

KMI 해운시황 보고서

2020
3분기
VOL.7

발행년월 | 2020년 10월 주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

발행인 | 장영태 발행처 | 한국해양수산개발원

감수 | 김태일 자료문의 | 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

www.kmi.re.kr

컨테이너

- 3분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년동기대비 상승
- 코로나19로 인해 컨테이너 수요는 전년대비 감소하나 2분기 전망에 비해 하락폭 축소
- 공급은 인도시기 조절과 해체량 증가로 실질적인 증가세는 2% 초반에 머무를 전망
- 전년대비 운임과 처리량 모두 전년수준을 상회할 것으로 예상되어 선사 경영실적은 낙관적임

건화물선

- 3분기 운임은 전기대비 모든 선형 상승
- 중국의 경기부양책 효과로 철광석에 대한 수요가 회복됨. 반면 원료탄의 경우는 중국의 석탄수입제한 조치의 영향으로 수요가 회복되지 못함
- 모든 선형의 순증은 전기대비 하락
- 4분기 운임은 일부 국가의 제재조치로 인해 3분기와 비슷하거나 하락할 것으로 전망

원유선 및 제품선

- 2020년 3분기 VLCC 운임은 COVID-19로 인한 원유 소비 감소 등으로 시장 급감(중동-중국 평균 스팟운임 18,323달러/일)
- 2020년 3분기 원유 수요는 COVID-19로 인해 2019년 대비 일일 946만 배럴, 9.5% 감소함
- 2020년 VLCC 선복량은 804척, 2억 4,799만 DWT로 추정됨(2019년 741척, 2억 2,838만 DWT)
- 2020년 6월 이후 OPEC+의 역사적 수준 감산으로 시장이 지속적으로 하락하는 상황이며, 2022년 4월까지 예정된 단계적 감산으로 운임 반등이 쉽지 않을 것으로 전망됨





컨테이너

요약	2
운임시장동향	
- 운임지수	3
- 용선료	5
- 연료유	8
수요시장동향	
- 경제성장률 및 컨테이너 물동량	11
공급시장동향	
- 선대현황	15
주요뉴스	23

건화물선

요약	27
케이프	
- 운임동향	29
- 수요동향	33
- 공급동향	38
- 수급 및 FFA	41
파나막스	
- 운임동향	42
- 수요동향	46
- 공급동향	51
- 수급 및 FFA	54
수프라막스	
- 운임동향	55
- 수요동향	59
- 공급동향	61
- 수급 및 FFA	63
주요뉴스	64

원유선 및 제품선

요약	69
운임시장동향	
- 운임현황	70
- 선박 연료유	73
- FFA 시장	76
공급시장동향	
- 선대현황	83
- 선박 발주 및 해체	85
주요뉴스	88

컨테이너



2020년 3분기 요약

- (운임) 2020년 9월 평균 상하이발 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년대비 상승한 1,390을 기록
 - 저유황유 사용에 따른 추가비용(LSS) 부과에 따른 상승분을 제외하고서라도 아시아-북미 항로를 중심으로 운임이 크게 상승함. 3분기 수요 반등으로 운임은 크게 상승하였으며 일부 구간은 화물 초과로 인해 선적이 지연됨
- (수요) 2020년 세계경제성장률은 -5.1%로 전년대비 8.0%p 하락할 것으로 예상되며, 컨테이너 물동량도 전년대비 감소할 가능성이 높음
 - 코로나19로 인한 소비위축은 실업 증가로 이어져 결과적으로 컨테이너 수요에 부정적임. 하지만 2분기 전망에 비해서는 수요 하락폭이 축소됨
 - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력성으로 계산할 경우 컨테이너 물동량은 전년대비 4~6% 이상 감소 전망. 기관별로 IHS는 8.9%, 알파라이너는 2.3% 감소 전망
- (공급) 2020년 선대 증가세는 2%대로 2019년 보다는 낮을 것으로 예상
 - 2020년 컨테이너선 인도량은 90만 TEU 이하로 전망되며 해체량은 20만 TEU에 달해 실제 선대 증가는 70만 TEU 내외로 예상됨
 - 아시아-북미항로는 예상보다 높은 수요가 나타나 신규 서비스가 개설되거나 추가선대가 투입됨
- (전망) 2020년 4분기 운임은 전년에 비해 높을 것으로 예상됨
 - 아시아-북미 항로 외에도 아시아-오세아니아 항로 운임이 증가하는 등 대부분의 항로에서 운임이 전년대비 크게 상승함
 - 원양항로 시장에서는 시장 점유율 경쟁에서 벗어나 수익에 중점을 두는 양상임. 얼라이언스를 중심으로 무분별한 경쟁을 지양해 향후에도 외부 악영향이 발생할 경우 선사들간의 협력이 가능할 것으로 판단됨. 나아가 신조발주량 감소, 해체량 증가는 컨테이너 선대의 구조적 건전성을 이끌 것으로 예상됨



운임시장동향 : 운임지수

[그림 1] SCFI 운임 추이



자료: 상하이해운거래소

- 2020년 3분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 2019년에 비해 상승한 것으로 나타났으며 운임 수준도 최근 5년 평균(2015~2019)에 비해 매우 높음
 - 2020년 9월 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년동시점 754에 비해 높은 1,390을 기록함
 - 3분기 예상보다 높은 수요로 컨테이너 선사들은 공급을 확대하였으나 수요를 따라가지 못하면서 운임이 크게 상승함

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

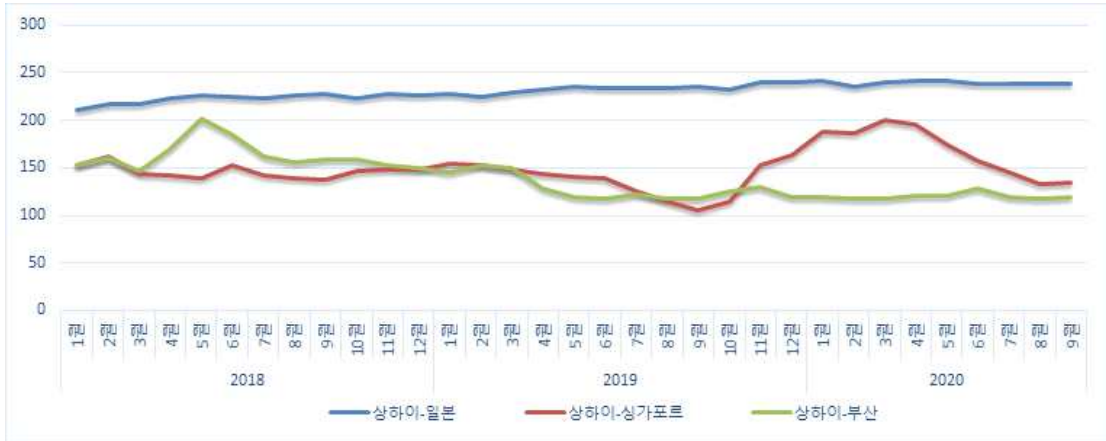
구분	2019년		2020년			증감율	
	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	791	825	931	897	1,209	34.8	52.9
유럽	722	753	897	807	982	21.7	36.0
지중해	828	821	1,023	891	1,035	16.1	25.0
미주(서안)	1,484	1,400	1,500	1,960	3,368	71.8	127.0
미주(동안)	2,638	2,483	2,806	2,819	3,956	40.3	50.0
미주(남미)	1,970	1,906	1,738	996	1,811	81.8	-8.1
일본	234	238	239	241	238	-1.2	1.6
동남아(싱가포르)	115	147	192	177	138	-22.0	19.9
한국(부산)	119	125	118	123	119	-3.7	-0.3

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 2] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소

● 2020년 3분기 인트라아시아 운임은 전분기대비 소폭 하락

- 올인(All-in)요율에서 2020년 3분기 상하이-한국, 상하이-태국, 상하이-베트남 운임은 전년 동기대비 하락하였으나 그 외 상하이-일본, 싱가포르항로 항로 운임은 상승함
- 코로나19로 인해 일부 인트라항로의 공급 조정이 발생했으나 원양항로에 비해 낮은 수준임. 4분기에 운임은 소폭 상승가능하나 크지 않을 것으로 예상됨

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2019년		2020년			증감율	
	3분기	3분기	1분기	2분기	3분기	전분기 대비	전년 동기대비
상하이-일본(요코하마)	633	630	677	680	663	-2.5	4.7
상하이-한국(부산)	363	327	370	347	307	-11.5	-15.6
상하이-홍콩	510	470	485	530	490	-7.5	-3.9
상하이-싱가포르	435	490	585	560	520	-7.1	19.5
상하이-인도네시아(자카르타)	457	557	620	533	467	-12.5	2.2
상하이-태국(람차방)	423	500	500	430	377	-12.4	-11.0
상하이-베트남(호치민)	390	560	525	450	385	-14.4	-1.3
상하이-대만(카우슝)	480	510	520	540	485	-10.2	1.0
상하이-필리핀(마닐라)	370	360	385	370	365	-1.4	-1.4
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	590	610	590	550	525	-4.5	-11.0

주: TEU기준, 항비, 유류할증료가 포함됨 올인(All-in) 요율임

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



운임시장동향 : 용선료

[그림 3] 용선료와 운임지수간의 관계

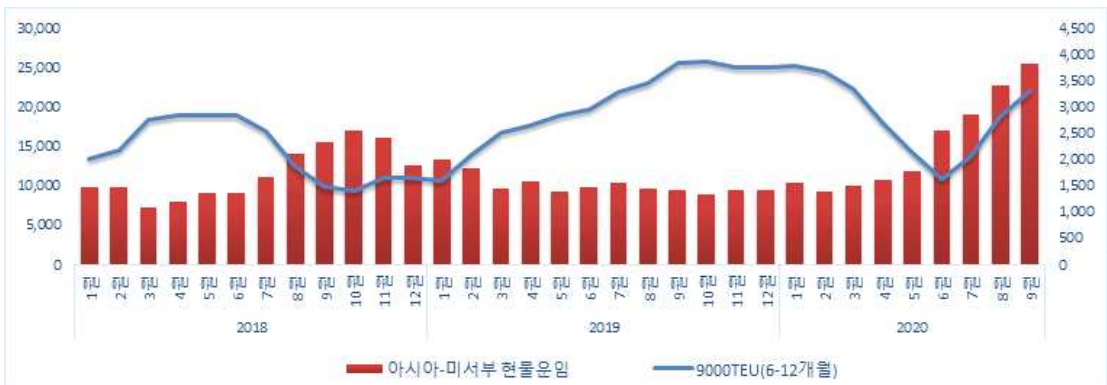


자료: 알파라이너, 상하이해운거래소

- 3분기 컨테이너 운송수요 증가에 따른 선대수요 동반 상승으로 용선료 상승
 - 과거 2014~2019년 컨테이너 운임과 용선료 간의 상관관계는 0.1~0.2에 불과하지만 6개월의 시차(time lag)를 주고 상관관계를 분석할 경우 0.6~0.7 이상으로 상승함
 - 기술적으로 2020년 3분기 운임 상승에 따라 용선료가 4분기에는 반등할 것으로 예상됨
 - 2020년 2분기 용선료는 전년대비 50% 가까이 하락하였으나 3분기 반등함

[그림 4] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선기간은 6~12개월임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

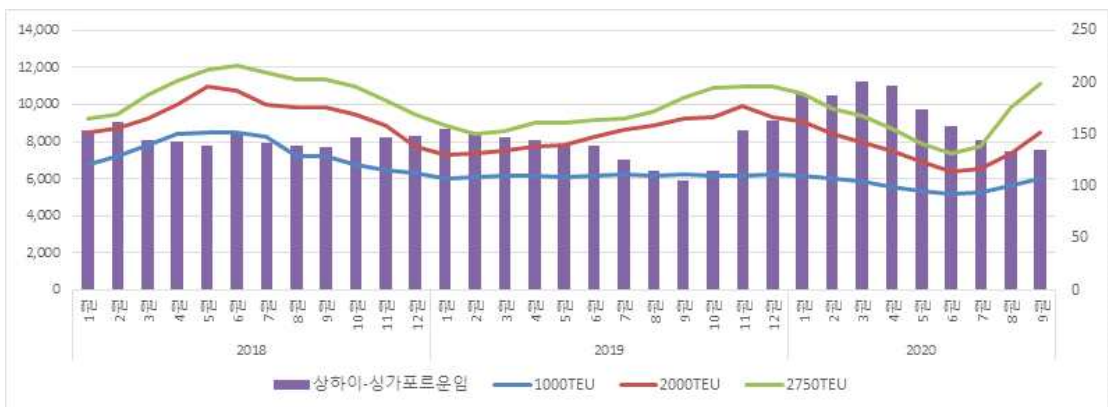
- 2020년 3분기 용선료와 현물운임은 동반 상승함



- 2017년 이전에는 미주운임과 용선료 간에 정(+)의 관계가 나타났으며, 2020년 3분기에 운임과 용선료가 동반 상승함
- 아시아-북미 항로에 대한 수요가 크게 증가하여 이들 항로에 투입되는 선박에 대한 수요가 크게 상승함. 9,000TEU급 단기 용선료도 크게 상승하는 추세임

[그림 5] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU이하) 현황

(단위: 달러/day)



주: 1,000TEU급 기어드(g geared), 2,000/3,000TEU급은 기어리스(gearless)이며 6~12개월 용선료임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

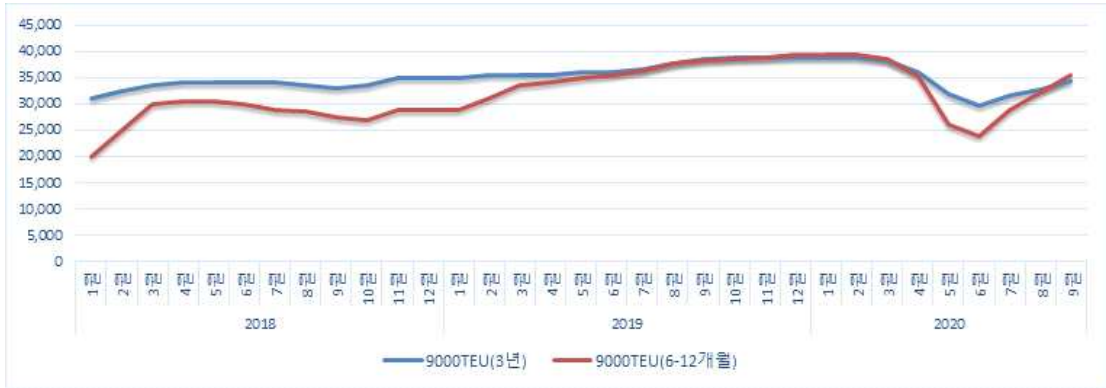
● 2020년 3분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전분기 대비 상승함

- 2분기 코로나 19로 인한 공급 축소로 계선이 증가하면서 3,000TEU급 선박에 대한 수요도 감소하였으나 3분기 중형선박에 대한 이전수요 증가로 2,750TEU급 선박에 대한 용선료가 크게 상승함
- 미-중 무역전쟁으로 인한 글로벌 SCM 변화로 동남아항로 확대가 이루어져 장기적으로 3,000TEU급 미만의 소형 컨테이너선의 용선시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨



[그림 6] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

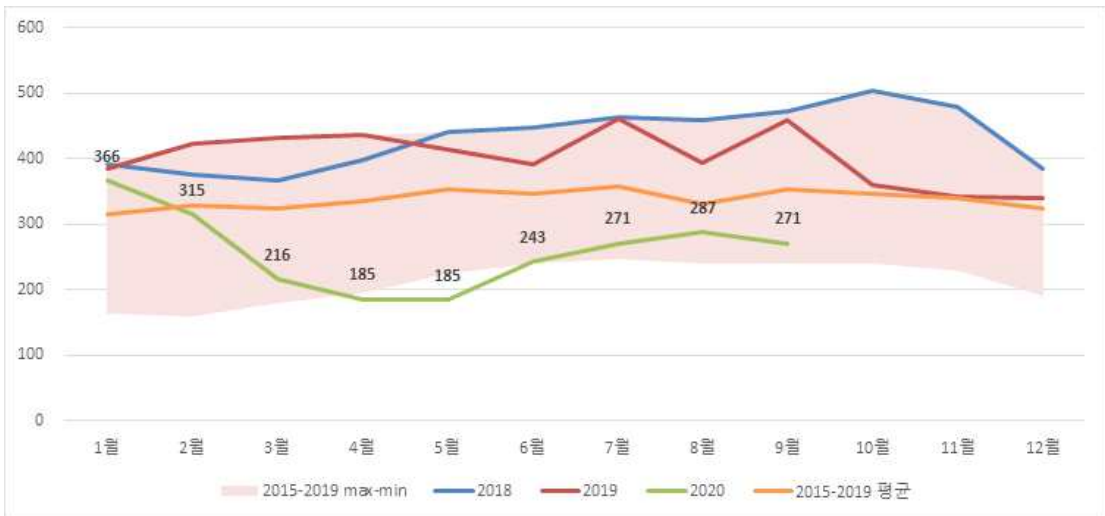
- 장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 일반적으로 장기용선료가 단기에 비해 높음
 - 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기용선료에 비해 항상 낮았으나 최근에는 이러한 차이가 크게 작아짐
 - 최근 아시아-북미항로에 대한 선대부족으로 단기수요가 크게 증가하여 단기용선료가 장기용선료를 넘어섬
 - 2분기 코로나19로 인해 선사들은 선박 공급을 축소시킬 때 단기 용선대에 반선이 발생하여 2분기 단기용선료의 하락이 더 큰 것으로 추정됨



운임시장동향 : 연료유

[그림 7] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 380cst 기준임

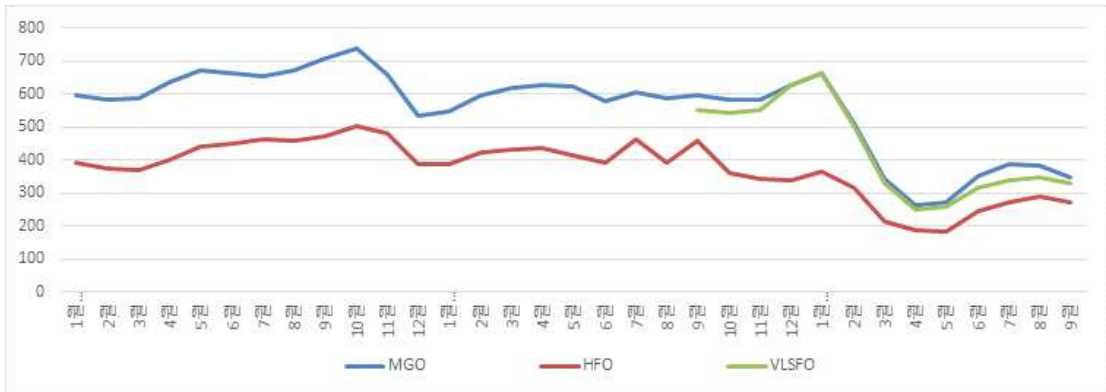
자료: 클락슨

- 2020년 3분기 연료유 가격은 유가 하락으로 전년대비 하락하여 9월 기준 270달러를 기록 (싱가포르 380cst 기준)
 - 코로나19로 인한 수요 감소로 연료유 가격은 2016년 이후 최저 수준임
 - 2020년 9월 싱가포르 저유황유(VLSFO)의 가격은 329달러로 고유황유(HFO)와의 가격 차이가 톤당 약 60달러에 불과한 것으로 나타남
 - 올해 초 저유황유는 고유황유의 1.5배 이상이었으나 4월 이후 1.2배로 하향 안정화됨



[그림 8] 연료유종별 가격 추이

(단위: 달러/톤)



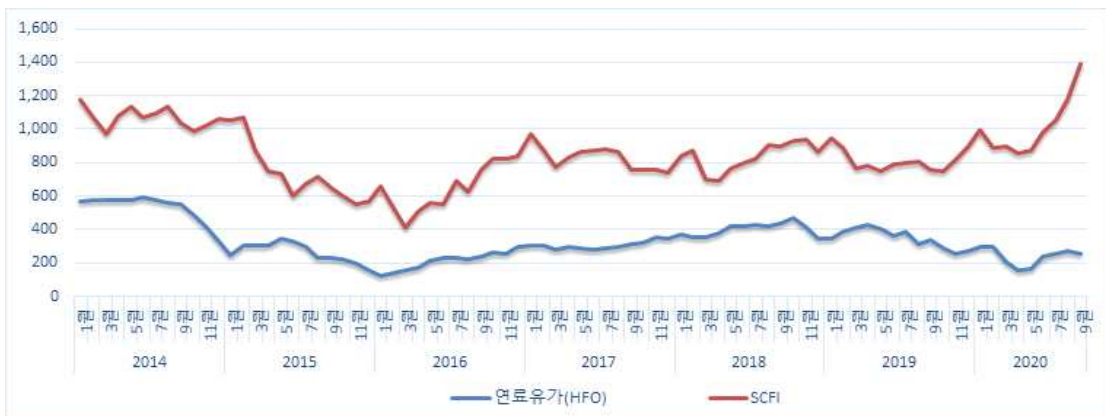
주: 싱가포르 MGO, VLSFO, 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2020년 9월 기준 싱가포르에서 판매되는 저유황유(LSFO)와 선박용경유(MGO)와의 차이는 20달러에 불과함
 - 과거 MGO는 HFO에 비해 톤당 약 40~50% 가격이 높았지만 연료유가 하락으로 실질 가격 차이는 약 80달러대로 낮아짐
 - 2분기 코로나19로 인한 컨테이너 운항선대 축소로 연료유가는 하향 안정화되었으며 3분기까지 이어짐
 - 연료유가 하락세가 지속되면 스크러버 장착에 대한 이점이 크게 낮아져 관련 수요도 감소할 수 있음

[그림 9] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소



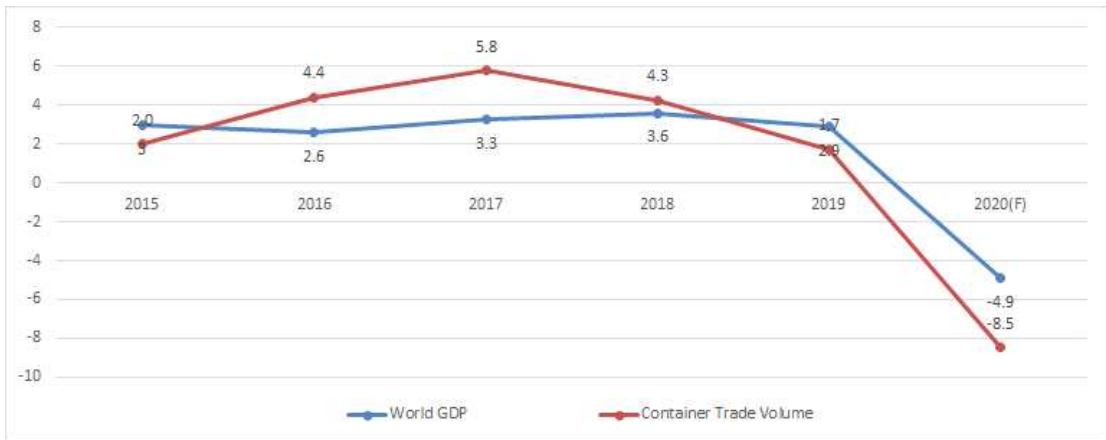
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아짐
 - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관계수는 0.1에 불과함)
 - 최근 낮은 연료유가로 인해 저유황유 사용에 대한 화주의 추가 운임 부담이 크지 않은 상황임



수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 10] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IMF, 클락슨

- 2020년 세계 경제성장률은 전년대비 8.0%p 하락한 -5.1%를 기록할 것으로 전망됨
 - 세계 GDP증가율 하락으로 인해 컨테이너 물동량도 감소할 것으로 예상되나 일부 국가에서는 예상보다 높은 수요로 전년대비 양의 증가세를 기록할 것으로 예상됨
 - 2020년 컨테이너 물동량은 기관별로 예측치는 차이 발생(IHS : -8.9%, 알파라이너: -2.3%, Drewry는 컨테이너 물동량이 -3.0% 감소할 것으로 예상함)
 - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력성을 이용해 추정하면 컨테이너 물동량은 전년대비 4~6% 감소할 것으로 예상됨(KMI)

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2018	2019	2020	2021
세계	3.6	2.9	-5.1	4.2
미국	3	2.2	-4.8	3.1
EU	1.8	1.3	-8.7	4.3
중국	6.7	6.1	1.5	7.1
인도	6.1	4.2	-6.9	6.5



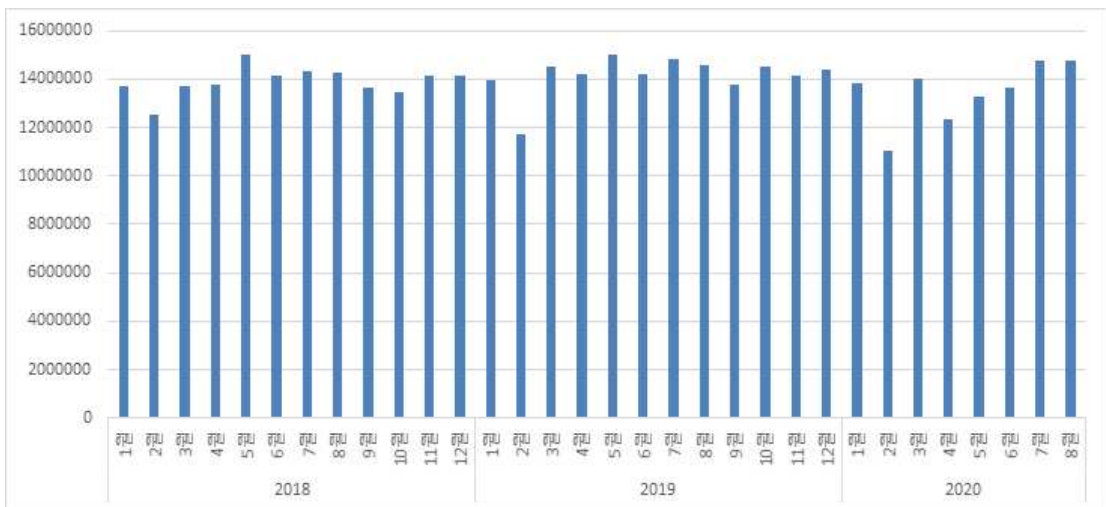
국가	2018	2019	2020	2021
일본	0.3	0.7	-5.7	2.2
한국	2.9	2	-2	2.2

자료: IMF

- **코로나19로 인해 미국, 중국, EU 등 주요국의 경제성장률은 전년대비 하락할 것으로 예상**
 - 코로나사태로 인한 소비위축으로 실업이 증가하고 이는 경기 악화로 이어질 수 있음. 하지만 정부의 재정지출 증가로 일부 국가는 가처분소득이 증가하여 상품수요로 이어짐
 - 글로벌 구매관리자지수(PMI)에 따르면 의료 산업을 제외한 대부분의 산업에서 어려움을 겪을 것으로 예상함

[그림 11] 글로벌 컨테이너 물동량

(단위: 천TEU)



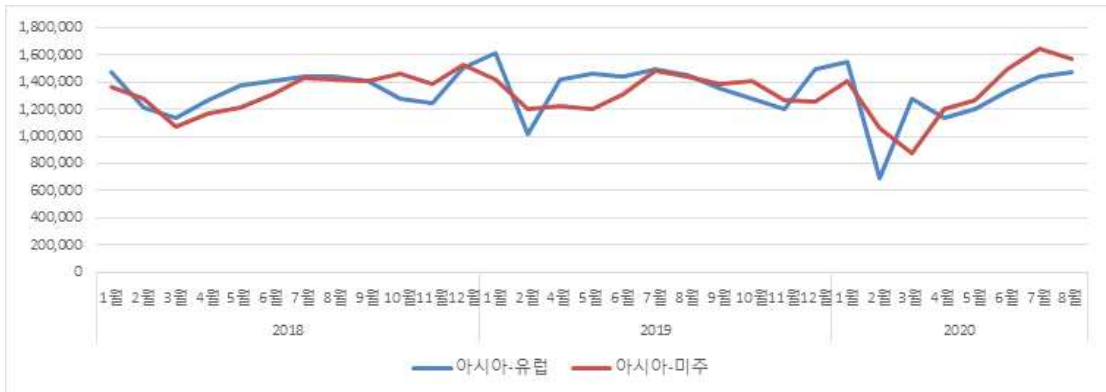
자료: CTS(Container Trade Service)

- **2020년 8월 누계 세계 컨테이너 물동량은 전년동기대비 4.7% 감소한 1억 768만 TEU를 기록**
 - 2분기까지 컨테이너 물동량이 감소하였으나 3분기 반등함
 - * 전년동기대비실적, 1월(-0.7%), 2월(-6.2%), 3월(-3.3%), 4월(-15.9%), 5월(-11.4%), 6월(-3.9%), 7월(-0.3%), 8월(1.5%)
 - 3분기 이후 컨테이너 물동량은 회복되었으나 향후 코로나19로 인한 영향은 지속되어 불확실성은 커짐



[그림 12] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



주: 아시아-유럽항로 2월 실적 미발표

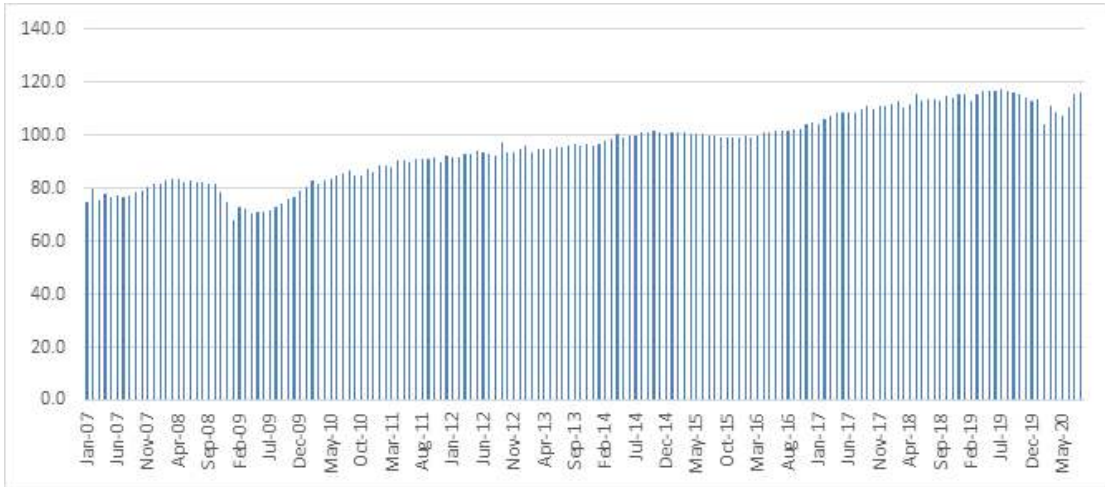
자료: 알파라이너

● 2020년 아시아-유럽항로, 아시아-북미항로 컨테이너 물동량 3분기 반등

- 전년동기대비 2020년 8월 아시아-유럽항로 물동량은 12.1%, 5월 아시아-미주항로 물동량은 15.7% 증가함
- 상대적으로 유럽항로에 비해 미주항로의 물동량 회복이 예상보다 높은 것으로 나타나 운임 역시 크게 상승함
- 2020년 3분기 이후 물동량이 회복되고 있으며 이는 크게 2가지 요인으로 추정됨. 첫째, 2분기 판매 감소를 예상한 소매업체의 예상과는 다르게 전년수준을 유지하여 재고율이 크게 하락하여 적정재고율을 유지하기 위한 수요 증가, 둘째, 정부의 재정지출 증가로 인해 가처분소득이 상승했으나 서비스업의 소비보다는 상품소비에 집중됨



[그림 13] 컨테이너 물동량 지수 추이(RWI/ISL Container Throughput Index)



주: 근로일수와 계절성을 고려한 지수임, 82개 주요 항만 물동량을 지수화함(2014년 물동량을 기준으로 작성)

자료: ISL

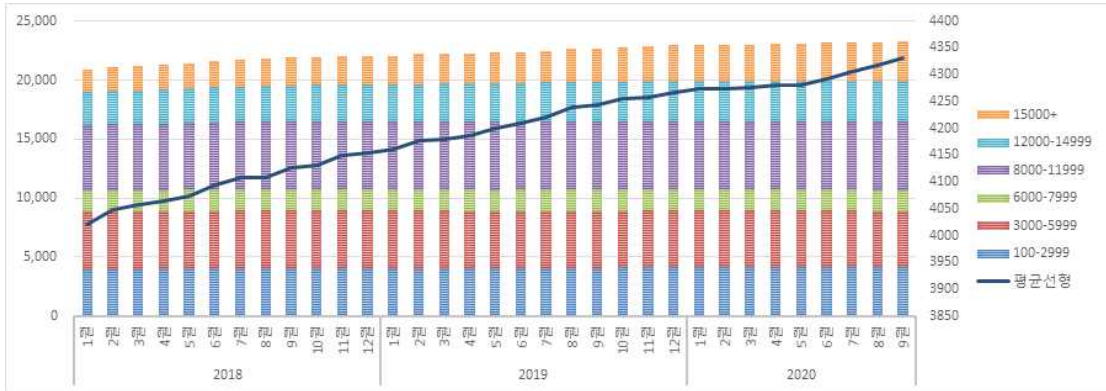
- 2020년 8월 기준 글로벌 항만 컨테이너 물동량 지수는 전년동기대비 0.3% 하락
 - 전년동기대비 1분기는 -4.2%, 2분기는 -6.9%, 3분기는 -1.0%로 하락폭은 축소되는 것으로 나타남
 - 3분기 9월 실적은 양호할 것으로 예상되며 4분기 항만 컨테이너 물동량은 크리스마스 수요로 전년수준을 상회할 것으로 예상됨



공급시장동향 : 선대현황

[그림 14] 세계 선대 및 평균선박크기 추이

(단위: TEU)



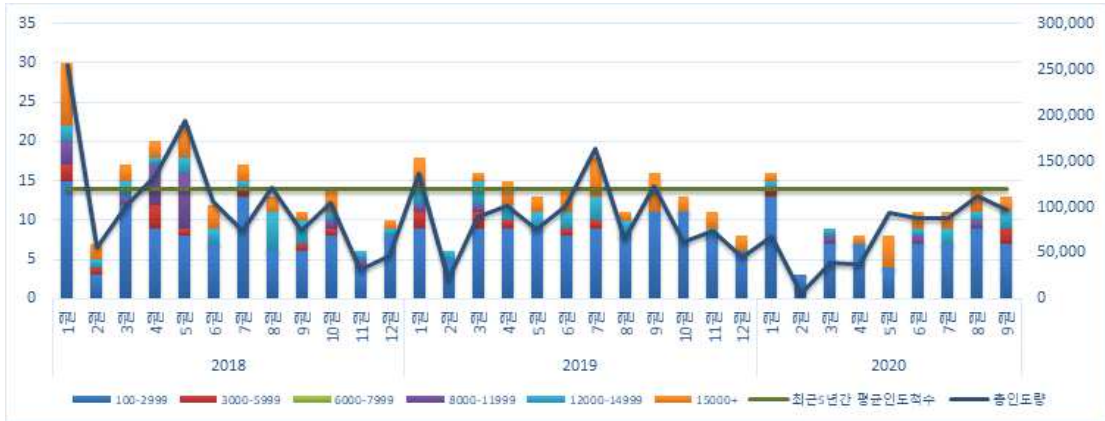
자료: 클락슨

- 2020년 9월 기준 컨테이너선대는 총 5,393척, 2,341만 TEU를 기록
 - 초대형선박의 증가로 인해 평균 선박크기도 2018년 초 4,039TEU에서 2020년 9월 기준 4,330TEU로 증가함
 - 총 선대에서 15,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아져 14.4%에 이르는 것으로 나타남
 - 반면에 3,000~8,000TEU급 선박은 신조발주가 거의 발생하지 않아 점유비중이 계속 축소됨



[그림 15] 인도척수 및 총인도량

(단위: 척, TEU)



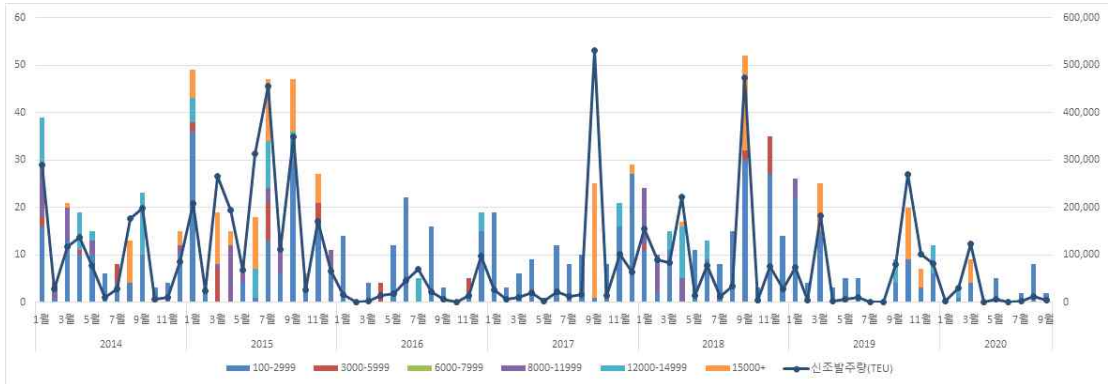
자료: 클락슨

- 2020년 9월까지 인도된 컨테이너 선박은 총 93척, 3만 8천 TEU이며 2020년 총 인도예정인 선박은 총 146척, 88만 TEU로 예상
 - 2020년 인도 예정인 선박은 2019년과 비슷한 수준이며 2021년에도 157척 102만 TEU로 예상됨
 - 최근 5년간 월평균 인도척수는 14척으로 나타났으며 2020년 3분기 월평균 인도척수는 8척으로 최근 5년 평균에 미치지 못한 것으로 나타남
 - 연 초 선박 인도 예상 척수는 197척이었으나 9개월이 지난 이후 인도예상척수가 50척 이상 감소함



[그림 16] 신조발주량 및 척수

(단위: 척, TEU)



자료: 클락슨

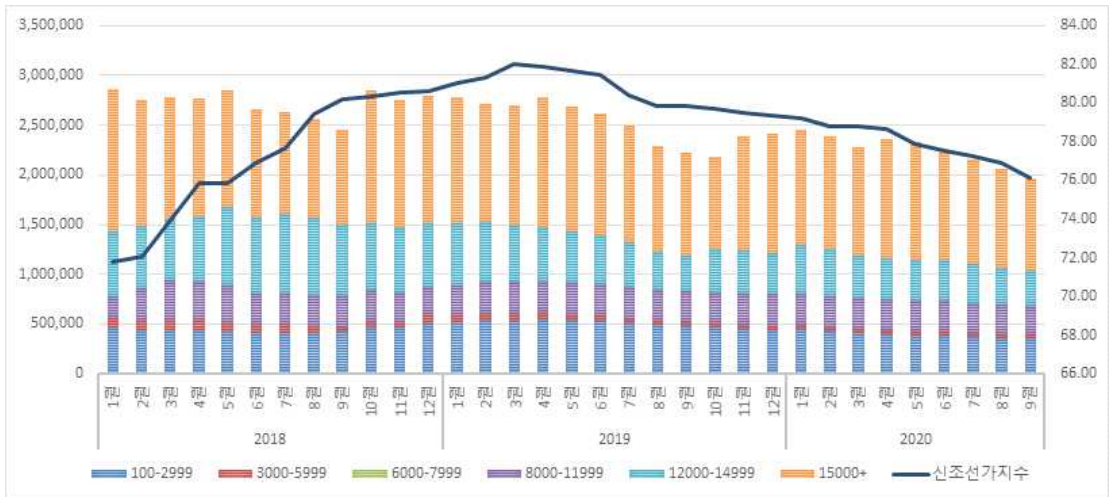
● 2020년 컨테이너 신조 발주량은 낮은 수준

- 클락슨 자료에 따르면 올해 3분기 컨테이너 신조 발주량은 12척(1.8만TEU)으로 2019년 3분기 신조 발주량인 9척(약 8만 TEU)에 비교됨
- 올해 발주된 선박은 OOCL의 23,000TEU급 5척, Great Horse의 14,000TEU급 2척을 제외하면 대부분 소형 선박임
- 최근 하판로이드, ONE 등에서 2만TEU급 선박 발주를 검토중인 것으로 알려짐. 이외에 에버그린, 조디악도 13,000~15,000TEU급 선박 발주를 검토중
- 컨테이너 운임과 신조 발주량과는 거의 관계가 없는 것으로 나타남. 더불어 아시아-유럽 운임과 15,000TEU 이상, 아시아-미주운임과 8,000~12,000TEU 신조 발주량 간에 모두 상관관계는 낮은 것으로 나타남
- 이는 신조발주에 영향을 미치는 요인은 운임이 아닌 환경규제, 기업의 비용절감 등과 같이 해운기업의 전략적인 요소가 영향을 미친 것으로 해석됨



[그림 17] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



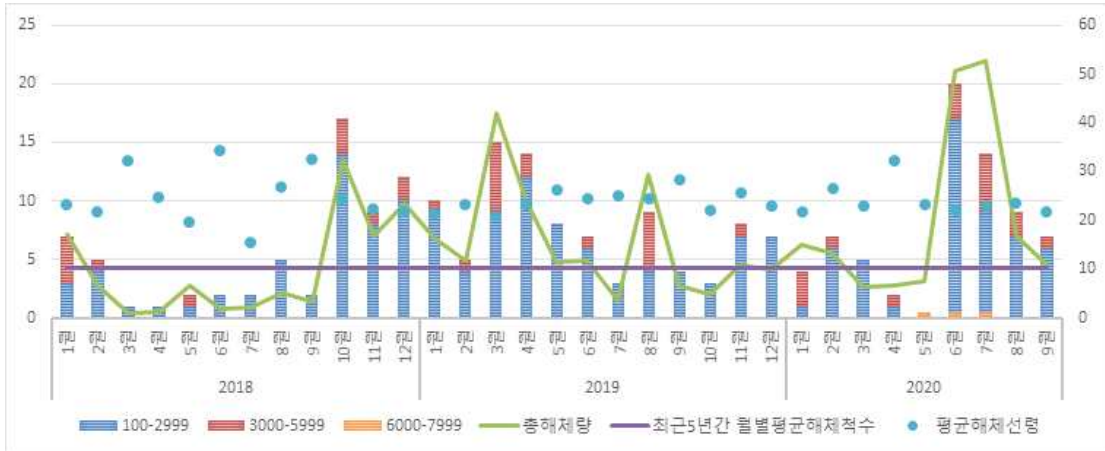
자료: 클락슨

- 2020년 9월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 314척, 196만 TEU이며 이중 47.2%는 15,000TEU급 이상
 - 15,000TEU급 이상 선박은 2020년 17척(40.3만 TEU)이 인도될 예정임. 현재 원양항로에 15,000TEU급 이상 선박은 약 174척(약 340만 TEU) 운영중
 - 최저수준의 발주잔량으로 신조가격도 동반 하락함. 최근 대형선에 대한 발주 검토가 이루어지고 있어 내년 상반기에는 계약될 것으로 예상됨
 - 또한 환경규제에 따라 LNG선박 발주 수요도 증가할 것으로 예상됨



[그림 18] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)



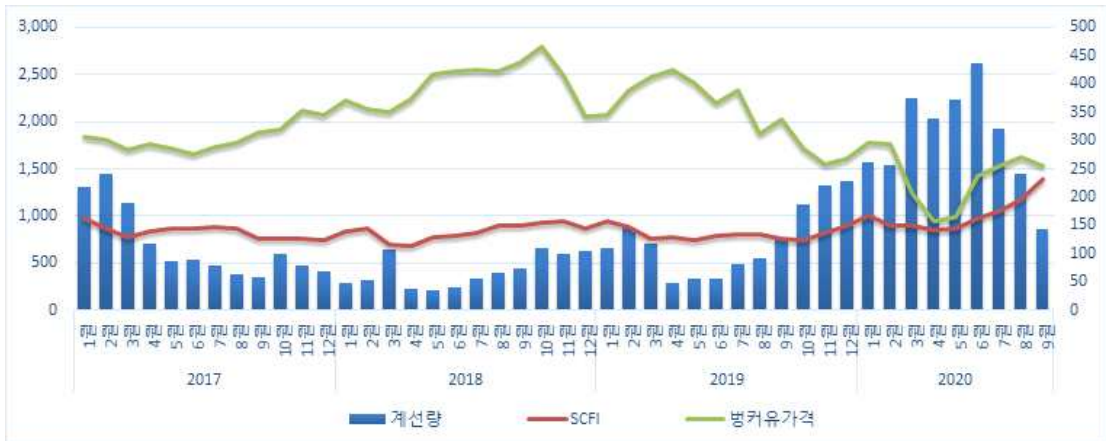
자료: 클락슨

- 2020년 9월 누계 해체량은 72척(17.9만 TEU)을 기록하여 전년동기대비 75척(15.7만 TEU)에 비해 증가함
 - 2020년 일부 중대형선에 대한 해체수요는 발생하였으나 대부분 3,000TEU 미만의 노후 선박을 중심으로 해체량이 발생하여 30만TEU 이상의 해체량을 기대하기는 어려움
 - 해체선박의 평균선령도 2011년 30년에서 2020년 9월 20.7년으로 낮아짐
 - 5월 이후 6천 TEU급 컨테이너선에 대한 해체가 이루어지고 있어 중장기적으로 선대 양극화가 초래될 수 있음



[그림 19] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



주: bunker유가격은 싱가포르 380CST 임

자료: 클락슨

- 2020년 9월 기준 전체 선대의 3.7%, 86만 TEU가 계선 중
 - 6월 계선은 262만 TEU에 달했으나 이후 점진적으로 감소함. 최근에는 북미, 유럽, 오세아니아지역의 물동량 증가로 선박 수요가 증가함
 - 특히 아시아-북미 서부의 물동량 회복이 예상보다 높아 일부항로는 임시결항의 취소 및 신규서비스 개설이 이루어짐
 - 4분기에도 계선량은 전년수분을 하회할 것으로 예상됨



[그림 20] 항로별 운임 및 선복량

(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)



주: 유럽, 싱가포르운임은 TEU, 미주운임은 FEU 기준임
 자료: 알파라이너, 상하이해운거래소



[표 4] 주요 항로 선복량

(단위: 천TEU, %)

구분	2019년		2020년			증감율	
	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	4,776	4,613	4,444	4,250	4,640	9.2	-2.8
아시아-미주(북미)	3,797	3,738	3,505	3,458	4,105	18.7	8.1
인트라 아시아	2,979	2,956	2,862	2,888	2,948	2.1	-1.0

자료: 알파라이너

- 올해 3분기 아시아-유럽항로, 아시아-미주항로의 선복량 모두 반등
 - 2020년 3분기 미주(북미)항로의 선복량은 전년 동기대비 8.1%, 전분기대비 18.7% 증가함. 최근 수요 급증으로 추가 선대가 투입되는 등 공급량은 역대 최대 수준임
 - 인트라 아시아 선복량은 전년대비 1.0% 감소했지만 원양항로에 비해 변동폭은 크지 않은 것으로 나타남.



주요뉴스

● 코로나19로 선사에 대한 정부지원은 약 100억 달러에 달해

- 국제교통포럼(International Transport Forum)에 따르면 코로나19로 인해 최소 13개 국가에서 크루즈 및 페리선사들을 중심으로 정부지원이 실시됨
- 항비, 세금 감면부터 유동성 지원까지 총 98억 달러의 정부지원이 확인되었으며 지원 항목 중 절반 이상이 여객운송에 관련됨
- 올해 2월~6월 기간 중 선사들의 공급 조절로 컨테이너 총 선대의 20~30%가 유휴상태였으며, 이로 인해 운임은 전년에 비해 높은 수준을 유지함
- 국제교통포럼은 선사들의 인위적인 선대감축으로 화주가 지불하는 비용이 상승하였으며, 글로벌 컨테이너 선사들의 경영실적이 양호함에도 불구하고 최소 4개 이상의 선사가 지원을 받은 것으로 나타나 지원기준에 대한 재정립과 지원 이후 모니터링이 필요하다고 강조함

자료: [https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134387/State-aid-for-shipping-nears-\\$10bn-during-pandemic](https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134387/State-aid-for-shipping-nears-$10bn-during-pandemic)

● 컨테이너 신조선박발주 확대 전망

- 공급과잉으로 어려움을 겪은 선사들이 다시 신조발주를 확대할 것으로 전망됨
- 가장 큰 원인으로 현재 컨테이너선대 발주잔량이 총 선대의 8%에 불과함. 이는 2008년~2009년 금융위기 시 60%에 비해 매우 낮은 수준임
- 또한, 코로나19로 수요 급감을 예상했던 원양항로를 중심으로 공급 조절을 통한 운임을 유지시킬 수 있다는 학습효과도 작용한 것으로 추정됨
- 현재 MSC, 하판로이드, 에버그린 등이 신조 발주를 검토함
- MSC, 하판로이드, ONE은 2만 TEU급 이상, 에버그린, 조디악은 13,000~15,000TEU급 선박의 발주를 검토중인 것으로 알려짐

자료: <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134382/No-need-for-alarm-as-container-lines-return-to-the-shipyards>

● 고유황유와 저유황유 간 스프레드 축소로 스크러버 장착 동인 감소

- 7월 저유황유(VLSFO) 가격은 톤당 305달러로 고유황유와의 차이가 50달러에 불과함
- 코로나19 이전 두 유종 간 차이는 150~200달러에 이르렀으나 이후 50~60 달러로 축소됨. 이로 인해 스크러버 장착비용에 대한 투자회수기간이 코로나19 이전에는 1~2년이었으나 최근에는 4~5년으로 증가함
- 현재 스크러버 장착을 위해 입고된 컨테이너 선박은 52척(50만TEU)으로 3월 117척



(112만TEU)에 비해 크게 감소함

- 운항선사들은 낮은 연료유가가 지속되면 스크러버 장착에 대한 동인이 감소할 것으로 예상됨. 현재 465척의 컨테이너선에 스크러버가 장착되었으며 신조포함 105척이 추가로 장착되어 인도될 예정임

자료 Alphaliner Weekly 29호

● 컨테이너시장의 경쟁 패러다임 변화

- 코로나19로 인해 많은 전문가들이 컨테이너 운송 시장의 어려움을 예상하였으며 최대 200억 달러의 매출이 감소할 것으로 예상함
- 하지만 국가들의 경기부양책으로 인해 일부항로에서는 예상보다 높은 수요가 발생하고 컨테이너 운임도 2014년 이후 최고치를 기록하는 등 선사들의 부정적인 영향을 상쇄시킴
- 이는 선사들의 공급관리에 따른 영향이 크며 과거 선사들 간의 시장점유율 경쟁에서 벗어난 것으로 판단됨.
- CTS(Containers Trades Statistics)에 따르면 5월 누계 컨테이너 물동량이 7.7% 감소하였으며 Drewry는 올해 컨테이너 물동량이 7.3% 감소할 것으로 예상함. 이는 코로나 19 초기에 예측한 10% 이상 감소에 비해 크게 낮아진 수치임
- 선사들의 신조선박 인도 지연요청으로 2% 대에 그칠 것으로 예상되나 수요 감소세가 더 크기 때문에 내년까지는 공급관리가 지속될 것으로 예상됨

자료 <https://loyalist.maritimetelligence.informa.com/LL1133315/Talk-of-a-containers-crisis-is-off-the-mark>(로그인 필요)

● 컨테이너선 발주잔량(orderbook) 비중이 역대 최저수준으로 하락

- 알파라이너자료에 따르면 7월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 총 컨테이너 선대의 9.4%인 221만 TEU로 나타남
- 동 수치는 2000년대 이후로 가장 낮은 발주잔량 비중으로 10% 이하는 처음으로 기록됨. 이는 올해 신조발주량 급감에 기인하며 과거 2008년~2009년 금융위기에도 최소 400만 TEU 이상의 발주잔량을 기록함
- 올해(6월 누계) 신조발주량은 19척(16.2만TEU)에 불과하여 발주잔량은 200만 TEU 이하로 감소할 수 있음
- 코로나19로 공급 감축이 이루어지는 가운데 올해 초대형 컨테이너선을 발주하려는 선사(ONE, 하판로이드)들이 발주를 연기하여 올해 신조 계약은 사상 최저 수준을 기록할 가능성이 높음
- 하지만 코로나19와 별개로 2016년 이후 신조 발주량은 지속적으로 감소하고 있는 추세



임. 이는 글로벌선사들 간 초대형선을 통한 비용 경쟁이 완화됨을 의미하며 향후 신조발주는 저탄소, 친환경선을 중심으로 이루어질 것으로 전망됨

자료 Alphaliner Weekly 30호

● 2021년까지 초대형선 인도는 지속

- 올해 수주잔량(orderbook)이 총 선대 대비 10% 이하로 하락하였지만 초대형선박에 대한 수주잔량 비중이 높아 이들 시장에 대한 공급과잉은 지속될 것으로 전망
- 오션 얼라이언스는 1만 TEU급 이상 컨테이너선이 57척 인도될 것으로 예상되어 이들 얼라이언스는 향후 물량 확보가 관건임
- 이미 오션얼라이너스는 아시아-미주항로에서 39.5%, 아시아-유럽항로에서 38.7%의 시장점유율을 가지고 있어 추가적인 시장점유율 상승은 쉽지 않을 것으로 전망됨
- 디 얼라이언스는 HMM과 양밍만이 인도받을 예정이며 ONE과 하판로이드는 코로나19로 인해 23,000TEU급 이상 선박에 대한 신조발주를 연기함. 2M은 초대형선 선대 구성을 어느 정도 완료한 상황임
- CMA CGM의 인도 예정 선박은 23,000TEU급 LNG추진선 9척이 포함되어 있고 이르면 올해 9월부터 인도될 예정임.(지난해 11월 인도예정이었으나 기술적인 문제로 연기됨) 동 선박은 아시아-유럽서비스인 'FAL1'에 투입되며 기존 운항하던 16,000~17,850TEU급 선박은 아시아-지중해 항로에 투입될 것으로 예상됨

자료 Alphaliner Weekly Newsletter 33호

건화물



2020년 3분기 요약

● 케이프선 운임과 전망

- (현황) 케이프선 3분기 평균 운임은 1일 20,661달러를 기록함. 이는 전기 대비 2배 가까이 상승한 수준임
- (수요) 중국의 경기부양책 효과로 철광석에 대한 수요가 회복됨. 반면 원료탄의 경우는 중국의 석탄수입제한 조치의 영향으로 수요가 회복되지 못함
- (공급) 3분기 케이프선 순증은 300만 DWT(인도량 510만 DWT, 해체량 220만 DWT)로 전기 대비 26.8% 감소함. 발주기록은 전무했으며, 발주잔량은 3,390만 DWT임
- (전망) 중국이 코로나19로 침체된 경기를 회복하기 위해 대규모 예산을 투입하면서 철광석에 대한 수요 강세가 4분기에도 지속될 것으로 보이나, 석탄수입제한 조치로 인한 부정적 영향으로 4분기 운임은 전분기 대비 하락할 것으로 예상됨

● 파나막스선 운임과 전망

- (현황) 3분기 파나막스선 평균 운임은 1일 11,829달러를 기록함. 전기 대비 2배 상승한 수준임
- (수요) 연료탄 가격이 급등과 주요 석탄 수입국의 하계 대비 연료탄 재고 구축이 일단락된 것이 물동량 증가제한 요인으로 작용함. 또한 브라질의 대두 수출시즌이 당초 예상보다 빠른 시기에 완료됨
- (공급) 3분기 파나막스선 순증은 170만 DWT(인도량 210만 DWT, 해체량 35만 DWT)로 전기 대비 64.7% 감소함. 발주량은 50만 DWT, 발주잔량은 1,610만 DWT임. 2018년부터 인도되는 선박은 늘어나고 있으나, 해체는 거의 이루어지고 있지 않음
- (전망) 4분기 파나막스선 운임은 3분기와 비슷한 수준을 유지할 것으로 예상됨



- 수프라막스선 운임과 전망

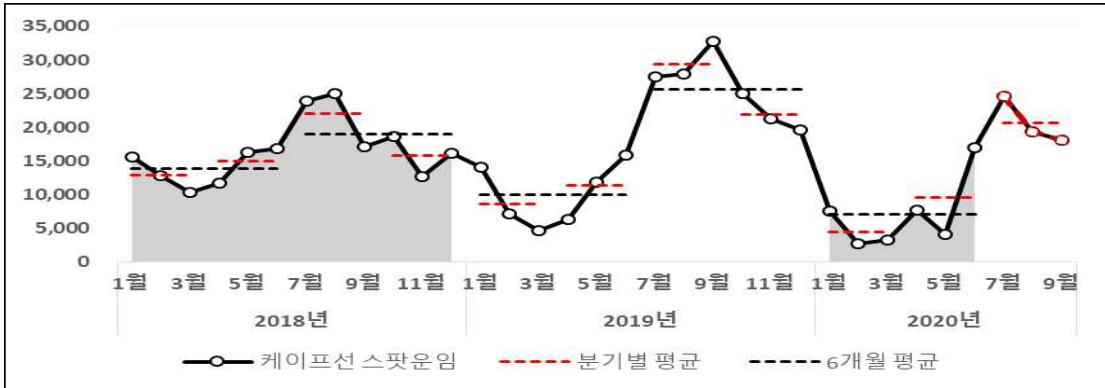
- (현황) 금년 3분기 평균 운임은 1일 9,945달러를 기록함. 이는 전년 동기 대비 20.9% 하락했으나, 2분기 대비 82.8% 상승한 수치임
- (수요) 북유럽 및 지중해 선복 문제 해결로 북미 동안과 대서양 수역의 수요가 증가함. 호주산 및 브라질산 철광석 화물 증가 또한 수프라 운임 시장 회복에 긍정적인 요인을 미침
- (공급) 3분기 수프라막스선 순증은 90만 DWT(인도량 150만 DWT, 해체량 60만 DWT)로 선복량은 전년 동기대비 3.7% 증가함. 발주량은 70만 DWT, 발주잔량은 1,270만 DWT임. 특히 선복량 대비 발주잔량의 비율이 6.0%로 2019년 4분기 이후 매 분기 하락하고 있음
- (전망) 4분기 수프라막스선 운임은 3분기 비슷한 수준을 유지할 것으로 예상됨. 다만 Covid-19 바이러스 관련 정치 마찰이 다시 확산될 경우 태평양 지역 시장 수요가 악화 될 것으로 예상됨



케이프선 : 운임동향

[그림 21] 케이프선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



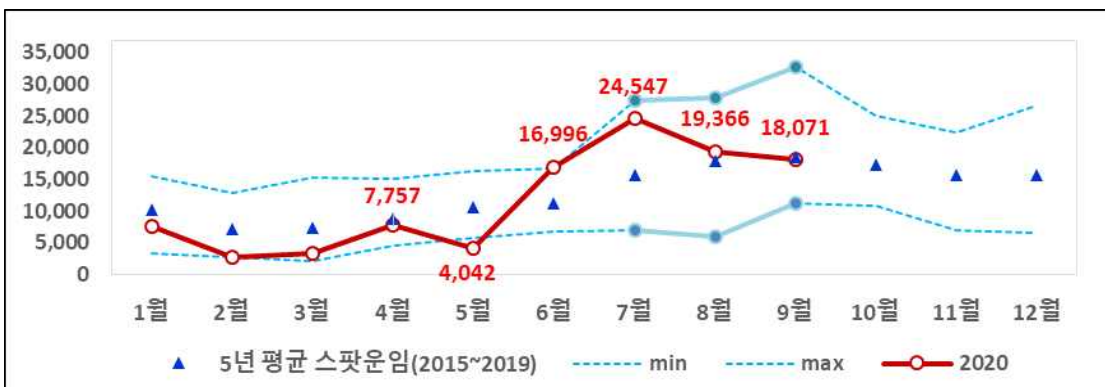
자료: 클락슨

● 케이프선의 2020년 3분기 평균운임이 1일 20,661달러를 기록함

- 케이프선의 2분기 평균 운임은 전분기 대비 2배 가까이 상승한 1일 9,598달러를 기록함
- 중국의 경기부양책과 항만의 철광석 재고 부족으로 인해 단기간 내 철광석과 원료탄에 대한 수요가 살아나면서 운임이 상승함

[그림 22] 케이프선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

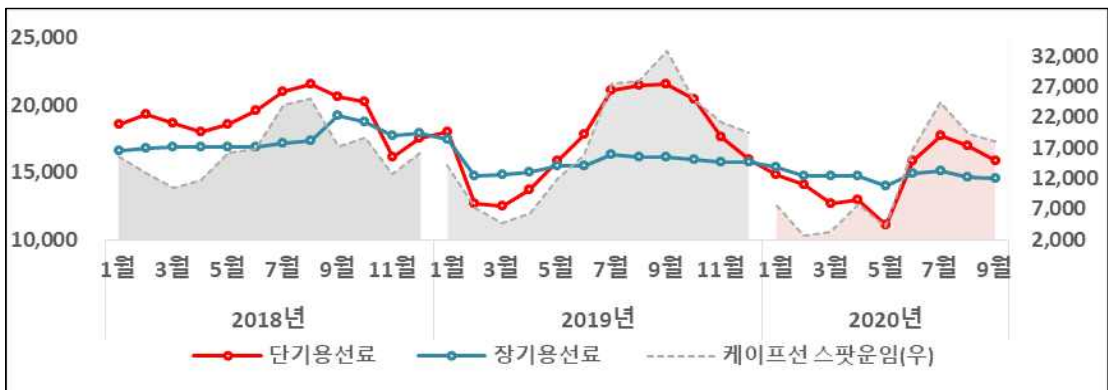


● 최근 5년(2015년~2019년) 월별 평균보다 높은 수준을 기록함

- 7월 월평균 운임은 중국의 경기 부양책의 효과로 24,547달러/일로 올해 들어 최고 운임수준을 기록함. 월평균 운임은 손익분기점(BEP)이상의 높은 수준을 기록했음
- 8월 월평균 운임은 19,366달러/일로 전월 대비 21.1% 하락함. 악천후로 인해 중국 내 선박의 입출항이 지연된 데다 브라질 수역에서 선박 공급이 수요를 상회하는 과잉상태 현상이 나타나면서 운임이 가파르게 하락함
- 9월 월평균 운임은 18,071달러/일로 전월대비 6.7% 하락함. 태풍 마이삭(제9호)와 하이선(제10호)의 영향으로 발생했었던 중국항만의 체선 현상이 완화되면서 시장 내 선박 공급이 늘어난 것이 하락의 원인으로 보임. 또한, 호주의 주요 철광석 처리 항만의 유지보수로 동화물의 수출 일정 지연을 초래하면서 운임이 하락했음
- 하지만, 9월 말에는 중국의 국경절(10월1일부터 8일까지)를 앞두고 제철소에서 철광석 재고 확보를 위해 수입량을 늘리면서 운임의 하락폭이 축소됨

[그림 23] 케이프선 스팟운임과 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/일)

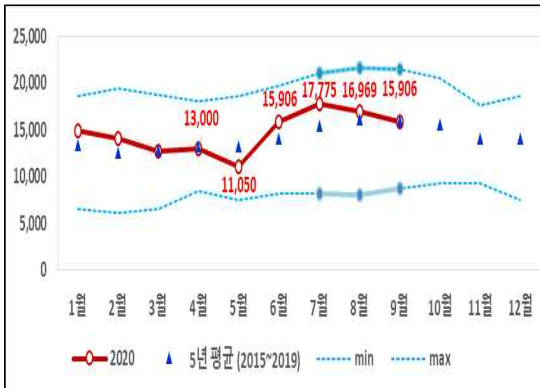


자료: 클락슨



[그림 24] 케이프선 단기용선료의 계절성

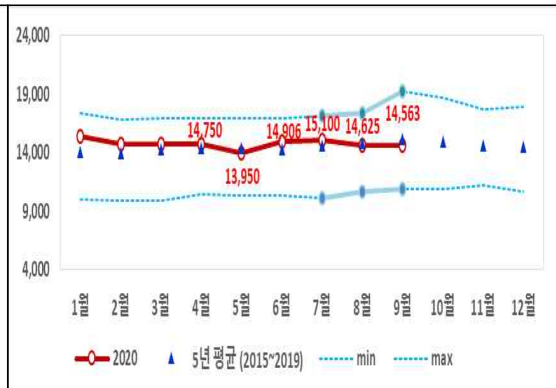
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 25] 케이프선 장기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



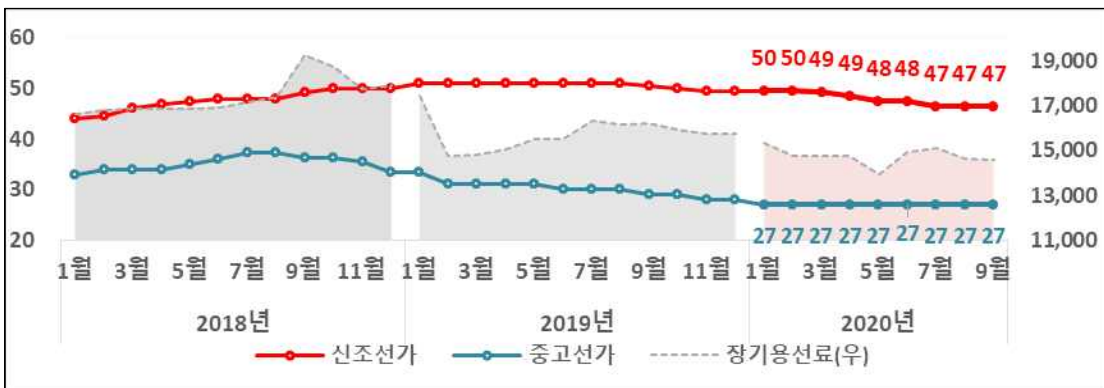
자료: 클락슨

● 7월에 들어서면서 단기용선료가 장기용선료를 다시 상회함

- 3분기 장기용선료(14,763달러/일)는 전분기(14,535달러/일) 대비 1.6% 상승에 그쳤으나, 단기용선료는 전분기 대비 26.8% 상승한 16,883달러/일을 기록함
- 장기 용선료는 코로나19로 인한 시장 심리가 악화되었음에도 불구하고 14,000달러 중반대를 기록 중임. 올해에도 작년과 유사한 패턴을 보이고 있으며, 스팟운임의 급락과 급등에도 불구하고 장기용선료는 일정수준을 기록함
- 2019년에도 1월에 발생한 브라질 댐사고의 여파로 철광석 생산차질에 대한 우려가 확산되면서 상반기 약세를 보였던 운임이 하반기에 들어서면서 반등함. 이때 스팟운임의 급락과 급등에도 불구하고 장기용선료는 크게 영향을 받지 않고, 일정 수준을 유지했음

[그림 26] 케이프선 장기용선료와 선가 추이

(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨



[그림 27] 케이프선 신조선가 추이

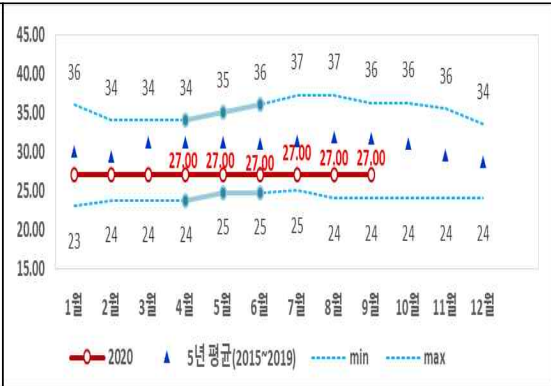
(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

[그림 28] 케이프선 중고선가 추이

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

● 3분기 신조선가는 전분기 대비 2.8% 하락, 중고선가는 보험세를 보임

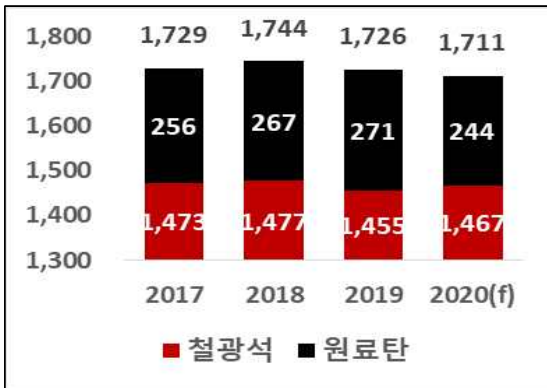
- 올해 3분기 평균 신조선가(4,650만 달러)는 최근 5년간 2분기 평균 신조선가(2015년~2019년) 대비 0.1% 상승함. 반면, 2020년 3분기 평균 중고선가는 2,700만 달러로 5년간 3분기 평균 중고선가(3,160만 달러) 대비 14.6% 하락함
- 신조선가는 최근 5년 평균을 상회하는 것으로 나타나나, 중고선가는 하회 중임. 일반적으로 시황이 강세를 보일 때 신조선과 중고선가간의 차이가 좁아지는 경향을 보임



케이프선 : 수요동향

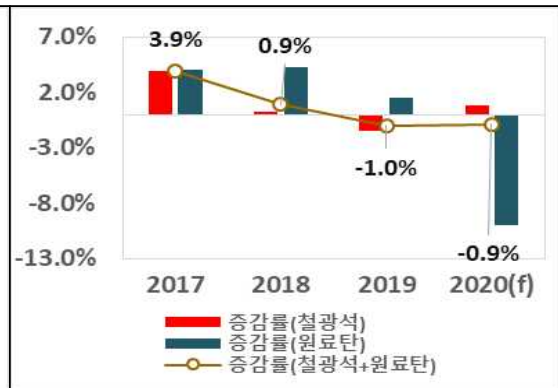
[그림 29] 철광석 및 원료탄 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)



[그림 30] 철광석 및 원료탄 해상물동량 증감률

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

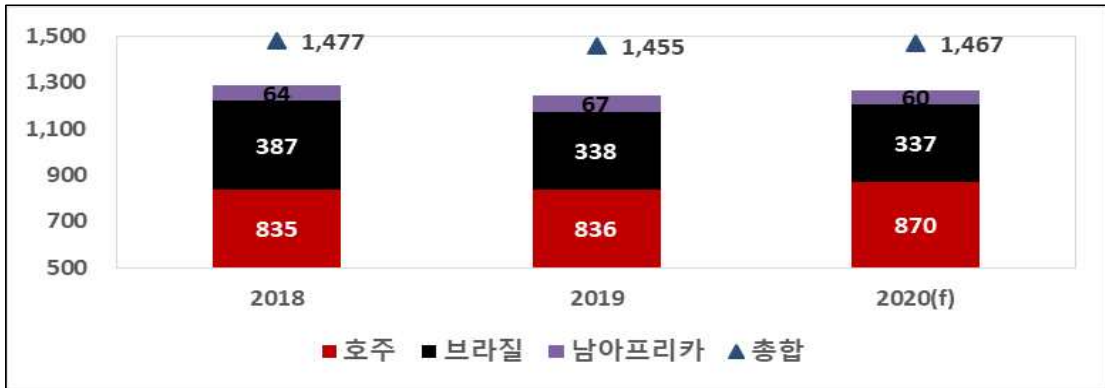
● 2020년 해상물동량(철광석 및 원료탄)은 전년대비 0.9% 감소할 것으로 전망

- 2020년 철광석 및 원료탄 해상물동량의 증가율은 0.1%에 그칠 것으로 전망됨. 이는 코로나19의 여파인 것으로 보임. 코로나19로 중국은 춘절 연휴기간을 연장하고 공장 가동률을 낮쳤으며, 인도를 비롯한 일부 국가들이 봉쇄조치(lockdown)를 취함
- 철광석 해상물동량은 작년에 비해 0.8% 증가할 것으로 전망되고 있는데, 이는 브라질이 댐 붕괴여파로 타격을 입었던 철광석 생산능력을 일정 수준으로 회복했기 때문임
- 원료탄 해상물동량은 유럽 지역에서 철강 생산량을 급격히 줄이면서 마이너스 증가률을 기록할 것으로 전망됨



[그림 31] 철광석 해상물동량 추이 (수출)

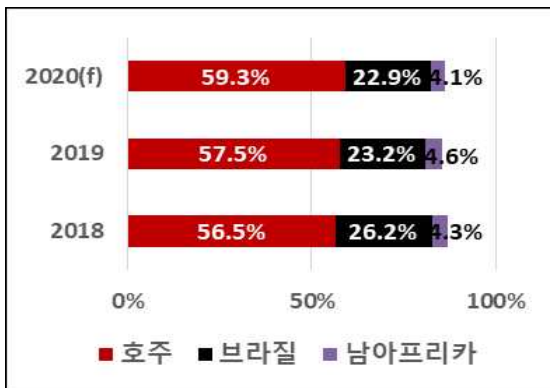
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 32] 철광석 수출국 비중

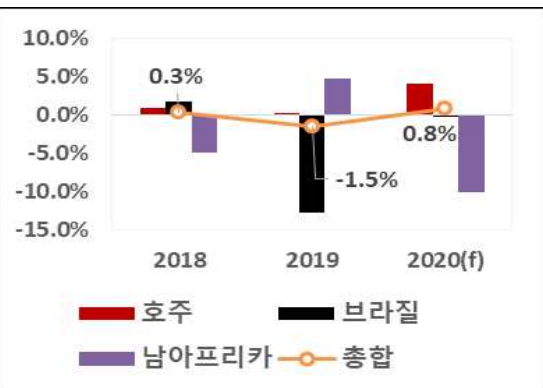
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 33] 주요국의 철광석 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

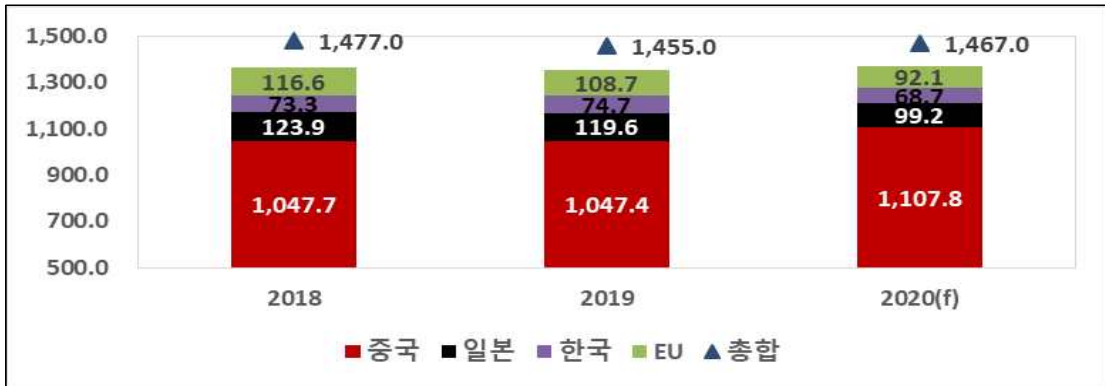
● 2020년 철광석 해상물동량은 강보합세를 보일 것으로 전망

- 2020년 철광석 해상물동량이 전년 대비 0.8% 늘어난 1억 4,670만 톤을 기록할 것으로 전망됨
- 코로나19의 여파에도 불구하고 중국의 철광석에 대한 수요를 바탕으로 호주와 브라질의 철광석 해상물동량이 증가할 것으로 보임. 특히 올해 전세계 철광석 해상물동량 중 호주의 비중이 전년 대비 1.8%p 증가한 59.3%를 기록할 것으로 예상됨
- 이는 중국이 공급이 불안정할 것으로 전망되었던 브라질산 철광석 대신 수요를 호주산으로 대체했기 때문임



[그림 34] 철광석 해상물동량 추이 (수입)

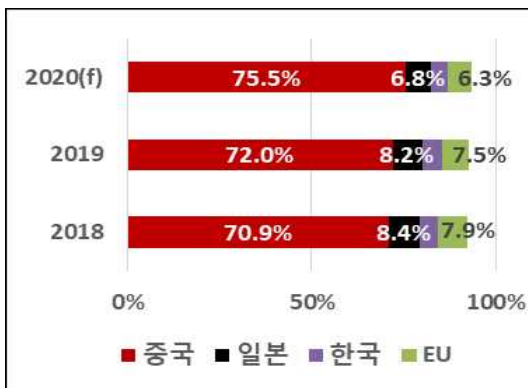
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 35] 철광석 수입국 비중

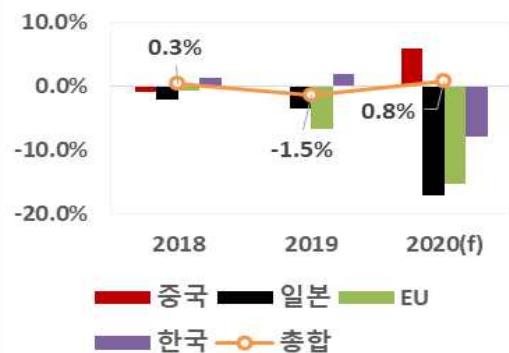
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 36] 주요국의 철광석 수입량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

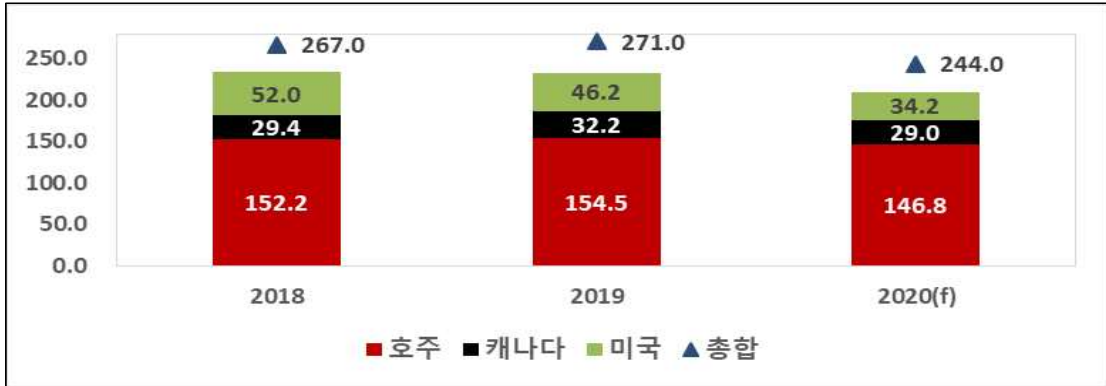
● 2020년 중국의 철광석 수입량은 전년대비 증가할 것으로 전망

- 2020년 전 세계 철광석 해상물동량은 전년 대비 0.8% 증가할 것으로 전망됨. 일본, 한국, EU를 중심으로 철광석 수요가 급격히 감소할 것으로 예상되나, 중국의 경기부양책으로 철광석과 원료탄에 대한 수요가 증가했기 때문임
- 올해 중국의 철광석 수입량은 전년대비 5.8% 증가한 11억 780만 톤을 기록할 것으로 보임. 이는 전세계 철광석 해상물동량 중 약 75.5%임



[그림 37] 원료탄 해상물동량 추이 (수출)

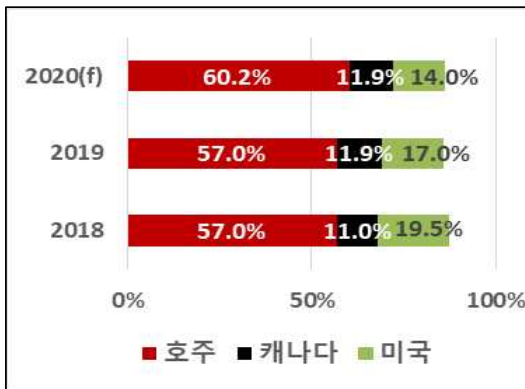
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

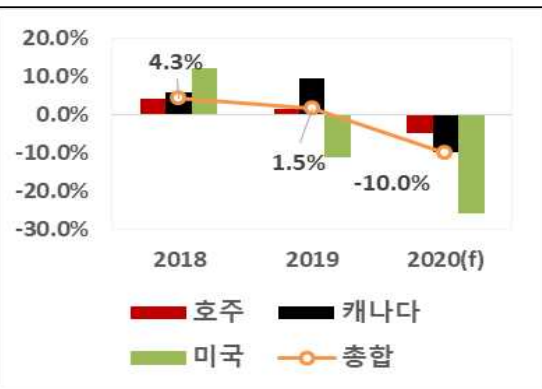
[그림 38] 원료탄 수출국 비중

(단위: %)



[그림 39] 주요국의 원료탄 수출량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

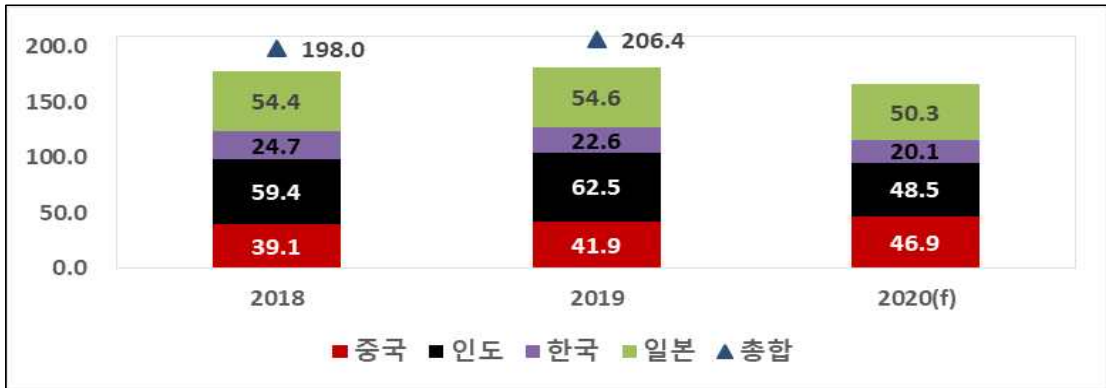
- 올해 원료탄 해상물동량은 전년대비 10% 줄어든 것으로 전망

- 미국의 원료탄 수출량이 전년 대비 26% 감소할 것으로 전망되며, 그 뒤를 이어 캐나다 가 9.9%, 호주가 5% 감소할 것으로 전망됨



[그림 40] 원료탄 해상물동량 추이 (수입)

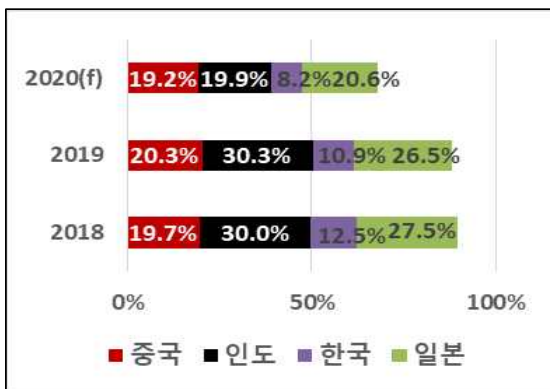
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

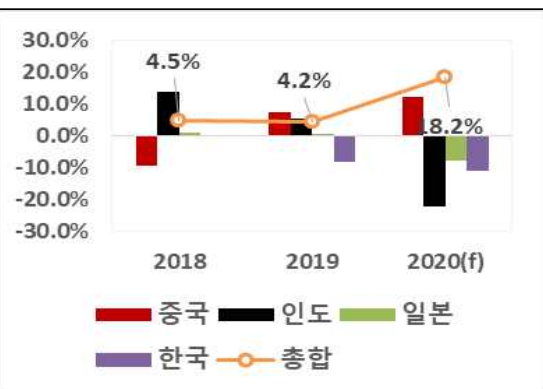
[그림 41] 원료탄 수입국 비중

(단위: %)



[그림 42] 주요국의 원료탄 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

● 인도의 원료탄 수입량이 전년 대비 18.2% 증가할 것으로 전망

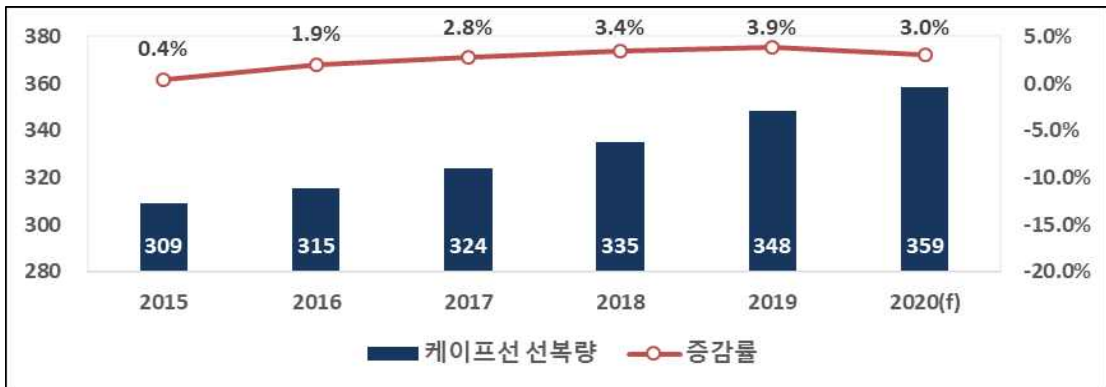
- 중국은 전년 대비 11.9% 증가한 4,690만 톤의 원료탄을 수입할 것으로 전망됨. 이는 중국의 조강생산(crude steel production)이 늘어나고 있기 때문임
- 올해 인도의 원료탄 수입량은 4,850만 톤에 그칠 것으로 전망됨. 이는 전년 대비 22.4% 줄어든 수준임. 전 세계 원료탄 해상물동량 중 30% 정도를 수입해왔던 인도의 비중이 올해 19.9%에 그칠 것으로 보임. 인도($\Delta 22.4\%$)와 함께 한국($\Delta 11.1\%$), 일본($\Delta 7.9\%$) 순으로 원료탄 수입량 감소율을 보일 것으로 보임



케이프선 : 공급동향

[그림 43] 케이프선 선복량 변화추이 및 증감

(단위: 백만DWT, 전년비 %)

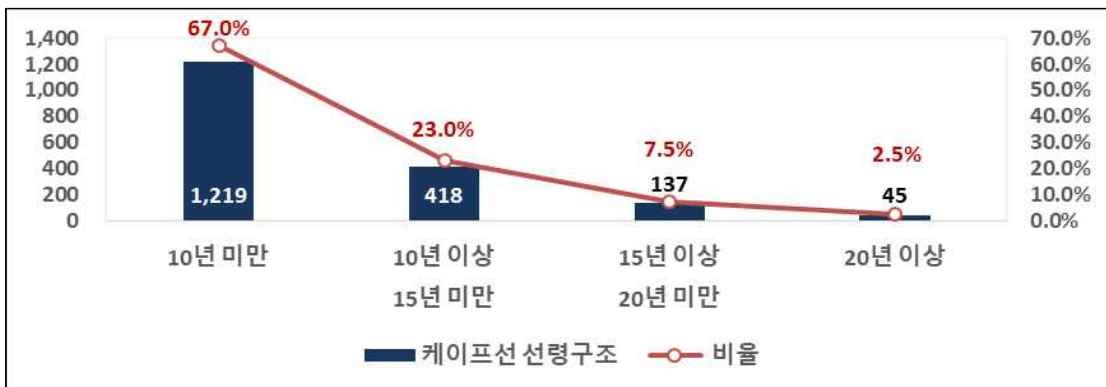


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 선복량은 3억 5,900만 DWT 기록 전망
 - 케이프선 선복량은 전년대비 3.0% 증가할 것으로 예상됨

[그림 44] 케이프선 선령구조

(단위: 척, %)



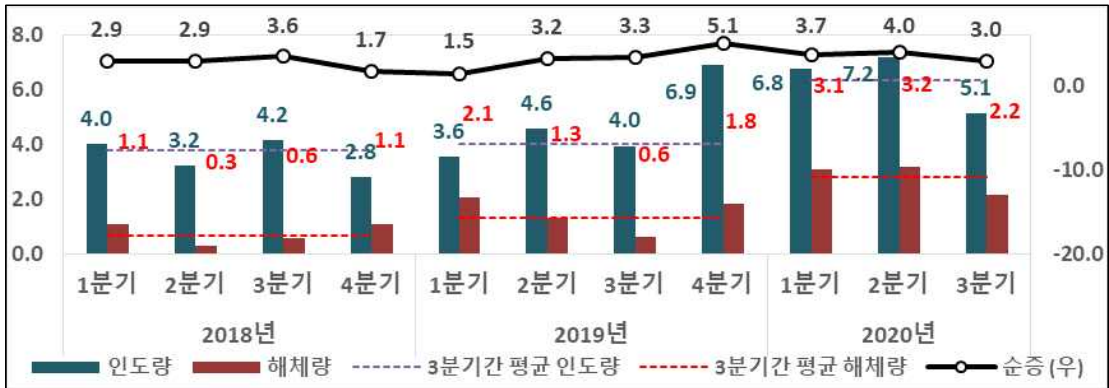
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 케이프선 건실한 선령구조 유지 (케이프선 중 67%가 선령 10년 미만)
 - 케이프선 총 1,819척 중 선령이 10년 미만인 선박이 67%, 10년 이상 15년 미만인 선박 23%, 15년 이상 25년 미만 선박 7.5%, 25년 이상이 2.5%임. 건실한 선령구조를 가지고 있음



[그림 45] 케이프선 공급 추이 (인도량, 해체량, 순증)

(단위: 백만DWT)



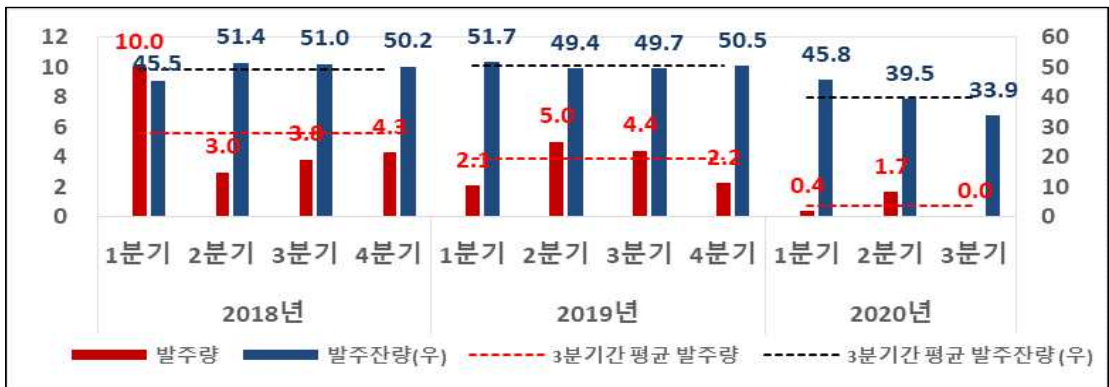
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 3분기 순증은 300만 DWT로, 전분기 대비 26.8% 감소함

- 올해 3분기 케이프선 순증은 300만 DWT로 전년 동분기 대비 11.3% 감소한 것으로 나타남. 작년 같은 기간과 비교했을 때 올해 3분기 인도량은 510만 DWT로 29.8% 증가했으며, 해체량은 220만 DWT로 3.5배가량 증가함

[그림 46] 케이프선 공급 추이 (발주량, 인도량, 발주잔량)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

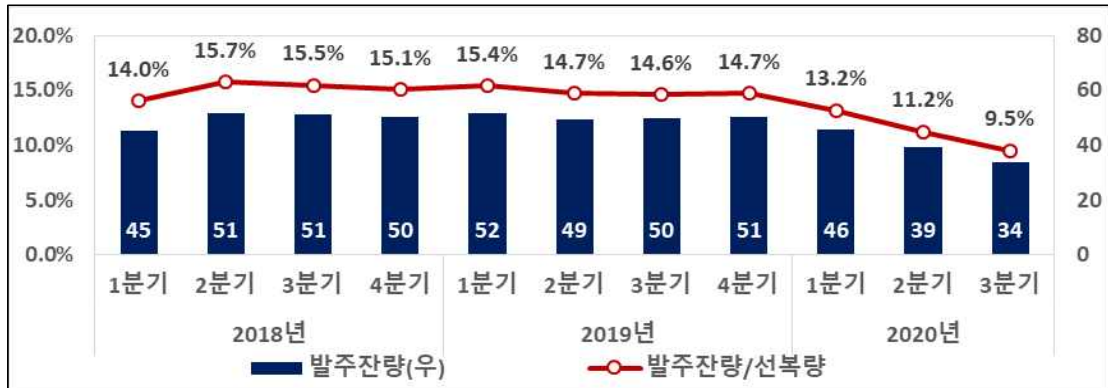
- 2020년 3분기에는 신조선 발주 기록 전무

- 올해 들어 신조선 발주가 급감하고 있음. 작년 2분기 이후부터 발주량이 급감하기 시작해, 3분기에 발주가 전무함



[그림 47] 케이프선 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: %, 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

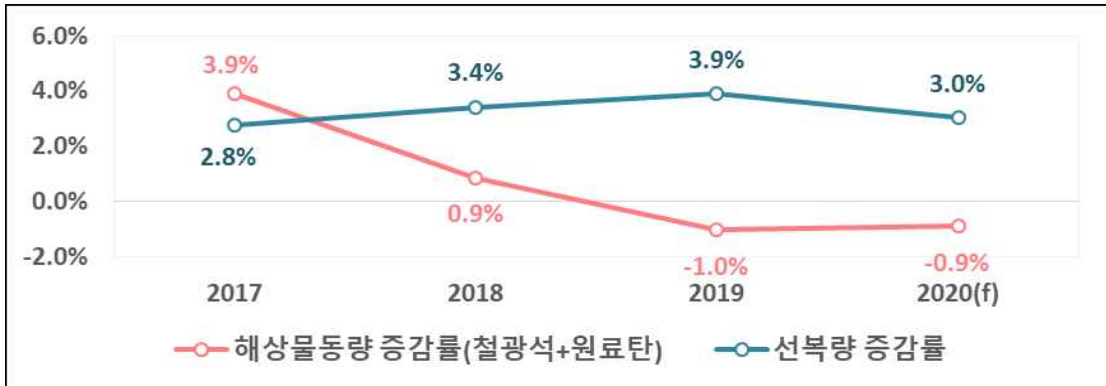
- 2020년 3분기 선복량 대비 발주잔량은 9.5% 기록
 - 올해 3분기 케이프선의 발주잔량은 3,400만 DWT로 전년 동분기 대비 31.7% 줄어든 것으로 나타남



케이프선 : 수급 및 FFA

[그림 48] 케이프선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 해상물동량 증가율이 선복량 증가율을 하회할 것으로 전망
 - 선복량 증가율은 전년대비 3.0%, 해상물동량 증가율은 -0.9%로 전망됨

[그림 49] 케이프선 FFA '20Q4, '21Q4 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

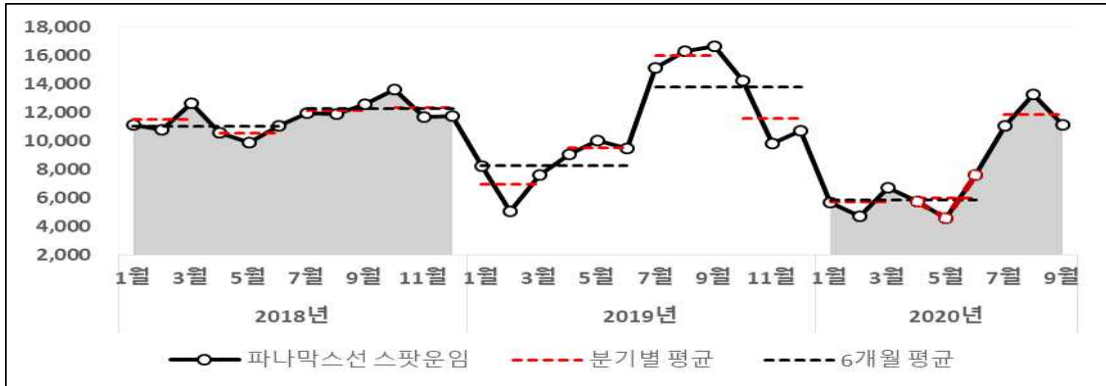
- 2020년 3분기 기준, 케이프선 FFA 4분기와 '21년 1분기물 가격이 각각 17,072달러, 15,892달러/일 기록
 - 올해 1월부터 9월까지 케이프선 FFA 4분기물과 '21년 1분기물 가격 변화 추이를 살펴보면 코로나19사태의 확산에 따라 불안심리가 5월에 가장 크게 나타났으며, 6월부터 회복되는 것으로 보임



파나막스선 : 운임동향

[그림 50] 파나막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

● 파나막스선의 2020년 3분기 평균운임은 전년동기 대비 26.3% 하락

- 파나막스선의 3분기 평균 운임은 1일 11,829달러를 기록함. 전기 대비 2배 상승한 수준 이기는 하나, 작년 3분기와 비교하면 큰 폭으로 하락함
- 코로나19의 확산으로 주요 연료탄 수입국 중 하나인 인도와 중국 등이 봉쇄조치(lock down)를 취한 여파 때문임. 인도와 중국 등의 공장 가동률이 현저히 줄어들면서 전력 수요가 줄어들었으며, 전력 수요의 감소는 자연스럽게 연료탄 소비의 감소로 이어짐
- NCSA, ECSA 등으로부터 대두 등의 수확 시즌에 맞춰 곡물 물동량이 시장 내에 유입되었으나, 선박공급과잉으로 운임이 하락압력을 받은 것으로 분석됨
- 3분기에 들어서면서 인도 등에서 연료탄 수입을 서서히 재개하면서 운임이 상승함



[그림 53] 파나막스선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)

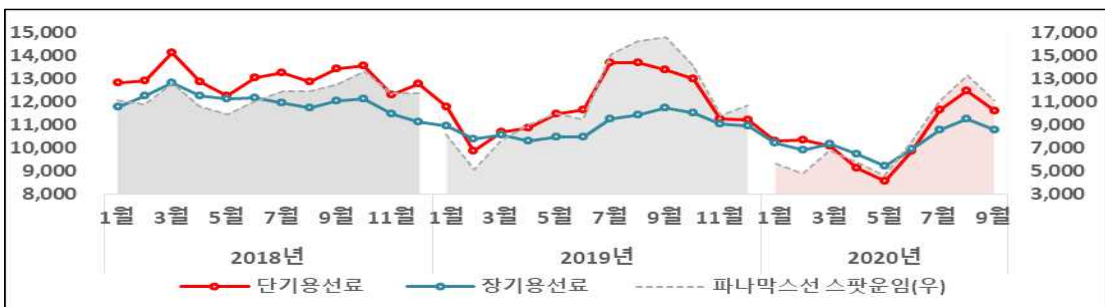


자료: 클락슨

- 파나막스선 스팟운임은 5년 평균(2015년부터 2019년까지)보다 낮은 수준 기록
 - 7월 파나막스선의 월평균 운임은 11,073달러/일을 기록함. 시장내 선박공급과잉 현상에 대한소식이 들리면서 운임이 하방압력을 받기 시작함. 유럽 주요 국가들을 중심으로 여름철 석탄 수요를 충족하기 위한 움직임이 보였으나, 운임에는 큰 영향을 미치지 못함
 - 8월 파나막스선의 월평균 운임은 13,296달러/일을 기록함. 유럽 내 주요 석탄 수입국들의 하계 대비 재고 구축이 일단락되고, 특히 인도의 석탄 수요가 감소하면서 운임하락 큰 영향을 미침. 또한 브라질의 대두 수출 시즌이 완료된 것도 운임에 부정적으로 작용함
 - 9월 파나막스선의 월평균 운임은 11,117달러/일을 기록함. 여전히 선박 공급이 수요를 상회하고 있는데다, 중국 정부의 석탄 수입 통제 소식이 전해지면서 운임이 하락함. 또한 인도의 몬순으로 인한 영향도 운임에 부정적으로 작용했음

[그림 54] 파나막스선 스팟운임과 용선료 추이

(단위: 달러/일)

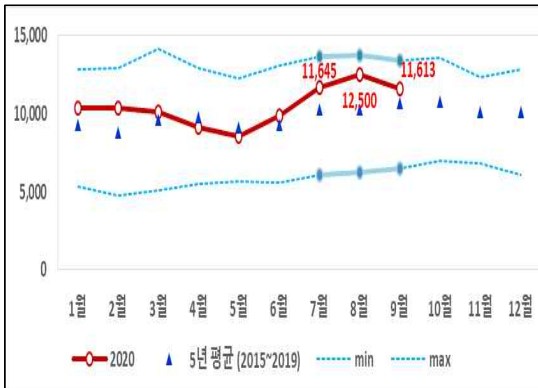


자료: 클락슨



[그림 55] 파나막스선 단기용선료의 계절성

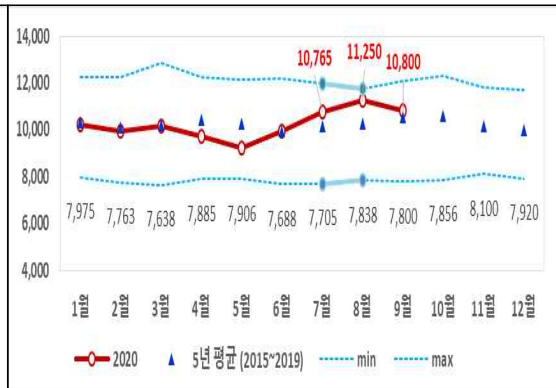
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 56] 파나막스선 장기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



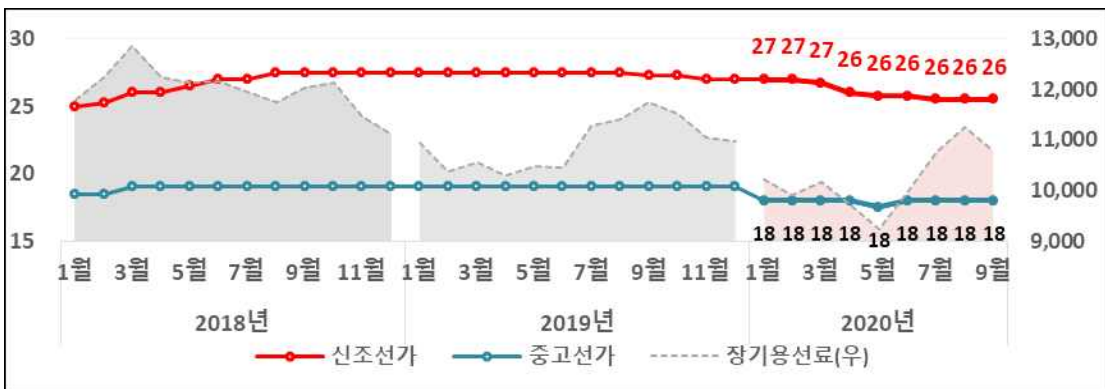
자료: 클락슨

● 3분기에 들어서면서 장기용선료가 단기용선료를 상회함

- 3분기 평균 단기용선료는 13,319달러/일, 장기용선료는 11,919달러/일을 기록함. 단기용선료와 장기용선료가 시장의 심리에 동요되고 있음
- 3분기 장단기용선료의 계절성을 살펴보면 단기용선료는 최근 5년 평균(2015년~ 2018년)을 중심으로 큰 폭의 변화를 보이고 있음
- 3분기 월별 장기용선료와 5년 평균 월별 추이를 비교해보면 단기용선료 대비 변동폭이 작음

[그림 57] 파나막스선 용선료와 선가 추이

(단위: 백만달러, 달러/일)

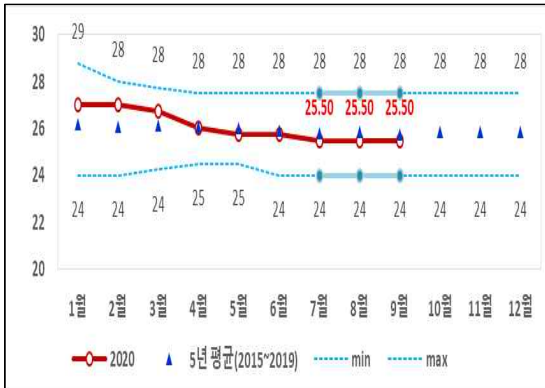


자료: 클락슨



[그림 58] 파나막스선 신조선가 추이

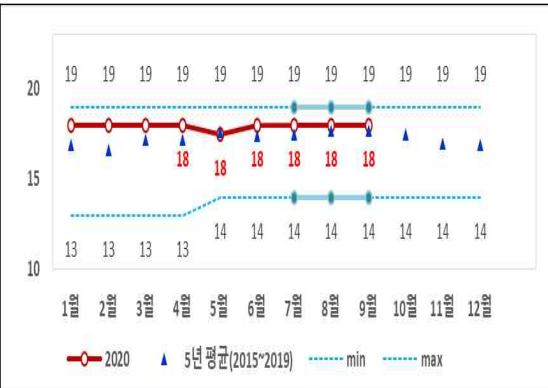
(단위: 백만달러)



자료: 클락슨

[그림 59] 파나막스선 중고선가 추이

(단위: 백만달러)



자료: 클락슨

- 3분기 신조선가는 전분기 대비 5.3% 하락, 중고선가는 약보합세를 보임

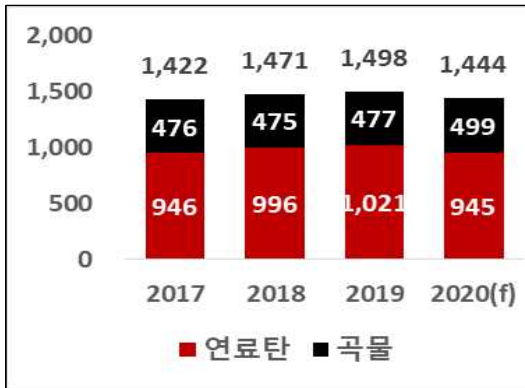
- 올해 3분기 평균 신조선가(2,550만 달러)는 최근 5년간 3분기 평균 신조선가(2015년~2019년) 대비 1.2% 하락함. 2020년 3분기 평균 중고선가는 1,800만 달러로 5년간 3분기 평균 중고선가(1,763만 달러) 대비 2.1% 상승함



파나막스선 : 수요동향

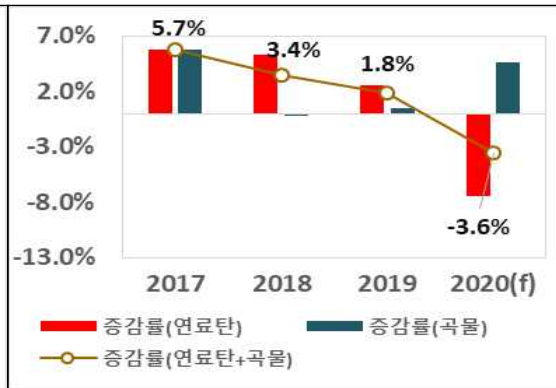
[그림 60] 연료탄 및 곡물 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)



[그림 61] 연료탄 및 곡물 해상물동량 증감률

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 연료탄 및 곡물 해상물동량은 전년대비 각각 7.4% 감소, 4.6% 증가 전망
 - 2020년 연료탄 및 곡물 해상물동량은 전년 대비 3.6% 감소한 14억 4,400만 톤이 될 것으로 전망됨. 특히 연료탄 해상물동량이 마이너스 성장을 기록할 것으로 전망되고 있음
 - 올해 곡물 해상물동량은 전년 대비 4.6% 증가한 4억 9,900만 톤을 기록할 것으로 전망됨



[그림 62] 연료탄 해상물동량 추이 (수출)

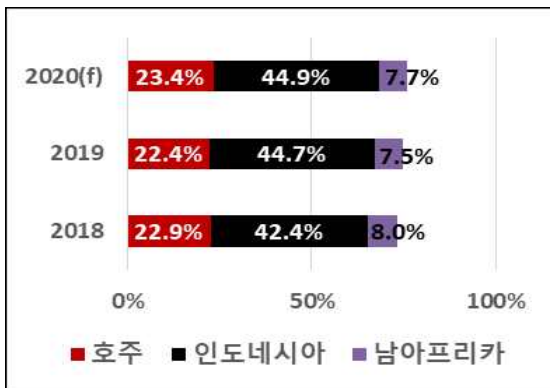
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

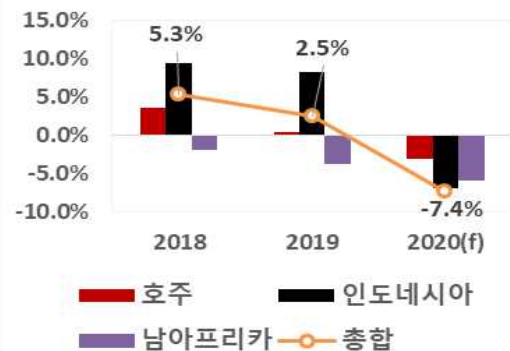
[그림 63] 연료탄 수출국 비중

(단위: %)



[그림 64] 주요국의 연료탄 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

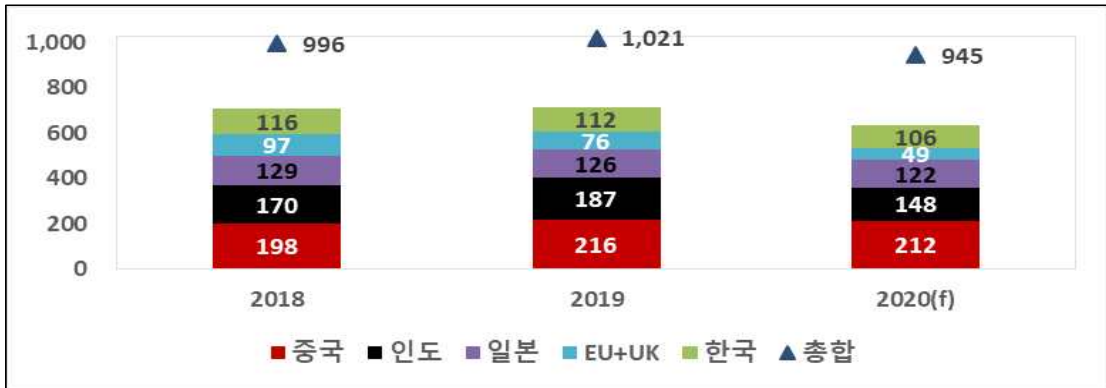
● 2020년 인도네시아의 연료탄 수입 증가세 마이너스를 기록 전망

- 주요 수출국의 연료탄 해상물동량이 마이너스 성장을 할 것으로 예상됨. 최근 2년 사이 인도네시아의 연료탄 수출량이 눈에 띄는 증가세를 보였으나, 올해는 전년 대비 7.0% 하락할 것으로 보임. 코로나19의 확산으로 인해 인도가 봉쇄조치를 취하면서 연료탄 수요가 감소한 것이 인도네시아 수출에 부정적 영향을 미친 것으로 분석됨



[그림 65] 연료탄 해상물동량 추이 (수입)

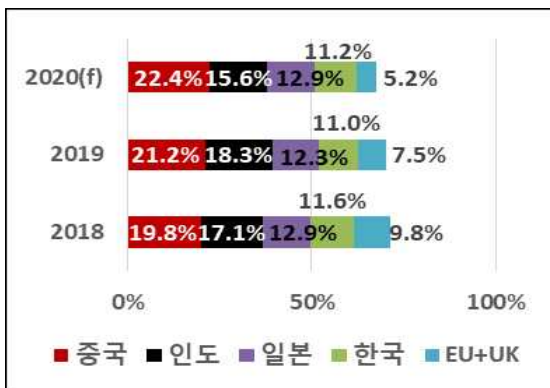
(단위: 백만톤)



자료: 자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

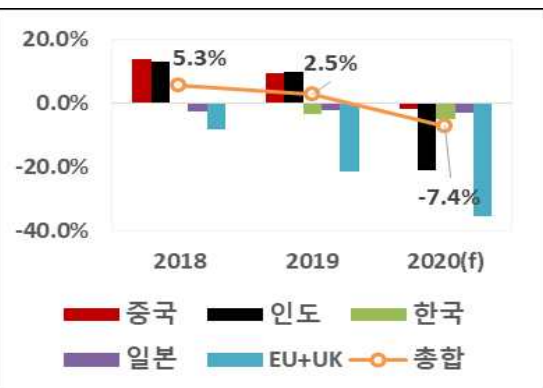
[그림 66] 연료탄 수입국 비중

(단위: %)



[그림 67] 주요국의 연료탄 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

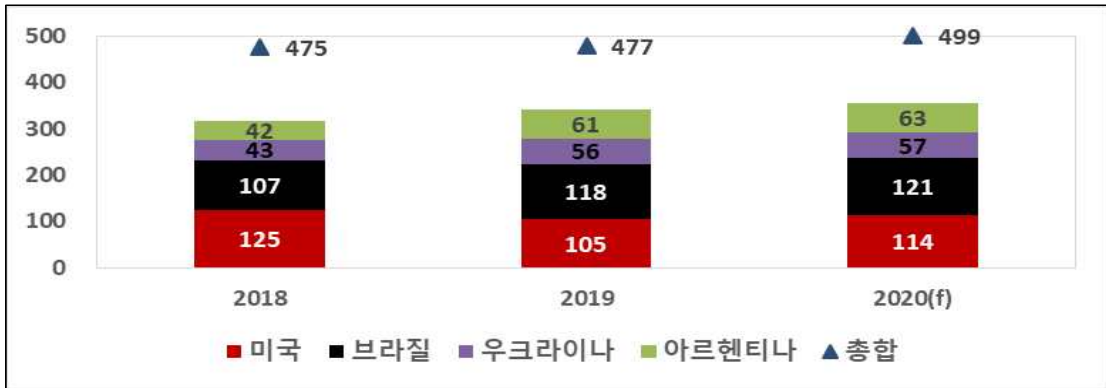
● 2020년 인도의 연료탄 수입량이 전년 대비 21% 감소 전망

- 인도의 연료탄 수입량이 큰 폭으로 줄어듦 전망임. 전년 대비 21% 감소한 1억 4,800만 톤을 기록할 것으로 보이며, 이는 2018년 이후 처음으로 마이너스 성장을 기록하는 것임
- 인도는 4월부터 코로나19로 인해 봉쇄조치를 취하기 시작하면서 석탄화력발전소의 수요가 급감했음
- 유럽과 영국 지역의 신재생에너지 수요 성장세에 따라 연료탄 수요가 감소하고 있으며, 그 결과 동 지역의 연료탄 수입량은 전년 대비 35.4% 감소한 4,900만 톤에 불과할 것으로 전망됨



[그림 68] 곡물 해상물동량 추이 (수출)

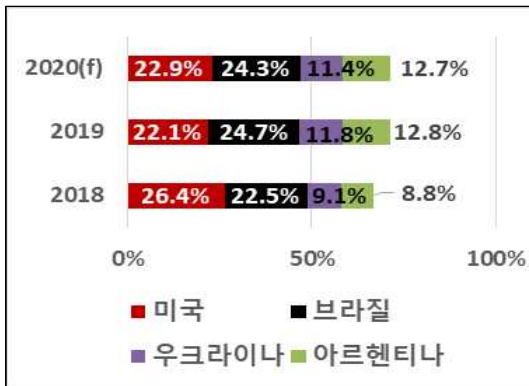
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 69] 곡물 수출국 비중

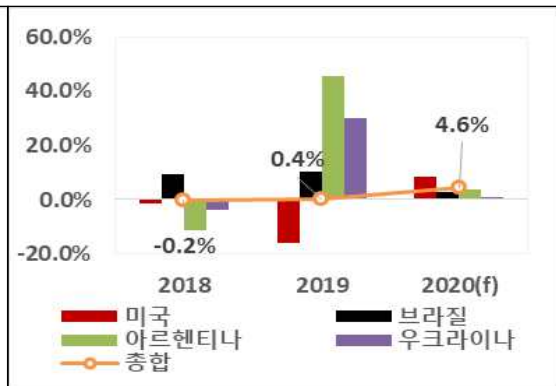
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 70] 주요국의 곡물 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

● 2020년 곡물 수출량은 전년 대비 4.6% 증가할 것으로 전망

- 올해 미국의 곡물 수출량이 다시 플러스 성장을 할 것으로 전망됨. 미국과 중국의 무역 분쟁으로 2018년부터 마이너스 성장을 기록했던 미국의 곡물 수출량이 1단계 합의로 인해 전년 대비 8.7% 증가한 1억 1,400만 톤을 수출할 것으로 전망됨



[그림 71] 곡물 해상물동량 추이 (수입)

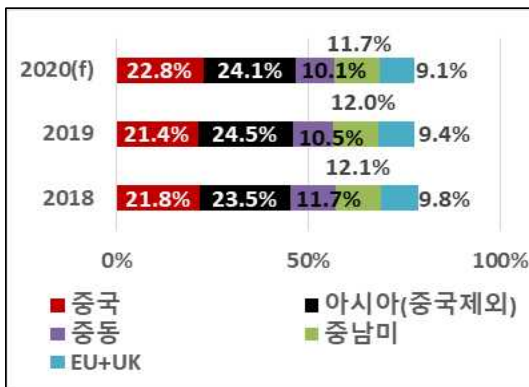
(단위: 백만톤)



자료: 자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

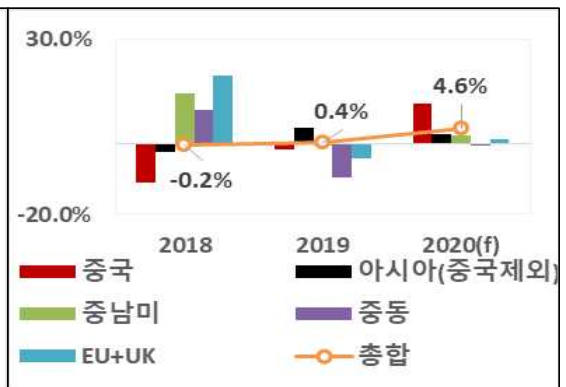
[그림 72] 곡물 수입국 비중

(단위: %)



[그림 73] 주요국의 곡물 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

● 2020년 중국의 곡물 수입량이 전년 대비 11.5% 증가할 것으로 전망

- 올해 미국과 중국이 1단계 무역 협정에 합의로 중국의 곡물 수출량이 증가할 것으로 예상됨. 당초 중국의 곡물 수입량은 전년대비 11.5% 증가(1억 1,400만 톤)이 될 것으로 전망됨



파나막스선 : 공급동향

[그림 74] 파나막스선 선복량 변화추이 및 증감

(단위: 백만DWT, 전년비 %)

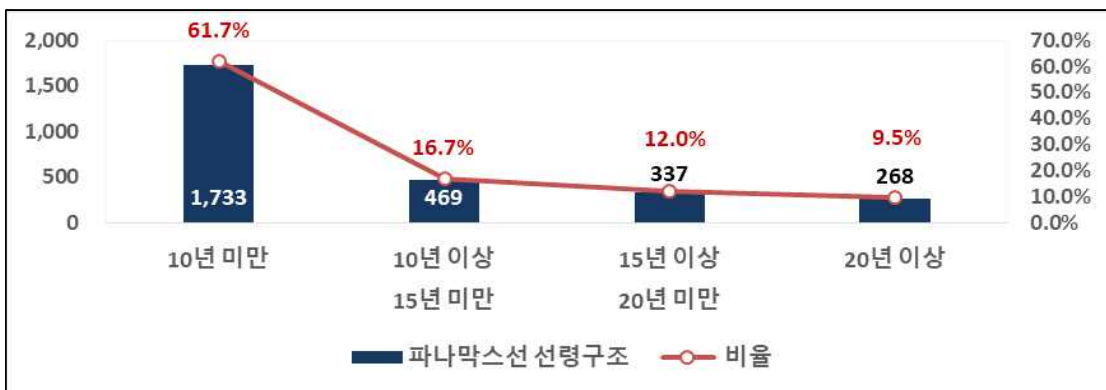


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 선복량은 2억 2,270만 DWT 기록 전망
 - 파나막스선의 선복량은 전년대비 4.1% 증가할 것으로 예상됨

[그림 75] 파나막스선 선령구조

(단위: 척, %)



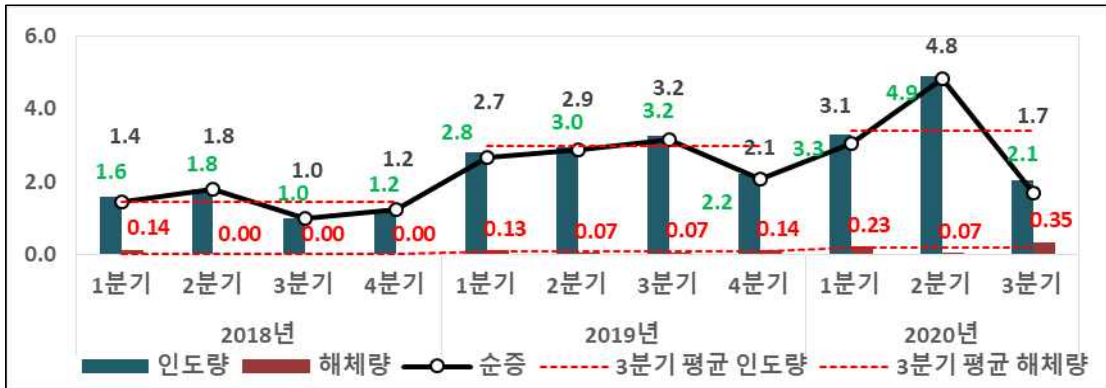
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 파나막스선 건실한 선령구조 유지 (파나막스선 중 78.4%가 선령 10년 미만)
 - 파나막스선 총 2,807척 중 선령이 10년 미만인 선박이 61.7%, 10년 이상 15년 미만인 선박이 16.7%, 15년 이상 25년 미만이 12.0%, 25년 이상은 9.5%임. 건실한 선령 구조를 가지고 있음



[그림 76] 파나막스선 공급 추이 (인도량, 해체량, 순증)

(단위: 백만DWT)



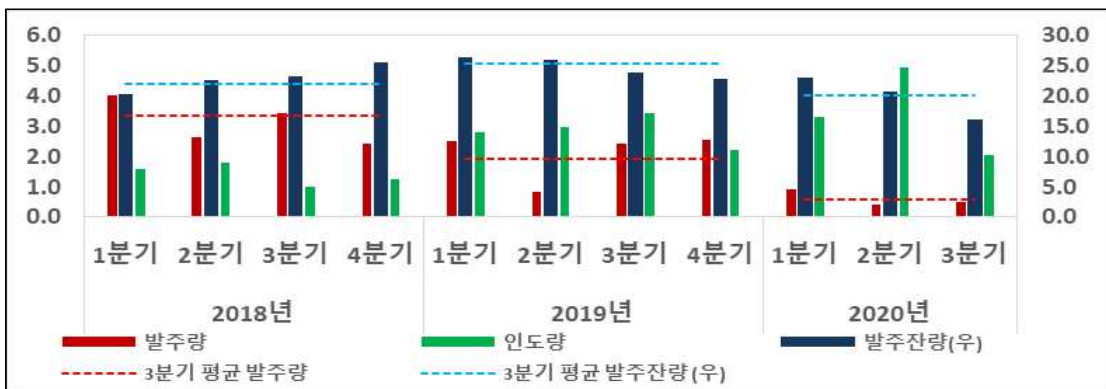
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 3분기 파나막스선 순증은 170만 DWT 기록

- 올해 3분기 파나막스선 순증은 170만 DWT로 전년 동분기 대비 46.3%, 전기 대비 64.7% 감소함. 인도량은 210만 DWT 증가한데 반해 해체된 선박은 40만 DWT에 불과함

[그림 76] 파나막스선 공급 추이 (발주량, 인도량, 발주잔량)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 3분기 파나막스선 발주량은 50만 DWT에 불과

- 올해 3분기 파나막스선 순증은 50만 DWT로 전년 동분기 대비 79.6% 감소, 전기 대비 24.1% 증가함



[그림 77] 파나막스선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: %, 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

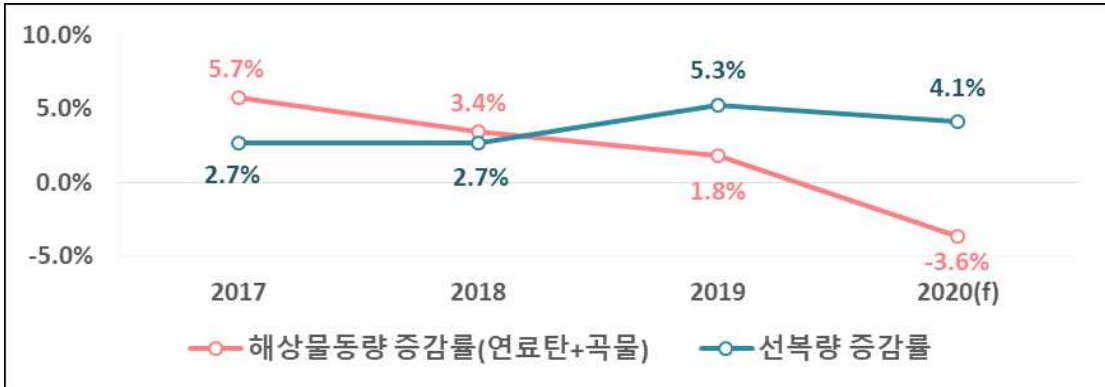
- 2020년 3분기 파나막스선 선복량 대비 발주잔량은 7.1% 기록
 - 올해 3분기 파나막스선의 발주잔량은 1,610만 DWT로 전년 동분기 대비 32.7% 줄어듦. 2019년 2분기 이후 선복량 대비 발주잔량 비율이 줄어들고 있음



파나막스선 : 수급 및 FFA

[그림 78] 파나막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 물동량 증가율이 선복량 증가율을 큰 폭으로 하회할 것으로 전망
 - 선복량 증가율은 4.1%, 해상물동량 증가율은 마이너스를 기록할 것으로 전망됨

[그림 79] 파나막스선 4분기물 FFA 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

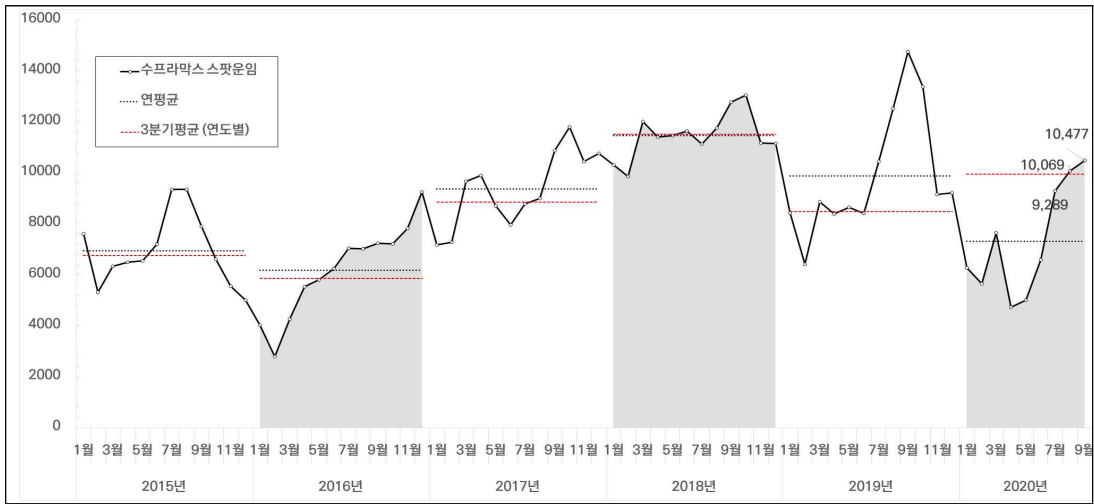
- 2020년 파나막스선 FFA 4분기물 가격은 12,050달러/일 기록
 - FFA 4분기물 가격은 3월 중순부터 큰 폭으로 하락하기 시작함. 3월 중순 이후부터 점진적으로 상승하기 시작함



수프라막스선 : 운임동향

[그림 63] 수프라막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



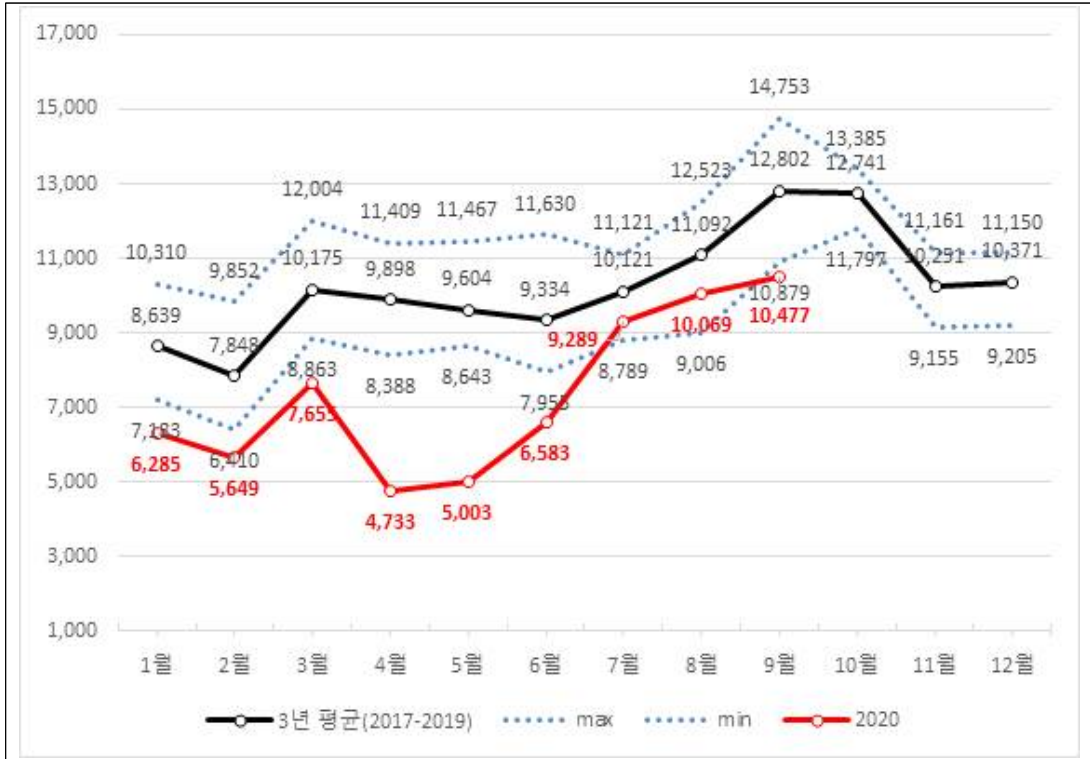
자료: 클락슨

- 2020년 3분기 수프라막스선 운임은 전년동기대비 20.9% 하락
 - 금년 3분기 평균 운임은 1일 9,945달러를 기록함. 이는 전년 동기 대비 20.9% 하락한 수치이나, 전기 대비 82.8% 크게 상승
 - 금년 수프라막스선 운임은 코로나19의 여파로 금년 4월 기준 1일 4,733달러까지 하락 하였으나 5월을 기점으로 회복세로 전환하여 3분기 급격히 상승해 9월 기준 1일 10,477달러를 기록함



[그림 64] 수프라막스선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



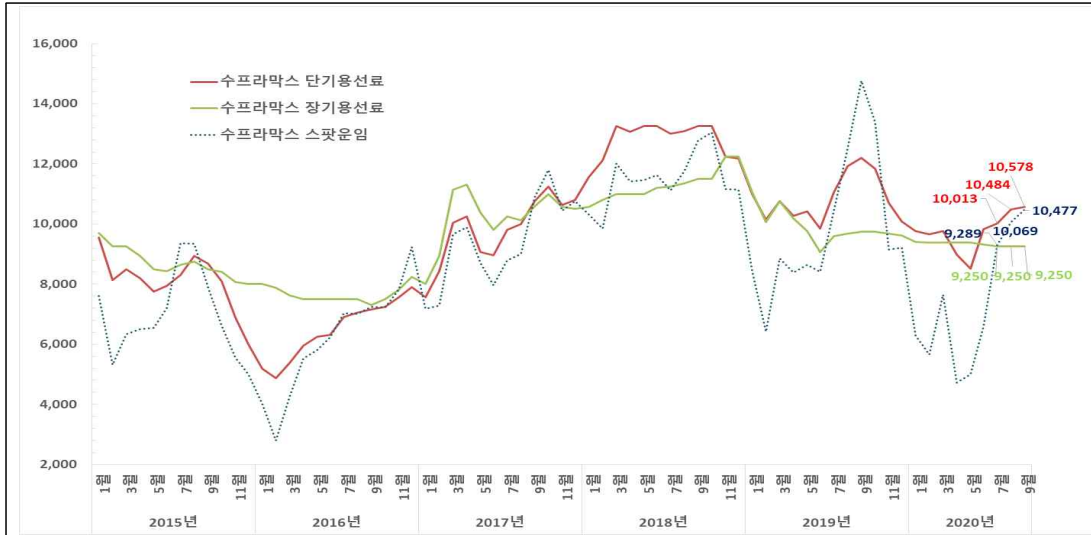
자료: 클락슨

- 최근 3년간 수프라막스선 운임의 계절성을 감안하면 평균을 하회하는 수준(2017년~2019년)
 - 3분기 수프라막스선 운임은 7월 기준 전월 대비 41.1% 상승한 9,289달러/일을 기록하는 등 금년 상반기 코로나19 여파로 인해 하락했던 운임이 대폭 회복하는 추세를 보였지만 지난 3년 평균운임에는 아직 미치지 못하고 있음



[그림 65] 수프라막스선 스팟운임과 용선료 추이

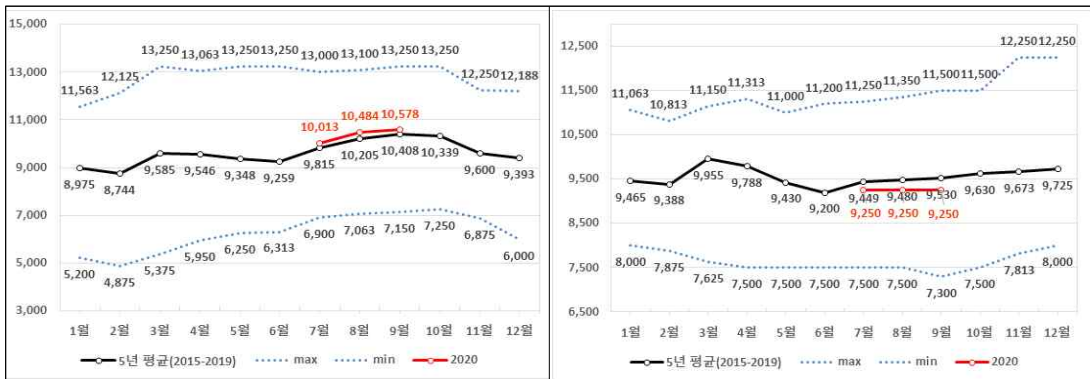
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 66] 수프라막스선 단기용선료(좌) 및 장기용선료(우) 계절성

(단위: 달러/일)



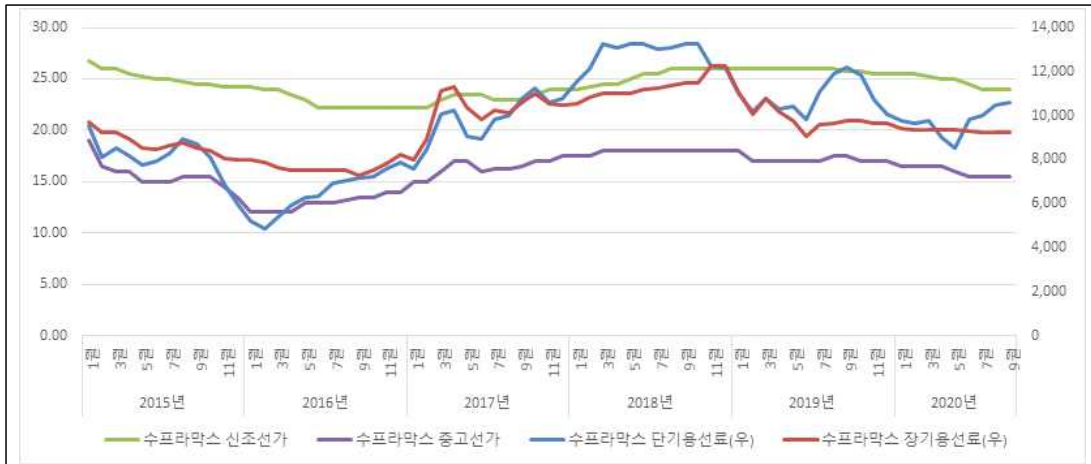
자료: 클락슨

- 3분기 수프라막스선 단기용선료(좌)는 최근 5년 평균을 상회하지만 장기용선료(우)는 최근 5년 평균 하회
 - 3분기 월평균 수프라막스선 장·단기 용선료의 변화추이를 살펴보면 단기용선료는 최근 5년 월평균 수치를 약간 상회하지만 장기용선료는 월평균 9,250 달러/일을 기록하며 최근 5년 월평균 수치보다 낮음



[그림 67] 수프라막스선 용선료와 선가 추이

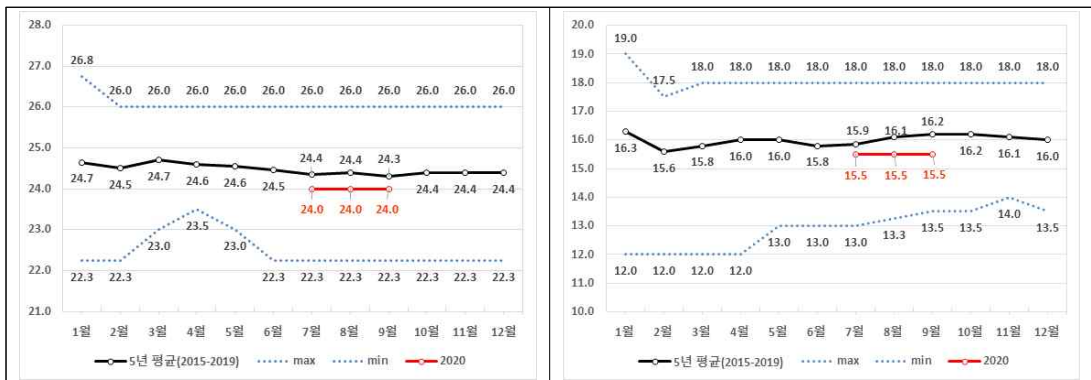
(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 68] 수프라막스선 신조선가(좌) 및 중고선가(우) 계절성

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

- 금년 3분기 수프라막스선 신조선과 중고선가는 최근 5년 평균 수치를 하회
 - 3분기 동안 신조선가 및 중고선가는 7월을 기점으로 하락해 9월까지 최근 5년 평균 수치에 하회함



수프라막스선 : 수요동향

[그림 69] 마이너벌크 해상물동량

(단위: 백만톤, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook October 2020

- 2020년 수프라막스선 선복량은 19억 4,000만 DWT 기록 전망
 - 금년 마이너벌크 해상물동량은 전년 대비 4.3% 하락할 것으로 예상됨



[그림 70] 마이너벌크 품목별 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)

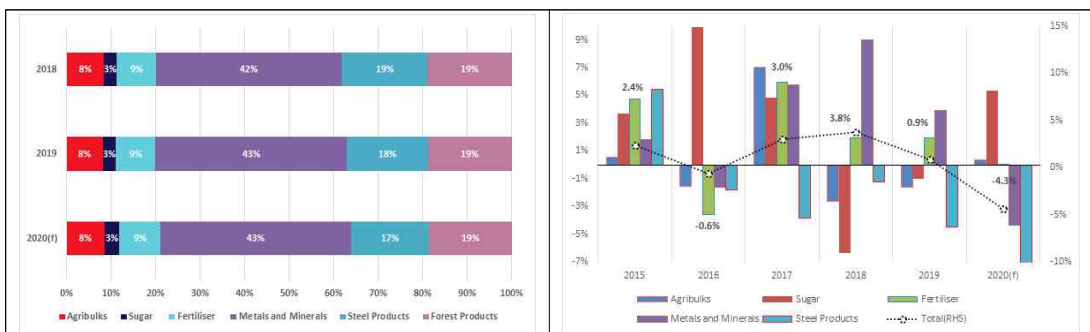


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 71] 마이너벌크 품목별 비중(좌) 및 품목별 증가율(우)

(단위: %)

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook October 2020

- 2020년 마이너벌크 해상물동량은 전년대비 4.3% 하락 전망

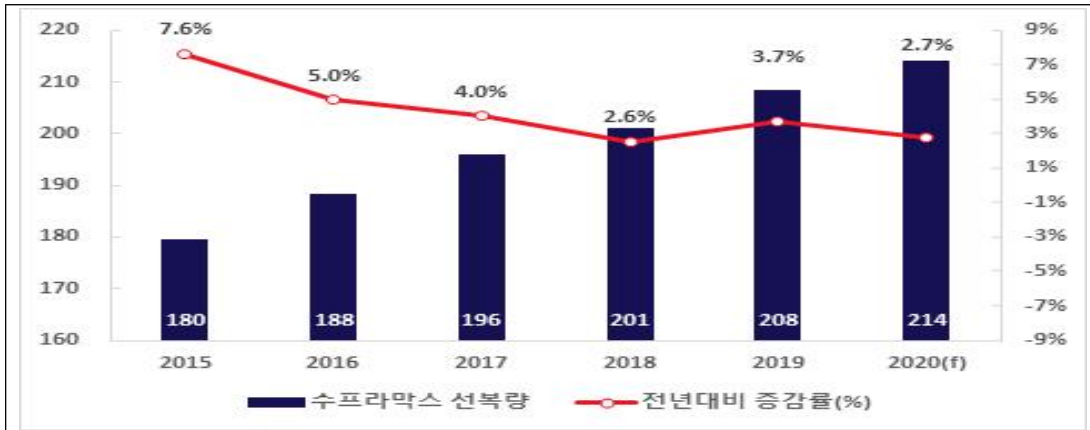
- 최근 5년 마이너벌크 해상물동량 추이를 살펴보면 작년까지 증가폭이 둔화되었으며, 2020년에는 -4.3%를 기록할 것으로 전망됨. 특히 메탈, 광물 및 철강제품의 마이너스 성향률이 높게 나타남



수프라막스선 : 공급동향

[그림 72] 수프라막스선 선복량 변화추이 및 증감률

(단위: 백만DWT, 전년비 %)

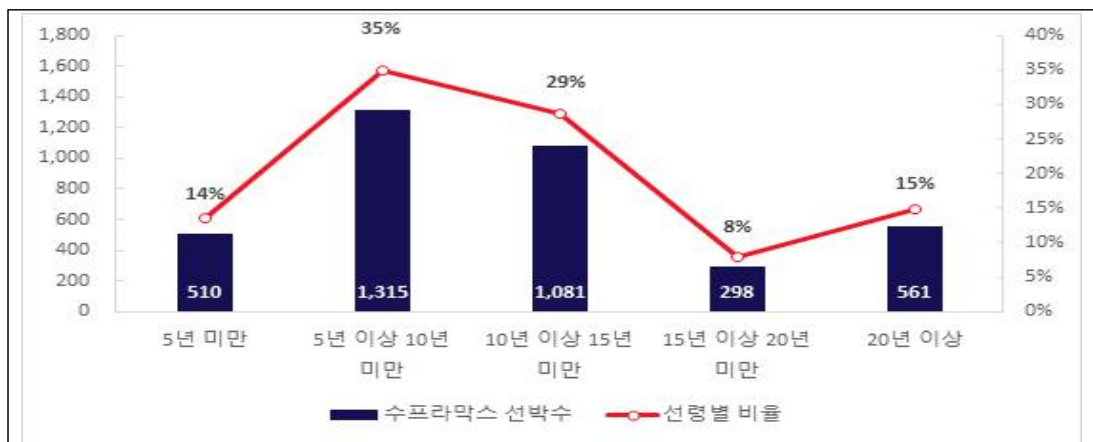


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook October 2020

- 2020년 수프라막스선 선복량은 전년 대비 2.7% 증가할 것으로 전망
 - 금년 수프라막스선 선복량은 2억 1,410만 DWT가 될 것으로 예상됨

[그림 73] 수프라막스선의 선령구조

(단위: 척, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 수프라막스선은 건실한 선령구조 유지(수프라막스선 중 49%가 선령 10년 미만)
 - 수프라막스선 총 3,765척 중 선령이 10년 미만인 선박이 49%로 선령의 노후화가 양호



[그림 74] 수프라막스선 공급 추이(인도량, 해체량, 순증)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 3분기 순증은 90만 DWT 기록

- 금년 3분기 수프라막스선 순증은 90만 DWT로 전기 대비 68.7% 감소한 것으로 나타남. 인도량이 약 150만 DWT로 전기대비 약 160만 DWT 감소하였으며, 해체량은 약 60만 DWT로 전기대비 약 40만 DWT가 증가한 것으로 나타남

[그림 75] 수프라막스선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만DWT, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 3분기 수프라막스선 발주량은 약 70만 DWT를 기록

- 금년 3분기 수프라막스선 발주량은 약 70만 DWT로 전년 동분기 대비 36.3%, 전기 대비 56.2% 감소함

- 2020년 3분기 수프라막스선 발주잔량은 1,270만 DWT를 기록

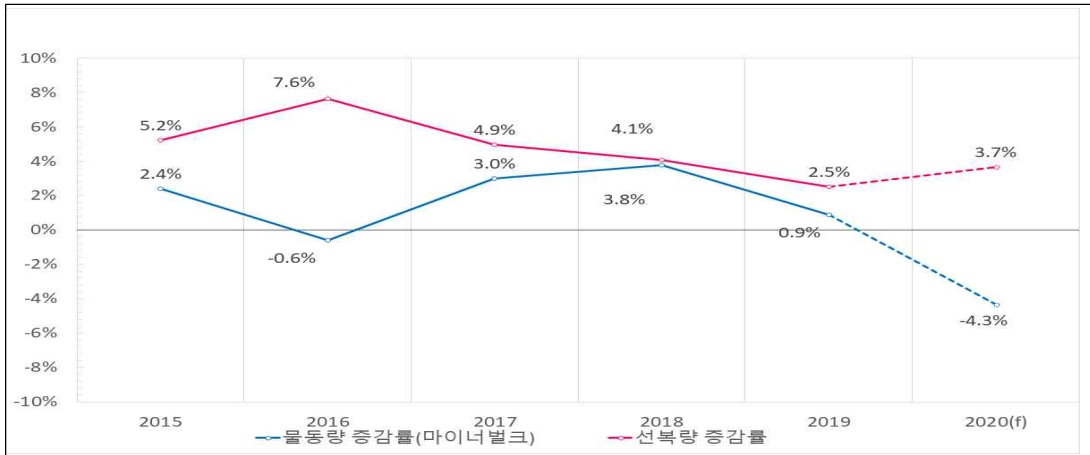
- 금년 3분기 수프라막스선 발주잔량은 1,270만 DWT로 전년 동분기 대비 33.4%, 전기 대비 12.2% 감소함



수프라막스선 : 수급 및 FFA

[그림 76] 수프라막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)

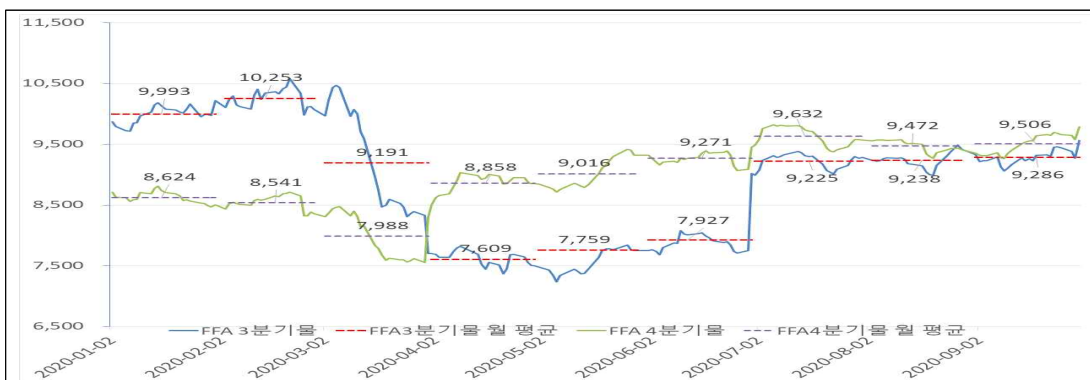


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 물동량 증감율이 선복량 증가율을 큰 폭으로 하회할 것으로 전망
 - 전년대비 선복량 증가율은 3.7%, 물동량 증가율은 -4.3%로 전망됨

[그림 77] 수프라막스선 FFA 3, 4분기물 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 볼틱

- 2020년 수프라막스선 FFA 3분기, 4분기물의 9월 평균 가격 각각 9,286달러/일, 9,506달러/일 기록
 - 금년 3분기(7월~9월) 동안 수프라막스선 FFA 3, 4분기물 추이를 살펴보면 코로나 영향으로 인해 하락한 운임이 7월을 기점으로 대폭 상승하였음



주요뉴스

● 중국, 전체 수입 철광석 중 호주산 비중을 늘릴 것으로 전망

- 중국이 철광석을 기존의 남미, 미국산에서 호주산으로 대체할 것으로 전망되고 있으며, 전문가들은 이로 인해 톤-마일 수요에 부정적 영향을 줄 것이라고 평가함
- 중국이 미국과 남아프리카의 철광석의 공급이 차질을 빚을 것이라는 소식이 들려오자 이에 대비하기 위해 호주산 철광석 수입량을 늘릴 것으로 예상하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/dry-bulk-market-falls-again-amid-chinas-shift-to-australian-iron-ore/2-1-796264>(로그인 필요)

● 중국의 홍수대응 경보 발령, 수력 설비 전력 공급을 위한 연료탄 수요 증가 전망

- 중국의 양쯔강이 연일 계속된 폭우로 인해 범람했으며, 이로 인해 항만과 해운에 부정적 영향을 미치고 있는 것으로 나타남
- 중국 항만협회(China Ports & Harbours Association)에 따르면 중국에 몇 주간 지속된 폭우로 양쯔강이 범람함. 폭우로 인해 양쯔강의 일부 항은 수심이 너무 높아져 운영을 일시적으로 중단함
- 양쯔강 3대 터미널인 난징(Nanjing), 우한(Wuhan), 충칭(Chongqing)의 화물처리량이 7월 1일에서 10일까지 전년동기 대비 4.9% 줄었다고 밝혔음
- 중국은 여름철 집중호우가 지속될 것으로 보고, 홍수대응경보(2단계)를 발령함
- 중국은 여름철 집중호우가 계속될 것으로 예상하고 있으며, 홍수 대응 경보를 3단계에서 2단계로 격상함. 참고로 중국의 홍수 대응 비상대응 체계는 총 4단계이며, 그 중 1단계가 가장 심각한 수준임
- 이는 발레사의 생산량이 작년에 3억 4,000만 톤까지 줄었으나, 이전 5년 평균은 3억 9,000만 톤을 유지했었던 것과 비교하면 낮은 수준으로 평가됨. 발레사의 생산 능력이 회복된다면 케이프선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대함
- 홍수대응경보 발령으로 중국의 수력설비 가동을 위한 연료탄 소비가 증가할 것으로 예상됨
- 강 등의 범람을 막기 위해 수력설비를 가동하게 되면 설비의 전력 공급을 위한 연료탄 수요가 증가할 것이라는 분석임. 여름은 연료탄 소비가 많은 계절로, 이번 홍수 상태가 수요를 더욱 증가시킬 것으로 기대함
- 중국 정부가 호주와의 외교적 문제로 자국 연료탄 등의 석탄 생산량을 증산할 것을 요구했으며, 이에 대해 생산업체들은 정부의 요구를 이행하기 어렵다는 입장을 내놓은 것으로



알려짐. 또한 중국의 석탄 수입 규제를 완화해달라는 업체들이 늘어나고 있는 중이라고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/ports/floods-in-china-disrupt-river-shipping-and-prompt-more-coal-demand/2-1-843427>(로그인 필요)

● **중국의 6월 철광석 수입량 전년 동월 대비 35% 증가. 건화물 시장 상승에 긍정적 영향**

- 중국 세관총서는 7월 14일, 6월의 철광석 수입량이 전년 동월 대비 35% 증가한 1억 168만 톤으로 크게 성장했다고 발표했음
- 국내용의 왕성한 강재 수요에 따라 중국 철강 원료 수입이 고수준으로 추이하고 있음
- 대두 수입도 전년 동월 대비 71% 증가한 1,116만 톤으로 확대되는 등 중국에 대한 왕성한 수송 수요가 드라이 시장 회복을 이끌고 있음
- 철강 원료 수송에 기용되는 케이프사이즈 건화물선의 스팟시황은 6월에 들어와 급회복되었음
- 중국의 수입 의욕이 왕성한 가운데 남미로부터의 출하가 회복된 것과, 중국 항만에서의 체선이 선박 수급의 긴축 요인이 되었음
- 대두 수입 증가는 파나마스 등 중형 건화물선 시장을 끌어올리고 있음
- 중국 6월 원유 수입량도 전년 동월 대비 34% 증가한 5,318만 톤으로 늘어 원유선 시장을 뒷받침하고 있으며, 천연가스도 전년 동월 대비 11% 증가한 833만 톤을 기록함
- 반면 석탄은 전년 동월 대비 7% 감소한 2,529만 톤에 그쳤는데, 이는 중국 정부가 석탄의 수입 제한을 시행하고 있는데 기인함
- 이외 비철금속은 전년 동월 대비 9% 증가한 159만 톤, 원목·제재는 전년 동월 대비 4% 증가한 834만㎥를 기록함
- COVID-19가 연화되면서 반발 매수세가 확대되고 그동안 둔화 기조를 보인 물동량이 급증하였는데, 이는 건화물 시장의 빠른 회복을 가능케 하였음
- 1~6월 누계 수입량을 살펴보면 철광석은 전년 동기 대비 10% 증가한 5억 4,691만 톤으로 큰 폭 증가했음
- 아프리카 돼지 콜레라의 영향으로 사료용 곡물 수요 감소가 예상됐지만, 대두도 1~6월 누계 수입량이 전년 동기 대비 18% 증가한 4,504만 톤으로 약 20% 가까이 증가했음

<https://secure.marineavi.com/news/> (로그인 필요)

● **Breakwave(U.S. fund manager), 하반기에 케이프선 시장 개선될 것으로 기대**

- Breakwave 증권거래소는 하반기, 특히 8월 이후부터 공급이 수요를 하회하면서 케이프



선 스팟운임이 상승세를 보일 것이라고 주장함

- 시장으로 해상물동량이 꾸준히 유입될 것으로 보이는 반면, 코로나19의 여파로 항만에 체선이 발생하면서 선박공급이 빠듯해 질 것으로 예상되기 때문이라고 봄. 최근 몇 년 사이에 신조 발주는 줄어들고 있는데 반해, 해체되는 선박은 증가하고 있다고 덧붙임
- 또한, 증권거래소는 올해 케이프선 스팟운임의 변화가 2019년과 유사한 패턴으로 전개되고 있으며, 올해에도 작년의 운임 패턴이 반복될 전망이라고 밝힘. 케이프선 스팟운임이 7월 말까지(2~3주간) 하락세를 보이다가 8월부터 반등에 성공할 것이라고 예상함
- 한편, 올해 6월 항만 체선은 케이프선 선박량의 11.46%까지 도달했으며, 전년 동월(9.53%)과 비교하면 높은 수준임(클락슨)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133182/Volatility-likely-to-remain-in-dry-bulk>(로그인 필요)
[\(로그인 필요\)](https://www.clarksons.net/n/#/sin/timeseries/browse;e=%5B444,421,512,506,1182,10645%5D;c=%5B35472%5D/(ts:data/100/latest;t=%5B530200%5D;l=%5B530200%5D))

● 로이즈리스트, 중국의 철광석 수요 증가가 케이프선 운임 상승을 견인할 것인지에 대한 부정적 의견 제시

- 로이즈리스트는 세계철강협회자료를 인용하여 중국의 철강 생산량이 증가하고 있으나, 중국을 제외한 주요 철강생산국의 생산량은 줄어들고 있다고 발표함
- 중국의 상반기 철강 생산량은 4억 9,100만 톤으로 전년 동기 대비 1.4% 증가했으며, 6월 생산량은 9,160만 톤으로 전년 동월대비 4.5% 증가했다고 밝힘
- 주요 철광석 수입국 중 하나인 일본, 한국, 인도의 상반기 철강 생산량은 전년 동기 대비 각각 17.4%(4,200만 톤), 9.5%(3,200만 톤), 24.2%(4,300만 톤) 줄어들었으며, 유럽 연합의 상반기 철강 생산량은 전년 동기 대비 18.7% 줄어든 8,300만 톤에 그쳤다고 설명함
- 중국의 철강 생산 증가가 철광석 수요 증가로 이어질 것으로 보이나, 케이프선 시장 운임 상승을 견인할지 여부는 조심스럽다는 입장을 냄
- 로이즈리스트는 주요 철강 생산국의 생산량 증감여부가 철광석 수요에 영향을 미칠 것으로 보고 있으며, 특히 중국의 철강 생산량 증가가 철광석 수요 증가로 이어질 것으로 분석함
- 다만, 중국의 철강 생산량 증가에 따른 철광석 수요 증가분이 주요 철강 생산국의 생산량 감소분에 따른 철광석 수요 감소분을 상쇄시킬 수 있을지 미지수라는 의견을 제시함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133286/Capesize-market-decline-shows-signs-of-slowing>(로그인 필요)
https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/steel-data-viewer/MCSP_crude_steel_monthly/CHN/IND



- 수프라막스 운임 1만 달러 돌파로 올해 최고치 경신. COVID-19로 인한 선박 타이트화 등 기인
 - 5~6만 톤급 수프라막스(supramax) 건화물 운반선 시황이 상승하고 있음
 - 8월 17일 기준 런던 시장의 수프라막스급 주요 항로 평균 스팟운임은 1만 378달러로 올해 최고치를 경신했는데, 미국 걸프 및 흑해발 곡물 트레이드 활성화가 주요 요인임
 - COVID-19로 인한 선원 교대 난항을 배경으로 원거리 트레이드에 대응 가능한 선박이 적어지면서 선박 수급이 어려워지고 있는 점도 시황 상승의 원인임
 - 수프라막스의 항로별 스팟운임은 서고동저(西高東低)의 경향이 뚜렷함
 - 장거리 항로인 미 걸프-극동이 일일 2만 5,300달러, 흑해-극동이 일일 2만 5,500달러로 고수준을 기록하였음
 - 대서양-미국 걸프 항로가 일일 1만 7,000달러 이상을 기록한 반면 미 서안-극동의 태평양 항로는 일일 8,800달러에 그쳤음
 - 볼틱 관계자는 수프라막스 등 건화물 시황이 당분간 상승할 것으로 전망함
 - 볼틱거래소는 현 상승 국면이 곧바로 진정된다고 예상하지 않는다고 언급하면서 시황이 당분간 견조할 것으로 예상하였음
 - COVID-19로 자유롭게 움직일 수 있는 선박이 줄어들고 있지만, 원거리 트레이드가 가능한 선박을 보유한 선주사에게 큰 폭의 수익을 주는 시장이 될 수 있다고 덧붙였음
 - 수프라막스의 2020년 시황은 7월 이전만 해도 COVID-19로 인한 세계 경제 침체의 영향으로, 주요항로 평균 스팟운임이 4,000~6,000달러대에 머물고 있었음
 - 하지만 6월말 이후 중국의 경제활동 재개와 곡물 출하가 진입에 힘입어 개선 기조로 돌아섰고, 케이프사이즈와 파나막스 등 대형선형의 시황 호조도 긍정적 영향을 주었음
 - 8월 17일 수프라막스 운임선물거래(FFA: Forward Freight Agreement)는 올해 12월 물을 1만950달러로 전망하고 있으며, 곡물 비수기인 내년 3월물은 7,800달러로 전망함
 - FFA는 내년 4월 이후 수프라막스 운임이 9,000달러 전후에서 움직일 것으로 예상하고 있음

<https://secure.marinavi.com/news/index?showDate=2020-08-19> (로그인 필요)

원유선



2020년 3분기 요약 및 전망

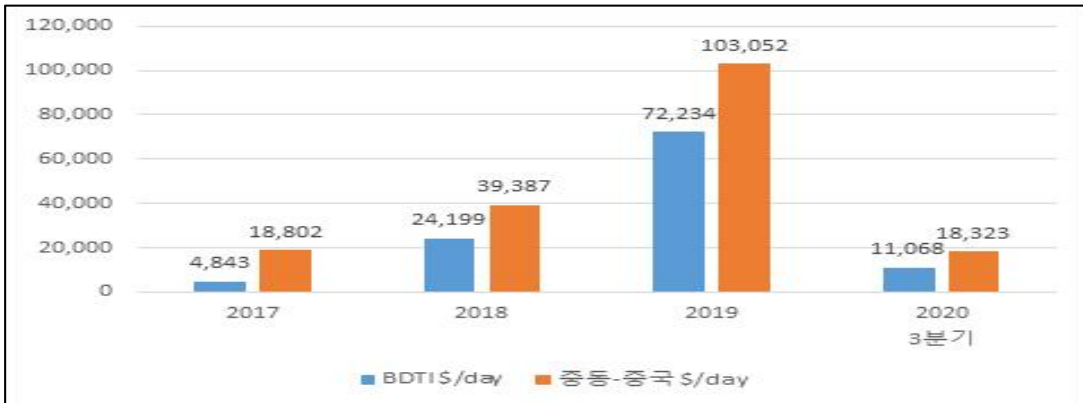
- (운임) 2020년 3분기 중동-중국 평균운임(18,323달러/일)은 동년 2분기 평균운임 89,891달러 대비 71,568달러, 79.6% 높음
 - 2020년 3분기 기간 용선료(1년·3년·5년물)는 전년 동기 대비 일일 약 4,500달러~6,500 달러 상승
 - 산유국 감산 및 원유 소비 감소 등 외부 요인에 따른 시황 둔화가 예상 수준을 넘어섰으며, 대외 요인이 안정화 되면 운임 하락세가 둔화 될 가능성이 있음
- (수요) 2020년 3분기 원유생산은 석유수출국기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 회원국 일일 2,205만 배럴(2019년 일일 2,592만 배럴), Non-OPEC 일일 6,247만 배럴(2019년 일일 6,414만 배럴)을 기록했으며, 3분기 총원유수요는 일일 9,023만 배럴로 전년 대비 일일 946만 배럴, 9.5% 감소함
 - OPEC 등 석유시장 관계자에 따르면 COVID-19의 확산으로 전 세계 원유 소비 감소가 두드러짐
 - 또한 OPEC 회원국과 비가맹 산유국이 7~9월 일일 800만~970만 배럴의 협조 감산을 실시한 것도 원유 물동량 감소에 영향을 주었음
- (공급) 2020년 VLCC 선복량은 804척, 2억 4,799만 DWT이며, 2021년 2억 5,794만 DWT로 전망됨(2019년 741척, 2억 2,838만 DWT)
 - 2020년 3분기 누계 VLCC 총 20척, 546만 DWT의 선박이 인도된 것으로 추정됨
 - 2020년 3분기 VLCC 발주량은 62척, 1,899만 DWT로 추정되며, 이는 2분기 추정치인 64척, 1,961만 DWT 대비 2척, DWT 기준 3.1% 감소한 것임
 - 2019년 원유선 해체는 550만 DWT 발생, 2020년 원유선 해체는 120만 DWT로 추정되며, 상반기 시황 급등으로 선사들의 스크랩 예약이 거의 없음
- (전망) OPEC+의 역사적 수준의 감산으로 시황이 빠르게 하락한 상황이며, COVID-19로 감소한 원유 수요로 운임 반등이 쉽지 않을 것으로 전망됨



운임시장동향 : 운임현황

[그림 68] VLCC 스팟운임 추이

(달러/일)



자료: 클락슨(Clarksons)

[표 5] VLCC 현물운임 추이

구분	2017년	2018년	2019년	2020년 1분기	2020년 2분기	2020년 3분기
BDTI Index	798.15	855.39	1,503.00	1,086.78	1,589.01	473.72
BDTI \$/day	4,843	24,199	72,234	63,677	74,002	11,068
중동-중국 WS	56.68	65.81	121.99	88.65	89.74	34.55
중동-중국 \$/day	18,802	39,387	103,052	75,293	89,891	18,323

주: 중동-중국 27만톤 급 기준임.

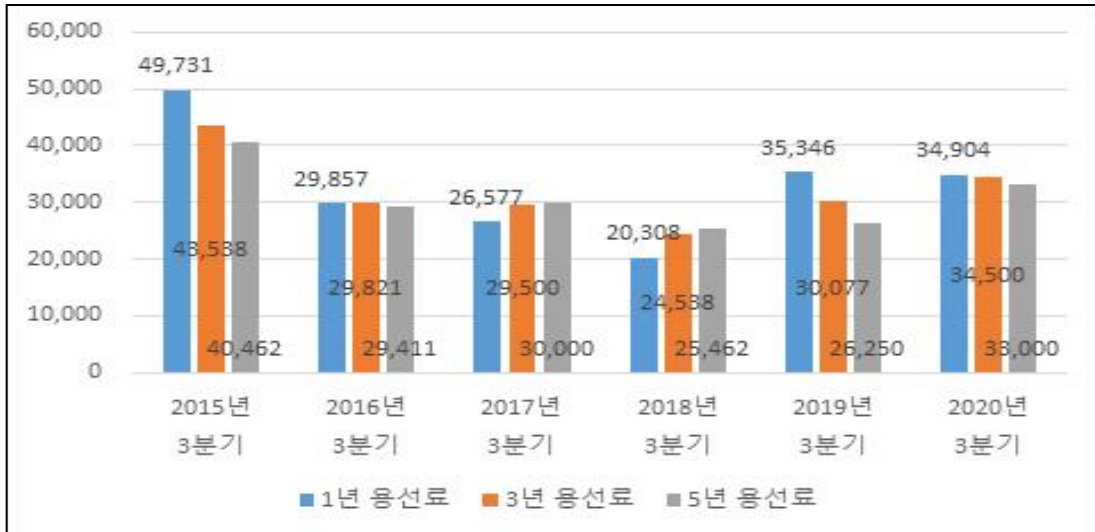
자료: 클락슨

- 2020년 3분기 VLCC 중동-중국 평균 스팟운임(18,323달러)은 동년 2분기 평균운임(89,891달러) 대비 71,568달러, 79.6% 낮음
 - 2020년 3분기 전 항로, 전 선형을 아우르는 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 11,068달러(473)로 동년 2분기 74,002달러보다 62,934달러, 85.0% 낮음
 - VLCC 운임은 석유 수출국 기구(Opec: Organization of the Petroleum Exporting Countries)의 공급 감축과 전 세계 원유 소비 감소에 의해 3분기 기록적인 하락세를 나타냄



[그림 69] VLCC 기간용선료 추이

(달러/일)



주 : 31만톤 VLCC 기준임.

자료: 클락슨

- 2020년 3분기 단기 용선료(1년)는 34,904달러로 2019년 3분기 35,346달러 대비 1.2% 감소했으며, 중·장기 용선료(3년, 5년)는 전년 동기 대비 높음
 - 2020년 3분기 중기 용선료(3년)는 34,500달러로 2019년 3분기 30,077달러 대비 14.7 상승함
 - 2020년 3분기 장기 용선료(5년)는 33,000달러로 2019년 3분기 26,250달러 대비 25.7% 상승함
- 2020년 3분기는 기간이 길어질수록 용선료가 하락하는 백워드이션(backwardation) 구조임
 - 백워드이션은 향후 운임이 하락할 수 있음을 시사함



[그림 70] VLCC 수익 추이

(달러/일)



주 : 31만톤 VLCC 기준임.

자료: 클락슨

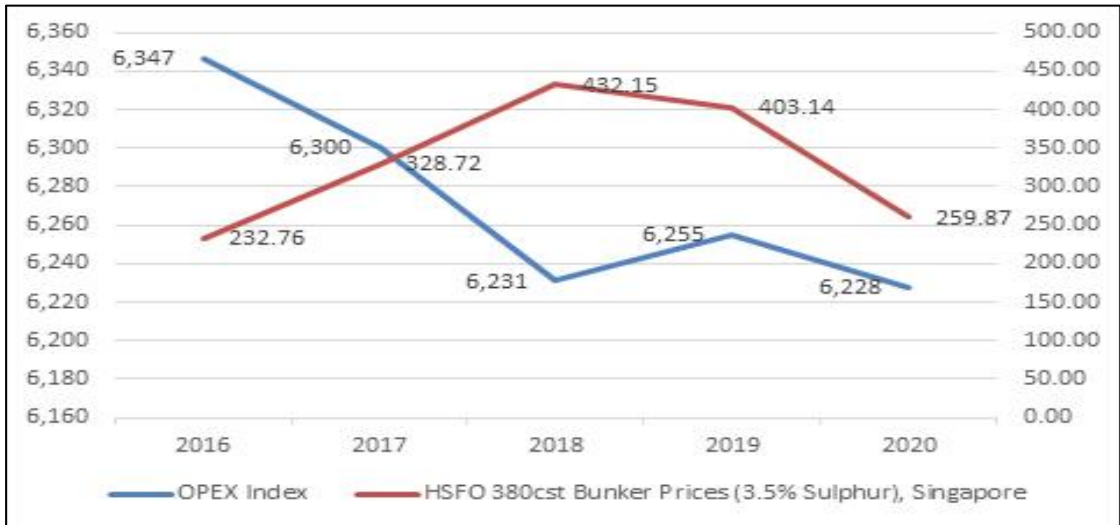
- 2020년 3분기 31만톤급 VLCC 일일 평균수익은 23,711달러로 전년 동기 25,504달러 대비 1,793달러, 7.0% 낮음
 - 일반적인 VLCC 손익분기점은 일일 3만 달러로, 2020년 3분기 COVID-19로 인한 전 세계 원유 소비 둔화로 수익이 악화되었음
 - 클락슨이 올해 원유 운송 수요가 전년 대비 3.8% 감소할 것으로 추정하고 있는 등 원유 소비 감소가 현저함
 - 또한 연초 전망치 보다 낮은 산유국의 출하량 등이 3분기 원유선 수익을 감소시키고 있음



운임시장동향 : 선박 연료유

[그림 71] 고유황 C종유 가격 추이 (황 함유량 3.5%)

(달러/톤, 달러/일)



자료: 클락슨

- 2020년 3분기까지의 고유황 C종유 평균 벙커유가는 톤당 259.87달러로, 2019년 대비 143.27 달러, 35.5% 하락했음
 - 고유황 C종유 380cst는 싱가포르항 기준 2016년 톤당 평균 232.8달러, 2017년 평균 328.7달러, 2018년 평균 432.2달러, 2019년 평균 403.1달러 등을 각각 기록하였음
 - Clarksons에 따르면 전 선종을 망라한 2020년 3분기까지의 선박유지운영비(OPEX: Operational Expenses)는 일일 6,228달러로 추정됨
 - OPEX는 선원비, 선비, 보험료 등 선박을 가동 가능한 상태로 유지하는데 소요되는 비용으로, 자본비나 연료비, 항만비용 등을 제외한 비용임

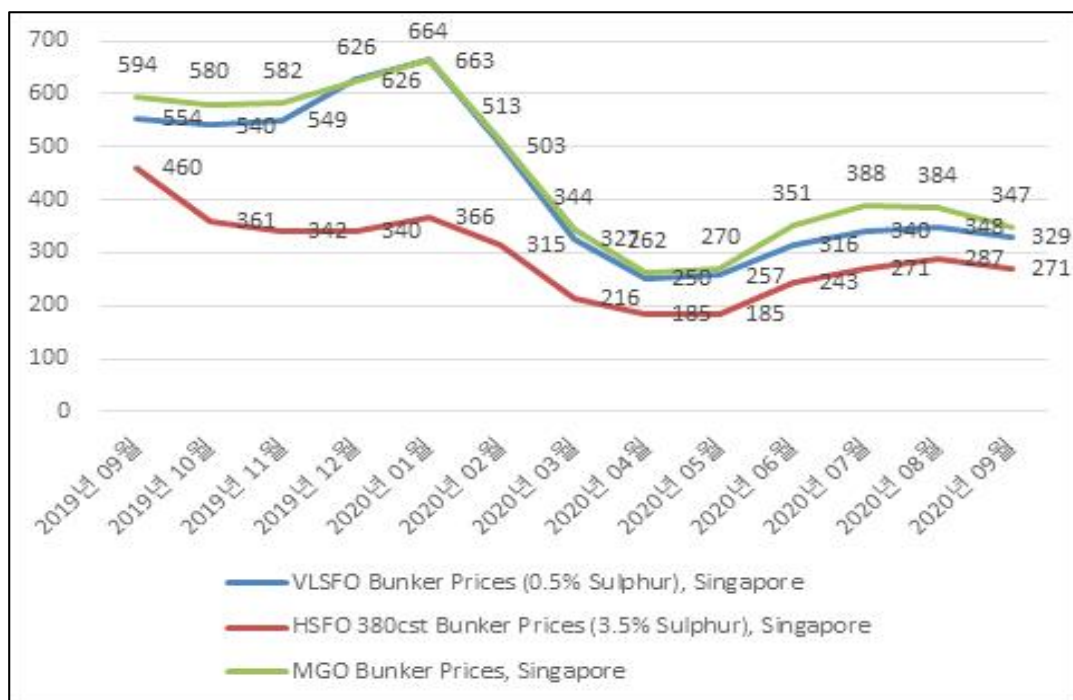
[그림 17] 저유황유 가격 추이 (황 함유량 0.5%)

(달러/톤)

	VLSFO Bunker Prices (0.5% Sulphur),	HSFO 380cst Bunker Prices (3.5% Sulphur),	MGO Bunker Prices, Singapore
--	--	--	---------------------------------



	Singapore	Singapore	
2019년 09월	553.88	459.63	594.25
2019년 10월	540.38	360.75	580.38
2019년 11월	549.30	341.55	582.15
2019년 12월	626.25	340.13	626.00
2020년 01월	663.35	366.15	663.60
2020년 02월	503.00	315.00	513.25
2020년 03월	327.38	215.56	344.38
2020년 04월	250.19	185.44	262.44
2020년 05월	257.25	184.50	269.90
2020년 06월	316.00	243.00	351.19
2020년 07월	340.25	271.15	387.55
2020년 08월	348.25	287.44	384.06
2020년 09월	328.75	270.63	346.81



자료: 클락슨



- 황 함유량 0.5% 이하 신유종(VLSFO: Very Low Sulphur Fuel Oil)이 등장해 2019년 하반기부터 가격을 형성하고 있음
 - 2020년 9월 기준 마린가스 오일(MGO: Marine Gas Oil)이 톤당 346.8달러, 고유황 C 중유 270.6달러, 저유황유 328.7달러임
 - VLSFO 가격은 전 세계 대부분의 선사들이 잠정적으로 MGO 가격 마이너스 알파로 합의하는 경우가 대부분임
 - 2020년 9월 VLSFO 가격은 전월 대비 하락하면서 상승 기조가 둔화됨
 - 2020년 9월 VLSFO 가격은 톤 당 328.7달러로, 8월 톤 당 348.2달러 대비 톤 당 19.5달러, 5.6% 하락하였음
 - VLSFO의 월별 평균가격은 2020년 1월 톤 당 663.4달러, 2월 503.0달러, 3월 327.4달러, 4월 250.2달러, 5월 257.25달러, 6월 316.0달러를, 7월 340.2달러, 8월 348.2달러, 9월 328.7달러를 각각 기록하였음
-



운임시장동향 : FFA 시장

[표 18] 중동-중국 FFA

(World Scale, WS)

TD3C(270,000mt ME Gulf to China)		
Route	Period	Value (WS)
TD3C		29.01
TD3+1_M	Oct (20)	30.021
TD3+2_M	Nov (20)	32.240
TD3+3_M	Dec (20)	35.179
TD3+4_M	Jan (21)	42.691
TD3+5_M	Feb (21)	50.048

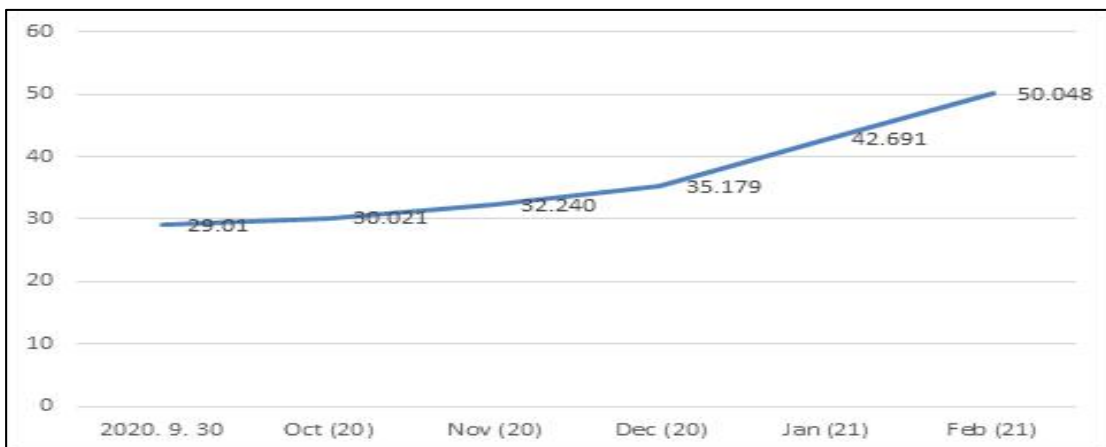
주: 9월 30일 기준

자료: 볼틱거래소(Baltic Exchange)

- FFA(Forward Freight Agreement) 가격은 2020년 남은 기간에 원유선 운임이 상승할 수 있음을 시사하고 있음
 - 2020년 9월 30일 기준 WS는 29.0, 10월 FFA는 30.0, 11월 FFA는 32.2, 12월 FFA는 35.1, 2021년 1월 FFA는 42.6, 2월 FFA는 50.0을 기록함
 - COVID-19 완화를 통한 원유 소비 확대 시 향후 시황이 상승할 가능성이 있음

[그림 73] FFA 가격 전망치

(World Scale, WS)



주: 9월 30일 기준

자료: 볼틱해운거래소

수요시장동향 : 세계 원유 수요 및 공급



[표 19] 세계 원유 수요 및 공급(Non-OPEC) 전망

(백만배럴/일, %)

구 분		2019	2020				2020	2020~2019
			1Q	2Q	3Q	4Q		
수요량	Total	99.69	92.68	81.64	91.45	95.08	90.23	-9.46 (-9.49%)
	OECD	47.68	45.41	36.64	43.93	45.57	42.90	-4.78 (-10.02%)
	Non-OECD	52.02	47.27	45.00	47.53	50.05	49.52	-2.50 (-4.81%)
공급량	Non-OPEC	65.15	66.59	60.79	60.95	61.60	62.47	-2.68 (-4.11%)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 9. 30.

- 2020년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 COVID-19 등의 영향으로 전년 대비 일일 268만 배럴, 4.11% 감소할 것으로 전망되며, 원유 수요는 전년 대비 일일 946만 배럴, 9.49% 감소할 것으로 전망됨.
 - 산유국 23개국으로 구성된 OPEC+는 2020년 3분기에 일일 800만 배럴 규모원유 생산을 줄이고 있음
 - COVID-19의 확산으로 원유 소비가 감소하면서 전 세계 원유 소비가 감소하고 있음
 - 알파탱커(Alphatanker)는 "COVID-19로 원유 소비가 둔화된 가운데 OPEC+의 감축으로 원유 해상물동량이 감소하고 있다"고 언급했음



[표 20] 세계 원유 공급(OPEC) 전망

(천배럴/일)

구분	2018	2019	2020 Jun 20	2020 Jul 20	2020 Aug 20	Aug/ Jul
알제리	1,040	1,023	807	809	859	50
앙골라	1,473	1,373	1,230	1,275	1,266	-9
콩고	323	329	309	301	309	9
적도기니	120	110	114	116	117	1
가봉	193	218	225	204	201	-3
이란	-	-	-	-	-	-
이라크	4,410	4,576	3,698	3,697	3,578	-119
쿠웨이트	2,737	2,678	2,008	2,158	2,289	131
리비아	-	-	-	-	-	-
나이지리아	1,602	1,737	1,406	1,353	1,361	9
사우디아라비아	10,317	9,808	7,484	8,479	8,984	505
아랍에미리트	3,008	3,058	2,303	2,406	2,693	287
베네수엘라	1,510	1,013	393	392	396	4
Total Opec	26,733	25,923	19,977	21,190	22,053	863

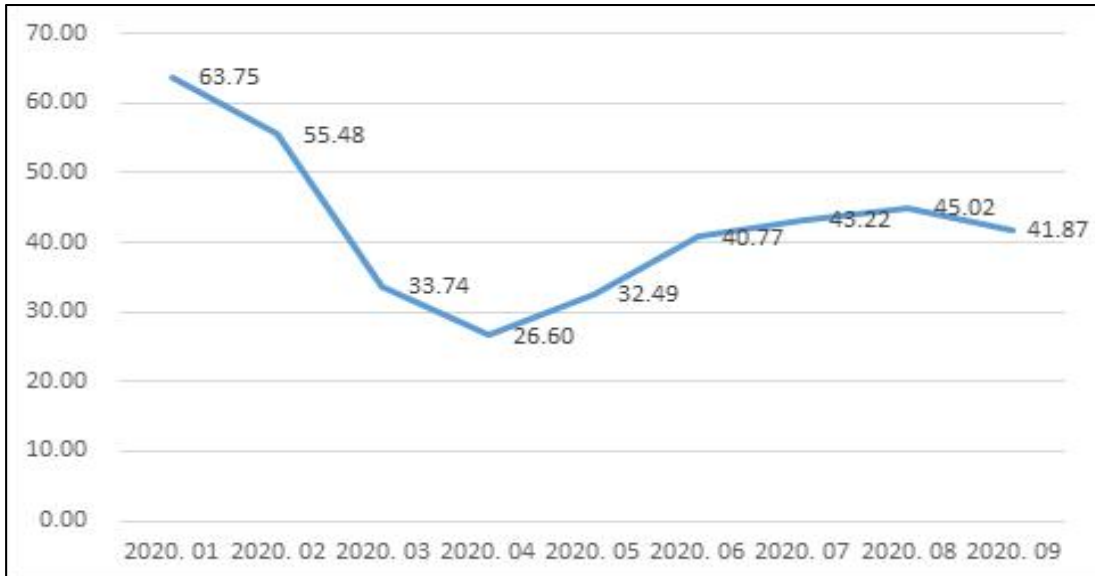
주: 회원국 각각의 생산량 발표자료를 토대로 OPEC 작성
 자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 9. 30.

- 8월 20일 기준 OPEC 회원국들의 2020년 원유 공급 전망치는 2,205만 배럴로 이는 2019년 2,592만 배럴 대비 일일 387만 배럴, 14.9% 감소한 것임
 - 2020년 8월 20일 원유 공급 2,205만 배럴 전망치는 7월 전망치 2,119만 배럴 대비 일일 863만 배럴, 40.7% 증가한 것임
 - COVID-19로 둔화된 원유 출하량이 3분기에 회복되면서 공급 전망치가 상승함
 - 2020년 6월 OPEC 회원국들의 2020년 원유 공급 전망치는 일일 1,997만 배럴이었음
 - 미국의 베네수엘라 수출 제한으로 베네수엘라의 원유 공급이 큰 폭으로 감소하였음



[그림 74] 브렌트유(Brent oil) 가격 추이

(달러/배럴)



자료: 클락슨

- COVID-19 확산에 따른 석유 수요 급락으로, 유가는 2020년 하락해 브렌트유는 2020년 9월 평균 배럴당 41.87달러를 기록했음
 - 이는 2020년 1월의 브렌트유 평균 가격인 배럴당 63.75달러 대비 21.88달러, 34.3% 급락한 것임
 - 4월 20일 뉴욕 원유 선물시장이 폭락하면서 역대 최초로 마이너스(-) 가격을 기록하는 등 2020년 유가 하락을 배경으로 해상 비축을 목적으로 하는 단기 용선 선박이 발생하고 있음
 - 3분기에도 낮은 유가가 이어지면서 부유식 저장소 용도의 유조선 용선이 다수 발생하였음



[표 21] 2020년 3분기 세계 석유제품 공급량 실적

(백만배럴//일)

구 분		2019	2019				2020		
			1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q
석유제품 공급량	Total World	81.67	81.22	80.59	83.03	82.17	78.81	69.43	74.66
	Total OECD	37.63	37.45	37.34	38.53	37.27	36.37	30.55	33.48
	OECD Americas	18.96	18.36	19.07	19.55	18.85	18.26	15.86	17.12
	OECD Europe	12.13	12.22	11.82	12.44	12.02	11.68	9.26	10.81
	OECD Asia Pacific	6.54	6.87	6.45	6.54	6.40	6.43	5.43	5.55
	Total Non-OECD	44.05	43.77	43.25	44.51	44.89	42.44	38.89	41.19
	China	12.98	12.62	12.66	12.95	13.68	12.04	12.92	13.82
	Russia	5.70	5.71	5.38	5.89	5.83	5.88	5.15	5.24
	Others	25.37	25.44	25.21	25.67	25.38	24.52	20.82	22.13

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 9. 30.

● 2020년 3분기 세계 석유제품 공급량은 일일 7,466만 배럴임

- 이는 2019년 일일 8,167만 배럴 대비 일일 701만 배럴, 8.5% 감소한 것임
- OECD는 2020년 3분기 일일 3,348만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 OECD Americas 일일 1,712만 배럴, OECD Europe 일일 1,081만 배럴, OECD Asia Pacific 555만 배럴로 구성됨
- Non-OECD는 2020년 3분기 일일 4,119만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 중국 일일 1,382만 배럴, 러시아 일일 524만 배럴, 기타 2,213만 배럴로 구성됨



[표 22] 미국 원유 생산 2019년 실적 및 2020년 전망

(백만배럴/일)

구분	2017	2018	Change 2018/17	2019	Change 2019/18	2020	Change 2020/19
Tight Crude	4.96	6.52	1.55	7.70	1.19	7.00	-0.76
Gulf of Mexico Crude	1.68	1.76	0.08	1.89	0.13	1.85	-0.05
Conventional crude oil	2.71	2.72	0.01	2.65	-0.07	2.40	-0.19
Unconventional NGLs	3.02	3.60	0.57	4.01	0.43	4.23	0.13
Conventional NGLs	0.76	0.77	0.01	0.80	0.01	0.83	0.10
Biofuels + Other Liquids	1.27	1.35	0.08	1.36	0.01	1.15	-0.20
US total supply	14.40	16.71	2.31	18.40	1.69	17.46	-0.97

주: 2019 = 실적(Estimate), 2020 = 예측(Forecast)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 9. 30.

- 2017~2019년의 기간 중 미국 원유 생산은 지속적으로 증가하고 있으며, 2020년은 전년 대비 일일 70만 배럴 감소 전망
 - 2017년 일일 1,440만 배럴, 2018년 일일 1,671만 배럴, 2019년 일일 1,840만 배럴을 생산했음
 - 2020년 Tight Crude 일일 700만 배럴, Gulf of Mexico Crude 일일 185만 배럴, Conventional Crude Oil 240만 배럴 등 일일 미국 총 원유 생산량은 1,746만 배럴로 전망됨
 - OPEC(Oil Market Report, 2020. 9)에 따르면 2020년 국제유가가 30달러대를 기록한 3월(톤 당 33.74달러), 4월(톤 당 26.60달러), 5월(톤 당 32.49달러) 들어 미국은 셰일 포함 원유 생산 가동률을 낮추었음
 - 미국발 셰일 수출 감소는 톤마일(ton mile)을 감소시켜 원유 운송 수요를 줄이는 효과를 발생시킴



[표 23] 세계 원유 해상물동량 전망

(백만톤, 십억 톤·마일, %)

구 분	2017	2018	2019	2020 (전망치)
원유 해상물동량	2,016 (3.4)	2,027 (0.5)	2,006 (-1.0)	1,894 (-5.6)
원유 톤마일	10,249 (1.8)	10,557 (3.0)	10,592 (0.3)	10,193 (-3.7)
석유제품 해상물동량	1,071 (1.2)	1,082 (1.0)	1,029 (-4.8)	961 (-6.6)
석유제품 톤마일	3,081 (1.9)	3,138 (1.8)	3,070 (-2.1)	2,868 (-6.5)

자료: 클락슨

- 2020년 원유 해상물동량은 18억 9,400만 톤으로 전망되며, 이는 전년 20억 600만 톤 대비 5.6% 감소한 것임
 - 2020년 원유 해상톤마일은 10조 1,930억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 10조 5,920억 톤마일에서 3.7% 감소한 것임
- 2020년 석유제품 해상물동량은 9억 6,100만 톤으로 전망되며, 이는 전년 10억 2,900만 톤 대비 6.6% 감소한 것임
 - 2020년 석유제품 해상톤마일은 28조 6,800억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 30조 7,000억 톤마일 대비 6.5% 감소한 것임
- COVID-19 확산으로 원유와 석유제품 모두 소비량이 큰 폭 감소하면서 해상물동량이 크게 감소할 것으로 전망됨



공급시장동향 : 선대현황

[표 24] VLCC 선복량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC 척수	651	698	735	741	804	-	-
VLCC 선복량	200.27	214.69	226.05	228.38	247.99	257.94	261.79

주: 2016~2019 = 실적(Estimate), 2020~2022 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2019년 VLCC 선복량은 741척, 2억 2,838만DWT이며, 2020년 804척, 2억 4,799만 DWT로 전망됨
 - 2020년에 전년 대비 63척, 1,966만 톤의 VLCC 선복량 증가가 전망됨
 - VLCC 선복량은 2021년에 2억 5,794만 톤, 2022년 2억 6,179만 톤으로 각각 전망됨

[표 25] VLCC 인도량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2017	2018	2019	2020 1분기	2020 2분기	2020 3분기
VLCC 척수	50	39	68	11	4	5
VLCC 선복량	15.23	12.13	21.06	2.72	1.23	1.51

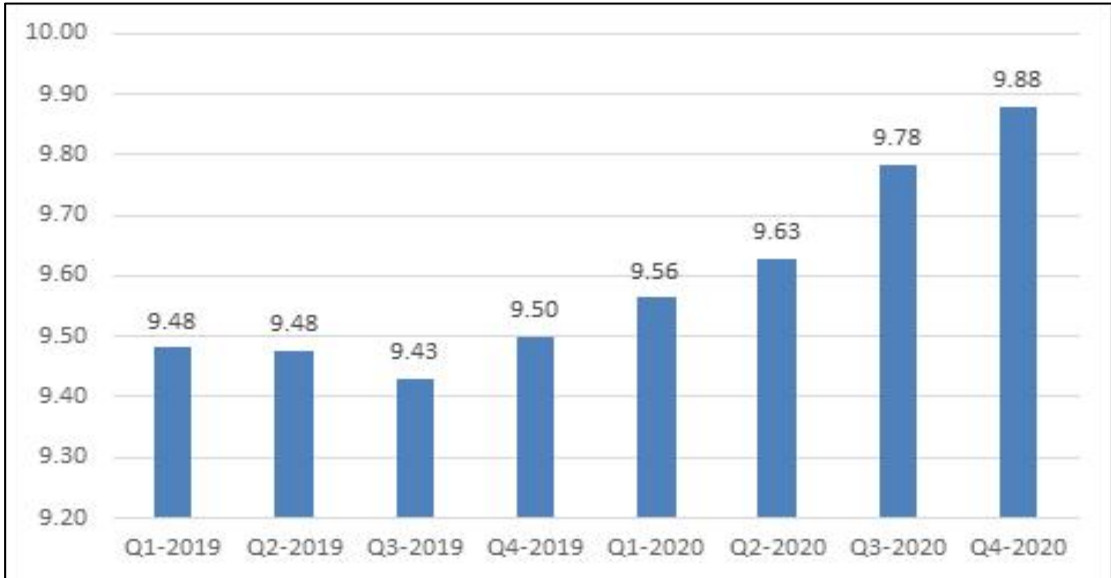
자료: 클락슨

- 2020년 3분기 VLCC 총 5척, 151만 DWT의 선박이 인도된 것으로 추정되는데, COVID-19 영향으로 VLCC 인도가 연기된 경우가 있음
 - 2020년 3분기까지 20척, 546만 DWT의 선박이 인도되었음
 - Clarksons는 올해 COVID-19로 인해 신조 인도량이 연초 예상보다 16% 감소할 것이라고 밝혔음



[그림 75] VLCC 평균선령 추이

(연령)



자료: 클락슨

- 2020년 3분기 기준 VLCC 평균 선령은 9.88년으로 건전한 선령구조를 유지하고 있음
 - 1분기 평균 선령은 9.63년, 2분기 평균 선령 전망치는 9.78년임
 - 클락슨에 따르면 2019년 기준 VLCC의 해체 평균 선령은 21.2년, 2018년 19.1년, 2017년 21.9년임
 - 노후선박 해체를 통한 공급조절 발생시 선박 수급 완화가 예상되지만, VLCC 선대는 선령이 낮아 단기 해체량이 높지 않을 것으로 전망됨



공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[표 26] VLCC 발주 추이

(척수, 백만DWT)

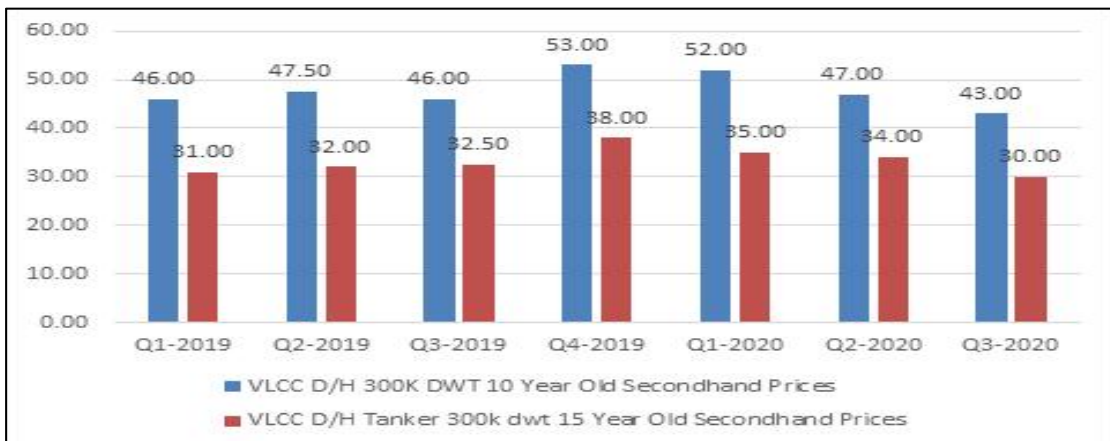
구분	2017	2018	2019	2020 1분기	2020 2분기	2020 3분기
VLCC 척수	96	101	109	73	64	62
VLCC 선복량	29.43	31.37	33.65	22.35	19.61	18.99

자료: 클락슨

- 2020년 3분기 VLCC 발주량은 62척, 1,899만 DWT로 추정되며, 이는 2분기 64척, 1,961만 DWT 대비 2척, DWT 기준 62만 DWT, 3.1% 감소한 것임
 - 2020년 인도가 대부분인 2018년 VLCC 발주량은 101척, 3,137만 DWT로, 당해 년은 2년 만에 연간 발주량이 다시 3,000만 DWT를 넘어선 해였음
 - 2018년 발주된 101척의 2020년 인도는 시황 하락요인이 될 수 있지만 COVID-19 확산으로 인도 지연이 발생하고 있음

[그림 76] VLCC 중고선 가격 추이

(척수, 백만달러)



자료: 클락슨

- 2020년 3분기 기준 30만 톤급 VLCC 중고선 평균가격은 선령 10년이 4,300만 달러, 선령 15년이 3,000만 달러임
 - 이는 2분기 대비 VLCC 선령 10년이 400만 달러, 선령 15년이 400만 달러 각각 하락한 것임



[표 27] 전체 원유선 및 VLCC 중고선 매매 실적

(척수, 백만DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020년 3분기 누계
전체 원유선 중고선 매매 척수	217	279	335	389	194
전체 원유선 중고선 매매 선복량	18.35	27.83	31.83	35.19	24.99
VLCC 중고선 매매 척수	22	43	40	47	43
VLCC 중고선 매매 선복량	6.71	13.16	12.35	14.57	13.95

자료: 클락슨

● 2020년 3분기까지 원유선 중고선 매매는 194척의 둔화된 실적을 기록

- 감산 및 원유 소비 감소 등의 외부 요인으로 원유선 운임 하락 폭이 예상을 넘어섰으며, 이에 따라 원유선 중고선 매매 가격이 낮게 형성되어 있고 중고선 매매가 활성화 되지 못함

[표 28] 원유선 해체 실적 및 전망

(백만DWT)

구분	1만~ 5.5만톤	5.5~ 8.5만톤	8.5~ 12만톤	12.5만톤~ 20만톤	20만톤 초과	합계
2015	0.9	0.6	0.3	-	0.5	2.4
2016	1.1	0.1	0.6	0.1	0.6	2.5
2017	1.3	0.5	3.5	1.9	3.9	11.1
2018	2.2	0.8	4.8	3.3	9.2	20.3
2019	1.3	0.1	0.1	0.8	1.1	3.4
2020	0.5	-	0.4	0.3	-	1.2

주: 2015~2019 = 실적(Estimate), 2020 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨



- 2019년 원유선 해체는 340만 DWT 발생했으며, 2020년 3분기에 추정시 2020년 120만 DWT에 그칠 것으로 전망됨
 - 2020년 3분기에 추정시 2020년 VLCC급 선박해체는 발생하지 않을 것으로 전망됨
 - 2020년 선박 해체량이 어느 규모가 될지에 따라 선박 공급량이 결정될 것이므로 해체 동향에 주목할 필요 있음
 - 2020년 4월 VLCC 스팟운임이 일일 20만 달러를 넘는 등 상반기 시황이 급등하다 보니, 선사들의 VLCC 스크랩 예약이 진행되지 않은 상황임

[표 29] 스크랩 원유선 평균 선령

(년)

구분	1만~ 5.5만톤	5.5~ 8.5만톤	8.5~ 12만톤	12.5만톤~ 20만톤	20만톤 초과	전선형 평균
2016	27.7	20.8	25.1	25.8	18.6	26.6
2017	27.0	24.8	21.4	22.2	21.9	23.7
2018	26.3	18.9	20.9	21.5	19.2	22.5
2019	27.1	19.3	23.2	21.6	21.2	25.7
2020	27.4	-	21.9	20.2	-	25.7

자료: 클락슨

- 2020년 해체 원유선의 평균선령은 25.7년으로 2019년 25.7년 대비 변동이 없을 것으로 추정됨
 - 2016년 26.6년, 2017년 23.7년, 2018년 22.5년 등을 기록하였음



주요뉴스

- EU 대형 화주 트라피구라(Trafigura), 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization)에 ‘글로벌 탄소세’ 제안
 - 9월 25일 유럽의 대형 화주이자 원유 중개업체인 트라피구라(Trafigura)는 이산화탄소(CO2) 배출량이 많은 선박 연료유를 대상으로 부과되는 ‘글로벌 탄소세’ 도입을 IMO에 제안함
 - 트라피구라는 매년 4,000항차 이상을 운송하는 세계 최대급 용선주로서, 이러한 글로벌 탄소세가 자신들의 운송비용에 큰 영향을 준다는 사실을 알고 있음에도 불구하고 친환경 정책을 제안하였음
 - 이 회사는 선박의 운항비용이 증가하면서 용선주들이 연비가 우수한 선박이나 저탄소 연료유 선박에 대한 용선을 증가시킬 것이라고 덧붙였다
 - 트라피구라의 제안에 따르면 CO2 배출량 1톤 당 250~300달러를 징수하고 모은 자금을 저탄소 연료에 대한 보조금 지급이나 친환경 선박 개발 연구 등에 충당하고자 함
 - 선박 연료유 1톤을 사용하면 단순 계산 시 CO2는 3배인 약 3톤이 배출돼 이번 탄소 과금제 적용 시 연료유 1톤 당 750~900달러의 비용 증가가 발생함
 - 케이프사이즈는 일일 연료유를 30~40톤 소비하므로, 일일 2만 달러~3만 달러 이상의 신규 부담이 발생하게 됨
 - 세계 유수의 화주 트라피구라가 자사의 운송비용 증가로 연결될 수 있는 제안을 함으로써 향후 선박 연료유에 대한 과세와 배출권 거래 등에 대한 논의가 한층 활발해질 것으로 전망됨
 - 이번에 제안된 ‘글로벌 탄소세’의 특징을 보면 고배출형 연료유에는 높은 세금을 부과하는 반면 저배출형 연료유에는 감세를 해주는 리베이트(rebate) 방식을 적용하고 있다는 것임
 - 트라피구라는 CO2 배출이 많은 탄소 집약형 연료에 높은 세금을 부과함으로써 세계 해운업이 탈탄소화를 향해 의미 있는 진전을 할 것이라고 언급함
 - 세계 해운 관계자들은 만약 ‘글로벌 탄소세’가 도입될 경우 당장은 해운업계에 부담이 되겠지만, 장기적으로 보면 우리 사회 전체가 부담하는 방향으로 나아갈 것으로 전망함
 - 또한 세금 및 보조금 지급을 위해서는 연료유의 품질과 이산화탄소 배출량에 관한 정확하고 신뢰성 높은 정보가 필요한데, 이는 향후 주요 이슈가 될 수 있음

<https://secure.marinavi.com/news/> (로그인 필요)



● 중국 정부, COVID-19 감염 증가로 선원 통제 강화

- 외국 항만에서 출항하는 선박에 승선한 승무원들은 중국에 도착하기 이전에 COVID-19 음성 확인을 받아야 함
- 음성 확인서를 제출해야 하는 동 규정은 교통부, 관세청, 외교부에 의해 합동 발표됐으며, 중국 항만을 방문하기 이전의 14일 동안 선원 교대를 시행한 선박이 대상임
- 선원들은 중국 항만 입항 3일 전까지 중국 주재 대사관이나 영사관이 임명 또는 승인한 현장에서 COVID-19 검사를 받아야 함
- 중국 정부의 성명에 따르면 9월 24일부터 시행되는 동 규칙을 위반할 경우 중국 내 관련 법령에 의거 해당 선박의 입·출항 또는 운항 제한으로 이어질 수 있음
- 중국 정부는 COVID-19 검사 결과를 감추거나 변조할 경우 형사 고발을 당할 수 있다고 경고함
- 이러한 선원 통제 강화 규정은 최근 중국 항만 두 곳에서 새로운 감염이 발견된 이후에 발표된 것임
- 9월 20일 다론허에 입항한 선박의 필리핀 선원 2명에서 양성반응이 나왔으며, 9월 24일에는 칭다오항에서 근무하는 중국인 노동자들 2명에서 양성반응이 나왔음
- 칭다오항에서 발생한 이번 양성반응으로 9월 중 예정이었던 외국인 선원 대상 교대 규정 완화 계획이 중단됐으며, 언제 다시 완화될지 불확실함
- 중국 항만은 자국 선원 교대는 허가하고 있지만, 외국인 선원 교대는 제한하고 있음
- 겨울 들어 COVID-19가 확산된다면 자국 항만에서 외국인 선원 교대를 제한하는 중국 항만 당국의 기조가 계속해서 이어질 가능성이 있음

lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134037/China-tightens-crew-controls-as-port-infections-rise
(로그인 필요)



보고서 집필 내역 I

이호춘 해운빅데이터연구 센터장
leehochoon@kmi.re.kr | 051-797-4623

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

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

안영균 전문연구원
ahnyg@kmi.re.kr | 051-797-4643

김병주 연구원
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4628