

# KMI

## 주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 10월 2주 ■ 발 행 인 장영태

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

### 목차

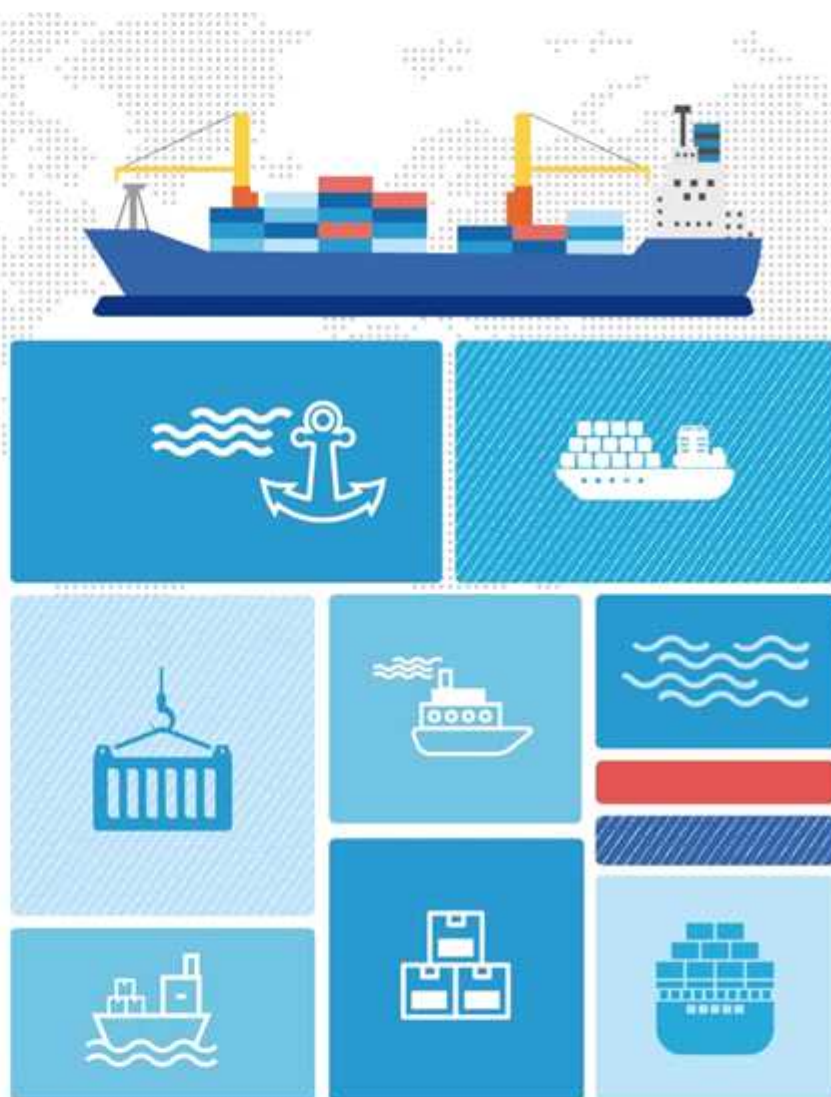
I. 주간이슈 .....	02
II. 주간뉴스 .....	03
III. 건화물선 .....	07
IV. 컨테이너 .....	14
V. 탱커 .....	16
VI. 중고선 시장 .....	18
VII. 주요 해운지표 .....	19

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

# 미-중 무역전쟁 동향과 벌크선 해운

### I 미-중 고위급 무역협상 1단계 합의

지난 10월 12일 미국과 중국은 고위급 무역협상의 1단계 합의를 이끌어냈음. 이 합의로 인하여 미국이 중국산 상품 2,500억 달러에 대하여 10월 15일부터 25%에서 30%로 인상하기로 했던 조치가 보류되었으며, 이에 상응하는 조치로 중국은 약 400-500억 달러 규모의 미국산 농산물을 구매하기로 했음

미국의 추가관세부과 보류는 악화를 막았다는 측면에서 해운에 긍정적인 영향을 미치는 것으로 평가되며, 중국의 미국산 농산물 구매는 파나마스를 중심으로 건화물 시장에 긍정적으로 작용할 것으로 예상됨

### I 건화물선 시장에 미치는 영향

주말의 1단계 합의 내용이 해운시장의 운임지수에 아직 반영되지 않아 시장의 움직임을 객관적으로 파악할 수는 없지만 미국 뉴욕증시에 상장된 건화물선 회사의 주가가 합의 발표 이전부터 이미 상승세를 보인 것과 국내 주식도 동일한 추세를 보이고 있는 것은 관측됨. 이는 곡물교역의 계절적 상승기와 맞물린 이번 물량 증가가 건화물선 시장에 긍정적인 영향을 줄 것임을 선 반영하는 것으로 해석됨

특히 미-중 간 곡물무역에 큰 비중을 차지하는 대두(soybean) 교역에 관심이 쏠리고 있음. 클락슨에 따르면 미국은 2017년에 5,247만 톤의 대두를 수출했으나 작년에는 9백만 톤 이상 하락한 4,273만 톤에 그쳤고, 올해는 그보다 약 90만 톤 더 줄어든 것으로 예상되었음

하지만 이번 협상의 결과로 중국이 미국의 대두 수입을 늘일 경우 파나마스를 중심으로 한 건화물선 수요의 회복을 기대할 수 있어 4분기 건화물선 시황 호조를 예상할 수 있음. 중국이 구매를 약속한 금액(400-500억 달러)의 크기를 가늠하기 위해 단순 환산을 해보면, 대두의 국제 거래가격이 톤당 약 350달러이므로 중국의 미국산 농산물 구입액은 대두 약 1.3억 톤으로 환산될 수 있음(실제 농산물 수입은 다양한 품목으로 분산되어 이루어질 것임)

### I 추가적인 고려사항

긍정적인 측면이 부각되고 있기는 하지만 두 가지 측면에서 주의 깊은 관찰이 요구됨. 첫째는 미-중 무역협상의 추가적인 진행임. 지적재산권 보호, 기술이전 강요금지, 산업보조금 지급금지 등 민감한 사항이 협상 대상으로 남겨져 있고, 당장 이번 주 미 재무부 환율보고서에서 중국을 환율조작국에서 해제할 것인지 여부도 불투명한 상황임

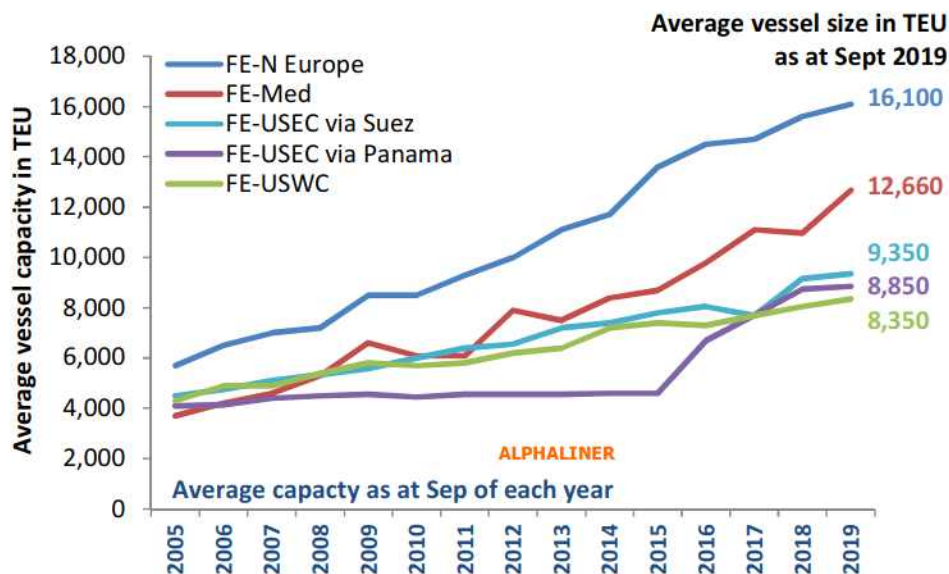
두 번째로 중국에서 아프리카돼지열병(ASF)으로 금년의 돼지고기 생산이 약 30% 정도 감소하는 것도 중요한 고려사항임. 중국 전체소비의 30%는 유럽 전체의 돼지고기 소비와 동일한 양임. 실제 중국의 대두수입은 2017년에 9,511만 톤에서 지속적으로 감소하여 금년에는 8,026백만 톤에 그칠 것으로 예측되었음(클락슨)

## 2. 주간 뉴스

### I 컨테이너 선박 평균 크기는 지속적으로 증가

- 원양항로를 중심으로 컨테이너 선대 대형화가 지속되는 것으로 나타남. 올해 3월(Zim)과 8월(HMM) 4,000~5,000TEU급 선박의 아시아-지중해/유럽항로에 투입 중단이 결정되어 대형화 추세는 더욱 가속화 됨
- 아시아-유럽항로에 투입되는 선박은 15년 전과 비교하여 4배 이상 커진 것으로 나타남. 지난 3개월 동안 MSC는 23,700TEU급 선박 5척을 인도받아서 유럽항로에 투입하였으며 현대상선을 비롯한 글로벌 선사들은 2020년 말까지 동급 선박 약 24척을 인도받을 예정임
- 파나마운하 확장 개통으로 아시아-미 동부 운영선대 평균선형은 4,000TEU급에서 8,800TEU로 크게 증가함. 또한, 최근 아시아-지중해 항로에 MSC가 19,000TEU급을 배치하여 평균선형을 12,660 TEU까지 증가시킴

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 41호



### I 리퍼 물동량은 해상 교역량 증가세를 상회할 것으로 전망

- 드류리는 2023년까지 해상 교역량이 연평균 2.7% 증가할 것으로 예상함. 이는 지난 10년간 연평균 증가세인 3.6%보다는 낮은 수준으로 미-중 무역전쟁뿐만 아니라 엘니뇨로 인한 생산량 둔화도 고려함
- 리퍼 물동량은 2023년까지 연평균 4.0% 증가를 예상하여 2018년 4.3% 증가세에 비해 하향 전망됨. 또한, 냉동 컨테이너화물도 2018년 81%에서 2023년 85%로 높아질 것으로 전망함
- 전통적인 냉동 화물선의 수요는 중앙 및 남미 지역에서 운송되는 과일 등으로 한정될 것으로 전망됨. 드류리 자료에 따르면 현재 전통적인 냉동 화물선의 점유율은 20% 미만이며 향후 4년 이내에 15%까지 하락할 것으로 예상함
- 특히, IMO 2020 도입에 따라 운항비용 상승이 냉동 화물선 폐선을 증가시킬 것으로 예상됨

## 2. 주간 뉴스

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129481/Reefer-rates-on-the-rise-despite-softening-perishables-trade>(로그인 필요)

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129483/Is-IMO-2020-the-final-nail-in-the-conventional-coffin>(로그인 필요)

### I 대형선 부족으로 인해 병렬 운항(tandem sailing) 실시

- 스크러버 장착으로 인해 대형 컨테이너 선박 수요가 증가하여 중형선박을 병렬 운항하는 사례가 나타남. 알파라이너에 따르면 아시아-서 아프리카 서비스에 투입되는 8,189TEU선박이 중형선박 2척(5,466TEU, 4,178TEU)으로 교체됨
- 교체된 2척 선박은 동일한 항만을 하루 간격으로 따라가는 병렬 운항을 실시함
- 이러한 현상은 높아지는 용선료 때문으로 8,500TEU급의 하루 용선료가 30,000달러에 달하며 4,000TEU급은 14,200달러로 나타나 중형선박 2척과 대형선간의 운영비용에서 큰 차이가 없기 때문인 것으로 나타남

<https://www.tradewindsnews.com/containerhips/container-lines-opt-for-tandem-sailing-/2-1-685669>(로그인 필요)

### I 중국 선박 대체 수요로 VLCC 운임 급증

- 미국이 이란산 원유를 수송한 혐의로 Cosco Shipping Tanker (Dalian)사 제재를 결정함. 동 제재로 선박 대체수요가 급증하였으며, 중동-중국 VLCC 운임은 158,030달러로 큰 상승을 기록함
- Cosco 제재와 계절적 수요 증가, IMO 2020을 대비하기 위한 추가 수요, 미국, 노르웨이, 러시아 등 원유 수출 증가가 맞물려 VLCC 시장은 초강세를 기록하고 있음
- 알파탱커는 VLCC보다 소형 선형이 더 경제적인 경우 화물의 분배가 일어나 가격조정이 발생할 것을 예측함. 볼틱 해운 거래소에 따르면, 수에즈막스 운임은 120,887달러, 아프리카막스 운임은 55,075달러를 기록함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-earnings-near-160-000-per-day-with-charterers-in-panic-mode/2-1-686972>(로그인 필요)

### I IMO 2020 적합연료 활용가능성에 대한 우려

- IMO 사무총장은 Maritime Cyprus Conference에서 남북항로를 운항하는 해운사의 경우 황산화물 규제 시행 이후 적어도 3개월 간은 저유황유 사용이 보장되지 않을 수 있음을 언급함
- 국제건화물선주협회(Intercargo)의 Katharina Stenze 이사는 선사들이 저유황유 사용에 대해 준비가 돼있지만 서로 다른 저유황유 사용으로 문제가 발생할 가능성을 걱정하고 있음을 언급함
- Cyprus 선주협회 회장은 적합한 연료가 충분히 사용될 수 있을 때 IMO가 황산화물 규제를 적용해야 할 것임을 언급함

<https://www.tradewindsnews.com/regulation/imo-chief-admits-to-concerns-over-fuel-availability-come-january/2-1-684339>(로그인 필요)

## 2. 주간 뉴스

### 테러 추정, 이란 유조선 피격

- 지난 10월 11일 사우디아라비아 항구도시 제다 근방에서 이란 유조선 한 척이 미사일에 피격 당해 기름이 유출되는 사고가 발생함
- 지난 달 사우디아라비아 원유생산 시설 기반 공격등 동 지역의 지리학적 긴장이 고조되고 있어 전쟁 위험보험료는 크게 상승할 것으로 예상됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129512/Iranian-tanker-hit-by-missiles-in-suspected-terror-attack>(로그인 필요)

### Capital Marine, NLG 연료 VLCC 세계 최초 발주

- 지난 달 그리스의 Capital Marine은 현대중공업에 14척의 LNG 연료 VLCC 건조에 대해 15억 달러 이상으로 의향서를 제출함
- 기존 VLCC 신조선가는 9,500~9,700만 달러임. 이중 연료를 공급하는 VLCC 건조에는 1,000~1,500만 달러가 추가로 소요됨
- LNG 연료 VLCC 발주는 이러한 종류의 VLCC 프로젝트를 진행하고 있는 Shell, ExxonMobil, Total과 같은 석유기업의 수요에 따른 것으로 이해됨

<https://www.tradewindsnews.com/gas/capital-maritime-set-to-firm-up-worlds-first-lng-fuelled-vlcc/2-1-682020>

### 중국의 시멘트 수입량 증가

- 로이즈 리스트는 최근 12개월 동안 중국의 시멘트 수입량이 약 2,100만 톤을 기록했다고 발표함. 금년 상반기까지 월평균 170만 톤의 시멘트를 수입했으며 5월 한때 250만 톤을 수입할 정도로 중국이 소비하고 있는 시멘트의 대부분을 수입에 의존하고 있는 것으로 나타났다고 로이즈 리스트가 설명함
- 이는 중국 정부가 환경규제를 강화하면서 자국 내 시멘트 생산을 제한했기 때문이며, 시멘트 대부분은 베트남과 아랍에미레이트 등에서 수입하고 있는 것으로 조사됨
- 중국의 시멘트 수요 증가로 베트남 시멘트 생산량이 증가했으며, 이로 인해 석탄 수입량까지 증가하는 효과가 나타났다고 로이즈리스트가 전함. 현재 베트남 석탄 수입량은 올 상반기 동안 약 2,300만 톤으로 늘어났으며, 2030년에는 1억 톤까지 늘어날 것이라고 덧붙임
- 이와 같이 중국의 시멘트 수입증가로 인한 베트남 시멘트 생산량 증가가 해상물동량을 증가시켜 건화물선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129516/China-ramps-up-cement-imports>(로그인 필요)

### 베트남, 석탄수요 증가

- 최근 베트남의 석탄수요가 증가하고 있다고 트레이드 원즈가 전함. 베트남은 2015년까지만 해도 석탄 수출국 중 하나였으나 2018년부터 석탄을 수입하기 시작했으며, 금년에는 2,300만 톤 정도의 석탄을 수입하면서 주요 수입국 중 하나가 되었다고 설명함
- 베트남이 석탄의 주요 수입국이 된 배경은 경제성장률이 상향 조정되고 있으며, 시멘트 생산량을 늘리면서 동력 생산을 위해 석탄을 소비하고 있기 때문이라고 전문가들은 분석함



## 2. 주간 뉴스

- 베트남의 석탄 수입량 중 72%가 인도네시아와 호주산이며, 나머지가 러시아(16%), 남아프리카(7%) 산으로 조사됨. 석탄 수송에 투입된 선박은 총 200척이며, 수프라막스선(60%)과 파나막스선(30%)인 것으로 나타남. 베트남 수입 증가세가 중소형선박 운임에 긍정적 영향을 줄 것으로 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/coal-to-remain-a-major-part-of-southeast-asia-s-dry-cargo-mix/2-1-683025> (로그인 필요)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129516/China-ramps-up-cement-imports>(로그인 필요)

### I 미국, 대(對)중국 대두 수출량 전년대비 증가

- 트레이드 윈즈가 미국이 중국에 수출한 대두 수출량이 올 초부터 지금까지 1,300만 톤을 기록했으며, 이는 2018년과 비교했을 때 58%이상 늘어난 수준이라고 발표함. 하지만 2017년 미국의 대중 대두 수출량(3,170만 톤)과 비교했을 때는 큰 폭으로 줄어든 것이라고 설명함
- 전문가들은 미국과 중국간 무역 분쟁이 타결된다고 할지라도 예전 같은 수준으로 양국이 대두를 교역 할지는 미지수라고 전망함. 현재 중국내 아프리카 돼지 열병으로 사료 소비량이 급감한데다 중국이 이 미 대두 수입지를 대체했기 때문이라고 분석함

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/dry-bulk-shipping-sees-higher-us-soybean-exports-this-year/2-1-686136> (로그인 필요)

<https://premier-club.ssyonline.com/Overview.aspx> (로그인 필요)

### 3. 건화물선 - 주간 동향

#### ■ BDI는 전주대비 4% 상승한 1,859를 기록

BDI는 지난 주까지 중국의 골든위크의 영향으로 하락세를 보였으나, 금주에 들어서면서 반등함

#### ■ 케이프선 스팟 운임 여전히 강세 시현

케이프선 스팟 운임이 평균 25,289달러/일을 기록하며 전주대비 5% 소폭 상승함. 9월 말부터 시작된 하락세로 한 때 1일 30,000달러를 크게 상회하던 스팟 운임이 최근 들어 20,000 달러 중반 수준을 기록 중이기는 하나 여전히 BEP를 크게 상회하는 수준임. 금주 케이프선 스팟 운임은 중국 골든위크의 여파가 주초까지 이어졌으나 호주지역을 중심으로 선박에 대한 수요가 증가하면서 운임이 반등함. 특히 연료유가가 388.5달러/일을 기록하며 전주대비 17% 하락한 것도 운임(daily earnings) 상승에 기여함. 중소형선박은 미국 걸프만을 중심으로한 곡물수요 증가와 중국과 인도의 석탄 수요증가로 운임에 긍정적 영향을 미쳤으나, 대서양 지역을 중심으로 가용선박수가 증가하고 있어 이는 운임에 부정적으로 영향을 미치고 있음

#### ■ FFA 시장, 모든 선형의 11월물, 4분기물 가격 상승

최근 IMO의 환경규제의 영향으로 가용선박수가 줄어들어 운임이 4분기 말까지는 강세를 시현할 것이라는 시장의 소문이 반영된 결과로 분석됨

#### ■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

다음 주 수프라막스선 스팟 운임은 보합세를 보일 것으로 예상되며, 나머지 선형 스팟 운임은 하락할 것으로 분석됨

#### 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)		(10.11)							
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,859	(68)	595	2,518	1,310	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) <sup>8)</sup>	25,289	(1,238)	3,460	38,014	17,045	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	14,775	(856)	4,435	18,116	11,075	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	13,197	(-250)	4,544	14,940	9,583	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	9,588	(-245)	4,198	10,067	6,992	562	9,772	8,505
	케이프	21,000	(625)	11,500	23,000	17,311	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 <sup>6)</sup> (달러/일)	파나막스	14,625	(500)	11,500	16,125	13,371	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	11,813	(63)	9,500	12,500	10,902	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,625	(-)	8,750	10,625	9,812	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(10.11)							
		2019년 11월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>7)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	25,846	(1,050)	16,746	(235)	16,590	(216)	13,721	(82)
	파나막스(4TC)	14,771	(1,003)	11,071	(150)	10,878	(155)	9,507	(43)
	수프라막스(6TC)	12,757	(779)	9,236	(183)	9,732	(105)	9,218	(65)
	헨디(6TC)	9,238	(50)	7,963	(63)	8,371	(27)	7,906	(43)

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 가파르게 하락 중임. 주말에 스팟 운임과 교차하는 모습을 보임. 금주 케이프선 스팟 운임은 주중에 저항선을 형성한 후 반등하기 시작함
- (케이프 RSI) RSI는 주초 0에서 시작해 주말에 30선을 돌파하며 상방압력을 축적함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상함

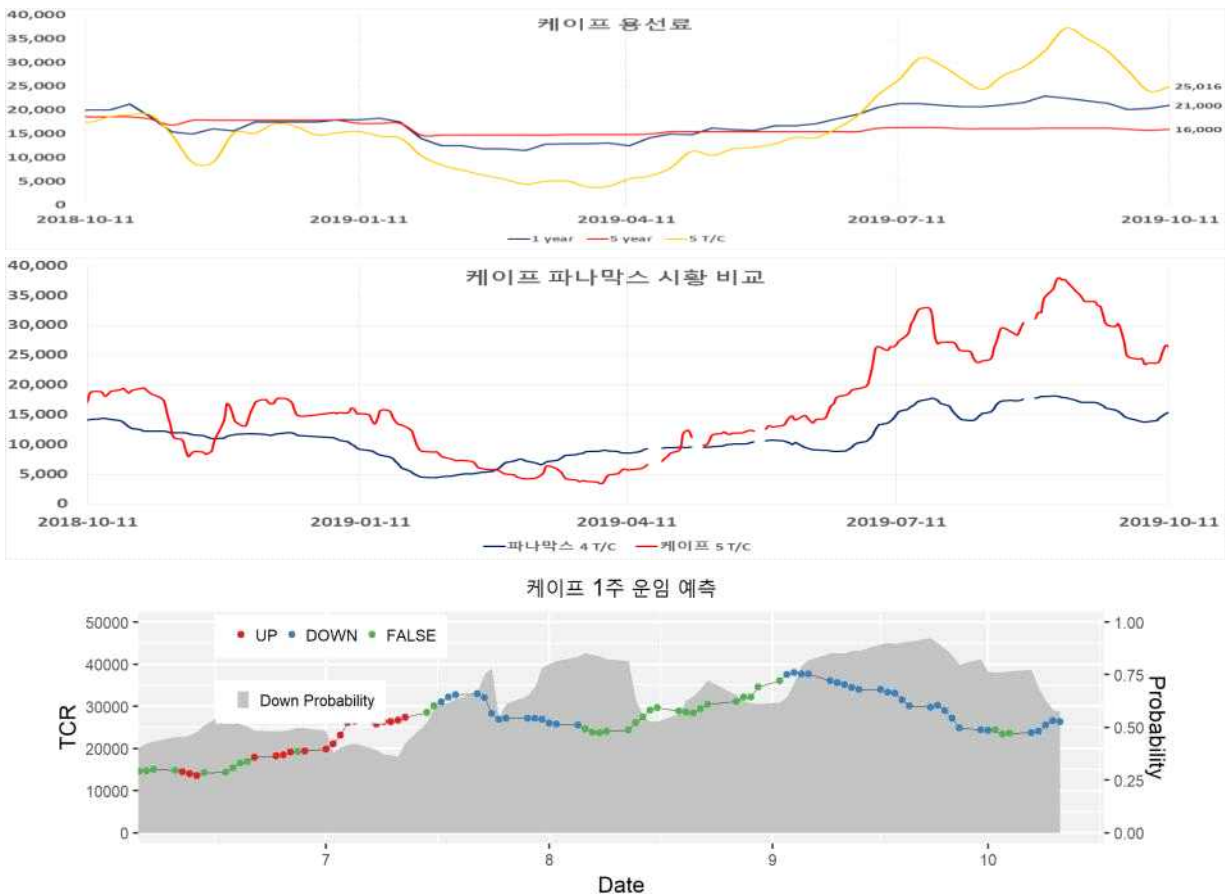


- \* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- \* EWMA\_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함



### 3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료가 소폭 상승하였음. 최근 시장에서 케이프선 스팟 운임이 다시 반등할 것이며 운임강세가 금년 4분기까지는 이어질 것이라는 의견이 나오면서 단기용선료가 소폭 상승한 것으로 분석됨
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 금주 케이프선 스팟 운임이 반등하면서 파나마кс선 스팟 운임과의 간격이 전주 대비 확대됨
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 다음 주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

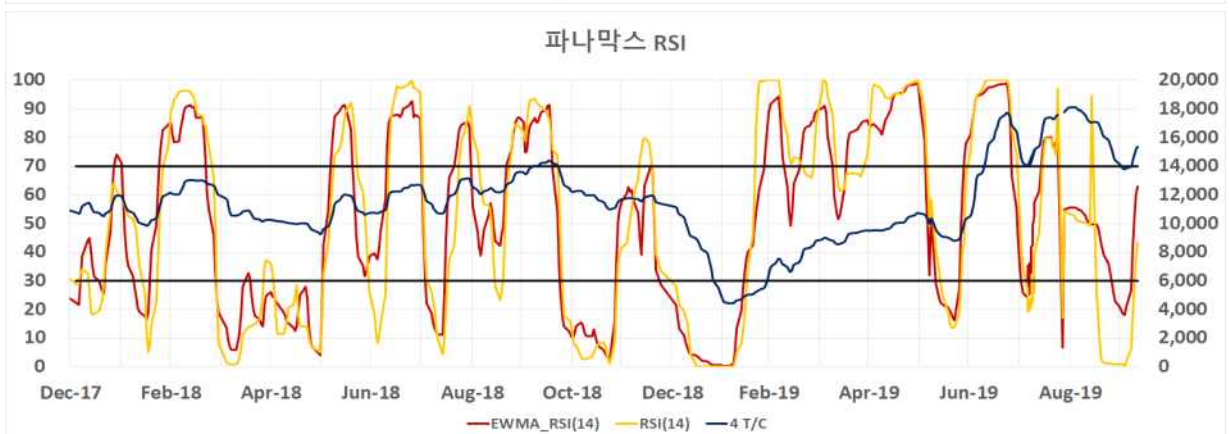
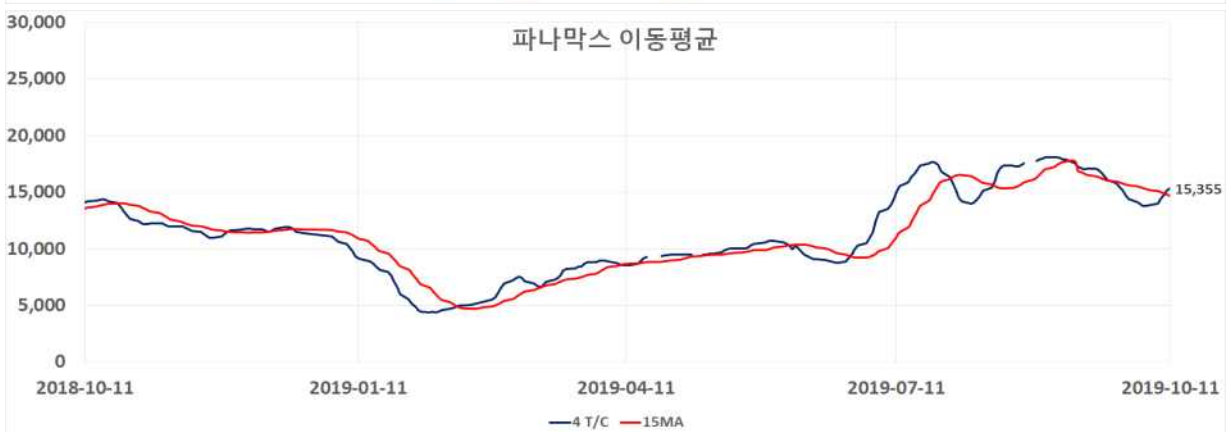


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	10.07	10.14	22.67	77.33
	10.08	10.15	31.05	68.95
	10.09	10.16	37.30	62.70
	10.10	10.17	41.52	58.48
	10.11	10.18	42.55	57.45
	10월 2주	10월 3주	35.02	64.98

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

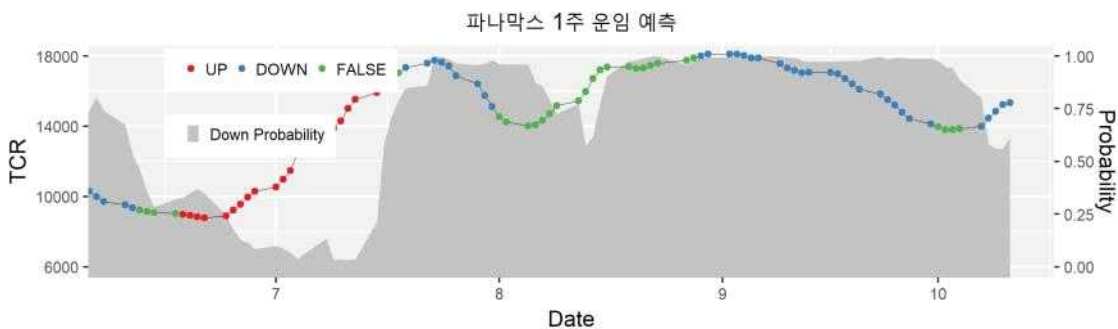
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 완만한 하락세를 나타냄. 지난주까지 이동평균선에서 점차 멀어지던 스팟 운임이 금주에 들어서면서 상승세를 보이다 스팟 운임과 교차함
- (파나막스 RSI) 금주 RSI가 30선을 상향돌파하면서 스팟 운임의 상승가능성이 커짐
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 다음 주 파나막스선 운임은 보합세를 보이거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



- \* 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) 단기용선료는 스팟 운임의 상승에 동조하는 양상을 보임. 최근 IMO의 환경규제로 올 4분기에 중소형선의 선박량이 줄어들어 운임 강세를 시현할 것이라는 소문이 시장에 돌면서 단기용선료가 상승한 것으로 분석됨
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 다음 주 파나막스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

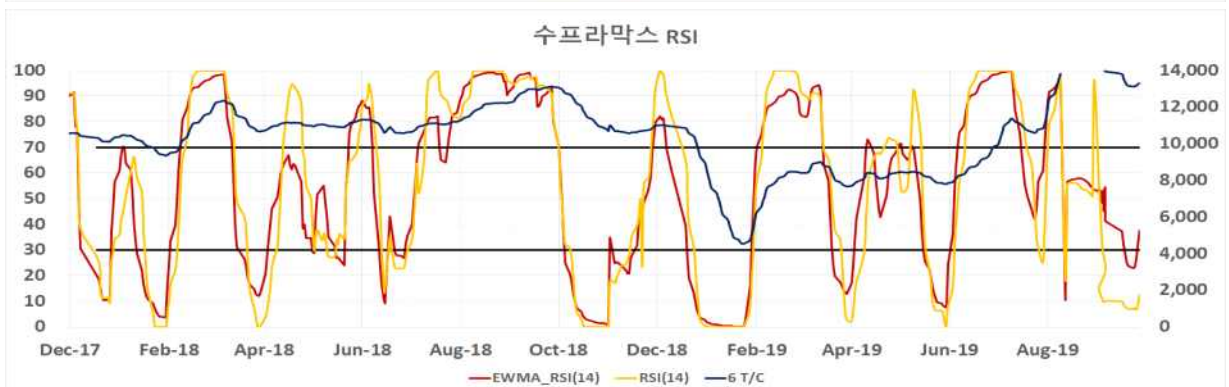


- \* 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- \* 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- \* 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	10.07	10.14	19.76	80.24
	10.08	10.15	41.74	58.26
	10.09	10.16	43.79	56.21
	10.10	10.17	44.10	55.90
	10.11	10.18	38.59	61.41
	10월 2주	10월 3주	37.59	62.41

### 3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

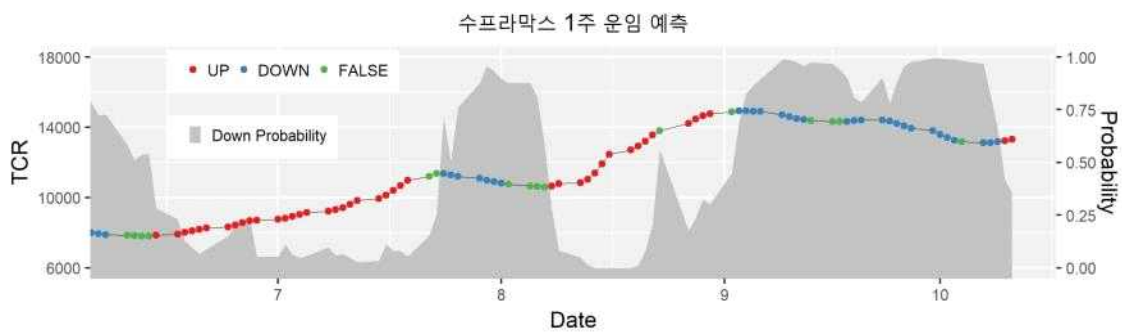
- (수프라막스 이동평균) 금주 수프라막스 스팟 운임이 반등에 성공해 완만한 하락세를 보이는 이동평균선에 근접함
- (수프라막스 RSI) RSI가 금주에도 여전히 30미만 구간에서 소폭의 상승과 하락을 반복함
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 다음 주 운임은 하락할 것으로 예상됨



- \* 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) 장기용선료는 여전히 횡보 중이나 단기용선료는 상승함
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 다음 주 수프라막스선 운임은 보험세를 보일 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	10.07	10.14	3.12	96.88
	10.08	10.15	18.11	81.89
	10.09	10.16	33.92	66.08
	10.10	10.17	57.92	42.08
	10.11	10.18	64.48	35.52
	10월 2주	10월 3주	35.51	64.49



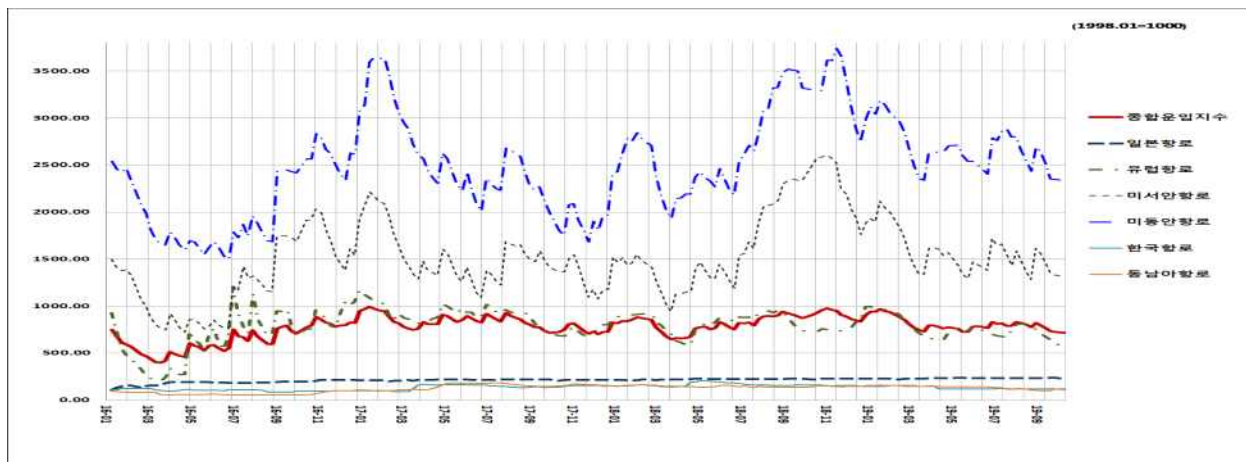
## 4. 컨테이너 - 주간 동향

### ■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 6.93 하락한 715.97을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 12달러 하락한 581달러를 기록함. 7월까지 5%에 가까운 수요증가세를 기록 하였으나 7월 이후 공급 증가세도 높아 운임 반등에 어려움을 겪고 있음. 아시아-유럽항로에 대해 2M은 AE-2/SWAN 서비스 중단했으며 10월에만 디얼라이언스는 6회, 오션얼라이언스는 11회의 임시결항을 실시할 예정임.

아시아-북미항로는 전주대비 14달러 하락한 1,313달러를 기록함. CTS 자료에 따르면 7월까지 아시아-미주 물동량은 0.4% 감소한 것으로 나타나 수요 둔화가 운임 하락의 원인으로 추정됨. 10월 오션얼라이언스는 10회, 디얼라이언스는 9회에 달하는 임시결항을 실시할 것으로 예고하고 선사들은 운임 추가하락을 막기위해 노력함. 지난 주 미-중 간 무역전쟁에 대한 일부 합의가 도출되었으나 12월 15일 추가관세 부과가 임박해지면서 이를 피하기 위한 수요가 발생할 수 있어 11월 이전 수요증가에 따른 운임 상승 가능성도 배제할 수 없음

#### 컨테이너선 운임 지수(SCFI)

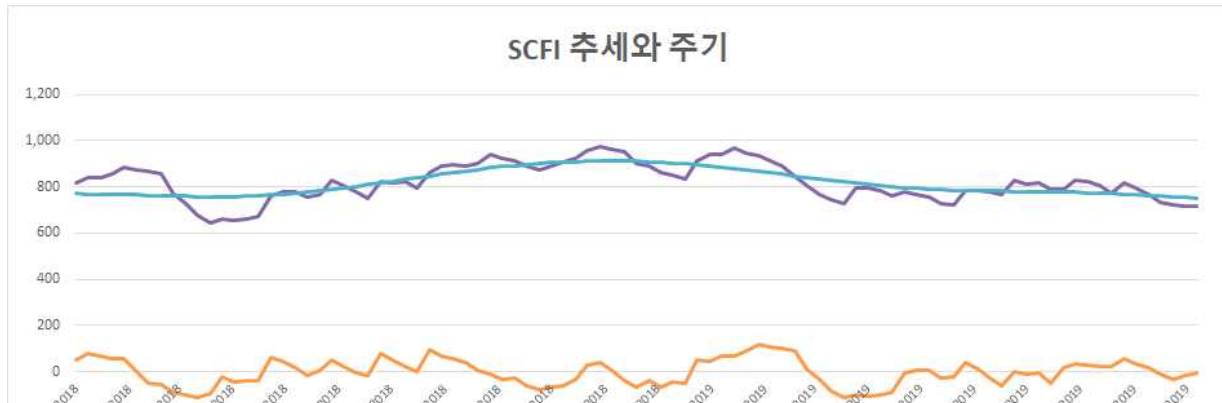


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	(10.11)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	715.97	(-6.9)	715.97	968.07	804.0	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	581.0	(-12)	581.0	996.0	757.19	584.0	996.0	820.10
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	1,313	(-14)	1,286	2,114	1,559.26	945.0	2,606	1,741.3
미서안항로(\$/FEU)	2,335	(-11)	2,335	3,187	2,673.36	1,933	3,739	2,806.8
미동안항로(\$/FEU)	117.0	(-)	117.0	153.0	129.17	144.0	205.0	162.8
한국항로(\$/TEU)	226.0	(-10)	219.0	237.31	231.70	210.0	230.0	223.14
일본항로(\$/TEU)	110.0	(-11)	101.0	158.0	134.60	131.0	166.0	145.84
동남아항로(\$/TEU)	799.0	(-6.0)	591.0	807.0	690.0	610.0	846.0	724.0
용선지수(HRCI)								

## 4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수가 트렌드보다 하회한 상황으로 10월 말 이전 반등할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽 운임은 추세선이 전체적으로 하향 구간이나 실제운임과의 이격이 커져 1~2주 안에 반등할 가능성이 높음



- 아시아-미주 운임은 추세선인 1,400달러로 반등 가능성이 있으나 시기는 무역전쟁에 따른 시장 반응에 따른 영향이 클 것으로 예상됨



\* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함/중국 국경절로 인해 운임지수 미발표로 9월 27일 자료 기준임

## 5. 탱커 - 주간 동향

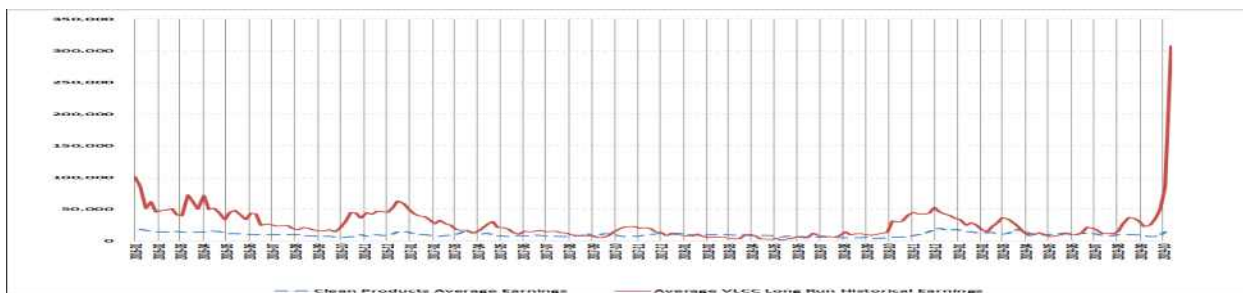
### VLCC, 2008년 이후 최고 수준 기록

금주 중동-중국 VLCC 평균 운임은 158,569달러로 전주대비 89,282달러(128.9%) 상승하였으며, WS은 315.0으로 전주대비 205.0p(186.4%) 상승하였음. 미국의 제재 리스트에 있는 선박과 함께 베네수엘라와 원유 운반 이력이 있는 선박에 대해서도 기피가 발생하고 있어 금주에도 운임 상승은 지속되었음. 또한 극동지역의 대형 태풍과 함께 11일 이란 유조선 피격사건으로 운임은 급등하여 30만 달러를 상회하였음. 단기적으로 운임강세는 지속될 것으로 전망됨

### MR, 수요 급증으로 운임 상승

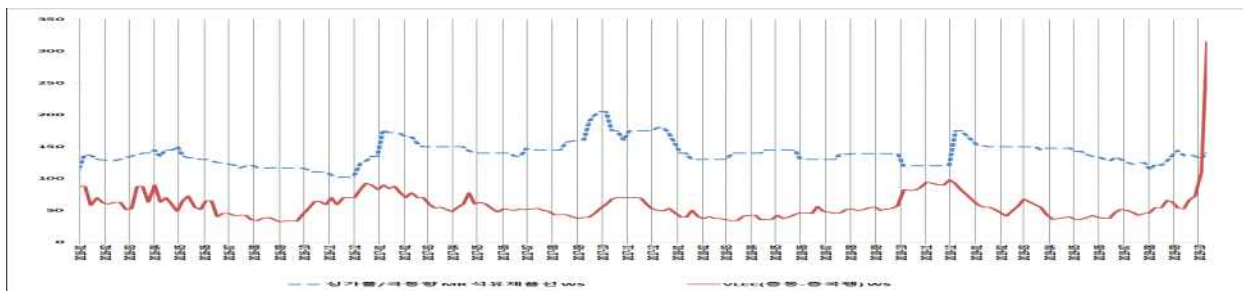
금주 태평양 MR 평균 운임은 13,125달러로 전주 대비 2,139달러(17.8%) 상승하였으며, 인도-극동 WS은 140.0으로 전주대비 9.0p(6.9%) 상승하였음. 금주 많은 화물수요로 제품선 전체 운임이 상승을 기록함. LR1, LR2 선박에 비해 MR 선박의 상승이 강하지는 않았지만 당분간 가용선박이 적어 운임 상승세는 지속될 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

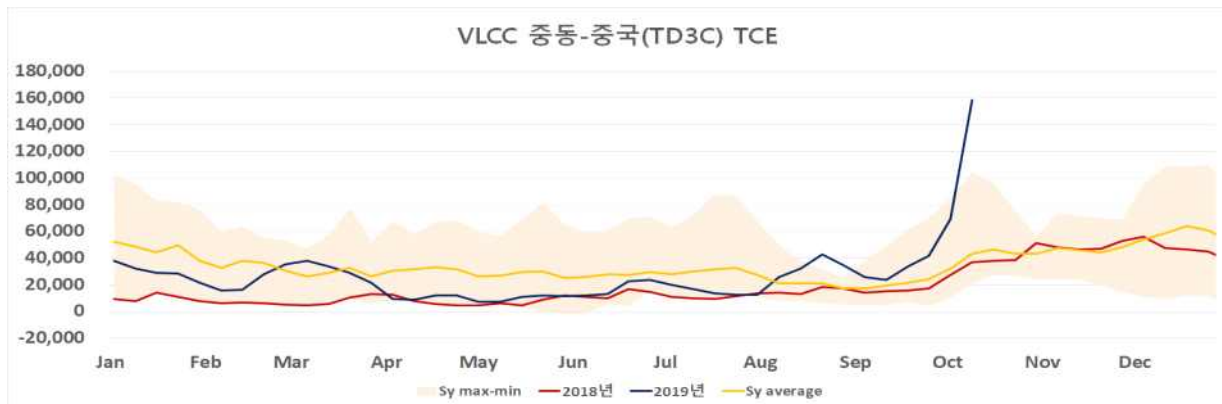
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.11)							
Average Earnings	TD3C	158,569	(89,282)	6,167	300,391	26,805	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	13,125	(2,139)	7,403	21,370	12,666	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	65,000	(22,000)	24,500	65,000	33,241	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	16,000	(-)	13,250	16,000	14,302	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	315.0	(205.0)	36.0	315.0	57.70	34.0	98.0	53.9
	MR	140.0	(9.0)	114.2	151.3	138.2	119.0	175.0	135.3

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

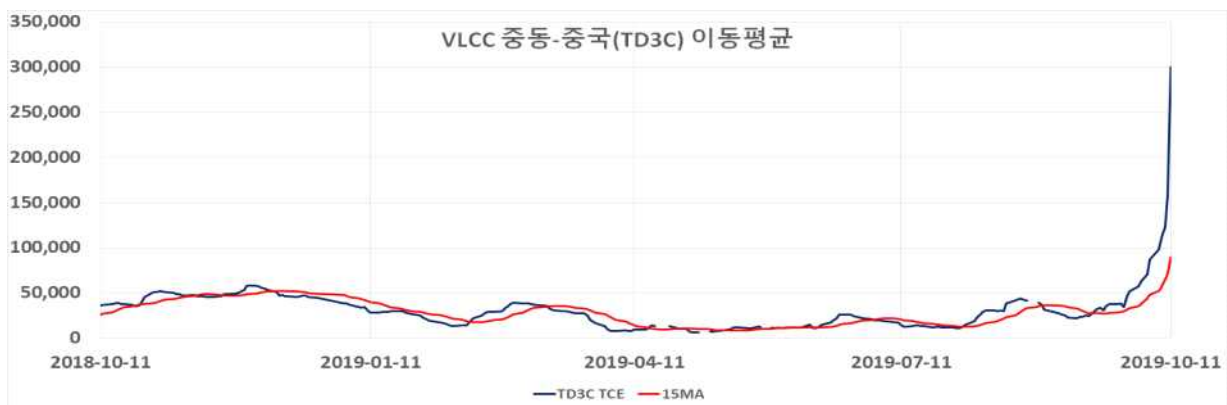
\* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

## 5. 탱커 기술적 분석

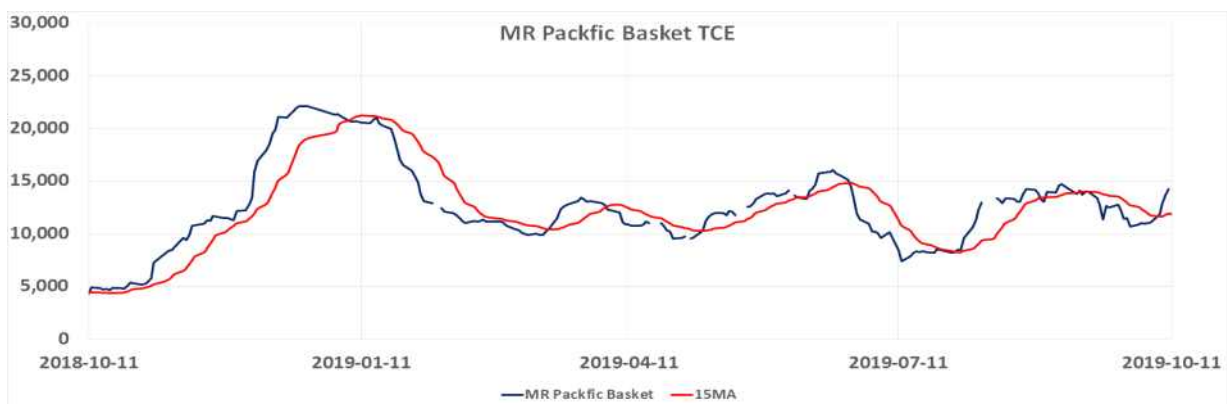
- 금주 TD3C 평균운임은 158,569달러로 상승세를 지속하고 있으며, 최근 5년간 최고치인 83,932달러를 초과함



- TD3C 평균운임은 급등을 기록하여 15일 이동평균과 차이를 확대함. 다음 주에도 높은 운임은 지속될 가능성이 높음



- 주중 태평양 MR 평균 운임은 상승세를 기록하여 15일 이동평균운임과 골든크로스를 형성함. 다음 주에도 운임 상승을 지속할 가능성이 높은 것으로 분석됨



## 6. 중고선 시장

- BDI는 보험세를 기록하였으며, 중고선 지수는 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 1척, MR 1척 중고선 거래

- DS Tankers는 2000년 건조된 VLCC 1척을 1,800만 달러에서 2,200만 달러의 금액으로 매각함. 동 가격은 현재 용선료대비 낮은 금액인데 이는 운임 급등 전에 판매된 것과 2020년 정기검사를 앞두고 있는 것 때문임
- 2014년 건조된 MR선 1척이 2천만 달러 중반 가격에 매각됨. 8월 초 2013년 건조된 선박이 2천만 달러에 매각된 것에 비해 높은 가격임

### 파나막스 2척, 핸디사이즈 3척 중고선 거래

- 2009년, 2013년 건조된 파나막스가 각각 1,500만 달러 중후반, 1,600만 달러 중후반에 매각됨
- 2015년 건조된 핸디사이즈 한 척이 1,550만 달러에 매각됨. 동 선박은 선박평형수처리장치가 설치 되어있음



## 7. 주요 해운지표 (2019.10.11.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	10월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.11)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	72.5	(2.0)	71.8	68.0	72.5	70.1	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)		(10.11)								
건화물선	Panamax	27.3	(-)	27.3	27.3	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	92.0	(-1.0)	92.3	92.0	93.0	92.8	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)		(10.11)								
380 CST	Rotterdam	-	(-)	310.0	277.5	443.5	373.6	322.5	477.5	400.1
	Singapore	-	(-)	388.5	332.5	511.5	420.2	352.5	517.5	432.6
	Korea	-	(-)	434.0	389.5	567.5	461.6	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	-	(-)	465.0	365.0	524.0	434.8	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(10.11)								
철광석	국제價	92.65	(1.1)	94.0	72.3	127.2	94.9	62.5	79.3	69.5
	중국産	124.7	(24.7)	124.9	107.9	140.4	121.5	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	77.5	(7.5)	77.3	72.0	83.1	77.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	95.8	(5.8)	95.5	95.0	107.4	102.5	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	186.8	(86.8)	186.8	177.5	252.9	226.0	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	135.3	(35.3)	134.9	134.6	187.3	161.6	164.7	186.9	177.1
	중국産	216.3	(16.3)	215.6	214.2	233.0	225.1	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	936.0	(9.75)	920.0	791.0	936.0	883.4	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	508.0	(7.50)	495.3	418.5	547.5	485.0	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