

KMI

주간해운시장포커스

■ 발간년월 2019년 6월 4주 ■ 발 행 인 양창호

■ 감 수 황진희

■ 자료문의 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

■ 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로301번길 26

목차

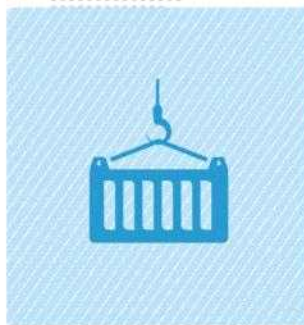
I. 주간이슈	02
II. 주간뉴스	03
III. 건화물선	06
IV. 컨테이너	13
V. 탱커	15
VI. 중고선 시장	17
VII. 주요 해운지표	18

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

컨테이너 해운의 블록체인 동향

■ 트레이드렌즈(TradeLens)의 약진

머스크와 IBM이 주도한 블록체인 기반 플랫폼인 지난 해 8월 공식 출범할 당시 92개의 관련기업이 참여하였으나, 해운기업의 참여는 매우 저조하였음. 이는 플랫폼에 대한 지적재산권을 머스크와 IBM이 쥐고 있어 플랫폼 운영의 중요 요건인 '중립성(neutrality)'에 대한 경쟁선사의 의구심이 해소되지 않았기 때문인 것으로 해석됨. 참고로 블록체인 기반 플랫폼에 대한 비판적 의견을 가진 사람들은 지금도 탈중개화를 모토로 내세우는 블록체인 기반 플랫폼이 새로운 형태의 값비싼 중개자(intermediary)에 불과하며, 결국 플랫폼을 사용하는 사람들이 운영자의 이익을 위해 바가지를 쓰게 될 것이라는 입장을 견지하고 있음

하지만 트레이드렌즈는 이후 MSC와 CMA CGM을 참여시켜 전 세계 컨테이너 물동량의 50%에 근접하는 물량을 확보함으로써 시장의 영향력을 크게 확대했음. 또한 러시아 교통부와 블록체인 도입에 대한 양해각서를 체결하고 상트페테르부르크항에서 블록체인 시범 프로젝트를 실시하기로 한 것도 긍정적인 영향을 주고 있음. 국내에서도 남성해운과 KMTTC가 머스크 블록체인에 합류했다고 함

머스크 블록체인에는 현재 50여개 항만의 주요 터미널 운영자들이 참여하고 있으며, 머스크 블록체인의 주간 거래건수는 약 1천만 건, 선적서류 처리 건수는 수천 건에 이르는 것으로 알려짐

■ 블록체인이 컨테이너 화재 예방 역할도

화물사고통지 시스템(Cargo Incident Notification System)에 의하면 컨테이너선 중대사고의 4분의 1은 잘못 신고된 위험화물 때문임. 화주들은 규제를 피하거나 비용을 절감할 목적으로 위험화물을 제대로 신고하지 않아 이들 화물에 대한 부적절한 취급이 화재로 이어지는 것임. 컨테이너선의 화재는 약 2개월에 한번 꼴로 발생되며 경우에 따라서는 선원의 인명사고로 이어지기도 함. 이러한 화재사고의 피해를 줄이고자 위험화물 적재위치의 변경 등 많은 조치가 취해졌지만 근원적인 해결책이 되지는 못함

블록체인의 사용은 화물에 대한 이력관리를 투명하게 함으로써 위험물의 정확한 신고와 적절한 처리를 이끌어낼 수 있음. 블록체인 전문기업 BLOC와 로이즈선급이 설립한 Maritime Blockchain Labs는 이러한 점에 착안하여 항만과 피터업체 그리고 포워더가 연계된 컨소시엄을 구성하고 9월 말까지 시범 프로젝트를 추진하기로 함. 이들은 블록체인뿐만 아니라 디지털화 전반에 걸친 표준화의 문제를 해결하고자 DCSA(Digital Container Shipping Association)와 협력하는 것으로 알려짐

■ 컨테이너선 사업 경쟁우위의 다음 단계는 디지털 협력(Digital Collaboration)

지금까지 경쟁우위를 확보하기 위해 선박단위의 규모의 경제, 기업차원의 협력체계를 통한 운영효율화 등을 추진해 온 컨테이너선 해운이 추구하고 있는 다음 단계의 경쟁력 확보 전략은 '디지털 협력'임. 온라인 플랫폼을 통한 서비스차별화, 디지털 공급망 차원의 전후방 모드의 통합 등이 활발히 추진되고 있고 그 저변에 블록체인이 작동하고 있어 우리나라 컨테이너 정기선 업계도 이의 적용에 있어 뒤처져서는 안 될 것임. 우리나라 정기선 업계는 블록체인이나 거래 플랫폼에서 '주도적인' 위치에 설 수 있을지, 시장을 주도할 수 없다면 가장 큰 힘에 편승해서 신속하게 따라가는 것도 좋은 전략일 수 있음

2. 주간 뉴스

2019년 해체시장은 20만 TEU에 달할 것으로 전망

- 2018년 10만 TEU에 불과했던 컨테이너 해체시장의 규모가 올해에는 2~3배 가까이 증가할 것으로 전망됨
- 알파라이너에 따르면, 작년 2018년에 해체된 선박은 10만 TEU에 불과했으나 올해 상반기에 해체된 선박이 이미 13만 TEU에 달해 전년수준을 뛰어 넘음
- 이와 같은 컨테이너 해체량 증가는 IMO 2020에 따른 비효율, 노후선박에 대한 해체 수요 증가가 원인으로 소형선박시장에서 발생할 것으로 예상됨

<https://www.tradewindsnews.com/boxships/boxship-demolitions-on-course-to-double-as-feeders-head-to-beaches/2-1-626860>(로그인 필요)

동남아 서비스 잇따른 개설·확장

- 무역전쟁으로 인한 여파로 주요 선사들의 동남아서비스 개설·확장이 잇따름. APL은 남중국-태국-베트남을 연결하는 서비스 'RBH'를 개설함. 동 서비스에는 1,200TEU급 선박 2척이 투입되며 7월부터 서비스를 실시함
- OOCL은 일본-대만-홍콩-베트남을 연결하는 'KTX1' 서비스를 운영할 예정임. 동 서비스는 기존 운행되던 일본-대만-싱가포르 서비스인 'KTX3'를 보완한 것이며 2,500TEU급 4척이 투입되어 7월부터 서비스를 시작할 예정임
- 양밍은 중국-태국 서비스를 강화하기 위해 고려해운, TS Lines과 함께 'CTX' 서비스를 실시함. 동 서비스는 기존 'CVT'서비스를 대체할 것으로 알려짐. 상하이-닝보-샤먼-람차방-방콕-홍콩을 경유하며 1,700~1,800TEU급 선박 3척이 투입됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 25호

무역전쟁에도 불구하고 해상 교역량 증가 전망

- 클락슨은 올해 해상 교역량이 전년대비 2.3% 증가하며 공급량도 2~3%를 기록해 안정적인 수급을 기록할 것으로 전망함
- 무역전쟁의 영향으로 제조시설의 탈 중국화가 진행됨으로써 최종 생산지가 동남아시아 국가로 이전될 경우 중간재의 화물 이동이 더 빈번하게 발생해서 해운에서는 긍정적인 영향을 미칠 수 있다고 예상함. 따라서 아시아 국가 간 새로운 해운 서비스에 대한 수요가 발생할 것으로 예상함.
- 하지만 미국 수입량의 30%는 중국에서 발생하여 단기간에 큰 변화는 기대하기 어려울 것으로 예상함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128035/China-slowdown-could-boost-container-trades>(로그인 필요)

Vitol, 말레이시아에 저유황유 생산시설 개발

- 유류제품의 화주이자 수송을 담당하는 Vitol은 IMO 2020에 따른 저유황유 공급을 위해 말레이시아에 관련 시설을 건설하기로 결정함
- 동 시설은 탄중 빈(Tanjung Bin) 지역의 Vitol 유류저장터미널에 위치하고 있으며 하루 3만 배럴을 처리할 수 있음
- 동 시설은 UAE의 Vitol사의 푸자이라(Fujairah) 정제시설을 보완하기 위해 개발되며 2020년 5월에 완공될 예정임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vitol-building-lsfo-refinery-in-malaysia/2-1-627216>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 대서양 MR 운임, 정유소 화재의 영향으로 상승

- 6월 21일 미 동부지역 최대 정제설비 PES(Philadelphia Energy Solution)에서 대형 폭발사고가 발생하였음. 이번 사고로 인해 33.5만 bpd의 생산능력을 가진 PES는 가솔린 생산을 중단하였음
- 선박중개업자 Poten & Partner에 따르면, PES 정유소가 장기간 가동이 중단될 경우 최대 30%까지 가솔린 수입이 증가될 것으로 예상됨
- 폭발사건 발생 후 유조선의 스팟운임과 선물운임은 30% 이상 상승함. 6월 24일 TC2 항로의 월드스케일(WS)은 21일 대비 32p 상승한 159p를 기록함. TCE는 5,723달러 상승한 15,043달러를 기록함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128049/Clean-tanker-rates-jump-as-refinery-fire-opens-transatlantic-gasoline-arbitrage>(로그인 필요)

I Frontline, 선박 resale, 신조 발주

- 동사는 환경규제가 강화되고 유조선 피격으로 정치적 긴장이 시장에 영향을 미치는 시점에서 현대중공업에서 건조중인 VLCC 1척을 9,250만 달러에 매입하는 한편, LR2 선박 2척의 신조조건을 진행하고 있음
- VLCC resale과 LR2 신조조건은 오만해협에서 “Front Altair” 선박의 피격이 발생한 지 며칠만에 발표되었음
- 또한, 다가오는 하반기에도 선박의 추가적인 인도를 고려하고 있어 2020, 2021년 수송능력을 늘릴 계획을 하고 있음을 밝힘
- Danske 은행의 분석가는 IMO 2020에 대비한 정유소들의 유지보수 기간이 끝남과 함께 미국 수출 시장의 증가로 2020년에는 시장이 개선될 것을 언급하였음
- 이를 근거로 Frontline의 이익이 2019년 6,990만 달러에서 2020년에는 2억 6,780만 달러 2021년에는 2억 9,890만 달러로 크게 증가할 것으로 추정하였음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/john-fredriksens-frontline-tipped-to-follow-up-vlcc-resale-deal-and-new-building-play-in-rising-tanker-market/2-1-627144>(로그인 필요)

I OSC, VLCC 3척 신조 발주

- 오만 국영해운선사 OSC(Oman Shipping Company)는 지난 1월 대우조선해양에 VLCC 2척을 발주한데 이어, 30만dwt급 1척을 추가 발주함
- 동사는 현재 VLCC 16척을 소유하고 있으며, 이번 신조구매는 선대개편을 위한 조치임

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/oman-shipping-to-add-22-ships-by-2023/2-1-628865>(로그인 필요)

2. 주간 뉴스

I 발레사, 브루쿠투 광산 재가동

- 브라질 발레사가 법원으로부터 브루쿠투 광산(Brucutu mine)의 운영 재개 허가 판결을 받았다는 소식이 전해짐. 1월 발생한 브라질 댐 사고로 인해 발레사는 한 달 전 광산 운영 중지 판결을 받은 바 있으며, 연간 철광석 생산량을 종전의 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤 수준을 유지할 것이라고 발표함
- 이번 광산 운영 재개 허가 판결로 인해 3,000만 톤 정도의 철광석이 추가로 생산될 것으로 예상됨. 광산 재개 소식으로 브라질의 철광석 수출량이 증가하고 있으며, 케이프선 스팟운임이 18,287달러/일(6/24 기준)을 기록하는 등 긍정적 영향을 받고 있음
- 5월 브라질의 철광석 수출량은 전월대비 57% 증가한 2,980만 톤을 기록하였으며, 그 중 절반 정도가 중국으로 수출된 것으로 조사됨

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127981/Vale-allowed-to-restart-Brucutu-operations>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/capesize-rates-on-a-high-amid-brazil-china-trade-comeback/2-1-626749>(로그인 필요)

I 리오 틴토사, 철광석 생산량 감축

- 호주 리오 틴토사가 필바라 지역(Pilbara region)에서 운영 중인 광산 운영의 어려움으로 (operational challenges) 철광석 생산량을 감축할 것이라고 발표함
- 2019년 철광석 생산량은 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤 사이가 될 것이라고 발표함. 지난 4월 리오 틴토사는 3억 3,300만 톤에서 3억 4,300만 톤 정도의 철광석을 생산할 것이라고 밝힌 바 있음

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127981/Vale-allowed-to-restart-Brucutu-operations>(로그인 필요)

I 스크러버 장착에 따른 운임상승 예상

- Clarkson에 따르면, 선박들의 스크러버 장착으로 VLCC 6월 운임은 3,000달러 증가한 것으로 분석됨. 향후 12개월 동안 공급 조절로 운임상승이 예상됨
- 올해 남은 기간 동안 전체 VLCC의 1.6%가 서비스를 중단할 것으로 추정하고 있음

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128087/Scrubber-retrofits-boost-charter-rates>(로그인 필요)

I 스크러버 설치로 인한 선박공급 제한으로 케이프선 용선료 상승

- 로이즈 리스트는 6월 케이프선 용선료의 상승은 선박의 스크러버 설치로 인해 시장에 투입되는 케이프선의 선박공급량이 줄어들었기 때문이라고 발표함. 스크러버 설치를 위해 선박의 수가 꾸준히 줄어들 것으로 예상하며, 이러한 현상이 당분간 지속될 것이라고 로이즈 리스트는 전함
- 또한 선박 공급량이 조정되면서 케이프선 용선료가 18,500달러/일에서 23,000달러/일까지 상승할 것으로 로이즈리스트가 전망함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128087/Scrubber-retrofits-boost-charter-rates>(로그인 필요)

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127959/Dry-bulk-fleet-faces-struggle-to-pass-on-sulphur-cap-costs>(로그인 필요)

3. 건화물선 - 주간 동향

BDI 1,300선 돌파, 올해 들어 최고치 기록

BDI가 1,310을 기록하며 올해 들어 최고치를 갱신함. 이는 케이프선을 비롯한 모든 선형의 운임 상승 때문인 것으로 보임. 특히 케이프선 스팟운임이 18,920달러/일을 기록하며 전주대비 8% 상승함. 중국이 철광석 재고 부족으로 호주와 브라질로부터 수입량을 늘리고 있는 것이 케이프선 운임 상승의 주요 원인으로 분석됨. 또한 발레사의 광산 재가동 소식이 전해지면서 케이프선의 스팟 운임 상승세가 지속되고 있음. 현재 리오 틴토사의 철광석 생산량 감축 소식도 전해지고 있으나 시장에 미치는 영향은 미미한 것으로 분석됨. 반면 파나마스선 등 중소형 선박의 운임은 호주, 인도네시아산 석탄 물량이 추가적으로 유입되면서 상승세로 돌아섬

FFA 시장, 핸디사이즈를 제외한 3분기물 가격 상승

FFA의 7월물과 3분기 물 가격을 살펴보면, 파나마스선과 수프라막스선은 10,000달러/일 수준을 기록함. 시장은 중소형 선박의 운임이 회복 될 것으로 기대하고 있는 것으로 보임. 케이프선의 3분기물 가격은 19,088달러/일로 시장은 현재의 케이프선 운임 상승세가 지속될 것으로 예상함

빅데이터·인공지능 분석 결과

모든 선형의 차주 운임이 상승할 것으로 전망함

건화물선 운임 지수

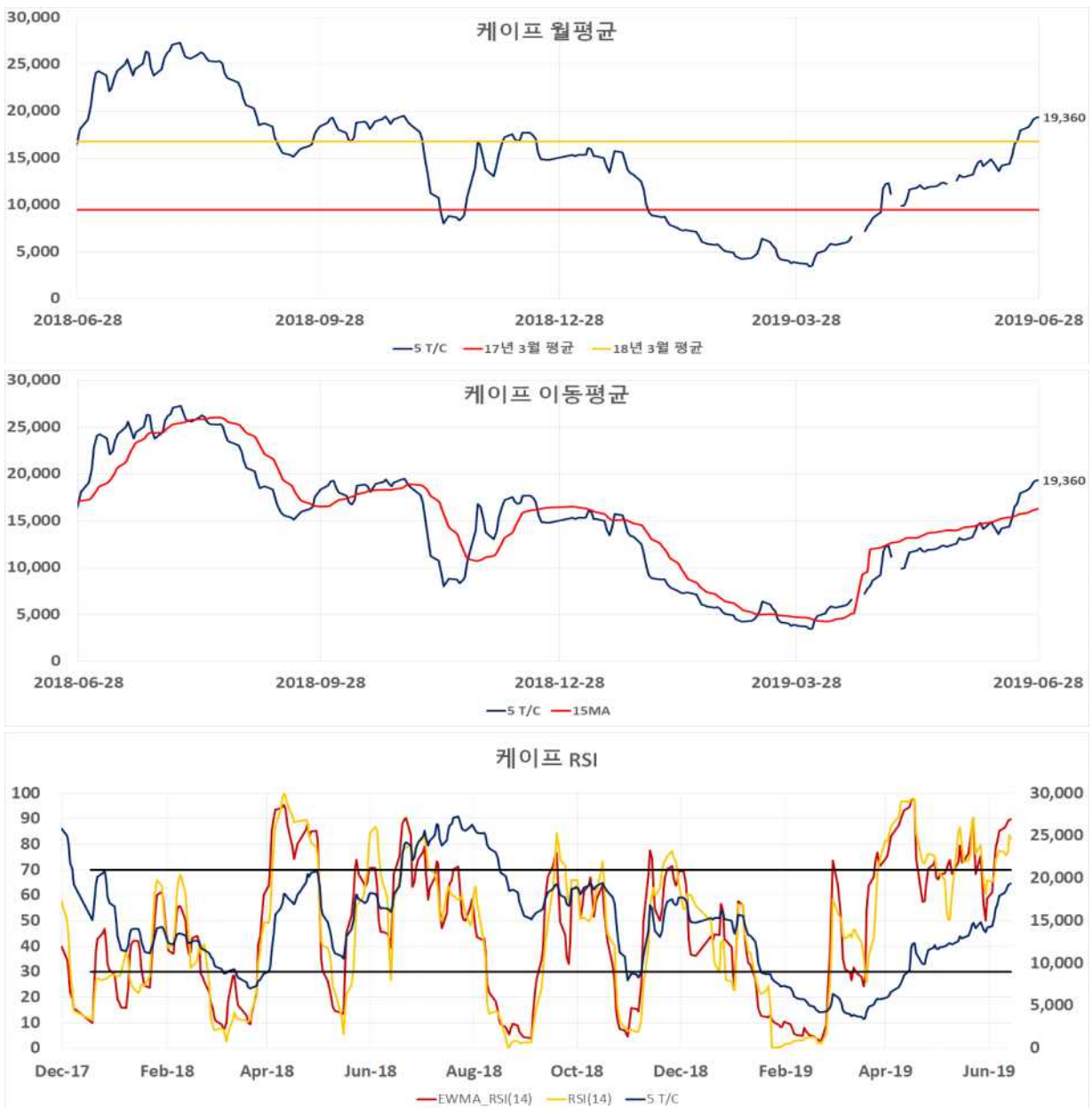


		금주 (전주비)		2019년			2018년		
		금주	(전주비)	최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장(현물)		(06.28)							
운임지수 ¹⁾	BDI	1,310	(71)	595	1,354	895	948	1,774	1,353
	케이프(5TC) ⁷⁾	18,920	(1,347)	3,460	19,360	10,027	3,016	27,283	16,346
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	9,250	(339)	4,435	11,144	8,246	1,347	14,385	11,585
	수프라막스(6TC)	8,545	(224)	4,544	10,848	7,934	997	13,138	11,126
	핸디(6TC)	6,540	(57)	4,198	8,524	6,052	562	9,772	8,640
	케이프	19,125	(875)	11,500	19,125	15,024	15,000	22,000	19,146
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	13,250	(750)	11,500	14,500	12,476	13,000	15,500	14,304
	수프라막스	10,250	(375)	9,500	11,750	10,423	11,000	13,750	12,808
	핸디	9,875	(0)	8,750	10,250	9,534	9,500	11,500	10,707
건화물선 시장(FFA)		(06.28)							
		2019년 7월물		2019년 3분기물		2020년물		2021년물	
		금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)	금주	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	17,996	(-104)	19,088	(1,031)	15,106	(81)	13,433	(75)
	파나마스(4TC)	10,579	(783)	10,574	(410)	9,050	(-65)	8,725	(117)
	수프라막스(6TC)	10,257	(1,104)	10,178	(467)	9,420	(330)	8,965	(250)
	핸디(6TC)	7,100	(-38)	7,461	(-72)	8,144	(31)	7,981	(25)

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

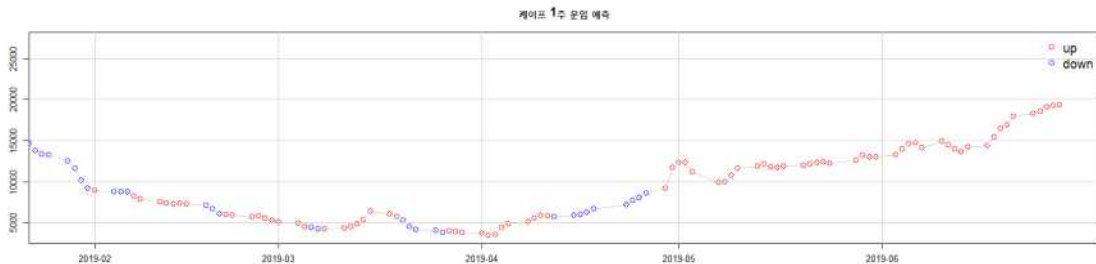
- (케이프 이동평균) 이동평균선은 완만한 상승세가 이어지고 있음
- (케이프 RSI) 금주 RSI는 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하면, 차주 케이프선 운임은 소폭 상승하거나 횡보세를 보일 것으로 예상됨



- * 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) 장기용선료는 횡보하고 있는 반면 단기용선료는 스팟운임과 비슷한 양상을 나타냄. 스팟운임이 18,000달러/일선으로 일정 수준을 기록하고 있음
- (케이프, 파나마크스 시황 비교) 두 선형간의 운임 간격이 눈에 띄게 벌어짐. 운임이 회복 조짐을 보이고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 케이프 운임예측) 차주 케이프선 운임은 상승할 것으로 예상됨

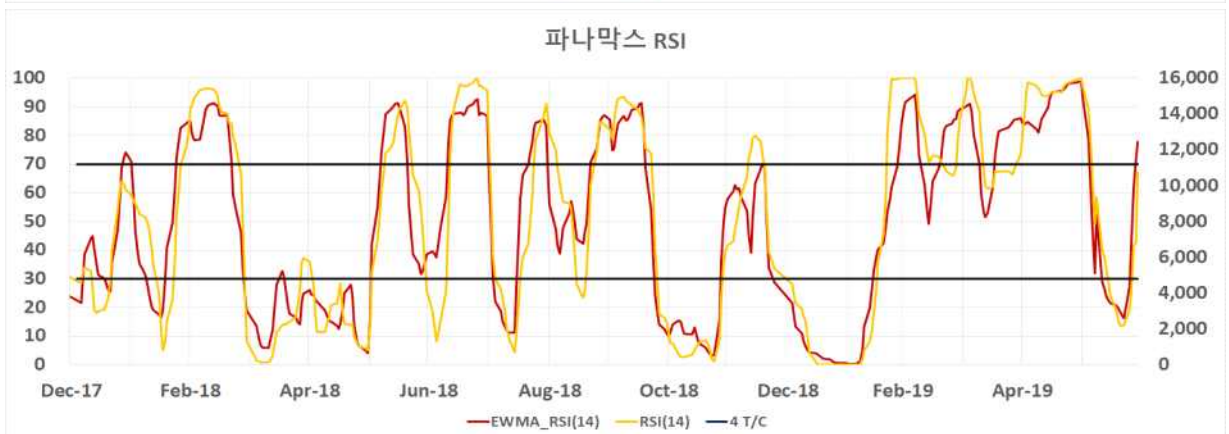
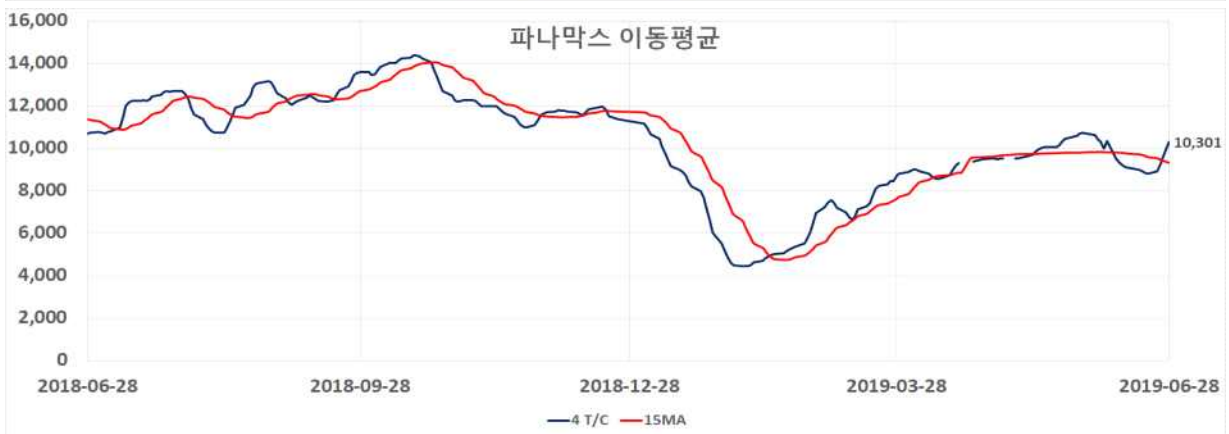


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

	예측기준일	예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
케이프	06.24	07.01	58.34	41.66
	06.25	07.02	60.21	39.79
	06.26	07.03	61.44	38.56
	06.27	07.04	62.97	37.03
	06.28	07.05	64.08	35.92
	6월 4주	7월 1주	61.41	38.59

3. 건화물선 기술적 분석 - 파나막스

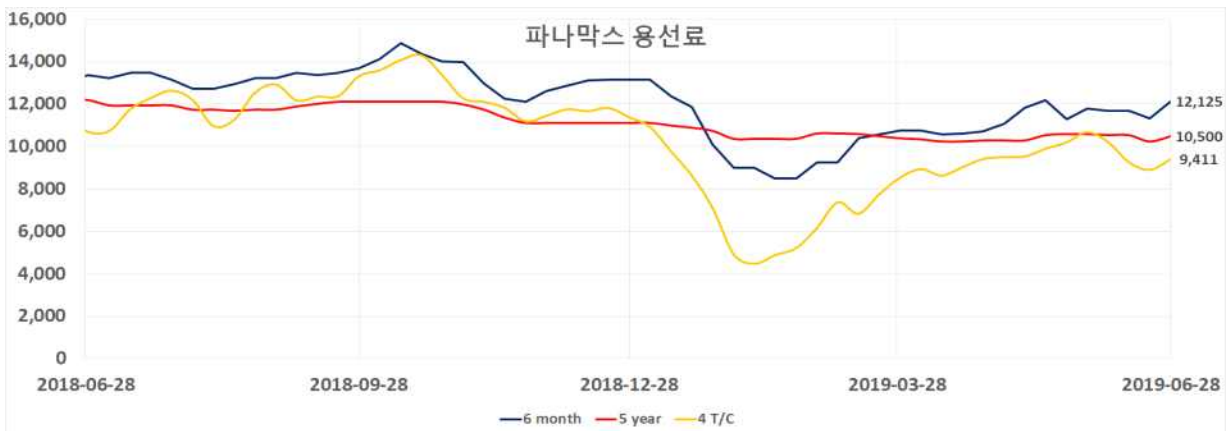
- (파나막스 이동평균) 금주 이동평균선은 소폭 하락한 것으로 나타남
- (파나막스 RSI) 지난주에 이어 RSI가 50이상으로 매수세가 우세한 것으로 나타남
- 이동평균과 RSI를 종합적으로 살펴보면 차주 파나막스선 운임은 소폭 상승할 것으로 예상됨



- * 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) 단기용선료가 스팟운임의 변화에 동조되는 현상이 지속되고 있음
- (빅데이터, 인공지능분석 파나막스선 운임예측) 차주 파나막스선 운임은 상승할 것으로 예상됨

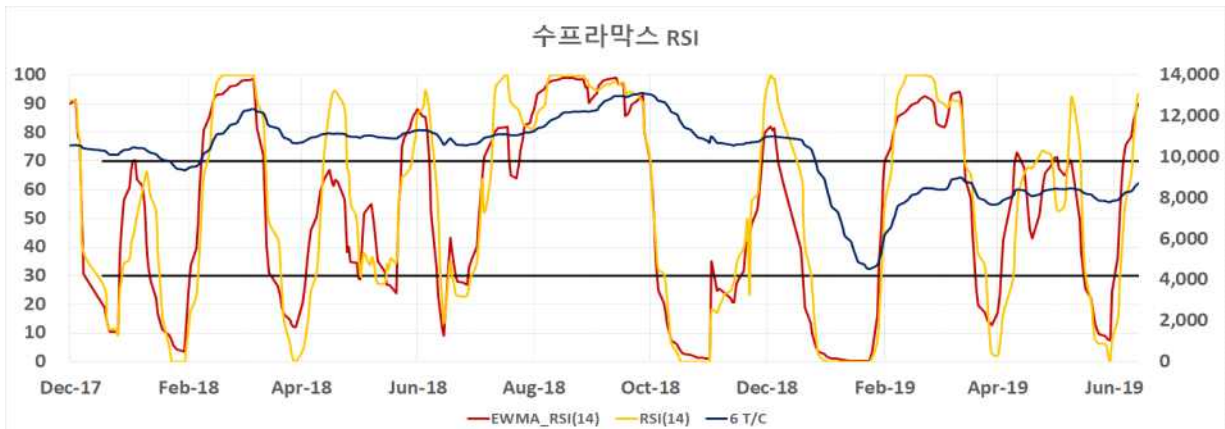


- * 그래프는 해당시점에서 다음 주 운임의 상승, 하락 예측을 나타내며 빨간색은 다음 주 운임의 상승, 파란색은 다음 주 운임의 하락을 의미함.
- * 확률적 예측이므로 예측확률이 고려된 방향성에 대한 참고치로 활용
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
파나막스	06.24	07.01	67.95	32.05
	06.25	07.02	74.85	25.15
	06.26	07.03	76.71	23.29
	06.27	07.04	77.62	22.38
	06.28	07.05	84.40	15.60
	6월 4주	7월 1주	76.31	23.69

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

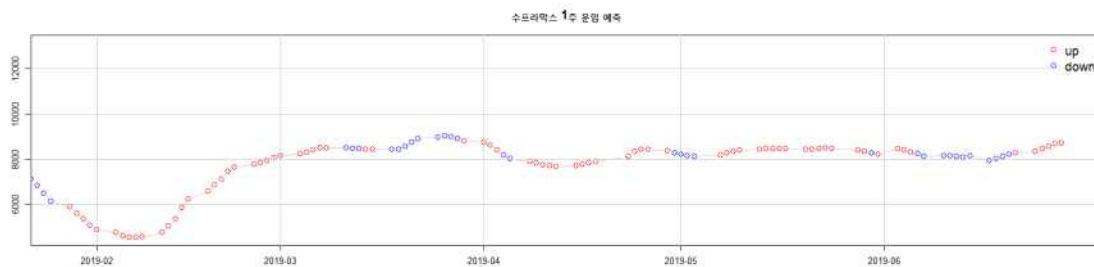
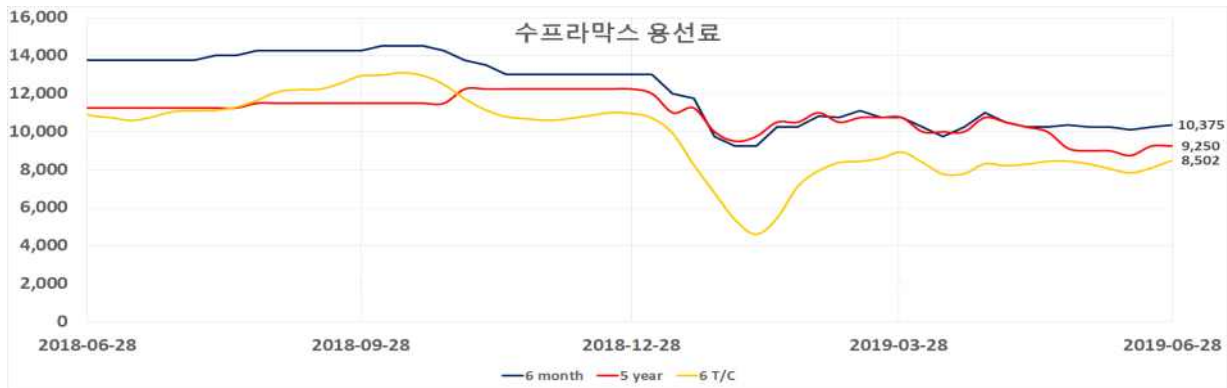
- (수프라막스 이동평균) 금주에도 지난주에 이어 이동평균선이 횡보함
- (수프라막스 RSI) RSI가 70이상으로 과매수 상태임
- 이동평균선과 RSI를 종합하여 살펴보면, 차주 운임은 횡보할 것으로 예상됨



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

3. 건화물선 기술적 분석 - 수프라막스

- (수프라막스 용선료) 금주에도 장기용선료와 단기용선료가 일정한 간격을 유지하며 횡보세를 나타냄
- (빅데이터, 인공지능분석 수프라막스선 운임예측) 차주 수프라막스선 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
- * 추후 산학연 공동 연구를 통해 모델의 성능을 개선할 계획임

예측기준일		예측일	예측확률(%)	
			상승	하락
건화물선 시장(현물)				
수프라막스	06.24	07.01	55.81	44.19
	06.25	07.02	91.01	8.99
	06.26	07.03	92.81	7.19
	06.27	07.04	93.51	6.49
	06.28	07.05	95.64	4.36
	6월 4주	7월 1주	85.76	14.24

4. 컨테이너 - 주간 동향

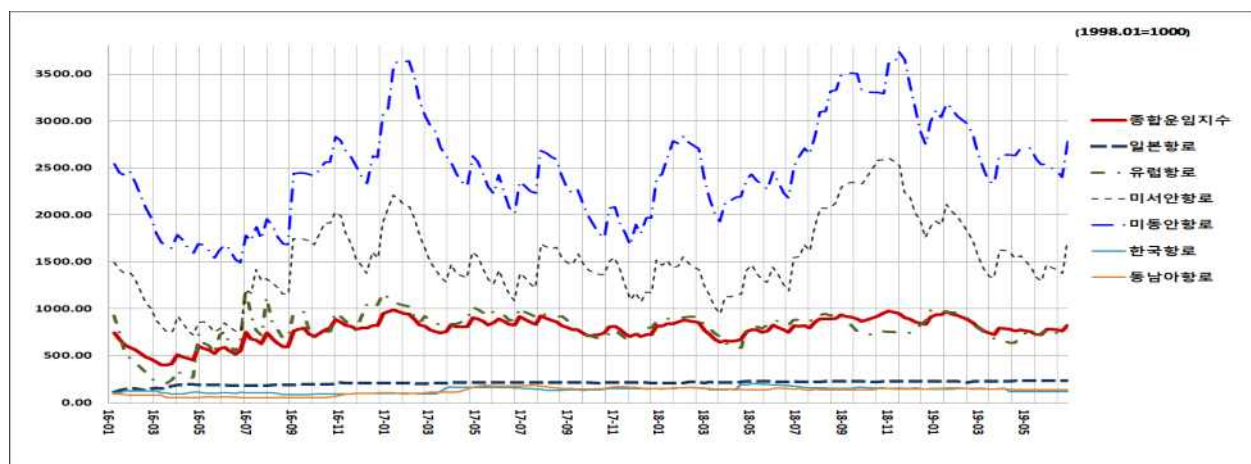
■ 컨테이너 운임지수는 전주대비 65.2 상승한 829.70을 기록

아시아-유럽항로 운임은 전주대비 15달러 하락한데 반해 미주항로 운임은 300달러 이상 상승함. 이는 2018년과 유사한 패턴으로 미주항로에 대한 성수기 할증료 부과와 함께 관세를 피하기 위한 조기 선적의 수요가 영향을 미친 것으로 추정됨

오션얼라이언스는 아시아-미주항로에 대해 6월에 이어 7월에도 3회의 임시결항을 실시, 34,250TEU의 공급량을 축소시켜 6월(29,100TEU)에 비해 축소 규모가 더 큰 것으로 알려짐. G20에서 미-중 간 추가 관세에 대해 유예를 결정해 추가적인 결과가 나오기 전까지는 현 상태가 유지되어 운임에는 긍정적으로 작용할 것으로 예상됨

올해 4월까지 아시아-유럽항로의 컨테이너 물동량 증가세가 7.7%에 달했으나 운임은 전년 동시점에 비해 20% 이상 하락함. 7월부터 디 얼라이언스는 4회의 임시결항 실시하여 67,700TEU의 공급량을 축소시킬 예정이나 올해 6월 기준 아시아-북유럽항로에 대한 공급량이 전년대비 5.5% 증가해 여전히 공급과잉에 시달림

컨테이너선 운임 지수(SCFI)

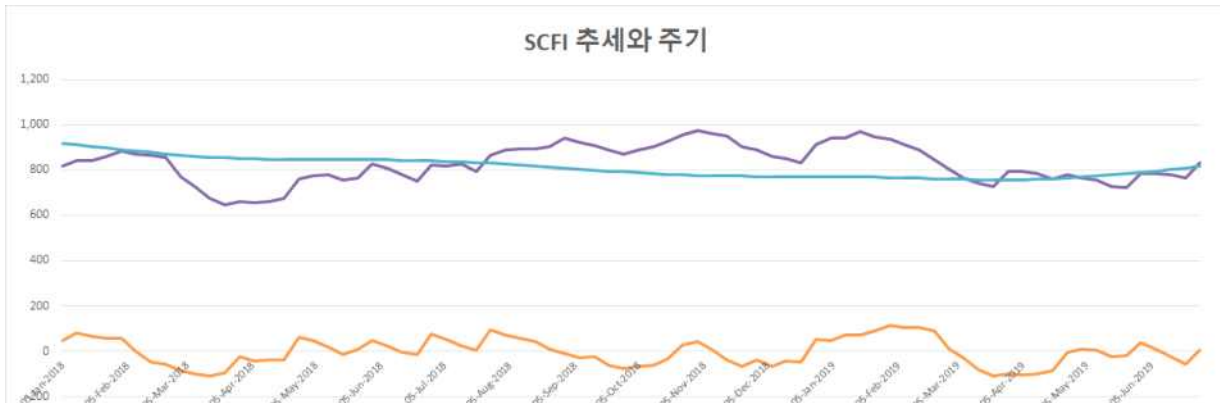


자료:상해항운교역소

	금주 (06.28)	(전주비)	2019년			2018년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	829.70	(65.2)	723.93	968.07	814.96	646.59	976.52	831.84
유럽항로(\$/TEU)	701	(-15.0)	638.00	996.00	783.68	584.00	996.00	820.10
미서안항로(\$/FEU)	1,720	(338.0)	1,249.00	2,114.00	1,610.33	945	2,606	1,741.3
미동안항로(\$/FEU)	2,789	(385.0)	2,338.00	3,187.00	2,706.61	1,933	3,739	2,806.8
한국항로(\$/TEU)	117	(-1.0)	117.67	153.00	135.26	144	205	162.8
일본항로(\$/TEU)	234	(-)	219.00	237.31	230.53	210	230	223.14
동남아항로(\$/TEU)	138	(-2.0)	139.67	158.00	146.19	131	166	145.84
용선지수(HRCI)	695.0	(1.0)	591	695	642	610	846	724

4. 컨테이너 기술적 분석

- SCFI 지수는 트렌드보다 높은 상태이나 미주 운임의 영향으로 단기적으로는 현재와 유사한 수준을 기록할 가능성이 높음



- 아시아-유럽운임은 실제운임과 추세선과의 이격이 존재하여 반등 가능성이 높으나 그 폭은 크지 않을 것으로 예상됨



- 아시아-미주운임은 계절적 성수기와 조기수요의 영향으로 현재수준을 유지하거나 상승할 것으로 예상됨



* 컨테이너 운임 분석은 호드릭-프레스콧 필터를 이용하여 분석함

5. 탱커 - 주간 동향

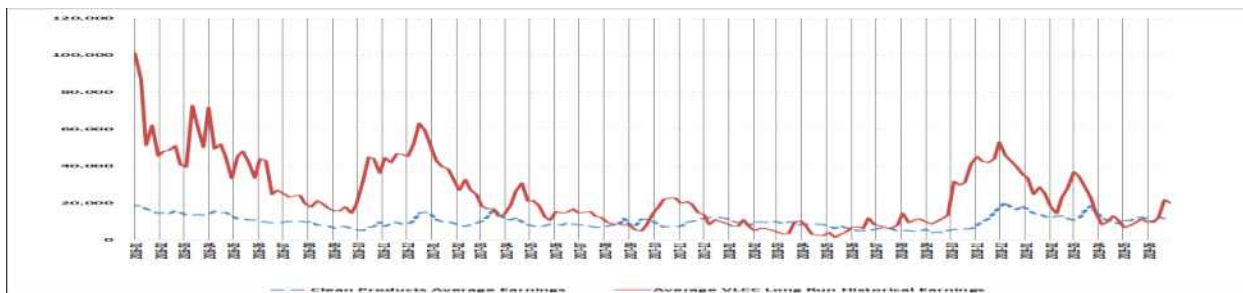
VLCC, 공급과잉으로 운임 약보합세

금주 중동-중국 VLCC 평균운임은 23,618달러로 전주 대비 1,234달러(5.5%) 상승하였으며, WS은 51.5으로 전주대비 1.5p(10.8%) 상승하였음. 최근 공격으로 고조되었던 걸프지역의 지정학적 긴장이 완화되고 있으나 전쟁보험료로 인해 운임은 2만 달러 수준을 유지하고 있음. 미 걸프지역의 수출이 증가하고 있으며 금주 서아프리카도 많은 활동을 보였음. 차주 중동지역에서 운임강세를 보일 경우 전체적인 VLCC 시장이 상승세를 보일 것으로 예상됨

MR, 아시아시장 높은 운임지속

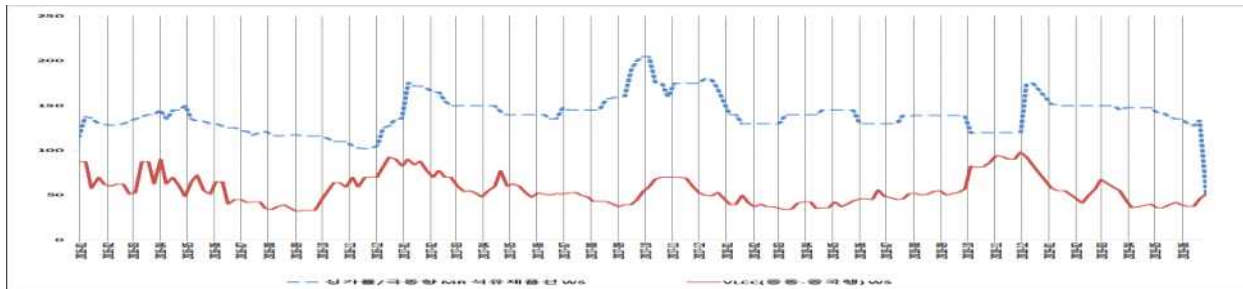
금주 태평양 MR 평균운임은 13,674달러로 전주 대비 2,191달러(-13.8%) 하락하였음. 싱가포르-극동 WS은 130.0으로 전주대비 3.5p(-2.6%) 하락하였음. 아시아 시장은 수요가 유지되고 있음에도 불구하고 가용선박이 많아 운임은 하락하였음. 한편, TC2 WS은 필라델피아의 정유공장 가동중단으로 주초 159p 까지 상승하였으나 주중 140p로 조정되었음

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings



자료:Clarkson

유조선 운임지수(WS)



자료:Charles R. Weber

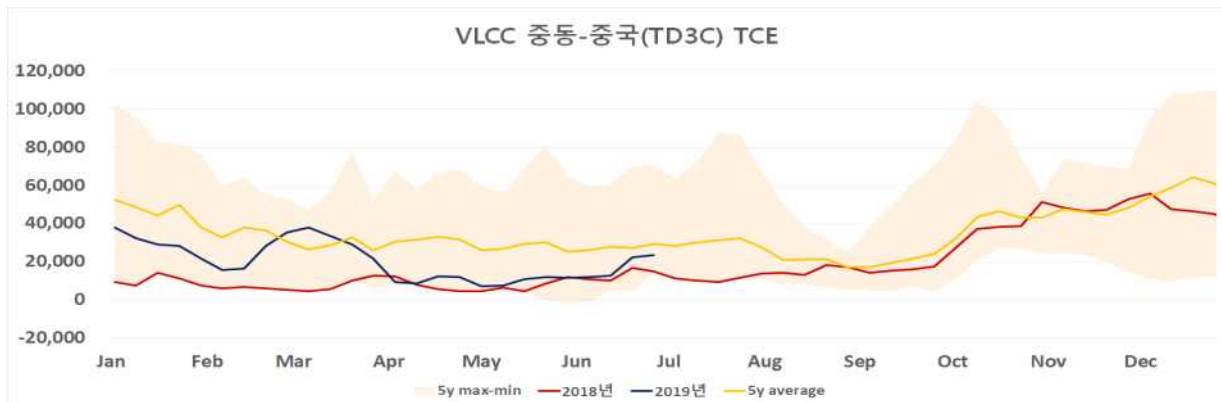
		금주 (전주비)		2019년			2018년		
유조선 시장		(06.28)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings	TD3C	23,618	(1,234)	6,167	39,138	20,392	3,859	58,030	18,802
(\$/day)	Pacific Basket	13,674	(-2,191)	9,505	21,370	13,378	3,622	22,124	8,895
용선료	VLCC	34,500	(-)	24,500	34,500	30,591	19,000	33,000	22,899
(1년,\$/day)	MR	14,125	(-)	13,250	14,375	13,894	12,250	14,000	13,120
운임지수(WS)	VLCC	51.5	(5.0)	36.0	67.5	46.5	34.0	98.0	53.9
	MR	130.0	(-3.5)	127.5	151.3	143.8	119.0	175.0	135.3

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

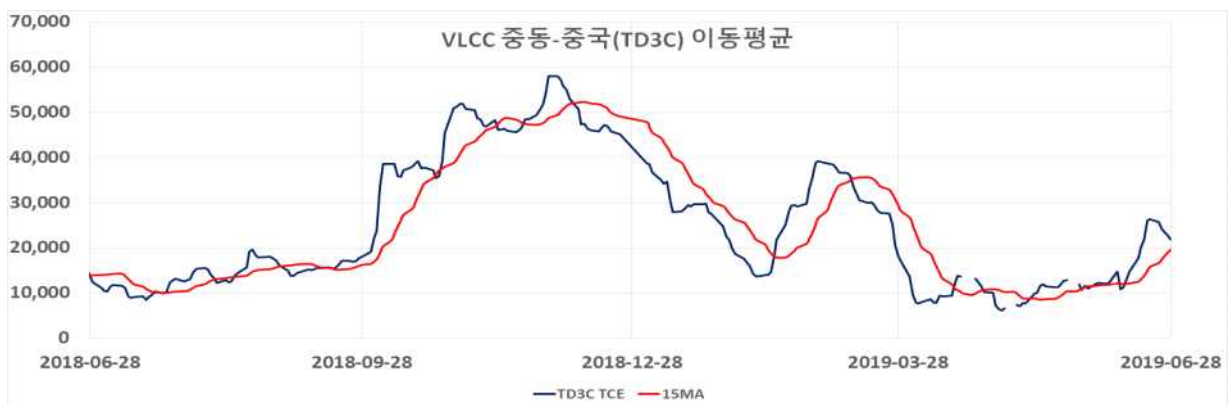
* Pacific Basket 항로는 4일 평균(월-목) 사용. 전주비도 동일기간 평균 적용

5. 탱커 기술적 분석

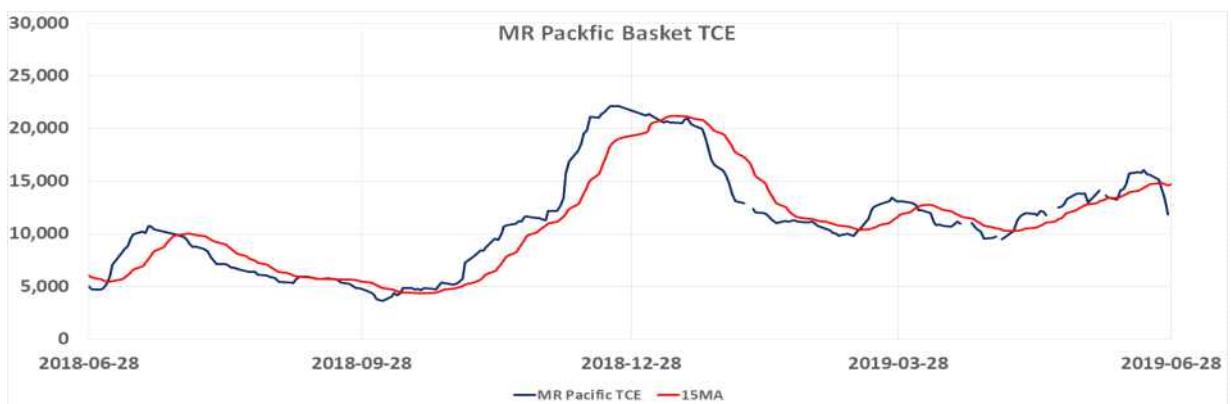
- 금주 TD3C 평균운임은 23,618달러로 상승하여 이전 5년 동기평균운임 29,479달러와의 격차가 줄어들었음



- 금주 TD3C 운임은 주초 하락반전을 기록하였음. 현재 15일 이동평균운임을 상회하고 있으나 다음 주에도 지금과 같은 추세가 지속될 경우 데드크로스를 형성할 가능성이 있음



- 상승세를 지속하던 태평양 MR 운임은 금주 하락반전하여 15일 이동평균운임을 하회하였음. 하락 폭이 큰 것을 보아 차주에도 운임은 하락할 것으로 예상됨



6. 중고선 시장

- 금주 BDI는 전주대비 상승세를 지속하는 반면 중고선 지수는 전주대비 소폭 하락하였음. 시황의 변화가 크지 않아 중고선 시장에 미치는 영향이 적었기 때문인 것으로 분석됨



- 이달 SCFI는 전월대비 소폭 상승하였음. 중고선 지수는 2019년 이후 변화가 거의 없이 지속되고 있음.



일본 Phoenix사 VLCC 한척 매각

- 동사는 Gulf Marine Management사에 2007년 건조된 VLCC 1척을 3,850만 달러에 판매하였음
- 지난 4월 NYK의 동일선령 선박은 3,550만 달러로 현재보다 낮은 가격에 판매되었음. 이번 거래는 최근 들어 중고선의 가격이 상승하고 있음을 보여줌

건화물선 9척 중고거래

- 금주 케이프선 1척, 파나마스 2척, 수프라막스 3척, 핸디사이즈 3척 총 9척의 건화물선이 중고거래 되었음

7. 주요 해운지표 (2019.06.28.)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2019년			2018년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.28)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	19.0	18.9
유조선(5년)	VLCC	71.0	(-)	69.4	68.0	71.0	69.5	63.0	66.0	64.3
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.5	(-)	11.5	11.5	12.5	12.0	11.5	14.0	13.3

자료:Clarkson

신조선 시장 (\$ Million)		(06.28)								
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	34.5	(-0.5)	34.9	34.5	35.0	35.0	29.0	35.0	32.5

자료:Clarkson

연료유 (\$/Tonne)		(06.28)								
380 CST	Rotterdam	385.5	(29.0)	366.0	316.5	443.5	391.0	322.5	477.5	400.1
	Singapore	417.5	(39.9)	390.5	349.0	455.5	414.4	352.5	517.5	432.6
	Korea	456.5	(24.5)	393.5	389.5	471.5	444.0	388.5	543.5	454.6
	Hong Kong	393.5	(25.0)	393.5	365.0	465.5	422.3	359.5	515.5	437.1

자료:Clarkson

주요 원자재가 (\$)		(06.28)								
철광석	국제價	118.05	(1.0)	108.7	72.3	118.1	91.5	62.5	79.3	69.5
	중국産	131.4	(5.9)	123.8	107.9	131.4	117.5	96.0	114.9	105.4
연료탄	국제價	76.6	(0.1)	76.2	75.1	83.1	78.5	76.1	105.1	89.1
	중국産	102.9	(0.1)	102.5	101.1	107.4	104.6	104.8	138.2	116.2
원료탄	호주산	232.0	(-3.5)	235.5	226.2	252.9	238.5	214.9	254.0	234.0
	내륙(몽골)	148.9	(0.1)	149.6	147.4	187.3	173.2	164.7	186.9	177.1
	중국産	228.4	(0.2)	228.6	219.3	233.0	228.6	207.3	250.9	229.5
곡물	대두(국제)	899.8	(-3.0)	888.9	791.0	925.3	885.9	814.0	1,066.8	932.7
	밀(국제)	528.0	(2.0)	524.8	418.5	547.5	483.2	416.5	574.5	495.6

자료:mysteel, CBOT

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		3월	4월	5월	2019년 합계	2016년 합계	2017년 합계	2018년 합계
ASEAN	수출	7,938	8,464	7,619	23,751	74,518	95,248	100,114
	수입	4,776	4,948	4,479	13,852	44,319	53,822	59,628
NAFTA	수출	7,726	7,607	8,063	22,013	81,068	84,260	89,921
	수입	5,902	6,647	6,423	17,749	50,854	60,199	69,712
EU	수출	4,630	4,960	4,375	13,457	45,468	53,140	57,676
	수입	4,963	4,736	4,749	13,443	51,248	56,657	62,296
BRICs	수출	13,908	14,876	13,674	40,489	145,255	169,587	189,936
	수입	10,915	11,552	11,844	31,069	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