

# KMI 해운시황 보고서

2019  
3분기  
VOL.3

발행년월 | 2019년 10월 주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

발행인 | 장영태 발행처 | 한국해양수산개발원

감수 | 황진희 자료문의 | 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

[www.kmi.re.kr](http://www.kmi.re.kr)

## 컨테이너

- 3분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년동기대비 10% 가까이 하락함
- 컨테이너 수요는 중국 등 주요국의 경제성장을 하락으로 전년에 비해 둔화될 것으로 전망
- 공급은 전년대비 인도량 감소와 해체량 증가로 실질적인 증가세는 2~3%대로 전망
- 4분기 운임은 항로별 공급량 조절에 따라 운임 차이가 크나 2018년 수준을 하회할 것으로 전망

## VLCC

- 수요증가와 공급감소로 Hire Base 수준으로 운임 회복
- 미국과 브라질 등 장거리 수송수요와 정유설비 재가동에 따른 수요 증가
- 3분기 7.6%의 높은 선박증가를 기록하였으며, 4분기에는 11척의 선박 인도예정
- 4분기 운임은 3분기대비 높은 수준을 형성할 것으로 전망

## 건화물선

- 3분기 BDI는 전분기 대비 2배 가까이 급등함
- 중국의 철광석, 석탄 수요 강세, 브라질과 아르헨티나의 곡물생산 풍작 그리고 인도네시아산 니켈 원광 수출량이 증가함
- 중소형선박의 해체량이 눈에 띄게 증가하면서 순증량 상승세가 둔화됨
- 4분기도 운임강세 시현 전망





## 컨테이너

요약	2
운임시장 동향	
- 운임지수	3
- 용선료	6
- 연료유	9
수요시장 동향	
- 경제성장률 및 컨테이너물동량	11
공급시장 동향	
- 선대현황	14
주요뉴스	23

## VLCC

요약	29
운임시장 동향	
- 운임현황	30
- 운임과 연료유가	33
- FFA 시장	35
수요시장 동향	
- 세계원유 수요 및 공급	37
공급시장 동향	
- 선대현황	43
- 선박 발주 및 해체	45
- 인도예정 선박	48
주요뉴스	49

## 건화물선

요약	47
BDI	49
케이프	
- 운임동향	52
- 수요동향	56
- 공급동향	68
- FFA	72
파나막스	
- 운임동향	73
- 수요동향	76
- 공급동향	81
- FFA	84
수프라막스	
- 운임동향	85
- 수요동향	88
- 공급동향	90
- FFA	93
주요뉴스	94

컨테이너



## 2019년 3분기 요약

- **(운임)** 2019년 9월말 현재 상하이발 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년대비 소폭 하락한 754.46을 기록
  - 아시아-유럽 및 북미 항로 운임이 전년 동기 대비 크게 하락함. 그 외 아시아 역내 운임이 대부분 약세를 기록함. 특히, 베트남(호치민)에서 중국(상하이)으로 운송되는 컨테이너 운임은 최근 선박 공급 증가세를 수요가 따라가지 못해 크게 하락하는 것으로 나타남
- **(수요)** 2019년 세계경제성장률은 2.7%로 전년대비 0.5%p 하락할 것으로 전망되며, 컨테이너 물동량도 전년대비 둔화될 것으로 예상됨
  - 미-중 무역전쟁의 영향으로 인해 불확실성이 확대되고 있으며 중국, 우리나라에 부정적인 영향을 미친 것으로 분석됨
  - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력치가 지속적으로 하락하여 최근 1.0~1.2를 기록하고 있어 올해 컨테이너 물동량 증가세는 2%대를 기록할 가능성이 높음
- **(공급)** 2019년 선대 증가세는 2~3%대로 2018년 보다는 낮을 것으로 예상
  - 2019년 컨테이너선 인도량은 100만TEU 내외로 전망되며 해체량은 20만TEU에 달해 실제 선대는 80만TEU 증가할 것으로 예상됨
  - 다만 2020년까지 15,000TEU급 이상 선박의 공급량은 매년 40~50만TEU로 예상되어 아시아-유럽항로에 대한 공급과잉은 심화될 것으로 전망됨
- **(전망)** 2019년 4분기 운임은 원양항로의 수급 불균형과 대외 불확실성으로 컨테이너종합지수(SCFI)는 2018년 운임수준을 하회할 것으로 전망
  - 원양항로는 얼라이언스를 중심으로 임시결항과 일부 서비스 운영중단으로 공급을 조절하고 있으나 무역전쟁으로 인한 불확실성 확대와 수요 약세로 운임 반등요소가 부족함
  - 인트라항로는 운항선사의 증가(24→25개)로 경쟁이 심화되고 있으며 공급량 또한 증가하여 운임 상승에 한계가 있을 것으로 판단됨



## 운임시장동향 : 운임지수



자료: 상하이해운거래소

- 2019년 3분기 컨테이너운임지수(SCFI) 추이는 2018년에 비해 하락한 것으로 나타났으며  
 며 운임수준도 최근 5년 평균(2014~2018)에 비해 낮은 수준
  - 2019년 9월말 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기대비 유사한 754.46을 기록함
  - 2019년 3분기 아시아-유럽과 미주 간 운임차이는 작년 동분기에 비해 완화되었으나 여전히 700달러에 가까운 차이가 발생함

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

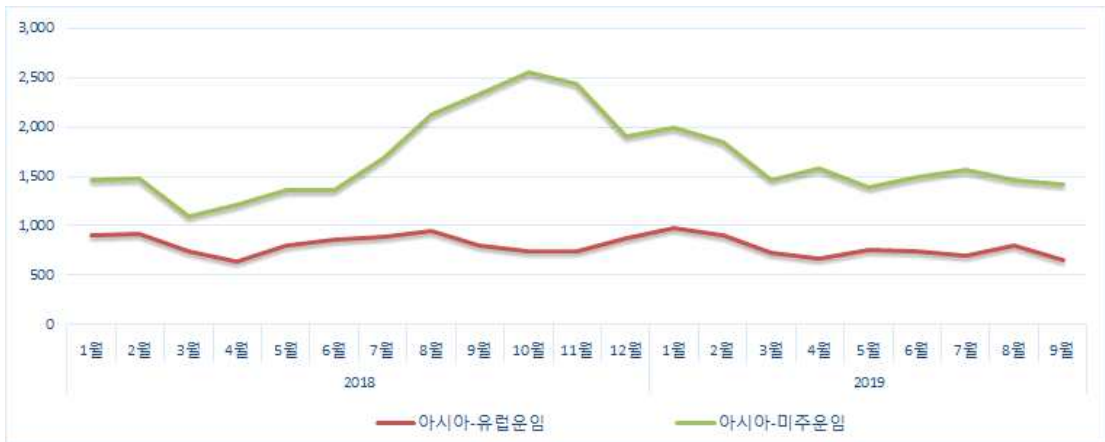
구분	2018년		2019년			증감율	
	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	878	911	858	772	791	2.4	-9.9
유럽	882	785	850	717	722	0.6	-18.1
지중해	873	794	870	724	828	14.4	-5.2
미주(서안)	2,057	2,286	1,734	1,487	1,484	-0.2	-27.9
미주(동안)	3,155	3,309	2,816	2,597	2,638	1.6	-16.4
미주(남미)	1,505	988	1,427	1,365	1,970	44.4	30.9
일본	226	226	226	234	234	0.3	3.7
동남아(싱가포르)	139	148	151	141	115	-18.5	-17.4
한국(부산)	159	153	149	121	119	-2.0	-25.2

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 1] 아시아-유럽/미주 운임 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)



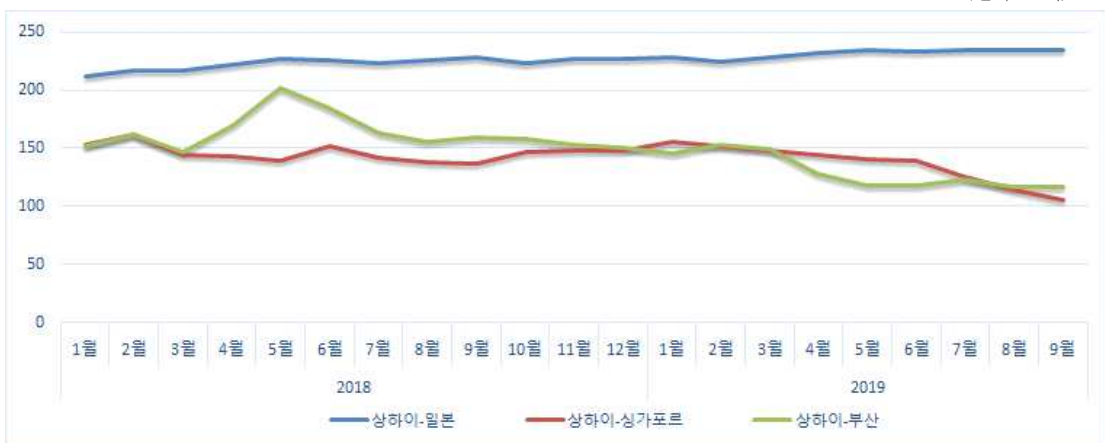
주: 유럽은 TEU, 미주는 FEU 기준임  
 자료: 상하이해운거래소

#### ● 2019년 아시아-미주, 유럽 간 운임 차이 지속

- 과거 아시아-유럽, 미주 간 운임은 동조화 경향(상관계수 0.7 이상)이 강했으나 2018년 이후 운임 차이가 심화되고 동조화 경향도 약해짐(상관계수 0.2)
- 컨테이너 크기(40ft, 20ft)에 따른 차이는 있지만 2017년 유럽-미주 간 운임차이는 평균 600달러이었으나 2018년 900달러를 넘어섰으며 2019년에도 이러한 경향이 이어짐
- 이러한 운임 차이는 아시아-유럽항로의 공급 과잉으로 인한 운임하락에 기인함

[그림 2] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소



● 2019년 3분기 운임 전년 동기대비 상하이-대만/필리핀항로 상승, 부산항로 하락

- 올인(All-in)요율에서 2019년 3분기 상하이-한국, 상하이-싱가포르, 상하이-베트남 운임이 전년 동기대비 하락하였으나 상하이-대만, 필리핀항로 운임은 증가세를 기록함
- 제조·물류시설의 중심이 중국에서 동남아로 이전되어 수요 증가세가 타 지역에 비해 높으나 공급량 또한 크게 증가한 것으로 나타나 운임 상승에 한계
- 특히 베트남(호치민)에서 중국(상하이)으로 운송되는 컨테이너 운임은 최근 선박 공급 증가세를 수요가 따라가지 못해 크게 하락하는 것으로 나타남

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2018년		2019년			증감율	
	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	전분기 대비	전년 동기 대비
상하이-일본(요코하마)	610	637	647	643	633	-1.6	3.8
상하이-한국(부산)	373	413	417	417	363	-12.8	-2.7
상하이-홍콩	475	510	340	420	510	21.4	7.4
상하이-싱가포르	460	460	480	460	435	-5.4	-5.4
상하이-인도네시아(자카르타)	473	487	503	513	457	-11.0	-3.5
상하이-태국(람차방)	380	400	423	447	423	-5.2	11.4
상하이-베트남(호치민)	435	460	490	430	390	-9.3	-10.3
상하이-대만(카우슝)	425	500	490	490	480	-2.0	12.9
상하이-필리핀(마닐라)	345	360	360	360	370	2.8	7.2
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	570	590	600	590	590	0.0	3.5

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

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight





## 운임시장동향 : 용선료

[그림 3] 용선료와 운임지수간의 관계



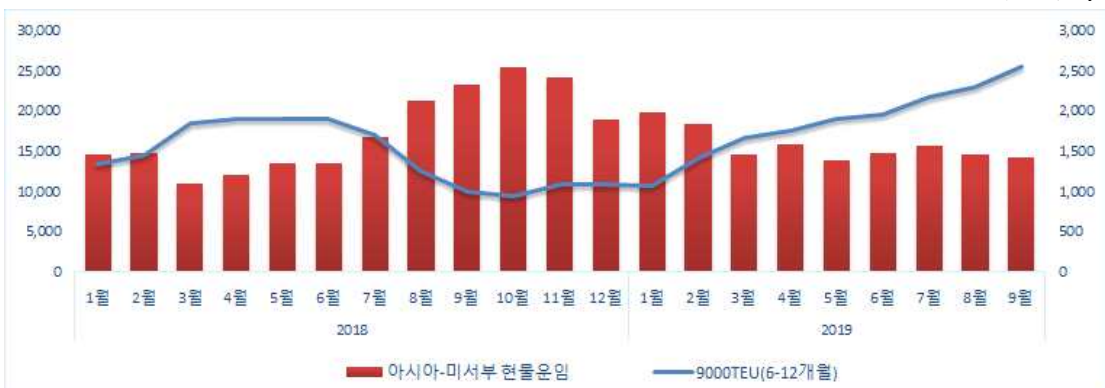
자료: 알파라이너, 상하이해운거래소

### ● 용선료는 컨테이너운임(SCFI)에 대해 후행적으로 움직여

- 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.
- 따라서 4분기 컨테이너 용선료는 올해 2분기 컨테이너 운임에 영향을 받는 것으로 가정 하면 현재 용선료에 비해 하락할 가능성이 높으나 대형선을 중심으로 황산화물 규제에 대응하기 위한 개조(스크러버 장착) 수요 증가로 높은 용선료 유지될 가능성이 높음

[그림 4] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선기간은 6~12개월임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소



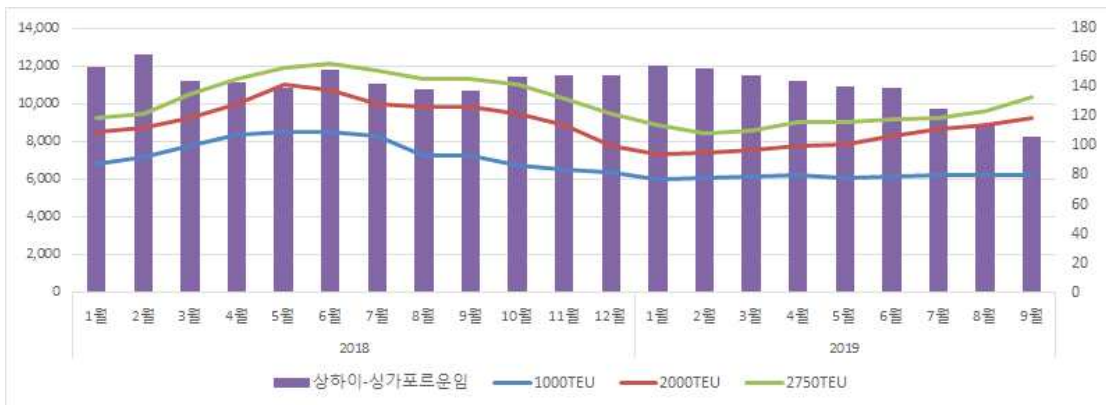


● 2018년부터 미주운임과 용선료와의 관계는 낮아

- 2017년 이전에는 미주운임과 용선료 간에 정(+)의 관계가 나타났으나 2018년 이후 상관관계는 낮아짐
- 최근 스크러버 장착으로 인한 수요 증가로 용선료가 일시적으로 급등한데 기인하며, 운임이 상승하더라도 정기선사업 특성상 공급을 바로 증가시킬 수 없는 구조적인 한계로 파악됨

[그림 5] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU이하) 현황

(단위: 달러/day)



주: 1,000TEU급 기어드, 2,000/3,000TEU급은 기어리스이며 6~12개월 용선료임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

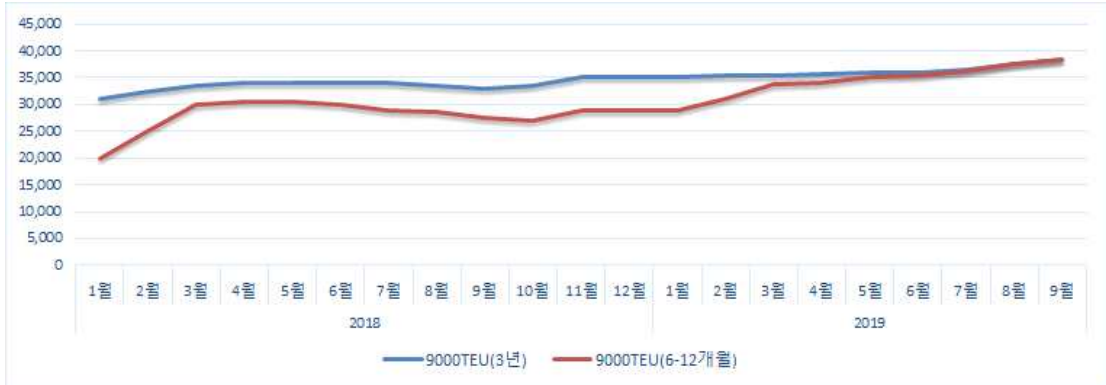
● 2019년 3분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전분기대비 소폭 상승하였으나 전년 동기대비 낮은 수준임

- 상하이-싱가포르 운임과 용선료(2,000TEU 기준) 간의 상관관계는 0.4에 불과하여 운임과 용선료간의 관계는 약한 것으로 나타남
- 최근 미-중 무역전쟁으로 인한 동남아항로 확대는 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

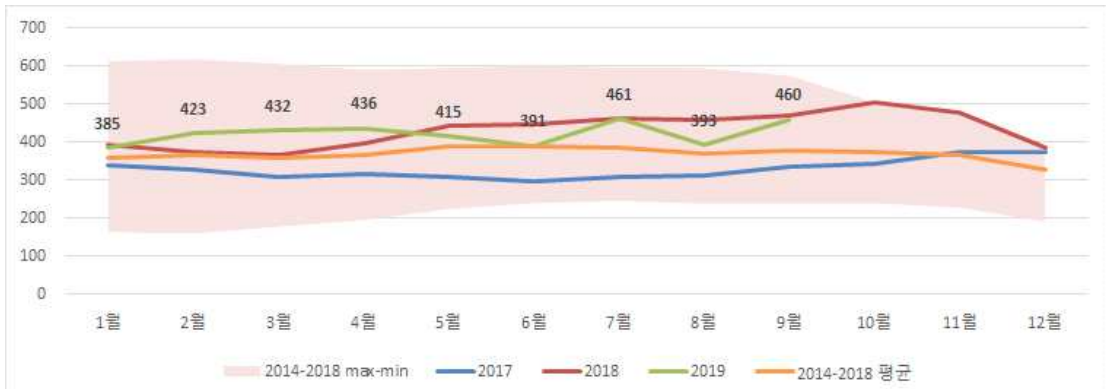
- 장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 장기용선료가 단기에 비해 높아
  - 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기용선료에 비해 항상 높았으나 최근에는 이러한 차이가 크게 작아짐
  - 장기용선료가 단기에 비해 높은 이유는 선대의 안정적 확보에 대한 프리미엄으로 추정됨



## 운임시장동향 : 연료유

[그림 8] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2019년 3분기 연료유 가격은 최근 유가 하락으로 전년대비 하락하여 9월 기준 460달러를 기록(싱가포르 380cst 기준)
  - 2014년 고점에 비해서는 낮은 수준이나 2016~2017년에 비해서는 높은 수준임
  - 2014년 2분기 연료유는 톤당 600달러 이상이었음. 현재 가격에 비해 약 200달러 이상 높은 수준으로 향후 저유황유(LSFO) 사용 시 연료유 가격과 유사할 것으로 예상됨
  - 2019년 9월 싱가포르 저유황유(VLSFO)의 가격은 553달러로 고유황유(HFO)에 비해 약 100달러 높은 것으로 나타남

[그림 9] HFO와 MGO 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 MGO, 380cst 기준임

자료: 클락슨



- 싱가포르에서 판매되는 연료유가격과 선박용 경유(MGO)와의 차이는 약 150~200달러
  - MGO는 HFO에 비해 톤당 약 40~50% 가격이 높은 것으로 나타남. 따라서 현재의 연료유가 수준에서 저유황유는 선박용 경유보다 저렴할 것으로 예상되므로 HFO와의 가격 차이는 200달러 미만일 것으로 예상되나 올해 4분기부터 수요 감소에 따라 중유가격이 하락할 가능성이 높아 실제 가격 차이는 더 발생할 수 있음
  - 수요증가에 따라 저유황유, 선박용 경유의 가격이 일시적으로 상승할 수 있으나 이는 시간이 지나면 안정화될 것으로 예상됨

[그림 10] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

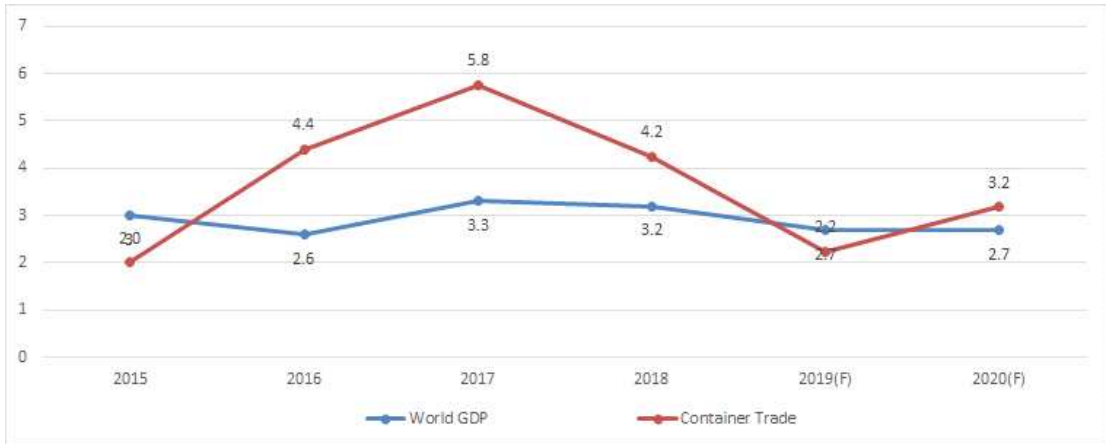
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아져 연료유 가격 상승은 선사 부담으로 이어질 가능성 높아
  - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관계수는 0.1에 불과함)
  - 이러한 경향이 이어질 경우 선사가 저유황유 사용으로 인한 연료비 상승이 전부 화주에게 전가되지 못할 가능성도 배제할 수 없을 것으로 판단됨



## 수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 11] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IHS, 클락슨

- 2019년 세계 경제성장률은 전년대비 0.5%p 하락한 2.7%를 기록할 것으로 전망
  - 세계 GDP증가율 하락으로 인해 컨테이너 물동량 수요 증가세도 둔화될 것으로 예상
  - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력치가 지속적으로 하락, 최근 1.0~1.2를 기록하고 있어 올해 컨테이너 물동량 증가세는 2%대를 기록할 가능성이 높음

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2016	2017	2018	2019(F)	2020(F)
세계	2.6	3.3	3.2	2.7	2.7
미국	1.6	2.4	2.9	2.3	2.3
EU	1.9	2.7	1.9	1.1	0.9
중국	6.7	6.9	6.6	6.2	5.8
인도	7.1	6.7	6.8	6.6	6.8
일본	0.6	1.9	0.8	1.1	0.3
한국	2.9	3.1	2.7	1.4	2.1

주: (F)는 예측치임

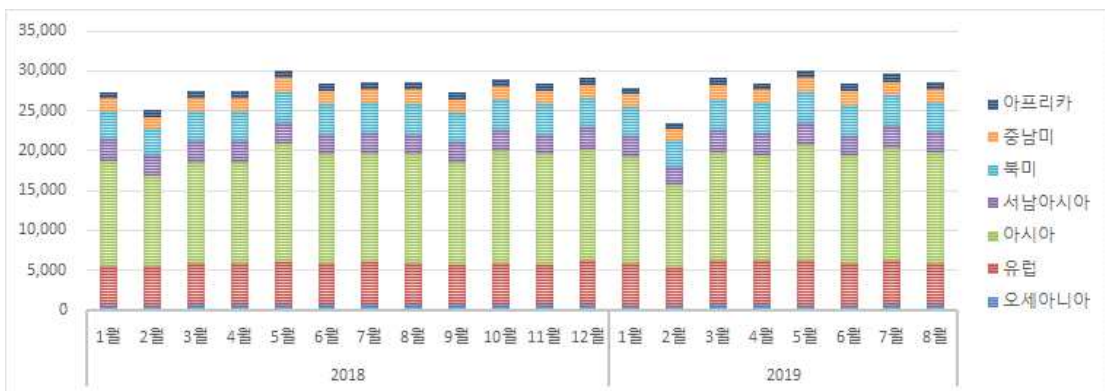
자료: IHS



- 미국, 중국, EU 등 주요국의 경제성장률은 전년대비 하락할 것으로 예상
  - 특히, 화물창출 능력이 높은 중국의 경제성장률 하락은 컨테이너 수요에 직접적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
  - 무역전쟁은 중국 및 우리나라의 경제성장률에 직접적인 영향을 미친 것으로 추정됨

[그림 12] 대륙별 컨테이너 물동량 발생량

(단위: 천TEU)



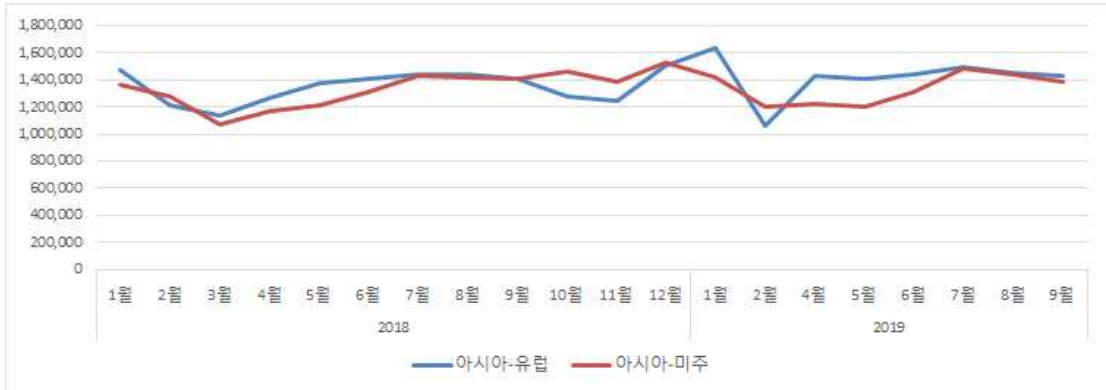
자료: CTS

- 2019년 세계 컨테이너 물동량(8월 누계)은 전년 동기대비 1.3% 증가한 1억 1,284만TEU를 기록
  - 동기간(1~8월)동안 유럽 수출입화물량 증가(4.5%)가 가장 높았으며 미주 수입 증가(2.2%)도 평균을 상회한 것으로 나타남. 하지만 아시아 수출(0.8%), 오세아니아 수출(-6.7%) 증가세가 크게 둔화된 것으로 나타남
  - CTS(Container Trades Statistics)의 자료에 따르면 세계 7~8월 컨테이너 물동량은 2,917만 TEU로 전년 동기대비 2.1% 상승한 것으로 조사됨



[그림 13] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



주: 아시아-유럽항로 2월 물동량은 예상치임

자료: 알파라이너

- 2019년 아시아-유럽항로의 컨테이너 물동량은 일정수준 이상으로 회복하였으나 아시아-북미 항로는 과거에 비해 유사하거나 낮은 수준임
  - 2019년 9월 누계 컨테이너 물동량 증가율은 아시아-유럽 4.4%, 아시아-북미 0.5%를 기록함. 지난해 미주항 밀어내기 물동량이 2019년 상반기에 영향을 미쳤으며 무역전쟁으로 인한 미국 수입 증가세 둔화가 영향을 미친 것으로 추정됨
  - 미국은 올해 12월 15일 중국산 제품에 대해 추가관세 부과 예정 조기선적 수요가 발생할 수 있으나 2018년과 같은 급격한 수요증가는 기대하기 어려움

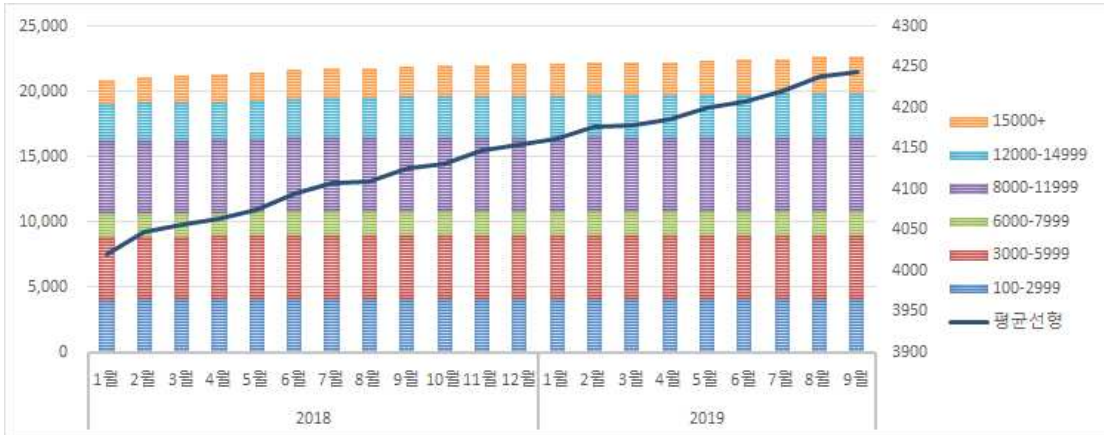




## 공급시장동향 : 선대현황

[그림 14] 세계 선대 및 평균선박크기 추이

(단위: TEU)



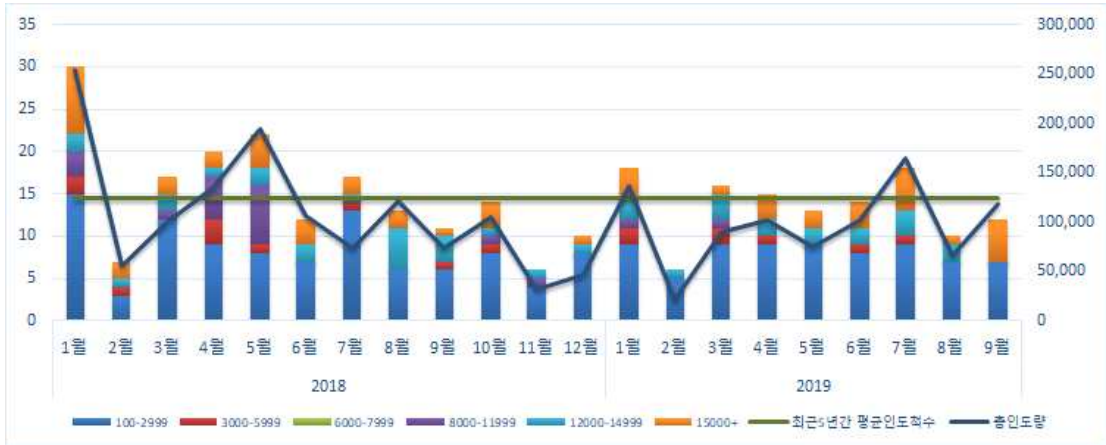
자료: 클락슨

- 2019년 9월 기준 컨테이너선대는 총 5,345척, 2,268만TEU를 기록
  - 초대형선박의 증가로 인해 평균선박크기도 2018년 초 4,039TEU에서 2019년 9월 기준 4,242TEU로 증가함
  - 총 선대에서 15,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아져 12.8%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)



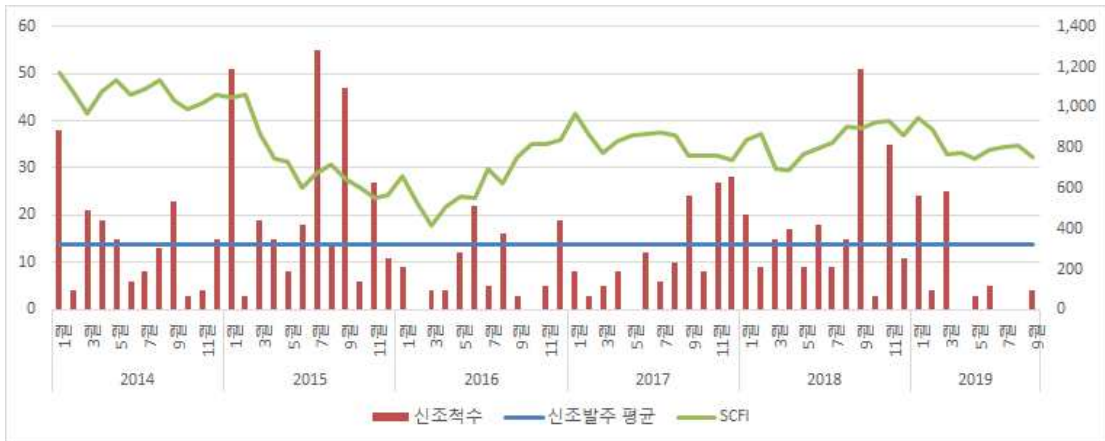
자료: 클락슨

- 2019년 9월까지 인도된 컨테이너 선박은 총 122척, 87만 4천TEU이며 올해 총 인도예정인 선박은 총 168척 109만 7천 TEU로 예상
  - 올해 인도 예정인 선박은 전년 인도선박인 165척, 130만 TEU에 비해 척수는 비슷하지만 톤수(TEU)는 감소할 것으로 예상됨
  - 최근 5년간 월평균 인도척수는 15척으로 나타났으며 올해 3분기 인도척수는 13척으로 최근 5년 평균에 미치지 못한 것으로 나타남
  - 올해 3분기에 15,000TEU급 이상의 선박이 MSC(2척), COSCO(1척), 에버그린(1척), CMA CGM(1척) 인도됨



[그림 16] 컨테이너운임(SCFI)과 신조발주량

(단위: 척)



자료: 클락슨

#### ● 2019년 3분기 컨테이너 신조 발주량 낮은 수준

- 클락슨자료에 따르면 3분기 컨테이너 신조 발주량은 4건(5,640TEU)에 불과함. 2018년 3분기 신조 발주량인 75척, 50만 6천 TEU에 비하면 매우 적은 수준임
- 하지만 알파라이너 자료에 따르면 9월 에버그린에서 23,000TEU급 10척을 발주하여 실제 신조 발주량은 14척(24만TEU)로 추정됨
- 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 해운사의 정책적인 요소가 영향을 미친 것으로 해석됨



[그림 17] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



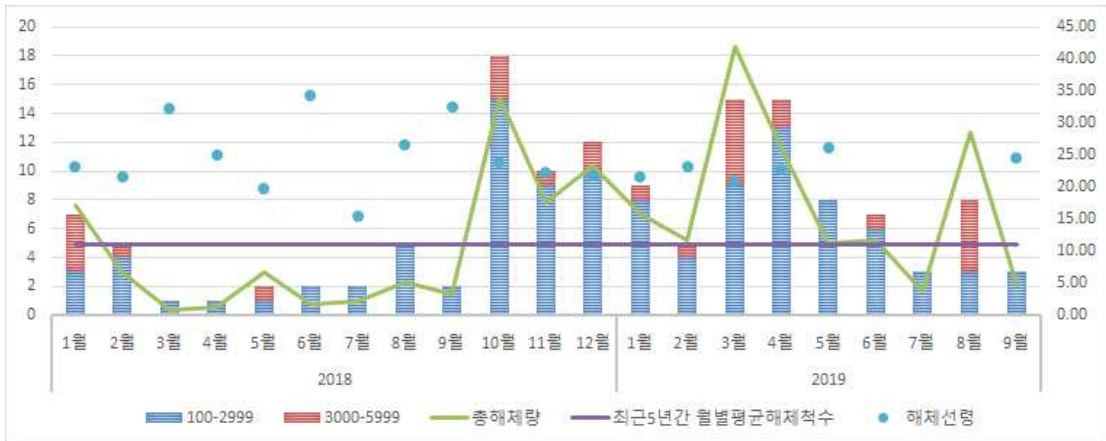
자료: 클락슨

- 2019년 9월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 385척, 234만 TEU이며 이중 48.2%는 15,000TEU급 이상
  - 15,000TEU급 이상 선박은 올해 23척(50.3만 TEU), 2020년 20척(46.1만 TEU)이 인도될 예정임. 현재 아시아-유럽항로에 15,000TEU급 이상 선박은 50척(약 249만 TEU) 이상 운영되고 있어 내년까지 매년 20%씩 공급이 증가할 것으로 예상됨
  - 초대형선박 중 일부는 인도시기를 연기할 것으로 예상되며 이들 선박의 인도량 증가에 따른 전배현상(cascading)도 빈번하게 발생할 것으로 예상됨
  - 발주잔량 감소와 함께 신조선가도 하락하는 것으로 나타남. 특히 1만 TEU급 이상 대형 컨테이너선의 신조선가가 2분기 이후 하락하는 양상임



[그림 18] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)

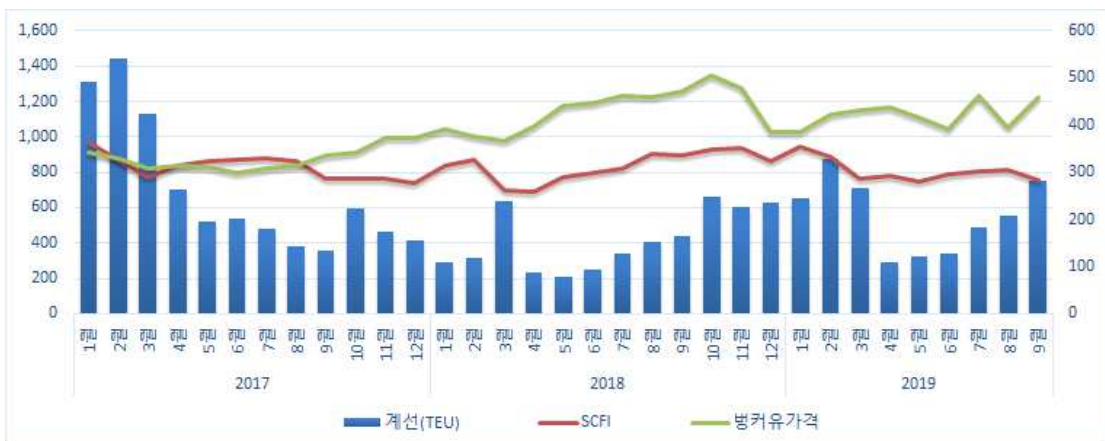


자료: 클락슨

- 2018년 해체량은 11만TEU에 불과하여 2011년 이후 최저치를 기록하였으나 작년 10월부터 해체량이 증가
  - 올해에는 스크러버 장착으로 인해 중대형선에 대한 수요가 증가하여 3,000TEU 미만의 노후선박을 중심으로 해체량이 증가할 것으로 예상됨
  - 올해 상반기에 해체된 선박이 이미 12만 TEU에 달해 전년수준을 뛰어 넘었으며 연말까지 20~30만 TEU에 이를 것으로 예상됨
  - 해체선박의 평균선령도 2011년 30년에서 2019년 24.1년으로 낮아짐

[그림 19] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



주: bunker유가격은 싱가포르 380CST 입



자료: 클락슨

- 2019년 9월 기준 전체 선대의 3.3%인 75.4만 TEU가 계선 중
  - 스크러버 장착으로 인한 계선량이 증가하여 7,500TEU 이상이 30척 이상으로 집계됨<sup>1)</sup>. 7,500TEU급 이상 선박은 대부분 스크러버 개조를 위한 입고 선박으로 추정됨
  - 3,000TEU급 이하를 중심으로 계선량이 증가하였으며 개조를 제외한 순수 계선량은 2%대로 추정됨
  - 일반적으로 연료유 가격이 높거나 운임이 낮을 때 계선량이 증가하는 것으로 알려져 있으나 저유황유 규제에 따른 대체선박 수요 증가가 계선 시장에 영향을 미치고 있음

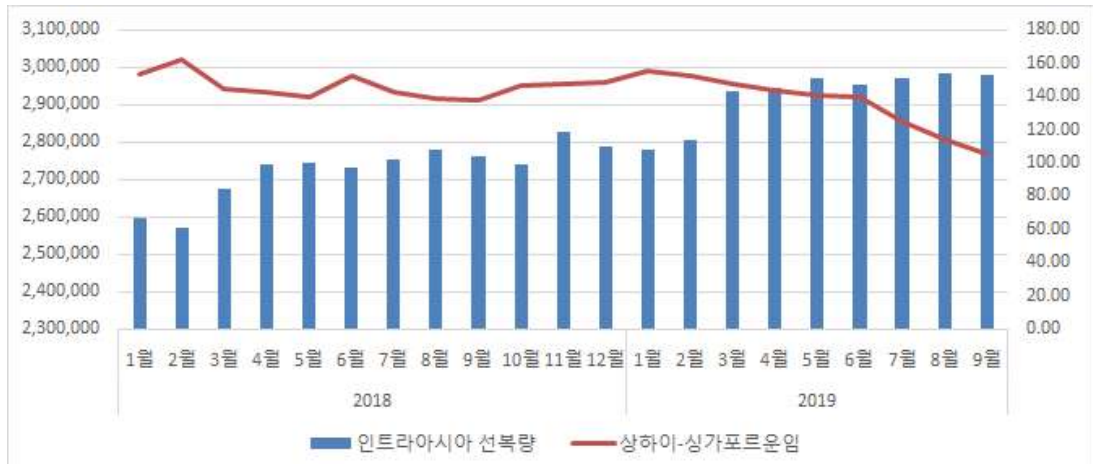
1) 과거 선박 수리에 대한 통계는 계선으로 집계되지 않았으나 스크러버 장착일수가 최소 30일 이상으로 증가함에 따라 계선으로 통계가 수집됨





[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	2018년		2019년			증감율	
	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	4,620	4,502	4,611	4,781	4,776	-0.1	3.4
아시아-미주(북미)	3,797	3,895	3,774	3,668	3,797	3.5	0.0
인트라 아시아	2,765	2,784	2,839	2,955	2,979	0.8	7.8

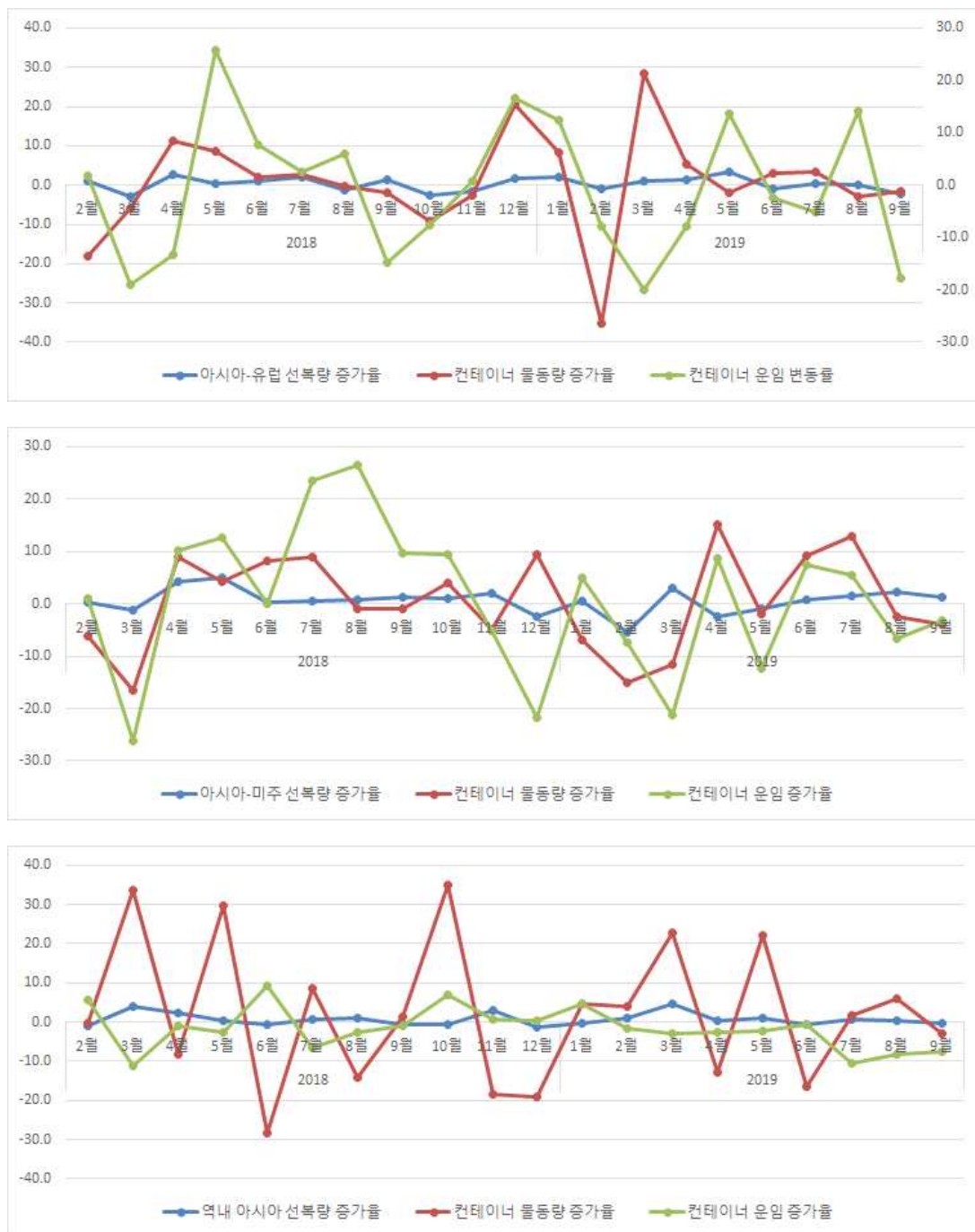
자료: 알파라이너

- **아시아-유럽항로의 선복량은 지속적으로 증가, 아시아-미주항로는 조기선적 수요 이후 소폭 감소함**
  - 2019년 3분기 미주(북미)항로의 선복량은 전년 동기대비 0.0%, 전분기대비 3.5% 증가함
  - 아시아-미주항로의 경우 선복량과 운임은 상관관계가 0.6~0.7로 나타나 컨테이너 선사는 수요에 대해 제한적이지만 대응하고 있는 것으로 나타남. 얼라이언스들은 유럽과 미주항로에 대해서 임시결항(blank sailing)과 일부 서비스 중단을 통해 공급 조절을 실시함
  - 인트라아시아 항로의 경우 상관관계가 없는 것으로 나타났는데 이는 현재 25개의 선사가 참여하는 경쟁적인 시장구조가 영향을 미친 것으로 판단됨
  - 다시 말해, 원양항로는 얼라이언스를 통해 공급량 조절이 가능하나 다수의 선사가 참여하는 인트라아시아 항로는 이와 같은 합의를 도출하기 어려운 구조적인 문제를 가지고 있으며 향후 운임시장에도 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨



[그림 24] 컨테이너 선복 및 물동량 증가세

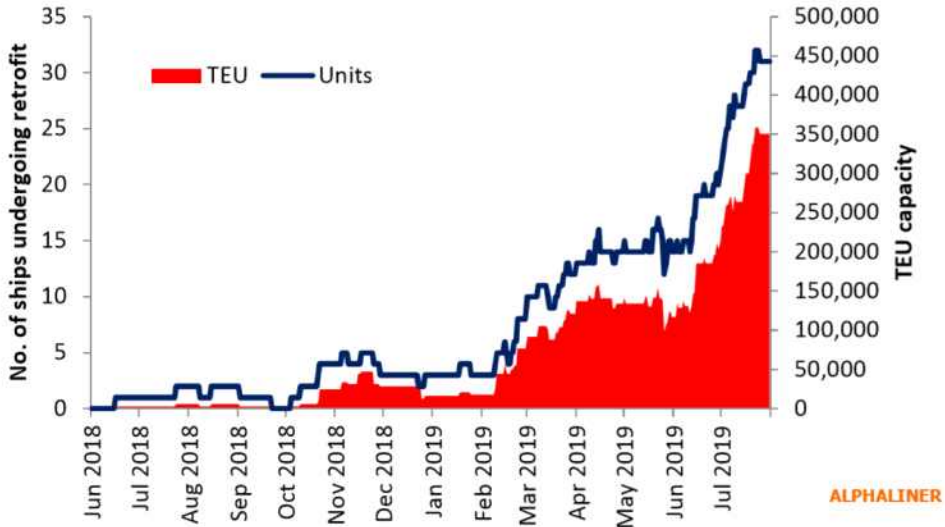
(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)





## 주요뉴스

### ● 스크러버 장착 선대 증가로 용선료 상승



- 알파라이너에 따르면 스크러버 장착대수가 지속적으로 증가하는 추세이며 7월에만 30척 이상의 선박이 장착중인 것으로 파악됨
- 2018년 6월까지 스크러버 장착 선박은 39척에 불과했으나 올해에는 빠르게 증가하여 550척의 선박에 추가로 장착될 것으로 예상함
- 스크러버 평균 장착비용은 5백만 달러이며 평균 장착기간은 52일로 파악됨. 따라서 총 27억 달러 이상의 비용이 소요되는데 이 중 상위 12개 선사는 약 12억 2천만 달러를 지출할 것으로 예상됨
- 동 설비에 대한 수요가 급증하자 이를 대체할 만한 선박의 수요 또한 증가하여 용선료가 급등함. 최근 MSC는 8,600TEU급 선박 1년 용선에 3만 달러/일을 지불한 것으로 조사됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 31호

### ● 동남아 서비스 잇따른 개설·확장

- 무역전쟁으로 인한 여파로 주요 선사들의 동남아서비스 개설·확장이 잇따름. APL은 남중국-태국-베트남을 연결하는 서비스 'RBH'를 신규 서비스를 개설함. 동 서비스는 1,200TEU급 선박 2척이 투입되며 7월부터 서비스를 실시함
- OOCL은 일본-대만-홍콩-베트남을 연결하는 서비스를 실시하는 'KTX1' 서비스를 확장

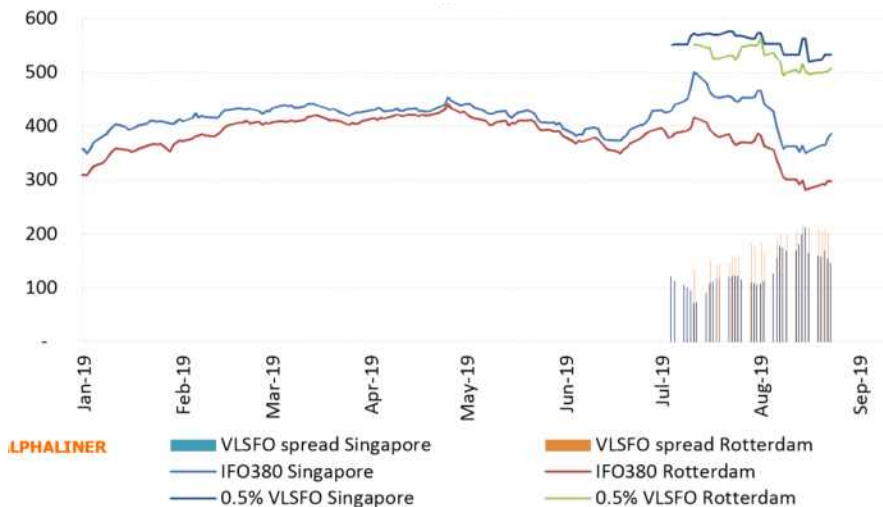


해 운영할 예정임. 동 서비스는 기존 운행되던 일본-대만-싱가포르 서비스인 'KTX3'를 보완하며 2,500TEU급 4척이 투입되어 7월부터 서비스를 시작할 예정임

- 양밍은 중국-태국 서비스를 강화하기 위해 고려해운, TSline과 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

#### ● 저황유에 대한 높은 프리미엄



- 알파라이너 자료에 따르면 저유황유(VLSFO)에 대한 프리미엄이 상승한 것으로 나타남. 7월 고유황유(HFO)와 저유황유간의 차이는 톤당 100~150달러였으나 8월에는 200달러 이상으로 확대됨
- 이는 저유황유 거래가 빈번하게 발생하지 않아 연료유가의 하락이 저유황유시장에 즉시 반영되지 않았기 때문으로 추정됨. 지난주 고유황유와 저유황유간의 차이는 싱가포르에서 톤당 150달러, 로테르담에서 210달러로 나타남
- 저유황유 사용이 본격적으로 실시할 것으로 예상되는 오는 10월부터는 거래가 빈번해서 가격차이가 시장에 즉시 반영될 것으로 예상되나 중소형 항만에서는 수요 증가에 따른 공급문제가 발생할 여지도 있음

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 35호

#### ● 미-중 무역전쟁으로 해운에 영향은 제한적

- 머스크의 CEO인 소렌 스코(Soren Skou)는 IMF의 자료를 활용하여 미국의 중국에 대한 관세부과가 계획대로 12개월 동안 지속되면 세계무역성장률을 1%p 하락시킬 수 있다고



#### 발표함

- 그러나 해운기업에 대한 영향은 예상보다는 적을 수 있다고 밝힘. 우선 중국에 대한 관세 부과로 수요에 직접적으로 영향을 미치는 상품은 전체의 4%에 불과하며 이에 대한 영향도 중국 환율의 약세와 및 수입업자의 이윤 감소로 비용 상승이 억제됨
- 또한, 중국 상품에 대한 대체가 빠르게 이루어지고 있어 올해 상반기 미국의 중국 상품 수입은 7% 감소한데 반해 동남아로부터 수입 증가세는 두 자릿수를 기록하여 해운에 미치는 영향은 제한적일 것으로 예상함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128803/Maersk-chief-says-trade-war-threatens-global-growth>(로그인 필요)

#### ● COSCO, 공급과잉에 공동대응 필요성 강조

- 중국 COSCO 회장인 Xu Lirong는 해운시장에서 수년간 지속된 공급과잉에 대해 선사들의 공동 대응이 필요하다고 중국해양포럼(China Maritime Forum)에서 강조함
- 2008년에서 2018년까지 해상물동량은 40.6% 증가했지만 총 선대는 75.3% 증가함. 특히 컨테이너부문은 화물량이 54.3% 증가한데 반해 선복량은 101.7% 증가함
- 공급과잉 문제를 해결하기 위해 선사들은 신조주문량을 최소화하고 기존 자원을 활용하기 위한 인수합병을 검토해야 한다고 주장함
- 문제는 2018년 말 기준 세계 조선소의 평균 가동률이 48%에 불과하여 선사 발주량이 감소하면 조선경기의 하락은 불가피할 것으로 예상됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128345/Cosco-Shipping-chairman-calls-for-discipline-on-new-capacity>(로그인 필요)

#### ● CMA CGM, 북극항로에 참여하지 않기로

- 해운부문에 신사업으로 기대가 높은 북극항로에 대해 프랑스 선사 CMA CGM은 해양 생태계 교란을 염려하여 참여하지 않기로 선언함
- CMA CGM은 친환경기업으로 나아가기 위해 LNG 추진선박 9척을 발주했으며 22년까지 20척으로 확대할 계획임
- 반면에 Maersk와 COSCO는 2018년 북극항로에 대해 시범운항을 실시하였으며 특히 COSCO는 동 항로를 전략적으로 육성할 계획임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128904/CMA-CGM-makes-green-pledge-over-northern-sea-route>(로그인 필요)

#### ● COSCO, 25,000TEU급 선박 도입 계획 접어

- 올 3월 COSCO는 25,000TEU급 선박 도입에 대한 타당성을 검토하였으나 컨테이너 물

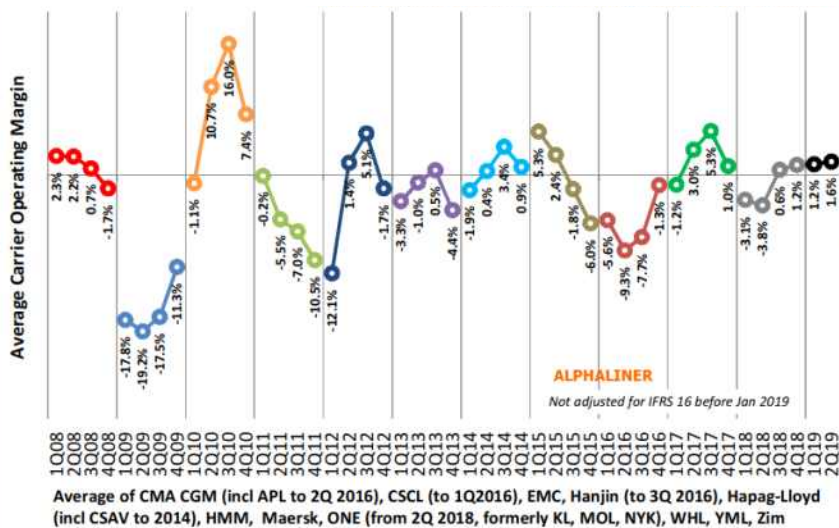


동량의 둔화 등을 이유로 포기함

- 다만, 시장의 성장에 맞춰 선대를 확장할 계획으로 초대형 컨테이너 선박 도입을 완전히 포기한 것으로 아니라고 동사의 부사장인 Wang Haimin이 전함
- 이러한 컨테이너 시장 분위기로 인해 당분간은 23,000TEU급 선박이 최대 선형이 될 것으로 예상되며 최근 에버그린이 23,000TEU급 선박 11척을 발주할 것으로 알려짐

[https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129039/World-boxship-fleet-update-A-mood-of-caution\(로그인 필요\)](https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129039/World-boxship-fleet-update-A-mood-of-caution(로그인 필요))

#### ● 해운업계의 IFRS 16 도입, 부채의 증가를 가져와



- 2019년 IFRS16 도입으로 인해 선사들은 영업이익과 부채가 동시에 증가하는 것으로 나타남
- 알파라이너는 올해 2분기 선사들을 대상으로 설문조사를 실시한 결과 기존 운용리스에서 비용으로 인식되는 항목이 감가상각과 이자로 변경되어 영업수익은 개선되는 것으로 조사됨
- 기존 회계규정은 금융리스와 운용리스를 구분하였으나 IFRS16부터는 구별 없이 부채로 인식하여 대차대조표에 계상되어 컨테이너 선사들은 장기 용선 시 부채가 증가함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 37호

#### ● 초대형선박 확보 경쟁, 2M 완료, 오션 얼라이언스 진행 중

- 알파라이너 자료에 따르면 얼라이언스별 18,000TEU급 이상 선박 보유 및 발주 계획을 보면 2M은 올해까지 대부분 인도가 완료되며 추가 발주는 없는 것으로 나타남. 머스크와 MSC는 동급 선박을 각각 31척인 보유할 것으로 예상되며 대부분 2018년 이전에 인



도됨

- 반면 오션얼라이언스는 COSCO를 제외하고 대부분 2019~2021년에 인도되는 것으로 나타남. 최근 에버그린은 23,000TEU급 10척을 발주하는 등 공격적으로 선대를 확장함
- 디얼라이언스는 2020년에 인도 받을 현대상선의 23,000TEU급 12척이 현재까지 인도에 정인 초대형 선박의 전부로 경쟁 얼라이언스에 비해 초대형선 확보에 열위인 것으로 나타남

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 37호



VLCC



## 2019년 2분기 요약

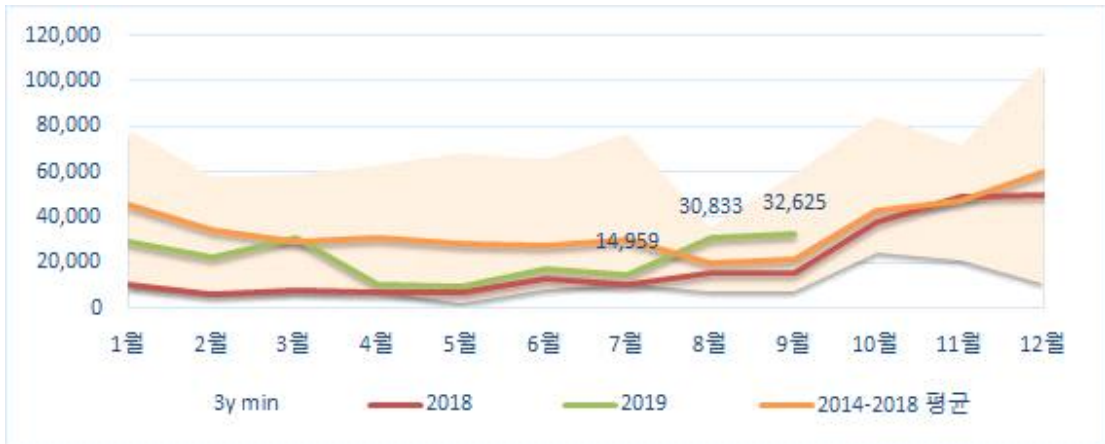
- **(운임) 2019년 3분기 TD3C 평균 운임은 Hire Base와 유사한 수준**
  - 2019년 3분기 OPEC의 감산지속에도 정유설비 재가동과 스크러버 장착에 따른 일시적 공급축소로 운임은 Hire Base 수준으로 상승함
  - 이란의 영국 선박 나포와 사우디아라비아 석유시설 폭격사건 등 지정학적 긴장 고조로 시장 변동성이 컸으며, 9월 말에는 미국이 Cosco 선박을 제재하여 운임이 급등함
- **(수요) 2019년 3분기 원유수요는 전년 동기대비 1.3% 증가를 기록하였으며, 원유공급은 OPEC의 감산에도 약 0.9% 하락되었을 것으로 추정**
  - OPEC+는 유가 회복을 위해 원유공급 조절을 실시하고 있으며 감산기간을 2020년 3월 까지 연장하기로 결정함
  - 미국과 브라질의 원유수출이 지속적으로 증가하여 OPEC의 감산량 일부를 대체하고 있음. 동 국가들의 원유운송은 OPEC 국가들에 비해 장거리로 VLCC 수요를 증가하게 함
  - IMO 2020에 대비하여 정비기간을 연장한 정유사들의 재가동과 중국의 정유설비 증설, 계절적 요인 등으로 원유운송 수요는 증가할 것임
- **(공급) 2019년 2분기 13척의 인도와 1척의 감소로 전년 동기대비 7.6%의 선박 증가를 기록**
  - 2019년 3분기 운임이 회복됨에 따라 해체를 결정한 선박은 없었음
  - 금 분기 373만 dwt의 선박 증가에 불과하였으며, 선박들의 스크러버 장착으로 일시적인 공급조절이 발생하고 있음
  - 현재 건설한 선령구조를 가지고 있으며 하반기 시장상승이 예상되어 해체를 결정하는 선박은 적을 것으로 예상됨
  - 9월 말 미국이 이란 원유 운반을 근거로 Cosco 자회사를 제재한 것도 선박 공급 축소가 요인으로 작용함
- **(전망) 2019년 4분기 운임은 수송수요 증가로 전년 대비 높은 수준을 기록할 것으로 예상됨**
  - IMO 2020 기한도래에 따른 수송수요 증가와 스크러버 장착으로 인한 공급 감소로 운임은 3분기 대비 높은 수준을 형성할 것으로 예상됨



## 운임시장동향 : VLCC 운임현황

[그림 1] TD3C 운임수익

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[표 1] VLCC 운임 현황

(단위: 달러/일)

운임 (전년 동기대비 증가율 %)	2018년				2019년		
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기
전체	6,701 (-74.7)	5,301 (-70.9)	9,909 (-1.8)	40,331 (146.9)	25,625 (282.4)	11,565 (118.2)	25,504 (157.4)
중동-중국	8,147 (-60.4)	9,107 (-49.7)	13,909 (40.7)	44,795 (127.8)	27,948 (243.0)	12,523 (37.5)	25,795 (85.5)
중동-한국	6,963 (-71.9)	6,541 (-62.0)	12,509 (33.5)	44,905 (149.1)	28,268 (306.0)	12,879 (96.9)	27,961 (123.5)
서아프리카-중국	9,274 (-65.6)	8,060 (-59.9)	13,094 (3.2)	43,002 (122.3)	26,501 (185.8)	14,413 (78.8)	27,088 (106.9)
미갈프-중국					26,917	17,112	26,860

자료: 클락슨

● 2019년 3분기 TD3C 운임은 최근 5년(2014~2018) 3분기 평균 운임보다 높은 수준

- 2019년 3분기 TD3C 평균 운임은 25,795달러/일로 전년 동기 평균 13,909달러/일보다 85.5% 높으며, 최근 5년 평균 23,842달러/일을 상회하는 수준을 기록함
- 계절적 침체기간에도 IMO 2020을 앞두고 정유소들의 유지보수 이후 재가동과 스크러버 장착으로 인한 선박 공급 축소로 운임 상승을 기록함
- 이란의 영국 선박 나포와 사우디아라비아 석유시설 폭격사건 등 지정학적 긴장 고조로

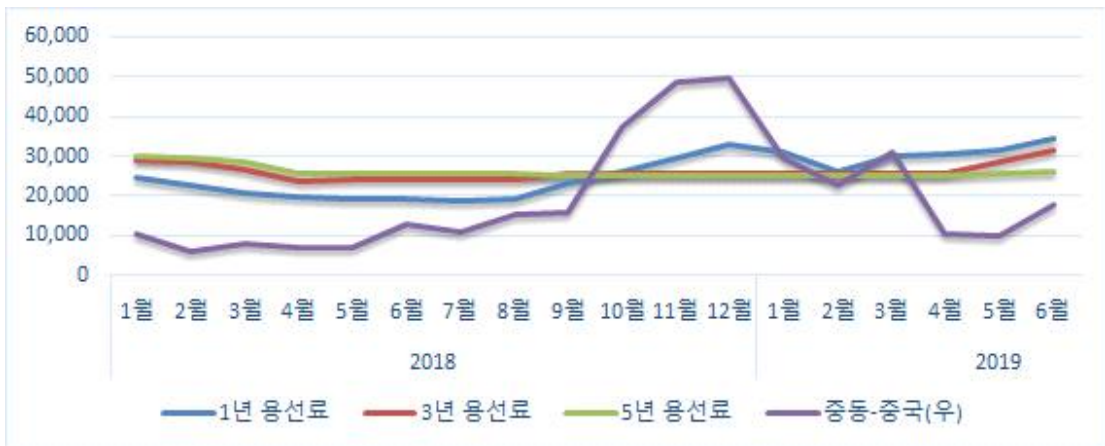


시황 변동성이 크게 나타났음

- 9월 25일 미국이 Cosco 자회사 2곳을 제재함에 따라 선박을 대체하려는 수요로 운임이 급등을 지속하고 있음

[그림 2] VLCC 용선료

(단위: 달러/일)



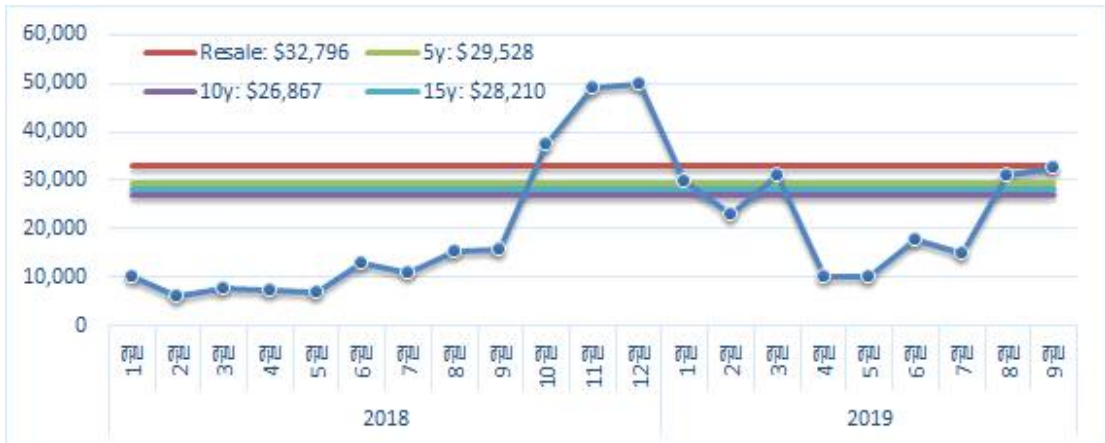
자료: 클락슨

- 2019년 3분기, 단기 용선료(1년)는 전년 동기대비 높은 수준이며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 높은 수준
  - 2019년 3분기 단기 용선료는 35,329달러/일로 전년 동기 평균 20,400달러/일 보다 73.2% 높은 수준임
  - 단기 용선료와 단기 용선료의 상관관계는 2018년 0.88로 높게 나타난 것에 비해 2019년에는 0.19에 불과함. 이는 용선시점 운임이 낮음에도 불구하고 시황 상승에 대한 확신이 반영되었기 때문인 것으로 보임
  - 현재 기간 용선료가 단기, 중기, 장기 순으로 높게 나타나 시황 상승이 지속될 것으로 판단됨



[그림 3] 운임과 Hire Base

(단위: 달러/일)



주: Hire 계산은 상환기간 '20-선령', 이자율 6%, SM 연 증가율 2%으로 설정하여 분기 상환을 기준으로 계산되었음.

선가는 최근 5년 평균을 사용하였으며 SM 비용은 Drewry 자료를 참조하였음

자료: 드루리, 클락슨

● 2019년 3분기 평균 운임은 중고선의 평균 Hire Base를 소폭 하회하는 수준

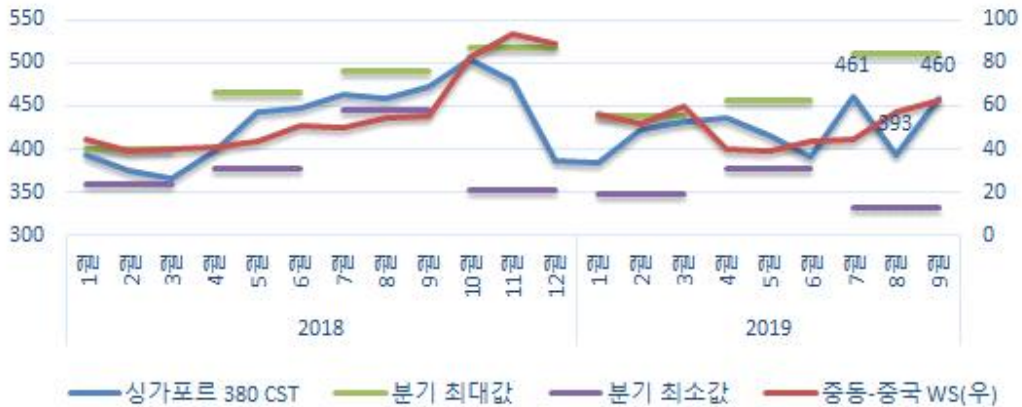
- 10년 중고선박의 Hire Base가 가장 낮게 나타났으며, Resale 선박이 가장 높게 계산됨
- 7월 운임은 Hire Base를 하회하였으나, 운임은 상승세를 지속하여 9월에는 Hire Base를 상회하여 이익이 발생하는 것으로 나타남



## 운임시장동향 : 운임과 연료유가

[그림 4] 싱가포르 380CST 가격과 스팟운임(WS)

(단위: 달러/톤, WS)



주: 분기별 최대, 최소값은 주 가격을 기준으로 작성된 값임

자료: 클락슨

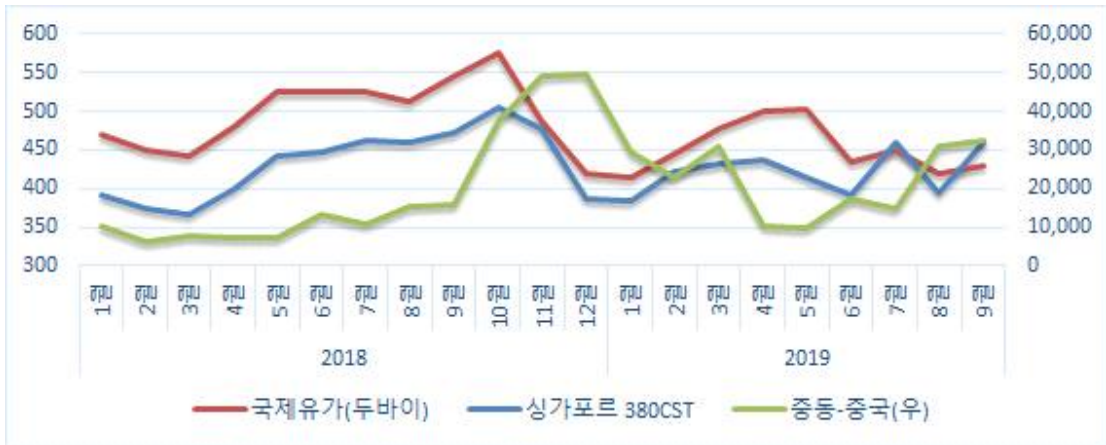
### ● 2019년 3분기 벙커유가는 전년 동기대비 낮은 수준

- 싱가포르 벙커유가는 437.87달러/톤으로 전년 동기대비 5.8% 하락하였음
- 연료유가의 변동성은 전년 동기보다 크게 나타났으며, 운임 수익의 변동성 또한 크게 나타남.
- 금년 3분기 스팟 운임과 벙커유가의 상관관계는 -0.09로 상관성이 낮은 것으로 나타남. 금분기는 OPEC의 감산, 중동지역 지리학 긴장고조와 같은 외부적인 요인이 운임에 큰 영향을 미쳐 벙커유가와 상관관계가 낮게 나타난 것으로 추정됨



[그림 5] 국제유가와 연료유가

(단위: 달러/톤, 달러/일)



주: 두바이유가는 배럴당 가격을 톤당 가격으로 환산하여 계산함 (1톤≒7.147배럴)

자료: 클락슨, 네이버

- 미-중 무역분쟁의 영향으로 하락을 지속하던 국제유가는 중동지역 긴장고조로 일시적 상승
  - 금 분기 국제유가와 연료유가의 상관계수는 0.74로 높은 양의 상관을 가지고 있음
  - 5월 미-중 무역분쟁에 따른 석유수요 증가세 둔화로 국제유가는 하락을 지속함
  - 9월 사우디아라비아 석유생산시설 폭격사건으로 공급에 대한 차질 우려로 일시적으로 유가가 상승하였으나 상승폭은 제한적이었음
  - OPEC의 지속적 감산에도 불구하고 유가는 60달러 선에서 크게 벗어나지 못하고 있음

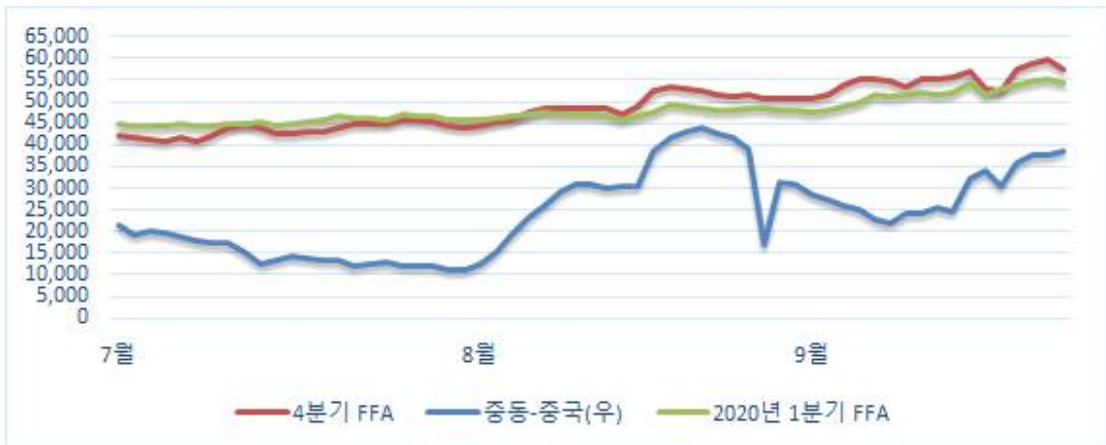




## 운임시장동향 : FFA 시장

[그림 6] 중동-중국 FFA 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱, 클락슨

- 2019년 FFA 4분기물, 2020년 1분기물 가격은 3분기 보다 높은 수준을 기록
  - FFA 4분기물의 평균은 49,704달러를 기록하였으며, 2020년 1분기 평균은 48,380달러를 기록하고 있어 3분기 대비 시황이 크게 개선될 것으로 예상하고 있음
  - 3분기 운임과 FFA 4분기물, 2020년 1분기물의 상관관계는 각각 0.81, 0.69로 큰 상관을 보임. 이는 정유소 재가동과 스크러버 장착으로 인한 제한적 공급으로 인한 상승이 이후에도 지속될 것으로 시장참여자들이 판단한 것으로 보임
  - FFA 4분기물의 표준편차는 6,470달러로 나타났는데 이는 사우디아라비아 석유시설 폭격 사건 등 3분기 운임의 변동성이 컸기 때문임. 3분기 운임의 표준편차는 11,198달러를 기록함
  - 스팟 운임 상승에 따라 FFA 가격은 상승세를 지속하였으며 9월 30일 기준 FFA 4분기물 70,460달러, 2020년 1분기물 57,049달러로 시장 상승세는 지속될 것으로 예상됨



[표 2] 중동-중국 FFA

(단위: 달러/일)

구 분	FFA		전월대비(%)	
	4분기	1분기	4분기	1분기
19년 6월	41,954	45,643		
19년 7월	43,376	45,356	3.4	-0.6
19년 8월	49,221	47,357	13.5	4.4
19년 9월	56,862	52,630	15.5	11.1

자료: 볼틱 해운거래소



## 수요시장동향 : 세계 원유수요 및 공급

[표 3] 세계 원유 수요 및 공급량

(단위: 백만배럴/일)

구 분		2018				2019			
		1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
수요량	Total	98.6 (2.2%)	98.9 (0.9%)	100 (1.7%)	99.5 (0.9%)	99.1 (0.5%)	99.4 (0.5%)	101.3 (1.3%)	101.5 (2.0%)
	OECD	47.9 (2.1%)	47.3 (0.6%)	48.2 (1.0%)	47.8 (-0.6%)	47.5 (-0.8%)	46.9 (-0.8%)	48.5 (0.6%)	48.5 (1.5%)
	Non-OECD	50.7 (2.2%)	51.6 (1.2%)	51.8 (2.2%)	51.7 (2.2%)	51.6 (1.8%)	52.4 (1.6%)	52.8 (1.9%)	53 (2.5%)
공급량	Total	98.6 (2.0%)	99.3 (2.4%)	101.2 (3.4%)	102.2 (4.1%)	100.1 (1.5%)	100.1 (0.8%)	-	-
	OPEC	37.2 (-5.1%)	37.1 (-6.1%)	37.6 (-5.8%)	37.7 (-4.6%)	36.2 (-2.7%)	35.6 (-4.0%)	-	-
	Non-OPEC	61.3 (6.6%)	62.2 (8.2%)	63.6 (9.5%)	64.5 (9.7%)	63.9 (4.2%)	64.4 (3.5%)	65.1 (2.4%)	65.7 (1.9%)

주: ( )는 전년 동기대비 증가율

자료: IEA

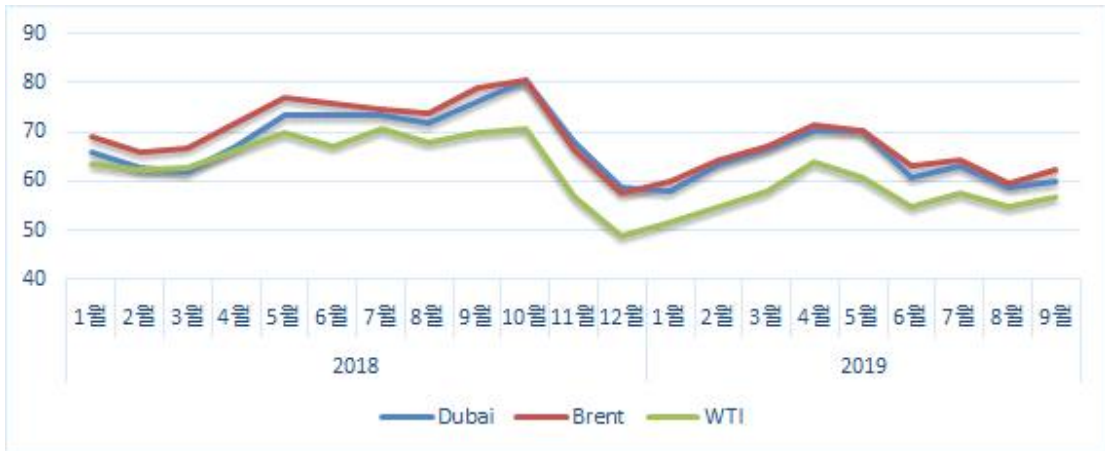
### ● OPEC 공급량 지속적 감소세 시현

- 비 OECD 국가들의 지속적인 석유수요 증가로 2019년 3분기를 기점으로 세계 석유수요는 1억 배럴/일을 초과할 것으로 예상됨
- OPEC이 감산을 통해 공급량을 조절하고 있지만 미국, 브라질 등 비 OPEC 국의 원유생산이 증가하고 있어 공급은 지속적으로 증가세를 기록
- OPEC은 2020년 3월까지 감산을 지속하여 수급은 균형을 이룰 것으로 예상됨



[그림 7] 국제유가 추이

(단위: 달러/톤)

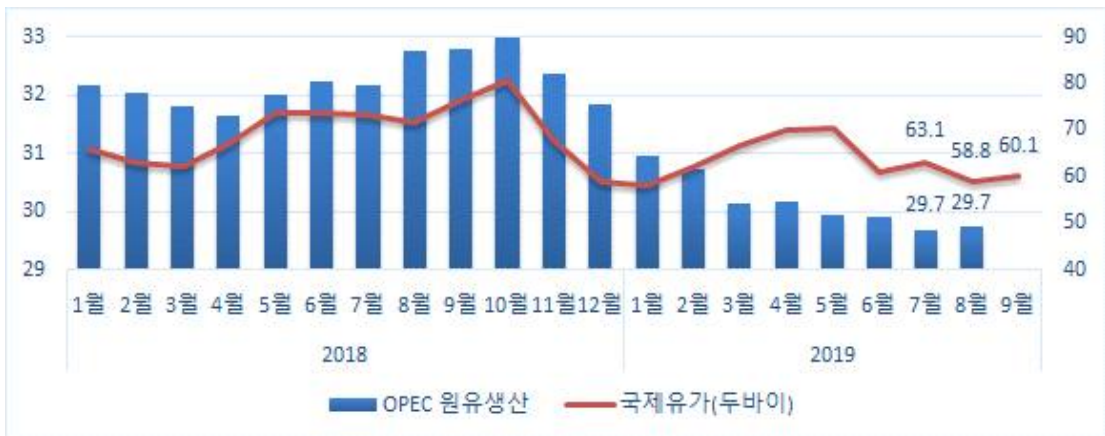


주: 본 자료는 뉴욕상업거래소 종가를 기준으로 네이버를 통해 수집되었음.

자료: 네이버

[그림 8] OPEC 원유생산과 유가

(단위: 백만배럴/일, 달러/배럴)



자료: IEA, 네이버

● 2019년 3분기 미-중 무역분쟁의 영향으로 하락세를 지속

- OPEC 국가들은 유가 회복을 위해 감산조치를 실행하고 있지만, 미-중 무역분쟁 장기화 및 글로벌 경기침체 우려로 유가는 하락세를 기록
- 미국과 이란의 갈등 고조와 사우디아라비아 석유시설 폭격 등으로 유가는 상승하였으나 일시적 상승을 기록
- 미-중 무역분쟁 협상이 타결될 경우 유가는 다시 상승세를 기록할 것으로 예상됨



[표 4] 주요 원유수출국 생산추이

(단위: 백만배럴/일)

구 분	2018				2019		
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q
미국	14.36 (13.3%)	15.05 (15.9%)	16.00 (21.6%)	16.47 (18.0%)	16.63 (15.8%)	17.03 (13.1%)	17.22 (7.6%)
러시아	11.34 (-1.0%)	11.43 (0.9%)	11.65 (3.1%)	11.74 (3.7%)	11.67 (2.9%)	11.50 (0.6%)	11.56 (-0.7%)
사우디아라비아	9.95 (0.5%)	10.14 (1.7%)	10.43 (4.4%)	10.78 (7.9%)	10.06 (1.1%)	9.76 (-3.8%)	9.70 (-7.0%)
캐나다	5.12 (5.9%)	4.93 (10.8%)	5.12 (6.0%)	5.38 (8.8%)	5.18 (1.2%)	5.27 (6.8%)	5.50 (7.5%)
이라크	4.45 (0.1%)	4.47 (-0.3%)	4.63 (2.9%)	4.67 (5.0%)	4.67 (4.9%)	4.72 (5.4%)	4.80 (3.6%)
이란	3.81 (0.7%)	3.82 (1.3%)	3.61 (-5.7%)	3.03 (-20.5%)	2.73 (-28.3%)	2.43 (-36.4%)	2.21 (-38.8%)

주: 미국, 러시아, 캐나다 자료는 원유, 콘덴세이트, NGL을 포함한 생산량, ( ): 전년 동기대비 증가율

: 2분기 자료는 4월, 5월의 평균치를 사용

자료: IEA

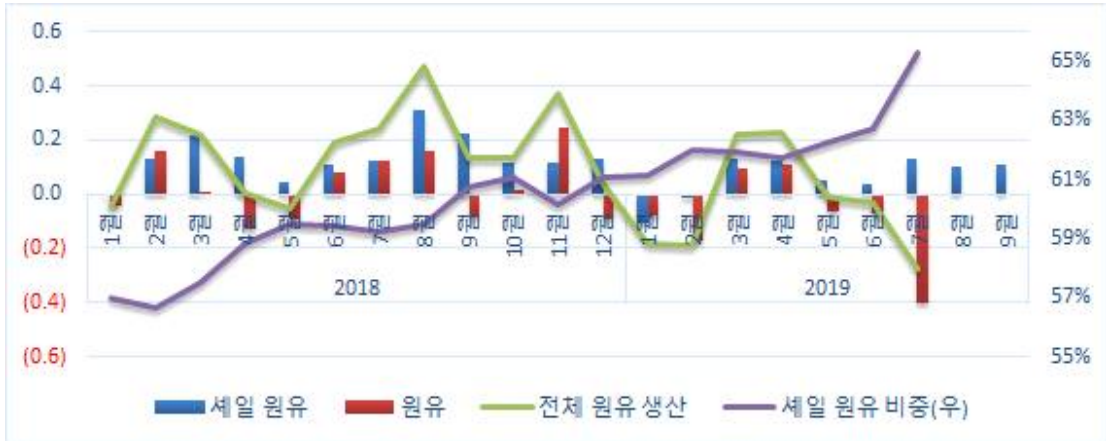
● 2019년 3분기 미국 생산량 증가세 지속, 이란 생산량 감소세 지속

- 미국의 원유 생산은 지속적 상승세를 기록하고 있지만 세계경기 둔화 전망에 따라 상승 폭은 제한적일 것으로 예상됨
- 사우디아라비아는 감산조치 실행을 통해 3월 이후 1,000만 배럴 이하의 생산량을 유지하고 있음
- 미국의 이란 제재가 5월부터 재개됨에 따라 이란의 생산량은 지속적으로 감소하고 있음. 미국의 제재가 심화됨에 따라 추후 원유생산량이 추가적으로 감소할 가능성이 있음



[그림 9] 미국 셰일원유 생산

(단위: 백만배럴/일)



자료: EIA

- 미국의 셰일원유 생산은 지속적으로 증가하고 있으며, 그 비중은 전체 생산의 60%를 상회
  - 2019년 7월 미국 원유생산량은 1,181만 배럴/일로 전년 동기대비 8.4% 상승함
  - 2019년 7월 일반 원유 생산량은 전년 동기대비 7.6% 감소하였으며, 셰일원유 생산량은 19.4% 증가를 기록하였음. 전체 원유생산에서 셰일원유 생산이 차지하는 비중이 계속 증가하고 있음
  - 미국 보스턴대 연구진은 셰일원유의 손익분기점(BEP)은 국제유가보다 낮은 50달러/배럴 수준임을 네이처 에너지에서 발표하였음
  - 국제유가가 50달러 이상으로 지속될 경우 셰일원유 생산량은 계속해서 증가할 것으로 예상됨



[그림 10] 미국 원유수출

(단위: 백만배럴/일)



자료: EIA, 네이버

[그림 11] 미 걸프 원유 수입수출 차이

(단위: 백만배럴/일)



자료: EIA

- 2019년 7월 미국의 평균 원유수출은 전년 동월대비 25.9% 증가한 269만 배럴/일을 기록
  - 국제유가가 셰일원유의 손익분기점을 넘어 회복함에 따라 미국의 원유 생산은 지속적으로 증가하였으며 이는 수출의 증가로 이어졌음
  - 하지만 7월에는 원유생산 감소와 계절적 비수기로 전월대비 수출량이 약 50만 배럴/일 감소함
  - 미국 원유 수출의 대부분을 차지하는 미 걸프 지역은 원유수입의 감소세와 지속적 수출증가로 2018년 11월부터 순수출지역(net exporter)으로 변화함





[표 6] 세계 원유 해상물동량 전망

(단위: 백만톤, 십억 톤·마일, 증가율)

구 분		2017	2018	2019	2020
클락슨	원유 해상물동량	2,004 (3.4%)	2,016 (0.6%)	2,019 (0.2%)	2,076 (2.9%)
	톤·마일	10,190 (5.9%)	10,504 (3.1%)	10,800 (2.8%)	11,410 (5.6%)
드류리	원유 해상물동량	2,093 (2.2%)	2,091 (-0.1%)	2,115 (1.1%)	2,143 (1.3%)
	톤·마일	9,851 (2.8%)	10,015 (1.7%)	10,290 (2.7%)	10,642 (3.4%)

자료: 클락슨, 드류리

- 2019년 해상물동량은 전년 대비 1%대의 성장전망

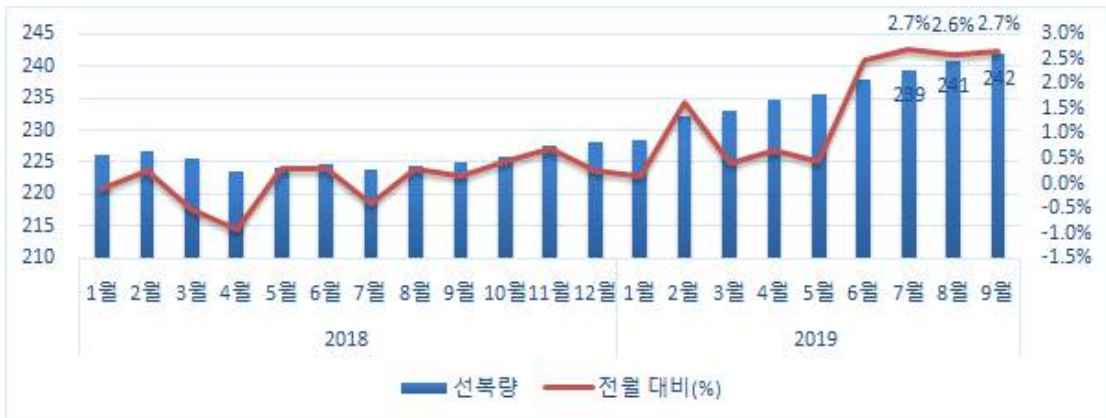
- OPEC의 감산 지속으로 미국, 브라질 등의 국가들이 감산된 양의 일부를 대체하고 있음
- 동 국가들의 원유 수출은 증가하고 있으며 장거리 수송으로 인해 톤·마일도 증가함
- 따라서, 2019년 해상 톤·마일 성장률은 해상물동량 성장률보다 클 것으로 예상됨



## 공급시장동향 : 선대현황

[그림 12] VLCC 선복량 추이

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

[그림 13] 선복량 증감추이

(단위: 백만dwt)



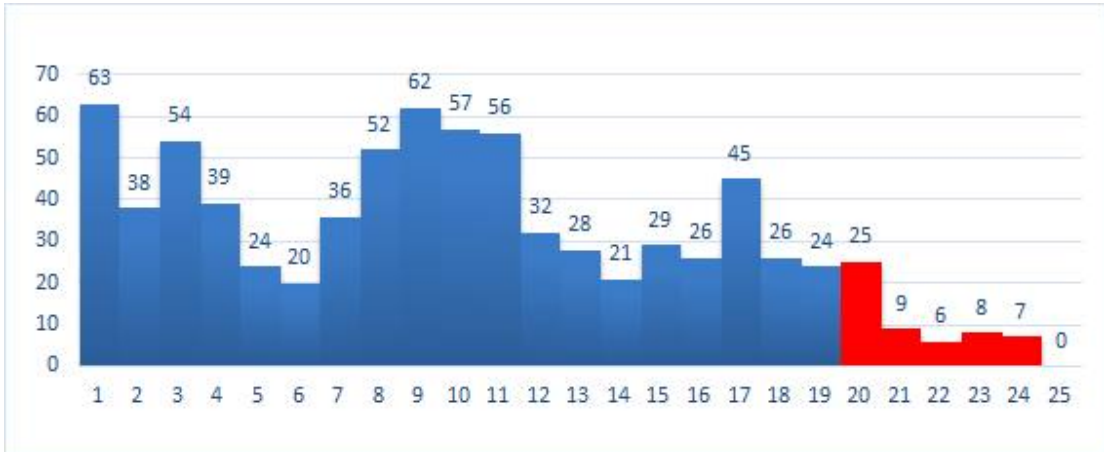
자료: 클락슨

- 2019년 3분기 선복량은 전년 동기대비 7.6% 상승하여 2억 4,188만 dwt를 기록
  - 2019년 3분기 13척의 선박이 인도되었으며, 1척이 해체되어 373만 dwt가 증가하였음
  - 2019년 3분기까지 총 52척의 선박이 인도되었는데 이는 2018년 인도된 전체 선박보다 약 33% 높은 수준으로 전체 선복량의 6.6% 수준임
  - 2019년 7월 OPEX를 약간 상회하는 수준의 운임에서 8월, 9월 Hire Base를 상회하는 수준으로 운임이 회복되어 해체를 결정한 선박은 1척에 불과하였음



[그림 14] 선령구조

(단위: 척)



주: 선령은 2019년 9월 30일을 기준으로 계산됨

자료: 클락슨

#### ● VLCC 평균 선령은 9.5년으로 건실한 선령구조 유지

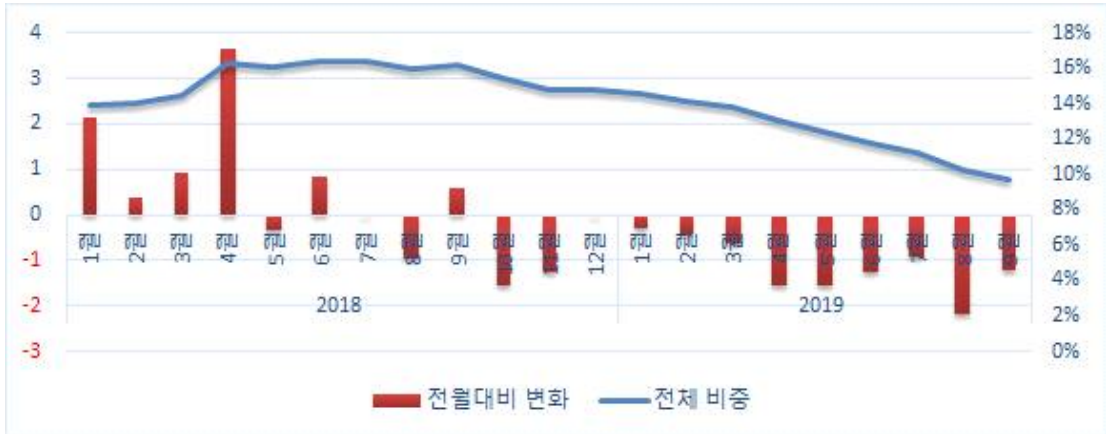
- 전체 788척의 선박이 있으며, 선령이 5년 이하인 선박은 27.7%, 6~10년 선박은 28.8%, 11~15년 선박은 21.1%, 16~20년 선박은 18.6%, 20년 이상 선박은 3.8%를 차지함
- 건실한 선령구조를 가지고 있어 추후 노후선박의 해체로 인한 공급조절은 크지 않을 것으로 예상됨
- 4분기에는 시황 호조가 예상되어 해체를 결정하는 선박은 거의 없을 것으로 예상됨
- 다가오는 IMO 2020 고유황유 규제로 정기검사를 앞두고 있는 노후 선박의 경우에는 추후 투자비용 회수가 어려워 특별 정기검사를 진행하지 않고 해체를 결정할 수도 있을 것이나 그 비중은 크지 않을 것으로 예상됨



## 공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[그림 15] 발주 잔량

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

- 발주 잔량은 신조발주가 적어 지속적으로 감소하고 있으며, 9월 전체 선박의 9.7% 수준으로 하락
  - 2019년 3분기 신조선 발주는 2척에 불과하였음
  - 전체 선박대비 발주 잔량 비율은 9.7%로 2013년 12월 이후 최저수준을 기록하였으며, 추후 발주 잔량 비율은 더욱 감소할 것임
  - 발주 잔량은 총 77척으로 현재 해체 가능성이 높은 고령선박(20년 이상)보다 많아 선대는 장기적으로 증가할 것임



[그림 16] 누적 신조발주

(단위: 백만dwt)

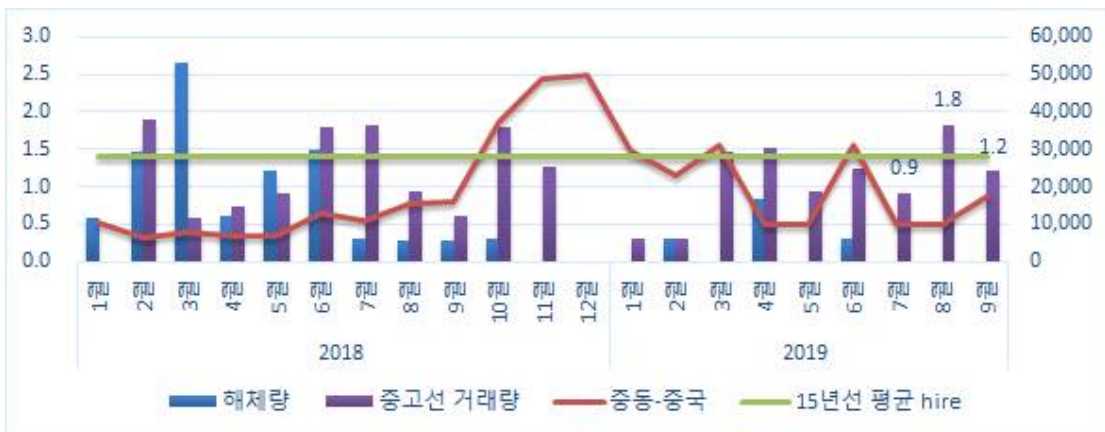


자료: 클락슨

- 2019년 3분기는 신조선 누적 발주는 21척으로 2018년 3분기 44척의 신조선 누적 발주 대비 저조
  - 2019년 3분기 신조선가는 9,250만 달러로 2018년 3분기 신조선가에 비해 150만 달러 상승하였으나, 2019년 2분기 대비 50만 달러 하락함

[그림 17] 중고선 거래량 및 해체량

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

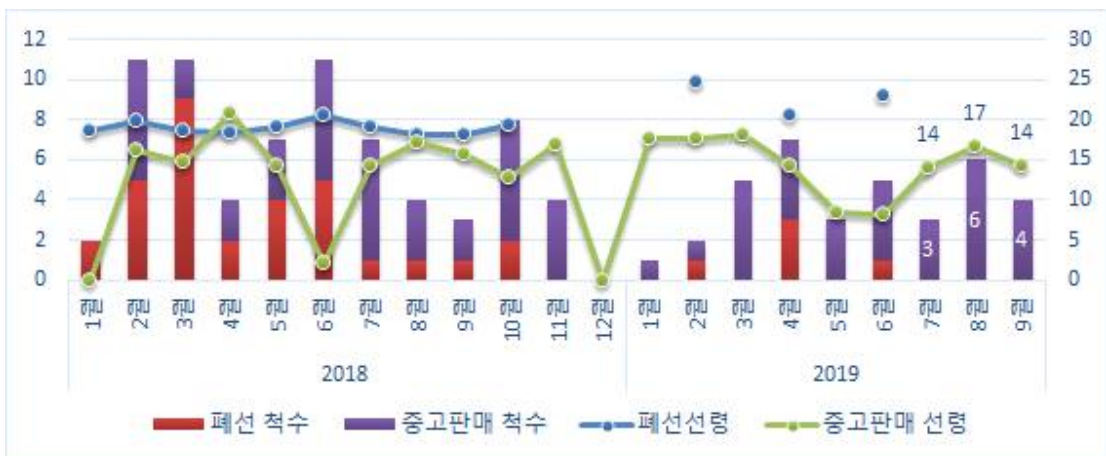
- 2018년 많은 선박 해체로 2002년 이후 가장 높은 32척을 기록
  - 2019년 선박 해체는 4척으로 2018년 3분기 누적 선박 해체 30척에 비해 적은 수의 선박이 해체됨



- 2018년 Hire Base 미만의 낮은 운임이 지속됨에 따라 많은 선사들이 해체나 중고선 판매를 진행하였음
- 2019년 초에는 운임저조에도 불구하고 하반기 시황 호조가 예상됨에 따라 중고선 매매나 해체를 연기하는 결정을 한 것으로 보임

[그림 18] 해체, 중고선박 판매 척수 및 선령

(단위: 척, 연)



주: 중고선박 선령은 클락슨에서 제공하는 데이터를 활용하여 계산되었으며, 인도예정 선박의 판매는 선령계산에서 제외됨  
 자료: 클락슨

#### ● 2018년~2019년 3분기까지 해체 선박 중 20년 미만 선박이 78.4%를 차지

- 20세미만 해체선박의 평균 선령은 18.5년, 20년 이상 해체선박의 평균 선령은 23.0년으로 나타남
- 중고 매매된 선박의 평균 선령은 11.8세로 1척을 제외하고는 모든 선박의 선령이 20세 미만으로 나타남
- 3분기 Hire Base 수준의 운임 회복과 IMO 2020 환경규제로 4분기 운임 강세가 예상됨에 따라 해체를 결정하는 선박은 없었으며 13척의 선박이 중고 매매 되었음
- 4분기 시황 호조가 예상됨에 따라 선가는 전년 동기대비 약 10% 가량 상승을 기록하였으며, 고령선박의 선가가 상대적으로 더 큰 상승을 기록함
- 4분기에는 시황상승세가 지속되어 해체를 결정하는 선박은 소수에 불과할 것임. 중고선박 거래의 경우 지금과 같이 많은 수요가 있을 것으로 예상됨



## 공급시장동향 : 인도예정 선박

[그림 19] VLCC 인도예정

(단위: 척)



주: 인도예정일이 정해지지 않은 선박이 2021년 1척이 존재하여 포함되지 않음

자료: 클락슨

- 2019년 4분기 인도예정 선박은 11척으로 현재 전체 선박의 1.4% 수준
  - 4분기 FFA 평균가격은 3분기 운임에 비해 높아 선사들은 선박 해체를 결정하지 않고 선박을 운영하거나 중고선 거래를 진행할 것으로 예상됨
  - 선박 인도로 인한 선복량 증가는 크지 않으며 스크러버 장착을 위해 선박들이 입거됨에 따라 일시적으로 시장에서 제외되어 선박공급이 조절될 것으로 예상됨





## 주요뉴스

### ● OPEC 감산 연장 합의

- 7월 1일 오스트리아에서 개최된 제 176차 OPEC 총회에서 회원국들은 감산 기간을 기존 2019년 6월에서 2020년 3월 말까지 9개월 연장하기로 합의함
- Arctic Securities의 분석가는 OPEC이 감산을 통해 이루고자 하는 목표는 원유 재고량을 2010-2014년 수준으로 회귀하고 유가를 회복시키는데 있음을 언급함
- OPEC의 감산은 유조선 시황에 악재이지만 정유소 처리량의 증가, 미국 브라질의 원유 수출 증가와 다가오는 IMO 2020은 시황에 긍정적인 요소임

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/blow-for-tanker-market-as-opec-keeps-oil-tap-turned-down/2-1-631410>(로그인 필요)

### ● 중국, 이란산 원유 수입증가

- VLCC 23척을 포함한 총 28척의 이란 국영선사 선박이 저장용으로 사용되고 있으며, 동 선박들은 대부분 선박자동식별장치(AIS)를 끄고 있으며, 임의로 싱가포르로 운항함
- 싱가포르로 이동한 선박들은 말라카해협에서 중국소유의 VLCC와 선박 대 선박(ship-to-ship)으로 원유 운송을 진행하고 있음
- 7월 중국의 이란산 원유 수입량은 260,000bpd로 최근 3개월 간 가장 높은 수치를 기록함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128561/IranChina-crude-flows-rise-as-ships-circumvent-US-sanctions>(로그인 필요)

### ● 가이아나, 신흥 원유 수출 시장으로 부상

- 최근, 세계적인 에너지기업들이 남미 가이아나(Guyana) 공화국의 자원개발을 진행하고 있음
- 2020년 Liza 필드 1단계가 개발되면 원유 생산량은 12만 bpd에 달할 것으로 알려짐
- 현재 부유식 원유 생산저장하역설비(FPSO; Floating Production Storage and Off-loading)가 싱가포르에서 가이아나로 이동하고 있으며 이달 말 도착할 예정임
- Liza 필드 2단계, 3단계가 2022년, 2023년 완료 예상되어 있으며, 최종투자결정이 이루어질 경우 2025년 최대 75만 배럴의 원유를 생산할 것으로 예상됨
- 자국 원유 정제시설과 수요 부족으로 대부분의 원유는 수출될 것으로 예상됨. 이 경우 세계 20위 내의 원유 수출국이 될 것으로 전망됨

<https://www.hellenicshippingnews.com/tanker-owners-could-have-a-new-market-soon/>





### ● 2019 상반기 중국 원유수입 8.8% 증가

- 중국의 신규 정유소들이 생산을 증가함에 따라 상반기 원유수입량은 전년대비 2,446만 톤 증가를 기록함
- 사우디아라비아는 중국 최대 원유수출국으로 상반기 3,790만 톤을 수출하여 전체 중국 수입의 15.4%를 차지함. 다음으로 러시아, 앙골라, 이라크, 브라질, 오만, 이란이 주요 공급국을 차지하고 있음
- 상반기 이란산 원유 수입은 1,100만 톤으로 전년대비 30% 감소하였으며, 특히 제재 예외국 종료 후인 6월 수입량이 크게 감소함. 또한, 미-중 무역전쟁으로 미국산 원유 수입은 76% 감소를 기록함
- 중국은 동 국가들의 원유 수입 물량을 다른 원유 수입국으로 대체하였음. 특히, 사우디아라비아는 전년 동기 대비 38.4%, 브라질은 24.8%로 큰 증가율을 기록함

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128847/Chinese-crude-imports-up-88-in-the-first-half-of-2019>(로그인 필요)

### ● 서아프리카, 저유황유 공급의 핵심시장으로 부상

- IMO 2020 고유황유 규제에 따라 서아프리카 국가들이 큰 이익을 얻을 것으로 예상됨
- 앙골라, 차드, 카메룬 국가들은 저유황유 생산에 적합한 원유를 생산하고 있음. 동 국가들에서 수출되는 Heavy sweet crude는 세계 수출의 75%를 차지함
- 차드 원유는 2018년 초 브렌트유에 비해 75센트 낮았으나, 현재는 60센트를 초과하는 수준으로 급등함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/west-african-crude-key-to-iso-supply/2-1-659425>(로그인 필요)

### ● Fearnley, 시황 상승으로 유조선 가치 상승할 것

- Fearnley Securities는 IMO 2020과 정유소 증가, 선박인도 둔화 등의 요인으로 시황이 상승함에 따라 선박의 자산가치가 최대 20%까지 상승할 수 있을 것으로 예상함
- 동 사의 분석가들은 하반기 VLCC 운임이 4만 달러로 개선되고 2020년에는 평균 6만 달러를 기록할 것으로 예상하고 있음
- 현재 VLCC resale 가격은 9,500만 달러로 지난달에 비해 200만 달러 상승함. 분석가들은 운임이 6만 달러수준으로 상승할 경우 resale 가격이 1억 달러를 상회할 것으로 분석하고 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/vlcc-resale-prices-to-pass-100m-in-up-cycle-says-fearnley-securities/2-1-638364>(로그인 필요)

### ● 탱커시장 낙관론에 대한 경고



- 세계적 탱커선사인 CMES(China Merchants Energy Shipping)사는 최근 상승 모멘텀에도 불구하고 단기 원유운송 전망에 신중한 입장을 보임
- 미국, 브라질의 아시아 원유 수출이 급격하게 성장하여 탱커 톤·마일 수요를 증가시키고 있으며, IMO 2020과 하반기 적은 선박 인도량은 시장 상승을 예상할 수 있는 요인임
- 하지만, 최근 중국 정부가 미국산 원유를 관세 목록에 추가함에 따라 부정적 영향이 예상됨
- 한국, 태국 등 타 아시아국가의 원유 수요는 제한적이므로 이번 관세부과는 미국 석유 수출 성장을 저해할 것으로 추정됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128953/Worlds-largest-VLCC-owner-warns-of-crude-shipping-risks>(로그인 필요)

#### ● 영국, 제재조치 위반한 이란 유조선 나포

- 영국 해군은 7월 4일 이란산 원유를 싣고 시리아로 향하는 것으로 추정되는 대형유조선 Grace 1호를 지브롤터 해협에서 억류함
- 동 유조선은 이전에 중국과 시리아에 이란 원유를 운송할 때와 마찬가지로 자동식별시스템(AIS)을 차단하여 화물의 탐색을 어렵게 함
- 로이즈리스트에 따르면 Grace 1호는 4월 중순경 이란 해역에서 200만 배럴의 화물을 적재하고 아랍에미레이트 해역의 두 곳에서 정박하였음. 이후 일반적으로 수에즈운하를 통과하는 것과 달리 희망봉 주변으로 항해함
- 지브롤터의 파비안 피카르도 장관은 해당 유조선은 유럽연합이 제재중인 시리아의 반야스 정유공장으로 향하고 있음을 근거로 동 유조선의 나포가 정당함을 밝혔음
- 압바스 아라키 이란 외무차관은 나포된 선박은 시리아로 향하지 않았으며 수에즈운하를 통과하지 않은 것은 동 유조선이 200만 배럴에 달하는 원유를 적재하였기 때문으로 언급하였음
- 한편, 이란 혁명수비대 사령관은 이번 사건에 대한 보복으로 영국 선박을 나포하겠다고 밝히고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128220/Detained-Iranian-tankers-crew-face-questions-over-cargo>(로그인 필요)

<https://www.reuters.com/article/us-mideast-iran-tanker/iranian-tanker-wasnt-headed-to-syria-iran-deputy-foreign-minister-idUSKCN1U20AR>

#### ● 사우디아라비아 석유시설 폭격으로 탱커 시장 단기 상승

- 사우디아라비아 석유시설 드론 폭격으로 인해 일 570만 배럴의 원유 생산이 중단됨. 사우디아라비아 국영 석유회사 아람코(Aramco)에 따르면, 현재 일 320만 배럴을 생산하고



있으며 9월 말까지 공격 이전 수준으로 복구할 예정임

- 아람코는 비축유 1억 8,500만 배럴 활용, 자국 정유소 공급 축소, 다른 지역 생산 증가를 통해 국제 원유 공급을 유지하고자 함
- 이번 사건으로 인해 취소된 선적은 아직 없음. 하지만 Kpler 데이터에 따르면, 라스 타누라(Ras Tanura) 터미널에서 선적이 늦어짐에 따라 8척의 VLCC가 대기 중인 것으로 확인됨
- 드류리는 2주간 사우디 공급 중단이 지속된다면, 20척의 VLCC 선적이 감소할 것으로 분석함. 하지만, 공급 감소분이 북미, 아프리카 등 다른 생산국들로 전환된다면 톤-마일 증가 효과로 유조선 시장에 호재가 될 것을 언급함
- VLCC 운임은 33,000달러로 지난 주 대비 20% 가량 상승을 기록함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/tanker-owners-reap-short-term-gains-as-saudi-storm-blows-over/2-1-674067>로그인 필요)

#### ● 미국, Cosco 제재로 유조선 운임 급등

- 지난 25일 미 정부는 세계적 선주 회사 코스코(Cosco)의 자회사 2개사를 포함한 중국 기업 6개사에 제재조치를 취하기로 함
- 코스코 자회사 2개사는 5월 이후 이란산 원유와 LPG 수입을 근거로 블랙리스트에 등재되었음. 리스트에는 VLCC 20척 이상이 포함되어 있으며, 이로 인해 50척에 달하는 선박이 영향을 받음
- 알파벳커에 따르면, 코스코 선박의 소유 및 관리가 불투명해 시장에서 어떤 선박이 허용되는지 확신하지 못하고 있음. 시장에서는 어떤 선박이 제재 받는지 명확해질 때까지 동사 선박이 용선되지 않고 있음
- 제재 선사들의 선박 대체에 따라, 26일 VLCC 중동-중국 운임은 46,578달러로 전날 대비 34% 급등을 기록함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129336/Cosco-sanctions-send-shockwave-through-tanker-markets-as-charterers-reject-Chinese-tonnage>(로그인 필요)

#### ● Scorpio, 23척 스크러버 옵션행사

- 동사는 지난 해 1억 2,200만 달러를 투자하여 80척의 선박에 하이브리드 스크러버 장치를 결정하고 이어 3,330만 달러에 23척의 선박에 대한 스크러버 설치 옵션을 행사함
- 동사의 자회사인 Scorpio Tankers는 올해 초 자사 선박에 스크러버 장치를 통해 연간 1억~1억 2,500만 달러를 절약할 수 있을 것을 발표함
- Scorpio Tankers는 자사선과 금융리스를 포함하여 MR 45척, LR1 12척, LR2 38척을



### 보유하고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128335/Scorpio-exercises-options-for-23-more-scrubbers>(로그인 필요)

#### ● DHT Holdings, 스크러버 장착 VLCC 대선

- 동 사는 스크러버를 장착하고 있는 VLCC(2012년 건조)를 30,000달러/일을 기준으로 3년간 대선 계약함
- 동 계약은 스크러버의 경제성을 포함하여 이익이 발생하면 37,500달러까지의 용선수익을 보장받으며, 이를 초과하는 수익이 발생할 경우 용선주와 이익을 공유하게 됨
- 한편, DHT는 소유한 선박의 2/3에 달하는 18척에 스크러버 장착을 계획하고 있음
- DHT Holdings의 대표에 따르면 현재 약 140척의 VLCC가 스크러버 장착을 준비하고 있으며 현재 스크러버가 설치된 선박은 20척에 불과함

[tradewindsnews.com/tankers/dht-holdings-fixes-out-scrubber-fitted-vlcc-on-three-year-deal/2-1-653723](http://tradewindsnews.com/tankers/dht-holdings-fixes-out-scrubber-fitted-vlcc-on-three-year-deal/2-1-653723)(로그인 필요)

#### ● 스크러버 장착 지연

- 알파탱커에 따르면, 지금까지 86척의 탱커선박이 스크러버 장착을 위해 입거되었음. 한편, 드라이 벌크선은 153척, 컨테이너선은 76척을 기록하고 있음
- 전 세계적으로 조선소 수용량은 한계치에 이른 것으로 추정됨에 따라 개별 선박들의 스크러버 장착지연이 도미노 효과를 발생시키고 있음. 현재 스크러버 장착기간은 평균 40일로 이전 예상인 30일 보다 오랜 기간이 소요됨
- 현재 조선소 설치지연으로 인해 금년에 40~50척의 유조선이 원유 수송시장에서 제외될 것으로 예상됨
- 스크러버 장착을 위해 북아시아 지역에 도착한 유조선들은 다른 선박의 스크러버 장착 완료를 기다리며, 해당지역에서 낮은 운임으로 단거리 수송에 참여하고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129107/Shipyards-losing-race-to-retrofit-scrubbers>(로그인 필요)

건화물선



## 2019년 3분기 요약

### ● 케이프선 운임과 전망

- (현황) 3분기 케이프선의 운임은 2분기 대비 가파른 상승세를 보이며 9월에는 연일 30,000달러/일로 BEP를 크게 상회하는 수준을 보이고 있음
- (수요) 중국의 철광석 수요가 강세를 보이고 있음. 중국은 3분기에 철광석 재고량 부족으로 수입을 늘리고 있는 추세임. 브라질에서는 중단되었던 일부 광산의 운영까지 재개되면서 철광석 생산량이 증가하고 있으며 증가분만큼 수출이 늘어나고 있는 것으로 나타남
- (공급) IMO의 황산화물 규제가 본격적으로 시행되는 2020년을 앞두고 선주들이 케이프선에 스크러버를 설치하고 있음. 그 영향으로 가용선박수가 줄어들고 있는 것으로 나타남
- (전망) 중국의 수요와 가용선박수의 감소와 계절성을 감안한다면 3분기 수준정도는 아니더라도 4분기에도 운임강세가 이어질 것으로 전망됨

### ● 파나막스선 운임과 전망

- (현황) 3분기 파나막스선 운임이 전분기 대비 68% 급등함. 3분기 평균운임이 16,000달러/일대를 기록한 것은 2010년 3분기(21,671달러/일)이후 처음임
- (수요) 최근 중국과 더불어 베트남의 경제성장으로 석탄 수요가 증가해, 인도네시아와 호주산 석탄 수출량이 증가하고 있는 것으로 나타남. 또한 흑해지역을 중심으로 곡물 물동량도 꾸준히 시장으로 유입되고 있는 상황임
- (공급) 3분기 들어서면서 가용선박수가 감소함. 3분기 인도량은 총 225만 DWT로 전분기 대비 21% 감소한 것으로 나타났으며, 3분기 해체량은 118만 DWT로 전분기(72만 DWT)에 비해 약 1.6배 증가함
- (전망) 수급균형개선의 영향으로 4분기에도 운임강세가 지속될 것으로 전망됨. 단 3분기 수준에는 못 미칠 것으로 보임

### ● 수프라막스선 운임과 전망

- (현황) 3분기 수프라막스선 평균 운임은 1일 14,260달러를 기록하며 전분기 대비 49% 상승함
- (수요) 남미와 흑해를 중심으로 곡물거래가 빠르게 증가했으며, 특히 우크라이나의 곡물수출량은 상반기 대비 2배 이상으로 급등함. 특히 브라질과 아르헨티나의 곡물생산 풍작으로



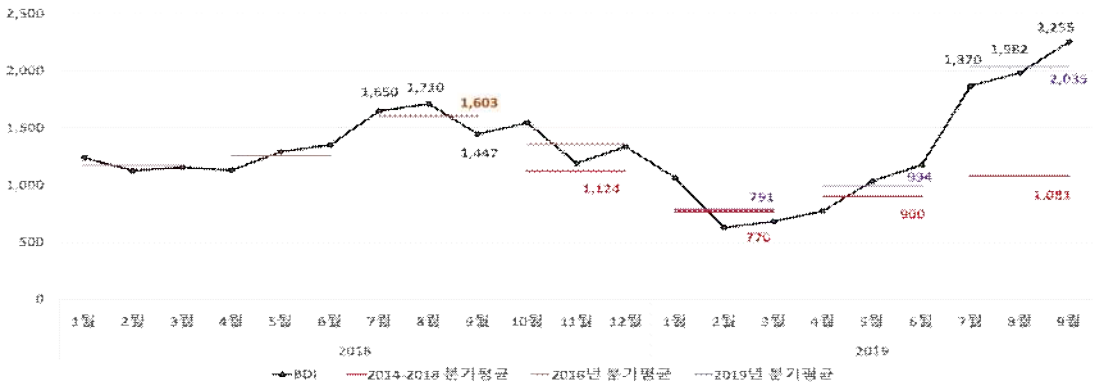
로 수출량이 증가함. 또한 인도네시아에서 2020년 1월 1일부로 니켈 수출을 금지할 것이라는 소식이 전해지면서 니켈에 대한 수출량이 급증함

- (공급) 3분기에 해체량이 급증하고 있음. 3분기 해체량은 총 64만 DWT로 전분기 대비 2배 가량 증가했으며, 이에 반해 인도량은 2분기 대비 0.3% 하락해 154만 DWT를 기록함
- (전망) 수요를 바탕으로 운임강세가 4분기까지 이어질 것으로 전망됨



## 운임지수 : BDI

[그림 1] BDI 추이

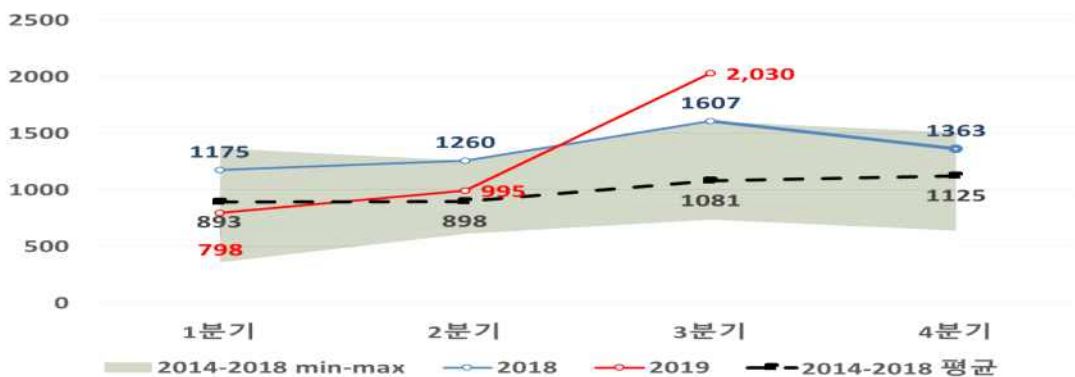


자료: 클락슨

### ● 2019년 3분기 BDI 급등

- 3분기 BDI는 평균 2,035를 기록하며 전분기 대비 2배가량 급등함. 2010년 4분기 이후 BDI가 처음으로 2,000선대를 기록함
- 7월에 급등한 BDI의 상승세가 8월에 다소 둔화되기는 하였으나 9월까지 상승추세가 이어짐

[그림 2] BDI 계절성



주: 2014~2018년 평균 계산

주: BDI 산출식은 다음과 같음. 기존의 산출식은 케이프선 40%, 파나막스선 25%, 수프라막스 25%, 핸디선 10%였으나 BHSI가 2018년 3월부터 제외됨. 여기서, TC avg는 Time charter average의 약자  

$$(Cape\ 2014\ TC\ avg \times 0.4 + PMX\ TC\ avg \times 0.3 + S'MX\ TC\ avg \times 0.3) \times 0.1$$

기존 산출식 출처: <https://www.drybulkmagazine.com/shipping/01022018/발틱-exchange-re-weights-bdi/>





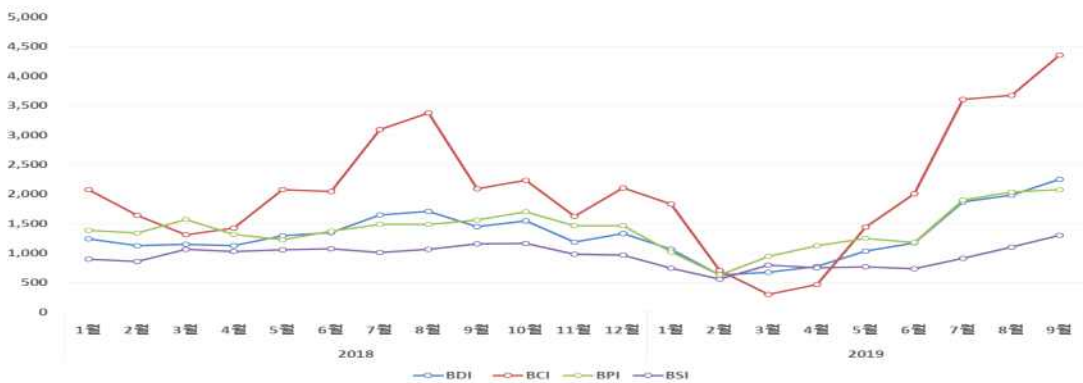
자료: 클락슨

● 3분기 BDI, 계절성을 감안하더라도 높은 수준 기록

- 3분기 BDI는 평균 2,030으로, 3분기가 건화물선 시장에서 전통적 성수기라는 점을 감안한다고 하더라도 높은 수준임

[그림 3] 선형별 운임지수 비교

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

● 3분기 선형 간 운임지수 간격 확대

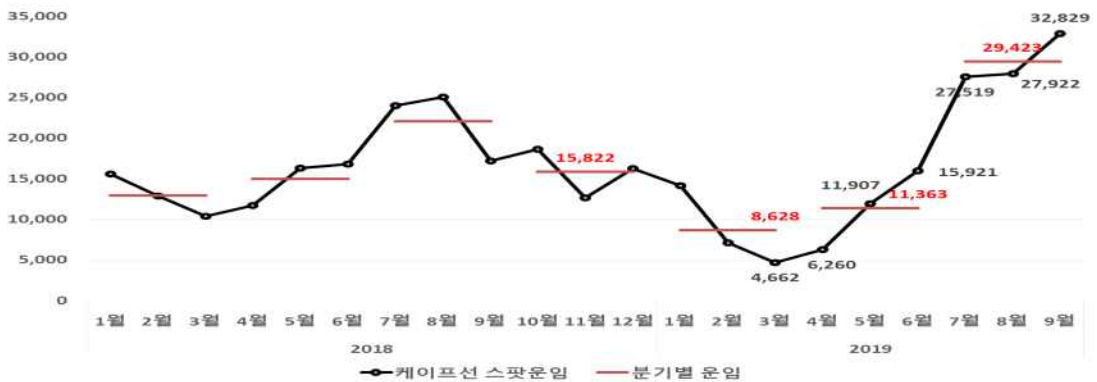
- 3분기 모든 선형의 운임이 강세를 보이면서 선형별 건화물선 지수도 상승함. 7월부터 선형간 운임지수 차이가 확대되고 있음



## 케이프선 : 운임동향

[그림 5] 케이프선 5TC 운임현황

(단위: 달러/일)



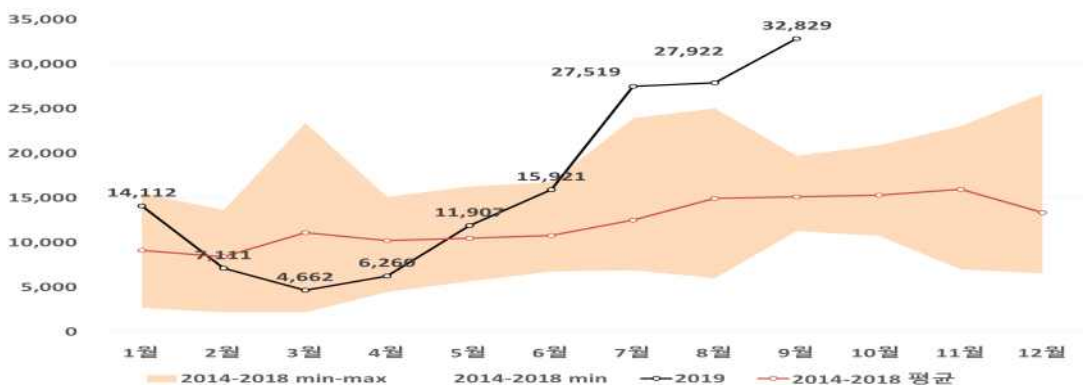
자료: 클락슨

### ● 2019년 3분기 케이프선 운임, 강세 시현

- 3월 4,000달러/일선으로 최악의 운임 수준을 보였던 케이프선 스팟운임이 반등에 성공하며 3분기에 평균 29,423달러/일을 기록함
- 이는 중국의 철광석 수요 증가와 브라질 철광석 물량이 스팟시장에 유입된 것이 운임에 긍정적으로 작용한 것으로 보임. 또한 IMO의 환경규제 대비로 선박에 스크러버를 설치하려는 선박수가 증가한 것이 시장에 가용선박수를 줄여 운임 상승을 가속화시킴

[그림 6] 케이프선 5TC 운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨



### ● 3분기 케이프선 운임, 2014년 이후 최고 수준임

- 케이프선 3분기 평균 운임은 29,423달러/일로 동분기가 전통적으로 운임강세를 시현하는 시기임을 감안하더라도 높은 운임 수준을 기록함
- 운임이 호전양상을 보이기 시작한 2018년과 비교하더라도 상당한 수준으로 운임이 회복된 것으로 나타남

[그림 7] 케이프선 운임과 용선료 비교

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

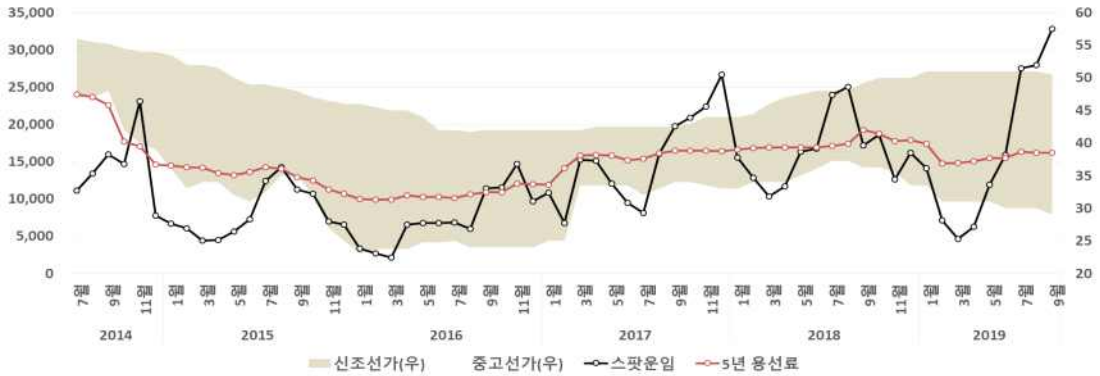
### ● 전분기 대비 3분기 단기 용선료는 상승, 장기 용선료는 횡보

- 스팟운임의 상승이 단기용선료의 상승으로 이어짐. 반면 장기용선료는 전분기 대비 1일 1,000달러 정도 상승하였으나, 16,221달러/일을 기록하며 스팟운임이 가파른 상승세를 보이는 것과 달리 금년 1월부터 횡보 중인 것으로 나타남
- 단기용선료는 2018년 3분기(21,090달러/일)와 비슷한 수준을 보이고 있으나, 2018년 3분기 평균 스팟운임은 22,207달러/일로 금년 3분기 평균의 75% 수준에 불과함
- 장기용선료는 수요측면에 악재로 작용한 1분기에 발생한 브라질 댐 사고의 영향으로 15,587달러/일로 전분기 대비 13% 하락한 이후 2분기까지 15,000달러/일대를 유지하다 3분기에 들어서면서 소폭 상승하였으나, 2018년 수준에는 못 미침



[그림 9] 케이프선 운임, 용선료와 선가 비교

(단위: 달러/일, 백만달러)



자료: 클락슨

### ● 3분기 신조선가와 중고선가의 간격 확대

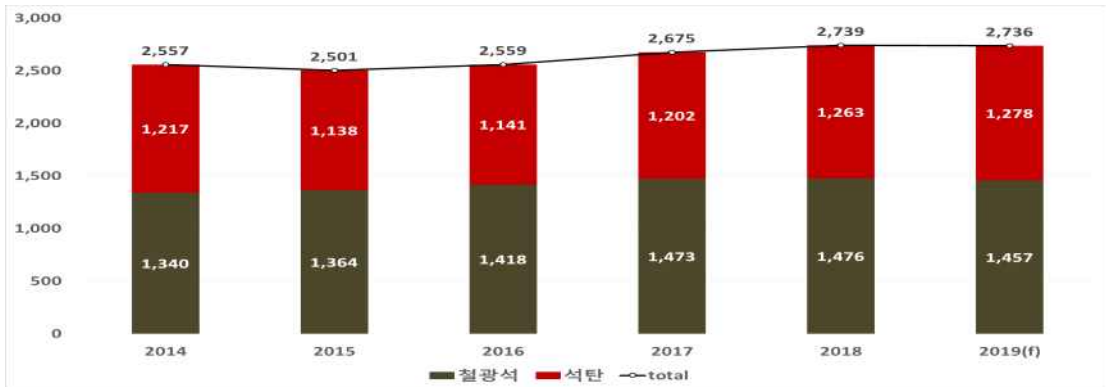
- 3분기 스팟운임의 급등으로 시장이 강세장을 보였음에도 불구하고 신조선가의 상승세는 둔화된 것으로 나타나며, 중고선가 역시 하락한 것으로 나타남
- 일반적으로 시황이 강세를 보일 때 신조선과 중고선가간의 차이가 좁아지는 경향을 보이 나 현재의 선가 수준은 스팟 운임 시장에 동요되고 있지 않는 것으로 나타남



## 케이프선 : 수요동향

[그림 12] 철광석, 석탄 물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 2019년 철광석, 석탄 수출량 전년과 유사한 수준

- 2019년 철광석과 석탄 수출량은 전년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 보임

[그림 13] 철광석 수출 물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Sep., 2019



● 7, 8월 브라질, 호주 철광석 수출량, 1분기 수출량을 크게 상회

- 호주의 철광석 수출량이 7월부터 완만한 증가세를 보이고 있음. 현재까지 1억 4,400만 톤을 수출하였으며, 전년동기 1억 3,600만 톤 대비 6% 상승함
- 브라질의 8월 철광석 수출량이 7월보다 17% 줄어든 것으로 나타났으나, 3월과 4월에 수출량보다 큰 폭으로 증가한 것으로 나타남

[그림 14] 철광석 월별 수입 물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

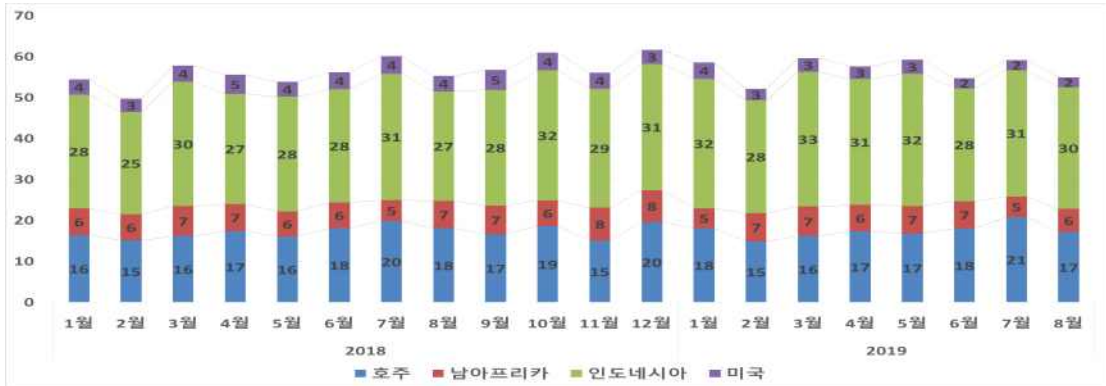
● 7, 8월 중국의 철광석 수요 증가

- 중국의 철광석 수출량이 증가하고 있는 것으로 나타남. 7월에 8,900만 톤을 수입한 중국이 8월에 9,300만 톤으로 철광석 수입량을 전월대비 12% 늘림



[그림 19] 연료탄 수출국 물동량

(단위: 백만톤)



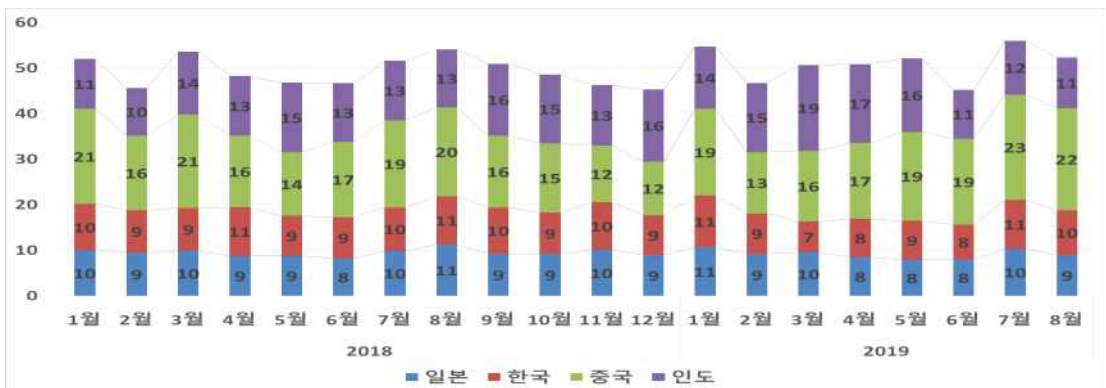
자료: 클락슨

#### ● 7, 8월 인도네시아 연료탄 수출량 증가

- 인도네시아 연료탄 수출량이 7월과 8월 총 6,100만 톤으로 전년동기 대비 4% 늘어난 것으로 나타남

[그림 20] 연료탄 수입국 물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

#### ● 중국의 연료탄 수요 강세

- 7월 중국의 연료탄 수입량이 2,300만 톤으로 2018년 7월에 비해 큰 폭으로 늘어남. 8월에도 마찬가지로 2,000만 톤에서 2,200만 톤으로 10% 증가함
- 중국이 최근 연료탄 재고량을 늘리는데 힘쓰고 있기 때문임



[그림 23] 원료탄 수출물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 7, 8월 호주의 원료탄 수출량 감소

- 7, 8월 호주의 원료탄 수출량이 2분기 대비 감소한 것으로 나타남. 2분기 총 4,800만 톤의 원료탄을 수출했으며, 6월 한 달 동안 1,900만 톤을 수출했던 호주가 7월에는 1,500만 톤으로 전월대비 21% 줄임

[그림 25] 원료탄 수입물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 7, 8월 인도 원료탄 수입량은 감소, 중국은 증가

- 7월과 8월에 인도의 원료탄 수입량이 소폭 감소한 것으로 나타남. 2분기에 총 1,700만 톤의 원료탄을 수입했던 인도가 3분기에 들어서면서 수입량을 조금씩 줄이고 있음





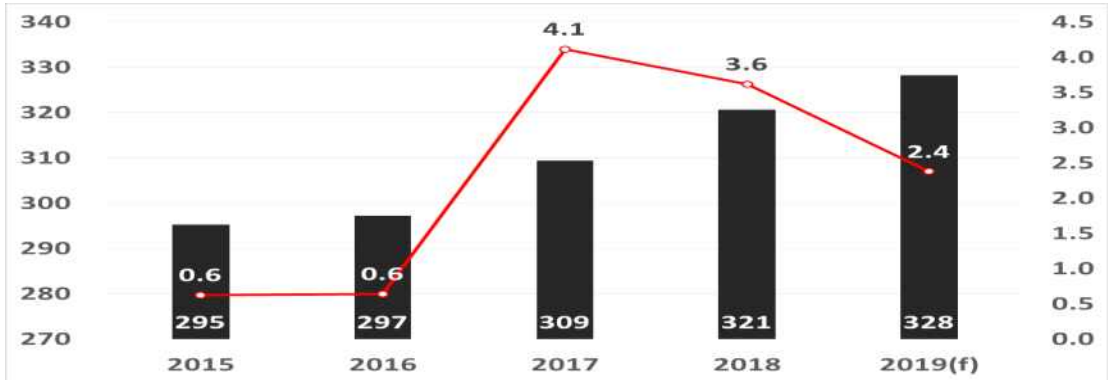
- 중국의 원료탄 수입량은 증가하고 있는 것으로 나타남. 2분기에 총 1,000만 톤의 원료탄을 수입했던 중국은 3분기에 들어서면서 7월과 8월에만 1,000만 톤을 수입함



## 케이프선 : 공급동향

[그림 26] 케이프선 선복량 추이

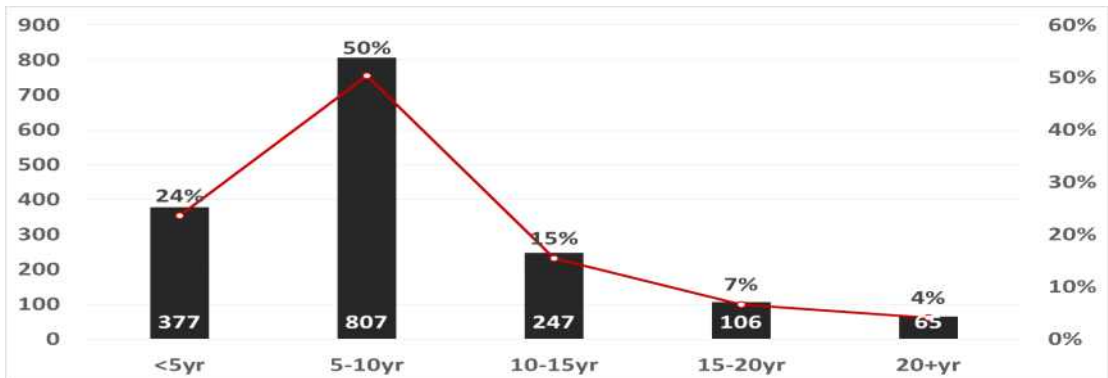
(단위: 백만dwt)



자료: 드류리

- 2019년 연평균 선복량 증가율은 2.4%로 2억 4,000만 dwt 전망
  - 케이프선의 선복량 증가율은 전년대비 1.2%p 감소할 것으로 예상됨

[그림 27] 케이프선 선령구조



자료: 드류리

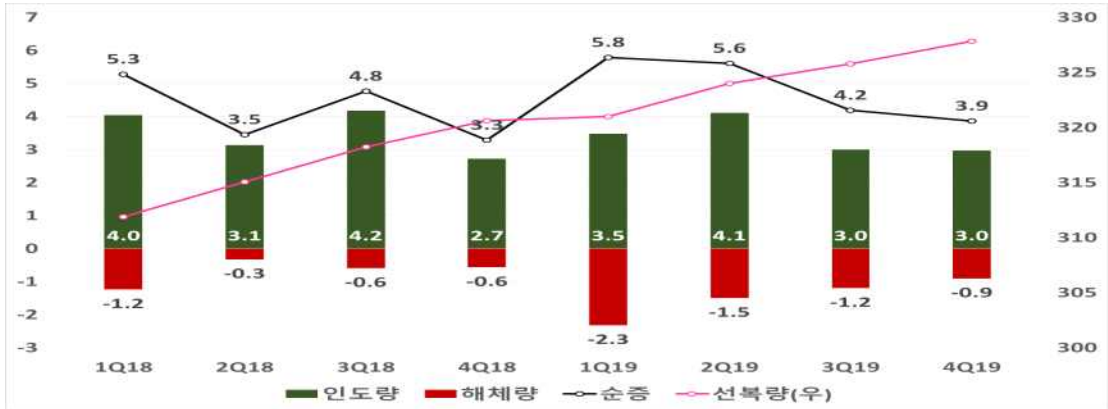
- 케이프선 건실한 선령구조 유지
  - 케이프선 총 1,729척 중 선령이 5년 이하인 선박이 24%, 5~10년 선박 50%, 11~15년 선박 15%, 16~20년 선박은 7%, 21년 이상 선박이 4%임
  - 케이프선은 건실한 선령구조를 가지고 있음. 참고로 최근 5년(2014-2018) 케이프선 평



균 선령은 7.7년이었으며, 2018년부터 선령이 0.7년 정도 높아지고 있음

[그림 28] 인도량과 해체량

(단위: 백만dwt)



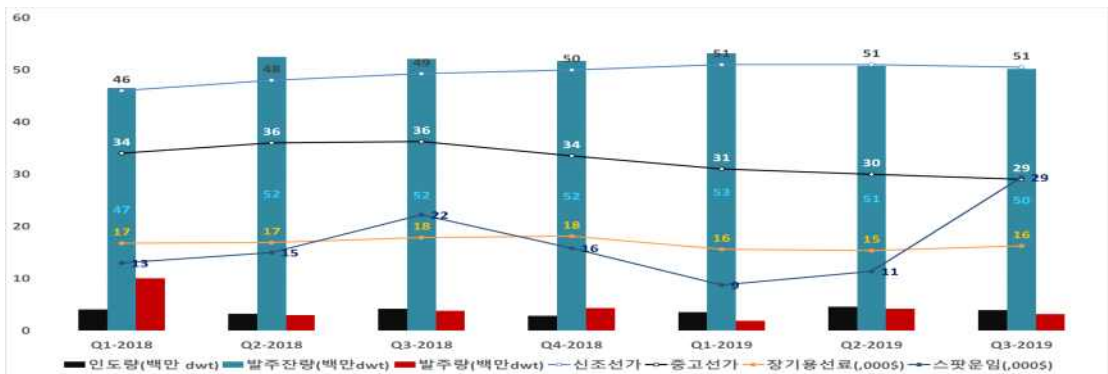
자료: 드류리

#### ● 2019년 케이프선 순증량 감소 추세

- 2019년 3분기 인도량은 2분기 대비 110만 dwt감소하였음. 해체량도 서서히 줄어드는 양상을 보이나 2018년 대비 증가한 것으로 관측됨

[그림 30] 운임, 선가와 발주량

((단위: 백만dwt, 백만달러))



자료: 클락슨

#### ● 2019년 발주잔량은 전분기 대비 비슷한 수준 유지

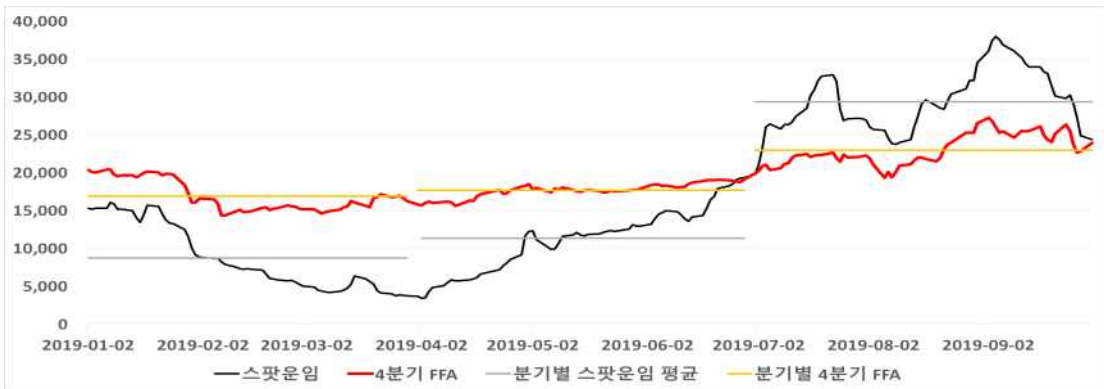
- 스팟운임의 강세에도 불구하고 발주잔량은 2분기와 비슷한 수준을 유지할 것으로 전망됨



## 케이프선 : FFA

[그림 31] 운임과 FFA

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, 발틱

### ● 2019년 4분기 FFA 가격은 22,996달러/일 기록

- 4분기 FFA가격이 전분기 대비 30% 상승한 22,996달러/일을 기록함. 이는 스팟운임이 3분기에 들어서면서 30,000달러/일대를 유지한 것과 4분기가 전통적인 건화물선의 성수기임이 반영된 결과임
- 2018년 3분기에 FFA 4분기물 가격은 24,645달러/일, 당해 연도 3분기 스팟운임 평균은 22,207달러/일을 기록했음



## 파나막스선 : 운임동향

[그림 32] 파나막스선 4TC 운임 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

### ● 3분기 파나막스선 운임 전분기 대비 68% 급등

- 3분기에 파나막스선 운임은 강세를 시현함. 전년 동기(12,131달러/일)대비 21%상승한 수준임. 전분기 대비 68% 급등한 것으로 나타남
- 이는 중국을 비롯한 동남아시아 지역의 석탄 수요 증가와 남미와 흑해지역을 중심으로 곡물 물동량이 꾸준히 시장으로 유입되면서 나타난 현상임
- 또한 3분기에 들어서면서 파나막스선의 해체량이 급증해 가용선박수가 줄어든 것도 운임 상승에 기여함

[그림 33] 파나막스선 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

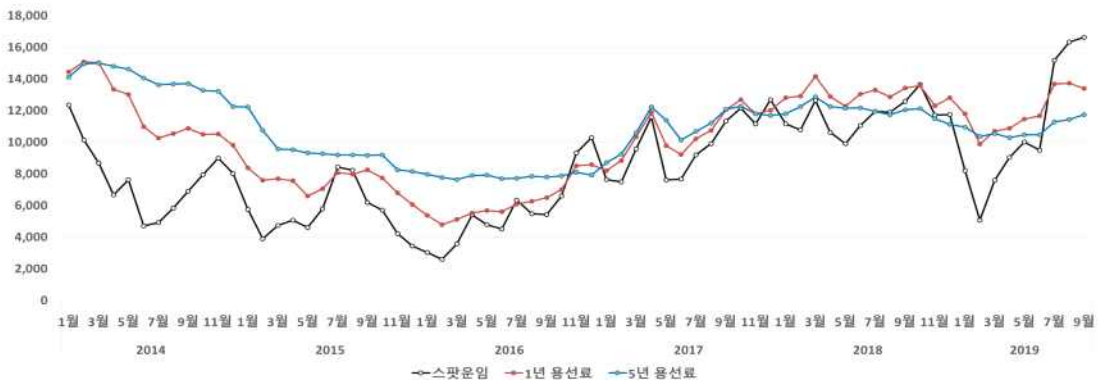


### ● 3분기 파나막스선 운임, 계절적 성수기까지 더해져 운임 급등

- 3분기는 건화물선의 운임이 강세를 보이는 계절적 성수기임. 곡물 수요 강세에 가세해 베트남 등이 새로운 석탄 수입국가로 떠오르기 시작하면서 3분기 운임 상승이 가속화됨
- 7월에 전월대비 2배 가까이 급등한 이후 9월까지 상승세가 이어짐

[그림 7] 파나막스선 운임과 용선료 비교

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

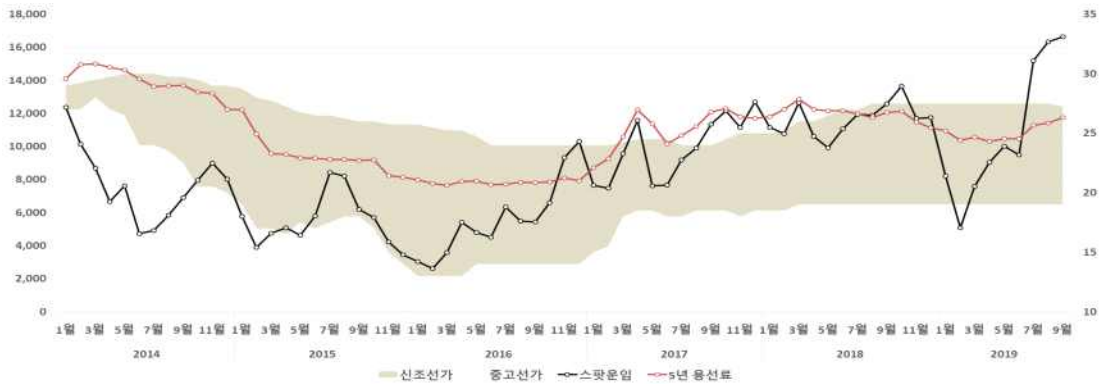
### ● 2019년 장기용선료는 완만한 상승세, 단기용선료는 상승

- 3분기 단기용선료는 전분기 대비 20% 상승한 13,606달러/일, 장기용선료는 전분기 대비 10% 상승한 11,475달러/일을 기록함. 3분기 스팟운임이 전분기 대비 68%로 급등했음에도 불구하고 장단기 용선료 시장은 크게 동조되지 않은 것으로 나타남
- 또한 금년 3분기 스팟운임이 전년대비 32% 상승한 수준이나 단기용선료와 장기용선료는 전년과 비슷한 수준을 유지하고 있음
- 하지만 3분기에 들어서면서 장-단기용선료간의 폭이 확대되고 있으며, 운임과 용선료의 수준이 스팟-단기-장기 순으로 나타남. 이는 운임시장이 강세일 때 주로 나타나는 현상임



[그림 35] 파나마스선 선가와 운임

(단위: 달러/일, 백만달러)



자료: 클락슨

- 3분기 운임 급등에도 불구하고 선가에 미치는 영향은 미미

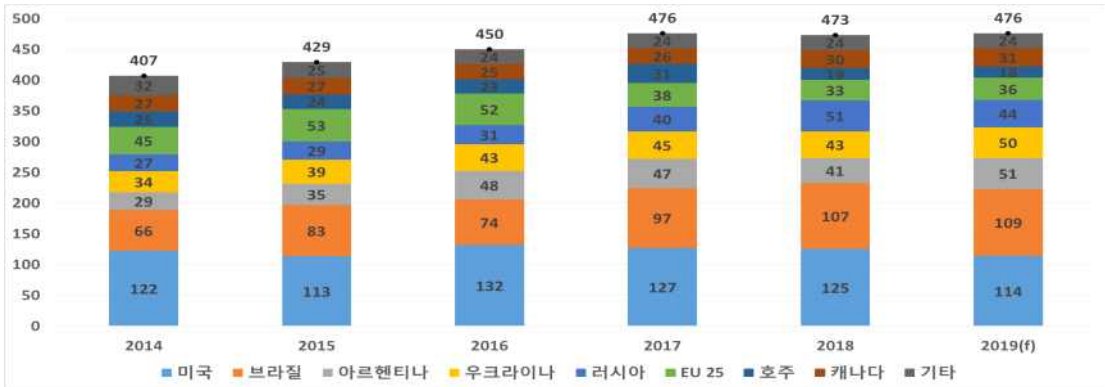
- 3분기 운임은 2014년 이래 가장 높은 수준을 시현했으나, 선가에 미치는 영향은 미미한 것으로 나타남
- 일반적으로 운임이 강세를 보이면, 선가가 동반 상승하며 중고선가와 신조선가간 폭이 축소되는 현상이 나타나나 현재는 스팟운임의 상승세가 선가에 반영되지 않음



## 파나막스선 : 수요동향

[그림 36] 곡물 해상물동량

(단위: 백만dwt, %)



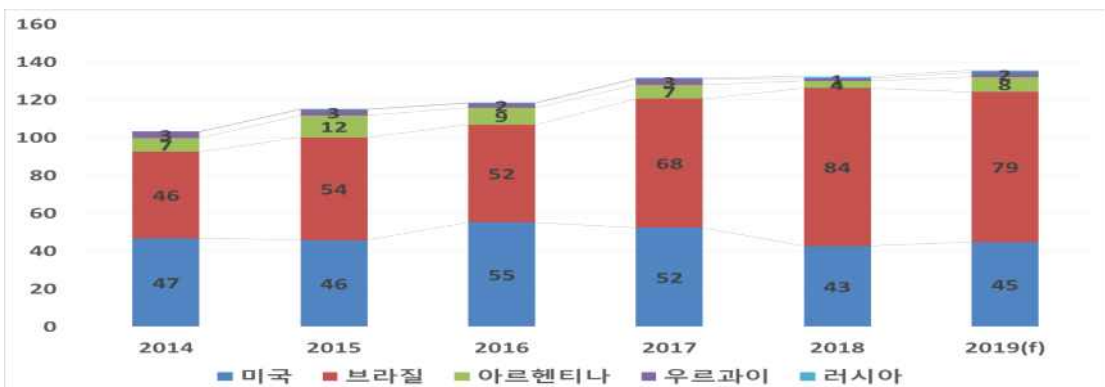
자료: 클락슨

### ● 우크라이나의 곡물 해상물동량이 큰 폭으로 증가할 것으로 전망됨

- 금년 곡물 해상물동량은 4억 7,600만 톤으로 2018년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 보임. 다만 브라질의 해상물동량이 전년대비 200만 톤 늘어날 것으로 보이며, 우크라이나도 전년대비 16% 해상물동량이 증가할 것으로 보임

[그림 38] 대두 수출량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨



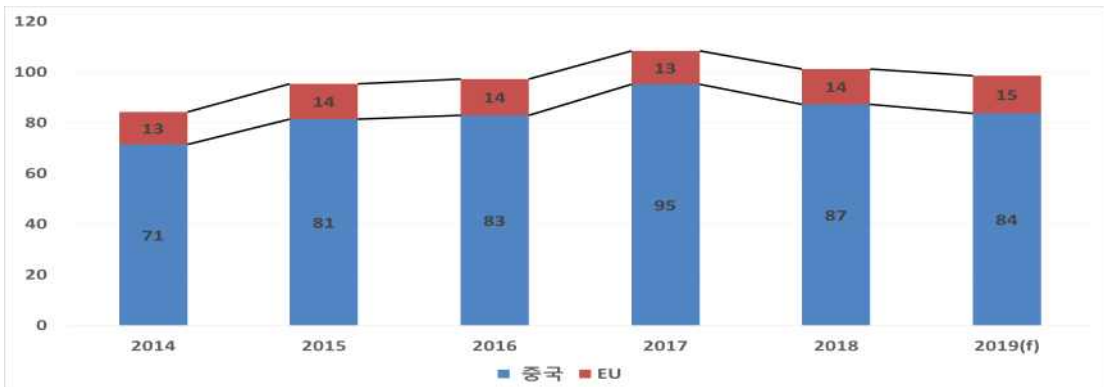


### ● 2019년 미국과 아르헨티나의 대두 수출량 증가 전망

- 미국의 대두 수출량이 증가할 것으로 전망됨. 미국과 중국의 무역 분쟁으로 인해 2018년 미국산 대두 수입량은 4,300만 톤에 그침. 금년 미국산 수출량은 전년대비 400만 톤 증가한 4,500만 톤을 기록할 것으로 전망됨
- 중국은 대두 수입량을 브라질산과 아르헨티나산으로 대체함. 이로 인해 2018년 브라질 대두 수출량은 전년대비 23.5%(1,600만 톤) 가량 증가함
- 브라질과 아르헨티나는 금년에 풍작으로 곡물 수출량이 각각 전년대비 200만 톤과 1,000만 톤 늘어날 것으로 예상됨.

[그림 39] 대두 수입량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

### ● 중국의 대두 수입량은 소폭 감소 전망

- 중국의 대두 수입량은 전년대비 줄어든 것으로 나타남. 중국은 전 세계 대두 물동량 중 59% 가량을 수입하는 최대 수입국임. 주로 미국산 대두를 수입하였으나, 미중 무역분쟁으로 미국산 대두 수입을 중단함
- 미중 무역분쟁의 협상의 결과에 따라 중국의 대두 수입지가 결정될 것으로 예상됨. 최근 중국 국영기업이 미국산 대두를 수입하는 등 관계개선에 노력하고 있다는 소식이 나오면서 미중 무역분쟁 협상에 대한 기대감이 높아짐
- 미중 무역분쟁이 타결될 경우 미국산 대두 수출량에 긍정적 영향을 미칠 것으로 분석됨. 다만, 아프리카돼지열병(ASF)의 영향으로 예년수준으로 회복되는데는 시간이 필요할 것으로 예상됨



[그림 40] 연료탄 수출량

(단위: 백만톤)



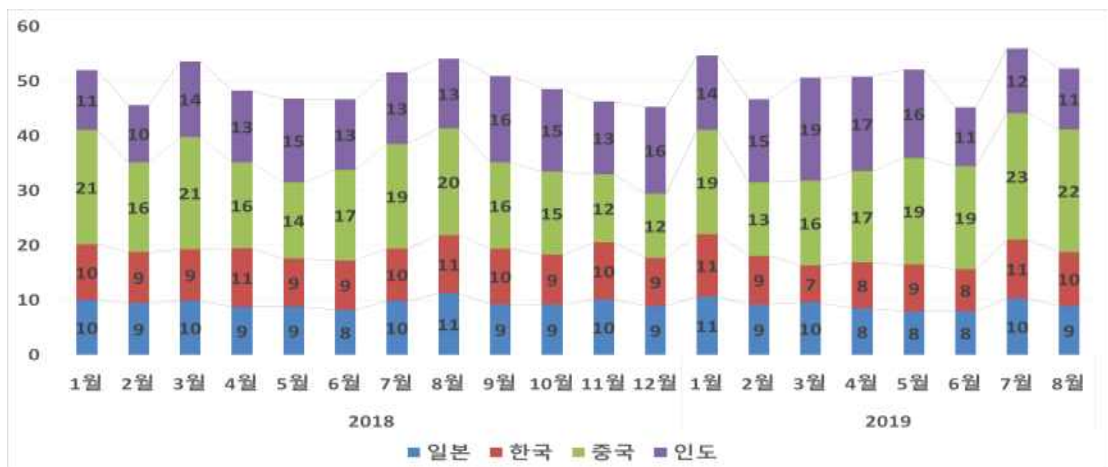
자료: 클락슨

### ● 7, 8월 인도네시아 연료탄 수출량 증가

- 인도네시아 연료탄 수요가 강세를 보임. 인도네시아는 7월과 8월 2달 동안 총 6,100만 톤의 연료탄을 수출함. 또한 호주의 연료탄 수출량도 2분기 대비 증가한 것으로 나타남

[그림 40] 연료탄 수입량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

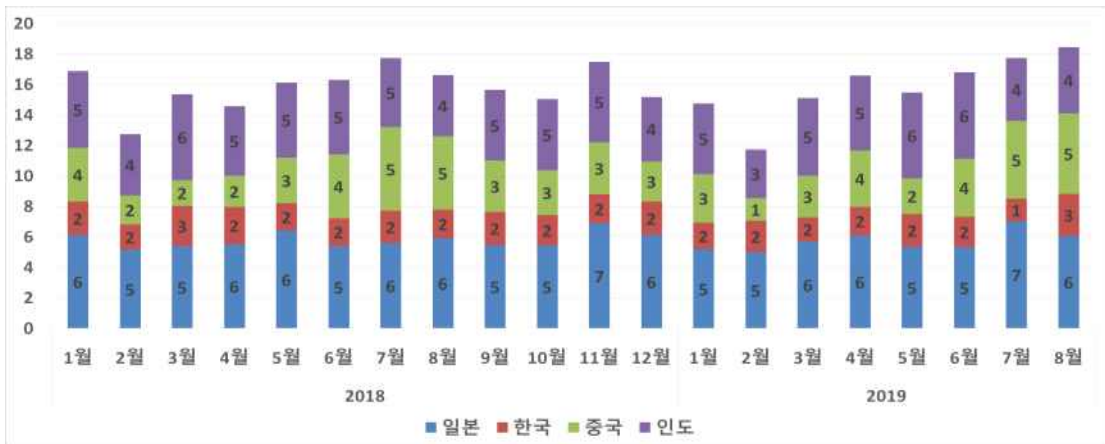


● 7, 8월 중국과 한국의 연료탄 수입량 증가세 뚜렷

- 중국의 연료탄 수입량이 눈에 띄게 증가함. 7월과 8월 중국의 연료탄 월평균 수입량은 2,200만 톤으로 2분기 월평균 수입량 1,800만 톤보다 22% 늘어난 수준임
- 7월 한국의 연료탄 수입량은 전월대비 37% 증가한 1,100만 톤을 기록함. 8월에도 약 1,000만 톤을 수입함. 7월과 8월 월평균 연료탄 수입량은 1,000만 톤 정도로 2분기 월평균 대비 20% 늘어난 수준임

[그림 40] 원료탄 수입량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

● 7, 8월 중국, 일본 원료탄 수입량 증가

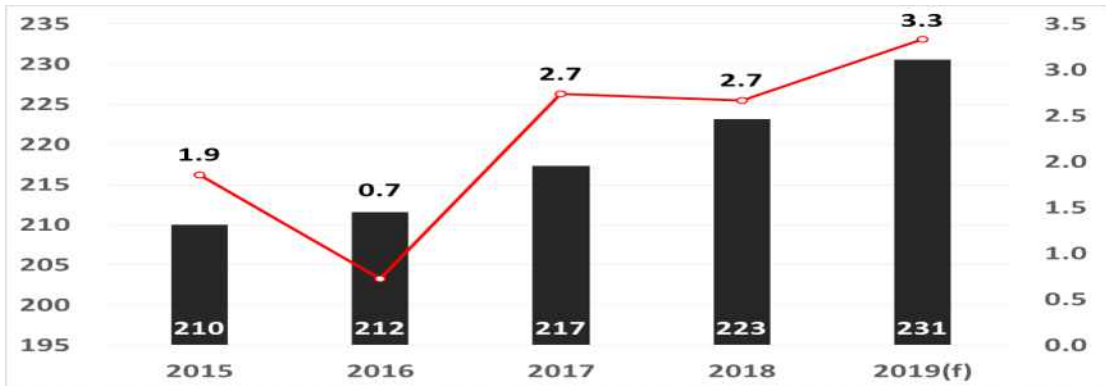
- 일본의 원료탄 수입량이 3분기에 들어서면서 증가한 것으로 나타남. 2분기 월평균 원료탄 수입량은 530만 톤으로 7, 8월 월평균 수입량이 22% 늘어남
- 중국의 원료탄 수입량도 6월부터 눈에 띄게 증가함. 2분기 원료탄 수입량은 총 100만 톤으로 7월과 8월 두 달 동안 원료탄 수입량과 같은 수준을 보임



## 파나막스선 : 공급동향

[그림 40] 파나막스선 선복량

(단위: 백만톤)

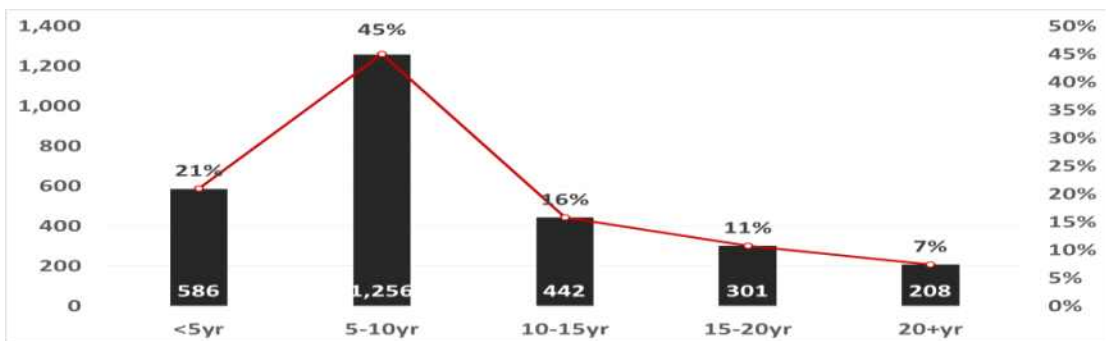


자료: 드류리

- 2019년 선복량 증가율은 3.3%로 2억 3,100만 dwt 예상
  - 파나막스선의 선복량 증가율이 전년대비 0.6%p 높아질 것으로 전망됨

[그림 32] 파나막스선 선령구조

(단위: 척, %)



자료: 드류리

- 파나막스선은 건실한 선령구조 유지
  - 파나막스선 총 2,624척 중 선령이 5년 미만인 선박이 21%, 5~10년 선박 45%, 10~15년 선박 16%, 15~20년 선박은 11%, 20년 이상 선박이 7%로 나타남
  - 파나막스선 평균 선령은 9.6년으로 건실한 선령구조를 가지고 있음. 참고로 최근 5년 (2014-2018) 파나막스선 평균 선령은 8.7년이었으며, 2018년부터 선령이 9.6년으로



0.9년 정도 높아지고 있음

[그림 42] 선복량과 인도량, 해체량

(단위: 백만톤)



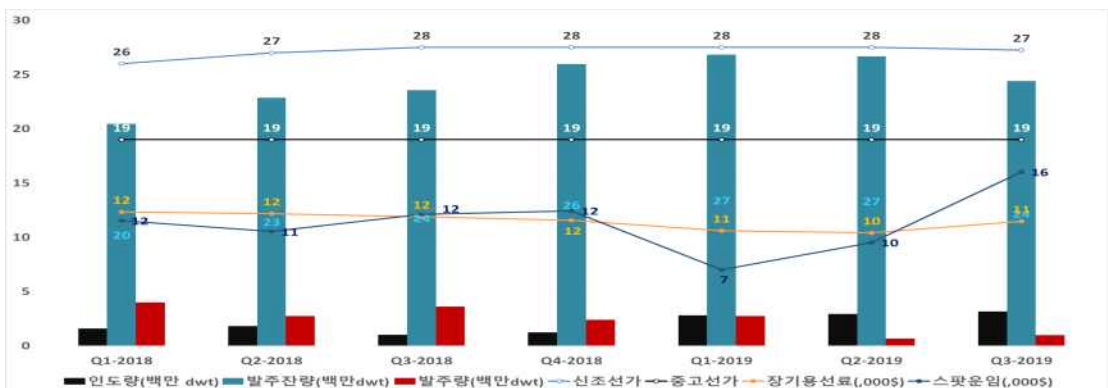
자료: 드류

#### ● 2019년 3분기 해체량 급증

- 2019년 3분기 해체량이 전분기 대비 12배(110만 dwt) 증가한 것으로 나타남. 이에 반해 인도량은 1, 2분기 평균 인도량(290만 dwt)대비 60만 dwt 감소한 것으로 나타남
- 4분기에는 해체량 90만 dwt, 인도량 150만 dwt로 순증량(net change)이 240만 dwt에 그칠 것으로 전망됨

[그림 44] 발주량, 발주잔량, 인도량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

#### ● 2019년 3분기 발주잔량은 전분기 대비 감소

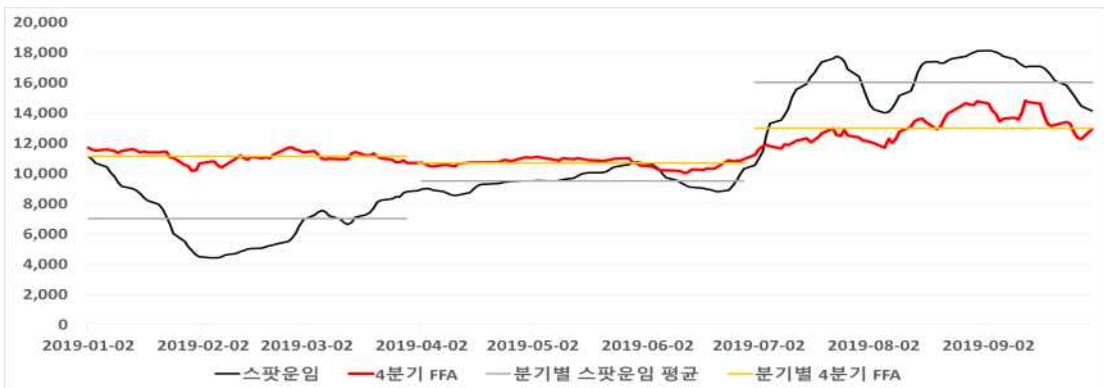
- 3분기 발주잔량이 5,000만 dwt로 전분기 대비 100만 dwt감소한 것으로 나타남



## 파나막스선 : FFA

[그림 31] 운임과 FFA

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, 발틱

- 2019년 4분기 FFA 가격은 12,980달러/일 기록
  - FFA 4분기 가격이 12,980달러/일을 기록함. 전분기 대비 상승폭이 21%를 기록했으나 스팟운임의 상승폭인 68%에는 크게 미치지 못하는 수준임
  - 2018년 3분기 스팟운임 평균은 12,118달러/일의 수준을 보였으며, 당시 FFA 4분기물 가격은 12,572달러/일이었음



## 수프라maks선 : 운임동향

[그림 47] 수프라maks선 운임

(단위: 달러/일)



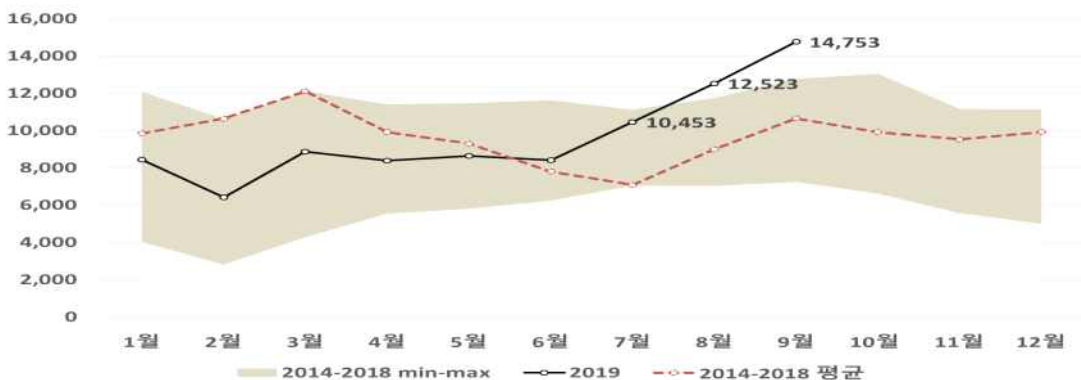
자료: 클락슨

### ● 금년 3분기 운임은 전분기 대비 49% 급등

- 3분기 평균 스팟운임이 전분기 대비 49% 급등한 12,577달러/일을 기록함. 스팟운임은 7월에 들어서면서 가파른 상승세를 시현하고 있음.
- 곡물생산 풍작으로 시작된 수요 강세와 인도네시아의 니켈 수출량까지 급등하면서 운임이 상승함. 또한 3분기에 들어서면서 나타나는 해체량 급증 현상도 가용선박수를 줄여 운임 상승에 기여함

[그림 48] 수프라maks선 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

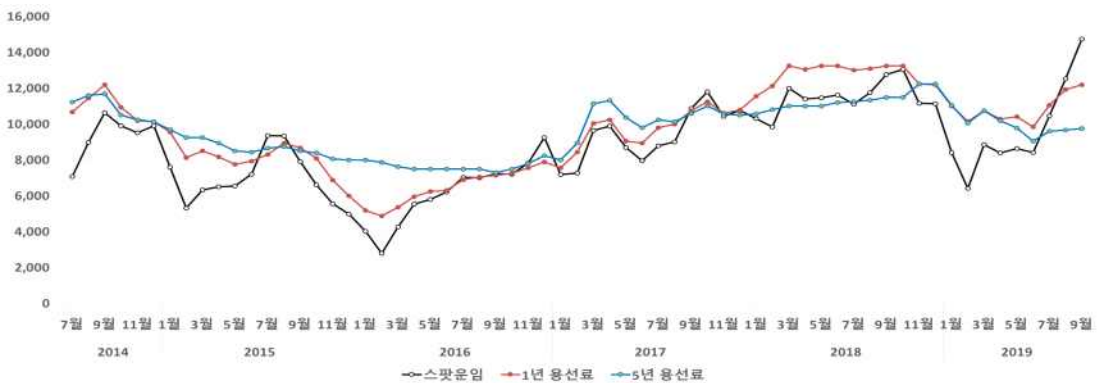


● 3분기 운임은 수요를 중심으로 계절성까지 더해져 급등

- 3분기 운임은 12,577달러/일로 전년동기(11,881달러/일) 대비 5% 상승한 수준임.
- 수요를 중심으로 운임강세가 이어지는 가운데 계절적 성수기까지 더해져 운임상승이 가속화된 것으로 나타남

[그림 49] 수프라막스선 운임과 장단기 용선료

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

● 3분기 스팟운임 강세의 영향으로 장-단기용선료 차이 확대

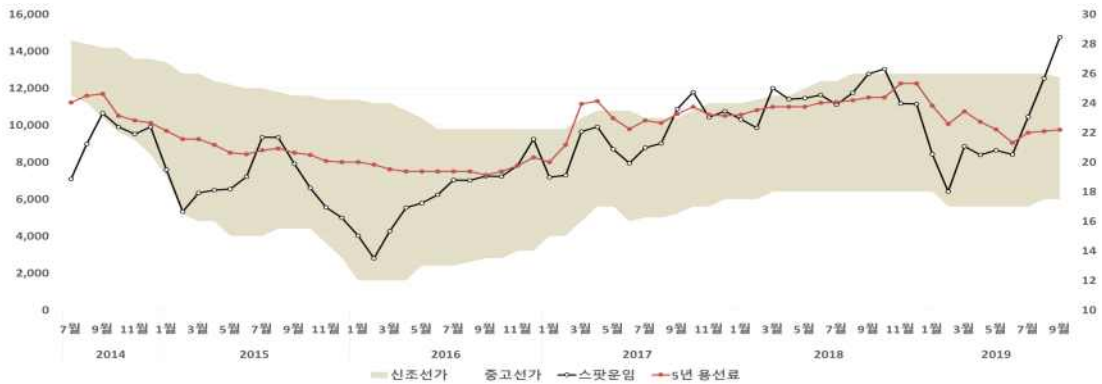
- 스팟운임이 12,511달러/일로 2018년보다 5%정도 상승한 수준을 보임에도 불구하고 용선료의 상승은 제한적인 것으로 나타남
- 3분기 장기용선료가 전년동기 대비 14%, 단기용선료는 10% 하락한 수준임. 다만 장-단기용선료 차이가 확대되고 있으며, 확대폭은 2018년보다 큼
- 또한 운임과 용선료 수준이 스팟-단기-장기 순으로 나타남. 이는 주로 시황이 호황일 때 나타나는 현상임





[그림 50] 운임과 선가관계

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

- 3분기 선가, 2분기와 비슷한 수준을 시현

- 3분기 스팟운임이 전분기 대비 49%로 급등했음에도 불구하고 선가는 2분기와 비슷한 수준을 보임
- 2014년 이후의 선가를 살펴보면 시황에 따라 선가가 동조되는 현상이 나타나는 것을 알 수 있음. 특히 운임이 급등하거나 강세를 보일 때 중고선가와 신조선가의 가격차이가 줄어들어는 것이 일반적이나, 3분기에는 시장의 흐름과 다른 이례적인 모습을 나타냄



## 수프라막스선 : 수요동향

[그림 51] 마이너벌크 해상물동량

(단위: 백만톤, %)

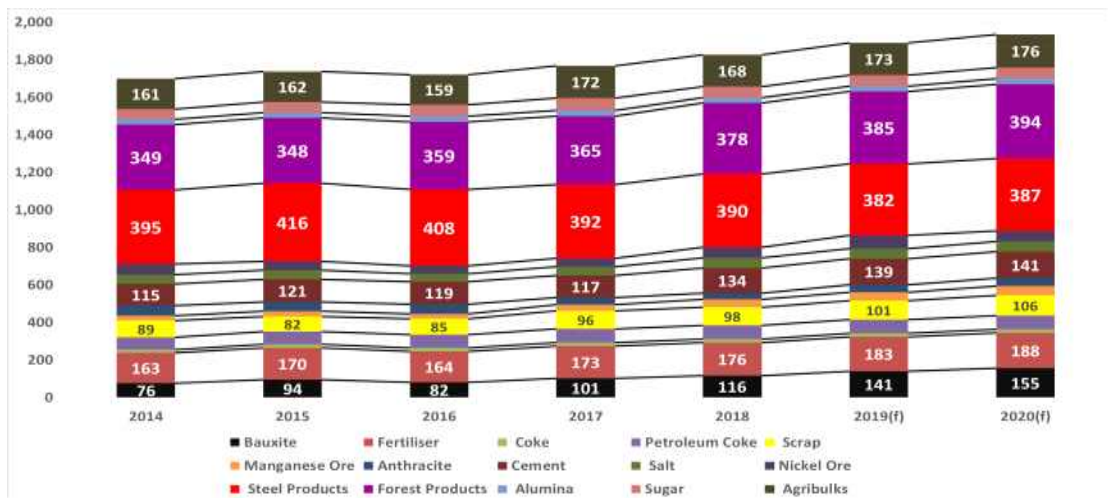


자료: 클락슨

- 2019년 마이너벌크 해상물동량은 전년대비 4% 증가한 20억 8,300만 톤 전망
  - 금년 마이너벌크 해상물동량은 전년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 보임

[그림 52] 마이너벌크 상세 및 수출량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 3분기 니켈 원광 수출량 증가



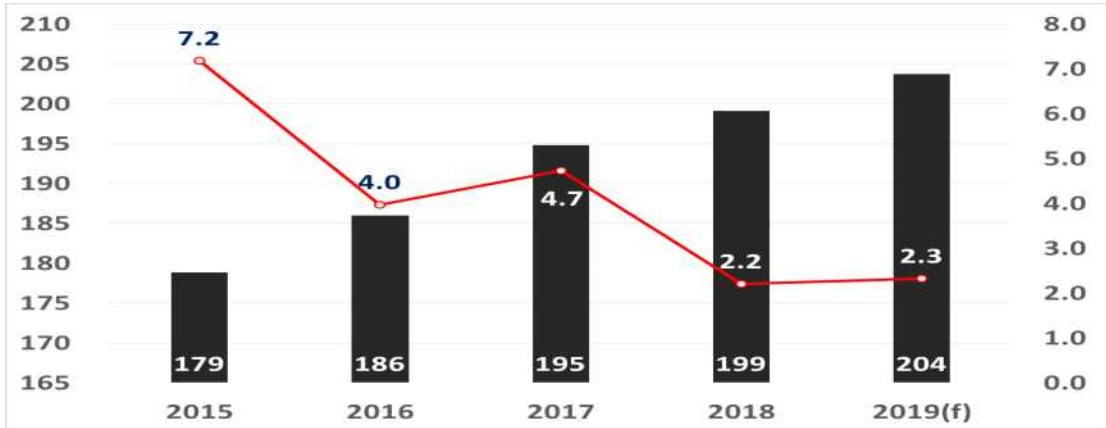
- 인도네시아산 니켈 원광 수출량이 증가하면서 중소형 선박의 운임에 긍정적 영향을 미치고 있는 것으로 나타남
- 인도네시아는 2020년 1월 1일부로 니켈 광석의 수출을 전면 금지할 것이라고 발표함. 당초 예정보다 빠르게 니켈 원광 수출 금지를 단행하기로 결정한 것임. 선구매 물량 증가로 인해 2019년 니켈 원광수출량이 전년대비 21% 증가한 6,800만 톤이 될 것으로 전망됨
- 인도네시아는 2014년에도 이와 유사한 수출 금지 조치를 단행한 적이 있었음. 2013년에 인도네시아의 니켈 원광 수출량은 약 4,700만 톤을 기록했으나, 수출을 전면 금지한 2014년에 총 수출량은 0톤이었음
- 중국이 니켈 원광 물동량을 확보하기 위해 수입량을 늘리고 있는 것으로 나타나며, 4분기에도 중국의 수요가 지속될 것으로 보임
- 인도네시아의 수출 금지로 2020년 니켈 원광 수출량은 21% 감소한 5,400만 톤 정도가 될 것으로 전망됨. 다만 필리핀 등의 니켈 원광 수출국들이 인도네시아의 감소분을 상쇄할 수도 있다는 가능성이 남아 있어 향후 추이를 관망할 필요가 있음



## 수프라막스선 : 공급동향

[그림 53] 선복량

(단위: 백만톤)

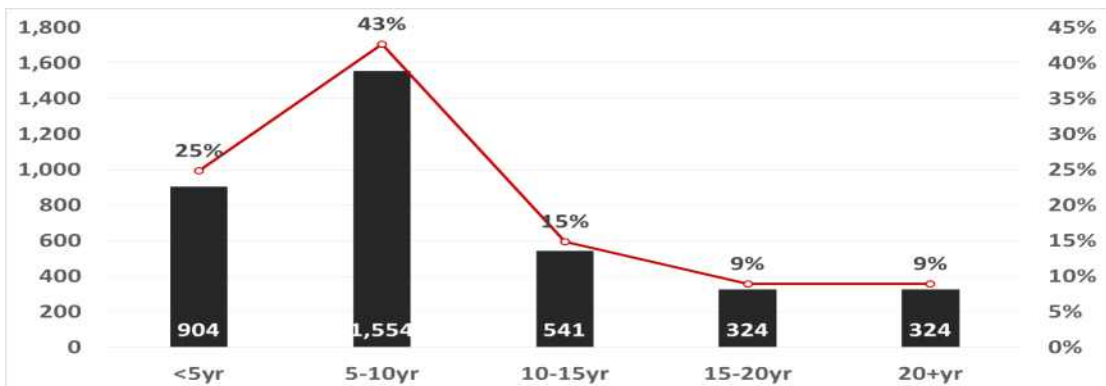


자료: 드류리

- 2019년 수프라막스선 선복량은 전년대비 2.3% 증가한 2억 400만 dwt 전망
  - 2019년 선복량 증가율도 2.3%로 2018년부터 2%대의 저성장률을 기록할 것으로 전망 됨

[그림 54] 수프라막스선 선령 구조

(단위: 백만톤)



자료: 드류리



### ● 수프라막스선은 건실한 선령구조 유지

- 전체 3,654척의 선박 중 15년 이하 선령이 83% 정도를 차지하는 것으로 나타남
- 5년 이하 선박은 25%, 5~10년 선박은 43%, 10~15년 선박은 15%, 15~20년 선박은 9%, 21년 이상 선박이 9%임
- 건실한 선령구조를 가지고 있어 당분간은 해체로 인한 공급조절이 크지 않을 것으로 전망됨

[그림 55] 인도량과 해체량

(단위: 백만톤)



자료: 드류리

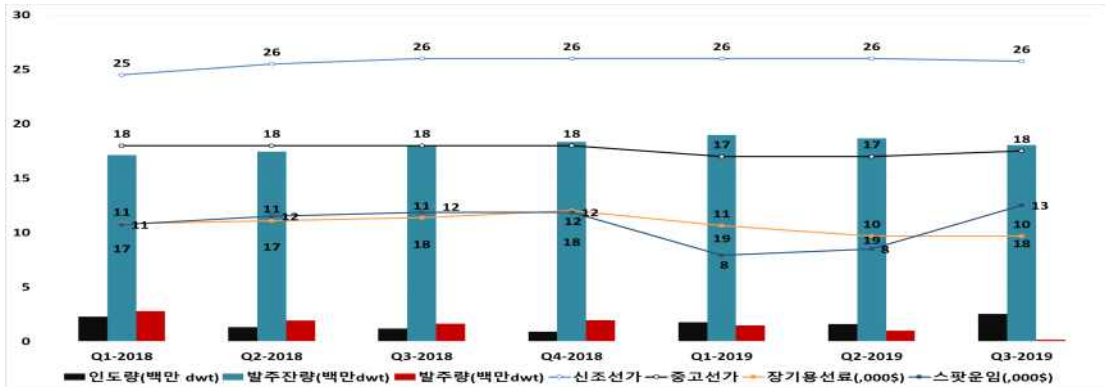
### ● 2019년 3분기 인도량과 해체량 급증

- 2019년 3분기 해체량은 60만 dwt, 인도량은 150만 dwt를 기록함. 인도량은 2분기와 비슷한 수준을 보였으나 해체량이 2배 가까이 증가한 것으로 나타남
- 4분기 순증(Net Change)은 190만 dwt에 그칠 것으로 전망됨



[그림 57] 운임선가와 발주, 인도, 해체량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

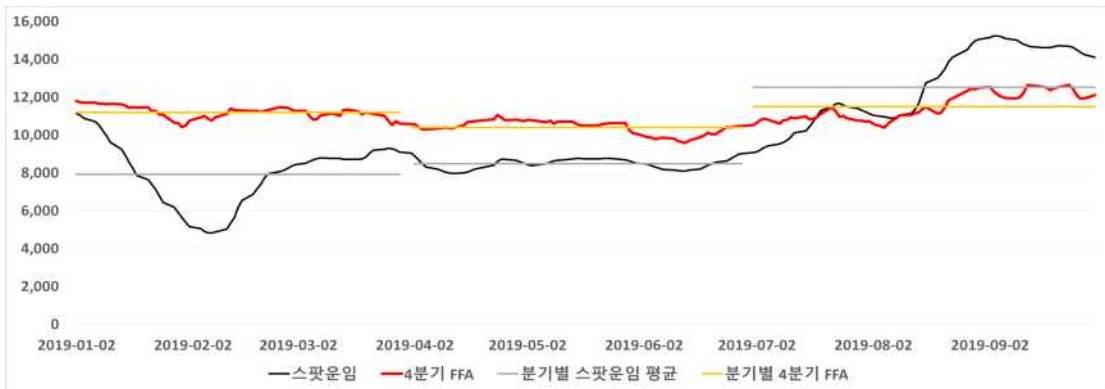
- 2019년 3분기 발주잔량은 전분기 대비 다소 감소
  - 운임 강세로 인도량이 상반기 평균 150만 dwt를 유지하면서 발주잔량이 다소 감소한 것으로 나타남



## 수프라막스선 : FFA

[그림 31] 운임과 FFA

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, 발틱

- 2019년 4분기 FFA 가격은 11,488달러/일 기록
  - 스팟운임의 급등에도 불구하고 FFA의 가격 상승폭은 크지 않은 것으로 나타남
  - 2018년 3분기 스팟운임평균은 11,853달러/일로 금년도 3분기 수준의 94% 수준에 불과했으나, 당시 FFA 4분기물 가격은 12,703달러/일을 기록함



### ● 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 광산운영중지 판결을 받은 바 있으며, 연간 철광석 생산량을 종전의 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤 수준을 유지할 것이라고 발표함
- 이번 광산운영재개허가 판결로 인해 3,000만 톤 정도의 철광석이 추가로 생산될 것으로 예상됨. 광산재개 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://lloydslist.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)

### ● 리오 틴토사, 철광석 생산량 감축

- 호주 리오 틴토사가 필바라 지역(Pilbara region)에서 운영 중인 광산운영의 어려움으로(operational challenges) 철광석 생산량을 감축할 것이라고 발표함
- 2019년 철광석 생산량은 3억 2,000만 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://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127981/Vale-allowed-to-restart-Brucutu-operations>(로그인 필요)

### ● 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://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128087/Scrubber-retr-ofts-boost-charter-rates>(로그인 필요)

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





## ● 건화물선 운임 회복세

- 트레이드 윈즈는 건화물선 시황은 회복했으며, 올 하반기까지 이 흐름이 지속될 것이라고 전망. BCI는 2018년과 비슷한 수준을 기록 중이며, 1월 발레사의 댐 사고 이후 한때 3,460달러/일(4월 2일 기준)까지 급락했던 케이프선 스팟 운임이 최근 들어 19,824달러/일로 반등함
- 시황이 회복할 수 있었던 주요 원인은 2주 전부터 브라질 브루쿠투 광산 운영 재개로 시장에 철광석 물량이 늘어나고 있기 때문이라고 전망. 또한 올 하반기부터 스크러버 설치로 인해 건화물선이 입거수리(drydocking)에 들어감에 따라 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상함
- 시장의 회복에도 불구하고 전문가들은 아직 긴장을 풀기에는 이르다고 지적하고 있음. 건화물선 시장에 미중 무역 분쟁으로 인한 불확실성은 여전히 존재하며, 중국 규제에 의한 철광생산 규모, 철광석 수입량 변화 등의 변수가 아직 존재한다는 것이 그들의 주장임

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/dry-bulk-market-heads-into-challenging-second-half/2-1-631246>(로그인 필요)

## ● 트레이드 윈즈, 해운운임 강세에 대한 소견

- 2019년 1월 말부터 약세를 보이던 시황이 최근 회복세를 나타내면서 일부 전문가들 사이에서 2020년이 수퍼사이클이 될 것이라는 전망이 나오고 있음. 하지만 막연한 기대감을 갖는 것은 삼가야 한다는 것이 전문가들의 공통된 조언임
- 전문가들은 브라질 댐 사고가 발생하기 전인 2019년 1월 초만 해도 해운시장이 강세를 시험할 것이라고 전망했으나, 1월 말 예상할 수 없었던 사고로 인해 운임이 곤두박질 쳤던 상황을 교훈으로 삼아야 한다는 주장임
- 또한 현재 해운시황이 처한 상황도 2020년의 운임 강세를 전망하기에는 조심스럽다는 입장임. 현재 해운시황은 불투명한 미국과 중국의 무역협상의 향방, 온난화 현상, 돼지열병 발병 등의 문제가 산재해있으며, 이러한 문제가 운임에 어떤 영향을 미칠지 모르기 때문에 2020년 해운시황이 수퍼사이클이 될지에 대해서는 미지수라는 것이 대다수 전문가의 의견임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127778/Russias-rising-coal-shipments-supportive-for-dry-bulk-market>(로그인 필요)

## ● Rio Tinto사, 철광석 수출량 하향 조정

- Rio Tinto사가 금년 철광석 수출량이 올해 초 목표치보다 1,300만 톤 정도 줄어든 3억 2,000만 톤에서 3억 3,000만 톤 사이가 될 것이라고 발표함. 동사의 당초 계획은 최소 3억 3,300만 톤, 최대 3억 4,300만 톤 정도의 철광석을 수출하는 것이었음



- 이는 3월 발생한 사이클론 베로니카로 인해 케이프 램버트 A(Cape Lambert A) 항만 시설이 손상되어 철광석 수출에 차질을 빚었기 때문이라고 Rio Tinto사가 설명함

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/veronica-continues-to-impact-rio-tinto-iron-ore-cargoes/2-1-638743>(로그인 필요)

#### ● 벙커 가격 급등이 케이프선 운임에 영향

- 트레이드윈즈가 케이프선 운임 급등의 이유 중 하나가 벙커가격의 상승 때문이라고 주장함. 케이프선 시황은 대서양 지역에서 수급균형이 개선되면서 좋아진 것도 있으나, 연료유가의 급등이 운임 상승세를 가속화시켰다고 설명함
- 연료유인 380 CST의 평균가격은 싱가포르 기준 512달러/톤, 푸자이라(Fujairah) 기준 424달러/톤, 로테르담 기준 424달러/톤으로 조사됨. 이는 전주 대비 10.7 ~ 18.3% 급등한 수준임(7/12 기준)
- 케이프선의 투바라오(Tubarao)에서 중국항 항로(C3)운임은 전일대비 0.991달러 상승한 25.973달러/톤을, 중국-유럽 왕복 (C9\_14)운임은 전일대비 2,204달러 상승한 53,545달러/일을 기록함. 서호주에서 칭다오항 항로(C5) 운임은 전일대비 0.359달러 상승한 톤당 10.491달러, 중국-브라질 왕복(C14) 운임은 전일대비 1,737달러 상승한 28,414달러/일을 기록함. 모든 항로의 운임은 7월 16일 기준임

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/volatile-bunker-prices-contribute-to-cape-size-rate-hike/2-1-638549>(로그인 필요)

#### ● 발레사, 금년 철광석 500만 톤 추가 생산 발표

- 발레사가 광산 운영재개로 올해 500만 톤 정도의 철광석을 추가적으로 생산 가능할 것이라고 전함. 동사는 올해 말까지 폐쇄된 광산의 생산량을 점차적으로 늘릴 것이며 향후 2년에서 3년 이내에 생산량을 정상계도에 올릴 수 있을 것이라고 밝힘
- 남부 지역의 2분기 철광석 생산량은 전년 동기 대비 72% 줄어든 620만 톤에 그침. 이는 전분기 대비 48% 감소한 수치임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128505/Vale-resumes-partial-operations-at-Vargem-Grande>(로그인 필요)

#### ● 발레사, 2분기 말부터 생산, 판매량 개선 전망

- 발레사가 철광석 생산과 판매와 관련해 금년 2분기 말부터 상당히 개선될 것이라고 발표함. 이는 브루쿠투광산의 운영 재개와 북부지역의 선적량 증가 때문이라고 밝힘
- 지난 1월 댐 붕괴로 발레사가 법원으로부터 브루쿠투 광산 운영 중단 판결을



받은 바 있음. 하지만 6월에 법원은 앞서 판결한 내용을 뒤집고 발레사가 브루 쿠투 광산 운영을 재개해도 된다고 허가함. 운영재개 판결 이후 발레사는 철광석 3,000만 톤 중 일부를 올해 말부터 건식공정(dry processing)을 통해 생산할 계획이며, 나머지는 향후 2년에서 3년 이내에 습식공정(wet processing)을 활용해 생산할 것이라고 밝힘

- 올해 2분기에 철광석 생산량은 총 6,401만 톤으로 전년동기 대비 34% 줄어든 수준임. 북부지역은 카라하스와 새로 확장된 S11D 광산을 포함하는 지역으로 4월에서 6월까지 약 4,160만 톤의 철광석을 생산했으며, 이는 전년대비 460만 톤 줄어든 수준임. 4월과 5월에 예상치 못한 기상변화로 인해 북부지역의 작업 중단이 발생한 것이 생산량 감소의 원인임
- 그러나 발레사는 올해 2분기 말부터 생산량과 판매량이 실질적으로 개선될 것이라고 밝힘. 올해 판매량은 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤의 중간 정도로 예상하고 있다고 밝힘

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128486/Vale-close-to-resuming-some-shuttered-iron-ore-output>(로그인 필요)

#### ● Pacific Basin, 하반기 운임 시장 긍정적

- Pacific Basin의 올해 상반기 이익은 총 850만 달러로 전년 동기 대비 73%나 줄었다고 발표함. 작년 상반기 Pacific Basin의 이익은 총 3,080만 달러임
- Pacific Basin은 올 상반기에 발생한 여러 사건들이 건화물선 시장을 악화시켜, Pacific Basin의 평균 일일수익(daily TCE earnings)이 핸디사이즈 선박의 경우 9,170달러/일, 수프라막스선은 10,860달러/일에 그쳤다고 발표함. 이는 전년대비 각각 6%, 7% 줄어든 수준이라고 설명함
- 시장 악화의 원인은 미중 무역 분쟁과 아프리카돼지열병이 중국의 대두 수입량에 영향을 주었으며, 미시시피 강이 범람하면서 미국의 곡물 수출을 지연시켰기 때문이라고 설명함. 또한 브라질의 댐 붕괴와 호주에 태풍이 발생하면서 각 국가의 철광석 수출량에 변화를 야기했기 때문이라고 덧붙임
- 올 하반기 시장에 대해서는 긍정적인 평가를 내놓음. 특히 마이너벌크 부분과 관련한 사항은 견고할 것이라고 전망함. 아직 해결되지 않은 미중 무역 분쟁과 세계 경제성장률 둔화, 돼지열병 확산으로 인한 중국의 대두 수요 감소 등 운임에 부정적 영향을 미칠 요인이 존재하기는 하나, 마이너벌크 수요 증가와 IMO 2020으로 인한 선박 공급량 감소가 운임에 긍정적 영향을 미칠 것이라고 분석함

<https://www.tradewindnews.com/dry-cargo/dry-bulk-woes-slash-pacific-basin-half-year-profit/2-1-647226>(로그인 필요)



### ● 그리스 선주, 핸드사이즈 선박 8척 매입

- 그리스 선주들이 6월과 7월 두 달 동안 S&P 시장에서 8척의 핸드사이즈 선박을 구입했다고 트레이드 윈즈가 보도함. 이는 올해 들어 가장 많은 선박 거래건수임. 이 중 7월에 거래된 선박은 총 5척으로 아테네(Athens)와 Piraeus(피레우스)의 선주들이 매입한 것으로 알려짐
- 핸드사이즈 선박의 중고선가는 최근 6개월 동안 스팟운임과 일일수익(earnings)이 상승했음에도 불구하고 일정 수준에서 횡보함. 이러한 상황이 그리스 회사들로 하여금 선대 확장의 동기를 부여했다고 전함. 참고로 그리스에서 핸드사이즈 선박을 운영하는 회사들은 소규모로 보통 10척 미만의 선박을 소유함

<https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/greek-handysize-bulker-buying-picks-up-steam-in-july/2-1-646098>(로그인 필요)

### ● 미-중간 대두무역 약세 지속 전망

- 중국과 미국의 무역전쟁이 교착상태에 빠진데다 돼지열병으로 인해 중국의 돼지 개체수가 감소하면서 미국의 대두 수출량이 급감하고 있는 것으로 나타남
- BIMCO의 보고서에 따르면 미국의 대두재배 농장들이 2019/20 유통연도(marketing year)기간 동안의 기상악화로 수확이 좋지 않을 것으로 예상하고 있는 한편, 미-중무역분쟁의 장기화로 중국의 대두 수입여부가 불확실하여 대두 재배를 주저하고 있는 상황이라고 발표함
- 또한 미-중간 무역 협정이 타결된다하더라도 한번 붕괴된 시장이 이전 수준으로 회복된다는 보장이 없다는 부정적 견해를 내놓음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128780/Soyabean-trade-weakness-persists>(로그인 필요)

### ● 흑해지역 곡물 수출량 증가

- 로이드 리스트는 우크라이나산 밀과 보리 수출이 급증하고 있으며, 이러한 추세가 당분간 지속될 것이라는 전망을 내놓음
- 2019년 7월 한달 동안 수출된 곡물량은 총 310만 톤이며, 이는 전월대비 15% 늘어난 것임. 흑해지역의 곡물 물동량 증가가 파나마스칸과 핸드선의 운임 상승에 긍정적 영향을 미치고 있는 것으로 분석됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128738/Grains-from-Black-Sea-provide-some-support-to-dry-bulk-market>(로그인 필요)



## ● BHP, IMO 2020에 대한 선주들의 선택에 주목

- BHP가 광산 업체들이 현재 선주들이 환경규제에 어떻게 대응할지에 대해 주목하고 있다고 밝히며, 2020년 1월 1일부로 시행되는 IMO의 환경규제로 인해 운임이 상승할 것이라고 전망함. 특히 브라질에서 중국항 항로가 톤당 3~4달러, 서호주에서 중국항 항로가 톤당 1~2달러 정도 추가 상승할 것이라고 주장함
- 선사들이 운항수익에 따라 보유 선박 중 스크러버 설치를 위해 입거할 선박량의 비율을 조정할 것이며, 선령에 따라 폐선을 할 수도 있다는 가정 하에 추정된 운임 수준이라고 설명함

<https://lloydslis.maritimeintelligence.informa.com/LL1128855/Dry-bulk-market-to-enter-anew-era-of-sustainability-says-BHP>(로그인 필요)

## ● 중국, 구리와 알루미늄 스크랩 수입지 변경

- 중국 정부가 미국산 구리와 알루미늄 스크랩에 5%의 추가 관세를 부과할 것이라고 밝힘. 이로써 금년 12월 중순부터 관세가 30%로 상향 조정됨. 로이즈 리스트는 금속 스크랩에 대한 중국의 관세 부과 소식이 중소형선인 수프라막스와 핸디선 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 전망함
- 로이즈 리스트는 이미 중국의 수입업자들이 금속스크랩(구리, 알루미늄)의 수입지를 미국에서 말레이시아, 타이완, 일본 등으로 변경한 것으로 조사되었다고 발표함. 또한 중국 세관 데이터를 인용해 올 상반기 중국이 수입한 구리 스크랩량(copper scrap)은 총 5만 톤 정도로 작년 상반기 수입량(25만 톤) 대비 급감했으며, 알루미늄 스크랩량(aluminium scrap)은 전년 동기 대비 16% 급감한 22만 톤에 그쳤다고 전함. 이는 중소형선박 선주에게는 부정적인 소식이라고 덧붙임
- 한편 인도의 한 전문가는 중국의 금속 스크랩 수입지는 미국에서 다른 지역으로 변경되었으며, 향후 미국은 주요 수출지였던 중국을 제외한 다른 아시아 지역 국가들을 대상으로 금속 스크랩을 수출할 것이라고 예상함

<https://lloydslis.maritimeintelligence.informa.com/LL1128917/Beijing-places-additional-5-tariffs-on-copper-and-aluminium-scrap-shipments>(로그인 필요)

## ● BDI, 6년 만에 최고치 경신

- 로이즈 리스트는 BDI가 6년 만에 최고 수준인 2,267까지 상승(8.28)했으며, 이는 케이프선과 파나막스선 시장이 강세를 보였기 때문이라고 발표함
- 케이프선과 파나막스선의 운임 상승세는 당분간 이어질 것이라고 전망함. 케이프선 운임의 상승은 중국의 철광석, 석탄에 대한 수요 증가와 해당 항로의 가용선박수가 줄어들었기 때문이라고 전함. 최근 중국은 브라질과 호주산 철광석 수입량과 인도네시아와 호주산 석탄 수입량을 늘리고 있음. 또한 남미를 중심으로 한 견고한 곡물 수요로 파나막스선 운임 강세가 지속될 것으로 전망됨



- 다만 일부 브로커들은 미국과 중국의 무역 분쟁으로 인한 긴장감이 건화물선 시장에 타격을 줄 수 있다고 주장함. 브로커는 중국의 철강 선물가격이 9개월 만에 처음으로 3%이상 폭락했다고 밝히며, 이를 중국철강 수요의 약세 신호로 해석함. 즉 중국의 수요약세가 해상 수요 위축으로 이어질 것이라고 우려함. 또한 위안화 가치 하락으로 중국 제철소들의 원자재 수입에 영향을 미칠 수 있다고 덧붙임

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128965/BDI-continues-upward-momentum>(로그인 필요)

#### ● 로이즈 리스트, 케이프선 스팟운임 강세를 일시적 현상으로 해석

- 로이즈 리스트는 현재 케이프선 스팟운임의 강세를 약한 스파이크(spike)로 해석한다고 발표함. 스파이크란 주식에서 사용되는 용어로 주가의 급변을 일시적 현상으로 간주하는 것을 말함
- 케이프선 스팟운임은 9월 3일 37,519달러/일을 기록함. 이는 8월 21일 대비 32%, 8월 1일 대비 43% 급등한 수준임
- 운임 급등의 원인은 올해 상반기에 줄어든 브라질산 철광석 수출량이 점차적으로 늘어난 것과 중국의 철광석 재고량 부족, 철광석 가격 하락 등 때문이라고 로이즈 리스트가 발표함. 또한 IMO의 환경규제로 인해 선박공급량이 줄어든 것도 원인 중 하나라고 덧붙임
- 로이즈 리스트는 상기에 언급한 원인 이외에 케이프선 스팟운임의 급등요인을 찾기는 어려우며, 브라질산 철광석 수출량이 회복되는 추세를 보이기는 하지만 실제로는 7월까지 수출된 철광석은 전년대비 7% 줄어든 것으로 조사됨. 또한 7월 한 달 동안 집계된 철광석 수출량은 3,430만 톤으로 전년 동기 대비 170만 톤 줄어들었으며 브라질출발 중국항 성약 건수도 감소하고 있다고 전함
- 따라서 로이즈리스트는 스크러버 설치로 인해 올해 하반기 운임은 상반기 대비 개선될 것이라고 전망하나, 현재의 운임강세는 일시적인 현상에 그칠 것이라는 입장임

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129031/Capesizes-experiencing-fragile-spike>(로그인 필요)

#### ● 트레이드 윈즈, 케이프선 스팟운임 9년 만에 최고치 경신 가능성 제시

- 트레이드 윈즈는 케이프선 스팟운임이 향후 몇 달 안에 50,000달러/일에 육박할 가능성이 있다고 발표함
- 케이프선 스팟운임의 급등 원인을 브라질산 철광석 수출량이 증가하고 있음에도 불구하고 가용선박수가 이를 커버하지 못하는 상황이 벌어졌기 때문이라고 밝힘. 또한 브라질 철광석 수출량은 4월 한 때 1,800만 톤에 그쳤으나, 7월에는 3,400만 톤까지 늘어났으며, 트레이드 윈즈는 예상한 시나리오대로 수출량이 증



가하고 있으며, 이러한 추세가 지속된다면 운임이 50,000달러/일까지 상승할 것이라는 전망을 내놓음

- 한편 트레이드 윈즈는 선물시장의 가격추세를 분석했을 때는 2019년 나머지 기간 동안에 운임 추세는 지금보다 약해질 것이라고 설명함. 케이프선의 선물시장이 현재의 운임 강세를 반영해 가격이 상승하고 있으나 9월물 가격은 32,058달러/일, 10월물은 28,708달러/일, 4분기는 26,553달러/일을 기록해 선물시장이 현물시장에 비해 저평가되고 있다고 설명함

<https://www.tradewindnews.com/bulkers/capesize-spot-rates-back-at-nine-year-highs/2-1-664368>(로그인 필요)

#### ● Baltic Exchange, 새로운 지수 발표 예정

- 볼틱은 새로운 선박운영비용지수인 BOI·Baltic Operating Expense Index를 개발했으며, 오는 10월 17일 처음으로 공개할 예정임. 동지수는 분기별로 발표될 예정이며 이번에 발표 예정인 지수는 건화물선 1,800여척의 금년 3분기 선박운영비용을 분석한 결과물임
- BOI를 산출하기 위해서는 선원비(crew), 선박관리비(technical), 보험료(insurance)가 필요하며, 현재 3 곳의 선박관리회사(Anglo-Eastern, Columbia Shipmanagement, Fleet Management)가 볼틱의 패널로 참석 중임. 패널들은 상기에 언급한 선원비, 선박관리비, 보험비와 함께 입거비(dry-docking)를 하루에 한 번 달러기준으로 작성하여 볼틱에 제출하며, 볼틱은 이를 기초자료로 활용해 지수를 산출함
- BOI는 패널들을 통해 수집된 정보를 활용해 산출되며, 볼틱은 향후 BOI의 대상 선종을 탱커 등으로 확대할 계획이라고 설명함. 또한 패널수도 점차 늘릴 계획이라고 덧붙임

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129150/Baltic-Exchange-launches-new-index>

(로그인 필요)

#### ● 중국, 미국산 대두 관세부와 대상에서 제외할 움직임

- 최근 중국정부가 미-중 무역 협상을 재개하기 전에 두 국가 간 긴장감을 완화하기 위한 조치로 미국산 대두, 돼지고기 등의 농축산물이 추가관세 대상에서 제외될 것이며, 중국 기업들에게 미국산 농축산물을 구매하도록 장려하고 있는 것으로 나타남

<https://www.hellenicshippingnews.com/china-backs-u-s-farm-purchases-as-trade-talks-atmosphere-warms/>





## • ISO, 선박용 저유황유의 품질인증기준서 발표

- 국제표준기구(ISO·International Organization for Standardization)가 황함유량이 0.5% 이하로 생산된 저유황유가 선박연료유로 사용되기 적합한지 품질평가를 받을 수 있도록 품질인증기준서인 ISO/PAS 23263:2019를 마련했다고 발표함
- ISO는 저유황유 역시 기존의 선박연료유 품질인증기준서인 ISO 8217의 평가항목을 활용하여 품질을 평가할 수 있다는 것을 확인했다고 설명함. 이번에 발표한 품질인증기준서는 ISO 8217을 어떤 식으로 활용하여 저유황유의 품질을 평가할 수 있는지 설명했다고 덧붙임

<https://www.tradewindsnews.com/regulation/iso-releases-imo-2020-fuel-specifications/2-1-674948>(로그인 필요)

<https://www.iso.org/standard/75113.html>

<https://www.hellenicshippingnews.com/specifications-for-0-50-sulphur-fuels-and-the-pas-from-iso-ibia-explains/>

## • 클락슨, 해상물동량 톤-마일 증가율 전망치 하향 조정

- 클락슨은 미국과 중국 간 무역 분쟁으로 인해 올해 해상물동량의 톤-마일 증가율 전망치를 하향조정했다고 밝힘. 올해 초 전망치는 3.4%였으나 1.2%p 낮춘 2.2%를 기록할 것이라고 발표함. 또한 올초 발생한 발레사의 댐 사고도 톤-마일 증가율 전망치를 하향조정하게 된 주요 원인 중 하나라고 주장함
- 트레이드윈즈는 미-중 무역 분쟁 등이 최근 무역 패턴을 변화시켰으며 이로 인한 영향력이 2020년까지 이어질 것이라고 예상함

<https://www.tradewindsnews.com/trumps-trade-war-and-vale-dam-to-hit-demand-growth-says-clarksons/2-1-671403>(로그인 필요)

<https://sin.clarksons.net/News/Article/144247>(로그인 필요)





## 보고서 집필 내역 I

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