



통권 422호(2019.03.11~2019.03.15)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

주간 이슈

윤희성 해운빅데이터연구센터장 / heesung@kmi.re.kr / 051-797-4637

운임파생상품 거래량 급증

증가의 원인

운임파생상품 거래 브로커인 영국의 FIS(Freight Investor Services)에 의하면, 금년 들어 FFA(Forward Freight Agreement)의 거래량이 작년 동기 대비 약 44% 증가함. 거래량 증가는 시황 급락에 따른 시장의 불확실성(uncertainty) 증가에 의한 시장위험(market risk)*을 축소하려는 수요가 많았기 때문으로 구체적으로는 다음의 3가지가 작용한 것으로 분석됨. * 운임변동에 따른 경영성과의 변동성

1) 미-중 무역전쟁에 따른 거시경제적인 요인이 저변을 차지하고 있는 가운데, 2) 브라질 Vale 광산의 댐 붕괴사고가 변동성을 크게 증폭시켰음. 또한 3) IMO 2020이 적용에 따른 대응에 있어 모호성이 제거되지 않는 것도 해징에 대한 동기를 복돋운 것으로 이해됨. 거래량뿐만 아니고 새로운 시장참여자도 증가한 것으로 밝혀졌는데 이는 IMO 환경규제 대응이 초래하는 추가적인 불확실성이 저변을 넓히는 데 작용한 결과로 보임

한편 운임 옵션의 거래량은 다소 감소하였음. 옵션이 단순한 FFA 거래보다 해징에 더 효과적으로 활용될 수 있는 도구임에도 초기 비용의 발생, 거래전문성의 부족 등이 장애요인으로 작용하는 것으로 추정됨

FFA 가격의 변화

FFA를 시장위험의 관리 즉, 헤징(hedging)의 목적으로 활용하는 단초를 끌어내기 위해 작년 3분기 이후 케이프 2020년물 가격의 변화를 살펴봄. 동 기간 중 2020년물 가격의 최대치는 작년 9월 26일에 기록한 21,419달러이며 최소치는 금년 2월 7일의 11,225달러임. 고점과 저점의 가격차이는 10,194달러이며 고점가격은 저점가격의 1.9배에 달함. 기간 중 최고치는 케이프 선박의 손익분기점에 매우 근접한 수치임

미래물의 가격에는 미래 시점의 수요와 공급의 균형에 대한 시장참여자의 집단적인 판단이 반영되지만 2020년물의 가격변화에서 보듯이 실제 수급요인의 변화가 아닌 단기 시황변동성에 상당한 영향을 받음. 위의 분석 기간 중 스팟 운임률과 2020년물 간의 상관계수는 0.81이었고, 실제로 고점을 기록한 9월 26일의 5 T/C 평균 운임은 17,535달러였던 데 반해 저점인 2월 7일에는 8,230달러에 불과했음

FFA의 활용

시장의 변동성은 가늠하기 어려워 예측을 통해 추가적인 이익을 창출한다는 것은 생각부터 위험할 수 있음. 하지만 본원적인 노출(exposure)이 존재하는 경우 헤징을 통하여 경영성과의 변동성을 축소하려는 노력은 지속되어야 할 것임. 이러한 관점에서 FFA를 활용 가능한 거래도구로 인식하고, 거래에 대한 합리적인 관리체계를 만드는 것이 필요할 것으로 생각됨

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

2019년 미주 항로에 대한 공급량은 전년수준 유지

- 미주항로의 공급량은 작년 5월부터 유지된 서비스가 대부분 올해에도 유지될 것으로 예상됨
- 올해 2월까지 미 동안으로 이동하는 화물량이 전년대비 1% 감소하는 등 수요 증가세가 전년대비 둔화되어 매년 6~8월에 발생하던 계절적 수요에 대응하기 위한 추가적인 선대 투입이 필요 없을 것으로 예상됨
- Zim Line사가 미 서부에 제공하던 1개 서비스 중단으로 주간서비스는 36개로 축소되었지만 2M과의 전략적 제휴로 8,400TEU급 선박 4척을 공급하고 있으며 디얼라이언스, 오션얼라이언스도 기존 서비스를 결합하여 새로운 서비스를 추가하거나 일부 서비스에 대한 공급량을 변동시켰으나 전년과 유사하거나 소폭 높은 수준임

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 11호

MSC, CMA CGM과 유럽-호주 간 서비스 협력

- MSC는 CMA CGM과 협력을 통해 호주-지중해-유럽을 연결하는 서비스를 제공할 예정임. 동서비스는 올해 9월부터 9,500TEU급 선박 14척이 투입되며 이중 9척은 MSC에서 제공함.

<http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/msc-ropes-in-cma-cgm-to-enhance-australia-express-service.html>

초대형 선박의 미주항로 배치로 내륙 수송 지체

- 2015년 CMA CGM, 2018년 2M이 일시적으로 미주항로에 초대형 컨테이너 선박을 투입한데 이어 올해에도 MSC는 19,200TEU급 선박을 동 항로에 투입함
- 초대형 선박은 롬비치나 LA항에서 화물처리가 가능하며 이번에 투입된 선박의 컨테이너 화물처리하는 머스크가 운영하는 LA APM 터미널에서 이루어짐. 하지만 일시적으로 화물처리량이 증가하면서 항만이 아닌 내륙 수송망에서 병목현상이 발생하는 문제가 발생함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126624/Is-the-US-west-coast-bigship-ready>(로그인 필요)

머스크, 금융리스를 통한 컨테이너 13척 확보

- 머스크는 금융리스를 통해 2,200TEU급 선박 13척을 확보함. 이번에 확보한 선박은 중국과 일본에서 건조될 예정으로 2020년 4분기부터 인도될 예정임
- 1척당 선박 가격은 2,700~2,800만 달러로 알려졌다며 머스크 자회사인 씨랜드(Sealand)에서 운영할 예정임. 씨랜드에서 현재 20년 이상인 선박이 20척 이상을 운영하고 있어 인도받은 선박은 이들 노후선박을 대체할 것으로 예상됨

<https://www.tradewindsnews.com/liner/1727955/lines-lean-on-lease-financing-to-back-orders-for-containerships>(로그인 필요)

OOIL, 신조 발주 규모와 시점은 미확정

- OOCL의 모회사인 OOIL은 롬비치 컨테이너 터미널 매각 금액으로 23,000TEU급 6척 발주에 대한 검토를 하였으나 발주 시점과 규모 그리고 조선소 등은 확정되지 않음
- 기존의 컨테이너 선박 매각이 현재 진행중이며 언제 마무리될지 확실하지 않으나 현재 70만 TEU의 선복량을 100만 TEU까지 증대할 계획을 가지고 있어 어떠한 방식으로든 신조발주는 이루어질 것으로 전망됨

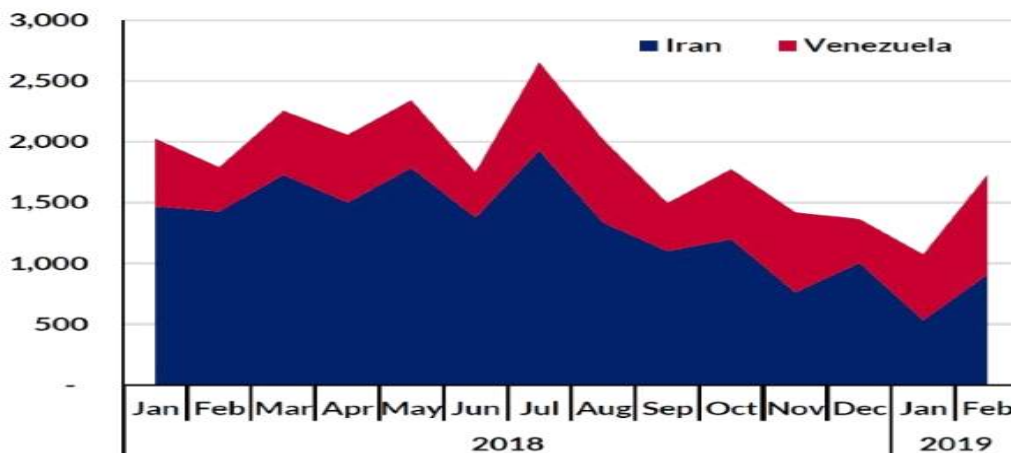
<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126601/OOIL-executive-says-no-decision-on-newbuild-orders>로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

탱커시장, 톤-마일 증가로 긍정적 전망

Exports to China, India, Japan and Korea
(000's)



GIBSON
SHIPMANAGEMENT

- 미국의 이란 제재로 부터 원유수입을 허용받은 예외국의 유예기간이 7주 남아 있는 상황임. 현재 OPEC의 감산과 베네수엘라 제재로 인해 이란 원유의 주요 수입국들은 대체 공급원을 찾는 것에 어려움을 겪을 것으로 보임
- Reuter에 따르면, 미국은 이란의 수출을 일당 100만 배럴 이하로 제한하려고 함. 하지만 인도가 이란산 원유 수입에 대한 추가적 유예를 위해 미국의 베네수엘라 제재에 동참하여 원유 수입을 감축할 용의가 있음을 밝혔음
- 한편, 현재 높은 수요를 보이는 중질원유는 아시아 태평양 지역 정유소 정비가 끝나고, 새로운 정유소가 추가로 가동되면 수요가 증가할 것임. 하지만 주요 생산지역에서 생산량이 감소하고 있어 서방지역에서 수요를 충당해야 함. 이에 따라 톤-마일 증가효과를 보일 것으로 예상됨

GIBSON Weekly Report, 2019, 11호

BSM, 베네수엘라 업무 중단

- 해운솔루션 업체인 BSM(Bernhard Schulte Shipmanagement)사는 현재 관리하고 있는 베네수엘라 PDVSA사의 유조선을 반환할 예정임
- 동사는 25년간 베네수엘라의 다양한 선박들을 관리하였음. 하지만 미국의 제재가 지속됨에 따라 3월말에서 4월초 중으로 베네수엘라 선박의 관리를 중단할 것을 고려하고 있다고 밝힘
- 현재 유조선을 운영하는 10명의 선원을 철수시켰으며, 이로 인해 PDV Marina는 선박을 운영할 직원 부족으로 인해 해운 비상상황을 선언함.
- PDVSA는 동사에 1,500만 달러의 빚을 지고 있다고 함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1729015/bsm-working-with-venezuela-almost-impossible>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

Torm, IMO 2020으로 제품선 시장 성장기대

- 동사는 IMO 2020 대비의 영향이 2019년 하반기부터 느껴지기 시작할 것이라고 함. 고유황유 규제에 따라 2020년 제품선 교역량은 5% 증가할 것으로 예상하고 있으며, 이는 선복량 증가율 3%에 비해 높은 수치임
- Torm사는 긍정적 시황을 전망하며 이를 대비해 고선령 선박을 매각하고 이를 10년 미만의 중고선박으로 대체하는 선령구조조정을 하고 있음
- 또한 2019년에서 2020년 1분기 사이 2척의 LR1 선박과 7척의 MR선박의 인도가 예정되어 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126579/Torm-expects-5-product-tanker-growth-on-IMO-2020>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1727933/torm-on-track-for-best-quarterly-profit-in-three-years>(로그인 필요)

이란, VLCC 10척 발주 희망

- 이란 정부는 미국 제재의 재개에 따라 원유 흐름을 원활하게 하고자 10척의 VLCC를 발주하고자 함. 한국에서 발주를 위해 정부와 협상을 진행하고 있지만, 제재로 인해 지연되고 있음
- 한편, 이란은 베트남 등의 국가에서 중고선을 매입하는 방안 또한 모색하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1728098/iran-working-on-order-for-10-vlccs>(로그인 필요)

KMI 주간해운시장포커스

주간 뉴스

인도 철광석 수입량 157% 증가

- 2018년 4월부터 12월까지 8개월간 인도의 철광석 수입량이 157% 증가했다고 발표함. 인도가 4대 철광석 생산국 중 하나임에도 불구하고 수입량이 증가했음. 물류비 증가와 수입관세 인하가 주된 이유로 밝혀짐. 인도는 철광석의 약 57%는 호주, 19%는 남아공, 15%는 브라질에서 수입한 것으로 발표됨

<https://www.hellenicshippingnews.com/indias-iron-ore-imports-rise-157-during-april-december-2018-says-report/>

중국, 호주산 석탄 통관 40일 지연 지속

- 중국이 호주에서 수입하는 석탄 통관일을 아직까지도 지연시키고 있다고 발표됨. 중국은 호주산 석탄 수입의 통관이 지연되는 이유를 환경정책을 강화했기 때문이라고 주장하고 있음. 하지만 호주와 중국의 정치적 갈등이 배경이 되고 있다고 알려짐

<https://www.hellenicshippingnews.com/australian-coal-still-facing-chinese-delay/>

브라질, 대두 수출량 최고 수준 기록

- 2019년 1월과 2월 두달 동안 브라질 대두 수출량이 전년 동기 대비 85.2% 증가했다고 발표함. 2019년 2월 한 달 동안 대두 수출량은 총 610만 톤으로 작년 대비 112.6% 증가한 수치임. 중국이 미중무역분쟁으로 미국에서 수입할 대두를 브라질산으로 대체한 것이 주된 이유로 분석됨

<https://www.hellenicshippingnews.com/brazilian-soya-bean-exporters-set-new-records/>

KMI 주간해운시장포커스



주간 동향 - 건화물선

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

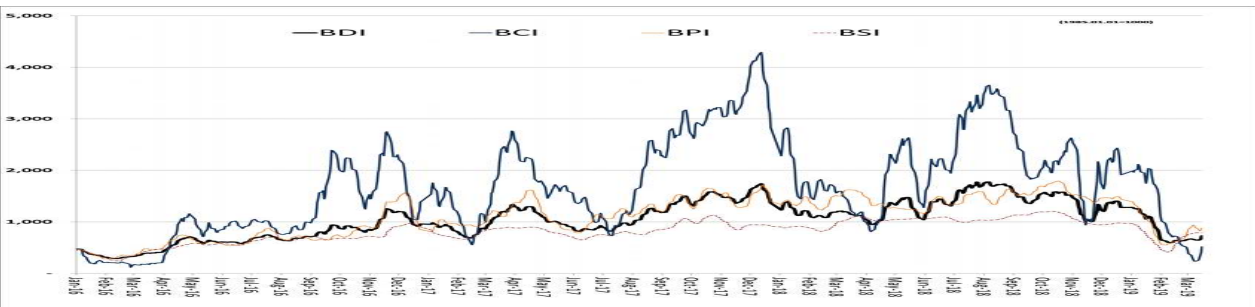
BDI, 케이프선 운임 소폭 상승으로 671 기록

파나막스선을 제외한 모든 선형의 운임이 소폭 상승하면서 BDI가 671을 기록함. 특히 케이프선의 부진으로 금주 평균은 5,074달러/일에 불과함. 케이프선 운임은 베트남과 인도의 철광석 수입량이 증가할 것이라는 소식이 긍정적으로 작용해 주말에 가까워지면서 다소 상승함. 중소형선박의 경우 파나막스 운임이 소폭 하락하기는 했지만, 브라질산 대두 수출량 증가와 더불어 남미 곡물 출하 시즌도래, 미중무역협상의 기대감이 지속되고 있어 운임이 상승 잠재력을 가지고 있는 것으로 분석됨

FFA 시장, 2분기물 모든 선형 가격 상승

FFA 시장 4월물과 2분기물의 모든 선형의 가격이 큰 폭으로 상승함. 2분기물의 FFA가격을 볼 때 중소형선박을 중심으로 운임이 상승할 것으로 기대되나, 여전히 BEP 수준에는 못 미치는 것으로 전망됨

건화물선 운임 지수



		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(03.15)							
운임지수 ¹⁾	BDI	671	(10)	595	1,282	817	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	5,074	(606)	4,236	16,106	9,537	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	6,846	(-530)	4,435	11,144	6,791	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,448	(69)	4,544	10,848	7,425	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	6,331	(322)	4,198	8,524	5,897	562	9,772	8,640
	케이프	12,875	(1,375)	11,500	18,375	14,455	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	12,000	(-125)	11,500	14,500	12,386	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,875	(375)	9,500	11,750	10,648	11,000	13,750	12,808
	핸디	9,750	(500)	8,750	10,250	9,295	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(03.15)							
		2019년 3월물		2019년 4월물		2019년 2분기물		2020년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	5,792	(1,259)	7,629	(1,754)	8,688	(1,668)	12,988	(750)
	파나막스(4TC)	7,763	(680)	9,058	(945)	9,696	(896)	9,519	(152)
	수프라막스(6TC)	8,515	(125)	9,407	(433)	9,699	(674)	9,578	(-54)
	핸디(6TC)	6,625	(-38)	7,625	(175)	7,921	(158)	8,538	(32)

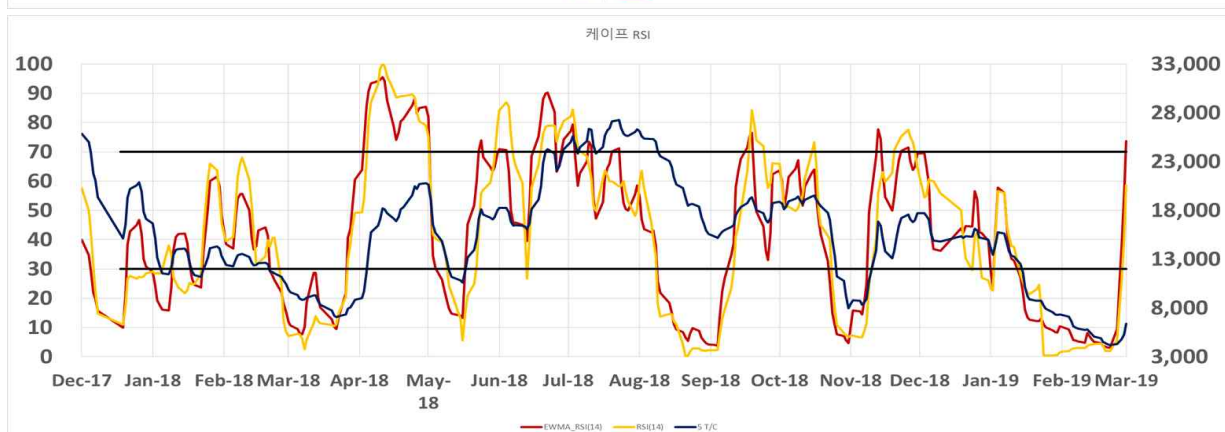
주 - 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경
6) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값, 7) : 2018년부터 5 T/C값

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 케이프

(2019.3.11 ~3.15)

- (케이프 운임) 1월말부터 지속적인 하락세를 보이던 케이프 운임이 지난 주 금요일 지지선을 형성 후 한 주 내내 상승세를 기록함
- (케이프 이동평균) 주 후반에 운임이 15일 이동평균선을 상향돌파하면서 골든크로스(Golden cross)를 형성한 후 운임이 상승전환됨. 현재까지 운임이 가파른 상승 중 임
- (케이프 RSI) 지난 주까지 30이하를 유지하던 RSI가 금주 들어 가파르게 상승하며 70선을 돌파함
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 케이프선 운임의 상승세는 당분간 지속될 것으로 분석됨



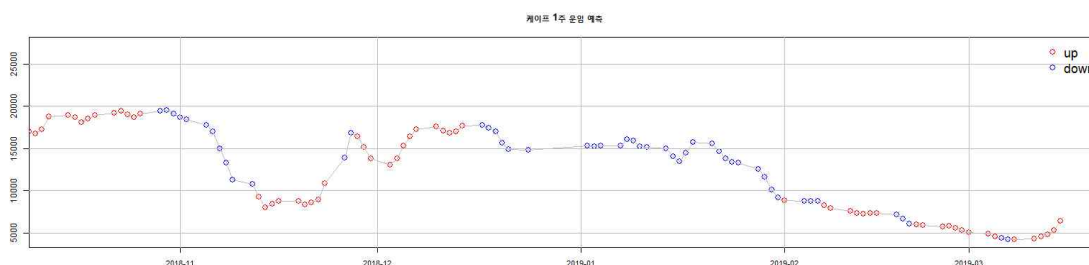
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 케이프

(2019.3.11 ~3.15)

- (케이프 용선료) 장기용선료는 6주 연속 횡보를 보인 반면 단기용선료는 상승세를 나타냄. 스팟운임의 상승세가 단기용선료에 영향을 미친 것으로 해석됨
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선 운임의 급격한 상승세로 한 때 3,191달러/일까지 벌어졌던 파나마кс 운임과의 간격이 현재 721달러/일의 운임 차이를 보이며 좁아짐. 다음 주 케이프선 운임 상승세의 지속 여부에 따라 역전현상이 지속될지 여부가 판가름 날 것으로 예상됨
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프 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
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

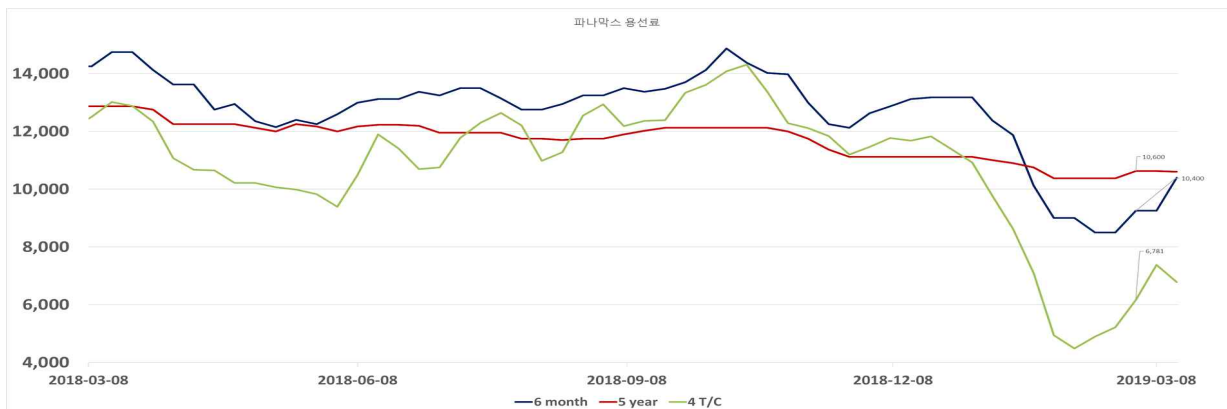
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	03.11	03.18	72.40	27.60
	03.12	03.19	76.78	23.22
	03.13	03.20	79.31	20.69
	03.14	03.21	76.48	23.52
	03.15	03.22	79.84	20.16

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 파나막스

(2019.3.11 ~3.15)

- (파나막스 이동평균) 2월 초부터 상승세를 기록하던 운임이 3월에 들어서면서 8일 연속 하락하며 15일 이동평균선에 접근하다 다시 상승전환됨. 현재 이동평균선은 지지선 역할을 하고 있으며 운임이 이동평균선 이탈과 복귀를 반복하고 있는 형태임
- (파나막스 RSI) 운임의 영향으로 RSI가 70선을 하향돌파하며 일시적 하락세를 보였으나 30선과 70선 사이 수준을 유지함. 운임이 상승하자 RSI도 상승으로 전환됨
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 지난 주 하락세는 일시적 현상으로 파나막스 운임은 상승추세에 있는 것으로 분석됨. 다음 주 운임은 상승세를 이어갈 것으로 예상됨



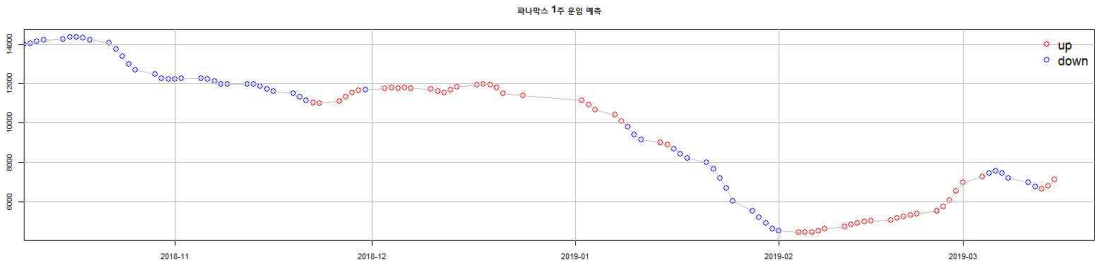
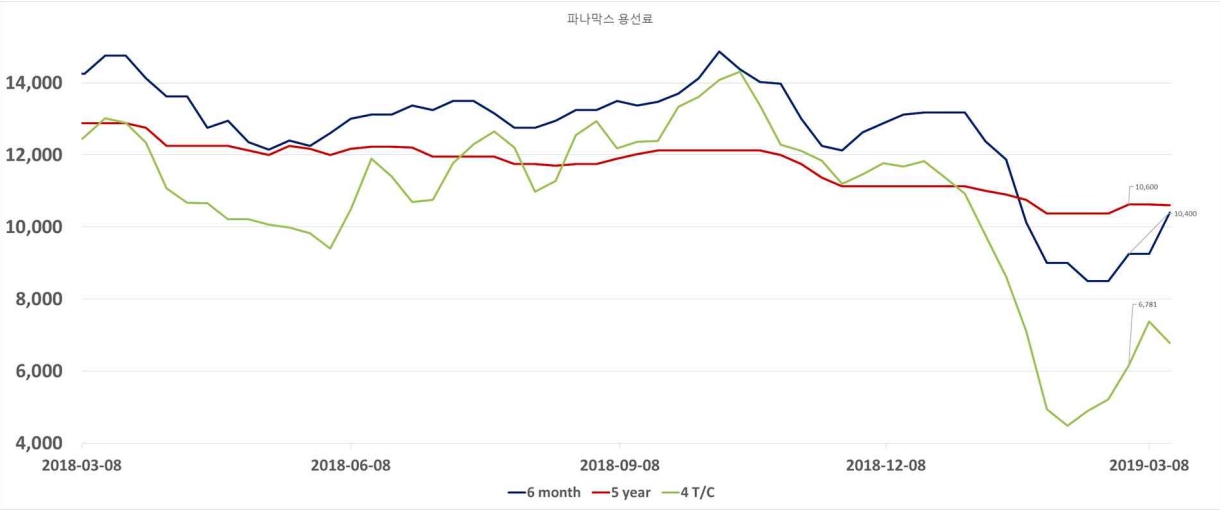
- * RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.
- * EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 파나막스

(2019.3.11 ~3.15)

- (파나막스 용선료) 스팟운임의 하락에도 불구하고 장기용선료는 횡보를 단기용선료는 상승세를 기록함. 이는 시장이 스팟운임의 하락을 일시적인 현상으로 바라보고 있는 것으로 해석됨. 차주 단기용선료는 횡보하거나 소폭의 상승세를 기록할 것으로 예상됨
- (시 파나막스 운임 예측) 차주 파나막스 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
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

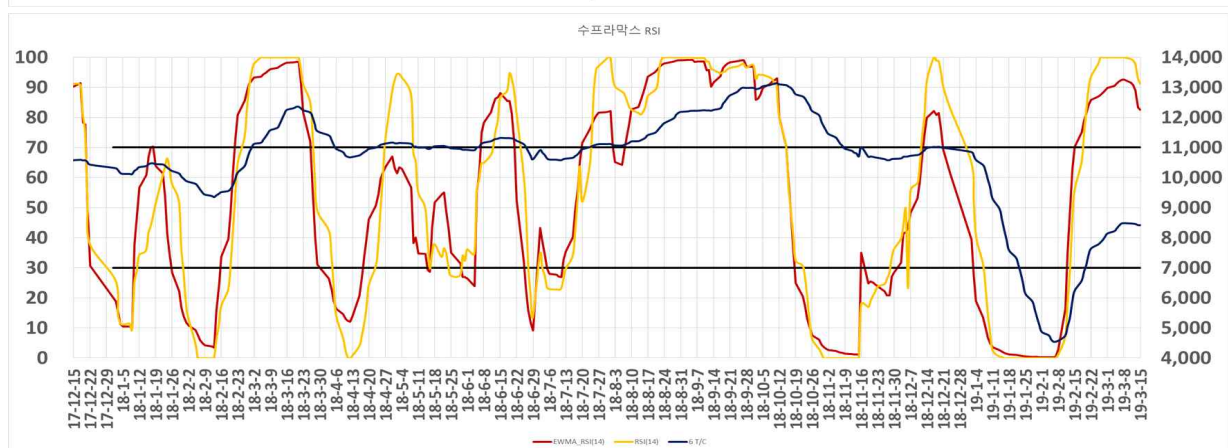
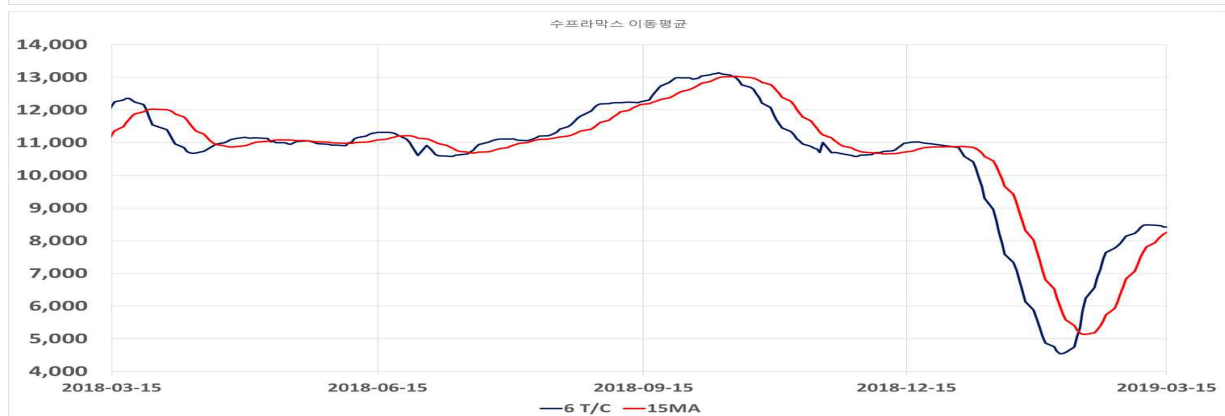
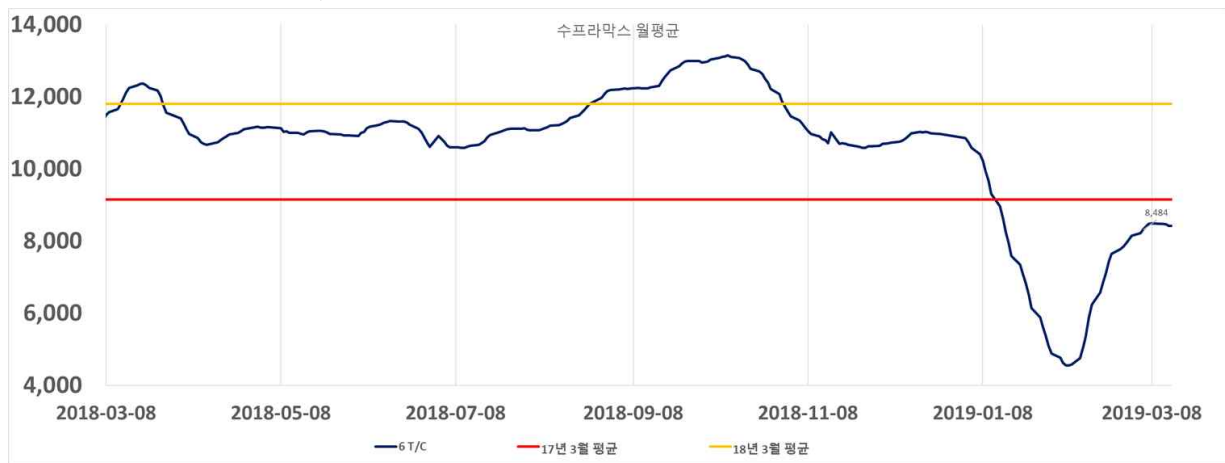
예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	03.11	03.18	37.67	62.33
	03.12	03.19	47.00	53.00
	03.13	03.20	59.17	40.83
	03.14	03.21	77.50	22.50
	03.15	03.22	81.96	18.04

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

(2019.3.11 ~3.15)

- (수프라막스 이동평균) 운임은 횡보 중이며 15일 이동평균선과 밀착된 형태로 보합국면을 나타냄. 15일 이동평균선은 완만한 상승세를 유지 중이긴 하나 방향성이 뚜렷하지 않음
- (수프라막스 RSI) 100선에 근접하여 횡보 중이던 RSI가 하락세를 보이거나 여전히 70선 이상을 기록함. 이는 아직 운임이 상승탄력을 가지고 있음을 나타냄
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, RSI가 상승탄력을 가지고 있는 것으로 보임에 따라 운임은 횡보를 멈추고 완만히 상승하거나, 횡보하는 15일 이동평균선에 접근했다가 다시 상승할 것으로 분석됨



* RSI는 상대강도 지수로 운임의 상승압력과 하락압력의 상대적인 강도를 나타냄.

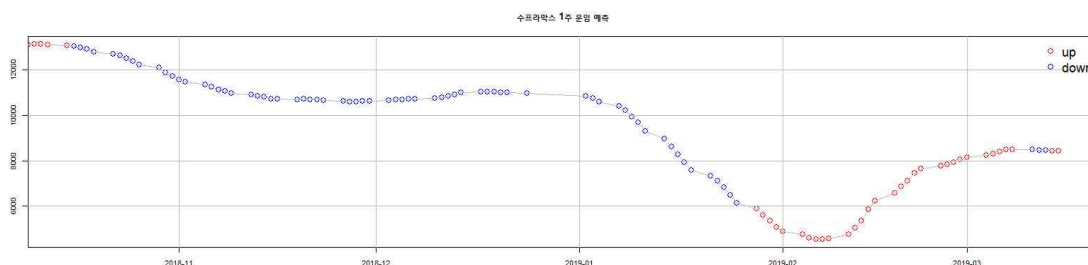
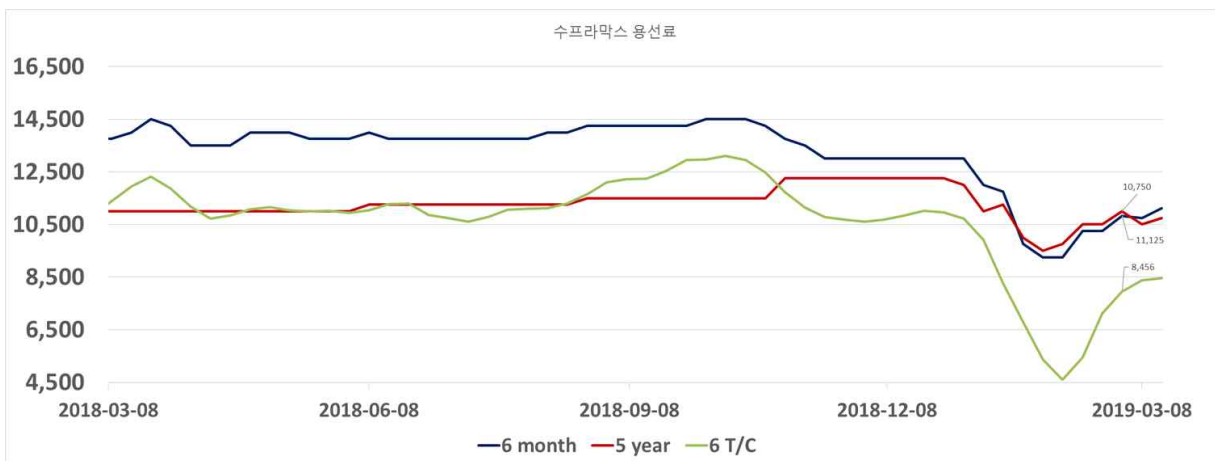
* EWMA_RSI는 가중이동평균을 활용한 상대강도 지수로서 최근의 변화에 민감하게 반응함

KMI 주간해운시장포커스

건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

(2019.3.11 ~3.15)

- (수프라막스 용선료) 스팟운임의 상승세가 반영되어 단기, 장기 용선료 모두 상승세를 나타냄. 지난 주부터 단기용선료가 장기용선료보다 높은 수준을 기록함
- (SI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 혼조세를 보일 것으로 예측됨



- * 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
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
수프라막스	03.11	03.18	48.06	51.94	
	03.12	03.19	35.73	64.27	
	03.13	03.20	37.61	62.39	
	03.14	03.21	57.15	42.85	
	03.15	03.22	58.66	41.34	

KMI 주간해운시장포커스

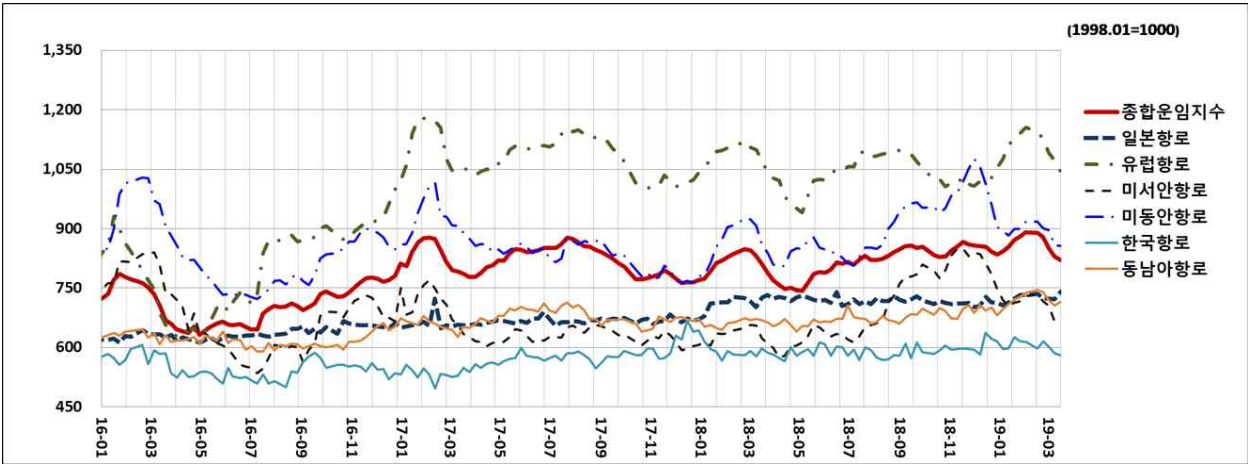
주간 동향 - 컨테이너

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

컨테이너 운임지수는 전주대비 24.8 하락한 742.1을 기록

운임지수가 중국 춘절이후 5주 연속 하락함. 미주 운임이 전년 동기간에 비해 30% 가까이 높아 종합운임지수는 높으나 이러한 하락속도가 지속되면 600대에 진입할 가능성이 높음. 다행히 과거와 유사한 운임 패턴이 지속 되면 늦어도 이달 말에는 반등할 것으로 기대되나, 미주, 유럽 모두 수요 증가세가 둔화되어 반등폭은 크지 않을 것으로 예상됨. 3~4월 2M은 유럽항로, 오션얼라이언스는 미주항로에 대한 공급 축소를 실시하고 있으나 생각보다 영향이 크지 않은 실정임

컨테이너선 운임 지수(CCFI)



자료:상해항운교역소

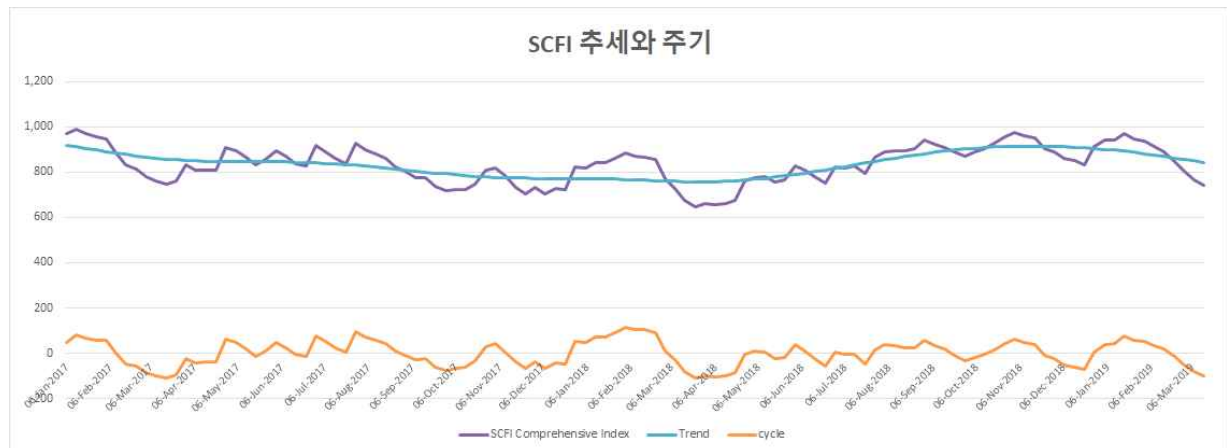
	금주 (전주비)	2019년			2018년			
		최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장 (03.15)								
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	742.10 (-24.8)	742.10	968.07	877.77	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	714 (-40.00)	714.00	996.00	886.60	584.00	996.00	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,345 (-86.0)	1,345.00	2,114.00	1,785.30	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,357 (-122.0)	2,357.00	3,187.00	2,881.80	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	147 (-6.0)	145.00	153.00	149.50	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	229 (2.0)	219.00	230.00	226.70	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	148 (2.0)	146.00	158.00	151.90	131	166	145.84
용선지수(HRCI)		625.0 (7.0)	591	625	605	610	846	724

KMI 주간해운시장포커스

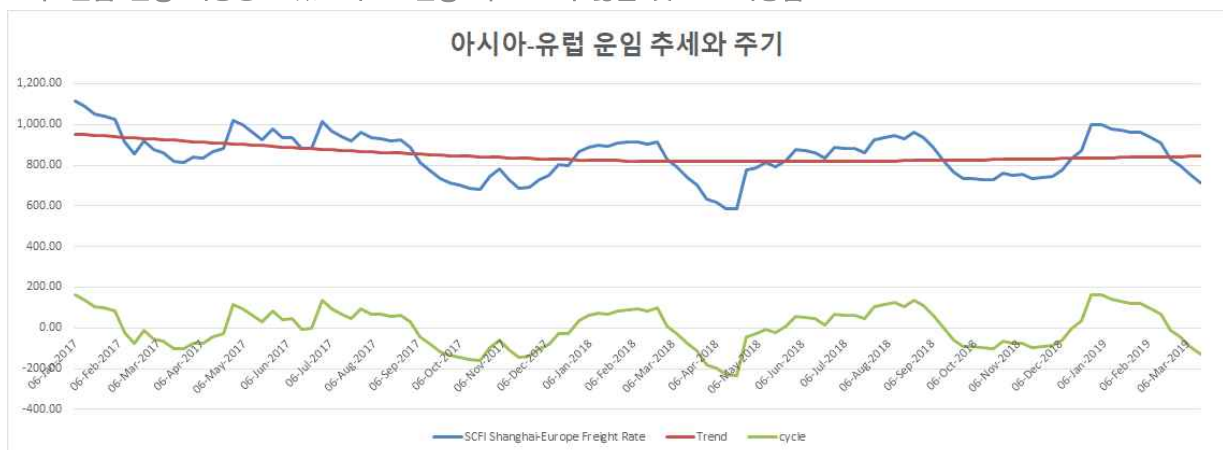


컨테이너 기술적 분석

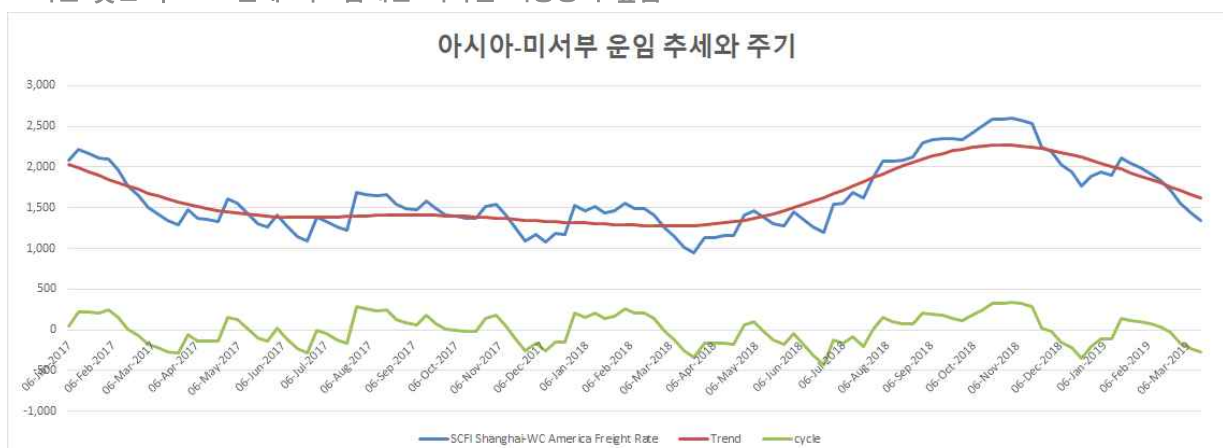
- SCFI 지수와 추세(trend) 간 이격이 심화되고 있어 운임 반등 가능성은 있으나 수요회복세가 크지 않아 향후 시장은 약보합세를 보일 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임의 추세는 2월 초부터 계속 하락하는 양상임. 주기(cycle)의 하락세도 지속되는 양상으로 향후 운임 반등 가능성은 있으나 그 반등 폭은 크지 않을 것으로 예상됨



- 추세선이 하락하는 양상이지만 추세와 운임과의 격차가 심화되고 있어 운임 반등 가능성이 점차 높아짐. 하지만 낮은 수요로 인해 약보합세를 지속할 가능성이 높음



* 컨테이너 운임 분석은 호드락-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

KMI 주간해운시장포커스

주간 동향 - 탱커

박동원 연구원 / koreabdw77@kmi.re.kr / 051-797-4628

VLCC, 낮은 수요로 전 항로 운임 하락

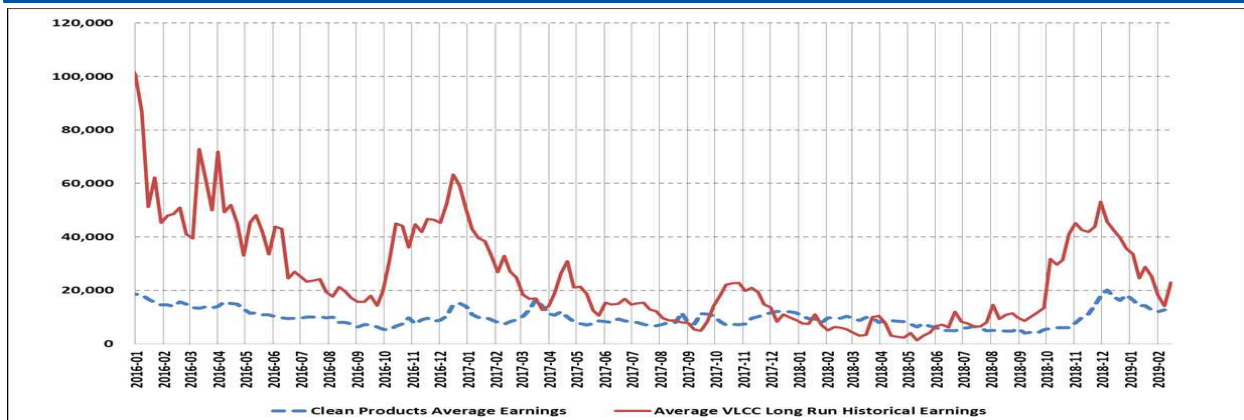
금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 33,628달러로 전주 대비 4,435달러(-11.7%) 하락하였으며, WS는 59.0으로 전주대비 8.5p(-12.6%) 하락하였음. 금주, 전 지역에 걸친 수요 부진으로 주요 전 항로 운임이 하락하였음. 차주 4월물 수요가 예상되지만 미걸프 지역의 수요가 이전보다 낮을 경우 운임상승은 어려울 것으로 보임

MR, 대서양 운임 상승세 지속

금주 태평양 MR 평균운임은 9,984달러로 전주 대비 223달러(-2.3%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS는 150.0으로 전주대비 변동 없음. 영국-서아프리카 항로는 높은 수요로 금주 17,382달러로 금년 들어 가장 높은 운임을 기록함. 차주에도 수요는 지속될 것으로 보이나, LR1 선박으로 대체될 가능성이 있을 것으로 보임

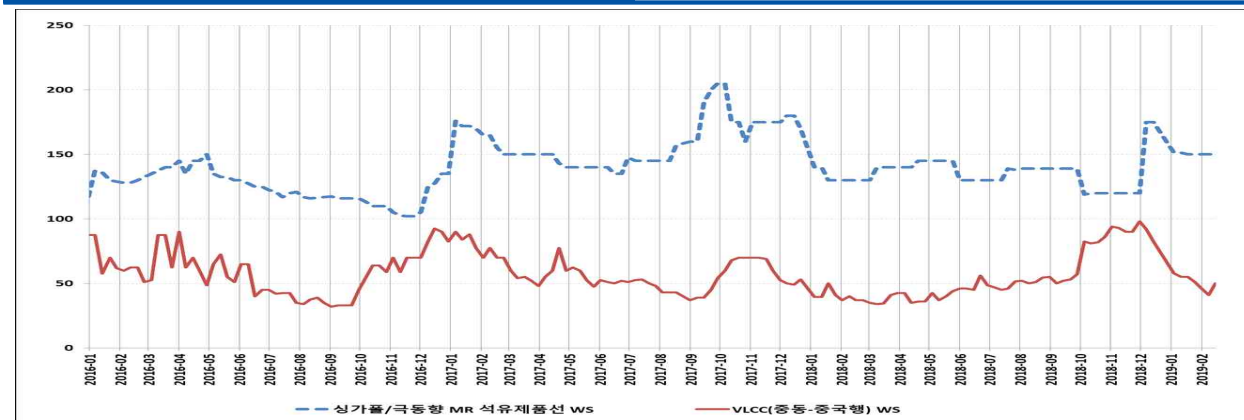
VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

자료:Charles R. Weber

		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.15)							
Average Earnings	TD3C	33,628	(-4,435)	13,667	39,138	28,426	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	9,984	(-223)	9,853	21,370	14,609	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	30,500	(2,000)	24,500	33,000	28,727	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	13,750	(-)	13,250	14,000	13,591	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	59.0	(-8.5)	41.0	67.5	54.0	34.0	98.0	53.9
	MR	150.0	(-)	150.0	151.3	150.3	119.0	175.0	135.3

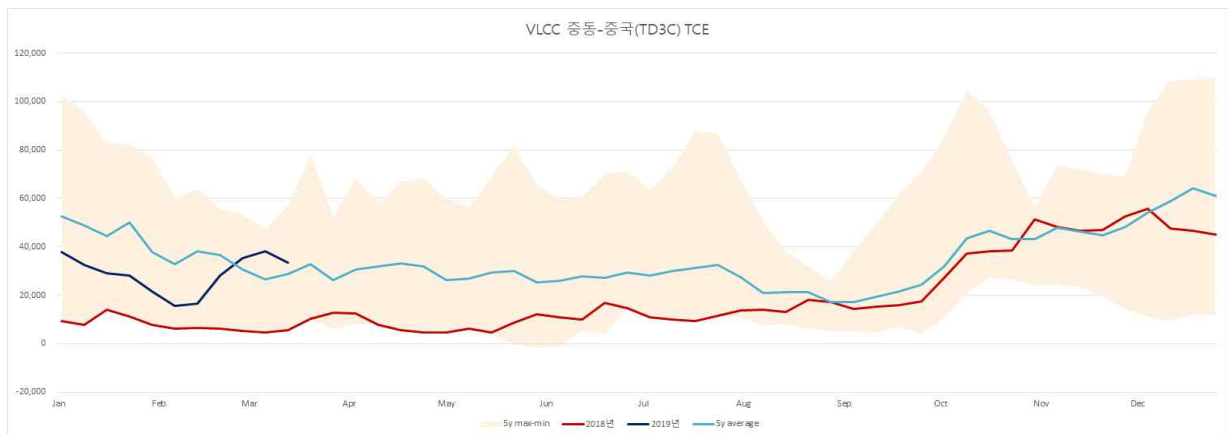
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

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

KMI 주간해운시장포커스

탱커 기술적 분석

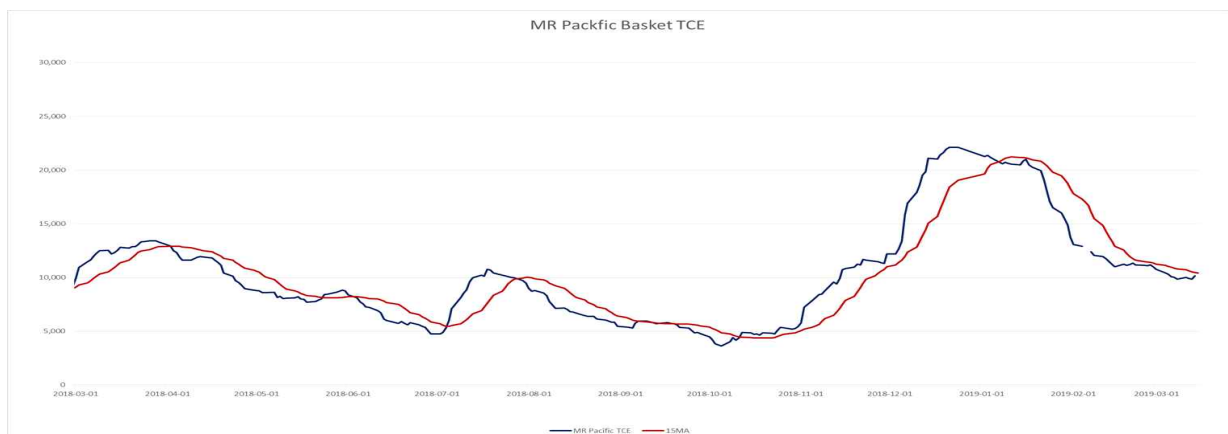
- 금주 TD3C 평균 운임은 33,628달러로 소폭 하락하였음. 이전 5년간(2014~2018년) 동기 평균 운임은 28,732달러임. 동기간 5년 평균운임은 상승한 반면 현재 운임은 하락추세를 보임



- 금주 TD3C 평균운임은 하락세를 지속하여 15일 이동평균운임과 데드크로스를 형성하였음. 기술적으로 추후 운임은 계속해서 하락세를 이어나갈 가능성이 높음



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 지난주에 이어서 약보합세를 보이고 있으며 15일 이동평균을 하회하고 있음. 기술적으로 보았을 때 추후 운임은 현재 운임과 비슷한 수준을 유지할 것으로 보임



KMI 주간해운시장포커스

주요 해운지표 (2019.03.15)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.15)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	69.0	(-)	69.0	69.0	69.0	69.0	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.5	(-)	12.5	12.5	12.5	12.5	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(03.15)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	93.0	(-)	93.0	92.5	93.0	92.9	82.0	92.5	88.4
컨테이너선	Sub-Panamax	35.0	(-)	35.0	35.0	35.0	35.0	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(03.15)								
380 CST	Rotterdam	418.5	(6.0)	411.5	316.5	418.5	379.3	322.5	477.5	400.1
	Singapore	438.5	(2.0)	434.5	349.0	438.5	412.4	352.5	517.5	432.6
	Korea	466.5	(1.0)	466.5	389.5	467.5	445.5	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	442.5	(-3.0)	442.5	365.0	445.9	417.7	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(03.15)								
철광석	국제價	86.05	(0.6)	85.7	72.3	91.5	81.8	62.5	79.3	69.5
	중국産	117.1	(0.1)	117.2	111.8	119.1	115.4	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	82.8	(0.1)	82.1	75.1	82.9	77.9	76.1	105.1	89.1
	중국産	107.1	(0.8)	105.8	103.5	107.2	104.9	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주산	250.6	(-)	251.0	226.2	252.9	239.5	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	186.5	(0.2)	186.5	175.1	187.3	182.0	164.7	186.9	177.1
	중국産	232.0	(0.2)	232.1	227.3	233.0	230.8	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	909.3	(13.50)	894.5	877.8	925.3	906.6	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	462.3	(22.75)	444.6	422.3	527.3	494.8	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)								
		11월	12월	1월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	9,302	8,548	8,868	8,868	74,518	95,248	100,114
	수입	5,266	4,591	5,114	5,114	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	8,193	7,805	7,814	7,814	81,068	84,260	89,921
	수입	5,712	6,166	6,495	6,495	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,980	5,476	4,949	4,949	45,468	53,140	56,777
	수입	5,290	5,005	4,785	4,785	51,248	56,657	61,694
BRICs	수출	15,786	14,130	13,335	13,335	145,255	169,587	189,936
	수입	12,653	11,820	12,380	12,380	103,255	118,550	133,785

자료:한국무역협회

KMI 주간해운시장포커스



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