

1 KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 9월 5주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

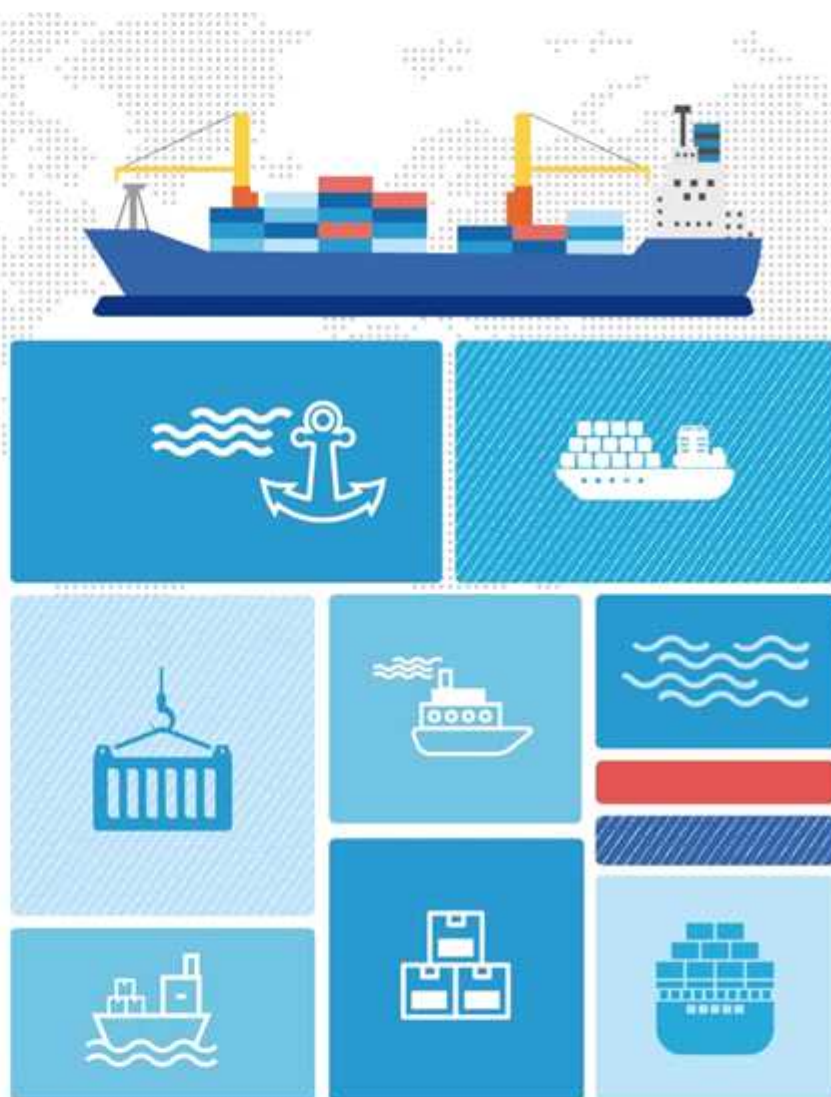
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

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

미국의 코스코 제재와 그 영향

I 미국의 코스코(COSCO) 제재

미국은 지난 9월 25일 중국 코스코(China Cosco Shipping Corp.) 계열사 중 Cosco Shipping Tanker (Dalian)와 그 자회사인 China LNG Shipping을 이란 제재 위반을 이유로 제재(sanction)한다고 발표함. Cosco Shipping Tanker (Dalian)은 VLCC 27척을 비롯한 원유선 33척과 4척의 제품유선 그리고 5척의 LPG선을 운영하는 선사이며, China LNG Shipping은 LNG선 3척을 운영하고 있으며 15척을 건조하고 있는 선사임

이 외에도 코스코 산하 선원선박관리회사도 제재 리스트에 추가되었지만, VLCC 50척을 포함해 약 200척의 선대를 운영하고 있는 Cosco Shipping Tanker (Dalian)의 모회사 Cosco Shipping Energy Transportation (CSET)은 제재에서 제외함을 분명히 함. CSET가 제외되었지만 화주들이 코스코의 원유선을 소유구조와 무관하게 대거 거부(non-approval) 함으로써 원유선 시장에는 대체선을 찾는 수요가 몰리면서 아래 그래프에서 보는 바와 같이 운임이 폭등하는 현상이 생김



I 코스코 제재의 파장

즉각적인 반응으로 화주들이 보수적인 관점에서 제재대상이 아닌 CSET 선박도 회피함으로써 시장에서는 대체 선박을 찾는 수요가 급증했고, 그 결과 26일 중동-중국 항로의 운임은 전일 대비 34%나 급등하였음

전문가들은 탱커수요의 계절적 증가, IMO 규제에 따른 선박공급 감소와 중국선박 회피현상이 맞물리면서 연말까지의 시황이 높은 수준을 유지할 것으로 전망함. 클락슨은 이번 제재대상 선사의 보유선박이 전 세계 탱커선대의 2.7%임에 근거하여 그만큼의 공급조정이 VLCC 시황을 약 40,000~70,000달러 수준으로 끌어올릴 것이라고 예상함. 제품선에 대한 영향은 원유처럼 크지는 않지만 LR1의 운임도 전일대비 약 15% 상승하여 긍정적으로 작용하는 것이 확인됨

한편 건화물 시장에서는 이란제재를 기회로 초과이익을 실현하는 중국 선사들이 활동하고 있음. 이들은 낮은 수프라막스나 파나막스를 투입하여 이란산 철광석을 수송하면서 시황의 두 배 이상인 27,000~35,000달러의 수익(TCE)을 실현하여 4~5항차에 선가를 회수하고 있다고 함

2. 주간 뉴스

I CMA CGM, LNG 추진선박 계획대로 건조 진행중

- 이번달에 CMA CGM의 창립자인 'Jacques Saade' 이름을 딴 23,000TEU급 LNG 추진선박 진수식이 중국 상하이 장난-창싱조선소에서 진행됨
- 2020년 6월에 인도 예정인 동 선박은 2년 전 CMA CGM이 발주한 9척의 23,000TEU급 LNG 추진선박 중 하나임. 동급 선박들은 2020년 3월부터 2021년까지 인도될 예정임
- LNG 추진선박은 동급 선박과 비교하여 최대 황산화물 99%, 질소산화물 85%, 이산화탄소를 20% 감축하는 것으로 알려져 있으며, 동 선사는 2022년까지 약 15,000TEU급 5척과 1,400TEU급 6척을 포함하여 총 20척의 LNG 추진선박을 발주할 계획임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129315/CMA-CGM-stands-firm-on-LNG-fuel-with-new-vessel> (로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/cma-cgm-launches-worlds-largest-lng-powered-boxship/2-1-677684> (로그인 필요)

I 미 서부 항만, 무역전쟁에 대해 우려

- 롱비치, 오클랜드, 시애틀 등 미 서부에 위치한 6개 항만은 트럼프 대통령에게 서한을 보내 무역전쟁으로 인한 장기적인 영향에 대한 우려를 표시함
- 동 항만들은 무역전쟁으로 인해 선적물량이 급감하여 지역 경제에 악영향을 미치고 있다고 밝힘. 대두는 97%, 곡물은 86%, 유리는 87%, 고무는 75% 감소하였으며 중국을 대체할 수 있는 고객을 찾기 어려워 부정적인 영향은 지속될 것으로 예상함

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/us-west-coast-ports-raise-concern-over-us-china-tariffs/2-1-677373> (로그인 필요)

I 대부분 선사는 올해 안에 저유황유를 구매

- 덴마크 벙커링 전문 기업인 Monjasa의 조사에 따르면, 고객의 91.3%는 올해 안에 저유황유를 구매할 것으로 응답함
- 설문조사 결과 저유황유는 총 연료수요의 57.1%를 차지할 것으로 나타났으며 현재의 MGO의 비중도 19.2%에서 25.1%로 증가할 것으로 예상함. 또한, 응답자의 69.6%가 MGO보다 저유황유 구매를 선호하는 것으로 나타남
- 조사대상인 3,857척 중 225척(5.8%)이 스크러버를 장착했으며 이미 25% 이상의 고객이 저유황유 사용을 위해 연료탱크를 청소한 것으로 조사됨

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/monjasa-91-of-customers-will-buy-lsfo-before-year-end/2-1-676550> (로그인 필요)

I 컨테이너 선사, IMO에 저공해연료 연구기관 설립 요구

- 컨테이너 선사들은 상업적으로 이용 가능한 저공해연료를 연구하는 기관 설립을 촉구함
- 컨테이너 선사들은 한 기업 또는 국가가 새로운 연료에 개발에 대한 역량과 자원을 가지고 있지 않으므로 IMO가 주도적으로 실시해야 한다고 주장함. 가칭 국제해사연구위원회는 연료 사용에 따른 의무적인 산업기부금으로 연구자금이 조달될 것으로 예상

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/container-lines-press-imo-to-study-low-emission-fuels/2-1-677414> (로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 미국, Cosco 제재로 유조선 운임 급등

- 지난 25일 미 정부는 세계적 선주 회사 코스코(Cosco)의 자회사 2개사를 포함한 중국 기업 6개사에 제재조치를 취하기로 함
- 코스코 자회사 2개사는 5월 이후 이란산 원유와 LPG 수입을 근거로 블랙리스트에 등재되었음. 리스트에는 VLCC 20척 이상이 포함되어 있으며, 이로 인해 50척에 달하는 선박이 영향을 받음
- 알파탱커에 따르면, 코스코 선박의 소유 및 관리가 불투명해 시장에서 어떤 선박이 허용되는지 확실하지 못하고 있음. 시장에서는 어떤 선박이 제재 받는지 명확해질 때까지 동사 선박을 용선되지 않고 있음
- 제재 선사들의 선박 대체에 따라, 26일 VLCC 중동-중국 운임은 46,578달러로 전날 대비 34% 급등을 기록함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129336/Cosco-sanctions-send-shockwave-through-tanker-markets-as-charterers-reject-Chinese-tonnage>(로그인 필요)

■ 사우디아라비아, 생산 회복

- 사우디아라비아는 지난 드론 폭격 사건으로 570만 배럴/일의 생산 차질이 발생하였음. 이는 VLCC 2.5척 분에 해당함
- 현재 생산량은 폭격 사건 전 수준보다 150만 배럴/일 부족하지만, 사우디아라비아는 현재 손실의 75% 이상을 복구하고 대체하였다고 밝힘
- 사우디아라비아 정부는 빠른 시일 내에 1,130만 배럴/일로 회복될 것으로 말함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/boost-for-vlccs-as-saudi-production-rebounds/2-1-678649>(로그인 필요)

■ 스콜피오 탱커, 제품선 19척 인수

- 동사는 무역회사 트라피구라(Trafigura)로부터 제품선 19척을 8억 300만 달러에 인수함
- 선박 모두에는 스크러버가 장착되어 있으며 올해 초 인도된 MR 15척과 2020년 인도 예정인 LR2 선박 4척으로 구성되어 있음
- 이번 인수를 통해 스콜피오 탱커사는 총 128척의 선박을 보유하게 됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129295/Scorpio-Tankers-buys-19-product-tankers-from-Trafigura>(로그인 필요)

■ 미쓰비시 조선, 스크러버 생산능력 확대

- 동사는 1차 완제품 출하와 함께 스크러버 생산 능력 확대를 진행하고 있음
- 동사에 따르면, 현재 스크러버 주문은 50척을 초과 하였으며 18척에 대해서 설치 서비스도 제공함

<https://www.tradewindsnews.com/containerhips/mitsubishi-shipbuilding-expands-scrubber-production-capacity/2-1-678351>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 글렌코어, 글로벌 농업비즈니스 블록체인 이니셔티브 합류

- 글렌코어(Glencore Agriculture)가 ADM(Archer Daniels Midland), Bunge, Cargill, LDC(Louis Dreyfus Company)가 주축으로 블록체인 및 인공지능 기반 곡물 거래 플랫폼을 개발하기 위해 발족한 컨소시엄인 글로벌 농업비즈니스 블록체인 이니셔티브(GABC: Global Agribusiness Blockchain Initiative)에 합류한다고 발표함
- 동 컨소시엄은 현재 곡물거래 플랫폼을 개발 중이며 2020년 하반기에 파일럿 버전을 출시할 예정이라고 밝힘. 파일럿 버전은 브라질에서 중국향 대두 거래에 대한 서비스를 시범적으로 제공할 것이라고 설명함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129259/Glencore-joins-global-agribusiness-blockchain-initiative> (로그인 필요)

<https://www.ledgerinsights.com/glencore-agribusiness-blockchain-initiative/>

I 그리스 건화물선 선주들 선형 변경 추진

- 트레이드 윈즈는 그리스 건화물선 선주들이 서비스하는 주요 선형을 변경하고 있다고 전함. 특히 핸디선을 보유하고 있는 선주들이 수프라막스선으로 선복량을 늘리는데 집중하고 있다고 설명함
- 가장 눈에 띄는 회사는 Diligent Holdings로 주요 서비스 선형이 핸디사이즈였으나 올해 중고선 시장에서 수프라막스선을 공격적으로 구입해 Star Bulk Carrier 다음으로 그리스에서 수프라막스 선형 중고선을 많이 매입한 것으로 나타난다고 전함
- 이외에도 핸디선, 핸디막스 선형을 주로 서비스하던 해운기업들인 TST International, Greek Peer Thalkat Shipping 등 그리스의 선주들이 수프라막스선으로 선형을 변경하려는 움직임을 보인다고 전함

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/greek-handysize-bulker-owners-trade-up-to-supramaxes/2-1-675647> (로그인 필요)

I 미국과 중국간 무역 분쟁이 곡물 수출에 미친 영향

- 미국이 부과한 관세는 중국의 대미수출(對美輸出)의 흐름을 방해하려는 의도였으나 실제로는 효과가 나타나지 않았던 것으로 분석된다고 로이즈 리스트가 전함
- 역으로 중국으로 수출하던 미국산 밀, 옥수수 수출량이 급감하면서 미국 농업수출업자들이 어려움을 겪고 있는 것으로 보인다고 설명함. 워싱턴의 롱뷰항에서 중국으로 수출된 대두 규모액은 전년대비 41.41% 하락해 2억 5,605만 달러에 그쳤으며, 옥수수는 60% 줄어든 2억 3,117만 달러였다고 전함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129304/SinoUS-trade-war-hurting-west-coast-agri-exports-but-not-imports> (로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ BDI는 2,000 초반 기록

주초반 2,100선으로 출발한 BDI가 주후반에 들어서면서 1,900 후반대로 하락함. 이는 8월 중순에 2,000선을 넘어선 이후 6주 만임

■ 케이프선 스팟운임, 30,000달러/일선 붕괴

케이프선 스팟운임 평균이 선박 수요감소로 전주대비 12.8% 하락한 28,250달러/일을 기록함. 다음 주에도 케이프선 스팟운임 평균은 중국 골든위크로 현 수준을 유지할 것으로 예상됨. 중소형 선박의 운임은 대서양 지역에서 곡물 거래가 꾸준히 나타나고 있으나 가용선박수가 증가하면서 운임이 하락함. 태평양 지역에서도 공급이 수요를 넘어서기 시작하면서 운임이 하락함

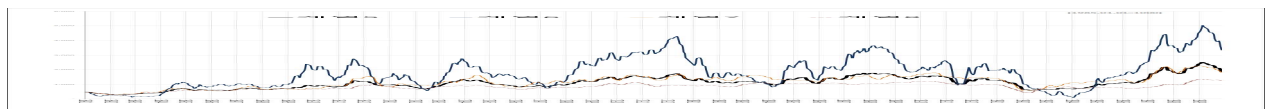
■ FFA 시장, 모든 선형의 10월물, 4분기물 가격 하락

케이프선 10월물과 4분기물 가격이 급락해 22,000달러/일선을 나타냄

■ 빅데이터·인공지능 분석 결과

차주 케이프선을 비롯한 모든 선형 운임이 하락할 것으로 예상됨

건화물선 운임 지수

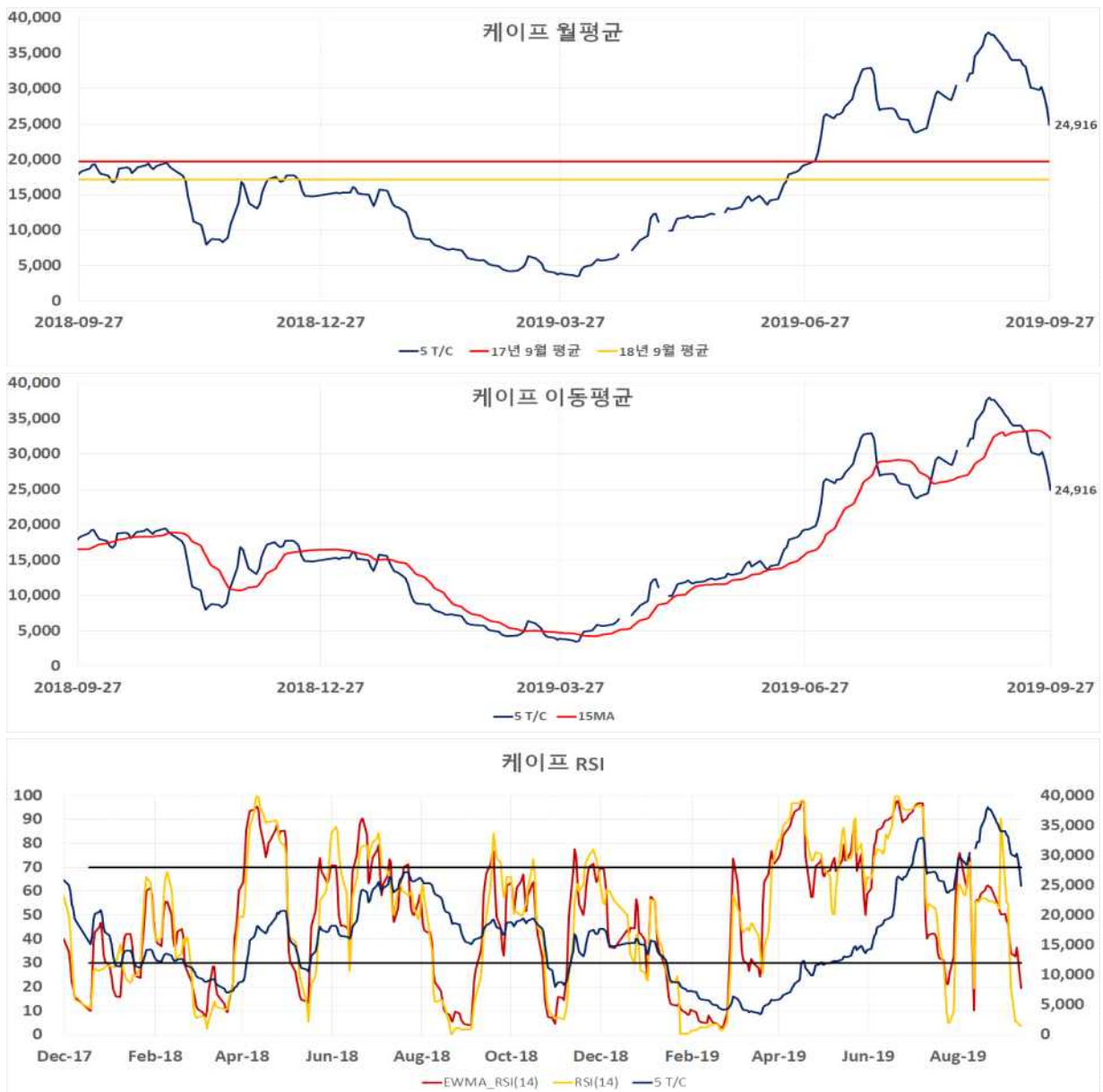


		금주	(전주비)	2019년 ³⁾			2018년		
				최저 ⁴⁾	최고 ⁵⁾	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(09.27)							
운임지수 ¹⁾	BDI	2,019	(-216)	595	2,518	1,283	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁸⁾	28,250	(-4,183)	3,460	38,014	16,640	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	15,156	(-1,505)	4,435	18,116	10,901	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	14,202	(-155)	4,544	14,940	9,384	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	10,025	(-20)	4,198	10,067	6,848	562	9,772	8,505
	케이프	20,125	(-1,375)	11,500	23,000	17,138	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	파나막스	14,100	(-50)	11,500	16,125	13,319	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	12,000	(75)	9,500	12,500	10,857	11,000	13,750	12,808
	헨디	10,625	(62)	8,750	10,625	9,770	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(09.27)							
		2019년 10월물		2019년 4분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁷⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	22,413	(-2,845)	22,898	(-2,258)	16,134	(-395)	13,475	(-263)
	파나막스(4TC)	12,392	(-1,371)	12,272	(-935)	10,315	(-61)	9,338	(-14)
	수프라막스(6TC)	12,574	(-925)	11,631	(-594)	9,490	(-246)	9,095	(25)
	헨디(6TC)	9,313	(-25)	9,011	(-31)	8,256	(25)	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

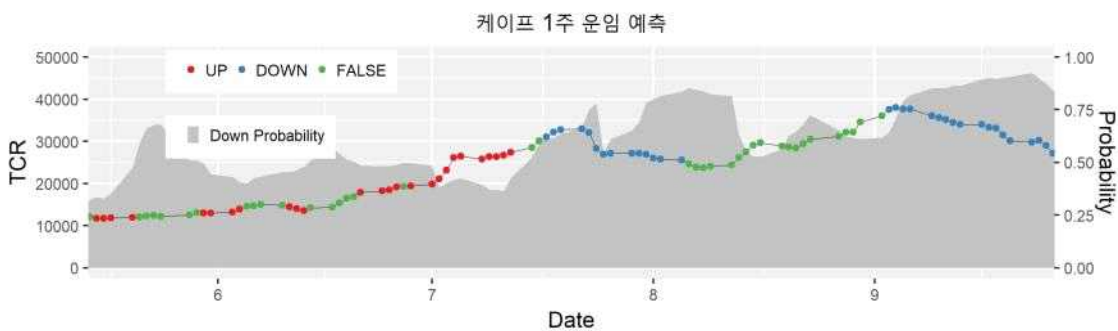
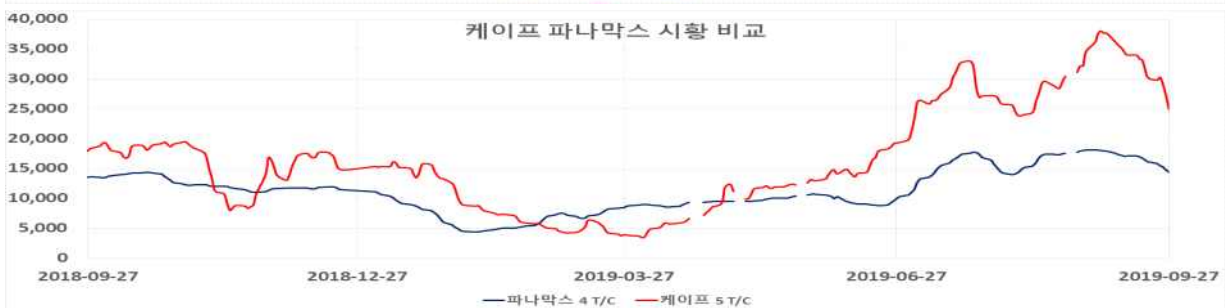
- (케이프 이동평균) 이동평균선이 상승을 멈추고 하락하기 시작함
- (케이프 RSI) 지난 주 금요일 30선을 하향 돌파한 RSI는 한주내내 급락해 0에 근접해 하락을 멈춤
- 이동평균선과 RSI를 종합하면 차주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상함



- * 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) 지난주에 이어 금주에도 단기용선료가 하락함
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선 스팟운임이 급락하면서 파나마스선과의 간격이 좁아지긴 했으나 여전히 일정 수준의 간격을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

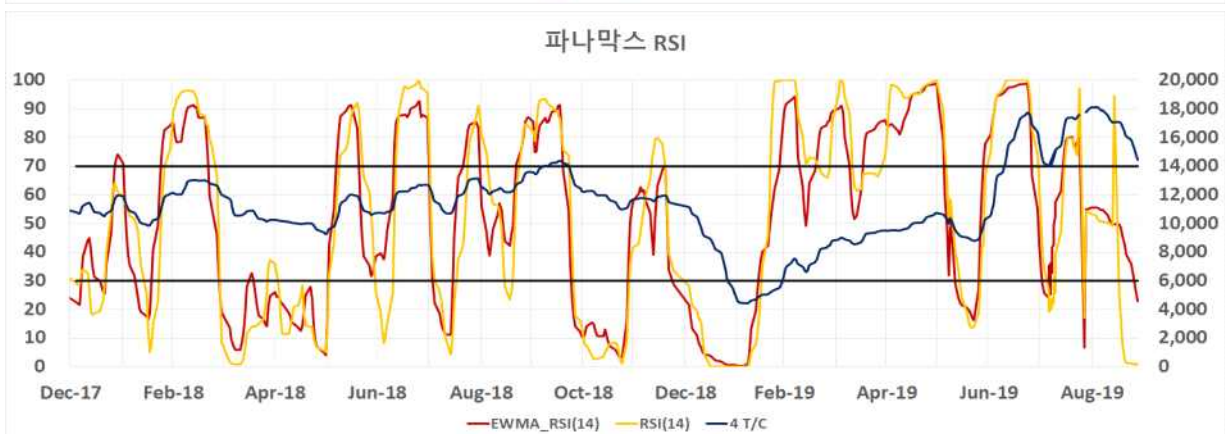
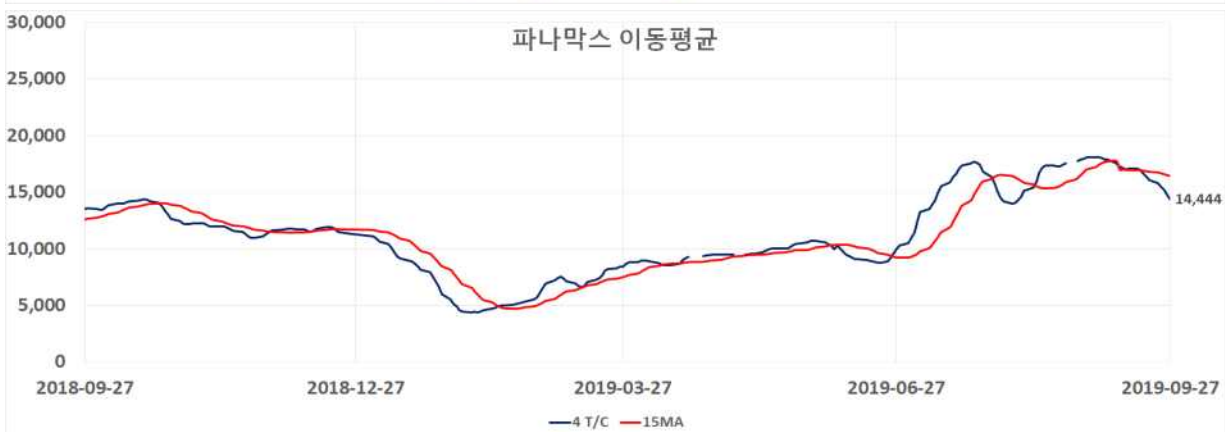


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	09.23	09.30	7.49	92.51
	09.24	10.01	10.02	89.98
	09.25	10.02	12.45	87.55
	09.26	10.03	15.70	84.30
	09.27	10.04	16.04	83.96
	9월 4주	9월 5주	12.34	87.66

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

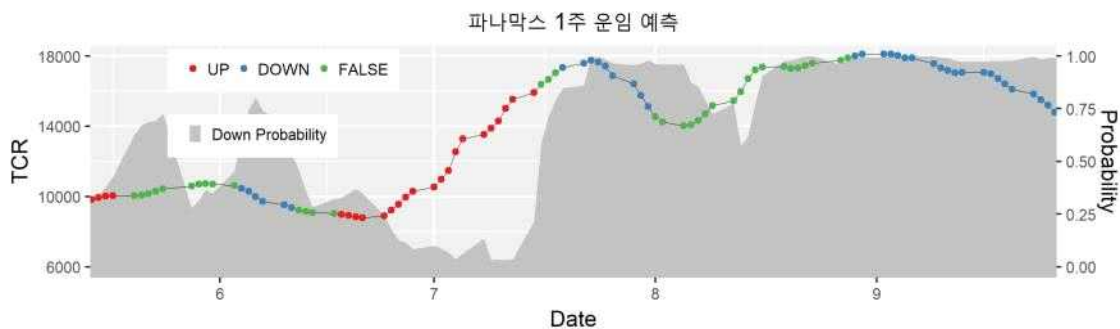
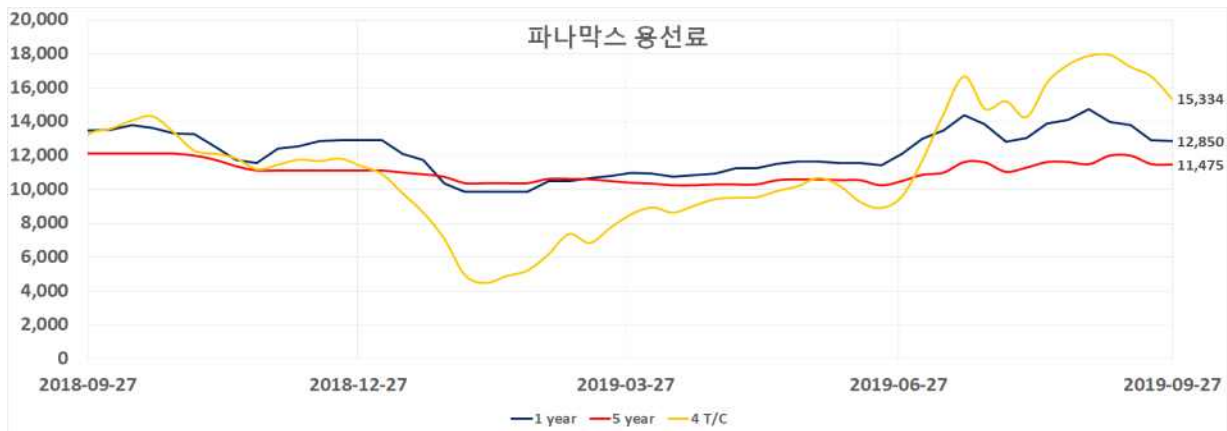
- (파나막스 이동평균) 이동평균선은 하락을 멈추고 횡보하기 시작함. 반면 스팟운임은 여전히 하락세를 보이며 이동평균선에서 점점 멀어지고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 30미만 구간에서 가파른 하락세를 보이다 주말부터 0에 근접해 횡보 중임
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 보합세를 보이거나 소폭 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 장단기용선료는 스팟운임의 급락에도 동조되지 않고 일정 수준을 유지 중임
- (빅데이터, 인공지능분석 파나마스선 운임예측) 차주 파나마스선 운임은 하락할 것으로 예상됨

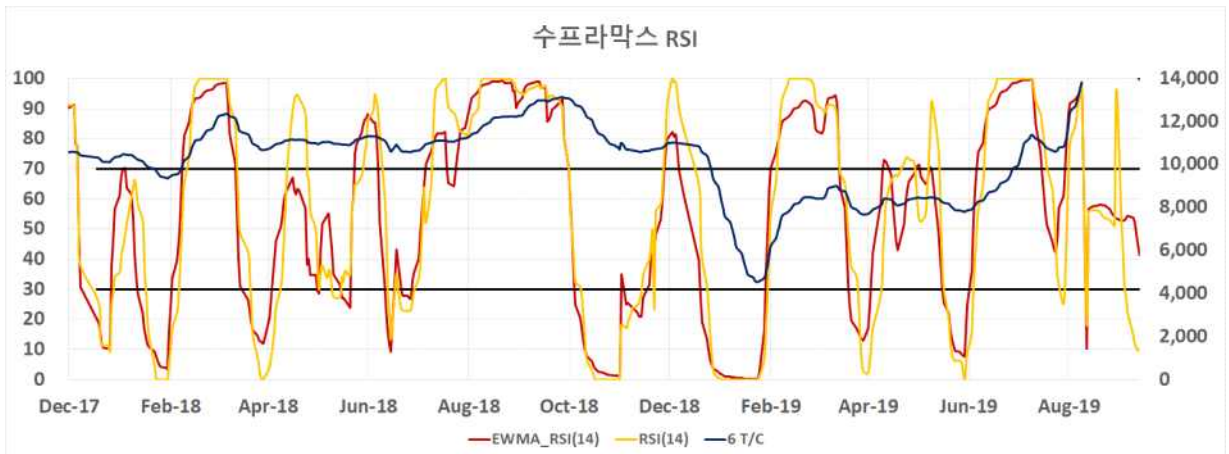
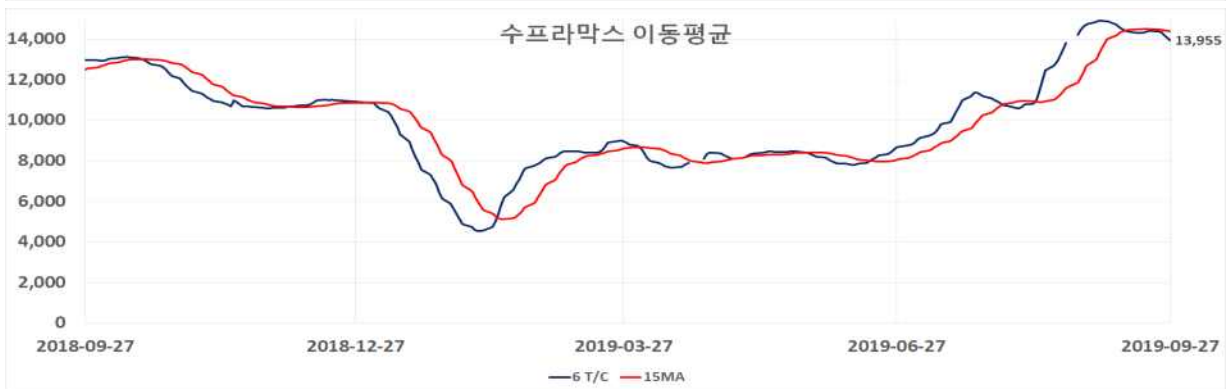


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마스	09.23	09.30	0.22	99.78
	09.24	10.01	1.53	98.47
	09.25	10.02	0.98	99.02
	09.26	10.03	0.94	99.06
	09.27	10.04	1.47	98.53
	9월 4주	9월 5주	1.03	98.97

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

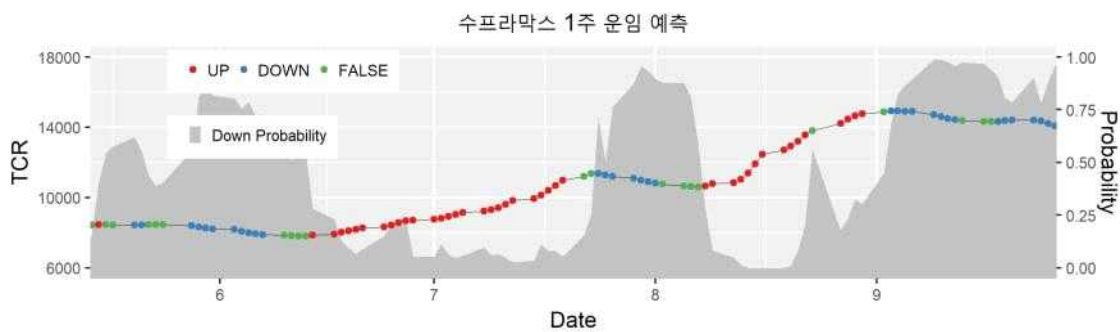
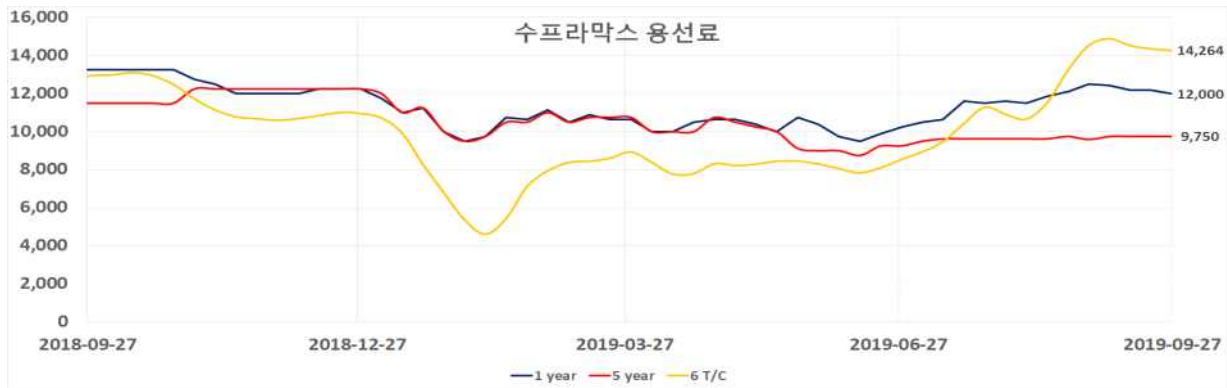
- (수프라막스 이동평균) 지난 주에 이어 금주에도 이동평균선은 횡보 중임
- (수프라막스 RSI) RSI가 30미만 구간에서 하락세를 나타냄
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 하락할 것으로 예상됨



- * 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) 스팟운임과 장·단기 용선료가 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	09.23	09.30	9.81	90.19
	09.24	10.01	21.92	78.08
	09.25	10.02	11.90	88.10
	09.26	10.03	4.33	95.67
	09.27	10.04	1.72	98.28
	9월 4주	9월 5주	9.93	90.07

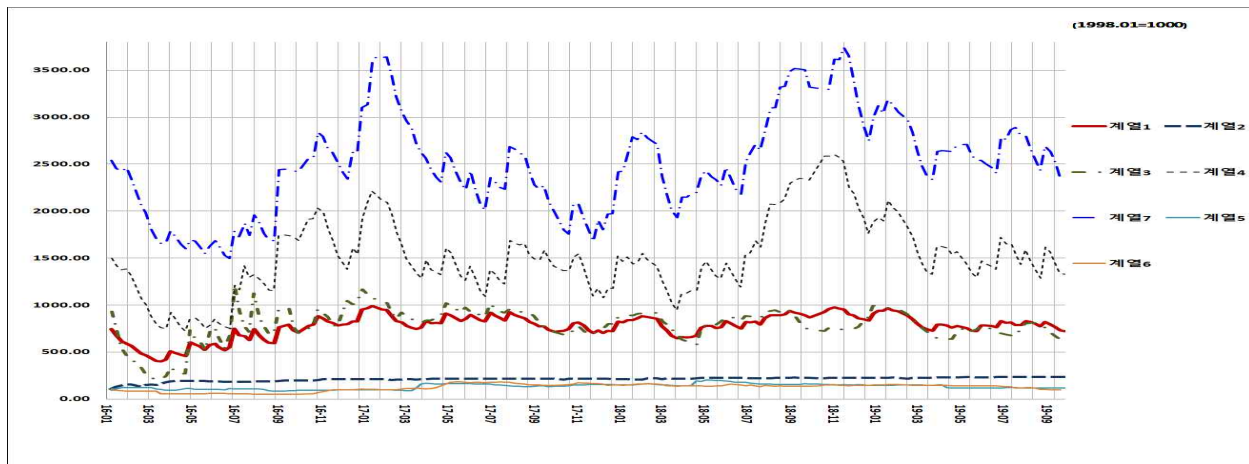
4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 11.2 하락한 722.9를 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 46달러 하락한 593달러를 기록하여 심리적 마지노선인 600달러가 무너짐. 7월까지 5%에 가까운 수요증가세를 기록하였으나 8월 이후 둔화되었음. 중국 국경절 이전 화물 확보를 위한 선사들의 운임 경쟁도 영향을 미친 것으로 추정됨. 아시아-유럽항로에 대해 2M은 AE-2/SWAN 서비스 중단했으며 10월에만 디얼라이언스는 6회, 오션얼라이언스는 11회의 임시결항을 실시할 예정임.

아시아-북미항로는 전주대비 10달러 하락한 1,328달러를 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 예고하여 선사들이 운임 추가하락을 막기위해 노력하고 있음을 알 수 있음. 하지만 임시결항은 임시적인 조치로 구조적인 공급 과잉 문제를 해결하기에는 한계가 있음

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

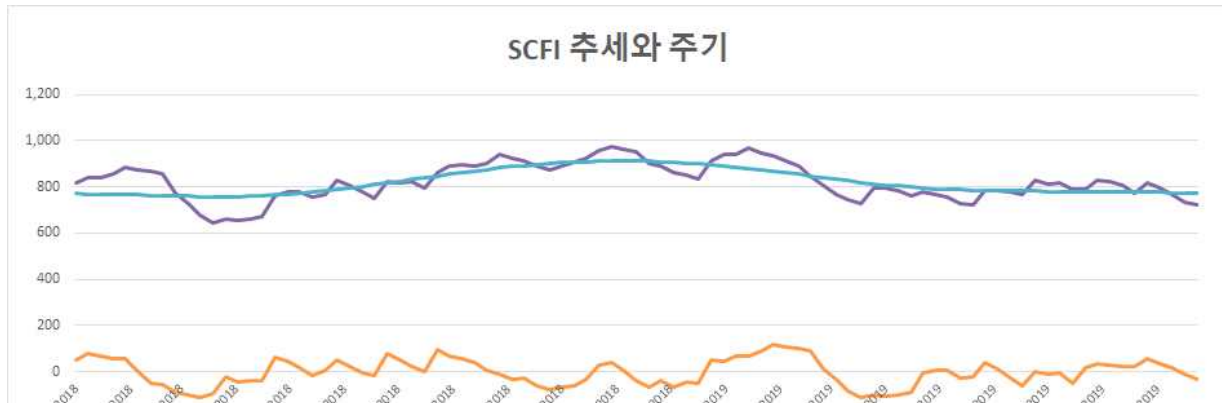


자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	(09.27)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	722.90	(-11.2)	723.93	968.07	806.38	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	593	(-46.0)	638.00	996.00	761.96	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,328	(-10.0)	1,286.00	2,114.00	1,565.91	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,346	(-5.0)	2,338.00	3,187.00	2,682.51	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	117	(-)	117.00	153.00	129.50	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	236	(-)	219.00	237.31	231.85	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	120	(19.0)	101.00	158.00	135.26	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	-	(-)	591	806	680	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수보다 트렌드가 하회한 상황이나 국경절 이후 단기적으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



- 아시아-유럽운임은 추세선이 전체적으로 하향구간으로 약보합세를 기록할 가능성이 높음



- 아시아-미주운임은 추세선인 1,400달러 초반으로 반등 가능성이 있으나 시기는 국경절 이후 10월 중순이후가 될 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

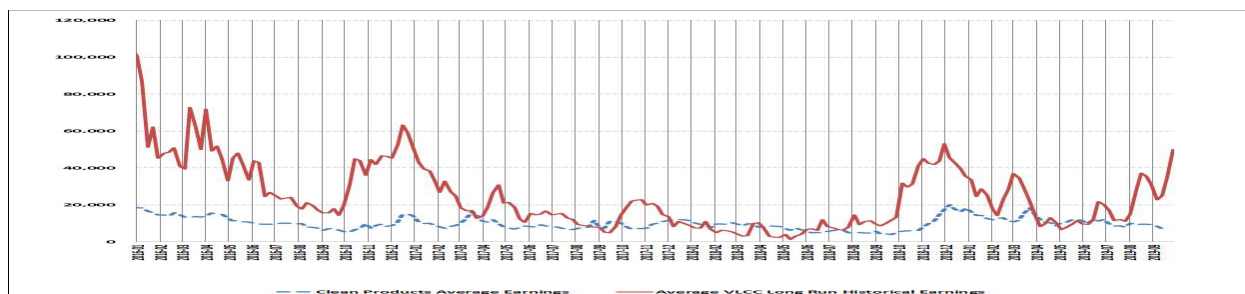
VLCC, 미국 제재로 운임 급상승

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 41,748달러로 전주대비 7,740달러(22.8%) 상승하였으며, WS은 72.0으로 전주대비 5.6p(8.4%) 상승하였음. 주초에는 전 지역에 걸친 화물수요 부족으로 운임은 하락세를 기록함. 하지만, 주중 미국의 코스코 제재로 용선주들은 코스코 선박을 스팟시장에서 대체하려고 하여 운임이 30% 이상 급증함. 일정기간 동안 코스코 선박을 포함해 43척 이상이 공급에서 제외될 가능성이 높아 운임이 상승할 것으로 예상됨

MR, 수요부족으로 운임 하락

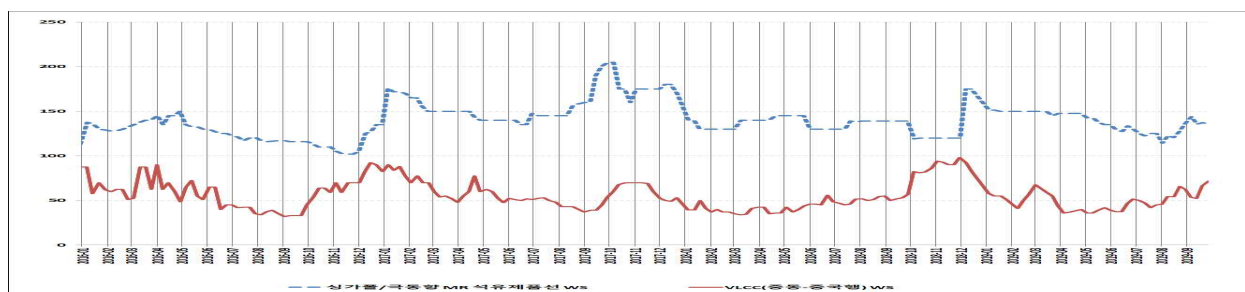
금주 태평양 MR 평균운임은 11,993달러로 전주 대비 531달러(-4.2%) 하락하였으며, 인도-극동 WS은 135.0으로 전주대비 1.7p(-1.7%) 하락하였음. 금주 중동지역 화물수요 부족과 LR1 운임수준이 낮아 MR 운임에 하방압력을 가함. 금주 운임이 큰 폭으로 하락하지는 않았지만 차주에도 화물 수요는 적을 것으로 예상돼 운임 하락이 지속될 가능성이 있음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

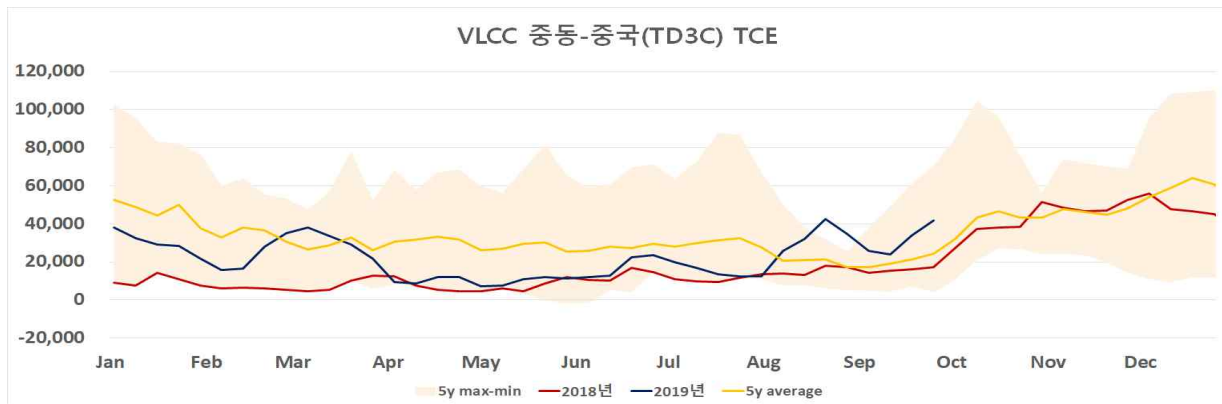
		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.27)							
Average Earnings	TD3C	41,748	(7,740)	6,167	51,480	22,171	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	11,993	(-531)	7,403	21,370	12,709	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	37,500	(1,250)	24,500	37,500	32,176	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	15,375	(250)	13,250	15,375	14,215	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	72.0	(5.6)	36.0	72.0	49.3	34.0	98.0	53.9
	MR	135.0	(-2.3)	114.2	151.3	138.3	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

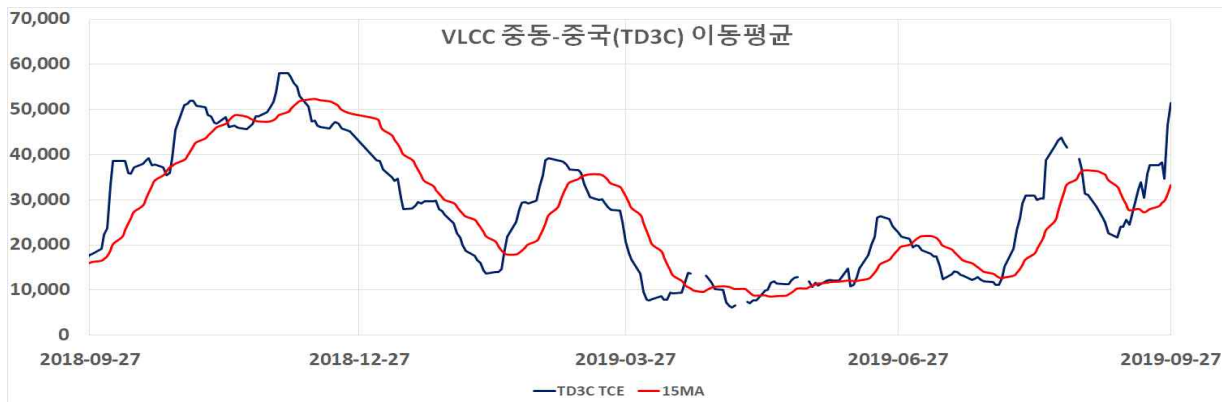
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

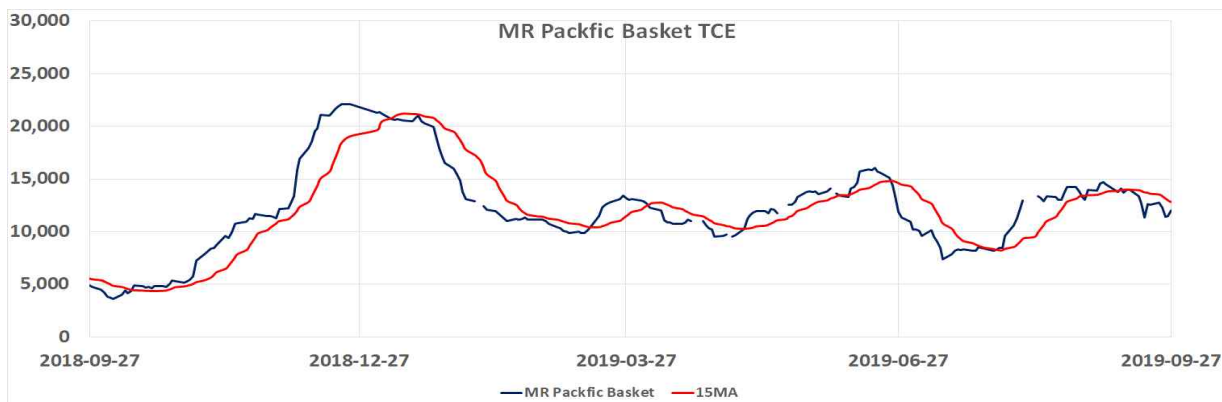
- 금주 TD3C 평균운임은 41,748달러로 상승세를 지속하고 있으며, 최근 5년간 동기 평균 24,240달러를 초과함



- TD3C 평균운임은 큰 폭의 상승세를 기록하여 15일 이동평균과 차이를 확대함. 차주 운임 상승세는 지속될 것으로 예상되지만, 급격한 상승으로 조정을 받을 가능성도 있음



- 주중 태평양 MR 평균 운임은 주중 하락세를 기록하고 주말 회복하여 지난주와 유사한 패턴을 기록함. 차주에는 15일 이동평균을 기준으로 약보합세를 기록할 것으로 예상됨



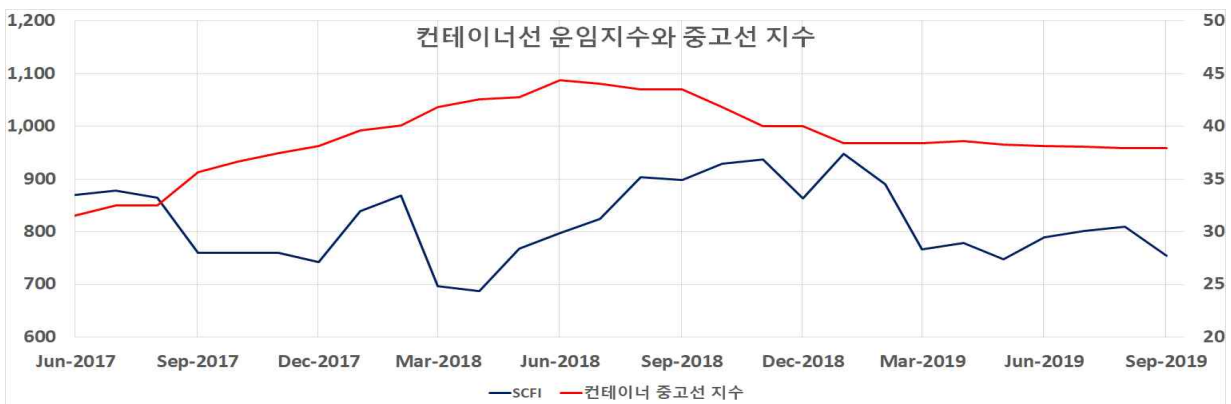
6. 중고선 시장

- BDI는 하락세를 지속 시현하고 있으며, 중고선 지수는 전주대비 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



LR1 2척, MR 5척 중고선 거래

- Gulf Energy Maritime사는 2005년, 2009년 건조된 LR1 선박을 그리스 구매자에 각각 1,040만, 1,780만 달러에 매각함
- 이탈리아 Gistion Marine은 싱가포르의 Hafina사에 2015년 건조된 MR 2척을 각각 3,100만 달러에 판매함. 그리고 2004년 건조된 MR은 990만 달러에 매각함
- 이외에도 2007년 건조된 소형 MR선이 1,150만 달러에 매각되었는데 이는 5월 동일 선령 선박 판매에 비해 10만 달러 하락한 가격임

파나막스 5척 중고선 거래

- Scorpio Bulkers사는 2014년, 2015년 건조된 파나막스 2척을 3,790만 달러에 매각함
- 2004년 건조된 파나막스 1척이 960만 달러에 매각 되었는데 이는 최근 동일 선령 거래와 동일한 가격임
- 이외에도 고령 파나막스 2척이 700만 달러대 가격으로 매각됨

7. 주요 해운지표 (2019.09.27.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.27)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	27.4	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)		(09.27)								
건화물선	Panamax	27.3	(-0.3)	19.0	27.5	27.5	27.3	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	(-)	32.0	32.0	35.0	34.1	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(09.27)								
380 CST	Rotterdam	374.0	(-6.0)	338.3	277.5	443.5	375.2	322.5	477.5	400.1
	Singapore	467.5	(-41.5)	459.6	332.5	511.5	421.0	352.5	517.5	432.6
	Korea	509.5	(-58.0)	526.8	389.5	567.5	462.3	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	505.5	(-10.0)	471.3	365.0	524.0	434.0	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(09.27)								
철광석	국제價	91.40	(0.2)	92.4	72.3	127.2	94.9	62.5	79.3	69.5
	중국産	124.9	(0.7)	122.4	107.9	140.4	121.4	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	77.2	(-0.4)	77.0	72.0	83.1	77.0	76.1	105.1	89.1
	중국産	95.5	(0.2)	96.0	95.0	107.4	96.0	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	177.5	(-20.3)	192.8	194.0	252.9	192.8	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	134.8	(-3.6)	138.2	137.9	187.3	138.2	164.7	186.9	177.1
	중국産	215.5	(-1.2)	217.0	214.2	233.0	217.0	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	883.0	(0.25)	876.8	791.0	925.3	881.6	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	487.3	(3.0)	478.0	418.5	547.5	484.4	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