

KMI

주간해운시장포커스

발간년월 2019년 5월 2주 | 발 행 인 양창호

감 수 황진희

자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

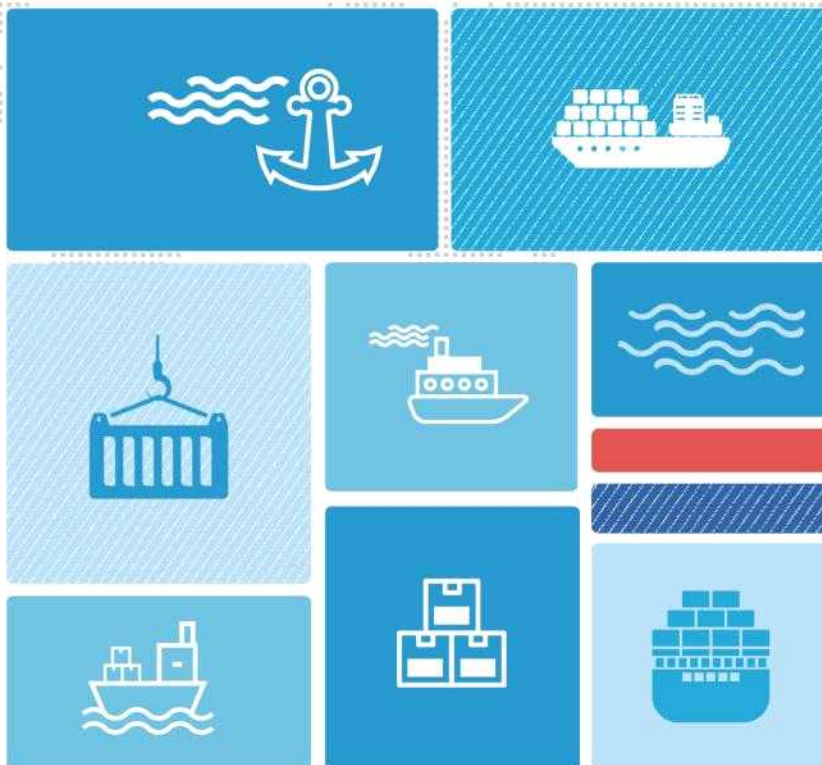
I. 요약	01
II. 주간이슈	02
III. 주간뉴스	03
IV. 건화물선	06
V. 컨테이너	13
VI. 탱커	15
VII. 주요 해운지표	17

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

황산화물규제와 해운

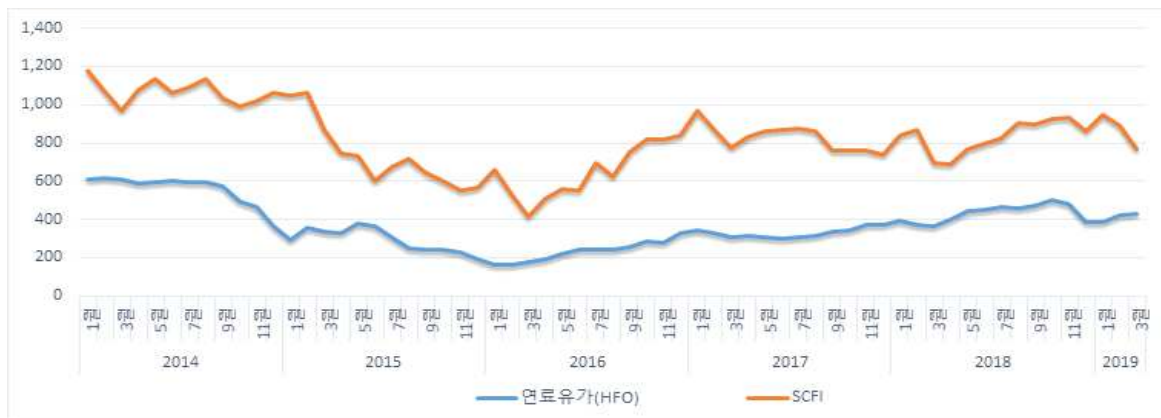
BAF(Bunker Adjustment Factor) 적용의 문제

BAF의 적용에 대해서는 아직도 많은 문제가 남아 있음. 선사들은 운영선대 전체가 저유황연료(LSFO)를 사용하는 것을 기준으로 BAF를 계산하고 있으나 화주들은 이에 동의하지 않고 있음. 선사가 원가경쟁력의 주요 요소인 연료유가의 계산방법을 세세히 공개하기는 어려운 입장에서 화주는 완전한 투명성(transparency)을 요구하고 있어 이 갈등은 상당기간 지속될 것으로 보임

또 하나의 중요한 문제는 BAF의 적용시점임. 선사는 기술적인 이유 때문에 4분기부터 적용할 수밖에 없는 입장이나 화주들은 이에 저항하고 있음. 만일 적용시기가 선사들이 원하는 시점인 10월부터 적용된다면 이를 피하기 위한 화주들의 선수요가 9월부터 일어날 것임. 이 시기가 전통적인 여름 성수기와 맞물리면서 금년 하절기에 운임의 급격한 상승을 경험할 가능성을 배제할 수 없을 것임. 또한 공급 측면에서 금년에 스크러버의 장착으로 약 1.3~1.5%의 공급감소 효과가 있는 것도 상승을 부추기는 요인으로 작용할 수 있음

연료유가와 운임의 관계

장기적으로 연료유가의 변동이 운임에 적절히 반영되는지 살펴볼 필요가 있음. 아래의 그래프를 보면, 큰 추세로는 연료유가의 등락이 운임에 반영되는 것으로 보이나 단기적으로는 상관성이 매우 낮거나 심지어는 역상관을 보이는 경우가 존재함을 알 수 있음. 특히 2017년 이후에는 상관계수가 0.15에 그쳐 연료유가와 운임시장의 상관성이 무시될만한 수준임을 알 수 있음. 이는 연료유가 인상을 선사가 대부분 안고있는 비정상적 구조를 단적으로 보여줌



IMO2020은 지금까지의 규제 중 가장 '비싼' 규제로서 세계 해운업계 전체로는 연간 500억 달러 정도의 추가적인 부담이 될 것으로 분석하고 있음. 해운업계가 지금까지 ECA(Emission Control Areas) 규제, 컨테이너 중량규제 등을 큰 충격 없이 잘 이겨내 왔지만, 이번에는 규제비용이 운임에 효과적으로 전가되지 않으면 많은 선사들이 지속가능성을 유지하기 어려울 것임. 그런 관점에서 위의 그래프가 4분기 이후 계단과 같은 변화추세를 보여야 하나, 스크러버 장착 선사들이 상대적인 저비용의 효과를 이용하여 시장점유율은 높이는 방향으로 활용한다면 실질적인 유가 상승으로 많은 선사들이 고통을 받는 시기로 이어질 가능성도 있음

2. 주간 뉴스

■ 미중 무역전쟁의 재개로 컨테이너 운임시장 불확실성 확대

- 지난 5월 10일부터 2,000억 달러에 달하는 중국산 화물에 대한 관세율을 기존 10%에서 25%로 인상함
- 특히 300억 달러에 달하는 전자제품 수출에 직접적인 영향을 미치며 대중국 수출화물이 많은 우리나라를 비롯한 아시아국가에도 악영향을 미칠 것으로 예상됨
- 지난 해부터 미국내 소매업자들이 재고를 축적해서 이번 관세인상에도 불구하고 단기적인 운임 반등 폭은 크지 않을것으로 예상되며 장기적인 수요 감소로 이어질 수 있음
- 아울러 용선시장에도 영향을 미칠 것으로 예상되며 선박을 제공하는 입장에서는 운용리스보다 금융리스를 통해 위험을 축소할 것으로 예상됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127432/US-raises-tariffs-on-China-imports>(로그인 필요)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127440/US-move-on-tariffs-concerns-owners-and-financiers>(로그인 필요)

■ PIL, COSCO에 컨테이너 제조사 매각

- 동사의 컨테이너 생산을 담당하는 자회사(Singamas)의 중국 제조공장 3곳을 약 5억 6,500만 달러에 COSCO에 매각함
- PIL은 매각사유가 재무적인 이유가 아니라고 밝혔지만 2018년 6월 기준 총 부채가 34억 6천만 달러에 달하며 12개월 내 상환해야 될 금액도 10억 달러 이상으로 우려되는 수준이었음
- 이번 인수로 인해 COSCO는 세계에서 2번째로 많은 연간 110만 TEU의 컨테이너 생산능력을 보유하게 됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 16호

■ IMO의 속도제한을 통한 온실가스감축 정책에 우려

- 머스크는 IMO에서 추진하고 있는 속도 감축 의무화를 통한 온실가스 감축은 다른 부작용을 가져올 수 있다고 경고함
- 단순히 속도제한을 통한 온실가스 감축은 비효율적인 선박의 수명을 연장시켜 친환경 선박에 대한 수요를 악화시킬 수 있으며 이와 관련된 연구 개발 투자도 저해될 수 있다고 우려함. 때문에 지난해 IMO에서 합의한 바와 같이 탈 탄소화(decarbonising)를 위해 새로운 연료, 혁신적인 기술 도입이 필요하다고 강조함
- 영국해운회의소(UK Chamber of Shipping), 덴마크, 네덜란드 해운협회도 머스크와 입장을 같이 하였으나 글로벌 해운회사를 제외한 100개가 넘는 해운기업과 환경관련 비정부기구(NGO)들은 저속 운항 의무화에 찬성함
- 아마존과 같은 화주그룹은 온실가스감축에 대해서는 찬성하지만 속도제한 정책은 물류 생산성을 저해할 수 있으므로, LNG, 바이오연료 등 대체연료의 확산 및 효율적인 선박기술 개발을 장려해야 한다고 주장함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127380/Maersk-says-speed-limits-will-stifle-decarbonisation-progress>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1777756/amazon-and-other-shippers-oppose-slow-steaming>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 이란-중국 선박 대 선박으로 원유운송

- 4월 26일 발표된 Kayrros의 보고서에 따르면, 2018년 11월 ~ 2019년 4월간 이란 원유수출의 40%에 해당하는 62만 bpd가 AIS를 차단하고 진행되었음
- 최근 이란-중국 원유운송은 AIS 데이터를 차단하고 말라카(Malacca) 해협에서 선박 대 선박(Ship to Ship) 원유 운송을 진행해 수출량 추적을 어렵게 하였음
- 이러한 새로운 항로와 선박 대 선박 원유운송 방법은 최근 미국의 이란 원유수출 규제 강화 결정에 따른 영향으로 보임
- 이러한 원유거래는 중국국영석유사의 자회사인 Kunlun Holdings를 통해 이루어 졌으며, 총 6척의 VLCC로 원유운송이 진행되었고 그 양은 30만 bpd에 해당하는 것으로 추정됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127236/IranChina-crude-flow-is-moving-via-shiptoship-transfer-network>(로그인 필요)

I 중국 신조선 이중연료엔진 장착 예정

- 중국 조선업체인 DISC는 Cosco Shipping사에서 발주한 VLCC를 연료유와 LNG를 모두 사용할 수 있는 시스템을 갖춘 선박으로 전환하고자 함
- 동사의 회장 Liu Zheng은 이중연료엔진을 통해 에너지 소모를 줄일 수 있으며, 또한 강화될 환경규제를 충족할 수 있음을 언급했음
- 2018년 말에는 중국 선사 CMES에 풍력보조 추진시스템을 장착한 VLCC를 인도하는 등 동사는 친환경선박 건조를 위해 노력하고 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127252/Chinese-yard-set-to-deliver-dualfuel-VLCC-by-2021>(로그인 필요)

I MR 탱커 견고한 수요

- 2019년 1분기 동남아, 북유럽, 극동지역의 제품유 수출이 전 분기대비 증가한 것으로 나타남
- Vessels Value는 많은 지역의 견고한 수요가 지속됨에 따라 시황은 단기적으로는 긍정적인 것이며, 향후 몇 달 동안 선박의 인도와 노후선박의 폐선에 따라 시황에 긍정적인 변화가 생길 것이라고 함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127337/Medium-range-tankers-enjoy-firm-demand-outlook>(로그인 필요)

I 파나마운하 흘수제한 변경

- 파나마운하청(ACP)은 5월 28일부터 흘수제한을 기존의 13.41m에서 13.11m로 낮춘다고 발표함
- 이는 금년 1월 이후 6번째 조절이며 지속된 가뭄으로 인해 수위가 낮아진 것이 원인임
- 아프리카막스, LR2의 만재흘수는 14.9m로 흘수제한 보다 높아 화물의 적재량을 감소시켜야 할 것임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1774247/tanker-headache-grows-as-panama-canal-cuts-draft-again>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 브라질, 철광석 광산 운영 중단

- 발레사가 법원판결에 따라 브루쿠투(Brucutu) 광산에서 철광석 생산을 중단할 것이라고 발표함. 발레사는 1월에 발생한 댐 사고로 4월 중순에 브루쿠투 광산의 운영 재개 가능 판결을 받은 적이 있음. 이후 몇 주도 채 지나지 않아 판결 결과가 뒤집힌 상황임
- 동사는 철광석(pellets 포함) 판매량이 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤 사이가 될 것이라고 전함. 이는 발레사가 브루쿠투 광산 재운영 소식을 전했을 때 발표한 판매량과 같은 수준임. 현재 발레사의 1분기 철광석 판매량은 전년대비 20% 줄어든 6,770만 톤, 철광석 생산량은 전년동기대비 11% 감소한 7,290만 톤을 기록함
- BIMCO는 브라질 댐 사고 이후 이미 브라질 거래량은 눈에 띄게 줄어든 상태이며, 이번 중단 소식이 부정적 뉴스이기는 하나 시장에 미치는 영향이 제한적일 것이라고 평가함. 브라질의 4월 철광석 수출량은 전년동월대비 800만 톤 줄었으며, 1분기에는 전년대비 6.8% 감소한 것으로 나타남

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1773920/vale-says-court-halts-brucutu-iron-mining-operations>(로그인 필요)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127375/Vale-halts-Brucutu-mining-operations>(로그인 필요)

I 미중무역분쟁, 미국산 대두 수출에 악영향

- 미국과 중국이 무역 분쟁의 해결 실마리를 찾지 못한다면 미국산 대두 수출에 부정적 영향을 미칠 것이라고 로이즈리스트가 전함. 유럽에 기반을 둔 곡물 컨설턴트가 미국과 중국의 무역분쟁으로 약 800만 톤의 대두 수출량이 감소할 것이라고 전망함. 8월말까지 중국은 약 750만 톤의 대두를 수입할 계획이나, 이번 협상이 결렬된다면 중국 국영기업이 계획을 취소할 가능성이 있다고 전함
- 미중간 무역분쟁이 장기간 교착상태에 빠진다면 중국은 아르헨티나와 브라질 등의 대체 시장을 통해 대두를 수입할 것이며, 이는 향후 톤마일을 증가시켜 건화물 시장, 특히 파나마스선과 수프라막스선 시장에 긍정적 영향을 미칠 것으로 평가함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127392/Chinas-soyabean-imports-at-risk-from-US-trade-battle>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

■ 케이프 운임 급락으로 BDI 하락

연이은 악재로 케이프선 운임이 800달러 급락하면서 BDI가 966을 기록함

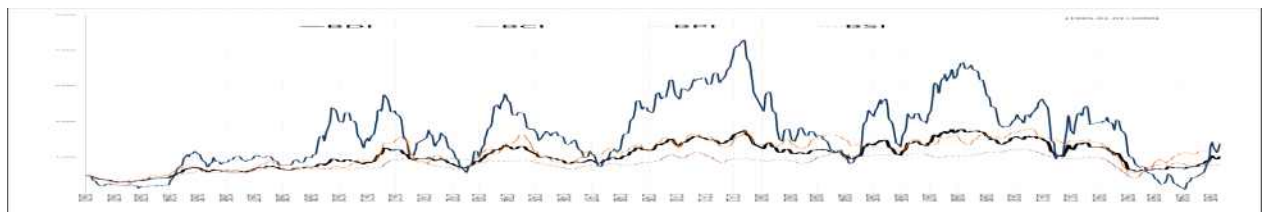
■ 시장의 불확실성 확대

케이프선 평균운임이 전주대비 4.1% 하락한 10,543달러/일을 기록함. 미중무역분쟁이 확대될 것이라는 우려와 브라질 발레사의 철광석 광산 운영 중단 판결 소식이 전해지면서 한 때 12,346달러/일(5/2)을 기록했던 운임이 1일 9,879달러로 내려앉으며 약세를 시현함. 하지만 발레사의 철광석 판매량이 큰 변동이 없을 것이라는 사실이 밝혀져 운임은 다시 상승세를 나타냄. 미중무역분쟁의 협상 결과에 따른 운임의 추가 하락 가능성이 있음. 중소형선박의 운임은 남미곡물시즌의 영향으로 전주대비 상승함

■ FFA 시장 케이프선 가격 급등

FFA 시장의 케이프선 6월물 가격은 전주대비 1,140달러 상승한 14,144달러/일을 기록함. 참고로 케이프선 6월물 가격은 한 때 14,517달러/일(5/1)을 기록했으나 11,650달러/일(5/7)까지 하락한 후 다시 상승세를 기록 중. 미중무역분쟁과 브라질 댐 운영 중단 소식의 여파로 가격이 하락한 것으로 분석됨

건화물선 운임 지수



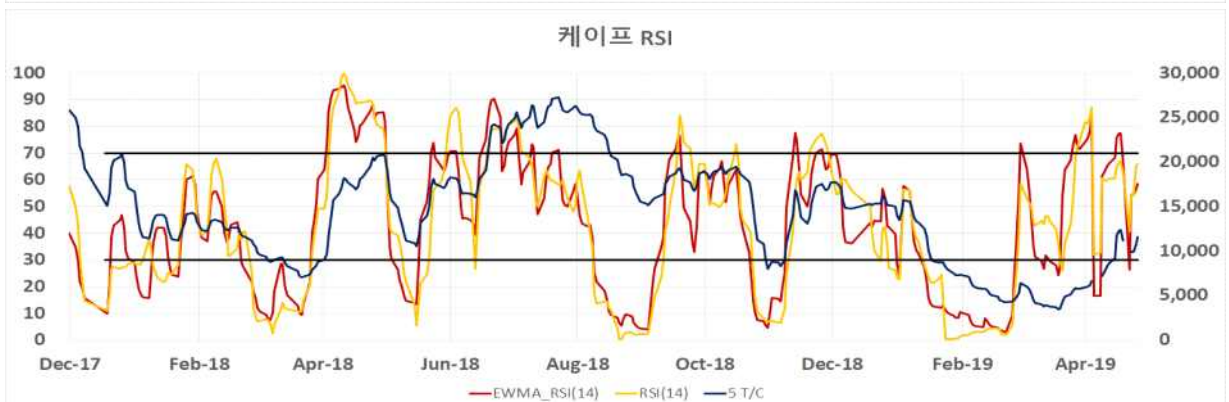
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(05.10)							
운임지수 ¹⁾	BDI	966	(-29)	595	1,282	807	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	10,543	(-801)	3,460	16,106	8,375	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	9,541	(30)	4,435	11,144	7,655	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,295	(74)	4,544	10,848	7,786	997	13,138	11,126
	헨디(6TC)	5,714	(-48)	4,198	8,524	6,030	562	9,772	8,640
	케이프	16,250	(1,375)	11,500	18,375	14,263	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	12,500	(-)	11,500	14,500	12,330	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,375	(-250)	9,500	11,750	10,553	11,000	13,750	12,808
	헨디	9,250	(-125)	8,750	10,250	9,474	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(05.10)							
		2019년 6월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	14,144	(1,140)	15,347	(308)	14,747	(-334)	13,592	(-421)
	파나마스(4TC)	9,817	(134)	10,347	(-30)	9,492	(-267)	8,883	(-150)
	수프라막스(6TC)	9,132	(-33)	9,817	(-73)	9,428	(-321)	9,095	(-120)
	헨디(6TC)	6,750	(-488)	7,631	(-365)	8,231	(-169)	8,063	(-150)

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

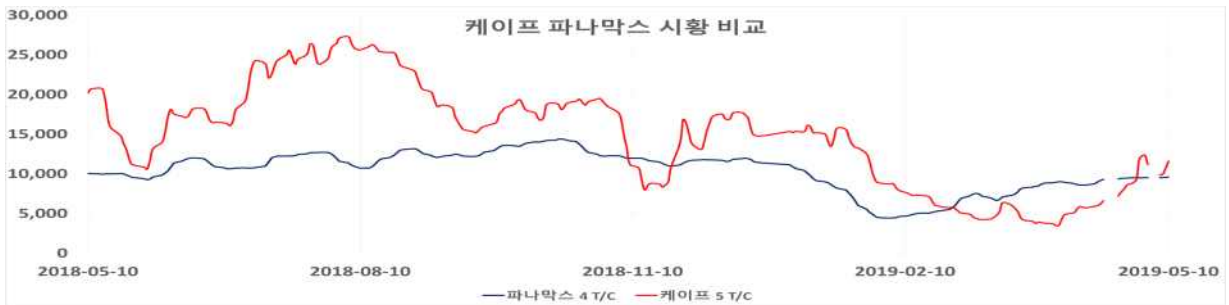
- (케이프 이동평균) 이동평균선의 상승폭은 감소하고 있으나 완만한 형태로 상승세를 이어감
- (케이프 RSI) RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 케이프

- (케이프 용선료) 단기용선료의 상승세는 지속되고 있음. 장기용선료는 보합세를 나타냄
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 케이프선 운임이 파나마크스선 운임을 상회하며 회귀와 이탈을 반복 중
- (AI 케이프 운임 예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

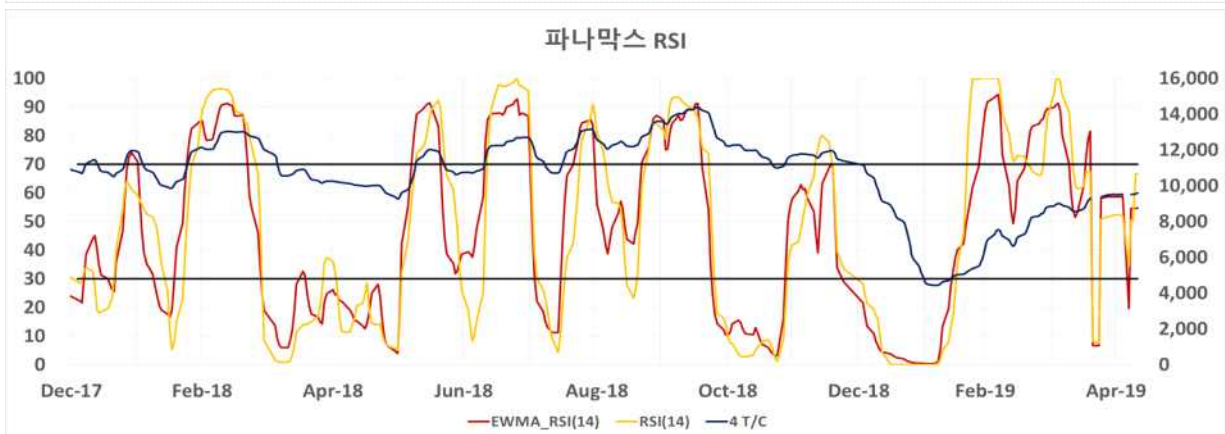


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
케이프	05.06	05.13	-	-	
	05.07	05.14	77.49	22.51	
	05.08	05.15	70.51	29.49	
	05.09	05.16	71.25	28.75	
	05.10	05.17	74.00	26.00	

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

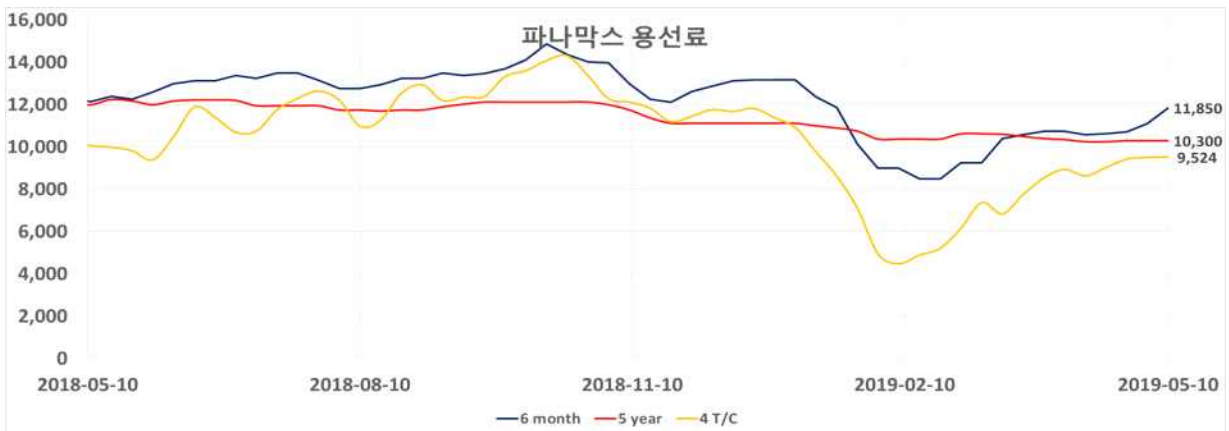
- (파나막스 이동평균) 완만한 상승세를 보이던 이동평균선이 최근들어 정체를 보이고 있음
- (파나막스 RSI) RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승하거나 횡보할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나마스

- (파나마스 용선료) 단기용선료의 상승폭이 확대됨. 장기용선료는 보합세를 나타냄
- (AI 파나마스 운임 예측) 차주 파나마스 운임은 상승할 것으로 예상됨

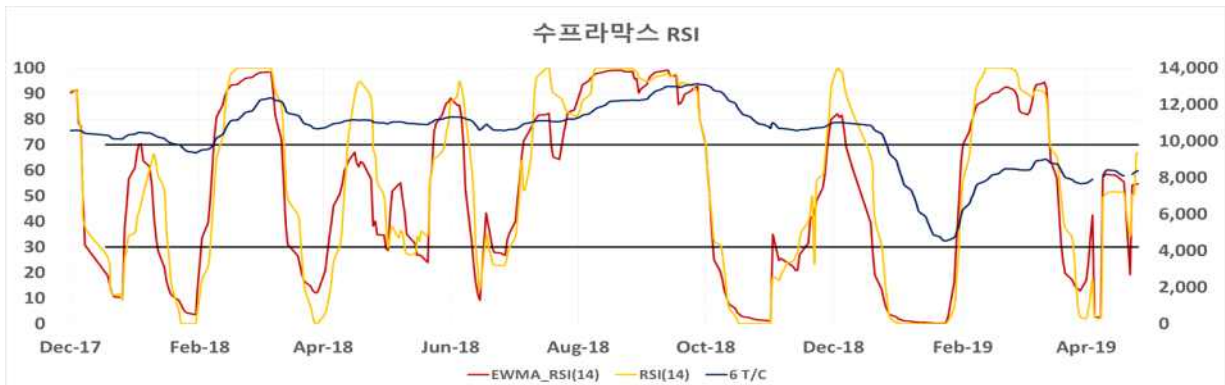
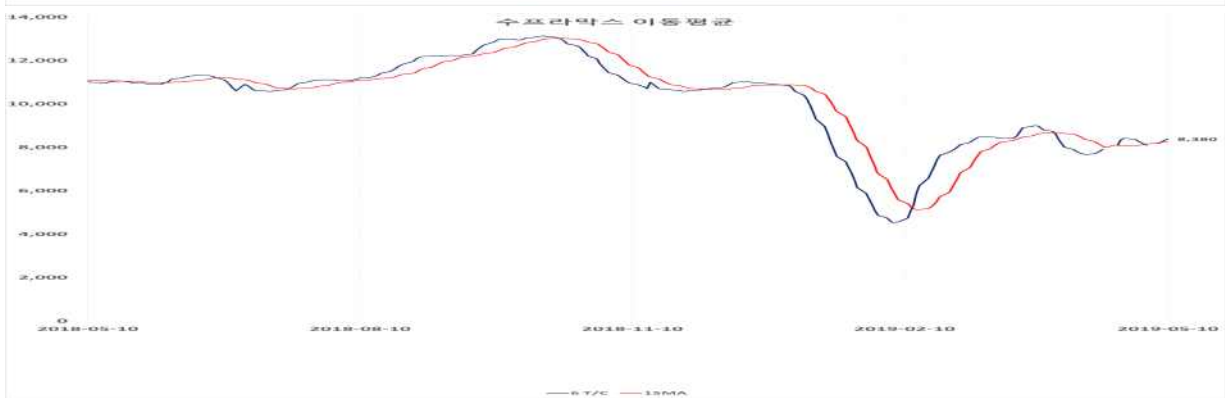
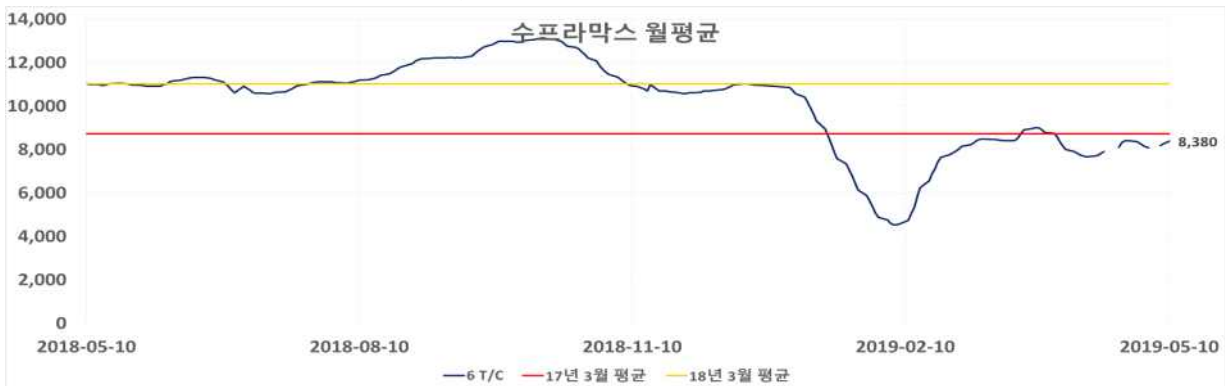


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 1분기 중 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

		예측기준일	예측일	예측확률(%)	
				상승	하락
건화물선 시장(현물)					
파나마스	05.06	05.13	—	—	
	05.07	05.14	68.96	31.04	
	05.08	05.15	71.26	28.74	
	05.09	05.16	69.35	30.65	
	05.10	05.17	72.49	27.51	

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

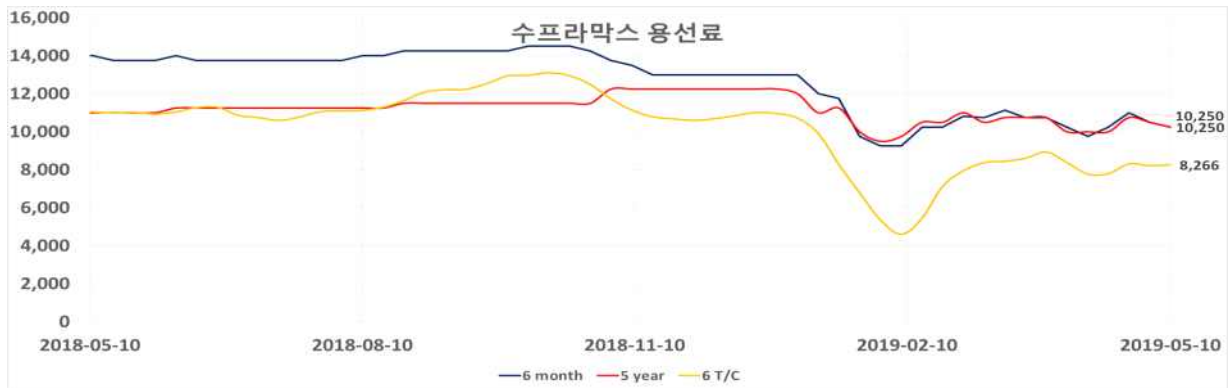
- (수프라막스 이동평균) 이동평균선의 상승세가 둔화되면서 횡보세를 나타냄
- (수프라막스 RSI) RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보하거나 소폭 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 장기와 단기 용선료의 동조화 현상이 지속되고 있음
- (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

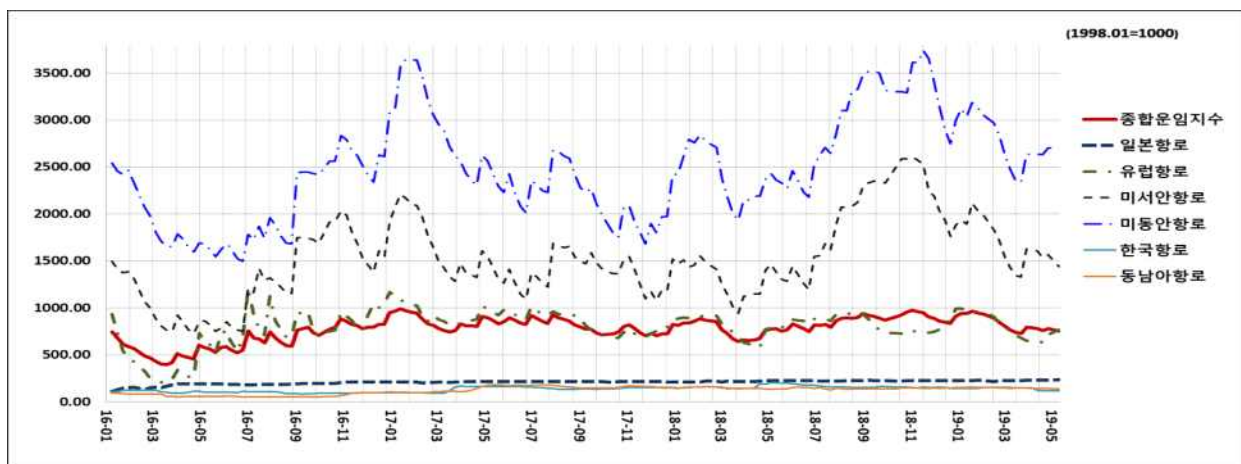
예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	05.06	05.13	—	—
	05.07	05.14	61.84	38.16
	05.08	05.15	70.64	29.36
	05.09	05.16	65.02	34.98
	05.10	05.17	66.13	33.87

4. 컨테이너 - 주간 동향

■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 21.12 하락한 756.88을 기록

중국 국경절 이후 유럽운임은 크게 상승한 반면 미 서안운임은 크게 하락함. 아시아-유럽운임은 전주대비 51달러 상승한 768달러/TEU를 기록했으나 미 서부는 127달러 하락한 1,442달러/FEU를 기록함. 작년 하반기부터 무역전쟁으로 인한 수요 불균형으로 유럽과 미주 간 운임 차이가 컸으나 예년 수준에 수렴함. 5월 10일부터 미국은 2,000억 달러에 달하는 중국산 제품에 대해 기존 10%에서 25%로 관세율을 상향 조정하였으며 이달 말까지 협상 결렬시 추가 관세를 예고함. 이에 작년 하반기에 발생한 수요 집중현상이 발생할 수 있지만 올해에는 이미 소매업자들이 재고를 쌓아놓아 그 양은 크지 않을 것으로 전망됨. 클락슨은 올해 아시아-미주항로에 대한 컨테이너 증가세를 2%대로 전망하였으나 이보다 더 하락할 개연성이 높아짐

컨테이너선 운임 지수(SCFI)



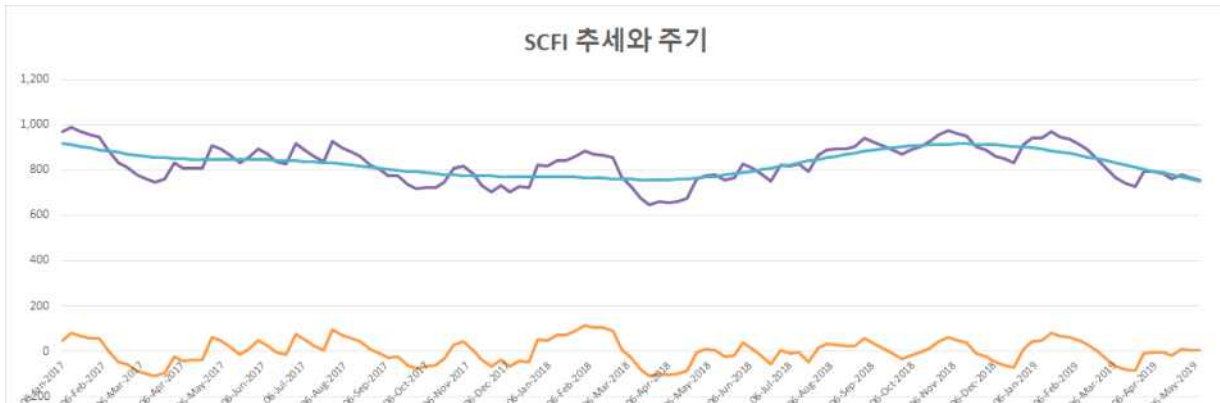
자료:상해항운교역소

	금주 (전주비)	(05.10)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	756.88	-21.12	727.88	968.07	833.55	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	768	51	638.00	996.00	801.28	584.00	996.00	820.10
상해발운임지수								
(SCFI) 및 운임								
(USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,442	-127	1,329.00	2,114.00	1,681.52	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,711	6	2,338.00	3,187.00	2,771.88	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	120	0	119.67	153.00	142.45	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	237	4	219.00	237.31	229.14	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	141	-1	141.00	158.00	148.88	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	669.0	7	591	669	623	610	846	724

주: 5월 3일은 국경절로 지수 미발표됨

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수와 트렌드가 유사한 상태이나 무역전쟁으로 인한 불확실성이 확대되어 운임시장도 단기적으로 변동폭이 확대될 수 있음



- 아시아-유럽운임 반등으로 실제운임과 추세선과의 이격이 거의 사라져 단기적으로 안정적일 가능성이 높으나 대외변수로 인한 조정이 발생할 수 있음



- 아시아-미주운임은 추세선에 수렴하였으나 미국의 중국에 대한 관세율 상향으로 시장 불확실성이 확대됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

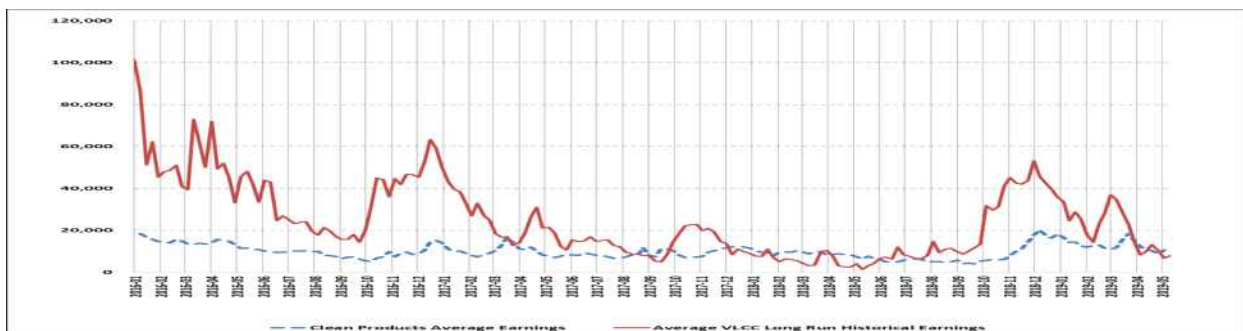
VLCC, 낮은 운임 지속

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 7,450달러로 전주 대비 142달러(1.9%) 상승하였으며, WS은 36.0으로 전주대비 변화 없음. 금주 공급과잉으로 인해 OPEX 수준의 운임이 지속되고 있음. 차주에도 제한적인 화물로 인해 운임회복은 어려울 것으로 전망됨

MR, 미 걸프시장 강세

금주 태평양 MR 평균운임은 11,220달러로 전주 대비 1,589달러(16.5%) 상승하였으며, 싱가포르-극동 WS은 142.5로 전주대비 변화 없음. 금주 미 걸프지역 MR 운임은 지난 주에 이어 상승세를 지속하여 WS은 19.7p 상승함. 높은 운임 상승으로 인해 일부 화물이 LR 선박으로 대체가 발생되었음. 이로 인해 차주에는 운임이 조절될 가능성이 높을 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		(05.10)							
Average Earnings	TD3C	7,450	(142)	6,167	39,138	22,368	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	11,220	(1,589)	9,505	21,370	13,253	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	30,625	(-)	24,500	33,000	29,500	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,125	(-)	13,250	14,375	13,809	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	36.0	(-)	36.0	67.5	48.4	34.0	98.0	53.9
	MR	142.5	(-)	142.5	151.3	148.4	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

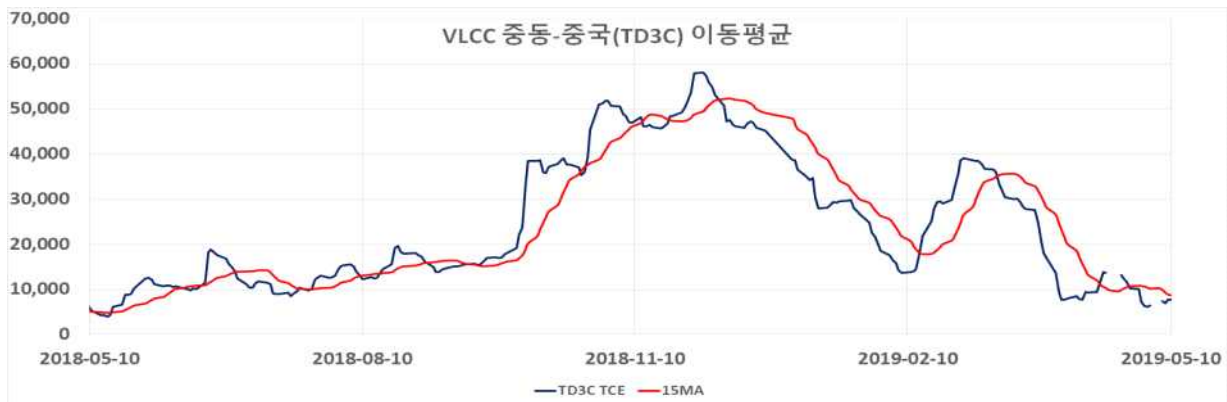
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

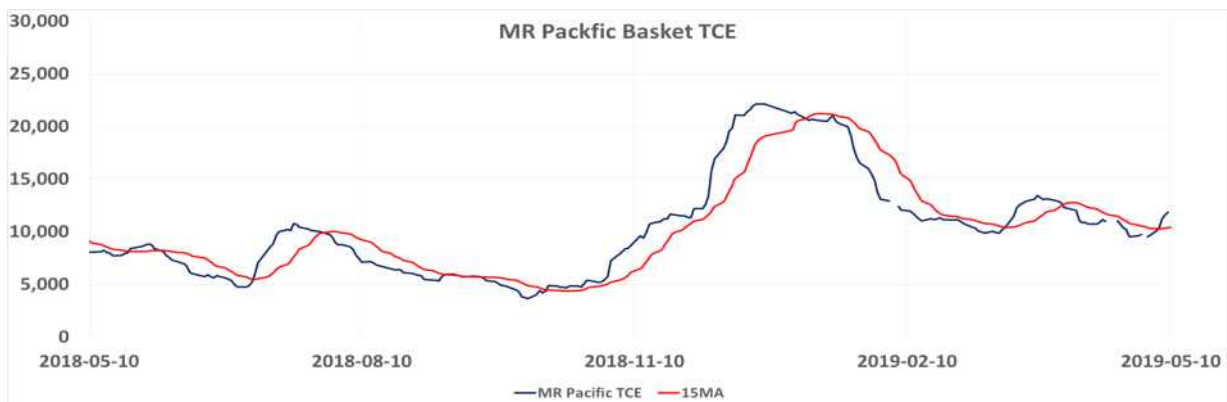
- 금주 TD3C 평균 운임은 7,450달러를 기록하였음. 이는 이전 5년간(2014~2018년) 동기 최저운임을 기록한 2018년 6,286달러와 유사한 수준임



- 최근 TD3C 운임은 15일 이동평균운임과 교차를 반복하고 있음. 과거 교차가 반복된 시기의 운임은 변화가 크지 않았던 것을 보았을 때 추후 운임은 현재와 유사한 수준에서 상승 하락을 반복할 것으로 예상됨



- 금주 태평양 MR 평균 운임은 상승세를 보여 15일 이동평균운임과 교차하여 골든크로스를 형성한 것으로 보임. 따라서 차주운임은 상승할 가능성이 높을 것으로 전망됨



6. 주요 해운지표 (2019.05.10.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.10)								
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	12.2	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(05.10)								
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	69.1	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)		(05.10)								
380 CST	Rotterdam	402.5	(-21.0)	413.0	316.5	443.5	395.6	322.5	477.5	400.1
	Singapore	415.5	(-14.0)	422.5	349.0	455.5	420.0	352.5	517.5	432.6
	Korea	439.5	(-32.0)	455.5	389.5	471.5	450.2	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	432.5	(-10.0)	437.5	365.0	465.5	427.6	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(05.10)								
철광석	국제價	95.70	(0.8)	95.0	72.3	95.9	86.1	62.5	79.3	69.5
	중국産	116.7	-	117.2	107.9	119.1	115.7	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	78.5	-	78.7	75.1	83.1	79.2	76.1	105.1	89.1
	중국産	104.6	-	104.5	101.1	107.4	105.1	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주産	238.4	-	238.4	226.2	252.9	238.9	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	168.8	-	169.6	168.8	187.3	181.2	164.7	186.9	177.1
	중국産	225.4	-	226.4	219.3	233.0	230.0	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	809.3	(-20.25)	819.8	800.3	925.3	892.5	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	424.8	(-3.25)	427.8	418.5	527.3	475.1	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)								
		1월	2월	3월	2019년 합계	2018년 합계	2017년 합계	2016년 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