

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 4월 4주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

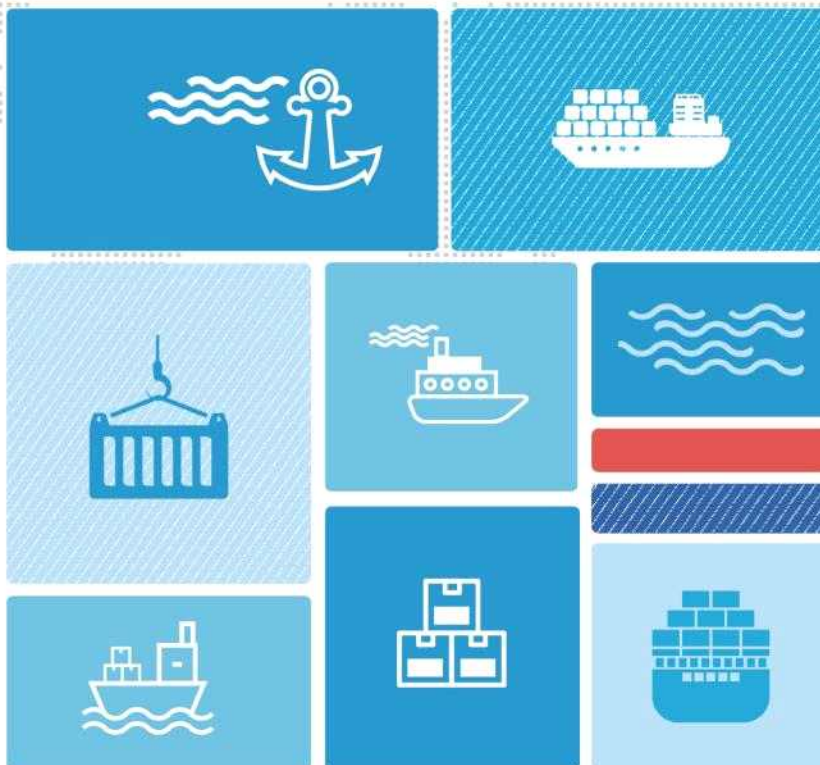
I. 요약	01
II. 주간이슈	02
III. 주간뉴스	03
IV. 건화물선	06
V. 컨테이너	13
VI. 탱커	15
VII. 주요 해운지표	17

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



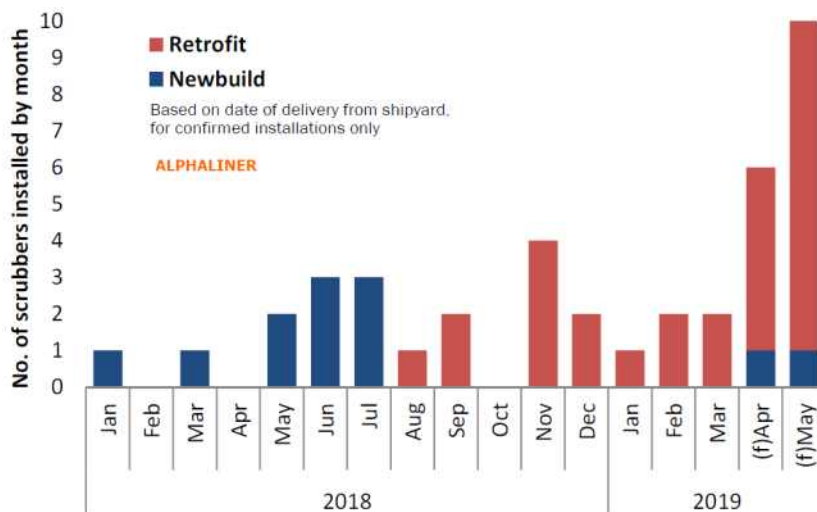
1. 주간 이슈

컨테이너 스크러버 장착 급증세

I 컨테이너 업계 최근 동향

저유황유 사용으로 가닥을 잡았던 머스크도 자금 2억 6천만 달러를 스크러버 장착용으로 할당한 것으로 알려 지는 등 컨테이너 업계가 적극적으로 스크러버를 수용하고 있음. 스크러버 장착에 긍정적인 MSC는 총 180척에 대한 설치를 추진하고 있으며, 최근 86척에 장착하기 위한 자금 약 4억 4천만 달러를 마련했다고 함. 에버그린도 90척에 대한 장착을 추진하고 있으며, 현대상선도 신조선 20척, 기존선 21척에 추가하여 용선 선박의 일부에도 설치함으로써 총 50척의 선박에 스크러버를 적용할 계획임

컨테이너선 스크러버 설치현황 (2018-2019)



이러한 추세는 위의 알파라이너 통계에 잘 반영되어 있음. 컨테이너선 중 지금까지 스크러버를 장착했거나 장착이 진행 중인 선박은 총 50척에 이르는데 월별로 보면 기존선 장착(retrofit)이 급증하여 현재 장착공사가 진행 중인 선박이 16척에 이르고 있음. 컨테이너선박용 스크러버의 주문량은 약 540개로 알려져 있으며, 이에 기초하여 알파라이너에서는 금년 하반기에는 매월 약 30척의 선박이 스크러버 설치공사로 서비스에서 빠질 것으로 예상하고 있음

I IMO 2020이 선박공급에 미치는 영향

기존선에 대한 스크러버의 장착은 대부분 입거수리에 맞추어 진행되나 공사기간이 통상적인 입거수리보다 크게 늘어나 공급감소 효과를 가져옴. 예를 들어 케이프 벌크선의 경우 전체 선대의 약 20~25%가 스크러버를 장착할 것으로 예상되는데 이 경우 약 1% 정도의 공급감소 효과가 있을 것으로 추산됨. 이 외에도 저유황유 사용에 따른 연료비 증가로 전반적인 감속운항(slow steaming)이 예상되며, 금년과 내년에는 시황부진과 맞물려 노후선의 해체도 늘어날 것으로 보임. 또한 연료유 공급과 관련해서 공급애로(bottleneck)에 따른 항만에서의 지연, 바지선 부족에 따른 대기시간의 증가 등이 선박의 공급을 축소시키는 효과를 가져 올 것이라는 의견도 있음

2. 주간 뉴스

■ 2019년 운임시장은 소폭 개선될 것으로 전망

- MSI는 현재까지 운임시장은 실망스러운 모습이었으나 향후 개선될 것으로 발표함. 올해 유럽시장의 수요증가세는 2.0~2.5%로 예상하였으며 운임은 6월 930달러, 9월 850달러를 기록할 것으로 전망함
- 아시아-유럽항로에서 5월에만 9회의 임시결항으로 11만 5천 TEU의 공급량을 축소시켰으나 적재율을 90%까지 증가시키기 위해서는 5월 이후에도 공급을 계속 축소시키거나 5% 이상 수요 증가가 필요하여 사실상 달성이 불가능할 것으로 판단함
- 미주운임은 현재까지 안정적으로 진행되고 있으며 미중무역전쟁으로 인한 관세부과와 같은 특별한 이벤트가 없을 경우 평균운임은 6월 1,860달러, 9월 2,000달러를 기록할 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127231/Container-freight-rates-set-to-remain-subdued>(로그인 필요)

■ 스크러버 장착으로 인해 계류선박 감소

- 최근 운영선박에 대한 스크러버 장착이 활발하게 진행되면서 대체선박에 대한 수요가 증가하는 것으로 나타남. 이에 따라 계류선박이 크게 감소하여 2019년 4월에만 약 23,000TEU가 감소함
- 올해 말까지 스크러버 장착 수요가 크기 때문에 도크(dock)에 입고되는 선박은 계속 증가하여 하반기에는 매월 30척에 이를 것으로 알파라이너는 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127178/Idle-boxship-fleet-falls-as-scrubber-installations-increase>(로그인 필요)

■ CMA CGM, 디지털 플랫폼 개발

- 동 선사는 컨테이너 예약부터 지불이 가능한 디지털 플랫폼을 개발함. 현재 예약되는 화물은 전자상거래 방식을 통해 이루어지며 이 중 절반 이상이 온라인 기반의 플랫폼에서 이루어지는 것으로 알려짐
- 이번에 발표된 디지털 플랫폼은 견적, 선하증권 발급, 화물 추적, 온라인 결제 등이 가능하며 다음 달에는 보험 등의 항목이 추가될 예정임
- 아울러 동사는 해운·물류분야에 대한 디지털 플랫폼기술 개발을 위해 15개 스타트업 기업에 투자함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127202/CMA-CGM-launches-digital-ecosystem-for-container-bookings>(로그인 필요)

■ ONE, 2019년 흑자 전환 기대

- 일본 통합 선사인 ONE는 2018년 5억 8,600만 달러 손실을 기록하였으나 올해에는 8,500만 달러의 순이익을 기대함. 컨테이너 처리개수도 통합 이전 수준으로 회복할 것으로 기대했으며 올해 수요는 약 4% 증가할 것으로 전망함
- 현재 아시아-유럽에 45.5만 TEU, 미주에 62.7만 TEU의 선대를 공급하고 있으며 오는 5월 말까지 유럽과 아시아지역에 피더서비스를 시작할 예정임.

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127228/MOL-back-in-the-black-as-domestic-rivals-struggle>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 미국, 이란산 원유수입 제재 예외 연장 양기로 결정

- 미국은 2019년 5월 2일 이란산 원유수입 제재 예외 혜택의 만료 이후 추가적인 연장은 없음을 언급함
- 미 성명에 따르면, 사우디아라비아와 아랍에미리트 국가의 원유 추가공급을 통해 이란 제재로 인한 원유공급 감소분을 대체할 것임
- 클락슨은 이란 제재로 인해 일 100만 배럴의 수출이 감소하면, 이란 VLCC 25대의 수요를 줄일 수 있을 것으로 계산함. 이는 전 세계 선박의 1.4%에 해당되는 양임
- 가용선박의 감소와 이란 원유 감소분의 다른 지역으로 대체를 통해 수급균형이 강화되어 유조선 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보임
- 하지만, 이란 제재에 따라 유가가 상승할 경우 원유수요가 감소하여 유조선 시황에 악영향을 줄 수도 있을 것임
- 또한, 이란 정부는 호르무즈 해협의 봉쇄를 주장하고 있어 이라크, 쿠웨이트, 사우디아라비아의 원유 운송에 차질이 생겨 유조선 시장에 악영향을 미칠 가능성도 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1761389/us-takes-world-by-surprise-with-waiver-decision>(로그인 필요)

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127164/US-oil-waivers-end-as-Iranian-crude-exports-slump-in-April>(로그인 필요)

■ Concordia Maritime사 하반기 유조선시장 강세 전망

- 동 사는 6월 개최되는 OPEC 회담에서 감산조치 해제로 인한 유조선 수요 증가로 하반기 유조선 운임이 강세를 보일 것으로 예상함
- 또한, 하반기 운임 상승을 기대하게 하는 요인으로서는 적은 선박인도, 스크러버 장착(약 300척)으로 인한 일시적 운항 중단, 차익거래를 목적으로 하는 저장용 선박 수요를 들었음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127213/Concordia-Maritime-chief-convinced-of-tanker-market-strength>(로그인 필요)

■ 2019, VLCC 해체 부진 예상

- 2018년 34척의 VLCC가 해체된 반면, 금년에는 저장용으로 사용되던 1척의 VLCC만 해체됨
- 영국의 Foresight사는 5월 특별검사를 앞두고 있는 선령 20년의 선박을 1,910만 달러에 해체하기로 결정하였음. 동 선박은 작년 2월 Ship Finance International사로부터 1,850만 달러에 구입한 것임
- 현재, 해체선가 대비 VLCC의 자산가치가 높아 선박의 해체는 느릴 것으로 예상됨

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1761925/foresight-linked-to-usd-19m-vlcc-scrap-sale>(로그인 필요)

■ 2019년, LNG 신조계약 급증

- 올 1분기, 한국, 중국, 일본, 러시아의 조선소에서 20척 이상의 LNG 신조계약이 이루어짐
- Fearnley에 따르면, 174,000cbm LNG선박 가격은 1억 8,900만 달러로 2018년 1억 8,600만, 2017년 1억 8,400만 달러에서 소폭 상승하였음
- 카타르의 LNG선 60척, 모잠비크의 16척 등 대량 선박 발주가 이어질 것으로 예상됨

<https://www.tradewindsnews.com/gas/1759745/first-quarter-brings-surprise-spate-of-lng-newbuildings>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

■ 석탄 시장 불확실성 확대

- 최근 중국이 정치적 이유로 호주산 석탄 수입을 제한하고 있음. 중국 내 석탄 수요를 충당하기 위해 콜롬비아산 석탄을 수입하고 있는 것으로 보임. 이로 인해 톤마일이 증가해 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 분석됨, 특히 케이프선 운임 상승에 기여함. 하지만 콜롬비아산 물량 증가는 콜롬비아산 석탄 가격 하락으로 나타난 일시적 현상일 뿐이라는 의견도 있음
- 향후 중국이 호주산 석탄 수입을 계속 제한한다면, 호주산 석탄이 러시아산으로 대체될 것이라는 전망도 나옴. 러시아산 석탄 수입량이 증가하면 이는 케이프선과 파나마선 수요에 영향을 미칠 것이라는 분석임. 러시아산 석탄은 주로 수프라막스, 파나마선과 같은 중소형선박으로 수송되나 호주산 석탄은 케이프선, 뉴캐슬막스로 수송됨. 따라서 호주산 석탄이 러시아산으로 대체되는 것은 선박의 수송거리에 부정적 영향을 미칠 뿐만 아니라 선박의 수요 구조를 변화시킬 것이라고 예상함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127137/Dry-bulk-owners-face-an-uncertain-coal-market>(로그인 필요)

■ 코스코 해운, 뉴캐슬막스 8척, 옵션 2척 신조선 계약

- 코스코 해운(Cosco Bulk Shipping)이 뉴캐슬막스(21만 dwt) 10척을 신조할 것이며, 이 중 8척은 확정이며 2척은 옵션이라고 트레이드윈즈에서 전함. 선박 건조는 코스코의 양조우 조선소(Cosco SHipping Heavy Industry Yangzhou Shipyard)에서 진행할 것으로 확정됨
- 신조선은 2021년 상반기에 인도될 계획이며, 선박에는 스크러버가 설치될 예정이라고 밝힘. 선박은 한 척당 약 5,400만 달러에 계약했으며 총 4억 3,200만 달러임

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1760415/cosco-shipping-bulk-inks-first-round-of-newbuildings-in-newcastlemax-project>(로그인 필요)

■ NYK, IMO 2020 대비

- NYK가 50척의 건화물선에 평형수처리장치(BWTS· Ballast Water Treatment System)와 스크러버를 설치할 것이라고 밝힘. 선박은 정기검사일에 맞춰 중국의 선박수리조선소에서 입거(dry-docking)할 것이라고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1760654/nyk-line-seals-huge-imo-2020-deal-with-chinese-repair-yards>(로그인 필요)

■ 캐나다, 석탄 터미널 준설 예정

- 캐나다는 밴쿠버 프레이저 항만 당국의 승인에 따라 올해 8월부터 밴쿠버 내 석탄터미널의 준설작업을 시작해 2020년 2월에 마무리할 계획이라고 로이즈리스트가 전함. 이번 준설공사는 밴쿠버 내 석탄 터미널은 만재상태의 케이프선의 입출항이 가능하도록 수심을 확보하기 위해 시행되며, 이를 통해 밴쿠버 터미널에서 제철용 석탄 등의 처리량이 기존의 2,400만 톤에서 3,000만 톤까지 늘어날 예정이라고 발표함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127099/Vancouver-coal-terminal-dredging-could-be-positive-for-capesizes>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 케이프선 운임 상승으로 BDI 800선 돌파

BDI가 전주대비 12.6% 상승한 857을 기록함. 이는 케이프선의 운임 상승의 영향임

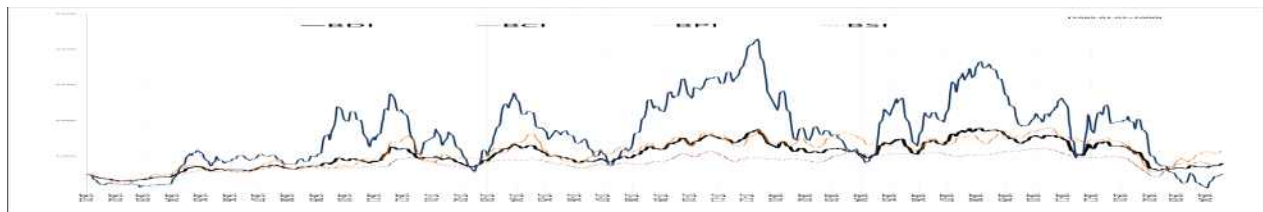
■ 브라질 광산 재개 소식 긍정적 영향

케이프선 운임이 전주대비 27.7% 상승한 7,899달러/일을 기록함. 부활절로 인해 소폭의 운임하락이 예상되었으나 브라질 광산 재개 소식으로 철광석 물동량 공급이 원활할 것이라는 시장이 기대감이 반영되어 운임상승세가 지난주에 이어 금주에도 이어지고 있음. 남미 지역의 곡물 물동량과 인도의 미네랄 물동량이 증가하면서 중소형 선박의 운임이 전주대비 상승함. 반면 핸디선은 부활절 영향으로 전주대비 1.1% 하락한 5,861달러/일을 기록함

■ FFA 시장 케이프선 가격 급등

지난주에 이어 FFA 시장에서 케이프선 가격이 오름세를 이어감. 5월물, 3분기물 가격은 전주대비 각 1일 1,541달러, 683달러 상승함. 금주에도 브라질 광산 재개 소식이 시장에 긍정적 영향을 미치고 있는 것으로 해석됨

건화물선 운임 지수

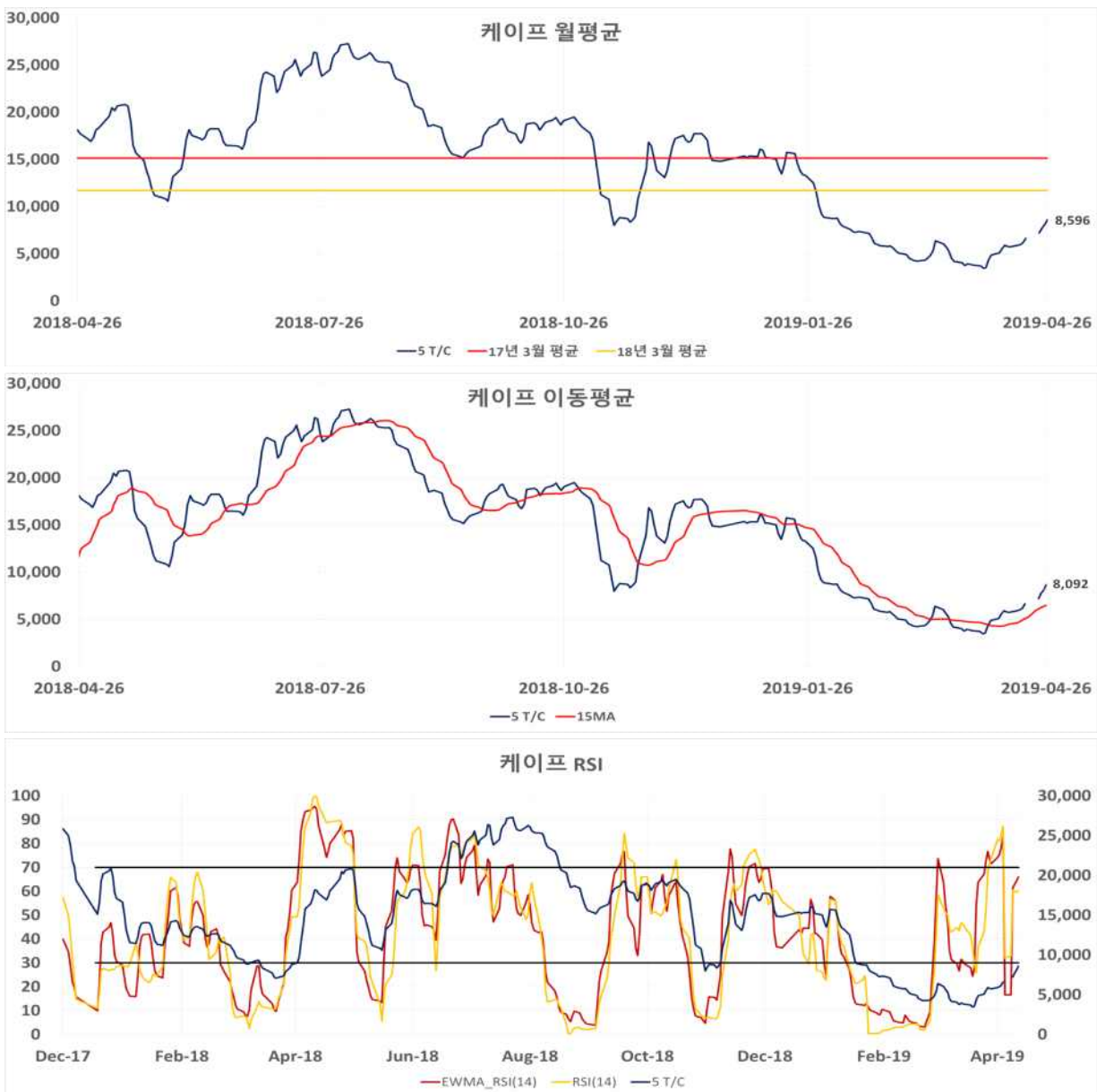


		금주	(전주비)	2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(04.26)							
운임지수 ¹⁾	BDI	857	(96)	595	1,282	788	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	7,899	(1,717)	3,460	16,106	8,085	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	9,428	(392)	4,435	11,144	7,447	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,317	(519)	4,544	10,848	7,734	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	5,861	(-66)	4,198	8,524	6,062	562	9,772	8,640
	케이프	15,000	(750)	11,500	18,375	14,110	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	12,250	(150)	11,500	14,500	12,310	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,625	(125)	9,500	11,750	10,559	11,000	13,750	12,808
	핸디	9,625	(125)	8,750	10,250	9,493	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(04.26)							
		2019년 5월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물	
(전주비값 4월 15일 값으로 계산.)		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	10,654	(1,541)	14,704	(683)	14,705	(567)	13,929	(391)
	파나막스(4TC)	9,496	(158)	10,271	(17)	9,683	(412)	9,071	(267)
	수프라막스(6TC)	8,728	(38)	9,857	(12)	9,761	(333)	9,186	(237)
	핸디(6TC)	7,088	(-162)	7,975	(-19)	8,463	(38)	8,288	(-12)

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

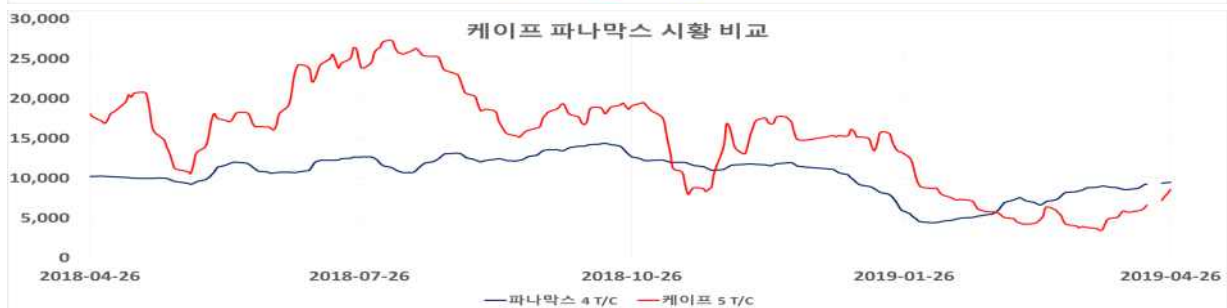
- (케이프 이동평균) 스팟운임이 3주 연속 이동평균선을 상회하며 상승세를 이어감
- (케이프 RSI) RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 운임은 상승할 가능성이 높음



- * 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) 2주 연속 단기용선료가 급등함. 이로 인해 단기용선료와 홍보하던 장기용선료와의 간격이 좁아져 1월 말 댐봉괴 이전과 비슷한 수준을 보였으나 스팟운임 수준은 회복되지 못하고 있음
- (케이프, 파나마кс 시황 비교) 케이프선과 파나마스선 운임 간격이 눈에 띄게 좁아짐
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프선 운임은 하락할 것으로 예상됨

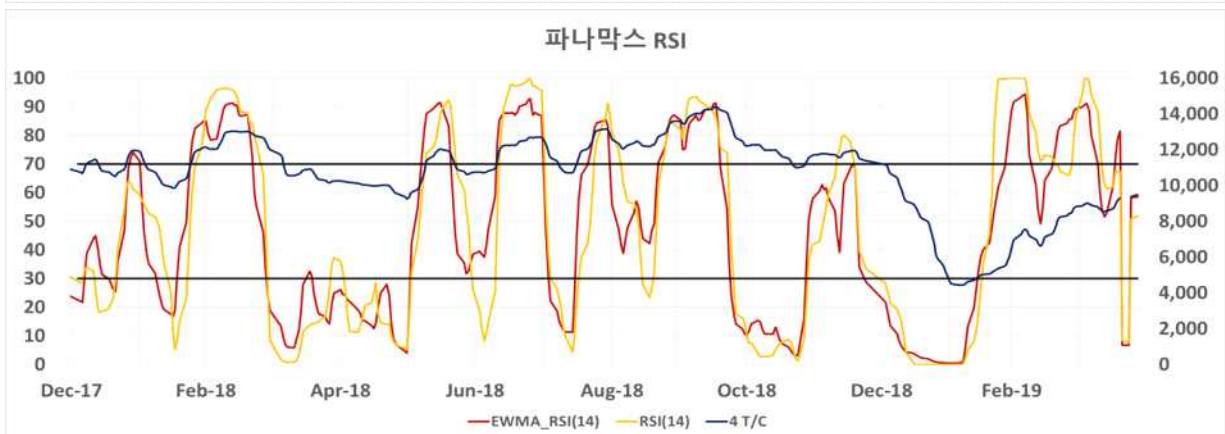


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	04.22	04.29		
	04.23	04.30	35.60	64.40
	04.24	05.01	37.13	62.87
	04.25	05.02	39.03	60.97
	04.26	05.03	40.20	59.80

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

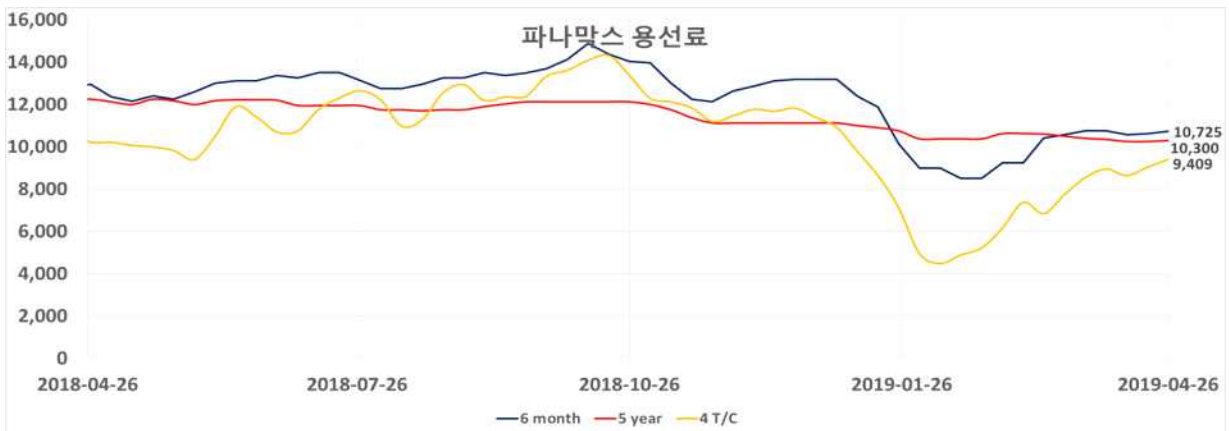
- (파나막스 이동평균) 2월 중순 이후 지금까지 운임이 이동평균선을 상회하며 상승추세를 이어감
- (파나막스 RSI) RSI가 30선을 상회 중, 50선을 상향돌파해 매수세가 우세함
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승을 이어갈 것으로 분석됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마맥스

- (파나마맥스 용선료) 3월 중순 이후 단기와 장기용선료는 횡보를 보임
- (AI 파나마맥스 운임 예측) 차주 파나마맥스 운임은 혼조세를 보일 것으로 예상됨

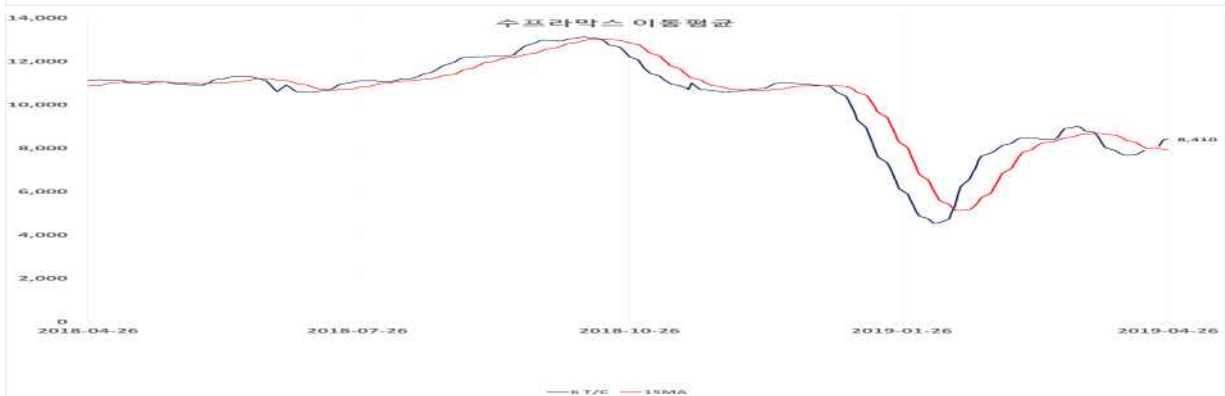


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나마맥스	04.22	04.29		
	04.23	04.30	59.97	40.03
	04.24	05.01	57.56	42.44
	04.25	05.02	56.37	43.63
	04.26	05.03	54.40	45.60

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

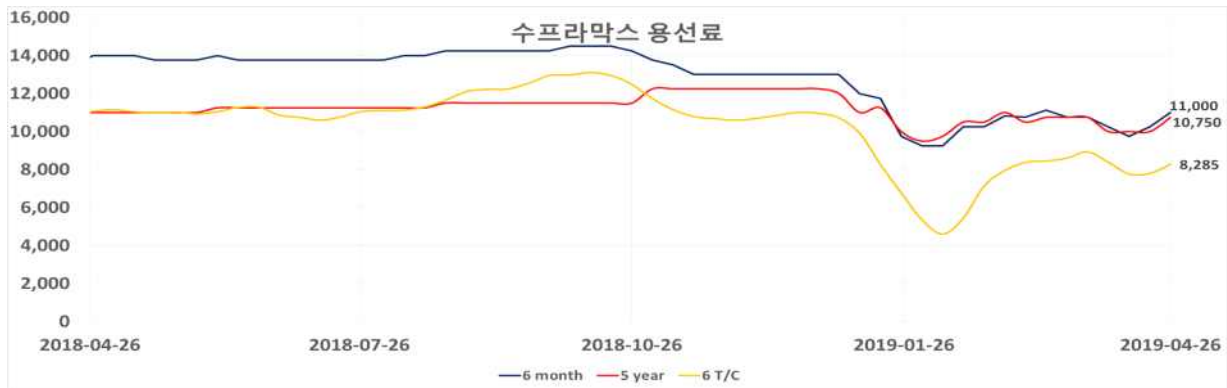
- (수프라막스 이동평균) 주 초반 스팟운임이 이동평균선을 상향돌파하며 상승세를 이어감
- (수프라막스 RSI) RSI가 30선을 상향돌파 후 상승 중
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 1월 말 이후 장기와 단기용선료가 스팟운임에 동조화되는 현상이 지속됨
- (AI 수프라막스 운임 예측) 차주 수프라막스 운임은 상승할 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

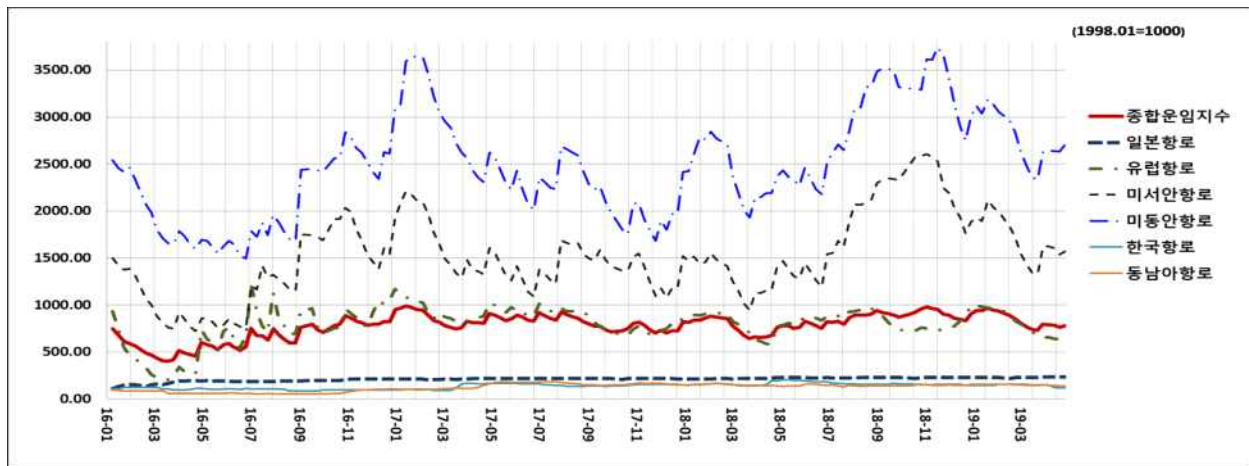
	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	04.22	04.29		
	04.23	04.30	93.93	6.07
	04.24	05.01	96.50	3.50
	04.25	05.02	93.72	6.28
	04.26	05.03	90.04	9.96

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 16.26 상승한 778.0을 기록

중국 국경절을 앞두고 아시아-유럽/미주항로 운임이 모두 상승함. 특히, 유럽운임은 TEU당 79달러 상승하여 717달러/TEU를 기록하였으나 과거에 비해 상승폭은 크지 않음. 2018년 동 항로 운임은 국경절 이후 더 상승하였으나 올해에는 횡보하거나 약세를 기록한 2017년 운임패턴과 유사할 것으로 전망됨. 주요 얼라이언스들의 임시 결항으로 5월 중반까지는 공급 증가량이 최소화되나 5월 말부터 서비스의 정상화로 공급량이 증가할 것으로 예상되어 운임 약세가 전망됨. 아시아-미주 운임도 상승하였지만 동부와 서부 간의 운임 차이가 더 벌어지는 것으로 나타남. 과거 980~1,040달러에 불과한 동-서간의 운임 차이는 최근 1,100달러 이상으로 벌어짐. 과거 무역전쟁 등과 같이 물량이 집중되는 시기에 1,400달러 이상으로 벌어진 경우는 있었으나 최근 운임이 횡보하는 시기에는 이례적이며 이와 같은 운임 패턴이 지속되는지는 추이를 지켜봐야 함. 상해-부산항로의 운임은 최근 수요 증가세가 크게 낮아져 운임 약세가 지속되는 양상임

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

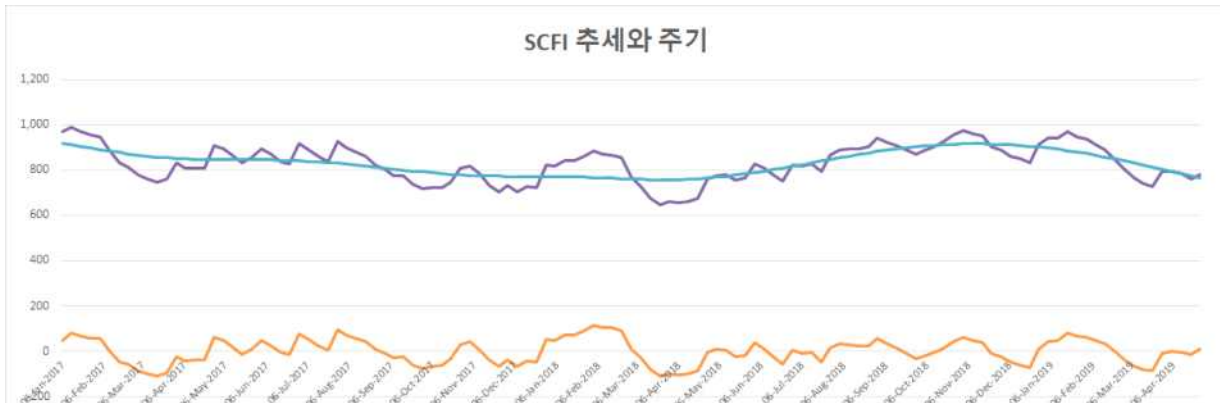


자료:상해항운교역소

	금주	(전주비)	2019년			2018년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장		(04.26)							
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	778.00	(16.3)	727.88	968.07	838.34	646.59	976.52	831.84
	유럽항로(\$/TEU)	717	(79.0)	638.00	996.00	803.38	584.00	996.00	820.10
	미서안항로(\$/FEU)	1,569	(31.0)	1,329.00	2,114.00	1,696.50	945	2,606	1,741.3
	미동안항로(\$/FEU)	2,705	(71.0)	2,338.00	3,187.00	2,775.69	1,933	3,739	2,806.8
	한국항로(\$/TEU)	120	(-)	120.00	153.00	143.88	144	205	162.8
	일본항로(\$/TEU)	233	(-)	219.00	233.00	228.63	210	230	223.14
	동남아항로(\$/TEU)	142	(-)	142.00	158.00	149.38	131	166	145.84
	용선지수(HRCI)	662.0	(1)	591	662	620	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상태로 향후 운임시장은 횡보할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임 반등에도 불구하고 이격이 존재함. 5월 2째주까지는 임시결항으로 인해 운임 증가세가 이어질 수 있으나 낮은 수요로 인해 제한적일 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 추세선(1,400~1,500)에 수렴할 가능성이 높으며 단기적으로는 안정적일 것으로 예상됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

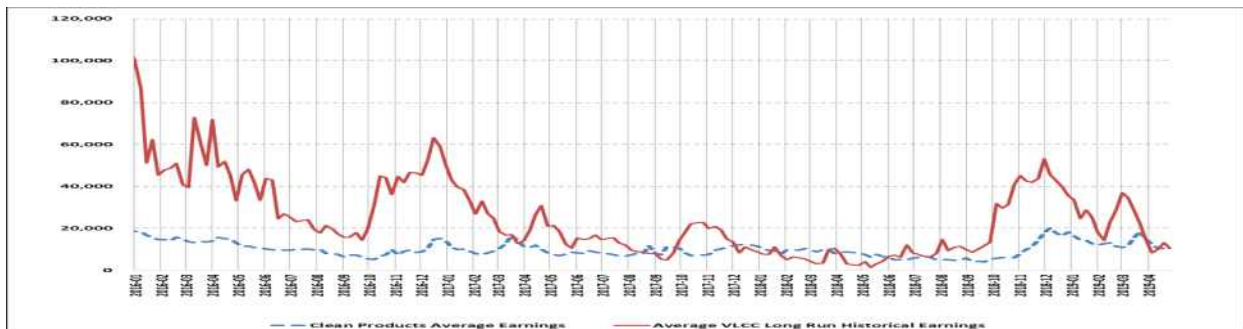
VLCC, 운임반등 실패

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 11,909달러로 전주 대비 264달러(-2.2%) 하락하였으며, WS은 40.0으로 전주대비 변화 없음. 서아프리카 지역의 활동적인 움직임에도 중동 걸프, 미 걸프 지역의 활동이 부진하여 평균 운임은 10,295달러를 기록함. 차주 미 걸프지역의 6월물 화물 수요가 예상되나 5월물 화물이 적고 대기선박이 많아 운임상승은 어려울 것으로 예상됨

MR, 대서양 시장 상승세

금주 태평양 MR 평균운임은 10,555달러로 전주 대비 391달러(-3.6%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS은 147.5로 전주대비 변화 없음. 금주, 대서양 지역은 가솔린 매매 차익 거래로 많은 수요가 있어 운임이 상승세를 시현함. 아시아 시장의 경우 많은 활동이 있었으나 운임은 보합세를 보임. 차주에도 활동이 지속될 경우 운임은 긍정적으로 조정될 것으로 예상됨

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

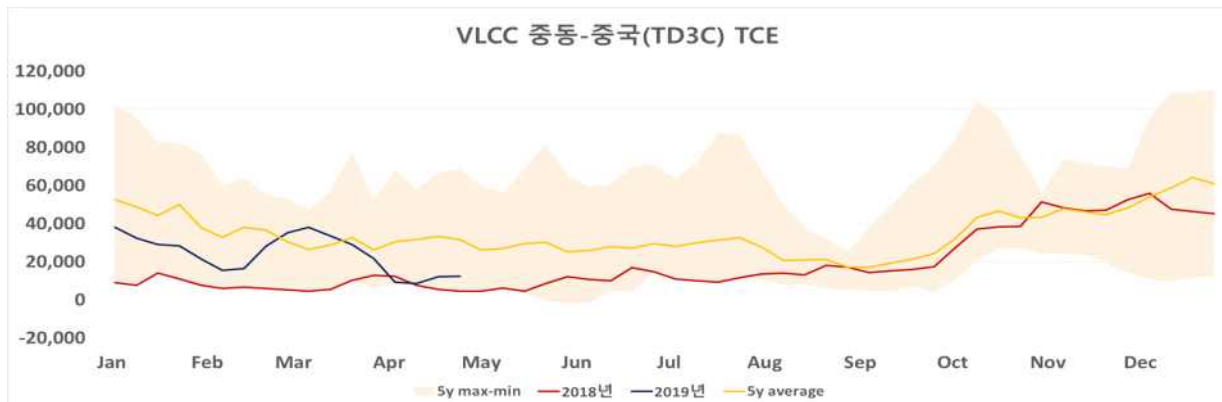
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
			(04.26)	최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장	Average Earnings	TD3C	11,909	(-264)	7,749	39,138	24,035	3,859	58,030
	(\$/day)	Pacific Basket	10,555	(-391)	9,853	21,370	13,586	3,622	22,124
용선료	VLCC		30,625	(-)	24,500	33,000	29,368	19,000	33,000
	(1년,\$/day)	MR	14,000	(-)	13,250	14,375	13,772	12,250	14,000
운임지수(WS)	VLCC		40	-	36.0	67.5	50.1	34.0	98.0
	MR		147.5	-	145.0	151.3	149.2	119.0	175.0

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

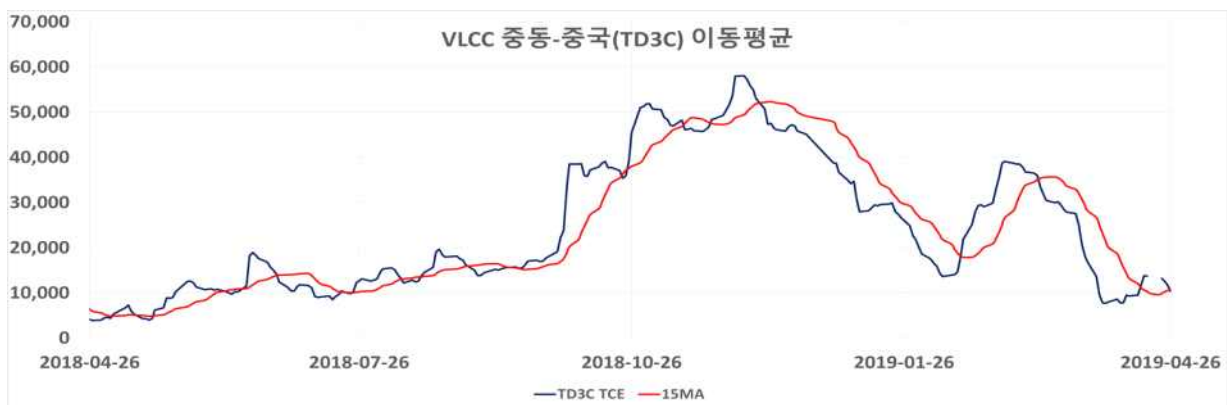
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

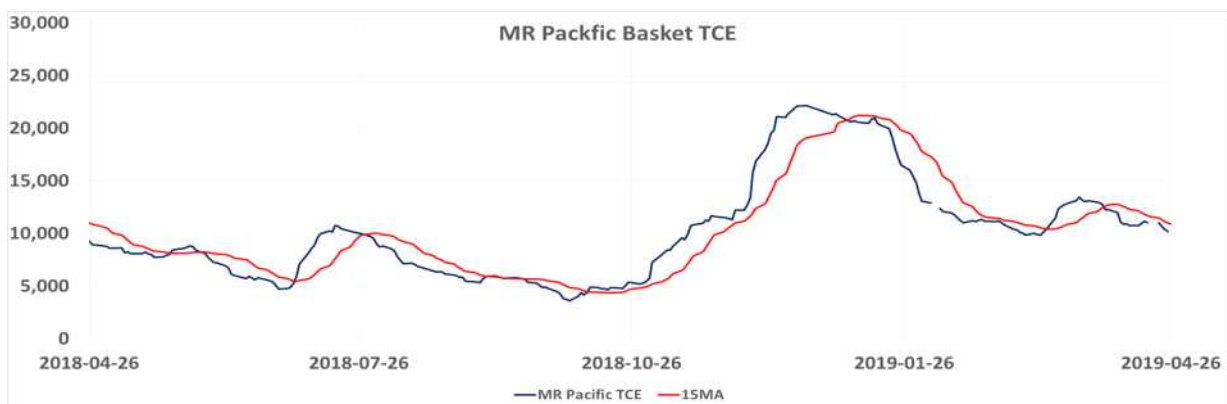
- 금주 TD3C 평균 운임은 11,909달러를 기록하여 반등에 실패하였음. 이전 5년간(2014~2018년) 동기 최저 운임 4,533달러보다는 높은 수준임



- 금주 TD3C 운임은 15일 이동평균운임을 상향하고 있으나 주중 지속적으로 하락세를 시현하였음. 현재 운임의 방향성이 불투명하여 방향성 예측을 위해서는 1~2주정도 운임 변화를 지켜봐야 할 것으로 보임



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 지난주에 이어 보합세를 지속하며 15일 이동평균운임을 하회하고 있음. 차주 운임 또한 큰 변동 없이 현재와 비슷한 수준을 유지할 것으로 보임



6. 주요 해운지표 (2019.04.26.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.26)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	93.0	(-)	93.0	92.5	93.0	92.9	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.0	(-)	12.0	12.0	12.5	12.3	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(04.26)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	27.5	27.5	27.5	25.0	27.5	26.6
유조선	VLCC	68.0	(-)	68.0	68.0	71.0	69.2	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)		(04.26)								
380 CST	Rotterdam	443.5	(21.5)	423.9	316.5	443.5	393.5	322.5	477.5	400.1
	Singapore	455.5	(28.0)	436.3	349.0	455.5	419.7	352.5	517.5	432.6
	Korea	453.5	(2.0)	454.6	389.5	467.5	449.5	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	465.5	(27.0)	445.9	365.0	465.5	426.4	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(04.26)								
철광석	국제價	92.80	(0.8)	93.1	72.3	95.9	85.1	62.5	79.3	69.5
	중국産	118.4	(-0.4)	116.1	107.9	119.1	115.5	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	78.9	(-1.8)	80.9	75.1	83.1	79.2	76.1	105.1	89.1
	중국産	104.6	(-1.1)	105.2	101.1	107.4	105.2	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	236.1	(-)	234.0	226.2	252.9	239.0	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	171.2	(-0.6)	180.8	170.8	187.3	182.2	164.7	186.9	177.1
	중국産	228.5	(-0.9)	228.3	219.3	233.0	230.2	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	853.8	-	886.5	853.8	925.3	901.0	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	435.0	-	453.6	422.3	527.3	481.2	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		1월	2월	3월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	8,664	7,353	7,933	23,950	74,518	95,248	100,114
	수입	5,114	4,127	4,776	14,017	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,819	6,659	7,730	22,208	81,068	84,260	89,921
	수입	6,496	5,201	5,901	17,598	50,854	60,199	69,712
EU	수출	5,043	3,903	4,635	13,581	45,468	53,140	57,676
	수입	4,848	3,744	4,961	13,553	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,346	11,691	13,914	38,951	145,255	169,587	189,936
	수입	12,382	8,594	10,915	31,891	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