급등

케이프선을 비롯한 모든 선형의 FFA 4분기물 가격이 큰 폭으로 상승함. 특히 케이프선 10월물과 4분기물은 각각 전주대비 15%, 22% 급등함. 이는 시장에서 스팟운임 상승추세가 4분기까지 이어질 것이라는 기대 심리가 반영된 것으로 해석됨

빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 파나마선 운임은 하락할 것으로 예상되나 나머지 선형은 상승할 것으로 보임

건화물선 운임 지수



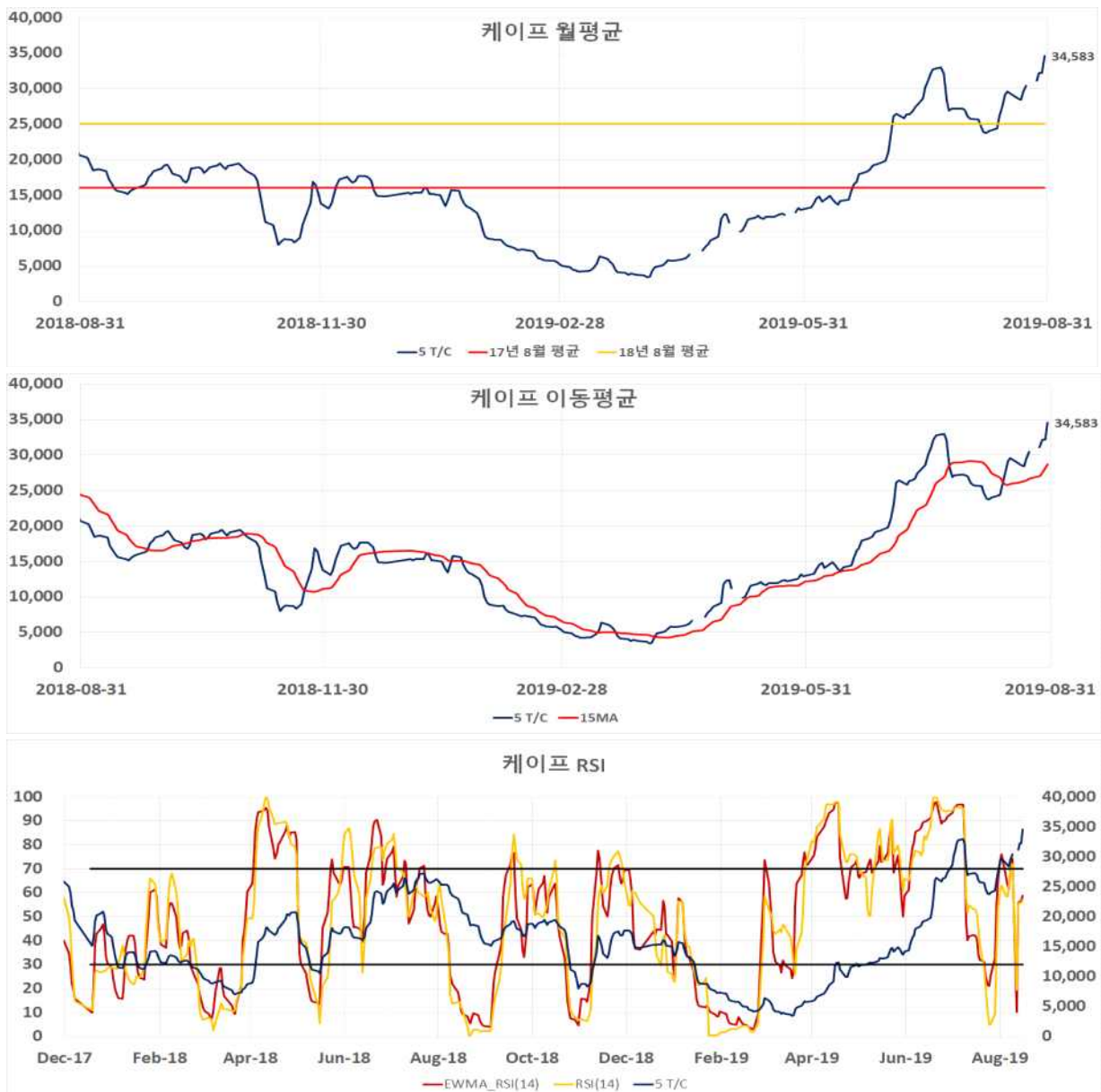
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(08.30)							
운임지수 ¹⁾	BDI	2,284	(189)	595	2,378	1,164	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	32,518	(3,352)	3,460	34,583	14,659	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	17,942	(532)	4,435	18,098	10,203	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	14,530	(1,290)	4,544	14,763	8,776	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	9,483	(790)	4,198	9,709	6,470	562	9,772	8,640
	케이프	23,000	(1,375)	11,500	23,000	16,636	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	16,125	(125)	11,500	16,125	13,162	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	12,500	(375)	9,500	12,500	10,711	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,094	(-156)	8,750	10,250	9,690	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(08.30)							
		2019년 10월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	28,708	(3,683)	26,553	(4,726)	16,160	(1,300)	13,696	(804)
	파나마스(4TC)	16,079	(612)	14,771	(1,380)	10,673	(799)	9,571	(525)
	수프라막스(6TC)	13,299	(1,384)	12,208	(1,041)	9,870	(459)	9,140	(166)
	헨디(6TC)	8,875	(662)	8,756	(773)	8,163	(319)	7,688	(38)

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 가파른 상승세를 기록 중임
- (케이프 RSI) RSI는 주 초반 30미만을 기록하며 상승 모멘텀을 축적하다 주중반부터 30을 돌파한 뒤 더 이상 상승하지 못하고 30~70구간을 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨

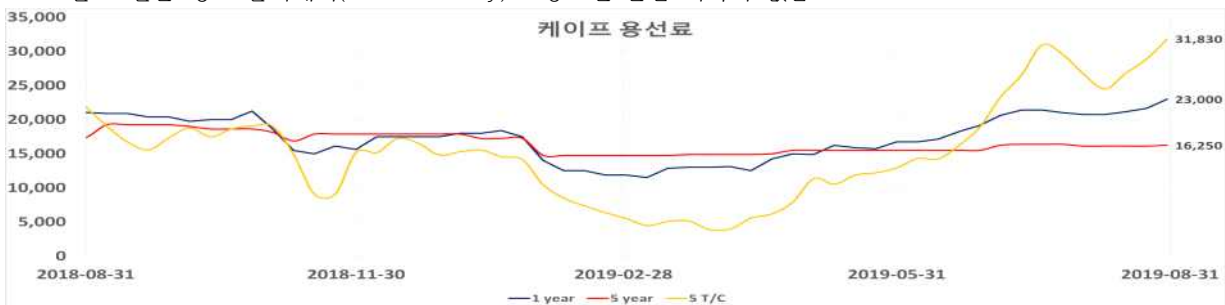


- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 지난 2주간 21,000달러/일선을 유지하던 1년 용선료가 전주대비 6% 상승함. 한 동안 횡보하던 1년 용선료가 상승한 것은 스팟운임의 상승을 일시적인 현상으로 해석했던 시장의 기대감이 높아졌기 때문임
- (케이프, 파나막스 시황 비교) 선형간 운임차가 점점 더 확대되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨*

*8월 26일은 BANK HOLIDAY(은행 휴일)로 공표된 운임 기록이 없음



* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함

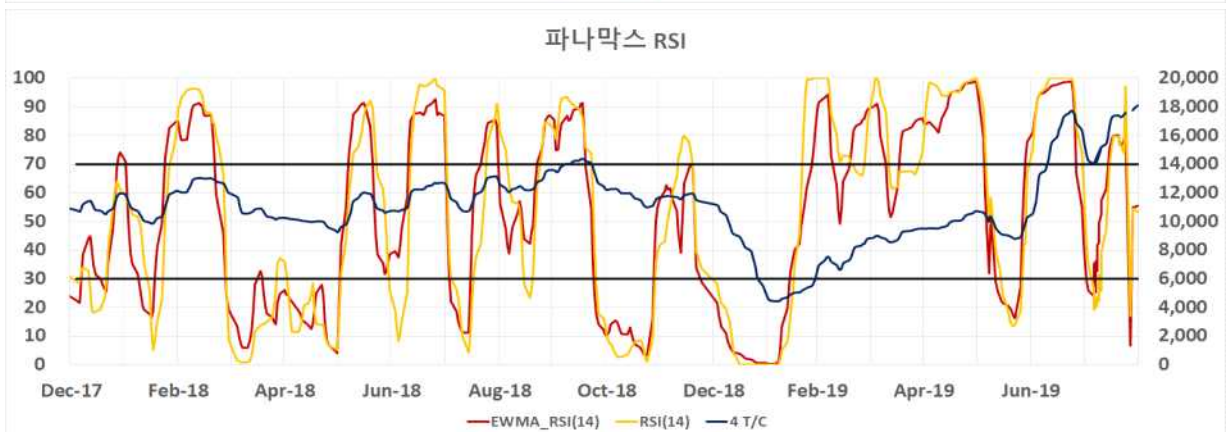
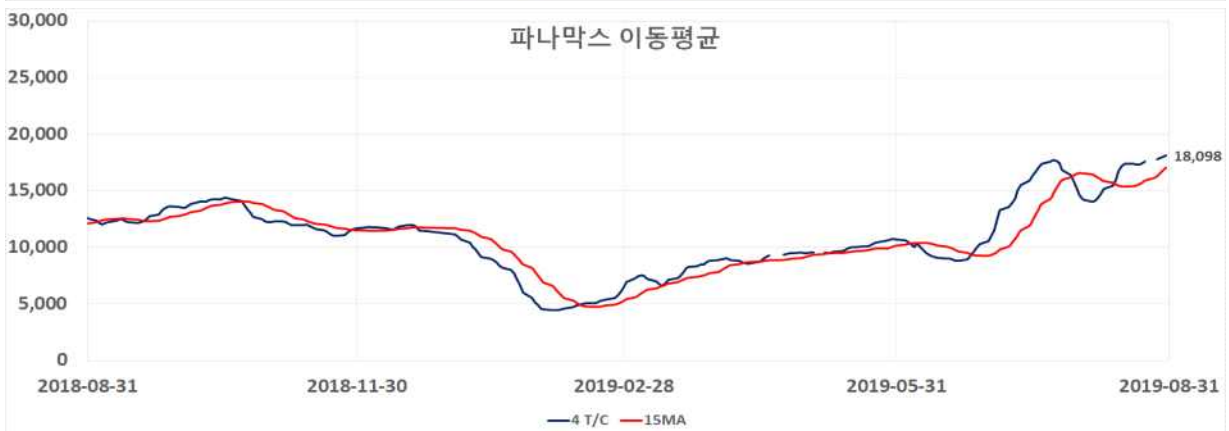
* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용

* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측확률(%)	
		상승	하락
건화물선 시장(현물)			
케이프	08.26	09.02	-
	08.27	09.03	81.67
	08.28	09.04	82.89
	08.29	09.05	93.94
	08.30	09.06	84.87
	8월 5주	9월 1주	93.34

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

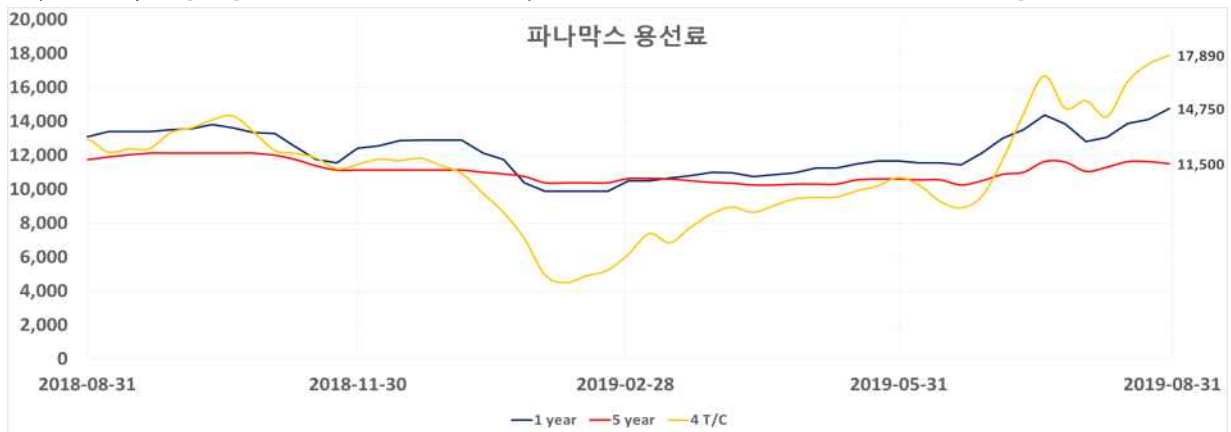
- (파나막스 이동평균) 이동평균선의 가파른 상승세가 이어짐
- (파나막스 RSI) 주 초반 30선을 상향 돌파한 RSI는 더 이상 상승하지 못하고 30~70구간에서 횡보 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



- * 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) 1년 용선료는 지난 주와 비슷한 수준을 기록함. 8월에 들어서면서 스팟운임과 장기 용선료의 관계가 장기용선료-단기용선료-스팟운임 순으로 나타남. 이는 2018년 10월 이후 처음으로 나타난 형태로 호황기에 주로 나타남
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

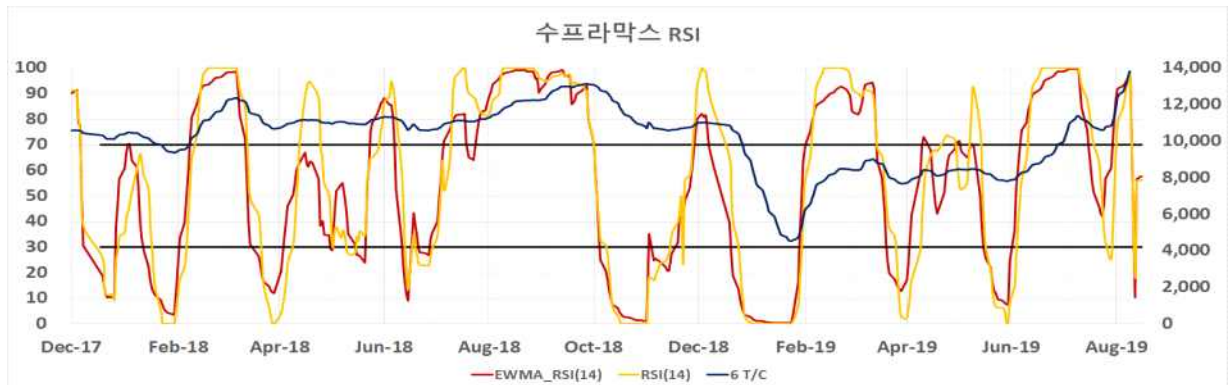
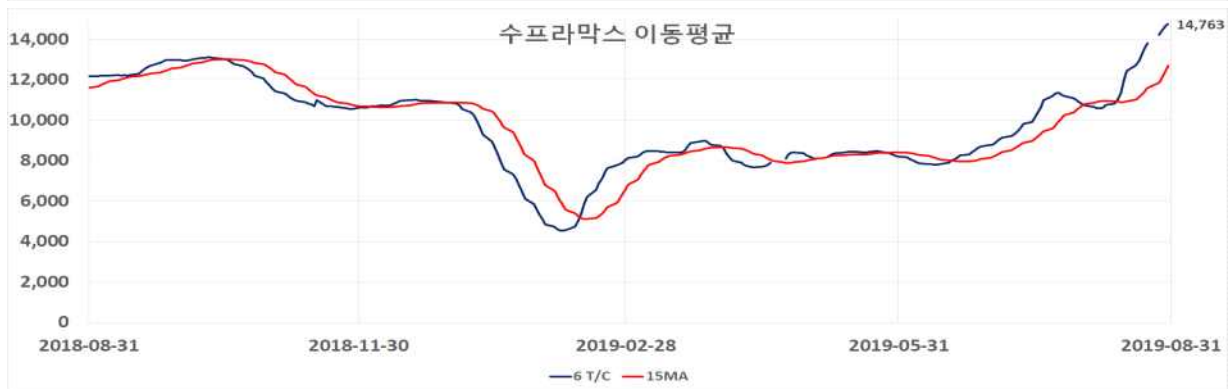
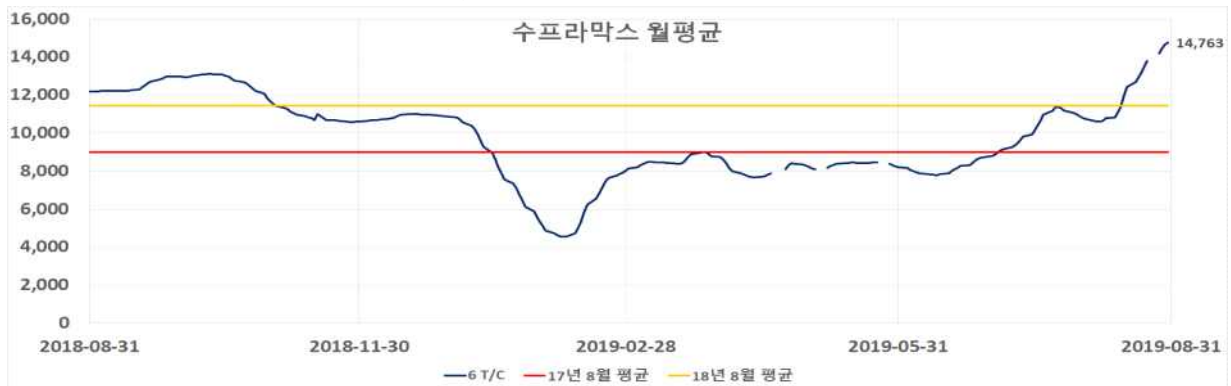


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측확률(%)	
		상승	하락
건화물선 시장(현물)			
파나막스	예측기준일	예측일	
	08.26	09.02	-
	08.27	09.03	41.30
	08.28	09.04	38.78
	08.29	09.05	35.70
	08.30	09.06	30.73
8월 5주		9월 1주	36.63

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

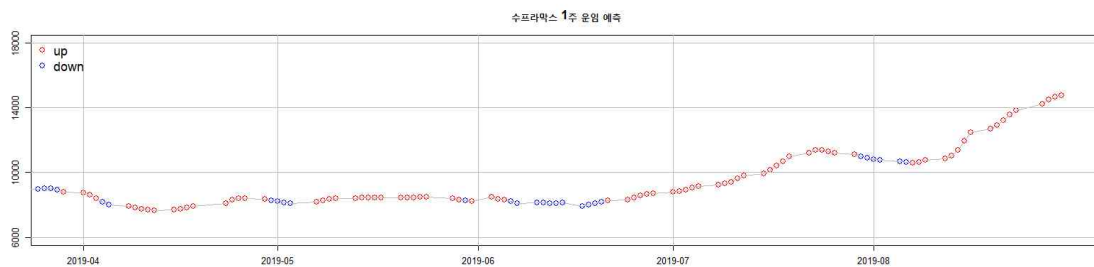
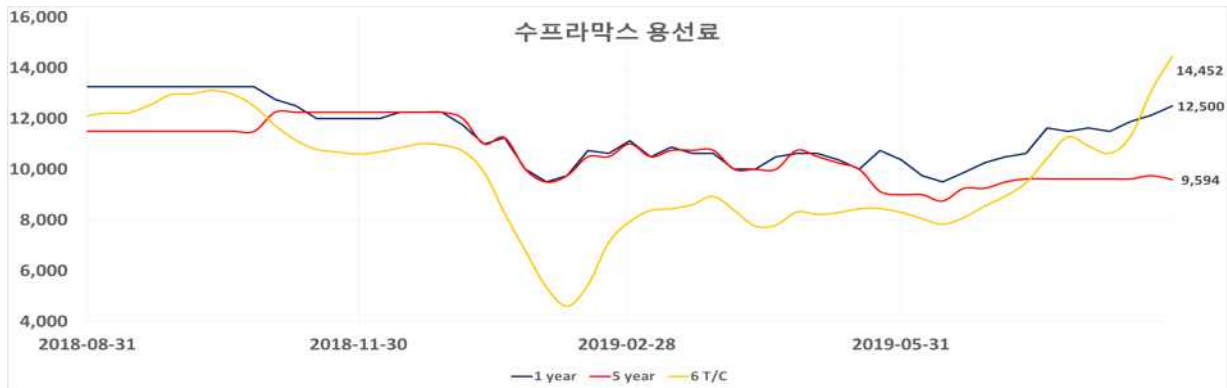
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선은 가파른 상승세를 기록 중임
- (수프라막스 RSI) RSI는 30~70구간에서 횡보 중임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 주초반 스팟운임은 1년 용선료와 골든크로스(golden cross)를 형성한 뒤 상승추세를 이어감. 1년 용선료는 완만한 상승세를 기록 중임. 이는 장기시장에 대한 신뢰가 구축되고 있는 중이기 때문임
- (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	08.26	09.02	-	-
	08.27	09.03	86.25	13.75
	08.28	09.04	80.92	19.08
	08.29	09.05	61.12	38.88
	08.30	09.06	55.36	44.64
	8월 5주	9월 1주	70.91	29.09

4. 컨테이너 - 주간 동향

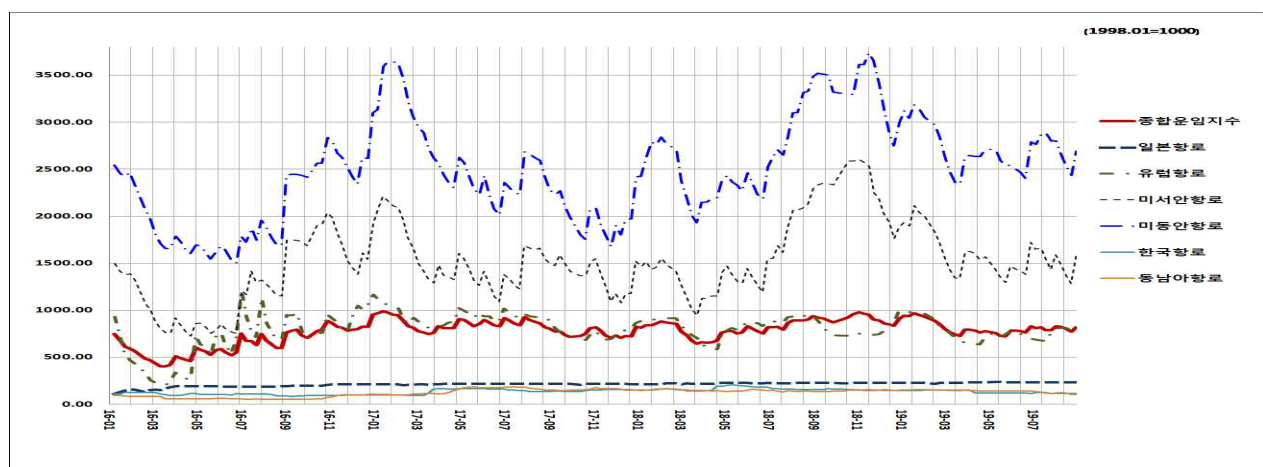
■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 45.03 상승한 819.65를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 36달러 하락한 757달러를 기록했으나, 아시아-북미항로는 전주대비 329달러 상승한 1,615달러를 기록함. 오션얼라이언스와 2M은 임시결항과 투입선대 축소로 3분기에 공급을 조정할 계획이나 적재율은 계속 하락할 것으로 예상됨. MDS는 올해 2분기 아시아-유럽의 적재율이 74%, 3분기에는 72%를 기록하였으며 이러한 하락세는 2020년까지 이어질 것으로 전망함. 아시아-북미항로는 전주대비 크게 반등하였으나 무역전쟁으로 인한 불확실성이 커져 방향성을 가늠하기 어려움.

최근 무역전쟁으로 인해 중국을 중심으로 제조업이 다양한 지역으로 분산될 것이라는 전망이 우세함. 이 경우 운송수요가 중국에서 동남아 등으로 분산되기 때문에 23,000TEU급 초대형 컨테이너 선박보다 15,000TEU급 선박 활용도가 더 높아질 수 있음

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 103달러를 기록한 후 반등하지 못하는 상황임

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

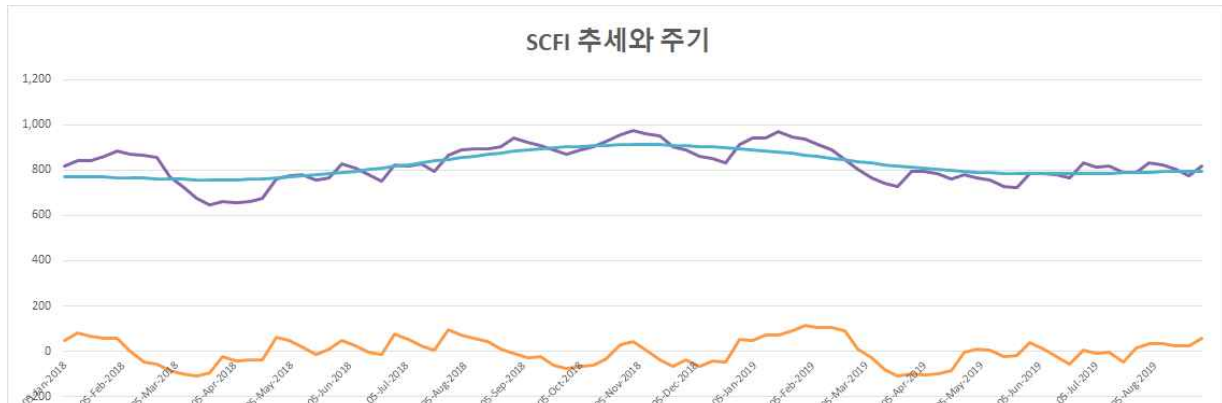


자료:상해항운교역소

	금주 (08.30)	(전주비)	2019년			2018년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	819.65	(45.0)	723.93	968.07	812.67	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	757	(-36.0)	638.00	996.00	775.04	584.00	996.00	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,615	(329.0)	1,286.00	2,114.00	1,583.63	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,691	(255.0)	2,338.00	3,187.00	2,709.35	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	117	(-)	117.00	153.00	131.01	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	231.47	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	103	(-)	103.00	158.00	138.84	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	-	(-)	591	776	665	610	846	724	

4. 컨테이너 기술적 분석

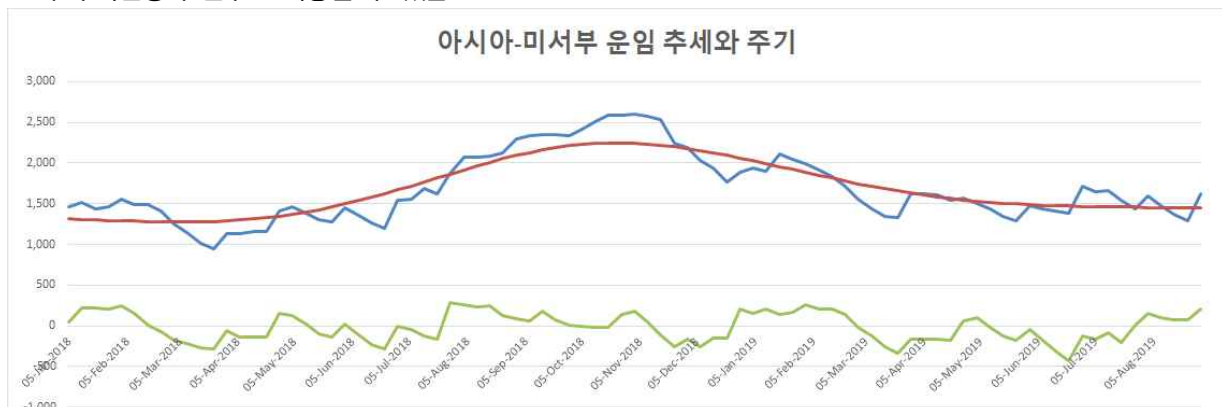
- SCFI 지수와 트렌드가 유사하나 계절적 주기에 의해 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



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



- 아시아-미주운임은 지난주 큰 폭의 반등이후 추세지점인 1,450달러 내외를 기록하며 조정될 가능성이 높으나 무역전쟁이 변수로 작용될 수 있음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

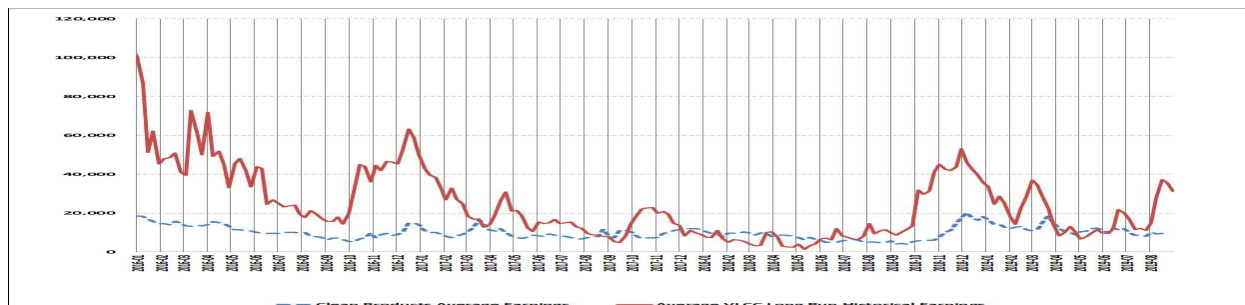
VLCC, 중동-중국 운임 하락조정

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 34,587달러로 전주대비 10,528달러(-16.1%) 하락하였으며, WS은 62.5로 전주대비 3.4p(-5.2%) 하락하였음. 3주간 상승세를 기록한 VLCC 운임은 금주 영국의 बैं크 홀리데이 등 휴일과 함께 화물수요가 적어 운임 하락조정이 발생함. 현재의 소강상태가 단기적으로 유지될 가능성은 있지만, 추후 9월 운송수요가 8월 수준으로 회복할 가능성이 높아 운임은 다시 상승할 것으로 예상됨

MR, 중동지역 높은 화물수요 지속으로 운임강세

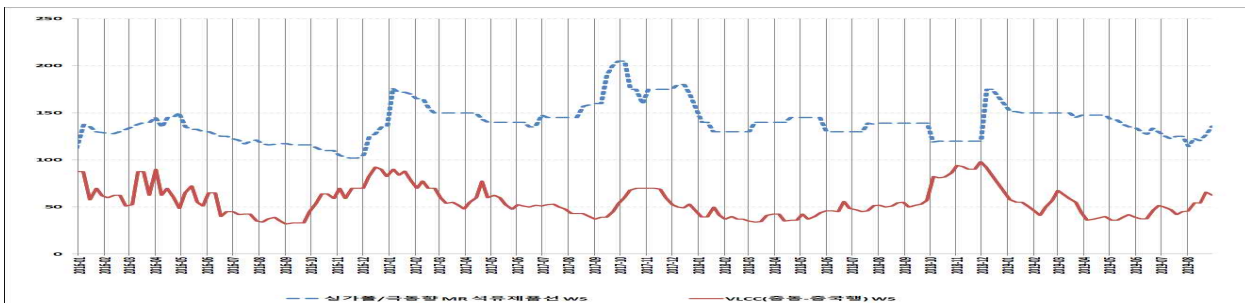
금주 태평양 MR 평균운임은 13,604달러로 전주 대비 146달러(1.1%) 상승하였음. 인도-극동 WS은 136.0으로 전주대비 9.0p(7.1%) 상승하였음. 금주에도 중동지역의 높은 화물수요는 지속되었으며 운임은 소폭 상승을 기록함. 현재 가용선박이 많지 않고 주중에 처리하지 못한 화물이 남아있어 운임강세는 지속될 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

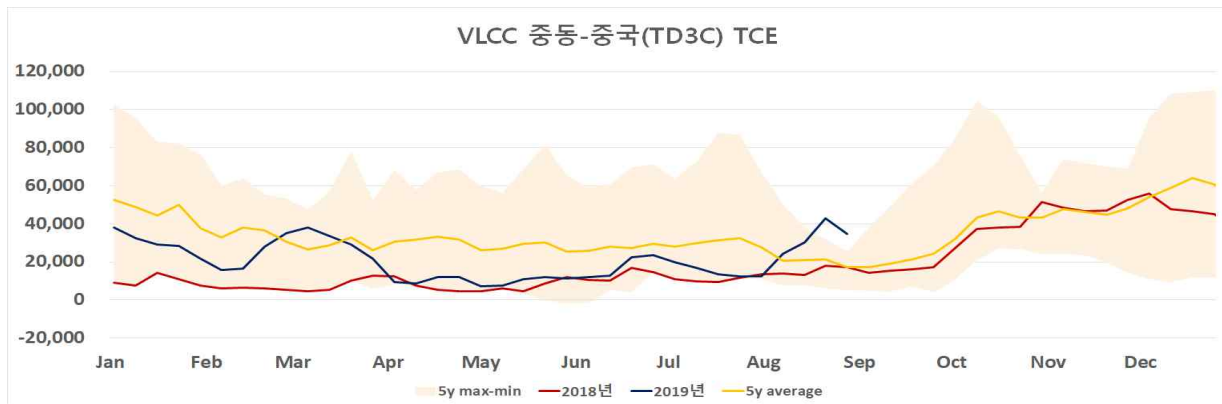
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.30)							
Average Earnings	TD3C	34,587	(-7,973)	6,167	43,803	21,073	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	13,604	(146)	7,403	21,370	12,641	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	36,750	(-)	24,500	36,750	31,675	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,750	(125)	13,250	15,000	14,125	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(-3.4)	36.0	67.5	47.9	34.0	98.0	53.9
	MR	136.0	(9.0)	114.2	151.3	138.5	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항목은 '중동-중국'임

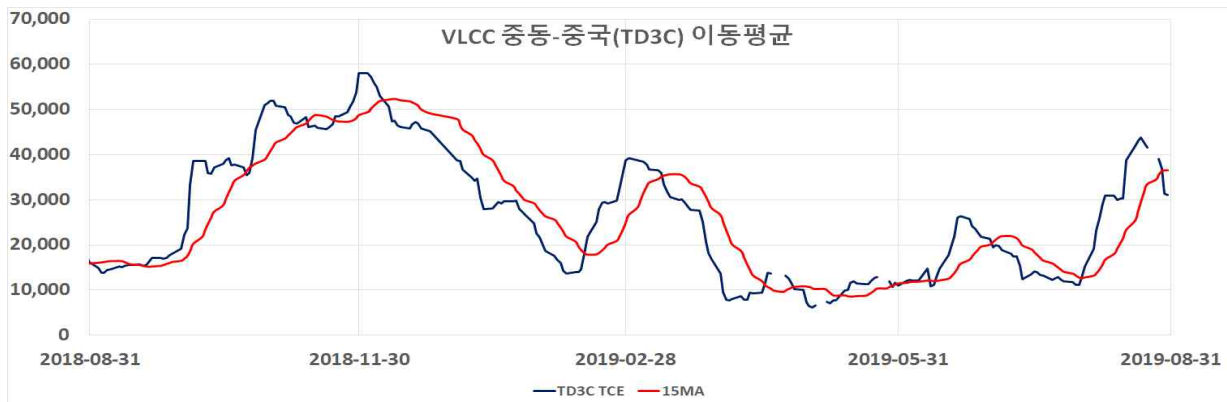
* Pacific Basket 항목은 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

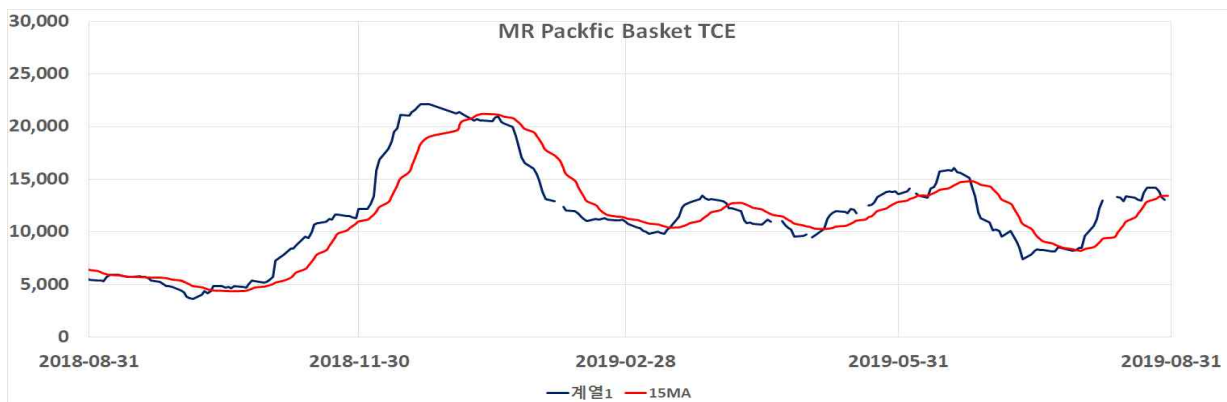
- 금주 TD3C 평균운임은 34,587달러로 하락하였으나 최근 5년간 동기 최대값인 20,537달러를 초과함



- 지난주 큰 상승세를 기록한 TD3C 평균운임은 하락세를 기록하며 15일 이동평균운임과 교차하여 데드크로스를 형성함. 차주 운임 방향성에 따라 이번 하락이 일시적 하락인지 판단 가능할 것으로 보임



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 지난주에 이어 횡보세를 기록하며 15일 이동평균운임과 교차함. 차주 운임은 현재와 유사한 수준에서 소폭 변동이 있을 것으로 예상됨

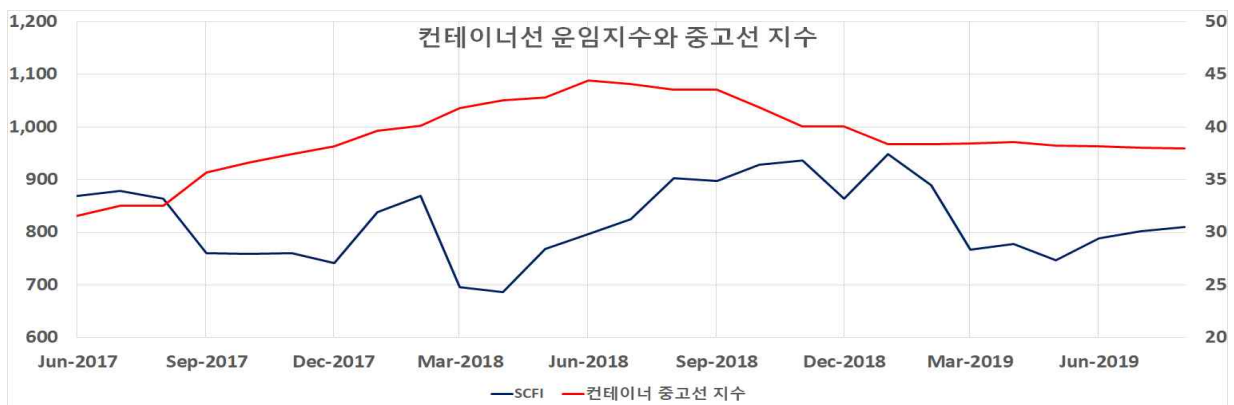


6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 지난주에 이어 소폭 상승하였으며 중고선 지수는 횡보세를 기록함



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



VLCC 1척, LR1 1척 중고 거래

- 2004년 건조된 VLCC 1척이 2,650만 달러에 판매됨. 동 선박은 특별 검사를 앞두고 있어 비교적 낮은 가격에 판매됨
- 2007년 건조된 LR1 선박이 1,150만~1,200만 달러에 판매됨. 동 선박은 최근 동일 선령의 선박이 1,350만 달러에 판매된것에 비해 낮은 금액으로 판매되었음. 이는 동 선박이 더티 오일 제품을 거래해 온 것을 감안했기 때문임

파나막스 2척, 울트라막스 3척, 수프라막스 1척 중고 거래

- Dowa Line은 2019, 2020년 인도예정인 울트라막스 2척을 각각 2,800만 달러에 판매함. 현재 동 선박들은 나용선 형태로 계약되었으며, 동 계약에는 4년 이후 행사할 수 있는 구매 옵션이 포함되어있음
- 정기검사를 앞두고 있는 2001년 건조된 파나막스선이 670만 달러에 판매되었으며, 1999년 건조된 선박은 600만 달러에 판매되었음

7. 주요 해운지표 (2019.08.30.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.30)								
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	69.9	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.0	(-)	11.5	11.5	12.5	11.8	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(08.30)								
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	(-)	32.1	34.5	35.0	34.4	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(08.30)								
380 CST	Rotterdam	296.5	(3.0)	311.2	277.5	443.5	379.4	322.5	477.5	400.1
	Singapore	426.5	(56.0)	393.1	332.5	511.5	416.6	352.5	517.5	432.6
	Korea	513	(15.5)	480.2	389.5	521.5	454.9	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	428.5	(8.0)	437.4	365.0	524.0	429.8	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(08.30)								
철광석	국제價	84.8	(-4.6)	90.6	72.3	127.2	95.2	62.5	79.3	69.5
	중국産	119.8	(-1.0)	125.9	107.9	140.4	121.3	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	75.0	(2.2)	73.8	73.3	83.1	77.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	96.7	(-0.1)	97.3	96.2	107.4	103.4	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	194.0	(-)	198.3	194.0	252.9	231.1	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	140.1	(-1.1)	141.9	141.3	187.3	165.1	164.7	186.9	177.1
	중국産	215.1	(-1.8)	217.8	216.8	233.0	226.5	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	857.0	(13.75)	856.7	791.0	925.3	882.1	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	451.3	(-24.0)	475.4	418.5	547.5	485.1	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