

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

## 1. 주간 이슈

고병욱 해운빅데이터연구 센터장 | valiance@kmi.re.kr | 051-797-4632

# EU의 얼라이언스 허용 논의와 시사점

## I EU, 얼라이언스와 컨소시움에 대한 독금법 일괄적용면제 4년 연장 제안

해운업계 주요 외신은 지난 11월 21일, EU 위원회(EU Commission)가 컨테이너 정기선사에게 부여하고 있는 독점금지법 일괄적용면제 정책(Block Exemption Regulation, BER)을 2020년 4월 종료에서 4년 더 연장하여 2024년 4월까지 시행할 것이라고 전함. 2008년 10월 EU에 기항하는 모든 정기선사의 해운동맹(conference)을 금지한 EU는 전략적 제휴(strategic alliance)와 기술적 컨소시움(technical consortium)에 대해서는 실질적인 원가 절감과 서비스 질의 개선에 도움이 된다는 이유로 이를 허용했음. 마지막으로 2014년에 동 BER 제도를 2020년 4월로 연장한 바 있음

이번 BER 연장 조치는 EU 위원회의 공식 문서가 아닌 언론 보도로 알려졌다. 또한 공식적으로 제도 시행을 결정한 것이 아니라, EU 위원회가 제안했다는 형식으로 보도됨

## I EU의 얼라이언스 허용 연장에 대한 이해당사자의 엇갈린 반응

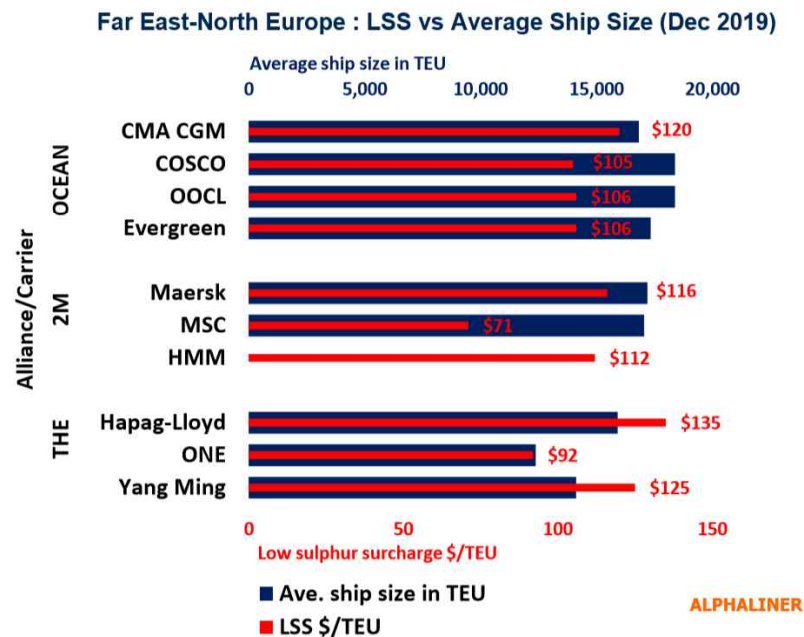
이번 EU 위원회의 BER 연장은 세계 컨테이너 정기선사들의 이해를 대변하는 세계 해운 협의회(World Shipping Council)에게는 선복공유 등의 얼라이언스 체제를 정당화하는 조치로 환영받고 있음. 나아가 동 협의회는 얼라이언스와 컨소시움 체제가 화주들에게 저렴하고 안정적인 서비스를 제공할 뿐 아니라, 보다 확대된 기항 항만을 보장하고 환경적 성과개선으로도 이어진다고 주장함

그러나 화주와 항만을 대표하는 단체에서는 이번 발표를 두고 반대 입장을 분명히 하고 있음. 유럽 화주 협회(European Shippers' Council)는 동 조치의 내용에 대한 불만 뿐 아니라, 정식 문서 발표가 아닌 언론을 통한 입장 발표에도 불만을 표출했음. 또한 글로벌 화주 포럼(Global Shippers Forum)도 컨테이너 선사와 비슷한 사업 환경에 놓여 있는 항공산업에도 적용되지 않는 해운 특혜 제도인 BER의 정당성에 의문을 제기하고 있음. 나아가 OECD의 국제 운송 포럼(International Transport Forum)도 지난해 BER의 조속한 폐지를 촉구한 바 있음. 항만을 대표하는 유럽 항만 연합(The Federation of European Private Port Companies and Terminals)도 현행 거대 얼라이언스 체제를 용인하는 동 조치에 유감을 표하면서, 거대 선사 그룹이 항만업계와의 동등한 거래조건(a level playing field)을 형성하는데 해(害)가 될 것이라고 밝힘

## I 우리나라 정기선 경쟁정책에의 시사점

컨테이너 정기선 시장에서의 이러한 글로벌 경쟁정책 흐름은 우리나라에도 영향을 미칠 것으로 판단됨. 우선 내년 4월에 현대상선이 THE 얼라이언스에 새로 편입되어 영업하는 환경에는 변화가 없을 것임. 그러나 지난 1980년대 이후 해운동맹의 영향력이 감소하면서 지속적으로 제기되는 화주와 항만 업계의 정기선 공동행위(얼라이언스와 유사 동맹행위 등)에 대한 비판은 여전히 우리 산업계에는 풀어야 할 숙제임. 최근에도 공정위가 동남아 항로 등에서 선사들의 담합 행위에 대해 조사한 것으로 알려지고 있을 뿐 아니라, 주요 항만에서는 거대 얼라이언스의 과점적 불공정 행위에 대한 불만이 높음. 그리고 국내 물류주산업 시장에서는 대기업 물류자회사의 시장 지배력 오남용으로 제도 개선이 일부 이루어지기도 했음. 그러나 이와 같이 국내에서 시장질서 확립과 관련한 다양한 이슈가 있음에도 불구하고 이를 조정하고 법제도적 장치를 통해 시장성과를 개선할 수 있는 거버넌스(governance)가 미비한 것으로 이해됨. 따라서 해운과 항만시장의 특성에 부합하는(maritime-specific) 경쟁 질서를 구축해 나갈 미연방해사위원회(Federal Maritime Commission)와 같은 전담 조직을 신설하는 것을 검토할 필요가 있음

## 2. 주간 뉴스



### 저유황유 할증료 부과

- IMO 2020에 따라 대부분의 선사들이 12월 1일부터 저유황유에 대한 할증료(LSS: low sulphur surcharges)를 화주에 부과함
- 알파라이너 자료에 따르면 아시아-유럽 항로의 저유황유 할증료는 71~135달러/TEU 수준으로 MSC는 가장 낮은 71달러, 하판로이드는 가장 높은 135달러를 부과함
- 글로벌 선사 중 스크러버 장착 비중이 높은 MSC의 할증료가 가장 낮은 것으로 나타나 운영선대 크기보다 스크러버 장착 유무에 따른 영향이 더 큰 것으로 분석됨
- 인트라 항로에서도 기존 유류할증료에 저유황유 사용에 따른 추가요율이 부과되는 형태로 저유황유 할증료를 부과하고 있음

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 50호

### ONE, 뉴욕해운거래소(NYSHEX)에 합류

- 일본 통합 선사인 ONE은 디지털 포워딩 플랫폼인 뉴욕해운거래소(NYSHEX)에 합류함. 현재 동 플랫폼에는 6개 선사(MAESK, COSCO, 현대상선 등)가 참여하고 있음
- 동 플랫폼은 컨테이너 선사에서 슬롯을 제공하고 이를 화주가 6개월 이내 화물에 대해 운송계약을 체결하는 형태로 법적 구속력을 가지고 있어 미선적 문제에서 자유로운 것으로 알려짐
- 2017년부터 서비스를 실시한 동 플랫폼은 2018년 19,000TEU, 2019년 82,000TEU를 처리하였으며 2020년에는 40만TEU 이상의 화물이 이용할 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130332/ONE-to-offer-slots-on-Nyshex>(로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### I CMA CGM, Shell과 바이오연료 협력

- CMA CGM은 영국 쉘로부터 바이오연료 수만 톤을 구매하기로 결정함. 선사의 바이오 연료에 대한 대규모 계약은 처음이며 이는 로테르담과 뉴욕을 80회 이상 왕복할 수 있는 양으로 알려짐
- 동사는 저유황유 80%, 바이오연료 20%를 섞어서 사용하며 이를 통해 온실가스 및 황산화물 배출 감소가 예상됨
- 동사는 바이오 연료 사용을 위해 IKEA, 로테르담항과 올해 3월부터 협업함. 또한, LNG 추진선을 발주하는 등 친환경 선사 이미지를 부각시키고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/cma-cgm-partners-with-shell-on-biofuel-for-its-vessels/2-1-724259>(로그인 필요)

### I 미국의 베네수엘라 선사 제제로 인한 유조선 시장 영향 경미

- 12월 3일 미국 재무부가 베네수엘라산 석유 수송에 배선된 아프라막스(Aframax)급 유조선 4척 등 총 6척을 제재 대상으로 지정함으로써 유조선 부문 시장 상승 가능성이 제기됐지만, 현 시점에서 그 영향은 경미한 것으로 평가됨
- 12월 12일 기준 10만 중량톤급 아프라막스 시황은 카리브해·걸프발 극동아시아척 기준 daily 약 3만 9,000달러로, 미국 제재 이전 수준 대비 약 2,000달러 상승
- EU 유조선 관계자는 "제재 대상 6척은 용선자들 사이에서 이미 기용되지 않는 움직임이 나타나고 있다. 그럼에도 불구하고 척수가 적기 때문에 동 선박들이 불가동 되어도 시장으로의 영향은 한정적인 것 같다"고 설명
- 또한 EU 유조선 관계자는 전주 대비 2천 달러 상승한 원인도 지중해발 극동아시아척 아프라막스 유조선 daily 용선료가 약 4만 달러로 상승세를 나타낸 것에 기인한다고 분석
- 12월 3일 미국의 제재는 베네수엘라 국영 석유회사 PDVSA(Petroleos de Venezuela, S.A.)가 소유한 유조선 6척이 대상으로, 내역은 아프라막스 4척, MR형 석유제품 운반선 2척임

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/114373> (로그인 필요)

### I VLCC 중동-중국항로 WS 다시 100 초과

- 대형 원유 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 스팟 용선 시황이 상승하고 있음
- 12월 10일 기준 중동-중국항로의 월드 스케일(World Scale·WS)은 100을 다시 돌파
- VLCC 손익분기점 약 3만 달러의 3배가 넘는 수준으로, 겨울철 수요기에 돌입해 수송 수요가 왕성한 가운데 12월 중순 이후 선박수배를 위한 상담이 더욱 활발해지고 있음
- 12월 10일 시장 보고서에 따르면 중국 국유계 상사 유니팩이 12월 27일-29일 기간 중동발 중국착항로에서 WS 112.5, 용선료 환산 시 약 9만 2,000달러에 선박을 수배했으며, 선명은 비공개임
- 12월 4주째에 크리스마스를 앞두고 있는데 예년 경험에 따르면 스팟 시장은 12월초 한산하다가 크리스마스 휴가 1주일 전부터 선복을 확보하려는 기운이 높아지는 추세가 있음
- EU VLCC 선사 관계자는 "올해는 이러한 계절성 경향이 더욱 강하다. 전주 우위의 시장이 이어져 운임이 상승할 가능성이 있다"고 예측

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/114401> (로그인 필요)



## 2. 주간 뉴스

### I 미국 백악관, 2020년 IMO SOx 규제는 자국 정유업체에 이익이 될 것이라고 예측

- 12월 워싱턴DC에서 개최된 백악관 업무 회의에서 IMO 2020의 시행으로 미국 정유업체들이 상당한 경제적 이익을 보게 될 것이라는 전망이 발표됐음
- 린다 카푸아노 미국 에너지정보국(US Energy Information Administration) 행정관은 미 상원의원들이 참가한 이번 에너지·천연자원위원회 회의에서 "IMO 2020 규제는 원유 생산가격에 대해 배럴당 약 2달러의 상향 압력을 가하게 될 것"이라고 언급
- 2020년 2달러 프리미엄이 붙으면서 미국 정유업체들은 혜택을 보게 될 것이며, 특히 미국 정유업체들은 황 함유량이 0.5% 이하인 저유황유를 대량생산 할 수 있는 공급시설을 보유하고 있어 프리미엄에 대한 수혜자가 될 것임
- 미국 에너지정보국은 2020년 미국 정유시설 가동률이 기록적인 수준으로 증가하여 미국 전역의 정유시설 평균 가동률이 90%를 상회할 것으로 예상

[lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130335/IMO-2020-will-benefit-US-oil-producers-and](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130335/IMO-2020-will-benefit-US-oil-producers-and)

### I SOx 규제 발효까지 3주... 선사들은 기존 고유황유 보유분 소진을 추진

- 선박 SOx 규제 발효가 3주 후로 다가오면서 전 세계 운항 선사들은 황 성분 0.5%를 초과하는 기존 고유황유 보유분을 소진하기 위한 배선 계획에 고심
- 일부 건화물 운반선사는 남아프리카 등에서의 체선으로 인해 연료 소비 플랜에 차질이 발생해 전속(全速) 항해나 해상 대기 시에도 엔진을 가동하는 등 고유황유 소비를 증가시키고 있음
- 머스크 라인 관계자는 일시적으로 CO<sub>2</sub> 배출이 늘어나게 되지만, SOx 규제 준수를 위해 어쩔 수 없이 일부 선박의 경우 전속 항해하고 있다고 언급
- 18만 중량톤급 케이프사이즈 건화물 운반선의 경우 감속 항해 시 연료 소비량이 하루 약 30톤인데 전속 항해 시 40톤 초과로 연료유 소비량이 증가함
- 내년 1월 이후 고유황유가 선내 연료탱크에 남아 있을 경우 내년 3월 1일 선상 보유 금지 적용 이전까지 고유황유를 소진하거나 다른 선박으로 이전 할 필요가 있음
- 스크러버 미설치 선박에서 스크러버 설치 선박으로 연료유를 옮기는 벙커링 작업은 비용이 발생할 뿐만 아니라 불가동 기간 증가로 선사의 수익압박으로 이어질 우려
- 연료탱크 내 남아 있는 고유황유를 저유황유로 희석시켜 황 성분을 낮추는 방법도 있지만, 이러한 경우는 연료탱크에 소량의 연료유가 남았을 경우 가능한 방법이며서 고유황유가 일정 수준 이상 남아 있을 경우 불가능 함

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/114398> (로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### ■ 제품선 시황 2019년 3분기 이후 지속 상승... 원유선 시황개선의 영향

- 석유 제품선의 스팟 용선 시황이 상승하고 있으며, 12월 중순 기준 10만 중량톤급인 LR(Long Range)2형의 중동-극동항로 시황은 daily 약 3만 5,000달러를 기록
- MOL 유조선 담당자는 "제품선 시황은 선형을 불문하고 2019년 가을 이후 상승 경향에 있다. 항로에 따라 상승 폭 차이는 있지만 대체로 전 항로에 걸쳐 지속적으로 상승하면서 12월 들어 이제 모든 항로가 손익분기점을 넘고 있다"고 언급했음
- 7만 중량톤급 LR1형의 경우 9월 전 항로 평균치가 약 1만 8,000달러였지만 12월 들어 약 2만 5,000달러까지 상승했으며, 4만~5만 중량톤급 MR(Medium Range)형의 경우 9월 전 항로 평균치가 약 1만 3,000달러였던 것이 12월 들어 약 2만 1,000달러까지 상승
- 9월 하순 미국의 중국 선사 제재로 원유선 시황이 급등했는데 용선자 중에 원유 수송을 위해 원유선 대신 저렴한 제품선을 기용하는 특이 현상 발생
- 특히 원유선 아프라막스와 같은 선형을 가진 LR2형을 기용해 석유제품(clean) 대신 원유(dirty)를 수송하려는 움직임이 활발해졌고 이를 통해 9월 이후 LR2형 시세가 지속적으로 상승하고 있음
- LR2형의 시황 상승이 LR1형, MR형까지 파급되면서 12월 중순 현재의 수준까지 회복
- 이외 겨울철 수요기 진입과 SOx 규제를 앞두고 황 산화물 0.5% 이하 규제적합유의 원료가 되는 경유(석유제품 일종)의 수송 수요 증가 등도 시황 상승을 뒷받침하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/114532> (로그인 필요)

### 3. 건화물선 - 주간 동향

황수진 전문연구원 | zin@kmi.re.kr | 051-797-4635

#### ■ BDI는 1,456 기록

BDI가 케이프선 운임하락으로 전주대비 8% 하락함

#### ■ 케이프선 스팟운임, 한 주 내내 하락세 지속

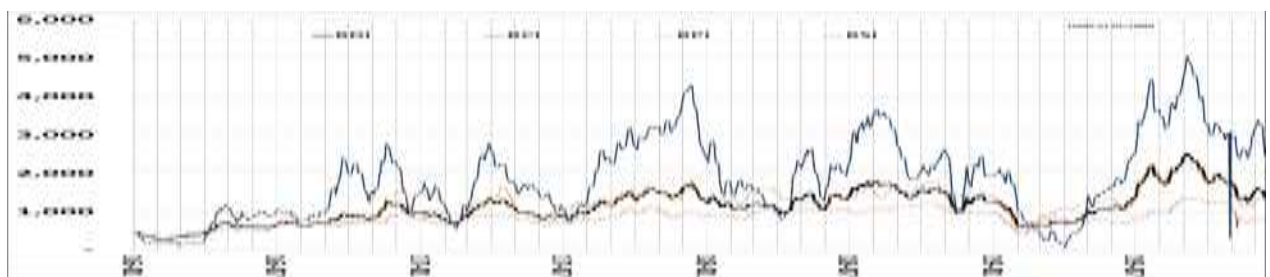
케이프선 1일 스팟운임이 23,445달러로 강세를 기록했으나, 이후 하락세가 지속되면서 금요일에는 18,002달러까지 하락함. 양대 수역에서 선박공급과잉현상이 나타나면서 운임 약세가 나타난 것으로 분석됨. 반면 파나마스선 주 평균운임은 곡물물량이 시장에 풀리면서 전주대비 8% 상승한 11,413달러/일을 기록함. 인도의 석탄 수요가 증가하고 있는 것은 파나마스선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 분석됨. 수프라막스선은 설탕 등의 마이너벌크에 대한 수요 증가로 운임이 상승했으나, 상승폭은 전주대비 1%에 그침

#### ■ FFA 시장, 케이프선 2020년 1월물, 1분기물 가격 큰 폭으로 하락

#### ■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주 모든 선형의 운임이 하락할 것으로 예상됨

#### 건화물선 운임 지수

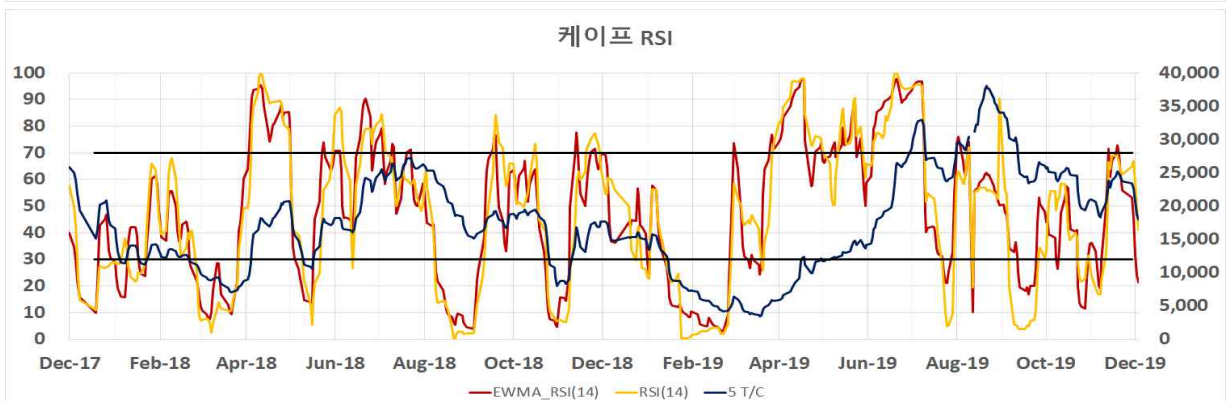
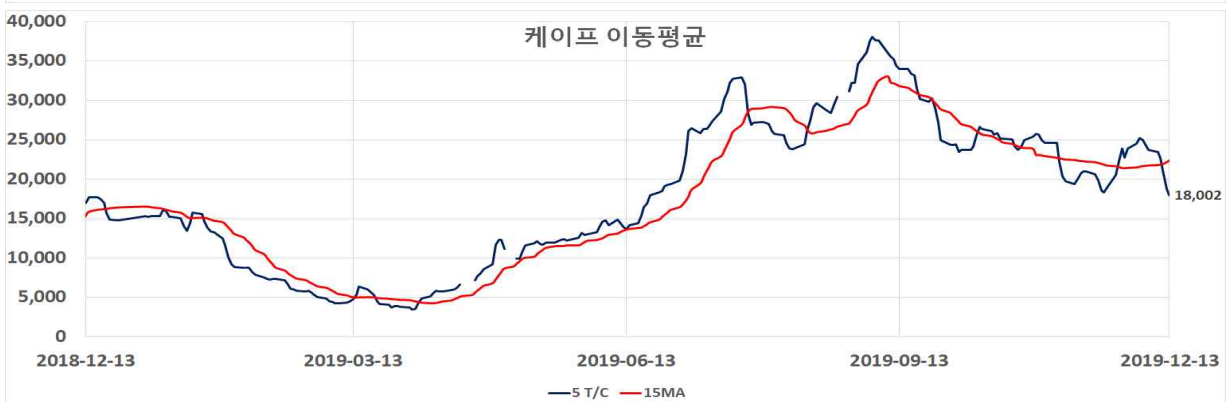
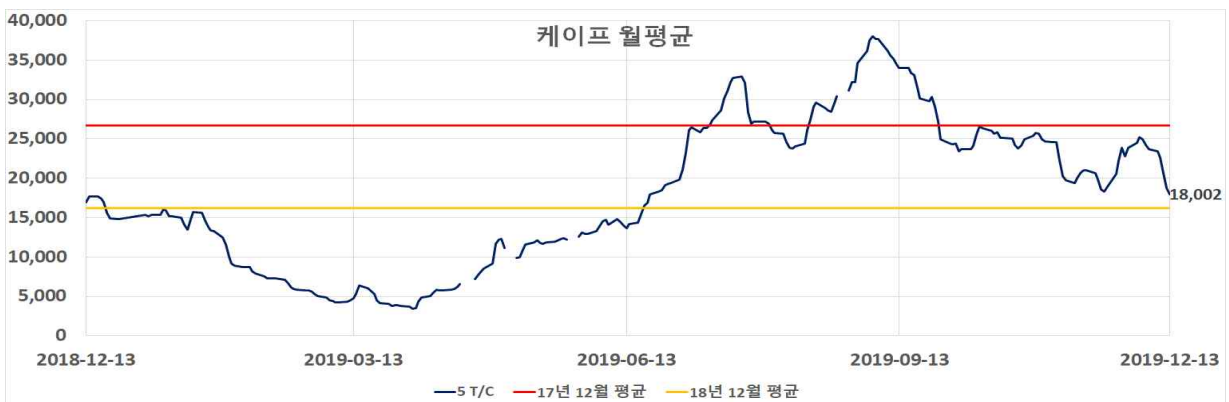


		금주	(전주비)	2019년 <sup>3)</sup>			2018년		
				최저 <sup>4)</sup>	최고 <sup>5)</sup>	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(12.13)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,456	(-125)	595	2,518	1,358	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	20,704	(-3,805)	3,460	38,014	18,108	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	11,413	(828)	4,435	18,116	11,141	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	9,240	(101)	4,544	14,940	9,700	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	7,394	(55)	4,198	10,067	7,185	562	9,772	8,505
	케이프	16,125	(-1,500)	11,500	23,000	17,448	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)	파나마스	13,250	(375)	11,500	16,125	13,300	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,250	(-63)	9,500	12,500	10,896	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,750	(-)	8,750	10,750	9,863	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(12.13)							
		2020년 1월물		2020년 1분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	14,681	(-2,172)	12,755	(-1,242)	14,562	(1,571)	12,738	(-656)
	파나마스(4TC)	10,219	(181)	10,197	(62)	10,270	(1,089)	9,159	(-44)
	수프라막스(6TC)	8,068	(-390)	8,313	(48)	9,310	(528)	8,893	(122)
	헨디(6TC)	7,150	(-75)	7,150	(-75)	7,522	(22)	7,500	(-44)

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 완만한 상승세를 보임
- (케이프 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파하지 못하고 하락함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 소폭의 상승 또는 횡보할 것으로 예상됨

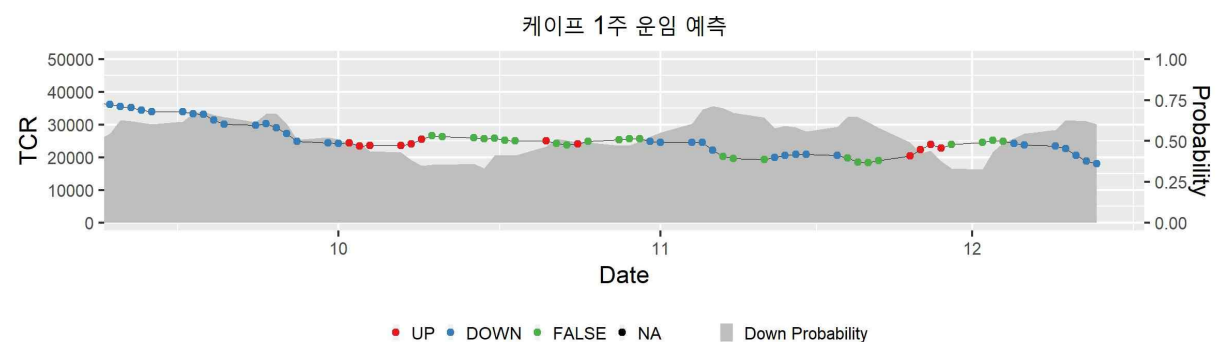
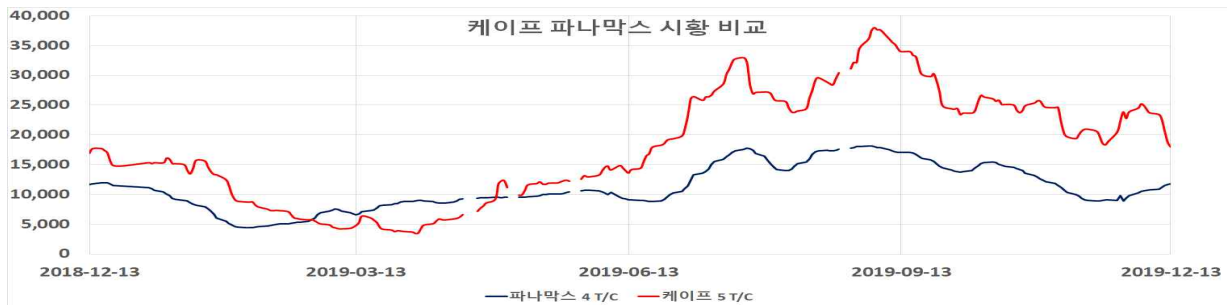


- \* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- \* EWMA\_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료의 하락세가 지속됨
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 선형간 스팟운임 간격이 급격히 좁아지고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

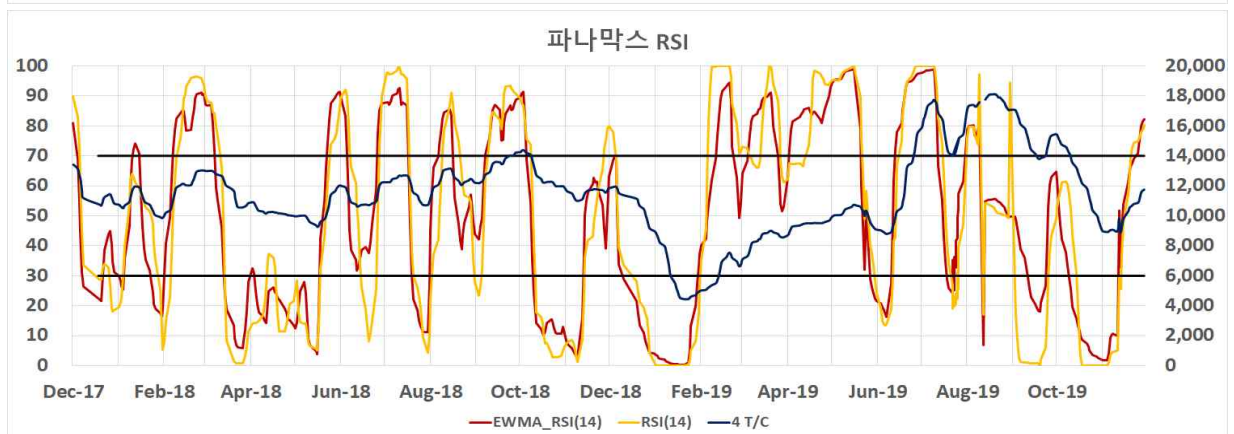
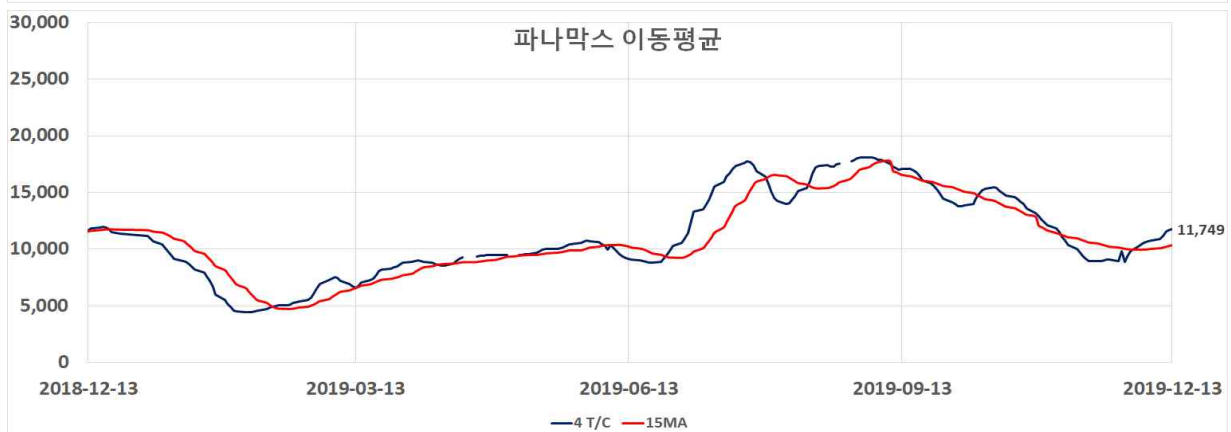
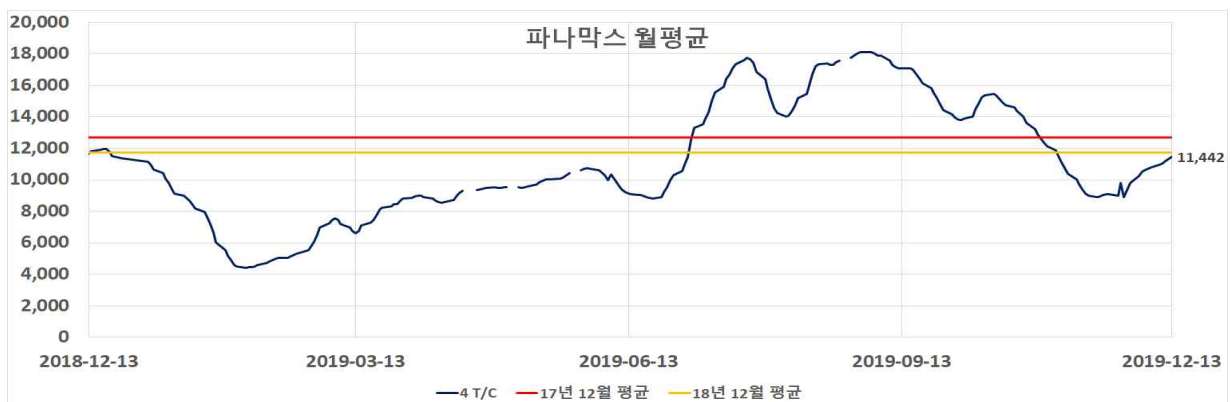


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	12.09	12.16	43.29	56.71
	12.10	12.17	37.33	62.67
	12.11	12.18	37.53	62.47
	12.12	12.19	37.94	62.06
	12.13	12.20	39.64	60.36
	12월 2주	12월 3주	39.15	60.85

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

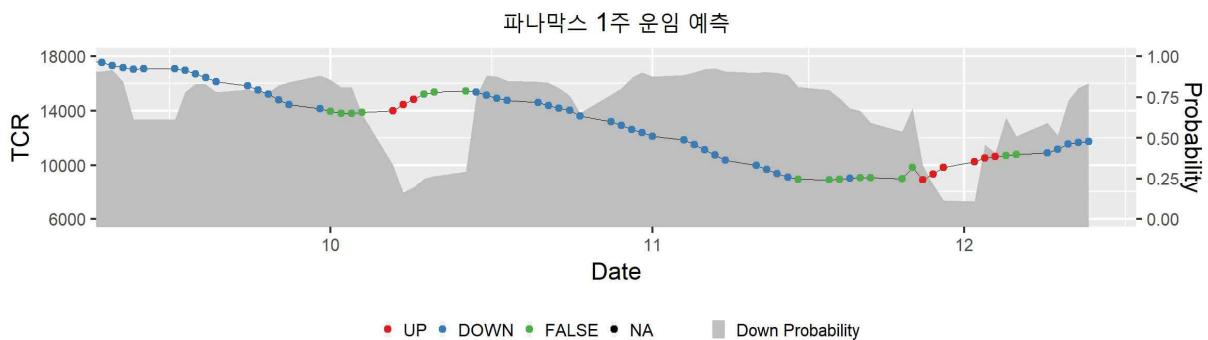
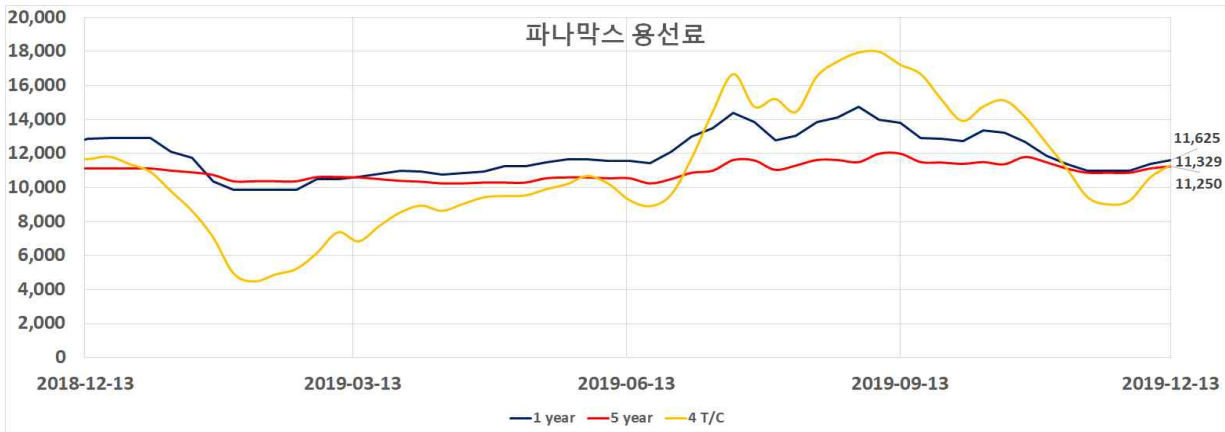
- (파나막스 이동평균) 이동평균선이 완만한 상승세를 보임
- (파나막스 RSI) RSI가 70선을 돌파한 후, 상승세를 이어감
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음주 파나막스선 운임은 소폭 하락할 것으로 예상됨



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

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

- (파나막스 용선료) 스팟운임이 장단기용선료 수준까지 회귀됨
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음 주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

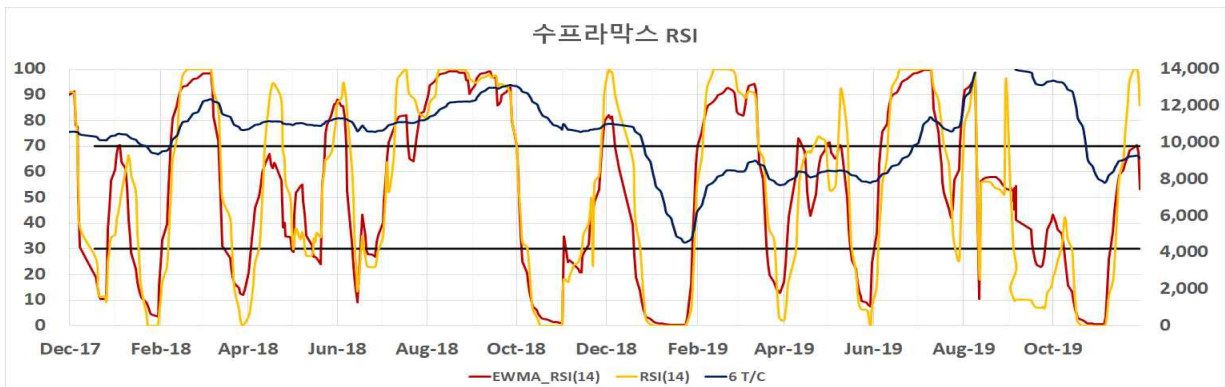
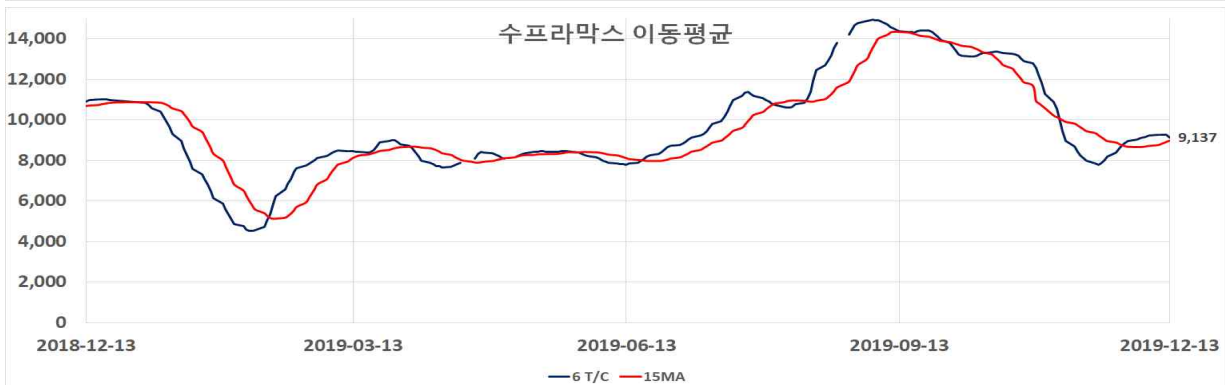
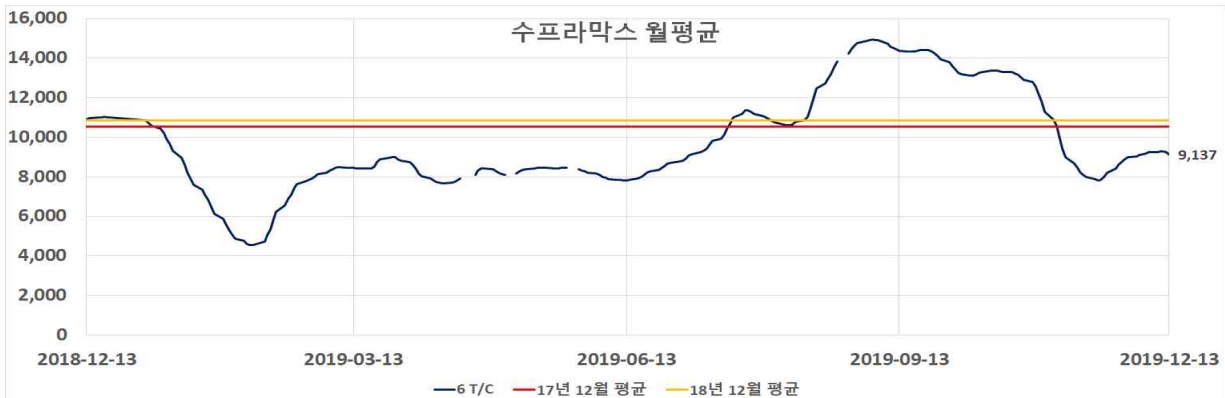


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파니막스	12.09	12.16	40.59	59.41
	12.10	12.17	48.47	51.53
	12.11	12.18	27.39	72.61
	12.12	12.19	19.38	80.62
	12.13	12.20	16.4	83.6
	12월 2주	12월 3주	30.45	69.55

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

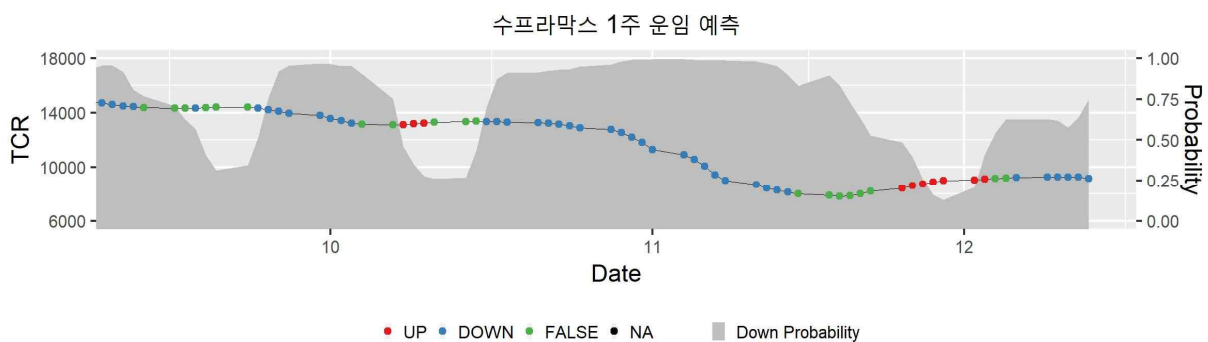
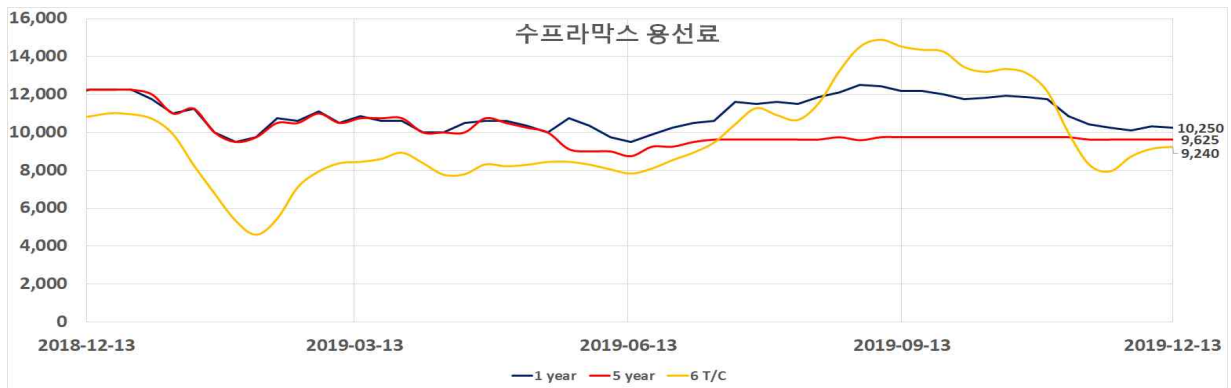
- (수프라막스 이동평균) 완만한 상승세를 보임
- (수프라막스 RSI) RSI가 70선을 상향 돌파하여 100을 기록한 후, 다시 하락함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 하락할 것으로 예상됨



- \* 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) 장단기 용선료가 전주와 비슷한 수준을 기록 중임
- (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	12.09	12.16	37.19	62.81
	12.10	12.17	38.15	61.85
	12.11	12.18	42.21	57.79
	12.12	12.19	36.25	63.75
	12.13	12.20	25.15	74.85
	12월 2주	12월 3주	35.79	64.21



## 4. 컨테이너 - 주간 동향

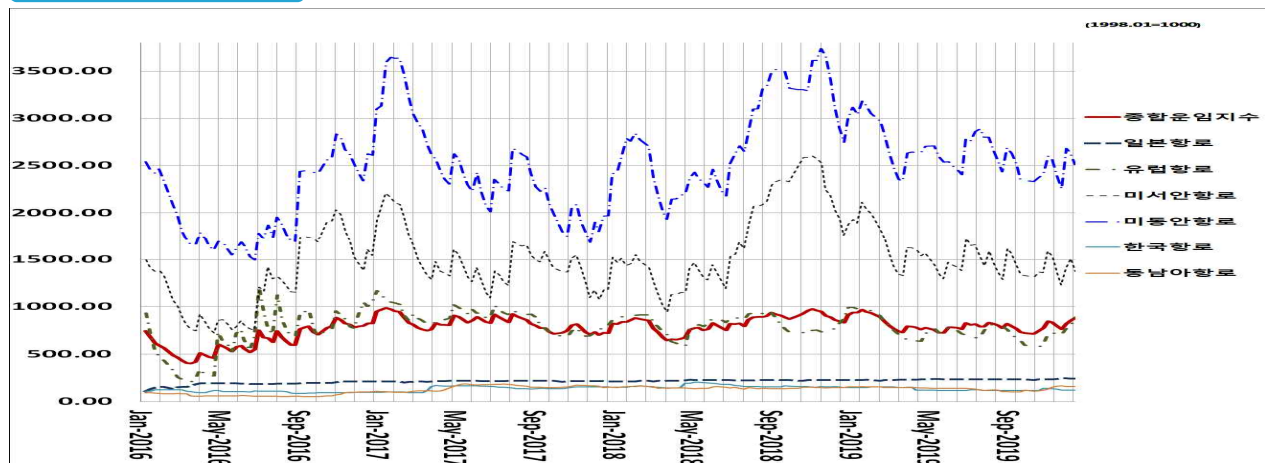
최건우 전문연구원 | ak8102@kmi.re.kr | 051-797-4692

### ■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 30.17 상승한 880.44를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 94달러 상승한 893달러를 기록함. 동 항로의 운임은 계절적으로 12월에는 평균을 상회하는 강세를 유지하여 올해에도 이러한 흐름은 유지될 것으로 예상됨. 또한, 저유황유 사용에 따른 운임 상승도 일부 영향을 미친 것으로 추정됨

아시아-북미항로는 전주대비 139달러 하락한 1,370달러를 기록함. 동 항로 물동량은 9월까지 0.02% 증가에 그쳤으며 10월~11월 마이너스를 기록하여 올해 전체 물동량 증가세는 전년대비 하락할 것으로 예상됨. 더욱이 내년 중국 춘절(1월말) 이후 디얼라이어스와 오션얼라이언스는 각각 14편, 18편의 임시결항을 발표하여 수요 둔화에 대비함. 지난주 미-중 무역전쟁의 1차 합의로 일부 품목(1,200억 달러)에 대한 관세를 15%에서 7.5%로 낮춰 단기적인 불확실성은 해소되었으나 컨테이너 운송에 미치는 긍정적인 영향은 크지 않을 것으로 판단됨

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)

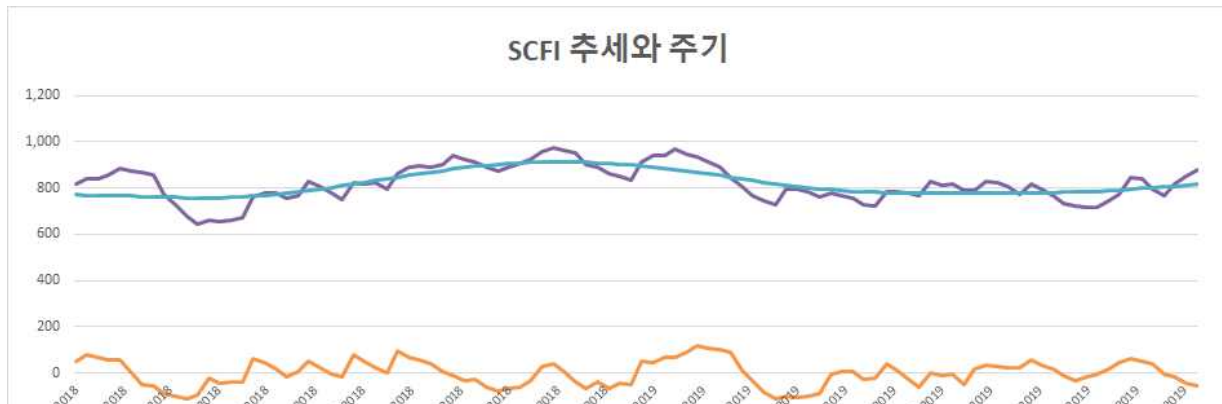


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	2019년			2018년				
		최저	최고	평균	최저	최고	평균		
컨테이너선 시장 (12.13)									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	880.44	(30.2)	715.97	968.07	805.78	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	893	(93.0)	580.0	996.0	760.65	584.0	996.0	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,370	(-139.0)	1,229	2,114	1,531.17	945.0	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,512	(-126.0)	2,256	3,187	2,639.08	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	121	(-)	117.0	153.0	128.88	144.0	205.0	162.8
	일본항로(\$/TEU)	241	(-)	219.0	244.0	233.10	210.0	230.0	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	158	(-)	101.0	165.0	136.87	131.0	166.0	145.84
용선지수(HRCI)				591.0	807.0	706.0	610.0	846.0	724.0

## 4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수 대비 추세선이 상향되어 있어 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임이 추세선보다 상회하나 계절적 요인에 의해 상승할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 추세선과 유사한 수준으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



\* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

## 5. 탱커 - 주간 동향

안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

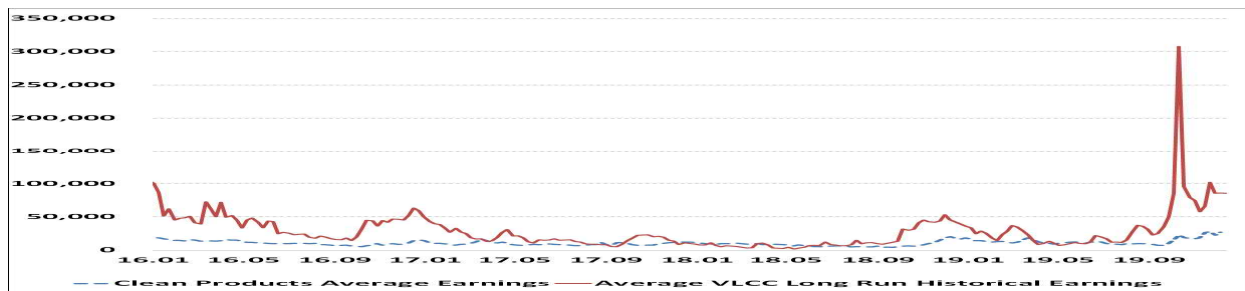
### 12월 셋째 주 VLCC 사항 상승 추이 지속

금주 VLCC WS은 105.6으로 전주(95.1) 대비 10.5p(11.0%) 상승. 12월 10일 시장보고서에 따르면 중국 국유계 상사 유니팩이 Middle East to China에서 WS 112.5, 용선료 환산 시 약 9만 2,000달러에 선박 수배. 12월 4주째 크리스마스를 앞두고 있는데 예년 경험에 따르면 스팟 시장은 12월초 한산하다가 크리스마스 1주일 전부터 선복 확보 기운이 높아지는 추세가 있음

### 12월 셋째 주 MR 사항 상승

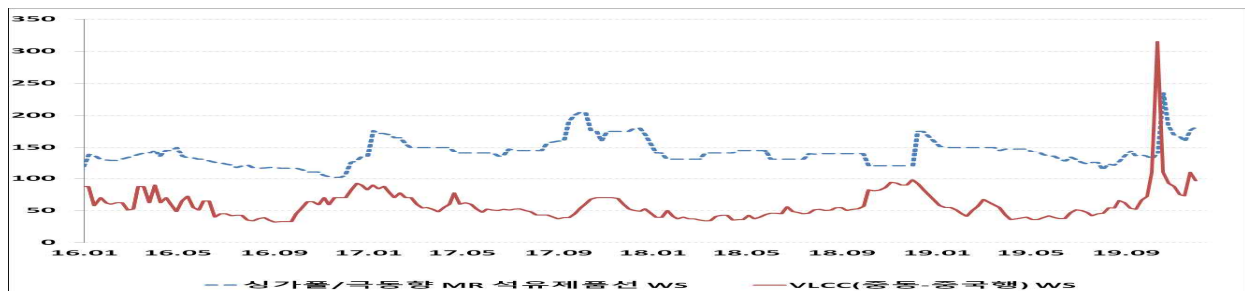
금주 MR WS은 184.4로 전주(169.1) 대비 15.3p(9.0%) 상승. 원유선 시황이 상승 중으로 용선자 중 원유 수송을 위해 원유선 대신 저렴한 제품선을 기용하는 현상 발생. 예를 들어 원유선 아프리카막스와 같은 선형(10만 중량톤급)인 LR2형을 기용해 석유제품(clean) 대신 원유(dirty) 수송

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

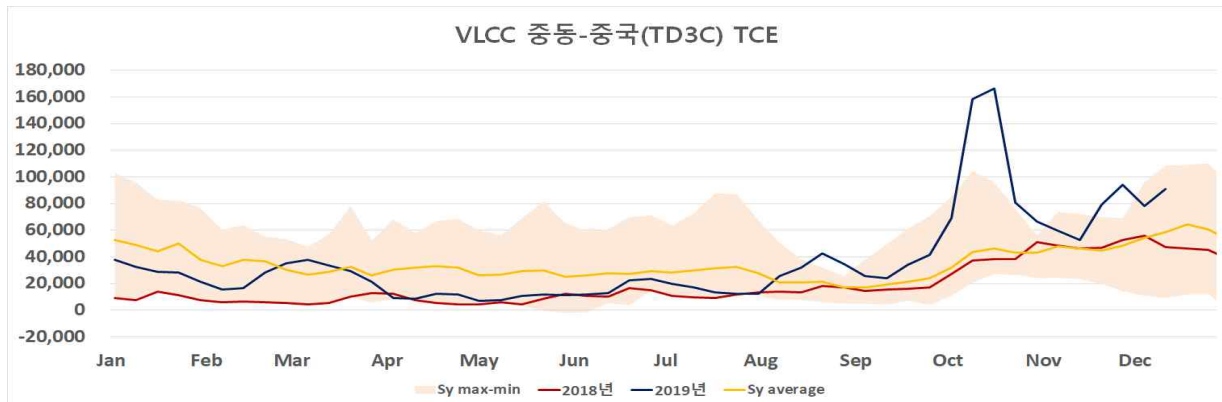
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(12.13)							
Average Earnings	TD3C	89,897	(11,864)	6,167	300,391	37,645	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	25,242	(1,985)	7,403	39,463	14,492	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	48,750	(-)	24,500	65,000	35,863	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	16,000	(-)	13,250	16,500	14,630	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	105.6	10.5	36.0	315.0	63.9	34.0	98.0	53.9
	MR	184.4	15.3	114.2	235.0	145.8	119.0	175.0	135.3

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

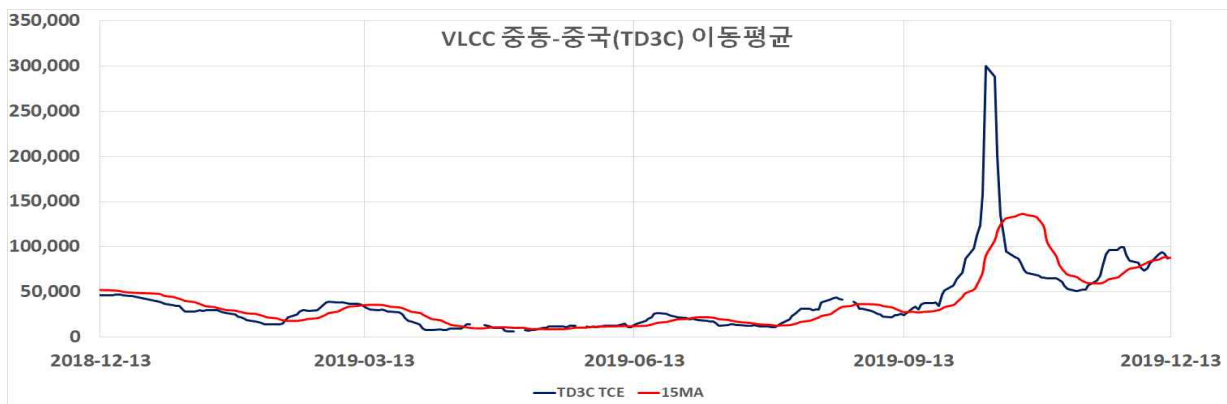
\* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

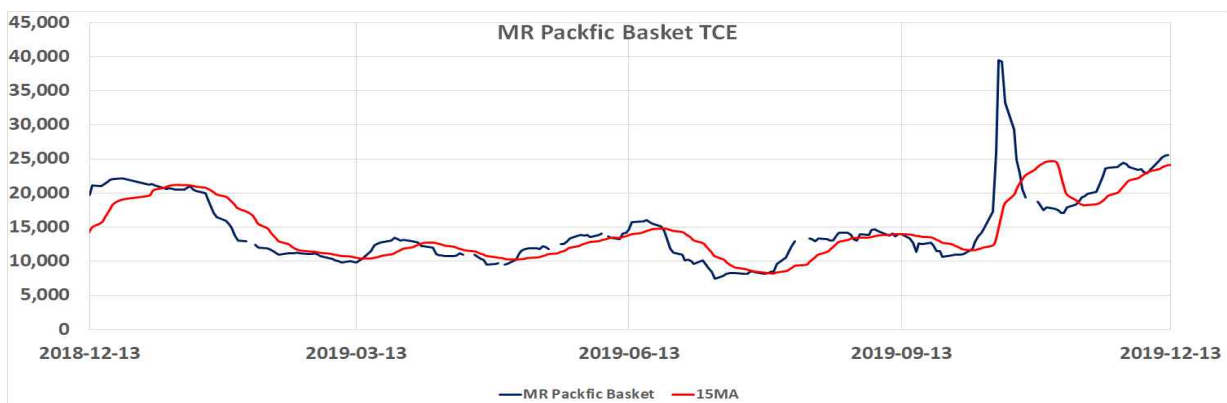
- 금주 TD3C(27만 톤·Middle East to China) 평균운임은 추세선이 우상향하면서 상승 기조를 나타내고 있으며, 기술적으로 2018년 추세선과 역사적(2008년 이후) 추세선(Sy average)을 상회



- 금주 TD3C(27만 톤·Middle East to China) 추세선은 15일 이동평균선과 교차했으며, 기술적 분석 시 단기 내 보합세를 기록할 것으로 분석됨



- 금주 Pacific Basket(4만 8천 톤·Sikka·India to Chiba·Japan과 Yeosu to Singapore의 평균) MR 평균 운임 추세선은 2주 연속 15일 이동평균 운임을 상회하면서 기술적으로 상승 기조가 있음



## 6. 중고선 시장

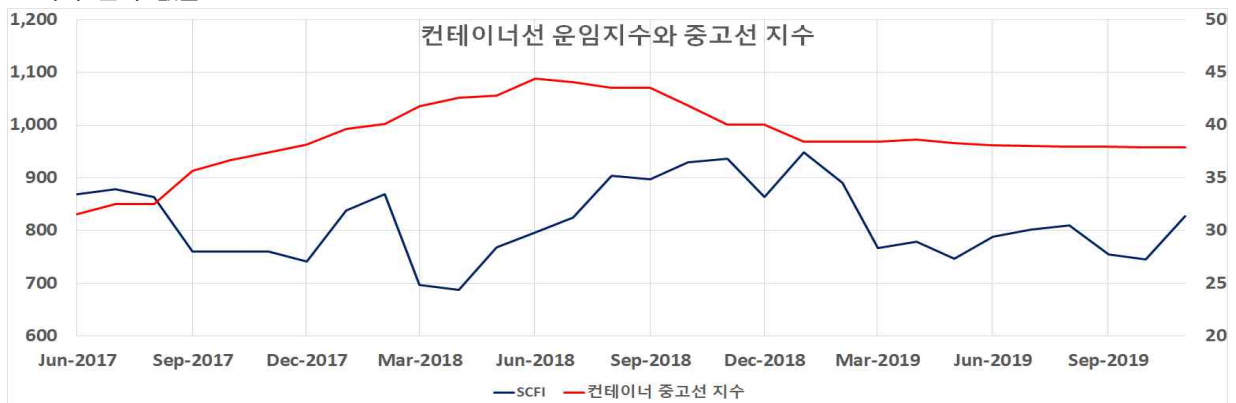
안영균 전문연구원 | ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

- BDI는 1,481로 전주(1,581) 대비 100p(6.3%) 감소해 2주 만에 하락했으며, 중고선 지수는 22로 5주 대비 변화 없음



\* 건화물선 중고선 지수는 선형별 5년 중고선가를 가중평균하여 계산되었음

- 이달 SCFI는 865.36으로 전월(813.60) 대비 51.76(6.3%) 상승을 기록함. 중고선 지수는 37.84로 전월 대비 변화 없음



### 파나막스급 케미컬 운반선 1척 중고선 거래

- Union Maritime은 1997년 Halla Engineer가 건조한 파나막스급 케미컬 운반선 1척(선명 Harley·44,787DWT)을 12월 9일 600만 달러에 매각함. 매수자는 비공개
- 금주 VLCC 등 유조선 중고선 매매 없음

### 건화물 운반선 핸디사이즈 1척 중고선 거래

- NYK는 2005년 Hakodate dock에서 건조된 핸디사이즈(선명 Lodestar Princess·31,901DWT) 1척을 12월 6일 600만 달러에 매각함. 매수자는 베트남계 자본임

### 컨테이너 1척 중고선 거래

- SinOceanic Shipping은 2016년 중국 Jinhai중공업에서 건조되고 MSC가 운항한 9,400TEU급 MSC Elma를 12월 9일 1억 7,278만 달러에 매각했으며, 매각은 S&L(Sales and Lease Back)을 위한 것임. 매수자는 중국개발은행금융리스(China Development Bank Financial Leasing)임



## 7. 주요 해운지표 (2019.12.13)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	12월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(12.13)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	75.0	(-)	75.0	68.0	75.0	71.0	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.5	(-)	9.5	9.5	12.5	11.1	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(12.13)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	27.0	27.5	27.4	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.0	(-)	92.0	92.0	93.0	92.6	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	31.5	35.0	33.6	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(12.13)								
380 CST	Rotterdam	256.5	(10.8)	251.1	245.8	443.5	351.5	322.5	477.5	400.1
	Singapore	338.3	(27.0)	324.8	306.5	511.5	404.4	352.5	517.5	432.6
	Korea	391.25	(37.5)	372.25	353.8	567.5	449.1	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	407.5	(290)	393.0	334.8	524.0	424.9	359.5	515.5	437.1
VLSFO	Rotterdam	510.8	(8.8)	506.4	493.8	548.3	512.2			
	Singapore	595.3	(22.8)	583.9	530.8	595.3	552.8			
	Hong kong	591.0	(31.8)	546.5	546.5	591.0	565.6			

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(12.13)								
철광석	국제價	88.80	(1.8)	88.6	72.3	127.2	93.4	62.5	79.3	69.5
	중국産				107.9	140.4		96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價				72.0	83.1		76.1	105.1	89.1
	중국産				93.9	107.4		104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産				170.5	252.9		214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)				125.2	187.3		164.7	186.9	177.1
	중국産				211.8	233.0		207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	876.8	(-20.25)	907.6	791.0	940.5	888.2	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	547.5	(32.25)	516.0	418.5	547.5	489.5	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		8월	9월	10월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,562	7,915	8,054	80,011	74,518	95,248	100,114
	수입	4,703	5,038	5,081	47,407	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	6,900	6,954	7,770	74,870	81,068	84,260	89,921
	수입	6,224	5,687	6,005	60,680	50,854	60,199	69,712
EU	수출	3,948	4,425	4,316	44,505	45,468	53,140	57,676
	수입	4,870	4,030	4,586	46,142	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,643	13,610	14,439	135,796	145,255	169,587	189,936
	수입	11,475	9,991	11,612	109,257	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