

KMI 해운시황 보고서

2019
4분기
VOL.4

발행년월 | 2020년 2월 주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동)
발행인 | 장영태 발행처 | 한국해양수산개발원
감수 | 윤희성 자료문의 | 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

www.kmi.re.kr

컨테이너

- 4분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년동기대비 10% 가까이 하락함
- 컨테이너 수요는 중국 등 주요국의 경제성장률 하락으로 전년에 비해 둔화될 것으로 전망
- 공급은 전년대비 인도량 감소와 해체량 증가로 실질적인 증가세는 2~3%대로 전망
- 1분기 운임은 항로별 공급량 조절에 따라 운임 차이가 크나 2018년 수준을 하회할 것으로 전망

건화물선

- 4분기 BDI, 전분기 대비 급락에도 불구하고 전년동기 대비 13.6% 상승한 수준 기록
- 세계 경기침체가 철광석, 원료탄 등의 원자재 수요 감소로 이어짐
- 4분기 선복량 증가세 전분기 대비 둔화
- 2020년 1분기 운임은 4분기 대비 하락할 것으로 전망

원유선 및 제품선

- VLCC 운임은 중동 정세 불안정화(유조선 피격사건 등)와 미국의 중국 선사 제재 등 외부 요인에 따른 시세 폭등
- 2019년 원유 공급은 전년 대비 일당 182만 배럴, 2.92% 증가했으며, 원유 수요는 전년 대비 일당 98만 배럴, 0.99% 증가
- 2019년 VLCC 선복량은 741척, 2억 2,838만 DWT이며, 2020년 803척, 2억 4,769만 DWT로 전망
- 2020년 중동 정세 악화, 미·중 무역갈등 등 외부 요인에 의해 운임이 등락하는 외부 요인 우위의 장세 전망





컨테이너

⚓ 요약.....	2
운임시장동향	
- 운임지수.....	3
- 용선료.....	6
- 연료유.....	9
수요시장 동향	
- 경제성장률 및 컨테이너 물동량...	11
공급시장 동향	
- 선대현황.....	15
주요뉴스.....	24

건화물선

⚓ 요약.....	29
BDI.....	31
케이프	
- 운임동향.....	33
- 수요동향.....	37
- 공급동향.....	41
- FFA.....	43
파나막스	
- 운임동향.....	44
- 수요동향.....	47
- 공급동향.....	50
- FFA.....	52
수프라막스	
- 운임동향.....	53
- 수요동향.....	56
- 공급동향.....	58
- FFA.....	60

원유선 및 제품선

⚓ 요약.....	62
운임시장동향	
- 운임현황.....	63
- 선박 연료유.....	65
- FFA 시장.....	66
수요시장동향	
- 세계 원유 수요 및 공급.....	67
공급시장동향	
- 선대현황.....	73
- 선박 발주 및 해체.....	75
주요뉴스.....	78

컨테이너



2019년 4분기 요약

- (운임) 2019년 12월말 현재 상하이발 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년대비 상승한 898.53을 기록
 - 아시아-유럽 항로 운임이 전년 동기 대비 크게 상승함. 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 2.6%로 전년대비 0.6%p 하락할 것으로 잠정추산되며, 컨테이너 물동량도 전년대비 둔화될 것으로 예상
 - 세계 GDP증가율 하락으로 인해 컨테이너 물동량 수요 증가세도 둔화될 것으로 예상됨
 - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력치가 지속적으로 하락, 최근 1이하를 기록하고 있어 올해 컨테이너 물동량 증가세는 1~2%를 기록할 가능성이 높음
- (공급) 2020년 선대 증가세는 3%대로 2019년 보다는 낮을 것으로 예상
 - 2020년 컨테이너선 인도량은 110만TEU 내외로 전망되며 해체량은 20~30만 TEU에 달해 실제 선대는 80~90만TEU 증가할 것으로 예상됨
 - 다만 현대상선을 비롯한 초대형 선박의 인도가 예정되어 있어 아시아-유럽 항로의 구조적 공급과잉은 심화될 것으로 전망됨
- (전망) 2020년 1분기 운임은 저유황유 사용으로 인한 운임 수준은 전년대비 상승하나 비용역시 동반상승하여 운임 인상 효과는 누리기 힘들 것으로 전망
 - 원양항로는 얼라이언스를 중심으로 임시결항과 일부 서비스 운영중단으로 공급을 조절하고 있으나 무역전쟁, 이란사태로 인한 불확실성 확대와 수요 둔화로 실질적인 운임 반등요소가 부족함
 - 인프라항로는 선사간 경쟁이 심화되고 있으며 공급량 또한 증가하여 운임 상승에 한계가 있을 것으로 판단됨



운임시장동향 : 운임지수

[그림 1] SCFI 운임 추이



자료: 상하이해운거래소

- 2019년 4분기 컨테이너운임지수(SCFI) 추이는 2018년에 비해 하락한 것으로 나타났으며 운임수준도 최근 5년 평균(2014~2018)에 비해 낮은 수준
 - 2019년 12월말 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기대비 유사한 898.5를 기록함
 - 2019년 4분기 아시아-유럽과 미주 간 운임차이는 작년 동분기에 비해 완화되었으나 여전히 700달러에 가까운 차이가 발생함

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

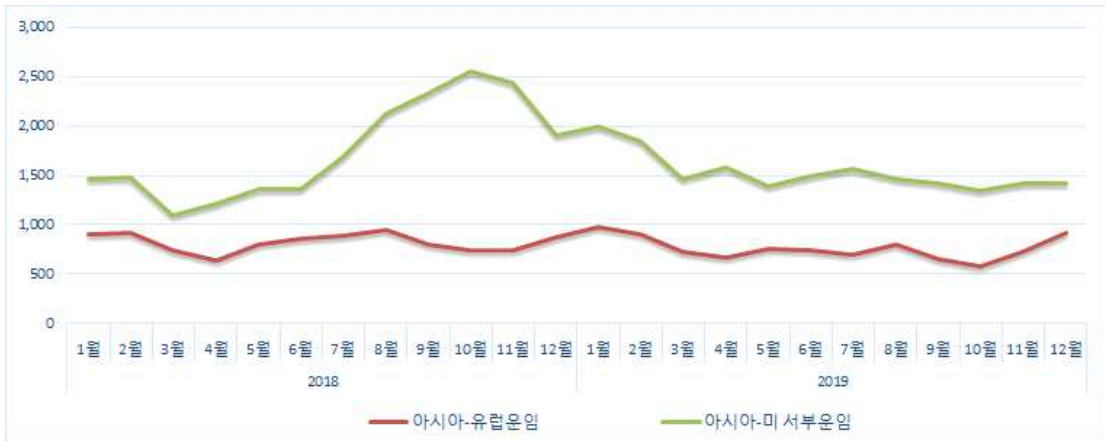
구분	2018년	2019년				증감율	
	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	911	858	772	791	825	4.3	-9.4
유럽	785	850	717	722	753	4.3	-4.1
지중해	794	870	724	828	821	-0.8	3.4
미주(서안)	2,286	1,734	1,487	1,484	1,400	-5.6	-38.8
미주(동안)	3,309	2,816	2,597	2,638	2,483	-5.9	-25.0
미주(남미)	988	1,427	1,365	1,970	1,906	-3.3	92.8
일본	226	226	234	234	238	1.6	5.3
동남아(싱가포르)	148	151	141	115	147	27.7	-0.4
한국(부산)	153	149	121	119	125	5.1	-18.6

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 2] 아시아-유럽/미주 운임 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)



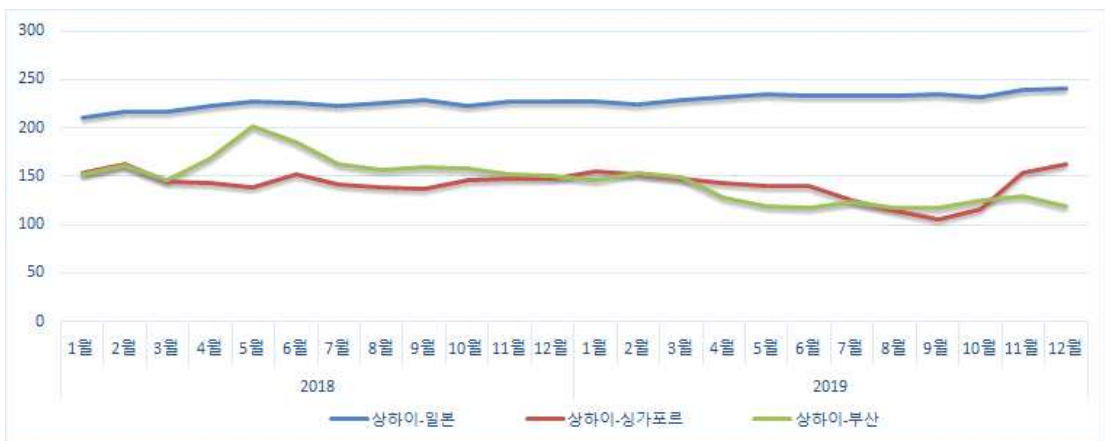
주: 유럽은 TEU, 미주는 FEU 기준임

자료: 상하이해운거래소

- 2019년 아시아-미주, 유럽 간 운임 차이 완화
 - 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 600달러, 2018년 900달러를 넘어섰으나 2019년에 이러한 경향은 약화됨

[그림 3] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소



- 2019년 4분기 운임 전년 동기대비 상하이-대만/필리핀항로 상승, 부산항로 하락
 - 올인(All-in)요율에서 2019년 4분기 상하이-한국, 상하이-일본, 상하이-홍콩 운임이 전년 동기대비 하락하였으나 상하이-태국, 베트남항로 운임은 상승함
 - 동남아국가들의 운임 상승은 제조·물류시설의 중심이 중국에서 동남아로 이전되어 수요 증가세가 타 지역에 비해 높은데 기인함

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2018년	2019년				증감율	
	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	전분기 대비	전년 동기 대비
상하이-일본(요코하마)	637	647	643	633	630	-0.5	-1.0
상하이-한국(부산)	413	417	417	363	327	-10.1	-21.0
상하이-홍콩	510	340	420	510	470	-7.8	-7.8
상하이-싱가포르	460	480	460	435	490	12.6	6.5
상하이-인도네시아(자카르타)	487	503	513	457	557	21.9	14.4
상하이-태국(람차방)	400	423	447	423	500	18.1	25.0
상하이-베트남(호치민)	460	490	430	390	560	43.6	21.7
상하이-대만(카우슝)	500	490	490	480	510	6.3	2.0
상하이-필리핀(마닐라)	360	360	360	370	360	-2.7	0.0
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	590	600	590	590	610	3.4	3.4

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

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



운임시장동향 : 용선료

[그림 4] 용선료와 운임지수간의 관계



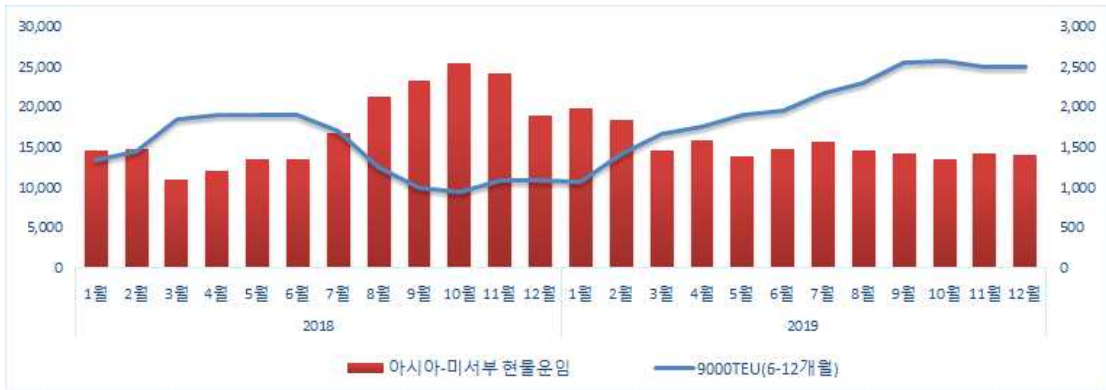
자료: 알파라이너, 상하이해운거래소

- 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 2020년 올해 1분기 컨테이너 용선료는 2019년 3분기 컨테이너 운임에 영향을 받는 것으로 가정하면 현재 용선료에 비해 하락할 가능성이 높으나 대형선을 중심으로 황산화물 규제에 대응하기 위한 개조(스크러버 장착) 수요 증가로 높은 용선료 유지될 가능성이 높음



[그림 5] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



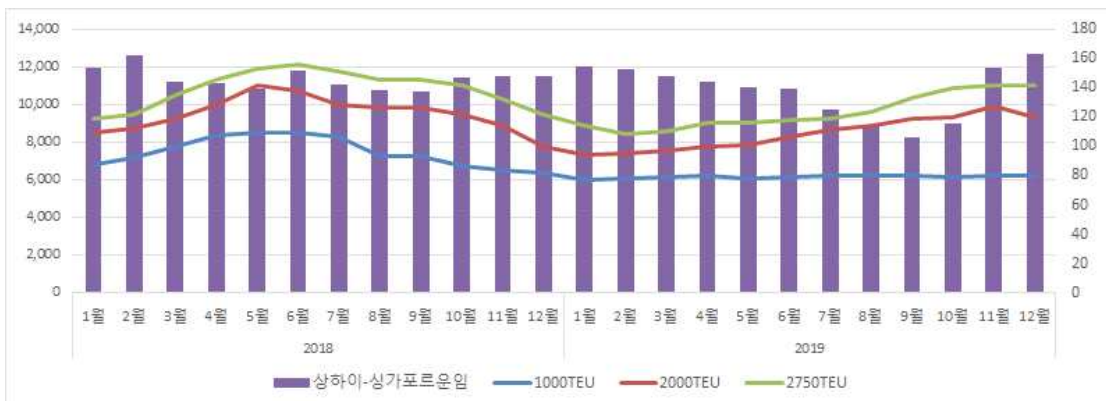
주: 용선기간은 6~12개월임

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 6] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU이하) 현황

(단위: 달러/day)



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

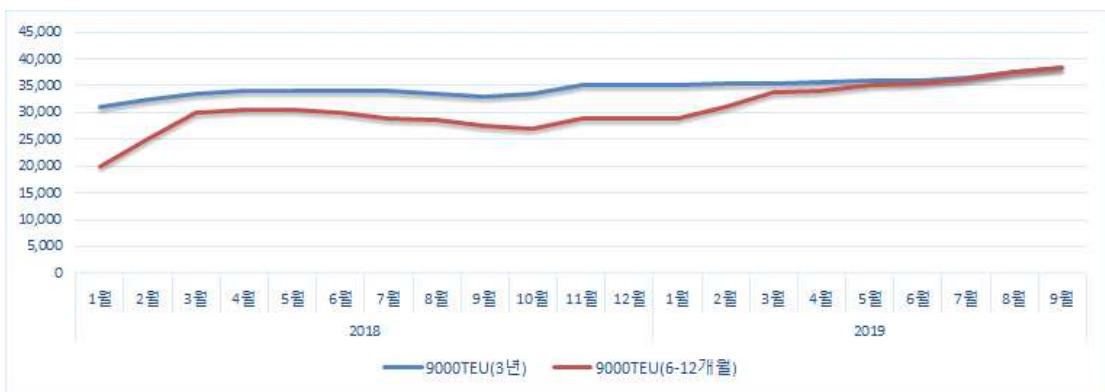
자료: 클락슨, 상하이해운거래소



- 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
 - － 미-중 무역전쟁으로 인한 동남아항로 확대는 장기적으로 3,000TEU급 미만의 소형 컨테이너선의 용선시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

[그림 7] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

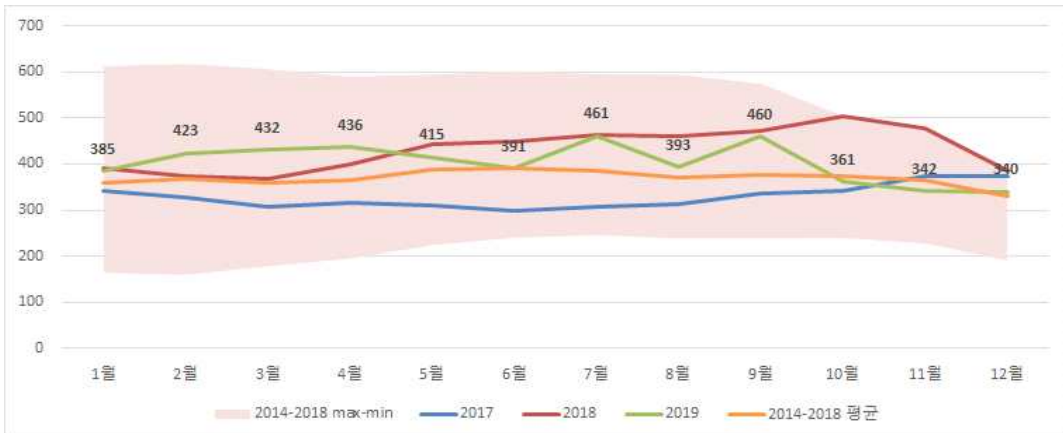
- 장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 장기용선료가 단기에 비해 높아
 - － 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기용선료에 비해 항상 낮았으나 최근에는 이러한 차이가 크게 작아짐
 - － 스크러버 장착으로 인한 대체선박에 대한 수요증가로 단기용선료가 일시적으로 증가한 것으로 추정됨. 스크러버 장착이 어느 정도 완료되는 2020년 4분기 이후 장단기 용선료의 차이는 점차 커질 것으로 예상됨



운임시장동향 : 연료유

[그림 8] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2019년 4분기 연료유 가격은 최근 유가 하락으로 전년대비 하락하여 12월 기준 340달러를 기록(싱가포르 380cst 기준)
 - 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 12월 싱가포르 저유황유(VLSFO)의 가격은 626달러로 고유황유(HFO)에 비해 280달러 이상 높은 것으로 나타남

[그림 9] 연료유종별 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 MGO, 380cst 기준임

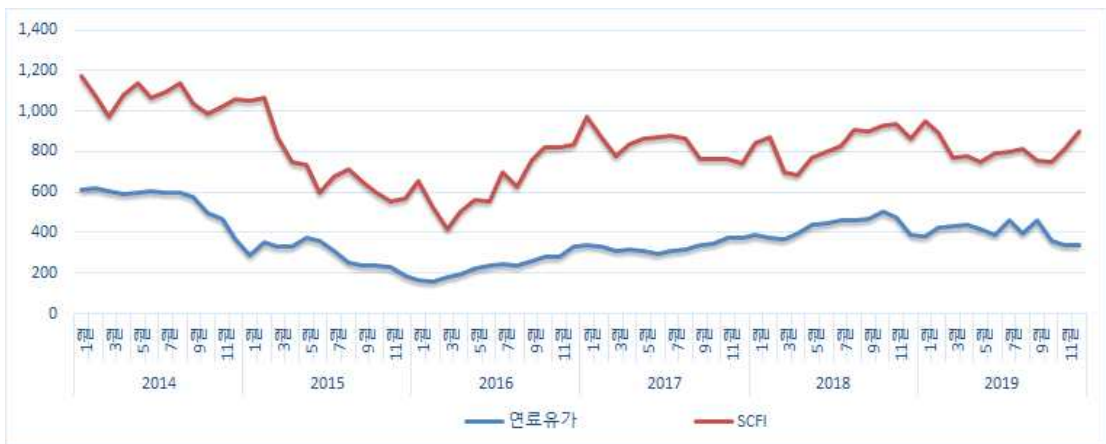
자료: 클락슨



- 싱가포르에서 판매되는 연료유가격과 선박용 경유(MGO)와의 차이는 250달러 이상 발생
 - 과거 MGO는 HFO에 비해 톤당 약 40~50% 가격이 높은 것으로 나타남. 하지만 최근에는 두 유종간 가격차이가 더 벌어짐
 - 이러한 차이는 IMO 2020에 따른 과도기적 상황으로 시간이 지나면 안정화될 것으로 예상됨
 - 아울러 2019년 12월에 싱가포르 저유황유는 선박용 경유보다 가격이 높아지는 이상 현상 발생함

[그림 10] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

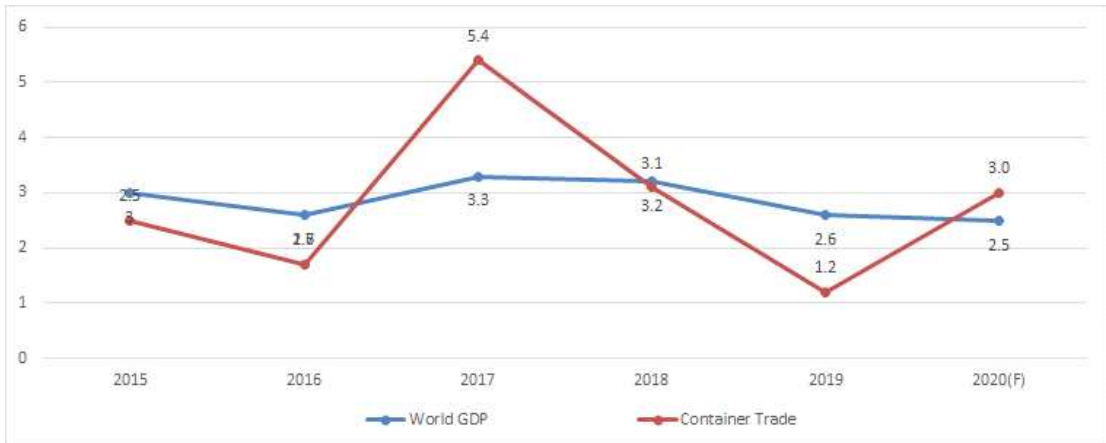
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아져 연료유 가격 상승은 선사의 부담으로 이어질 가능성 높아
 - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관계수는 0.1에 불과함)
 - 이러한 경향이 이어질 경우 선사가 저유황유 사용으로 인한 연료비 상승을 화주에게 전가하지 못할 우려가 있을 것으로 판단됨



수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 11] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IHS, 클락슨

- 2019년 세계 경제성장률은 전년대비 0.6%p 하락한 2.6%를 기록할 것으로 잠정추산됨
 - 세계 GDP증가율 하락으로 인해 컨테이너 물동량 수요 증가세도 둔화될 것으로 예상
 - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력치가 지속적으로 하락, 최근 1 이하를 기록하고 있어 올해 컨테이너 물동량 증가세는 1~2%를 기록할 가능성이 높음

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2016	2017	2018	2019	2020(F)
세계	2.6	3.3	3.2	2.6	2.5
미국	1.6	2.4	2.9	2.3	2.1
EU	1.9	2.7	1.5	0.5	0.4
중국	6.7	6.9	6.6	6.2	5.7
인도	7.1	6.7	6.8	5.8	6.2
일본	0.6	1.9	0.8	0.9	0.3
한국	2.9	3.1	2.7	1.7	1.7

주: 2019년은 잠정치임, (F)는 예측치임

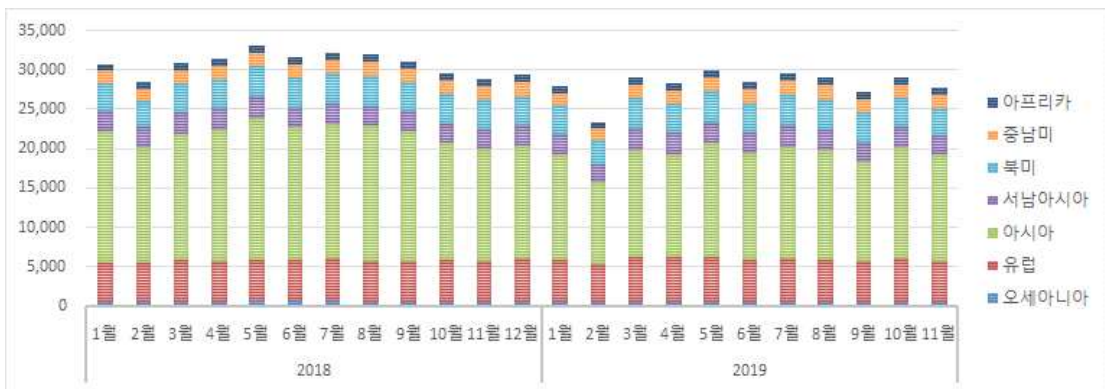
자료: IHS



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

[그림 12] 대륙별 컨테이너 물동량 발생량

(단위: 천TEU)



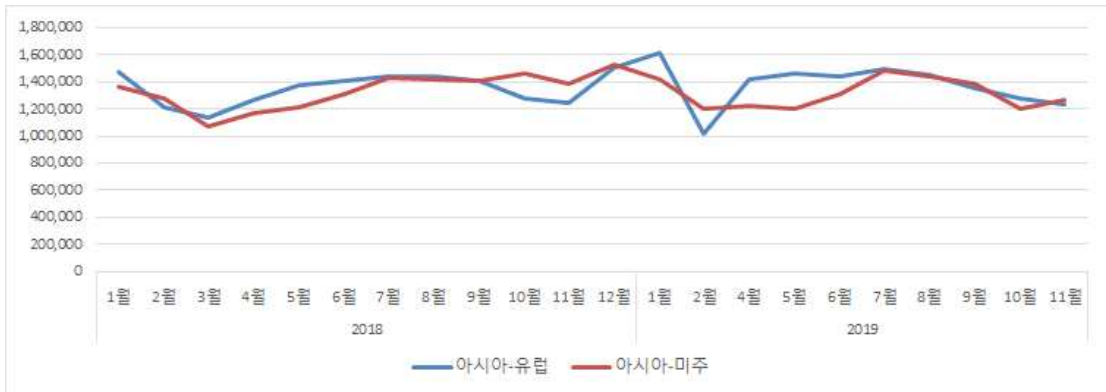
자료: CTS(Container Trade Service)

- 2019년 세계 컨테이너 물동량(11월 누계)은 전년 동기대비 1.3% 증가한 1억 5,477만 TEU를 기록
 - － 동기간(1~11월)동안 유럽 수출입화물량 증가(3.9%)가 가장 높았으나 그 외 지역은 대부분 약세를 기록함
 - － CTS(Container Trades Statistics)의 자료에 따르면 세계 11월 컨테이너 물동량은 2,770만 TEU로 전년 동기대비 4.0% 감소한 것으로 조사됨



[그림 13] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



주: 아시아-유럽항로 11월 물동량은 예상치임

자료: 알파라이너

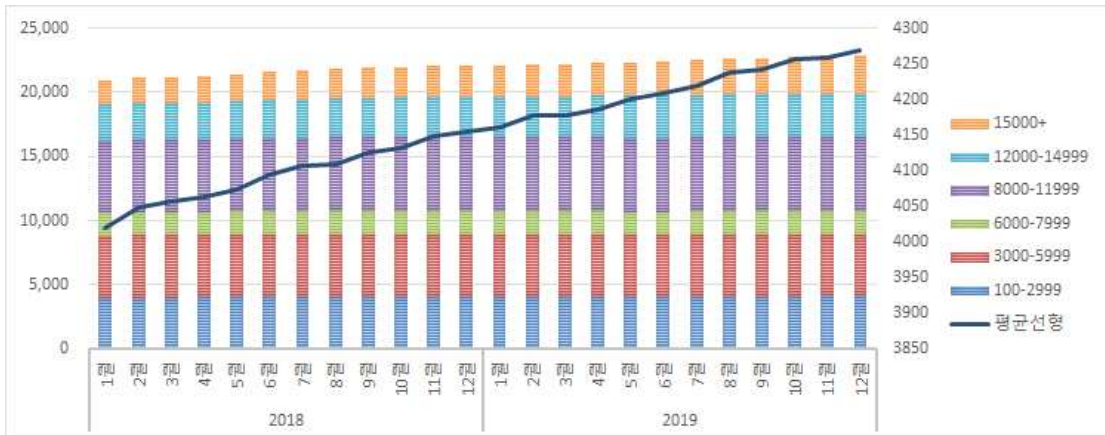
- 2019년 아시아-유럽항로의 컨테이너 물동량은 일정수준 이상으로 회복하였으나 아시아-북미 항로는 과거에 비해 낮은 수준임
 - 2019년 11월 누계 컨테이너 물동량 증가율은 아시아-유럽 2.7%, 아시아-북미 -2.3%를 기록함
 - 2018년 4분기 아시아-유럽항로 물량 증가세가 높아 2019년 증가세는 전년대비 소폭 둔화되어 2.7% 이하를 기록 할 가능성이 높음
 - 2018년 아시아-북미항로는 12월 조기선적 수요 증가로 컨테이너 물동량이 150만 TEU 이상을 기록하였으나 2019년 12월 화물량은 120~130만 TEU를 기록할 것으로 예상되어 아시아-북미 물동량의 감소폭은 더 커질 수 있음



공급시장동향 : 선대현황

[그림 14] 세계 선대 및 평균선박크기 추이

(단위: TEU)



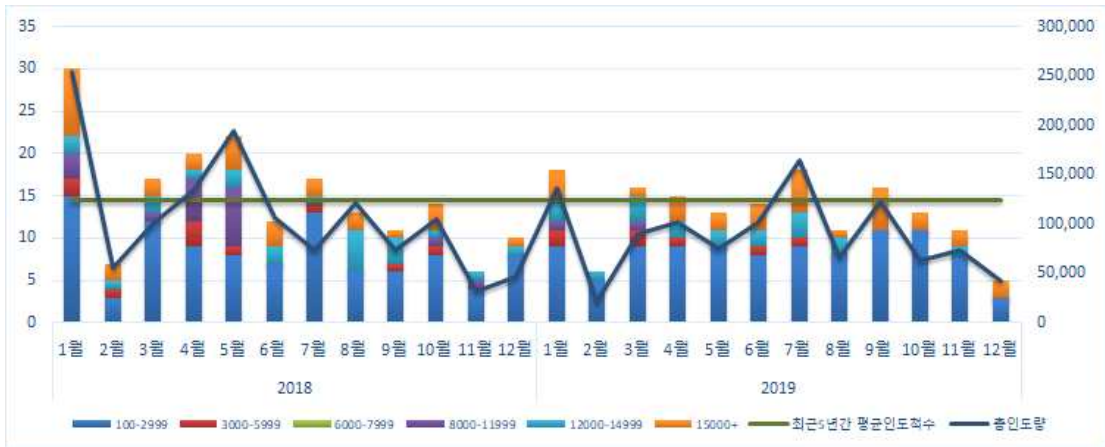
자료: 클락슨

- 2019년 12월 기준 컨테이너선대는 총 5,369척, 2,292만 TEU를 기록
 - － 초대형선박의 증가로 인해 평균 선박크기도 2018년 초 4,039TEU에서 2019년 12월 기준 4,268TEU로 증가함
 - － 총 선대에서 15,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아져 13.2%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)



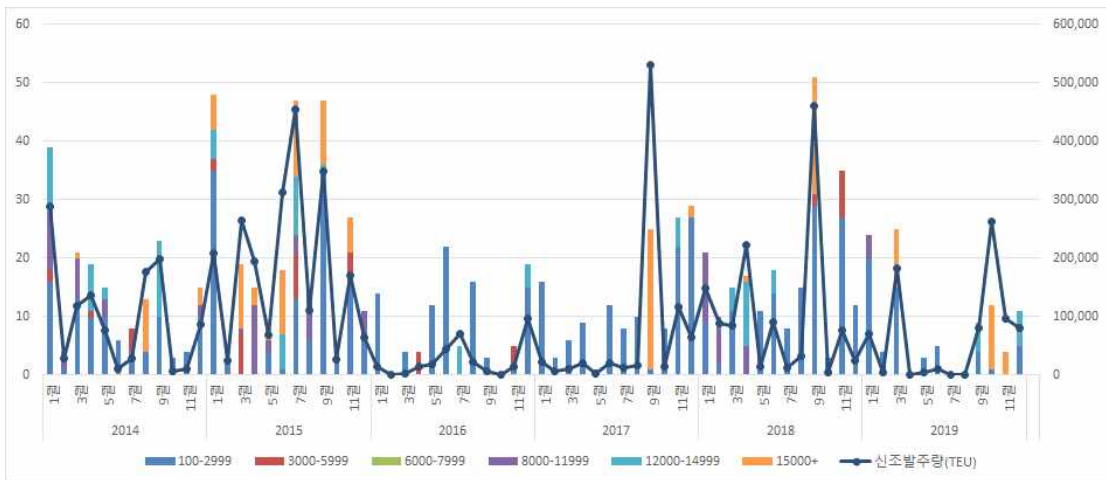
자료: 클락슨

- 2019년 12월까지 인도된 컨테이너 선박은 총 156척, 105만 8천TEU이며 2020년 총 인도예정인 선박은 총 194척 112만 2천 TEU로 예상
 - － 2020년 인도 예정인 선박은 2019년에 비해 인도선박에 비해 척수 및 총량이 증가할 것으로 예상됨
 - － 최근 5년간 월평균 인도척수는 14척으로 나타났으며 2019년 4분기 월평균 인도척수는 10척으로 최근 5년 평균에 미치지 못한 것으로 나타남
 - － 올해 9월 이후 15,000TEU급 이상의 선박이 MSC(5척), 에버그린(2척), COSCO(1척), 인도됨



[그림 16] 신조발주량 및 척수

(단위: 척, TEU)



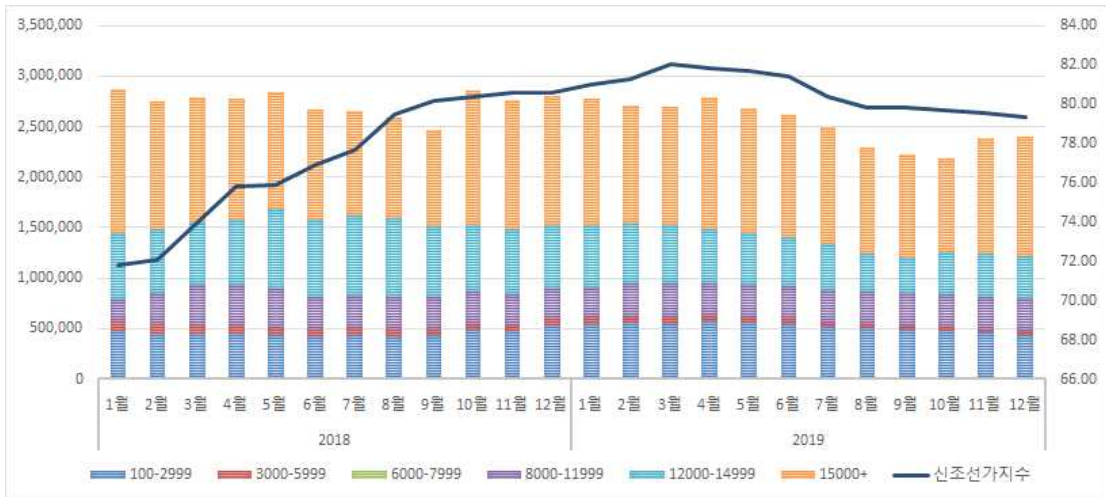
자료: 클락슨

- 2019년 4분기 컨테이너 신조 발주량은 낮은 수준
 - － 클락슨자료에 따르면 4분기 컨테이너 신조 발주량은 27척(43만 7천TEU)에 달함. 2018년 4분기 신조 발주량인 50척, 10만 6천 TEU에 비하면 크게 증가한 수치임
 - － 하지만 에버그린에서 23,000TEU급 10척을 제외할 경우 신조발주량은 크게 감소함. 2019년 신조 발주는 대부분 23,000TEU급 초대형선과 3,000TEU급 미만의 소형선박에 집중되는 양극화 경향이 심한 것으로 나타남
 - － 컨테이너 운임과 신조 발주량과는 거의 관계가 없는 것으로 나타남. 더불어 아시아-유럽운임과 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 정책적인 요소가 영향을 미친 것으로 해석됨



[그림 17] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



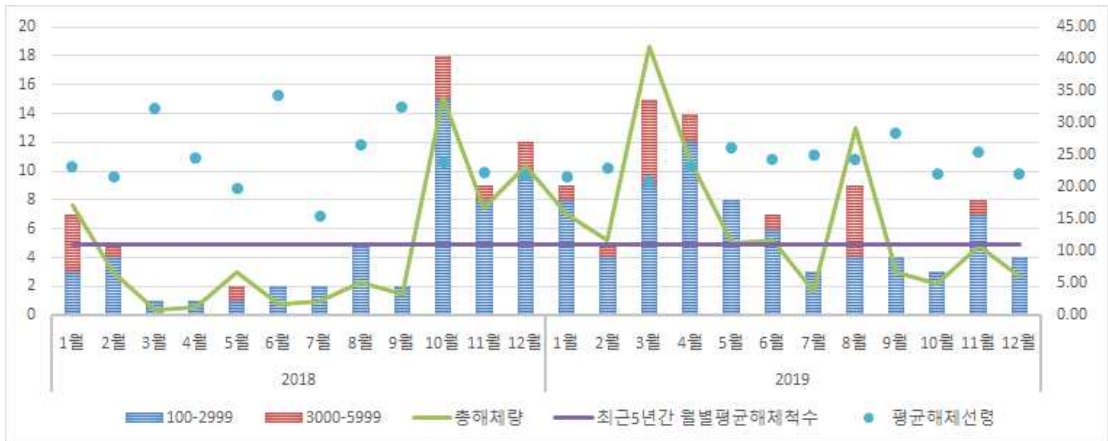
자료: 클락슨

- 2019년 12월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 364척, 243만 TEU이며 이중 49.6%는 15,000TEU급 이상
 - 15,000TEU급 이상 선박은 2020년 20척(46.1만 TEU)이 인도될 예정임. 현재 원양항로에 15,000TEU급 이상 선박은 약 150척(약 300만 TEU) 이상 운영중
 - 공급과잉으로 인한 운임하락을 우려하여 초대형선박 중 일부는 인도시기를 연기할 것으로 예상되며 이들 선박의 인도량 증가에 따른 전배현상(cascading)도 빈번하게 발생할 것으로 예상됨
 - 2019년 이후 발주잔량 감소와 함께 신조선가도 하락하는 것으로 나타남. 특히 1만 TEU급 이상 대형 컨테이너선의 신조선가는 2019년 연초에 비해 2~3% 하락함



[그림 18] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)

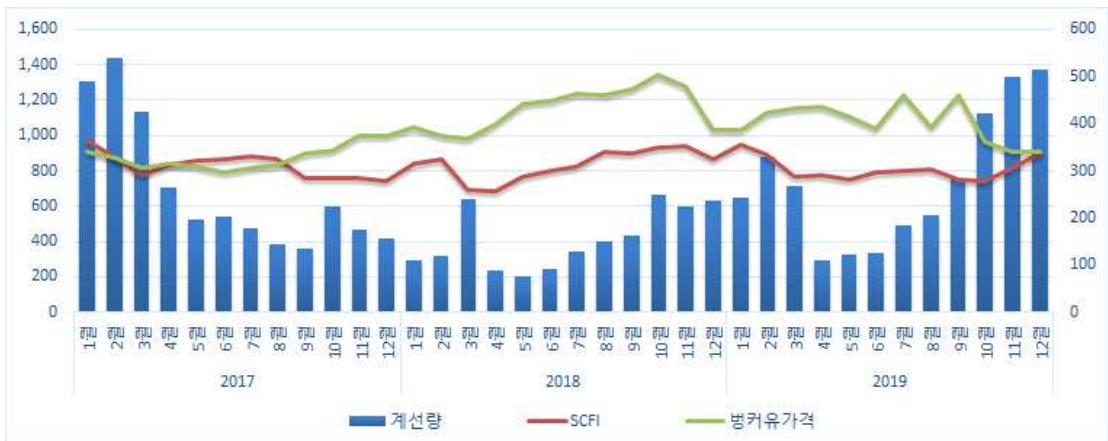


자료: 클락슨

- 2019년 해체량은 17.8만 TEU를 기록하여 2018년 11.9만 TEU에 비해 증가하였으나 최근 5년 평균 34만 TEU에 비해 낮은 수준임
 - － 2020년에는 3,000TEU 미만의 노후선박을 중심으로 해체량이 발생하나 낮은 선령으로 인해 30만TEU 이상의 해체량을 기대하기는 어려움
 - － 해체선박의 평균선령도 2011년 30년에서 2019년 23.8년으로 낮아짐

[그림 19] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



주: 벙커유가격은 싱가포르 380CST 임

자료: 클락슨



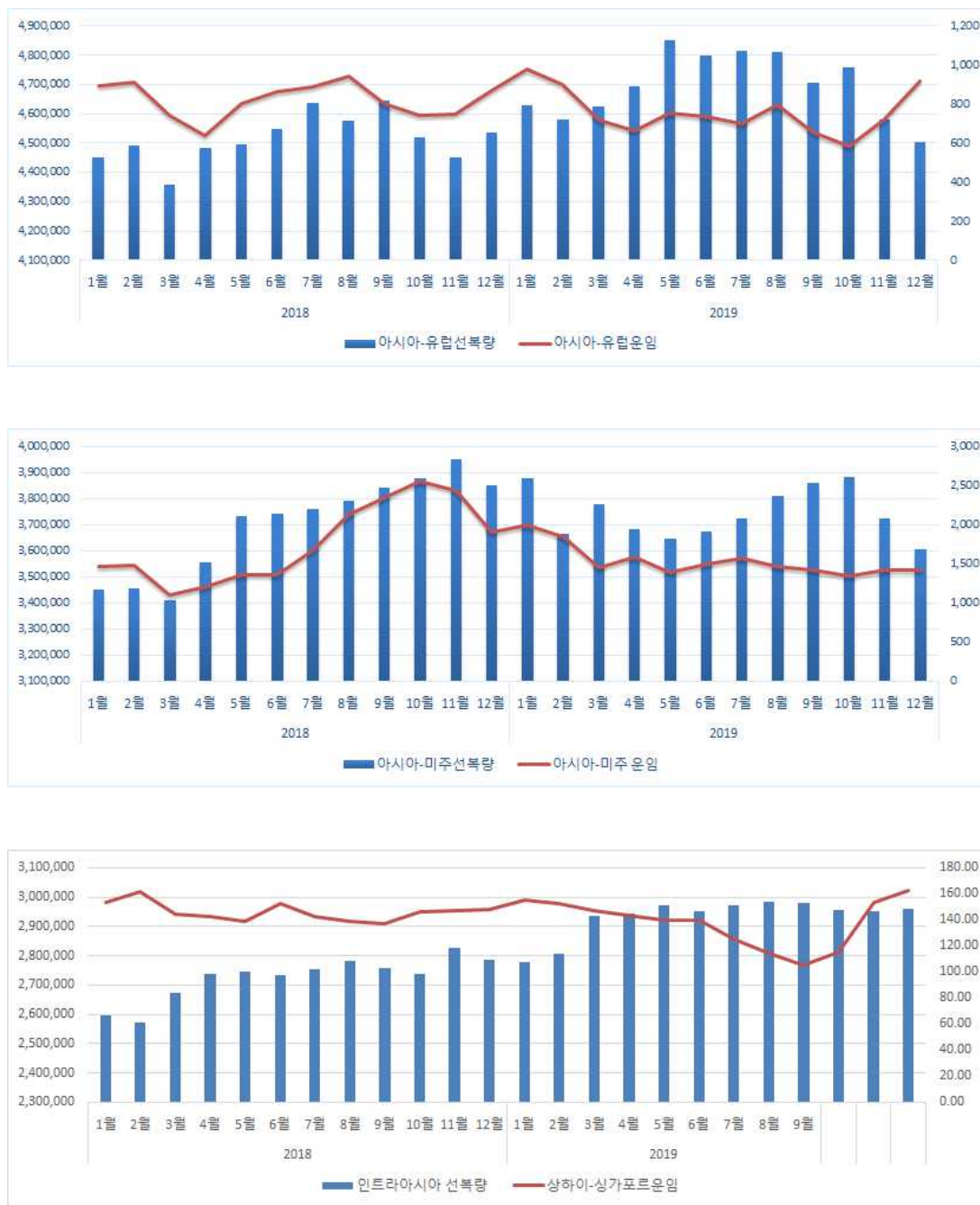
- 2019년 12월 기준 전체 선대의 6.0%인 137만 TEU가 계선 중
 - 스크러버 장착으로 인한 계선량이 증가하여 7,500TEU 이상이 70척 이상으로 집계됨¹⁾.
7,500TEU급 이상 선박은 대부분 스크러버 개조를 위한 입고 선박으로 추정됨
 - 총 130만 TEU 이상의 선박이 계선하고 있으며 이중 약 68%는 스크러버 장착으로 인한 계선으로 조사됨
 - 대형선을 중심으로 계선량이 증가하였으며 개조를 제외한 순수 계선량은 1~2% 대로 추정됨

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	
	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	4,502	4,611	4,781	4,776	4,613	-3.4	2.5
아시아-미주(북미)	3,895	3,774	3,668	3,797	3,738	-1.6	-4.0
인트라 아시아	2,784	2,839	2,955	2,979	2,956	-0.8	6.2

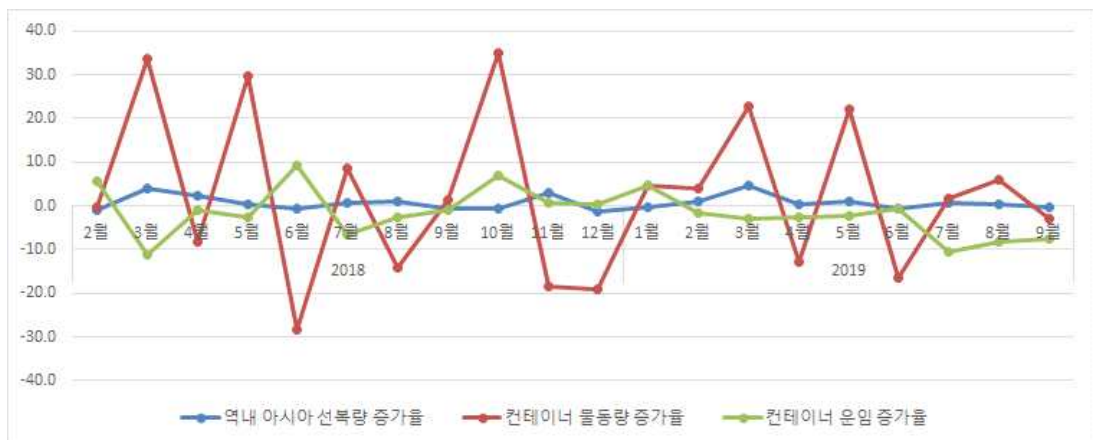
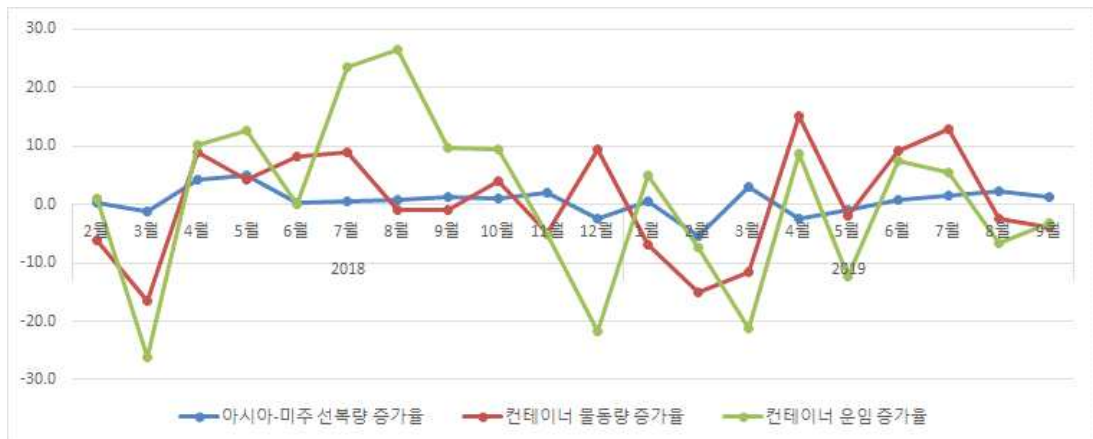
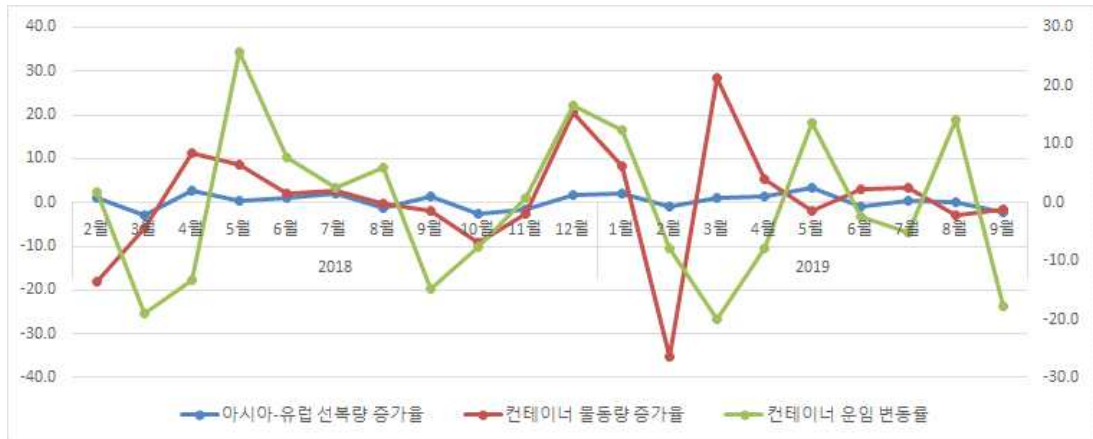
자료: 알파라이너

- 아시아-유럽항로, 아시아-미주항로의 선복량은 4분기 일시적으로 감소
 - 2019년 4분기 미주(북미)항로의 선복량은 전년 동기대비 4.0%, 전분기대비 1.6% 감소함
 - 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 22개의 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 21] 컨테이너 선복 및 물동량 증가세

(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)





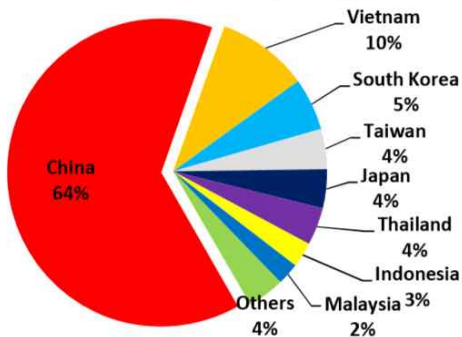
주요뉴스

- 무역전쟁으로 인해 중국 중심의 무역구조 약화

Transpacific Eastbound container volume share by Origin : Jan-Nov 2019 vs 2018

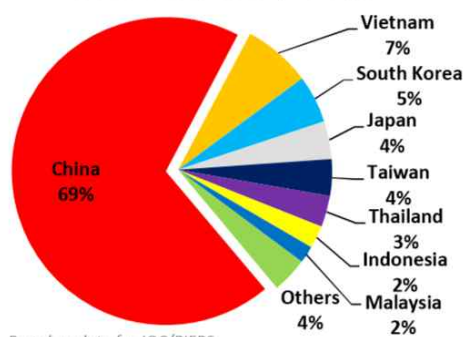
Transpacific eastbound container volumes
Jan-Nov 2019

Breakdown by country of origin



Transpacific eastbound container volumes
Jan-Nov 2018

Breakdown by country of origin



Based on data for JOC/PIERS

- 알파라이너 자료에 따르면 무역전쟁으로 인해 아시아-북미 컨테이너 물동량 중 중국이 차지하는 비중이 감소한 것으로 나타남
- 중국발 컨테이너 화물량은 2018년 69%에서 64%로 하락하였으며 이로인해 베트남(7% → 10%)을 비롯한 말레이시아, 대만 등이 수혜를 입은 것으로 나타남
- 특히, 2019년 베트남의 대미 수출량은 전년대비 33.9%가 증가하여 중국(-8.2%)을 제외하고 가장 많은 컨테이너 화물이 미국에 수출된 것으로 나타남
- 지난 12월 13일에 타결된 미-중간의 1차 합의에도 불구하고 중국 중심의 무역구조 약화는 향후에도 지속될 것으로 예상함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 51호

- 저유황유-고유황유 스프레드 확대 전망

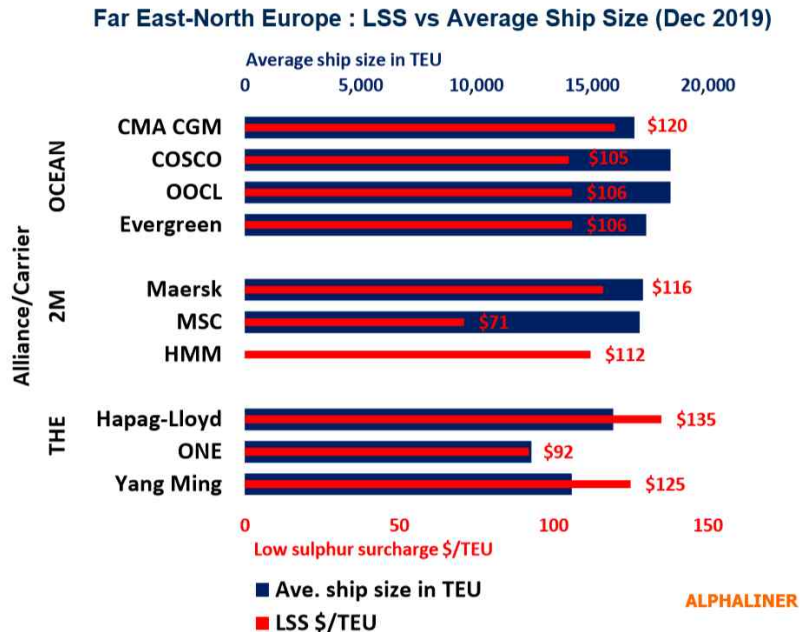
- 알파탱커는 병커링 바지선 클리닝 및 스크러버 설치 지연 등으로 선박연료 공급시장이 혼란을 겪고 있으며 저유황유와 고유황유에 대한 가격 차이는 더 커질 것으로 전망함
- 동기관은 2020년 1월에는 양 연료유 간의 가격차이가 400달러에 달할 것으로 예상함. 고유황유에 대한 가격은 톤당 200달러 이하, 저유황유는 600달러로 상승할 것으로 예상함
- 공급에 대한 문제도 발생할 것으로 예상되는데, 선박급유용 저유황유는 하루 평균 240만 배럴이 필요하나 실제 공급은 200만 배럴로 1분기까지는 공급에



어려움을 겪을 수 있을 것으로 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/regulation/alphatanker-sees-400-fuel-price-spread-in-imo-2020-switch/2-1-728308>(로그인 필요)

- 저유황유 할증료 부과



- IMO 2020에 따라 대부분의 선사들이 12월 1일부터 저유황유에 대한 할증료 (LSS: Low Sulphur Surcharges)를 화주에 부과함
- 알파라이너 자료에 따르면 아시아-유럽 항로의 저유황유 할증료는 71~135달러/TEU 수준으로 MSC는 가장 낮은 71달러, 하파로이드는 가장 높은 135달러를 부과함
- 글로벌 선사 중 스크러버 장착 비중이 높은 MSC의 할증료가 가장 낮은 것으로 나타나 운영선대 크기보다 스크러버 장착 유무에 따른 영향이 더 큰 것으로 분석됨
- 인트라 항로에서도 기존 유류할증료에 저유황유 사용에 따른 추가요율이 부과되는 형태로 저유황유 할증료를 부과하고 있음

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 49호

- 연료유가 하락으로 선사들의 경영실적 개선

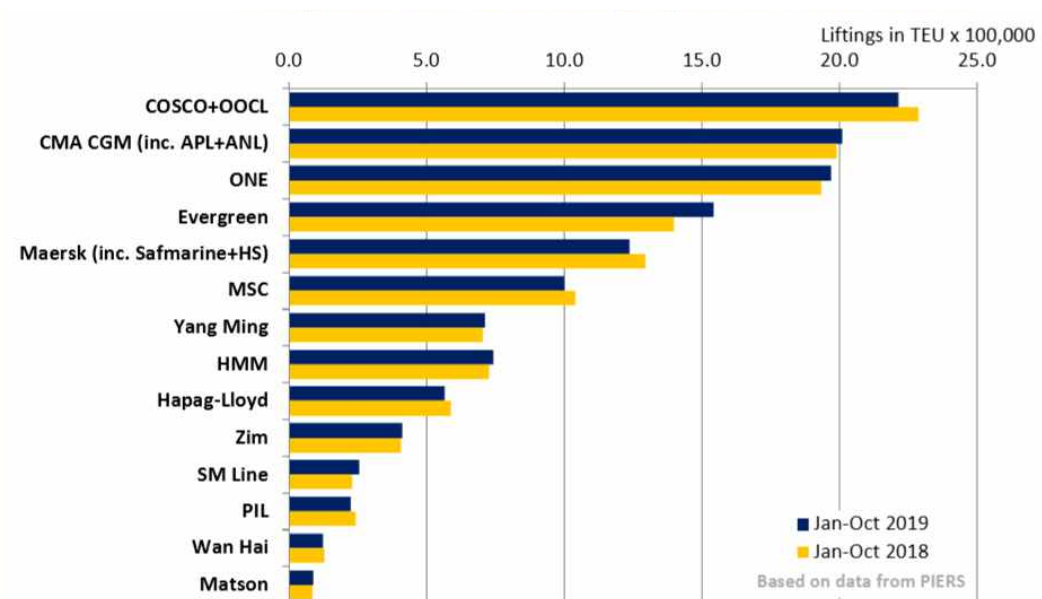
- 2019년 선사들의 평균 운영이익은 3.6%로 조사되어 전년동기간대비 3.0%p 상승한 것으로 나타남. 이러한 실적개선은 연료유가 하락에 기인한 것으로 분석됨. 3분기 평균 연



- 료유가는 348달러/톤으로 지난해 동기간평균인 430달러/톤에 비해 19% 하락함
- 상위 9개 선사 중 현대상선을 제외한 모든 선사들이 양(+)의 운영이익률을 기록하였으며 하판로이드는 가장 높은 7.8%에 달하는 것으로 나타남
- 동 기간 동안 현대상선은 마이너스 이익률을 기록했지만 상반기 -8.2%에 비해 2.5%p 개선된 -5.7%를 기록함
- IMO 2020에 따라 저유황유 사용으로 연료유가는 500달러/톤 이상일 것으로 예상되어 이에 대한 비용이 화주에게 전가되지 않을 경우 경영실적 악화를 가져올 것으로 예상됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 48호, KMI 수정

● 2019년 아시아-미주 물동량 감소 전망



- 알파라이너 자료에 따르면 아시아에서 미주로 수출되는 컨테이너 물동량이 2009년 이후 처음으로 감소를 기록할 것으로 전망함
- 올해 3분기까지 동 항로 컨테이너 물동량은 전년대비 0.02% 증가한 1,220만 TEU를 기록하였으나 4분기에는 감소하여 2019년 컨테이너 물동량은 전년대비 2.0% 감소할 것으로 전망함
- 2018년 4분기에는 무역 관세를 피하기 위한 조기선적 수요가 집중되었으나 올해에는 발생하지 않을 것으로 예상됨. 동 항로 10월 실적이 3.9% 하락으로 나타나 올해 물동량 감소를 기록할 가능성이 높음
- 선사별로는 에버그린과 SM상선의 실적은 전년대비 10% 이상 증가하였으나 아시아-미주



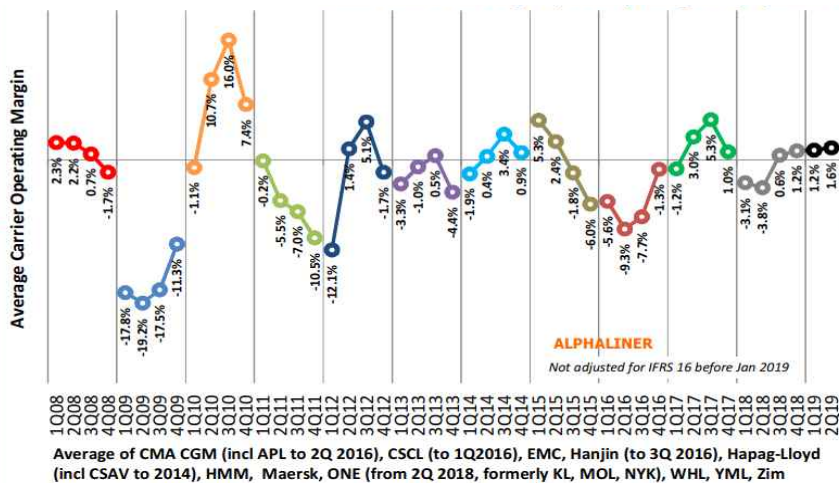
항로의 점유비중이 가장 높은 COSCO의 처리실적은 감소한 것으로 나타남

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 46호

- 머스크, 탄소배출 감축을 위한 보조배터리키트 설치
 - 머스크는 오는 12월에 자사 컨테이너 선박인 'Maersk Cape Town(4,496TEU)'에 해양 배터리 키트를 설치하기로 결정함
 - 이번에 설치되는 해양 배터리 키트는 600kWh급으로 보조발전기에 대한 최적화로 불필요한 연료소모를 줄여서 탄소배출 감축에 도움을 줄 것으로 예상됨
 - 아울러 동 선박에는 폐열 회수 시스템도 설치되어 비추진 전기시스템 연료 소비 감축에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

<https://www.tradewindsnews.com/containerships/battery-in-a-box-to-boost-maersks-emissions-fight/2-1-701950>(로그인 필요)

- IFRS16 도입이 선사들의 경영실적에 미치는 영향



- 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 계상되기 때문에 컨테이너 선사들은 장기 용선 시 부채가 증가함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 37호



● 해상무역, 2024년까지 연평균 3.4% 증가 전망

- UN의 발표에 따르면 2018년 해상교역량은 전년도 증가세인 4.1%에 비해 낮은 수준인 2.7%를 기록하였지만 2024년까지 해상 교역량은 연평균 3.4% 증가하며 컨테이너는 연평균 4.5% 증가할 것으로 전망함(드라이 벌크는 3.9%, 탱커는 2.2%)
- 중국의 일대일로와 양자무역 협정, 에너지전환은 해상 교역량에 긍정적인 영향을 미치지만 무역전쟁을 비롯한 지정학적인 혼란, 저유황유 규제 등은 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상함

<https://lloydslint.maritimeintelligence.informa.com/LL1129718/Maritime-trade-forecast-to-see-34-annual-growth-to-2024>(로그인 필요)

● 초대형선박 확보 경쟁, 2M 완료, 오션 얼라이언스 진행 중

- 알파라이너 자료에 따르면 얼라이언스별 18,000TEU급 이상 선박 보유 ... 주 계획을 보면 2M은 올해까지 대부분 인도가 완료되며 추가 발주는 없는 것으로 나타남
- 머스크와 MSC는 동급 선박을 각각 31척인 보유할 것으로 예상되며 대부분 2018년 이전에 인도됨
- 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 인도예정인 초대형 선박의 전부로 경쟁 얼라이언스에 비해 초대형선 확보에 열위인 것으로 나타남

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 37호

건화물



2019년 4분기 요약

● 케이프선 운임과 전망

- (현황) 4분기 케이프선 평균운임은 22,184달러/일을 기록함. 3분기 대비 가파른 하락세를 보였으나, 월평균 BEP 수준을 기록함
- (수요) 세계 주요 철광석 생산업체들이 잇따라 2019년 생산량이 당초 예상보다 줄어든 것으로 발표함. 여기에 중국, 인도의 경기 침체로 철광석 등의 수요가 둔화됨
- (공급) 순증량이 전분기 대비 66% 증가한 554 DWT를 기록했는데 인도량은 670만 DWT, 해체량은 117만 DWT로 전분기 대비 각각 66%, 70% 증가함
- (전망) 가용선박수의 증가, 중국의 철광석 수요 감소에 건화물선의 계절성까지 감안한다면 2020년 1분기 운임은 올 4분기 대비 큰 폭으로 하락할 것으로 전망됨

● 파나막스선 운임과 전망

- (현황) 4분기 파나막스선 평균운임은 11,573달러/일을 기록함. 전분기 대비 28% 급락함
- (수요) 동절기에 이어 4분기에도 석탄의 수요 증가로 운임상승을 기대했으나, EU등의 탈탄소화 움직임, 중국의 환경규제로 인한 화석연료의 수입제한, 석탄 가격의 약세로 연료탄과 원료탄 수출량 증가율은 1%대에 그침
- (공급) 4분기 순증량은 전분기 대비 37% 줄어든 200만 DWT를 기록함. 하지만 2018년대비 약 2배 가까이 급증함. 이는 2019년에 들어서면서 해체량 대비 인도량이 급증했기 때문임
- (전망) 계절성을 감안했을 때, 2020년 1분기 운임은 전분기 대비 큰 폭으로 하락할 것으로 보임

● 수프라막스선 운임과 전망

- (현황) 4분기 수프라막스선 평균 운임은 10,582달러/일을 기록하며 전분기 대비 16% 하락함
- (수요) 4분기 중국과 인도의 경기침체로 인한 철강 수요 감소와 기니 지역의 폭우로 인한 보크사이트 등의 출하 제한으로 물량이 줄어들



- (공급) 4분기 순증량은 전분기 대비 28% 급감함. 해체량 급증으로 동분기 선박 증가세가 크게 둔화된 것으로 보임
- (전망) 세계 경기 침체로 인한 수요 부진과 계절성까지 더해져 2020년 1분기 운임은 하락할 것으로 전망됨



운임지수 : BDI

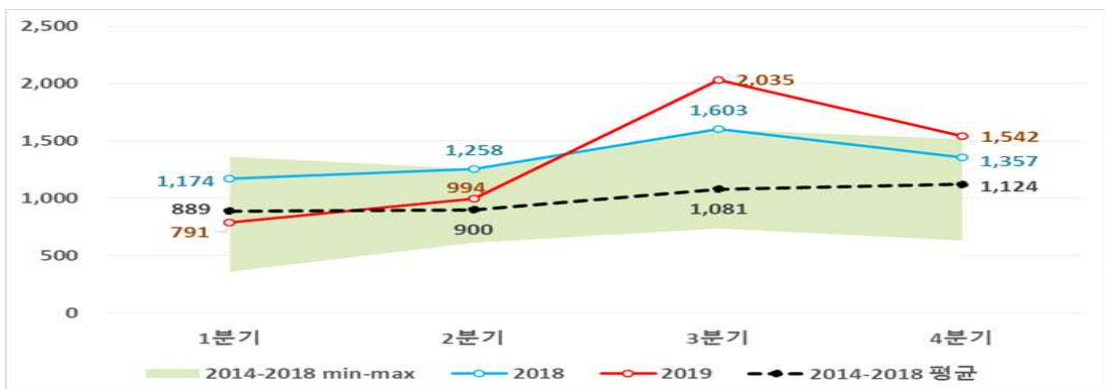
[그림 22] BDI 추이



자료: 클락슨

- 2019년 4분기 BDI, 하락추세로 전환
 - BDI의 하락세가 4분기 내내 지속되고 있음. BDI는 10월 한때 2,254를 기록하며 정점에 다다른 후, 12월 까지 하향 곡선을 잇고 있음
 - 3분기 내내 강세 흐름을 유지했던 BDI는 4분기에 들어서면서 케이프선을 비롯한 모든 선형의 운임 약세로 급락한 것으로 나타남

[그림 23] BDI 계절성



주 1) 2014~2018년 평균 계산

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

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

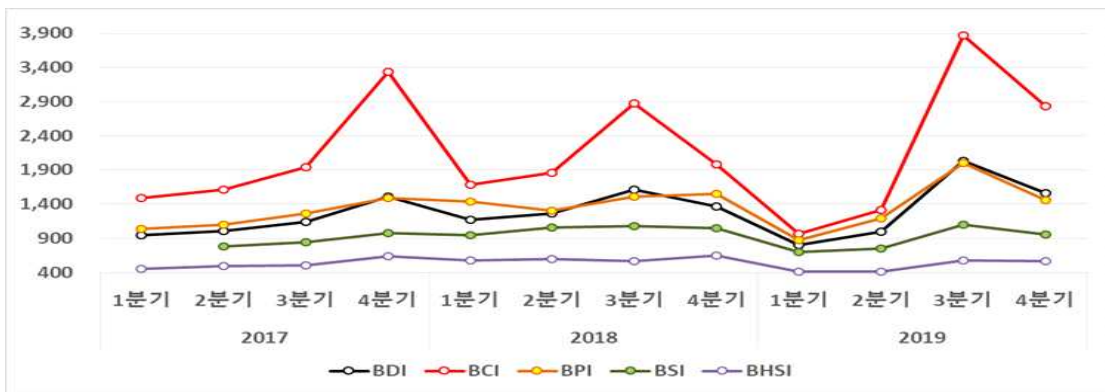
기존 산출식 출처: <https://www.drybulkmagazine.com/shipping/01022018/발틱-exchange-re-weights-bdi/>

자료: 클락슨



- 4분기 BDI 급락에도 불구하고, 2014년 이후 최고 수준
 - 4분기 BDI는 평균 1,542로, 전분기 대비 24% 급락했음에도 불구하고, 최근 5년의 4분기 평균을 크게 상회하는 수준인 것으로 나타남
 - 3분기 BDI의 상승폭이 커 4분기 BDI가 상대적으로 낮아 보이는 역기저효과가 발생한 것으로 해석됨

[그림 24] 선형별 운임지수 비교



자료: 클락슨

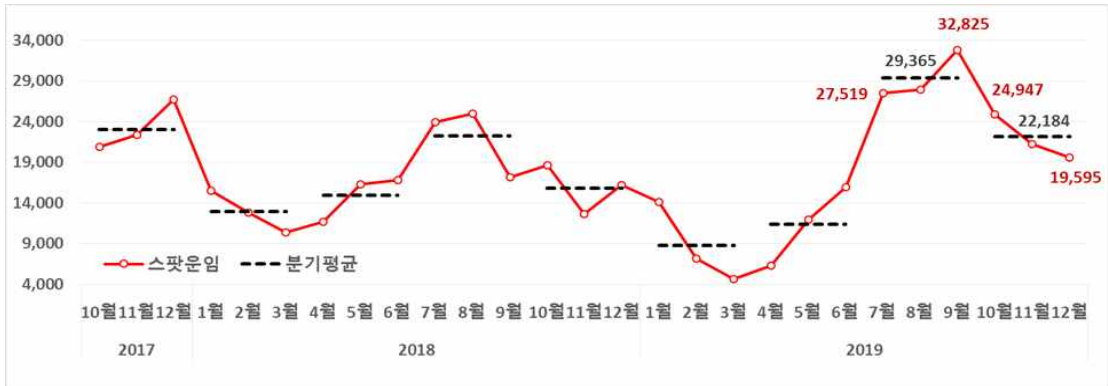
- 4분기 선형 간 운임지수 간격 축소
 - 4분기 선형별 운임지수 간격이 축소된 것으로 나타남. 하지만 시황이 회복을 보이던 2018년과 비슷하거나 큰 수준임



케이프선 : 운임동향

[그림 25] 케이프선 5TC 운임현황

(단위: 달러/일)



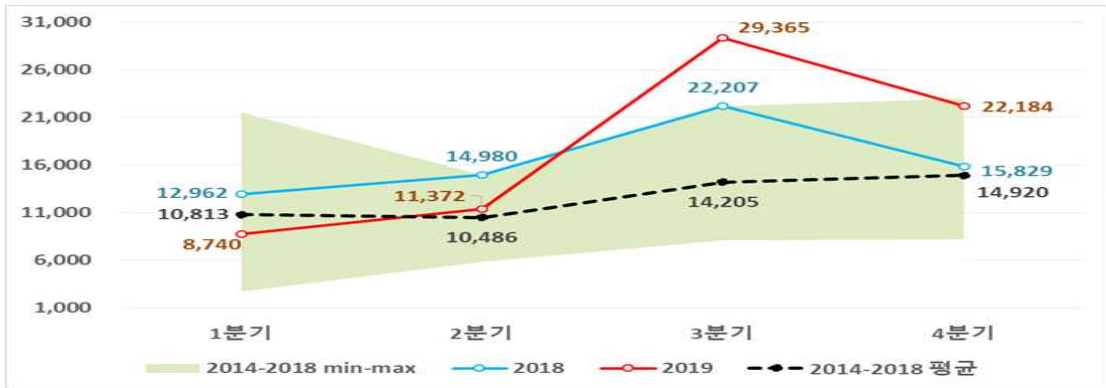
자료: 클락슨

- 2019년 4분기 내내 케이프선 운임의 하락세가 지속됨
 - 4분기 케이프선 운임은 전분기 대비 25% 하락한 22,184달러/일을 기록함. 3분기의 상승세를 지키지 못하고 하락으로 돌아섰으나, 월평균 BEP 이상의 수준을 기록함
 - 4분기 시작시점인 10월에 철광석 해상 물동량 증가와 가용선박수 감소로 32,825달러/일을 기록했으나 이후 하락세로 돌아선 뒤, 회복되지 못함
 - 이는 세계 주요 철광석 생산회사들이 4분기 철광석, 펄렛 판매량을 소폭 하향 조정했기 때문임. 거기에 중국, 인도 등의 경기 위축으로 철광석, 석탄 수요가 둔화되면서 운임에 부정적인 영향을 미침
 - 2020년 1월 1일 시행되는 IMO의 환경규제로 스크러버를 설치하지 못하거나 미정인 선박은 저유황유 사용을 대비해 선속을 낮추는 방안을 택하는 경우가 있음. 또는 성약하지 않고 시장을 관망하는 경우가 있는데 이는 운임 상승에 제약 요소임



[그림 26] 케이프선 5TC 운임의 계절성

(단위: 달러/일)



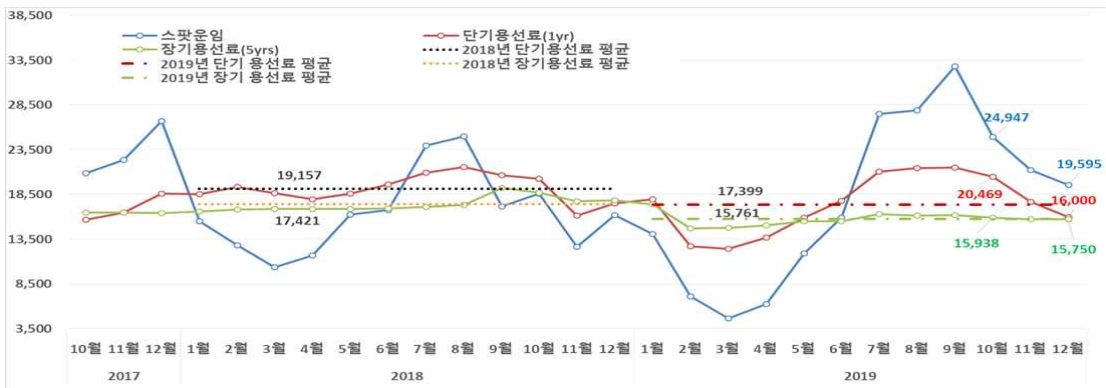
자료: 클락슨

- 4분기 케이프선 운임, 수요 둔화로 전분기 대비 하락
 - 4분기 운임하락의 원인은 세계 철광석 생산 메이저사인 발레사와 리오틴토사 등의 실제 4분기 철광석과 펠렛 판매량이 3분기 예상 목표치에 못 미쳤기 때문임. 특히 4분기 발레사의 철광석(펠렛 포함) 판매량이 9,600만 톤 정도로 예상했으나, 8,300만 톤에서 8,800만 톤에 그쳤음
 - 4분기에 중국의 철광석 수요둔화도 원인임. 10월 중국의 PMI가 50미만을 기록하는 등 경기가 수축되는 양상을 보이는데다, 미국과의 무역분쟁 등의 이유로 IMF, OECD 등에서 중국의 경제성장률 전망치를 하향 조정하는 등 경기가 더욱 위축됨
 - 또한, 인도의 경제성장 둔화까지 악재가 겹치면서 신흥국, 개발도상국 등을 중심으로 한 철광석과 석탄의 수요가 줄어들었음
 - 참고로 케이프선 운임은 일반적으로 상저하고(上低下高)를 나타냄. 3분기 운임은 이러한 계절성을 감안하더라도 큰 폭의 상승세를 보였으며, 이는 브라질 발레사의 철광석 생산량이 전분기 대비 35.4% 증가한데다 중국의 수요강세가 더해졌기 때문이었음
 - 거기에 2020년 1월 1일부로 시행되는 IMO의 환경규제 대비해 선박에 스크러버를 설치하려는 움직임으로 인해 시장 내 가용선박수가 줄어들었던 것도 3분기 운임 급등의 원인임



[그림 27] 케이프선 운임과 용선료 비교

(단위: 달러/일)



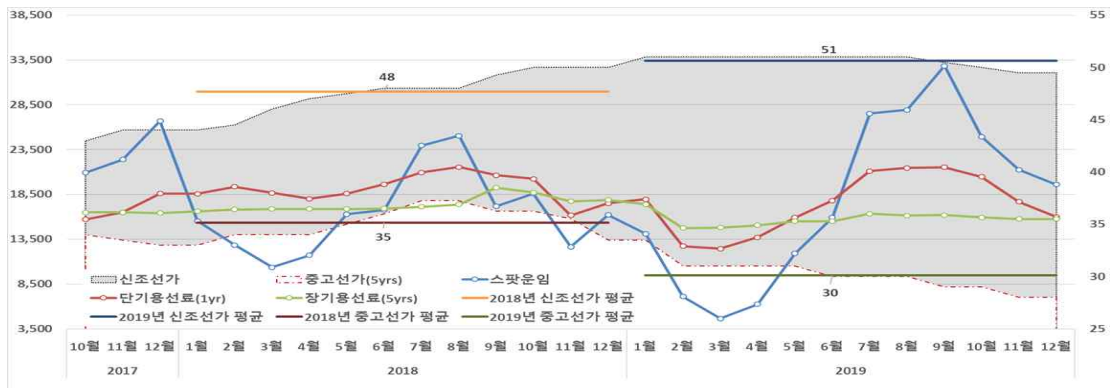
자료: 클락슨

- 4분기 스팟운임과 장단기 용선료 간격이 축소됨
 - 스팟운임과 장단기용선료의 간격이 3분기 대비 축소되고 있으나, '18년 4분기에 나타난 운임과 장단기용선료간의 역전현상은 나타나지 않음
 - 참고로 장기용선료를 중심으로 스팟운임과 단기용선료의 회귀와 이탈이 반복되는데, 이때 운임간격의 확대를 시장의 개선, 운임간격의 축소를 경직된 시장심리의 반영으로 인한 정체 국면의 진입으로 해석함
 - 4분기 단기용선료의 흐름을 살펴보면, 단기용선료가 10월부터 가파르게 하락하기 시작해 12월에는 장기용선료에 근접해 감
 - 4분기 장기용선료는 스팟운임의 가파른 하락세에도 불구하고 3분기와 비슷한 15,000달러 후반을 유지함
 - 장기용선료는 1월 브라질 댐 사고가 시장의 심리 위축으로 이어지면서 소폭 하락한 것을 제외하고는 스팟운임의 변동에 동요되지 않고 일정 수준을 유지했음



[그림 28] 케이프선 운임, 용선료와 선가 비교

(단위: 달러/일, 백만 달러)



자료: 클락슨

● 4분기 신조선가와 중고선가의 차이 확대

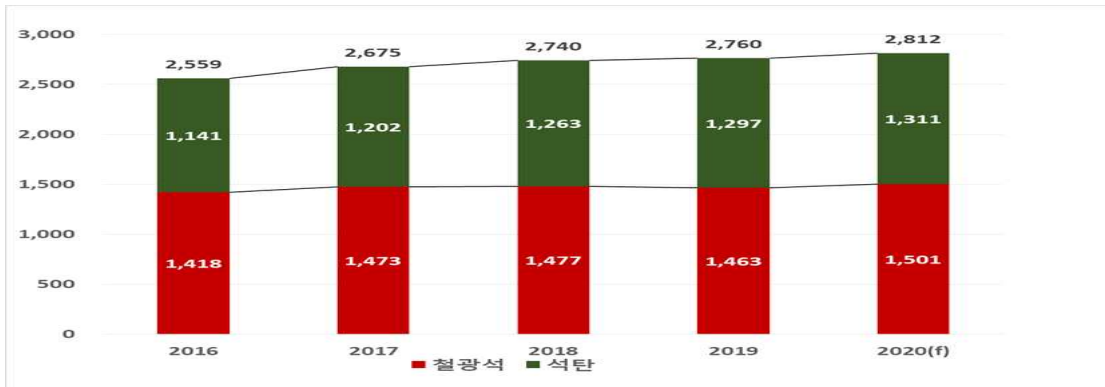
- 4분기 케이프선 스팟운임의 약세로 선가에 하방압력이 가해지면서 중고선과 신조선의 선가 차이가 확대됨. 이는 IMO 환경규제와 중국, 인도 등의 경기침체가 철광석, 석탄에 대한 수요 둔화로 이어질 가능성이 제기되는 등 시장 내 불확실성이 확대되었기 때문임
- 2019년의 선가 차이는 상반기에서 하반기로 갈수록 확대되는 것으로 나타나며, 2018년 대비 2019년 신조선가가 6% 상승, 중고선가가 14% 하락하면서 선가차이가 크게 확대된 것으로 나타남
- 2018년에도 선가 차이는 유사한 형태를 띠. 선가 차이가 케이프선 운임의 변화만큼 뚜렷한 계절성이 나타나지는 않으나, 시황이 상대적으로 좋은 상반기에 선가차가 줄어들다 하반기에 가까워질수록 커지는 양상을 보임
- 일반적으로 시황이 강세를 보일 때 신조선과 중고선가간의 차이가 좁아지는 경향을 보임



케이프선 : 수요동향

[그림 29] 철광석, 석탄 해상물동량

(단위: 백만 톤)

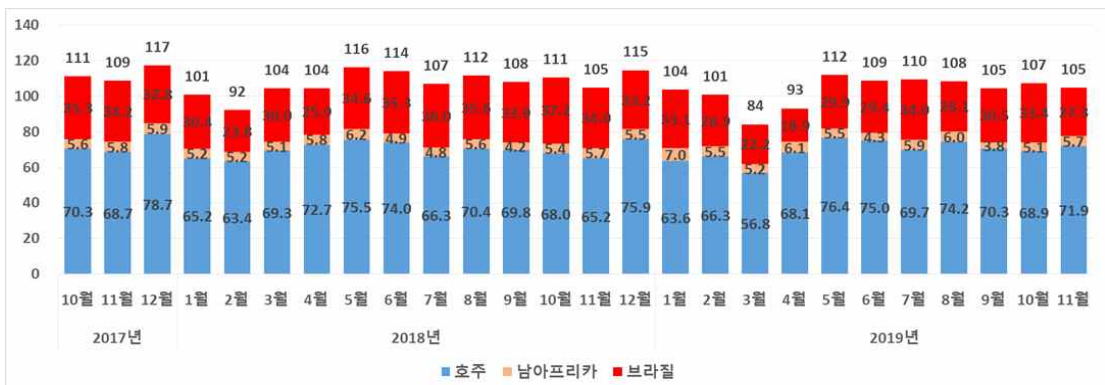


자료: 클락슨

- 2019년 철광석, 석탄 해상 물동량 전년과 유사한 수준
 - 2019년 철광석과 석탄 수출량은 전년과 비슷한 수준을 유지함

[그림 30] 철광석 수출 물동량

(단위: 백만 톤)



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



- 2019년 4분기, 브라질과 호주 철광석 수출량 전년 대비 감소
 - 브라질의 4분기 철광석 판매량이 3분기와 유사한 수준이거나 줄어든 것으로 추정됨*. 10월과 11월 철광석 수출량은 3,130만 톤을 기록함
 - * 클락슨에서는 아직 12월 달의 브라질 철광석 수출량에 대한 공식적인 기록이 업데이트 되지 않았음. 하지만 앞서 브라질 발레사가 2019년 총 철광석 생산량이 3억 800만 톤에서 3억 3,200만 톤 사이가 될 것으로 발표한 바 있어, 12월 달의 대략적인 철광석 판매량 추정이 가능함
 - * 발레사는 철광석(펠렛 포함) 판매량이 1분기 6,300만 톤, 2분기 6,900만 톤, 3분기 8,500만 톤으로 4분기에는 약 8,300만 톤에서 8,800만 톤 사이가 될 것이라고 발표함
 - 호주의 메이저 철광석 생산업체인 리오티토사에서도 2019년 철광석 판매량이 작년대비 3% 감소한 3억 2,700만 톤에 그칠 것이라고 발표함. 4분기에는 8,360만 톤으로 전분기 대비 4%, 전년동기 대비 3% 감소한 수준임
 - * 호주 리오티토사의 철광석 판매량은 1분기 7,599만 톤, 2분기 7,974만 톤, 3분기 8,734만 톤, 4분기에는 8,357만 톤이 정도로 총 3억 2,660만 톤 가량인 것으로 발표함

[그림 31] 철광석 월별 수입 물동량

(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨

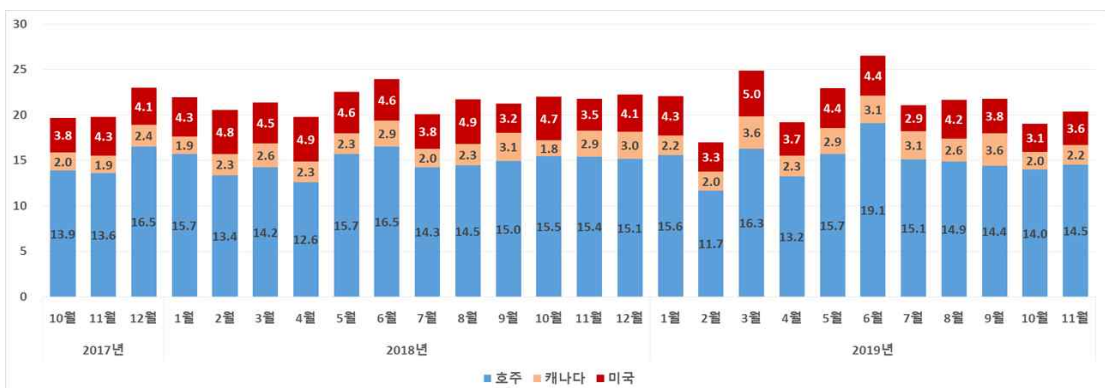


● 4분기, 중국 철광석에 대한 수요 감소

- 10월에 들어서면서 중국의 경기 침체로 철광석 수요가 감소하고 있는 것으로 나타남. 특히 2019년 4월 이후부터 중국의 제조업 구매 관리자지수 (PMI·Purchasing Manager's Index)가 10월까지 50 이하를 기록하였음
- PMI가 11월에 들어서면서 50 이상을 기록해 제조업 경기 회복세를 보였으나, 철광석 수요 증가로 이어지지 않은 것으로 보임

[그림 32] 원료탄 수출물동량

(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨

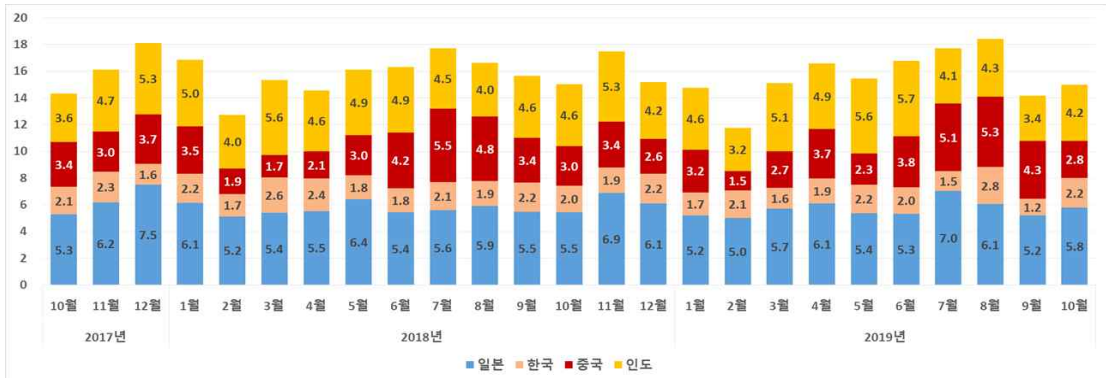
● 2019년 미국의 원료탄 해상수출량 감소 전망

- 2019년 1월부터 10월까지 미국의 원료탄 해상물동량은 총 3,900만 톤으로 전년대비 12% 줄어든 수준임. 국제 원료탄 가격 약세로 인해 수출량을 제한하고 있는 것으로 나타남
- 11월 미국의 원료탄 가격은 톤당 124달러로 전년동기 대비 40% 하락하면서, 미국의 원료탄 생산, 판매업체들의 수익성 악화로 이어지고 있다는 소식이 전해짐. 이로 인해 일부 업체의 12월 영업 중단 소식이 전해짐
- 2019년 1월부터 11월까지 호주의 원료탄 해상물동량은 총 1억 6,400만 톤으로 전년동기 대비 1.09% 증가함. 호주 달러 약세로 원료탄 수출량이 전년대비 증가했으며, 주로 중국과 베트남에 수출함



[그림 33] 원료탄 수입물동량

(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨

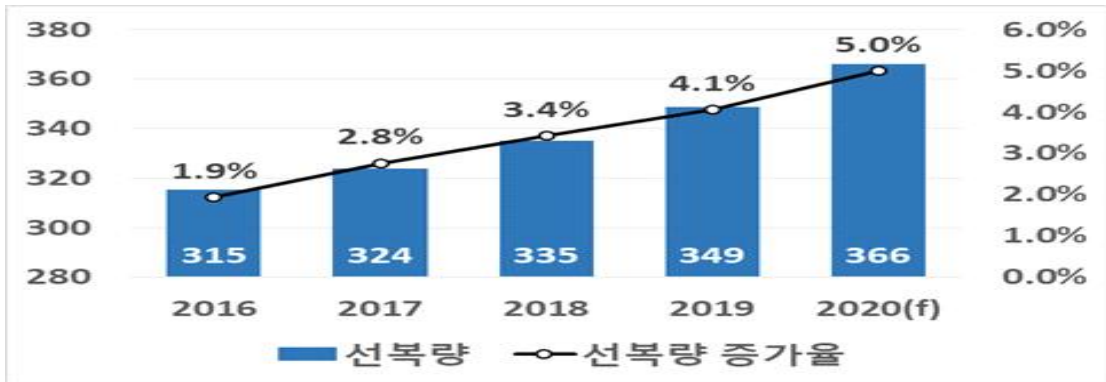
- 2019년 중국의 원료탄 수입량 전년대비 5% 증가
 - 2019년 1월부터 10월까지 중국의 원료탄 수입량은 총 3,470만 톤으로 전년대비 5% 증가한 것으로 나타남. 월평균 350만 톤 정도를 수입한 것으로 집계되나, 10월에는 월평균에 크게 못 미치는 280만 톤을 수입했음
 - 2019년 중국의 원료탄 총 수입량은 2018년인 3,910만 톤과 비슷한 수준을 보일 것으로 알려짐. 2018년 수입량을 기준으로 11월과 12월의 수입량은 약 440만 톤, 월평균 220만 톤에 불과할 것으로 추정됨



케이프선 : 공급동향

[그림 34] 케이프선 선복량 추이

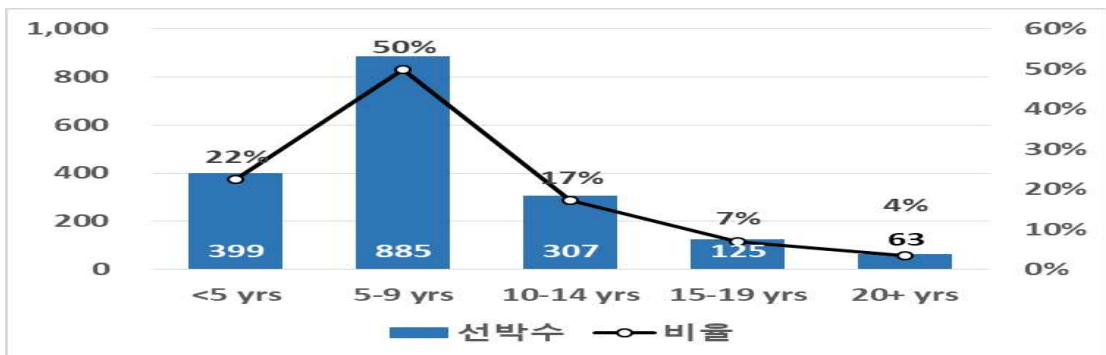
(단위: 백만 DWT)



자료: 드류리

- 2019년 연평균 선복량 증가율은 4.1%로 3억 4,900만 DWT 전망
 - 케이프선 선복량 증가율이 전년대비 0.7%p 증가함

[그림 35] 케이프선 선령구조



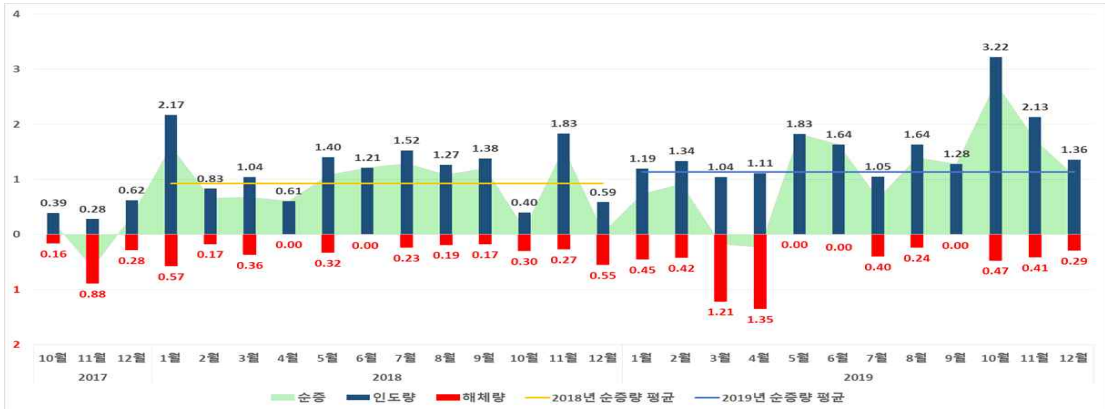
자료: 드류리

- 케이프선 건실한 선령구조 유지
 - 케이프선 총 1,779척 중 선령이 5년 미만인 선박이 22%, 5년 이상 10년 미만 선박이 50%, 10~14년 선박 17%, 15~19년 선박은 7%, 20년 이상 선박이 4%임
 - 케이프선은 건실한 선령구조를 가지고 있음



[그림 36] 인도량과 해체량

(단위: 백만 DWT)

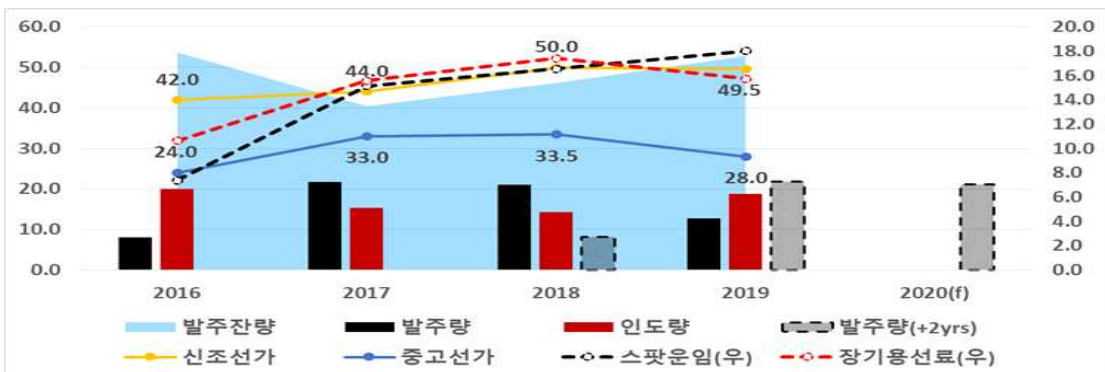


자료: 드류리

- 2019년 케이프선 순증 전년대비 22% 증가
 - 4분기 케이프선 순증량이 인도량의 급증으로 전분기 대비 66%로 증가함. 인도량은 전분기 대비 70% 증가한 670만 DWT, 해체량은 전분기 대비 84% 증가한 117만 DWT을 기록함
 - 2019년 케이프선의 순증량은 전년대비 22% 증가한 것으로 나타남. 이는 4분기 인도량 급증이 1분기 해체량 증가분을 어느 정도 상쇄했기 때문임

[그림 37] 운임, 선가와 발주량

((단위: 백만 DWT, 백만 달러))



자료: 클락슨

2019년 발주량 전년대비 감소, 발주잔량은 증가

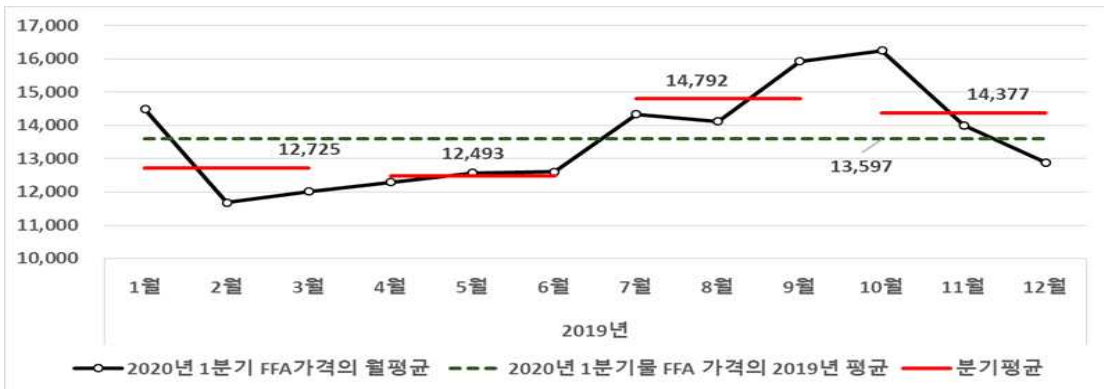
- 2019년 발주량은 1,280만 DWT, 발주잔량은 5,280만 DWT로 집계됨



케이프선 : FFA

[그림 38] 케이프선 FFA 평가치 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, 발틱

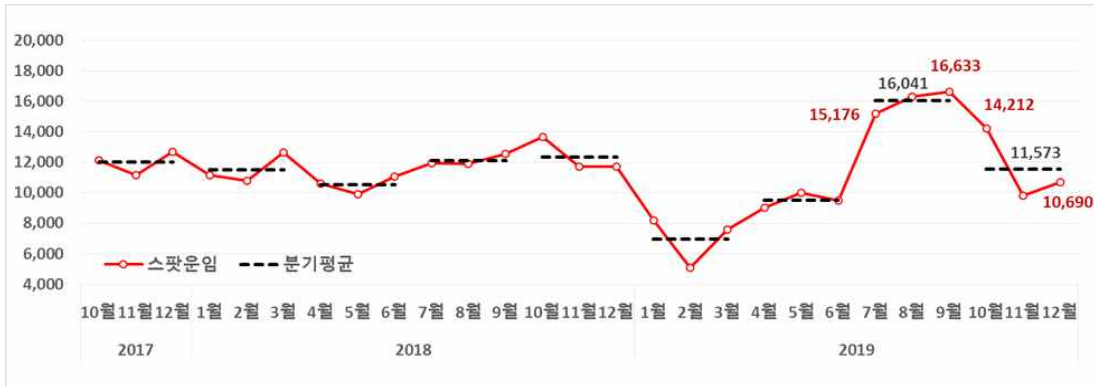
- 2020년 1분기 FFA 가격 평균은 13,597달러/일 기록
 - 2020년 1분기 FFA가격이 13,597달러/일을 기록함. 1분기가 전통적 건화물선 운임의 비성수기임을 감안한 결과로 보임
 - 2019년에 시장의 불확실성을 가중시키는 요인으로 지적된 중국, 인도 등의 신흥국과 개발도상국의 경기 침체 현상, 중국과 미국간의 무역 분쟁, IMO의 환경규제 등이 2020년 1분기 운임 시장에도 영향을 미칠 것으로 예상되면서 시장의 심리를 위축시킨 것으로 분석됨



파나막스선 : 운임동향

[그림 39] 파나막스선 4TC 운임 추이

(단위: 달러/일)



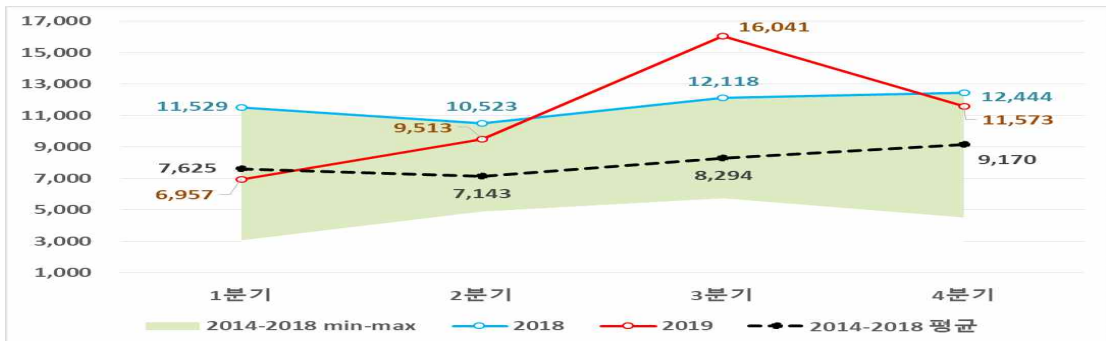
자료: 클락슨

- 4분기 파나막스선 운임, 전분기 대비 28% 급락
 - 파나막스선 4분기 평균 운임이 11,573달러/일을 기록함. 전년 동기(12,361달러/일) 대비 6% 낮은 수준을 기록함
 - 동절기를 앞두고 3분기의 흐름에 이어 4분기에도 석탄 수요가 증가할 것으로 예상되었으나, 인도, 중국 등의 경기 침체로 철광석, 석탄 등의 수요가 감소하여, 4분기 운임 하락으로 이어짐
 - EU 등은 탈탄소화 움직임으로 석탄 등의 화석연료사용을 줄이면서 수입증가세가 둔화하고 있으며, 이는 운임에 부정적 영향을 미치는 것으로 분석됨
 - 최근 석탄 가격이 약세를 나타내면서 미국 광산업자들이 수출량을 제한하고 있음. 미국의 원료탄 가격은 연초 톤당 200달러대를 유지했으나 4분기에 124달러로 하락함
 - 미국과 중국간 무역 분쟁이 1차 타결되었으나, 여전히 분쟁으로 인한 시장 불확실성이 존재해 중국 철강회사가 철광석, 석탄의 재고처리와 확보에 신중한 입장을 보이면서 중국의 철광석, 석탄 등의 수요가 줄어들음
 - 거기에 중국의 환경규제가 4분기의 연료탄 등의 수입을 감소시킨 원인으로 작용함
 - 반면, 12월에 중국이 미국산 대두를 총 950만 톤 수입한 것으로 나타남. 2019년 한 해 동안 수입한 미국산 대두량은 8,800만 톤으로 두 국가간 대두 교역량이 늘어나는 추세임. 최근 중국이 미국과의 협상에 대한 분위기 쇄신 차원에서 미국산 대두 수입을 꾸준히 해 왔기 때문임



[그림 40] 파나막스선 운임의 계절성

(단위: 달러/일)

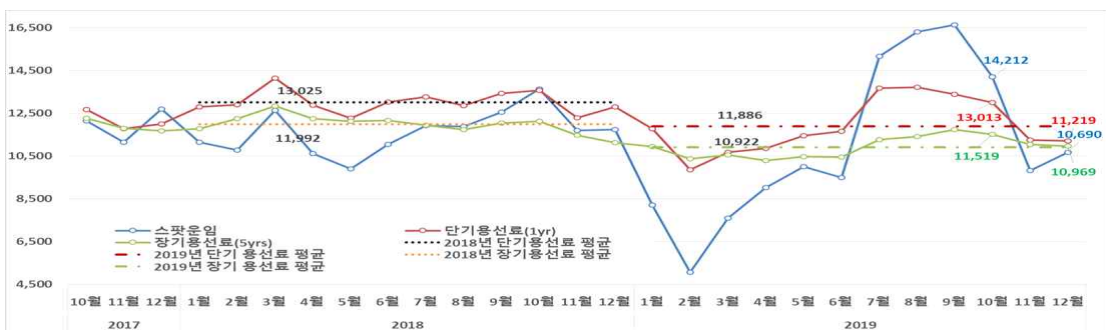


자료: 클락슨

- 4분기 파나막스선 운임, 3분기 대비 운임 하락에도 불구하고 11,000달러선 유지
 - 4분기 운임은 전분기 대비 6% 하락한 것으로 나타났지만, BEP에 가까운 운임 수준을 기록함. 4분기 운임이 3분기 대비 상대적으로 급락한 것으로 보이는 이유는 3분기 운임이 건화물선의 계절성을 감안하더라도 이례적으로 높은 수준을 기록했기 때문임
 - 동절기임에도 불구하고 경기침체가 인도, 중국 등의 수요 약세로 이어지면서 운임에 부정적 영향을 미침
 - 또한 곡물 수요도 중국의 미국산 대두 수입량 증가 소식은 시장에 긍정적 시그널로 작용했으나, 알제리 등의 최대 미수입국 등의 수입량 감소가 운임에 악영향을 미침

[그림 41] 파나막스선 운임과 용선료 비교

(단위: 달러/일)



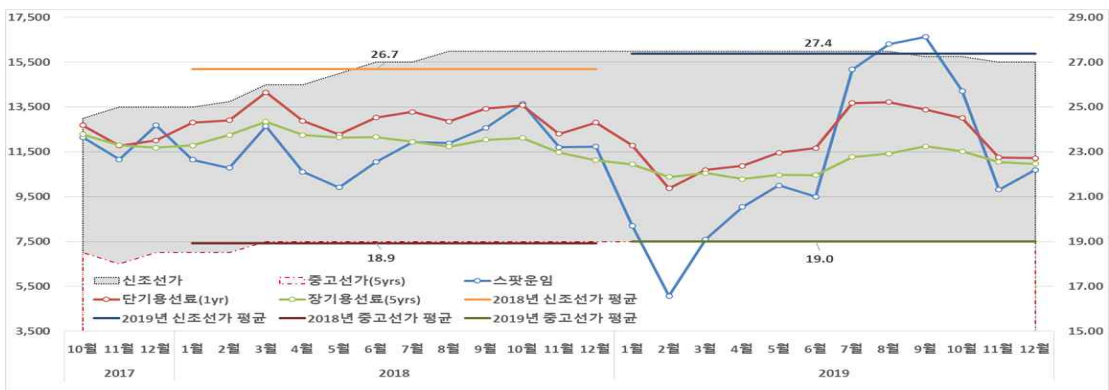
자료: 클락슨



- 2019년 4분기 스팟운임이 용선료를 하회
 - 4분기에 들어서면서 스팟운임이 장단기 용선료를 하회하는 등, 저조한 시황을 나타내는 시그널을 보임
 - 일반적으로 운임과 용선료는 스팟운임이 가장 고점, 그 다음 단기용선료와 장기용선료 순으로 나타나며, 운임시장이 약세일 때 스팟운임을 용선료가 상회하는 현상을 보임
 - 또한 장기용선료는 일반적으로 변동성이 크지 않는 것으로 분석되나, 2019년에는 2018년 대비 2.5배에 가깝게 변동성이 확대됨

[그림 42] 파나막스선 선가와 운임

(단위: 달러/일, 백만 달러)



자료: 클락슨

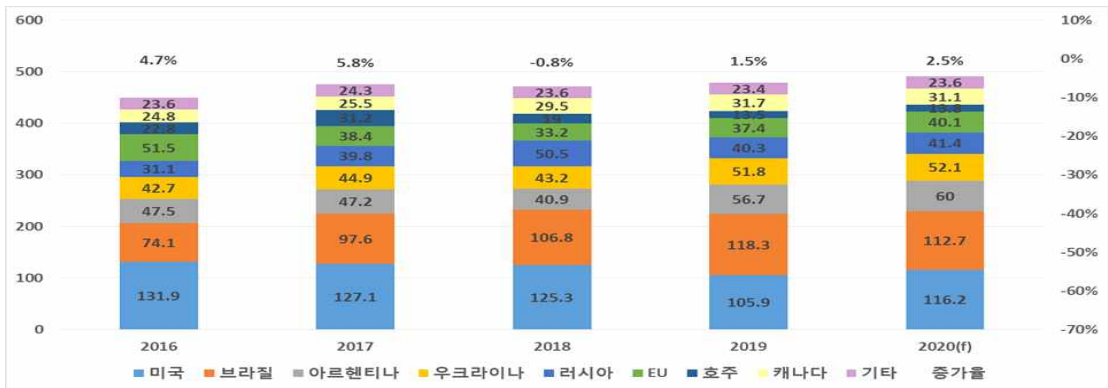
- 4분기 운임 급락에도 불구하고, 선가는 약보합세 시현
 - 4분기 운임의 급락에도 불구하고 선가는 약보합세를 기록한 것으로 나타남. 2019년 연평균 신조선가는 2,740만 달러로 전년대비 2.6% 상승한 것으로 나타나나, 중고선가는 전년과 유사한 수준을 기록함(0.5% 상승)
 - 일반적으로 운임이 강세를 보이면, 선가가 동반 상승하며 중고선가와 신조선가 간 폭이 축소되는 현상을 보임
 - 하지만 3분기에 운임 강세에도 중고선가와 신조선가의 차이가 축소되지 않는 등의 이례적인 모습을 보임. 이는 IMO의 환경규제 등으로 시장의 불확실성이 확대된 데다, 현재 스팟 운임의 급락과 급등이 장기적으로 지속될 것으로 시장이 보고 있지 않기 때문임



파나막스선 : 수요동향

[그림 43] 곡물 해상물동량

(단위: 백만 톤, %)



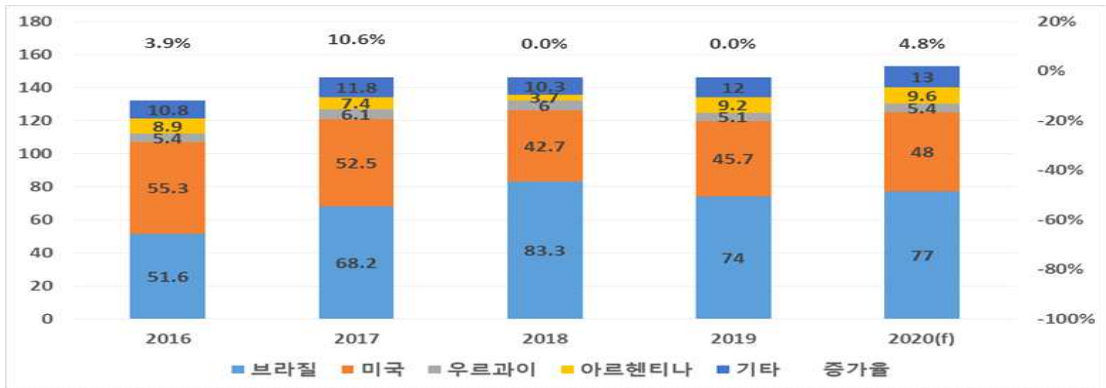
자료: 클락슨

- 2019년 곡물 해상물동량 증가율은 전년대비 1.5% 증가
 - 2019년 곡물해상물동량은 총 4억 7,700만 톤으로 추정됨
 - 미국과 중국의 무역 분쟁 영향으로 미국산 대두 수입량 급감과 함께 아프리카 돼지 열병으로 중국 등지의 사료 수요가 줄어들면서 2018년에 이어 2019년에도 해상 물동량이 크게 증가하지 않은 것으로 보임
 - 알제리 정부가 최근 자국 내 제분소를 폐쇄함에 따라 최대 밀 수입국 중 하나인 알제리의 수입량 감소가 해상물동량에 악영향을 미칠 것으로 분석됨. 또한 필리핀의 국내 곡물 생산 증가가 수입 감소로 이어질 것으로 예상됨



[그림 44] 대두 수출량

(단위: 백만 톤)

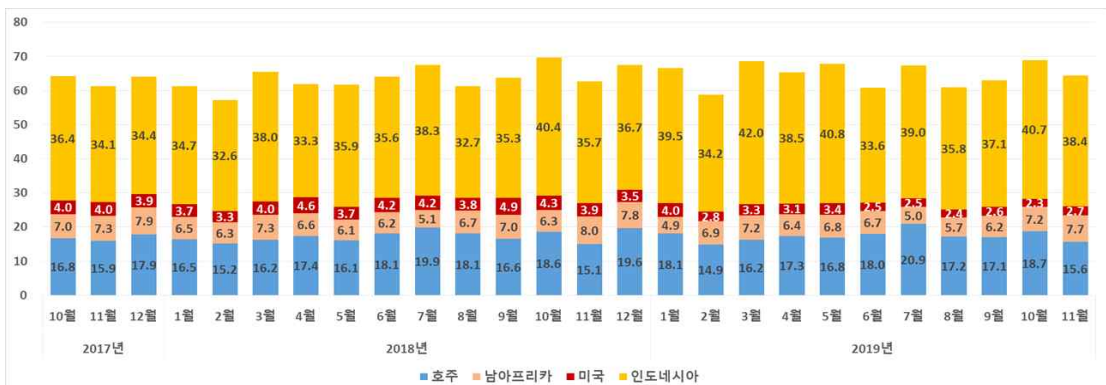


자료: 클락슨

- 2019년 브라질 대두 수출 감소, 미국산은 증가
 - 2019년 대두 총 수출량은 2018년과 비슷한 수준을 기록할 것으로 나타남. 총 판매량은 1억 4,800만 톤 정도로 추정됨
 - 2019년 브라질 대두 수출량은 전년대비 8.9% 줄어든 7,400만 톤을 기록했으며, 미국은 전년대비 6.5% 줄어든 4,570만 톤을 기록한 것으로 나타남. 아르헨티나의 총 대두 수출이 전년대비 3배 가량 증가한 920만 톤을 기록한 것으로 나타남
 - 2019년 아르헨티나가 풍작으로 수출량이 증가한 것으로 분석됨

[그림 45] 연료탄 수출국 물동량

(단위: 백만 톤)



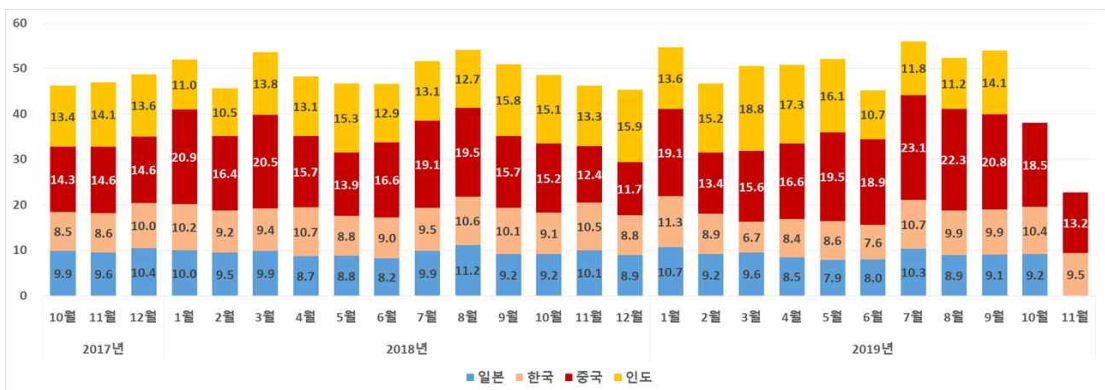
자료: 클락슨



- 2019년 연료탄 수출량 전년 대비 1.8% 증가한 10억 1,400만 톤 추정
 - 2019년 연료탄 수출량 증가율이 전년대비 1.8%에 그친 것으로 추정됨. 연료탄 수출 부진의 원인은 국제 연료탄 가격의 하락 때문임. 11월 연료탄 가격은 FOB기준 톤당 호주가 67달러, 남아프리카가 73달러로 각각 전년동기 대비 33%, 19% 하락한 수준임
 - 국제 연료탄 가격 약세가 수익성 악화로 이어지며 미국내 연료탄 생산업체 및 수출업체가 파산하는 상황이 발생함. 이에 미국의 한 연료탄 생산업체가 12월부터 연료탄 생산을 중단하기로 결정함

[그림 46] 연료탄 수입국 물동량

(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨

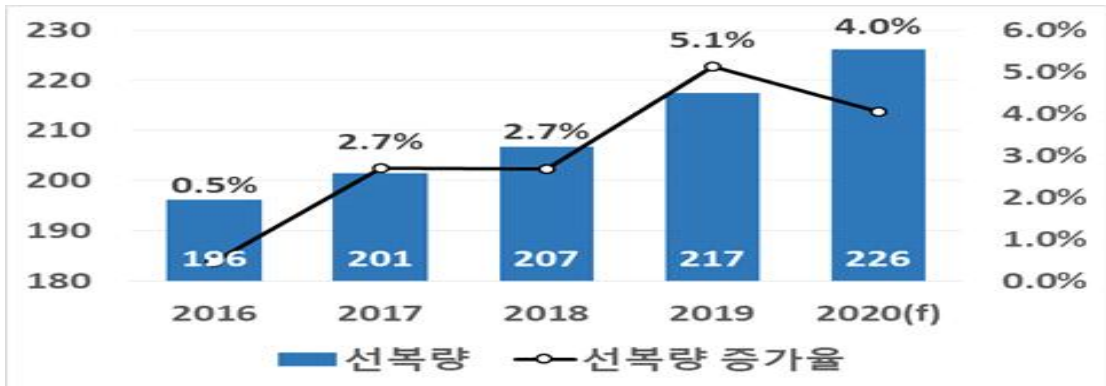
- 4분기 중국의 환경규제로 연료탄 수요 감소
 - 중국은 자국 내 환경규제로 연료탄 총 수입량이 2018년과 비슷한 수준을 유지할 것이라는 전망이 나옴. 그래프에서도 10월부터 중국의 연료탄 수입량이 줄어 들고 있음
 - 2019년 1월부터 10월까지의 한국의 연료탄 수입량도 전년대비 4% 줄어든 9,240만 톤을 기록함. 한국도 미세먼지 등으로 인해 내년 3월까지 연료탄 수입을 줄일 것으로 예상됨
 - EU의 2019년 연료탄 총 수입량은 전년대비 15% 급감해 약 8,300만 톤에 그칠 것이라고 전망됨. EU는 탈탄소화 움직임으로 대체에너지 보급률을 높이고 있어 향후에도 수입량이 줄어 들 것으로 보임
 - 인도의 연료탄 수입량은 전년대비 8% 증가할 것으로 보이나, 2018년과 비교하면 5%p 감소한 수준임



● 파나막스선 : 공급동향

[그림 47] 파나막스선 선복량

(단위: 백만 DWT)

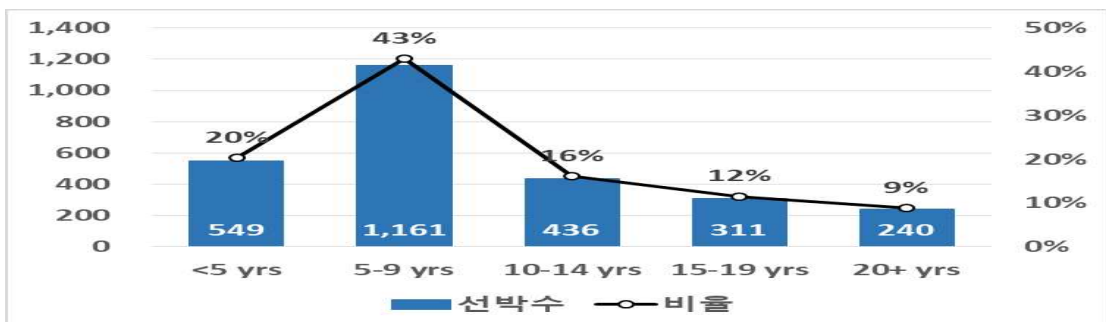


자료: 드류리

- 2019년 선복량 증가율은 5.1%로 2억 1,700만 DWT 예상
 - 파나막스선의 선복량 증가율이 전년대비 2.4%p 증가할 것으로 전망됨

[그림 48] 파나막스선 선령구조

(단위: 척, %)



자료: 드류리

- 파나막스선은 건설한 선령구조 유지
 - 파나막스선 총 2,692척 중 선령이 5년 미만인 선박이 20%, 5년 이상 9년 이하인 선박 43%, 10~14년 선박 16%, 15~20년 선박은 12%, 20년 이상 선박이 9%로 나타남
 - 파나막스선은 건설한 선령구조를 가지고 있음



[그림 49] 선복량과 인도량, 해체량

(단위: 백만 DWT)



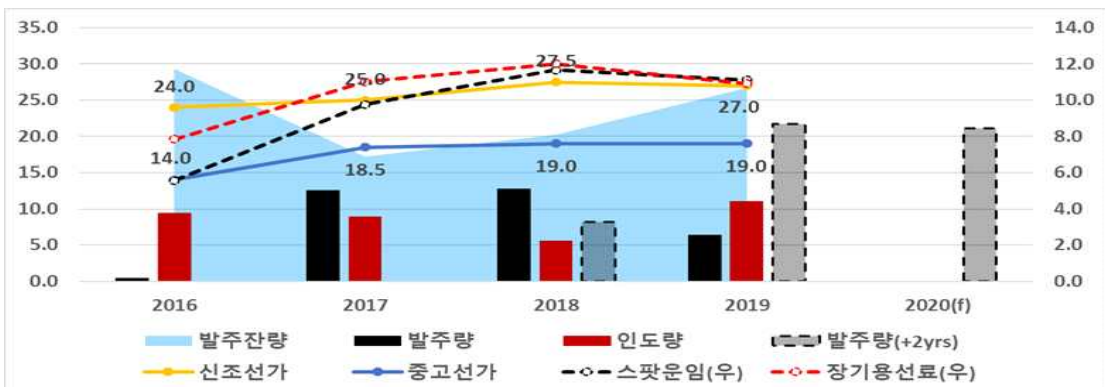
자료: 클락슨

- 2019년 4분기, 인도량 감소

- 4분기 인도량이 전분기 대비 37% 감소한 206만 DWT를 기록한 반면 해체량은 비슷한 수준을 기록함. 순증량은 전분기 대비 37% 감소한 200만 DWT를 기록함
- 2019년 순증량은 인도량의 급증으로 2018년 대비 약 2배 가까이 급증한 것으로 나타남

[그림 50] 발주량, 발주잔량, 인도량

(단위: 백만 DWT)



자료: 클락슨

- 2019년 전년대비 발주량 급감

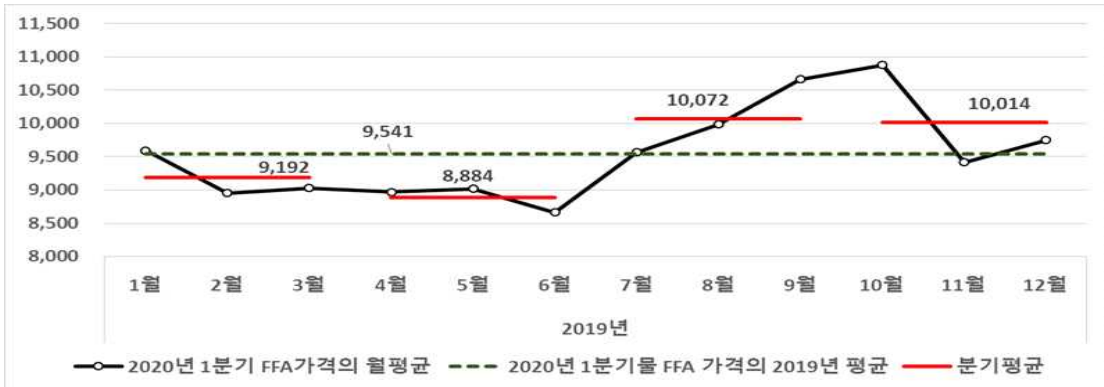
- 2019년 발주량은 전년대비 50% 감소한 650만 DWT에 그침. 2019년 발주잔량은 인도량 급증에도 불구하고 2017년과 2018년 발주량 급증의 영향으로 전년대비 큰 폭으로 증가함
- 이는 2017년과 2018년에 시황 호전에 대한 기대감으로 신조선 발주량이 증가한 영향으로 보임



파나막스선 : FFA

[그림 51] 파나막스선 FFA 평가치 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, 발틱

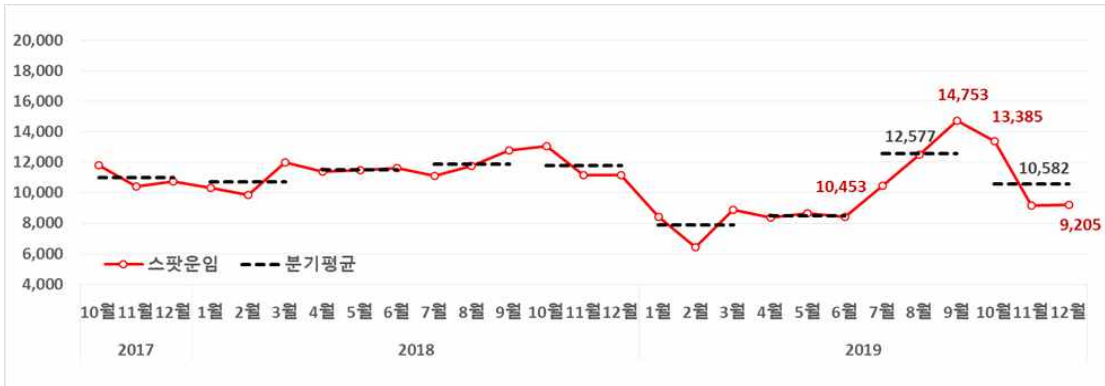
- 2020년 1분기 FFA 가격은 9,541달러/일 기록
 - 2019년 평균 FFA 가격(2020년 1분기)이 9,541달러/일을 기록함. 올 상반기에 스왓운임 약세로 1일 평균 9,000달러 초반을 기록했으나 하반기에 10,000달러 초반선의 가격을 형성함
 - 4분기 스왓운임의 급락에도 불구하고 FFA 가격(2020년 1분기물)은 약보합세를 나타냄



수프라막스선 : 운임동향

[그림 52] 수프라막스선 운임

(단위: 달러/일)



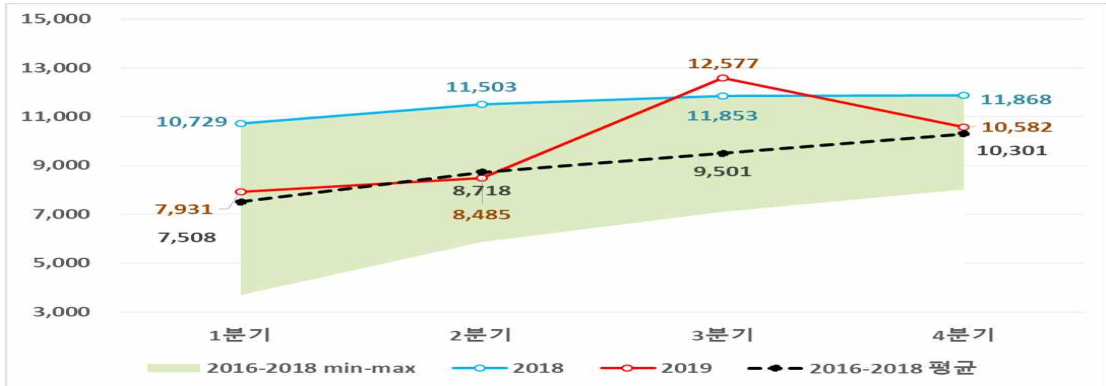
자료: 클락슨

- 4분기 운임은 전분기 대비 15.8% 하락
 - 4분기 평균 스팟운임이 전분기 대비 15.8% 하락한 10,582달러/일을 기록함. BEP에 다소 못미치는 수준임. 10월에 들어서면서 가파른 하락세를 시현한 후, 11월에서 12월까지 보합세를 보임
 - 중국과 인도의 경기 침체로 철강에 대한 수요가 줄어든 것도 하나의 원인으로 작용함. 중국의 보크사이트 수입량이 줄어든 것도 운임에 악재로 작용한 것으로 보임
 - 중국은 최근 기니로부터 보크사이트를 수입하고 있으며, 최근 기니에 폭우가 내리면서 출하가 어려워진 것도 운임하락의 원인임. 또한 인도네시아가 니켈원광(nickel ore) 수출을 2020년 8월말부터 금지할 것이라는 발표로 중국의 수입량이 9월과 10월 급격하게 증가했으나, 최근에는 수요가 둔화된 것으로 보임



[그림 53] 수프라막스선 계절성

(단위: 달러/일)

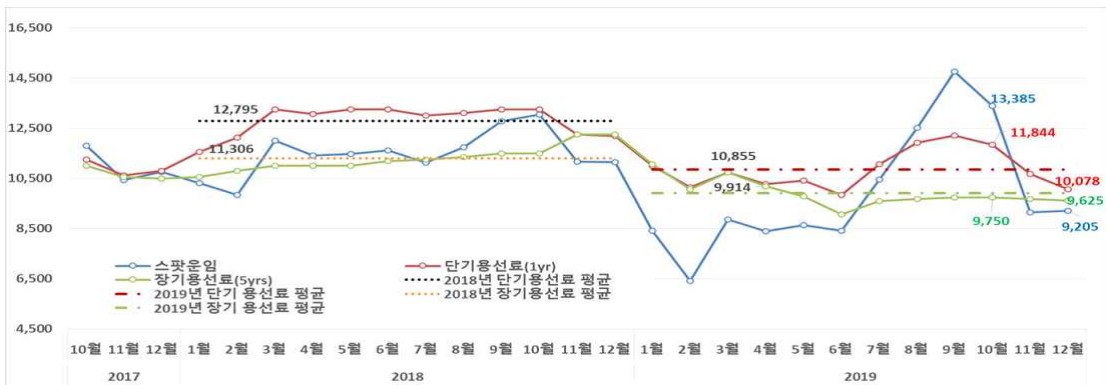


자료: 클락슨

- 4분기 운임, 최근 3년간 평균과 비슷한 수준 기록
 - 4분기 운임이 10,582달러/일로 전년 동기(11,868달러/일) 대비 10.8% 하락한 수준임
 - 올해 수프라막스선 운임은 3분기의 이례적인 현상을 제외하면 최근 3년간 평균과 비슷한 수준을 기록함. 3년간 평균이 시황이 저조했던 '16년 운임이 포함되어 있음을 감안하면, 높지 않은 수준을 기록한 것으로 보임
 - 신흥국과 개발도상국의 경기 침체 현상, 특히 올해 중국과 인도의 경제성장 둔화로 인한 철강 수요 감소가 운임에 부정적인 영향을 미침

[그림 54] 수프라막스선 운임과 장단기 용선료

(단위: 달러/일)



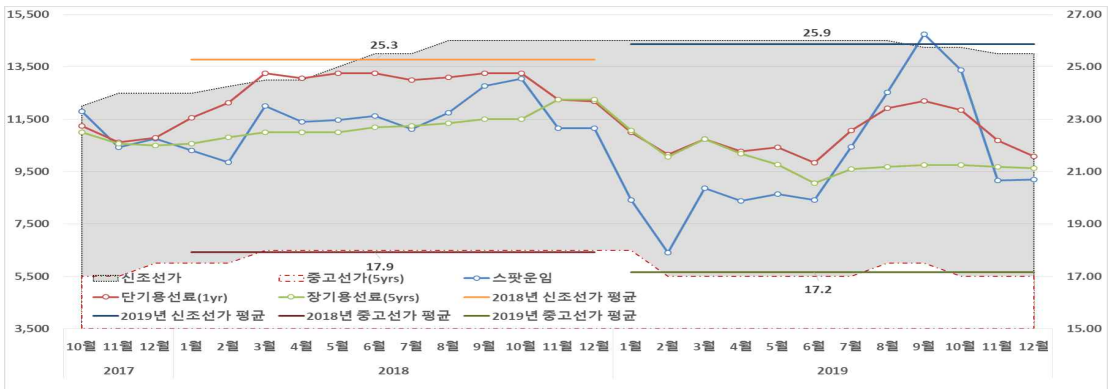
자료: 클락슨



- 4분기 스팟운임과 장단기용선료 차이 축소
 - 2019년 장단기용선료는 각각 10,855달러/일, 9,914달러/일을 기록하며, 전년대비 15%, 12% 하락한 것으로 나타남
 - 4분기 스팟운임이 장단기 용선료를 하회하는 역전현상이 나타남. 역전현상은 주로 시황이 저조기에 접어들었을 때 나타나는 현상임

[그림 55] 운임과 선가관계

(단위: 달러/일, 백만 달러)



자료: 클락슨

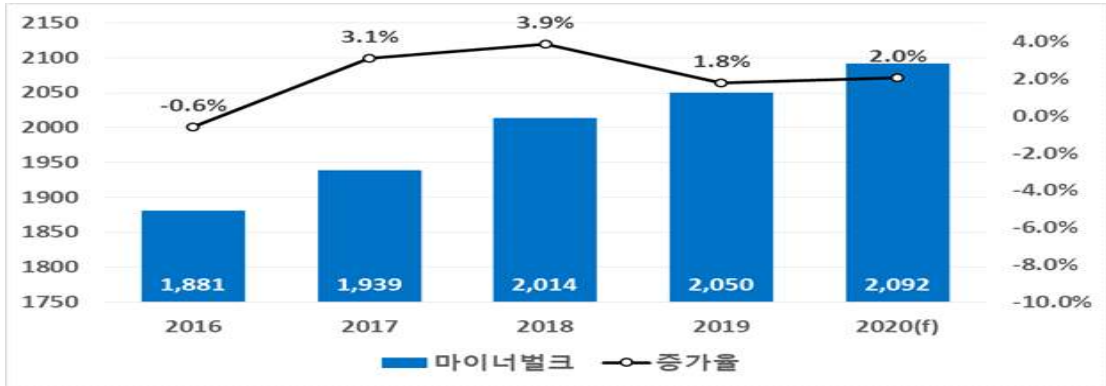
- 4분기 선가, 약보합세 기록
 - 중고선가와 신조선가가 4분기에 약보합세를 기록하면서, 선가간 차이가 3분기와 비슷한 수준을 기록함
 - 2018년 시황이 호전되던 시점에 중고선가의 상승으로 선가차이가 좁아졌으나, 2019년에 들어서면서 선가간 차이가 커진 것으로 나타남
 - 선가가 시황에 따라 동조되는 현상이 나타나는 것으로 알려짐. 특히 운임이 급등하거나 강세를 보일 때 중고선가와 신조선가의 가격차이가 좁아지는 것이 일반적이나, 2019년에는 스팟운임의 급등과 급락이 선가에 큰 영향을 미치지 않은 것으로 보임



● 수프라막스선 : 수요동향

[그림 56] 마이너벌크 해상물동량

(단위: 백만 톤, %)

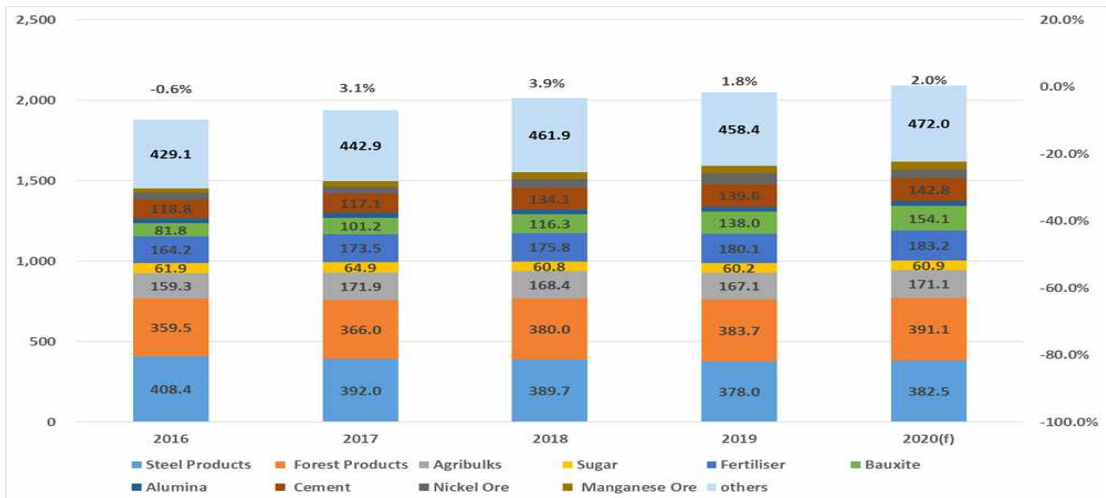


자료: 클락슨

- 2019년 마이너벌크 해상물동량은 전년대비 1.8%에 그칠 것으로 전망
 - － 올해 마이너벌크 해상물동량은 전년대비 1.8% 증가한 20억 500만 톤을 기록해, 전년과 비슷한 수준을 기록할 것으로 보임

[그림 57] 마이너벌크 물동량

(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨



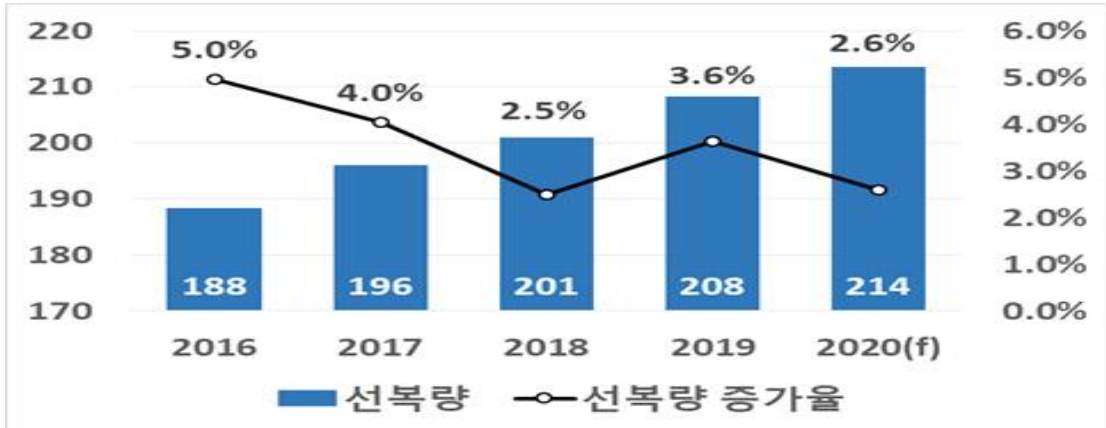
- 4분기, 경기침체로 인한 신흥국 등의 철강 수요 감소
 - 2019년 마이너벌크의 증가율이 1.8%에 그침. 이는 중국과 인도의 경기 침체와 미국과 중국간 무역분쟁의 여파가 철강 수요 감소로 이어졌기 때문임. 여기에 철광석 가격 급등에 따른 제조원가 상승과 함께 철강 가격의 하락이 철강 수출 시장에 타격을 준 것으로 보임
 - 또한 3분기에 들어서 보크사이트와 니켈 원광에 대한 중국 수요가 급증했는데, 이는 인도네시아 정부가 2020년 1월 1일부로 보크사이트 수출 금지에 더해 8월부로 니켈원광 수출 금지까지 발표하면서 재고를 비축하기 위함이었음
 - 4분기에 들어서면서 보크사이트, 니켈 원광 등에 대해 일정 수준 재고를 비축한 중국 등의 수요가 둔화된 것으로 해석됨. 기니 지역에 폭우로 보크사이트 등의 출하가 어려워짐에 따라 수출에 악영향을 미침



수프라막스선 : 공급동향

[그림 58] 수프라막스선 선복량

(단위: 백만 DWT)

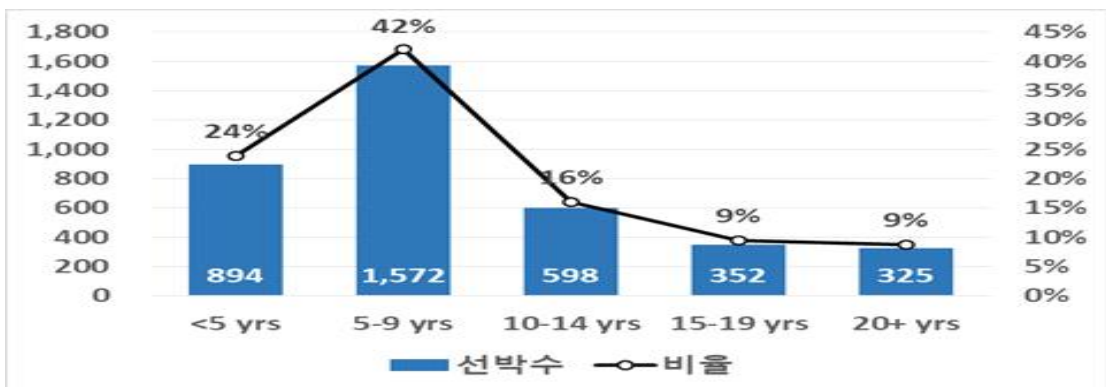


자료: 클락슨

- 2019년 수프라막스선 선복량은 전년대비 3.6% 증가한 2억 800만 DWT 전망
 - 2019년 선복량 증가율이 전년대비 1.1%p 증가할 것으로 전망됨

[그림 59] 수프라막스선 선령 구조

(단위: 백만 DWT, %)



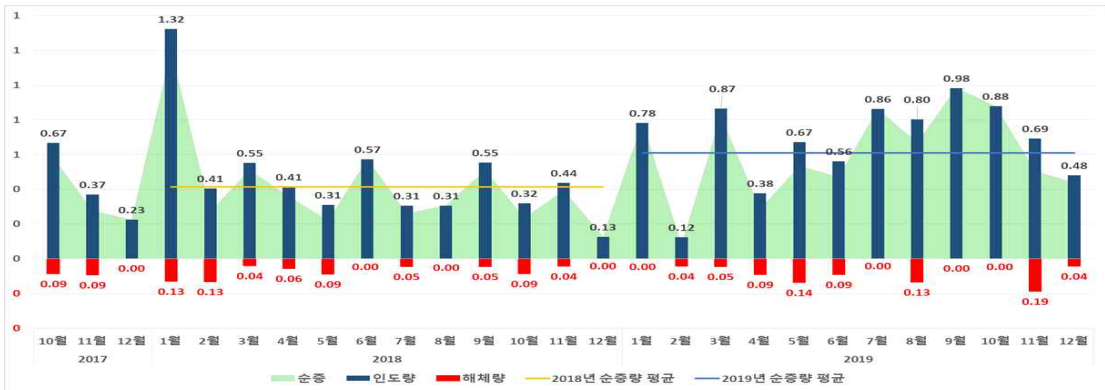
자료: 클락슨

- 수프라막스선은 건실한 선령구조 유지
 - 건실한 선령구조를 가지고 있어 당분간은 해체로 인한 공급조절이 크지 않을 것으로 전망됨



[그림 60] 인도량과 해체량

(단위: 백만 DWT)



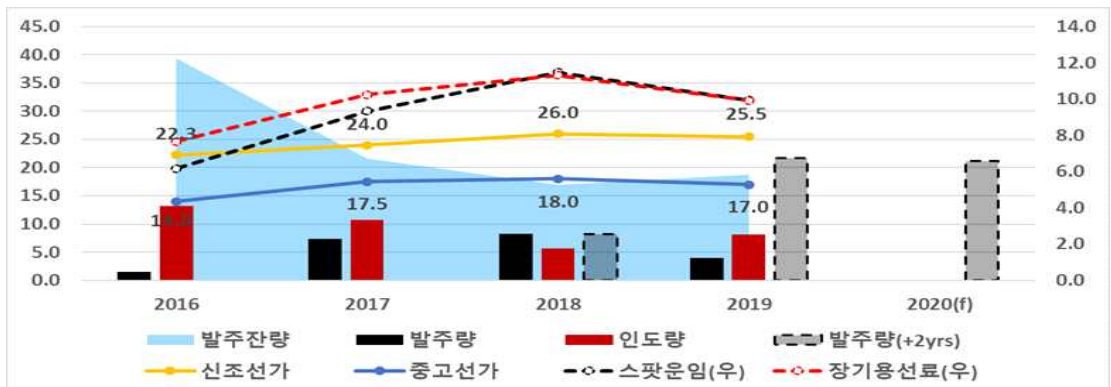
자료: 드류리

- 2019년 4분기 해체량 급증으로 순증량 급감

- 2019년 4분기 해체량은 전분기 대비 71% 증가한 23만 DWT, 인도량은 전분기 대비 22.5% 감소한 205만 DWT를 기록함
- 이로 인해 4분기 순증량은 전분기 대비 28% 감소함

[그림 61] 운임선가와 발주, 인도, 해체량

(단위: 백만 DWT)



자료: 클락슨

- 2019년 발주량 급감

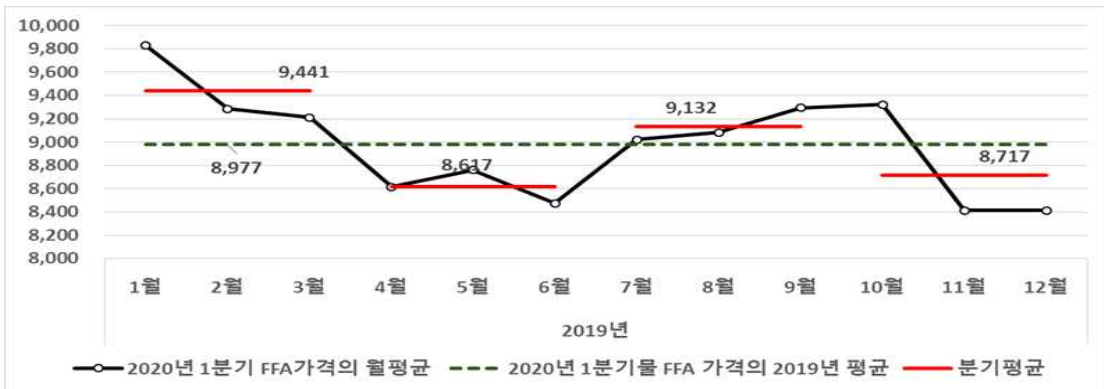
- 2019년 운임 약세로 발주량은 390만 DWT로 전년대비 2배 가까이 급감함. 2019년 인도량이 증가했으나, 2018년과 2018년의 발주량의 영향으로 발주잔량은 여전히 높은 수준을 기록함



수프라막스선 : FFA

[그림 62] 수프라막스선 FFA 평가치 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, 발틱

- 2020년 1분기 FFA 가격은 8,977달러/일 기록
 - 4분기에 들어서면서 스팟운임의 하락 여파로 2020년 1분기물 FFA가격도 전분기 대비 4.5% 하락한 것으로 나타남

원유선 및
제품선



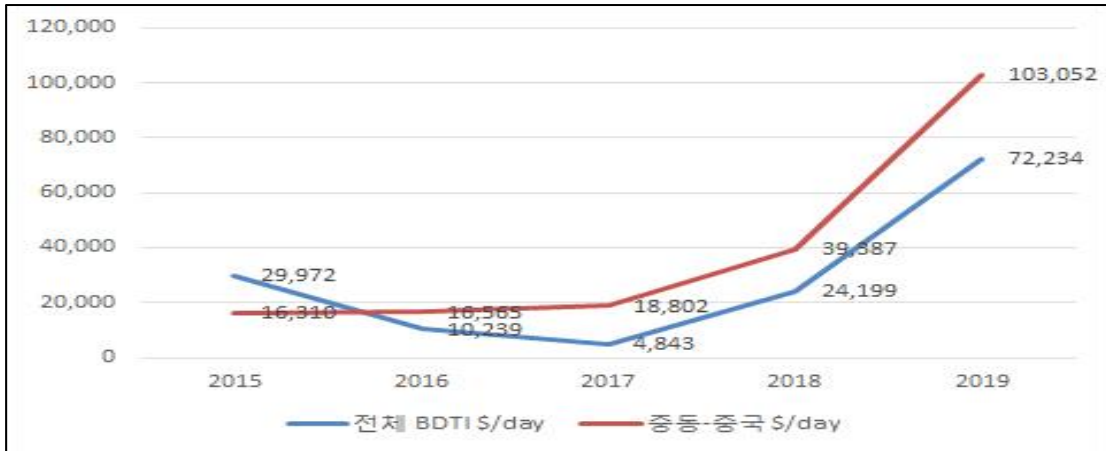
2019년 4분기 요약

- (운임) 2019년 중동-중국 평균운임(103,052\$/일)은 최근 4년(2015~2018) 평균운임(22,766\$/일) 대비 약 4.5배
 - 2019년 기간 용선료(1년·3년·5년물)는 전년 동기 대비 일일 약 5,000달러~12,000 달러 상승
 - 2019년 중동 정세 불안정화(유조선 피격사건 등)와 미국의 중국 선사 제재 등 외부 요인에 따른 시세 폭등이 예상을 넘어섰으며, 2020년 수송 수요는 안정적으로 전망되나 대외 요인이 안정화 되면 운임 상승세 둔화 가능성 있음
- (수요) 2019년 원유 공급은 전년 대비 일일 182만 배럴, 2.92% 증가했으며, 원유 수요는 전년 대비 일일 98만 배럴, 0.99% 증가
 - 원유 공급·수요 모두 전년 대비 증가하면서 원유 교역 활성화
 - 서아프리카 등 비OECD에서의 원유 교역량 증가는 톤마일 증가 유발
 - 2020년 원유공급은 전년 대비 일일 182만 배럴, 2.92% 증가하고, 원유수요는 전년 대비 일일 108만 배럴, 1.08% 증가 예상
- (공급) 2019년 VLCC 선박량은 741척, 2억 2,838만DWT이며, 2020년 803척, 2억 4,769만DWT로 전망됨
 - 2019년 연간 VLCC 발주량은 110척, 3,394만DWT이며, 2020년 연간 VLCC 발주량은 71척, 2,174만DWT로 전망됨
 - 2020년 올해에 인도가 대부분인 2018년 VLCC 총 발주량은 101척, 3,137만 TEU로, 2018년은 2년 만에 연간 발주량이 다시 3,000만DWT를 넘어선 해였음
 - 2019년 VLCC 선박해체는 230만DWT로 2018년 920만DWT 대비 1/4 수준 큰 폭 감소했으며, 2020년 VLCC 선박해체는 660만DWT로 2019년 대비 약 2.9배 증가 예상
- (전망) 원유 수송수요 증가 및 선박공급 증가 예상되지만 외부 요인 우위로 시황 등락
 - 중동 정세 악화, 미·중 무역갈등 등 외부요인에 의해 운임이 등락하는 외부 요인 우위의 장세 전망



운임시장동향 : 운임현황

[그림 63] VLCC Spot Freight Rate 추이



자료: 클락슨

- 2019년 중동-중국 평균운임(\$103,052/일)은 최근 4년(2015~2018) 평균운임(\$22,766/일) 대비 약 4.5배
 - 2019년 전 항로를 아우르는 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 72,234달러(1,503)로 최근 4년 평균 17,313달러보다 약 4.2배 높음
 - 2019년 유조선 시황은 신조선 공급 압력도 있고 여름철을 중심으로 침체 국면이 있었지만 셰일 증산, SOx 규제 대응 등의 영향으로 예상대로 견조한 시황이 되었음

[표 5] VLCC Spot Freight Rate 추이

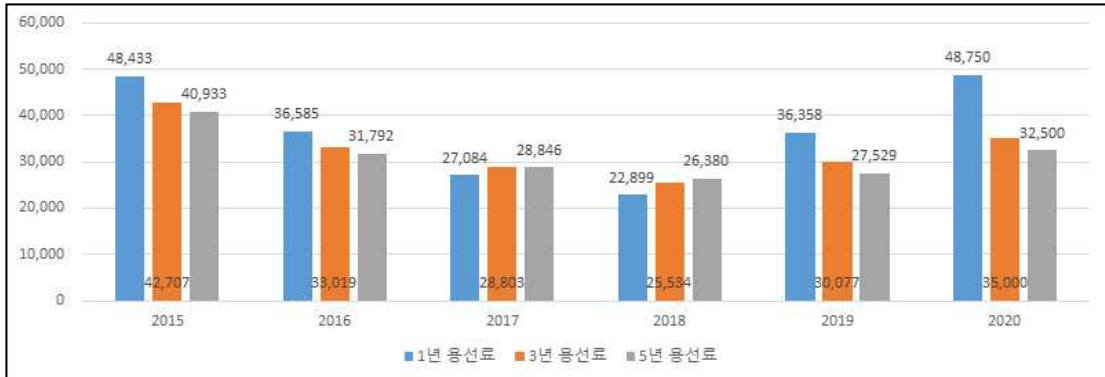
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	평균 (‘15~’18)
BDTI Index	725.73	786.85	798.15	855.39	1,503.00	791.53
BDTI \$/day	29,972	10,239	4,843	24,199	72,234	17,313
중동-중국 WS	58.69	58.59	56.68	65.81	121.99	59.94
중동-중국 \$/day	16,310	16,565	18,802	39,387	103,052	22,766

주 : 중동-중국 27만톤 급 기준임.

자료: 클락슨



[그림 64] VLCC Time Charter Rate 추이

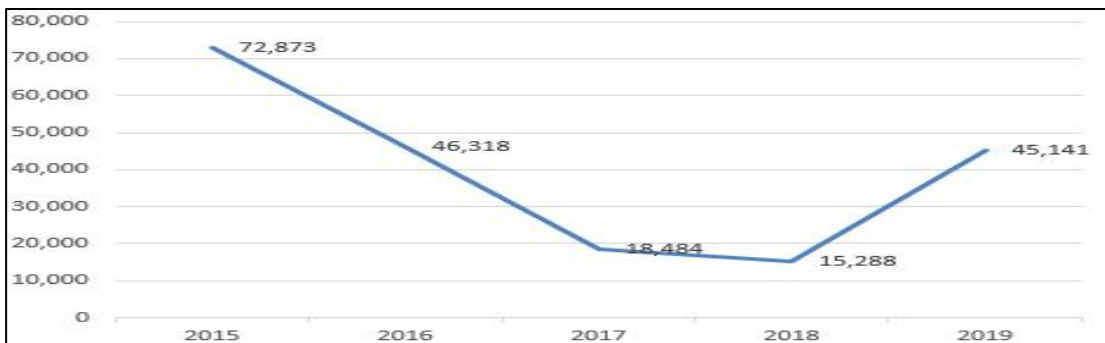


주 : 31만톤 선령 10년 이내 기준임.

자료: 클락슨

- 2019년 단기 용선료(1년)는 전년 동기 대비 높은 수준이며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 전년 대비 높음
 - 2019년 기간 용선료는 전년 동기 대비 일일 약 5,000달러~12,000 달러 상승하였음
 - 2020년 연초 기간 용선료는 1년물 일일 48,750달러, 3년물 35,000달러, 5년물 32,500달러를 기록하면서 전년 대비 상승 전망

[그림 65] VLCC Earning 추이



자료: 클락슨

- 2019년 31만톤급 VLCC 일일 평균수익은 45,141달러로 전년 15,288달러 대비 약 3배 상승함
 - VLCC 통상 손익분기점은 스팟 운임 3만 달러로, 2019년 고운임이 수익 개선에 기여함



운임시장동향 : 선박 연료유

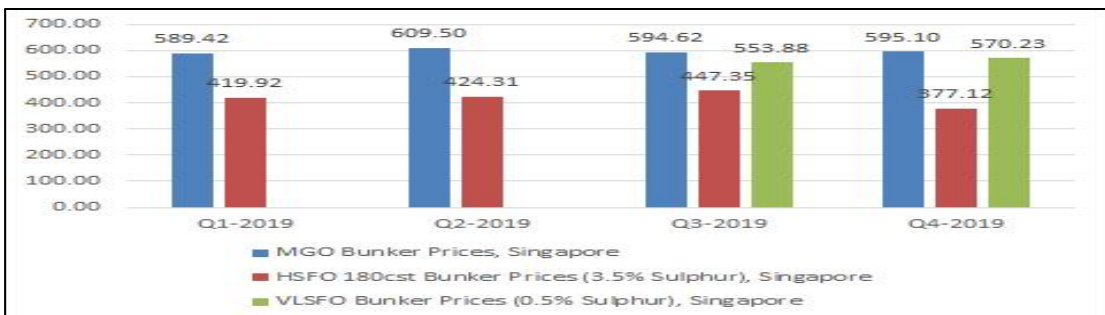
[그림 66] 고유황 C중유 가격 추이 (황 함유량 3.5%)



자료: 클락슨

- 2019년 평균 병커유가는 전년 대비 37.85 달러, 8.3% 하락
 - 싱가포르 병커유가는 톤당 417.47달러를 기록했으며, 전 세계 항만을 망라하는 병커유가 Index인 OPEX Index는 6,255를 기록
 - 고유황 C중유인 180cst의 경우 싱가포르항 기준 2015년 톤당 306.4달러, 2016년 241.7달러, 2017년 346.7달러, 2018년 455.3달러, 2019년 417.4달러를 각각 기록함

[그림 67] 저유황유 가격 추이 (황 함유량 0.5%)



자료: 클락슨, 네이버

- 황 함유량 0.5% 이하 저유황유(0.5% low sulphur fuel oil)가 등장해 2019년 3분기부터 가격 형성
 - 2019년 4분기 기준 MGO 톤당 595달러, 고유황 C중유 377달러, 저유황유 570달러임
 - 저유황 적합유의 조달 가격은 전 세계 대부분의 선사들이 잠정적으로 「MGO(Marine Gas Oil) 가격 마이너스 알파」로 합의하는 경우가 대부분



운임시장동향 : FFA 시장

[표 6] 중동-중국 FFA

TD3C(270,000mt ME Gulf to China)		
Route	Period	Value (WS)
TD3C		122.56
TD3+1_M	Feb (20)	93.740
TD3+2_M	Mar (20)	77.991
TD3+3_M	Apr (20)	68.183
TD3+4_M	May (20)	65.014
TD3+5_M	Jun (20)	61.804
TD3+1Q	Q2 (20)	64.995
TD3+2Q	Q3 (20)	52.995
TD3+3Q	Q4 (20)	66.082

주: 1월 7일 기준

자료: 불틱해운거래소

- FFA 가격은 2020년 연중 원유선 운임의 지속적인 하락 가능성을 시사함
 - 2020년 2분기 평균 FFA WS은 52.9, 3분기는 66.0으로 연초(1월 7일 기준) 122.56 실적 대비 약 1/2 수준임
 - 2019년은 중동 정세 불안정화(유조선 피격사건)와 미국 트럼프 정부의 중국 선사(유조선) 제재 등의 외부 요인에 따른 시세 폭등이 예상을 넘어섰음
 - 2020년 수송 수요는 안정적으로 전망되며 대외 요인이 안정화 되면 폭등했던 운임이 하락할 수 있음

[그림 68] 중동-중국 시기별 FFA



주: 1월 7일 기준

자료: 불틱해운거래소



수요시장동향 : 세계 원유 수요 및 공급

[표 7] 세계 원유 수요 및 공급 실적

(백만배럴/daily, %)

구 분		2018	2019				2019	2019-2018 growth
			1Q	2Q	3Q	4Q		
수요량	Total	98.82	98.76	98.76	100.69	100.95	99.80	0.98 (0.99%)
	OECD	47.93	47.65	47.26	48.44	48.44	47.95	0.02 (0.04%)
	Non-OECD	50.89	51.11	51.50	52.25	52.51	51.85	0.96 (1.88%)
공급량	Total	62.47	63.80	63.81	64.25	65.31	64.30	1.82 (2.92%)
	OPEC	28.33	29.34	29.68	29.81	30.62	29.87	1.54 (5.43%)
	Non-OPEC	34.14	34.46	34.13	34.44	34.69	34.43	0.29 (0.84%)

자료: OPEC

- 2019년 원유 공급은 전년 대비 일일 182만 배럴, 2.92% 증가했으며, 원유 수요는 전년 대비 일일 98만 배럴, 0.99% 증가
 - 원유 공급·수요 모두 전년 대비 증가하면서 원유 교역 활성화
 - 공급 증가는 원유가격 하락을 유발해 해상물동량 증가를 유발함
 - 서아프리카 등 비OECD에서의 원유 교역량 증가는 톤마일 증가를 가져오는 것으로 분석됨



[표 8] 2020년 세계 원유 수요 및 공급량 전망

(백만배럴/daily, %)

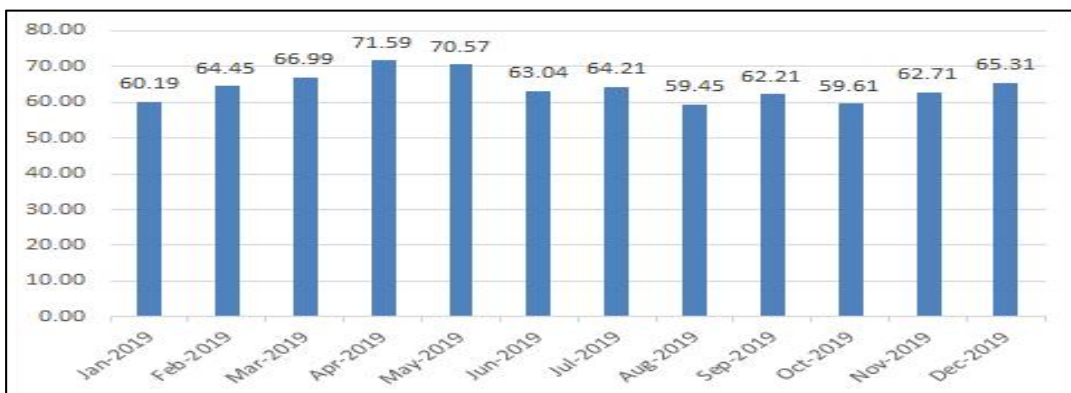
구 분		2019	2020				2020	2020-2019 growth
			1Q	2Q	3Q	4Q		
수요량	Total	99.80	99.78	99.79	101.78	102.12	100.88	1.08 (1.08%)
	OECD	47.95	47.73	47.31	48.51	48.51	48.02	0.07 (0.14%)
	Non-OECD	51.85	52.05	52.48	53.27	53.61	52.86	1.01 (1.94%)
공급량	Total	64.30	65.82	66.09	66.46	67.49	66.46	1.82 (2.92%)
	OPEC	29.87	31.13	31.26	31.73	32.30	31.61	1.74 (5.83%)
	Non-OPEC	34.43	34.69	34.83	34.73	35.19	34.85	0.42 (0.01%)

자료: OPEC

- 2020년 원유 공급은 전년 대비 일일 182만 배럴, 2.92% 증가하고, 원유 수요는 전년 대비 일일 108만 배럴, 1.08% 증가 예상
 - OPEC은 2020년 일일 3,161만 배럴을 공급하는 등 전년 대비 공급량을 5.83% 증산 예정임
 - 미중 무역마찰 영향으로 중국착 물동량은 정체되어 있지만, 인도 등 아시아 수요가 견조한 것이 2020년 VLCC 시황의 플러스 요인으로 분석됨

[그림 69] 2019년 유가 추이(Brent Crude Oil)

(\$/배럴)



자료: 클락슨



[표 9] OPEC 2019년 원유 생산 추이

(천배럴/daily)

구분	2017	2018	1Q 2019	2Q 2019	3Q 2019
Algeria	1,047	1,042	1,026	1,019	1,021
Angola	1,634	1,505	1,443	1,420	1,390
Congo	252	317	326	332	325
Ecuador	530	519	526	530	544
Equatorial Guinea	133	125	115	114	119
Gabon	200	187	209	212	204
Iran, I.R.	3,813	3,553	2,726	2,404	2,189
Iraq	4,446	4,550	4,635	4,699	4,750
Kuwait	2,708	2,745	2,715	2,693	2,655
Libya	811	951	965	1,154	1,103
Nigeria	1,658	1,718	1,736	1,786	1,844
Saudi Arabia	9,954	10,311	10,019	9,769	9,452
UAE	2,916	2,986	3,068	3,067	3,082
Venezuela	1,911	1,354	975	776	714
Total OPEC	32,014	31,864	30,484	29,974	29,392

자료: OPEC

- OPEC 감산을 통해 유가는 60달러선 유지
 - 2019년 3분기 미·중 무역갈등과 보호무역주의 대두로 원유 수요가 둔화되면서 유가가 60달러 미만으로 하락하였음
 - 이에 OPEC 국가들은 유가회복을 위해 감산조치를 실행했으며, 8월 저점인 배럴 당 59.45달러를 기록한 이후 점진적 상승해 브렌트유는 톤 당 60달러 회복
 - OPEC 감산 지속으로 2020년 연초 유가는 상승하고 있으며, 미국-이란 갈등 심화로 단기간 내 원유 생산량 및 가격 변동 가능성이 있음



[표 10] 2019년 세계 석유제품 공급량 실적

(백만배럴//daily)

구 분		2016	2017	2018	2018 4Q	2019			
						1Q	2Q	3Q	4Q
석유제품 공급량	Total World	78.93	80.45	81.55	81.84	81.19	80.56	82.26	82.88
	Total OECD	37.47	38.16	38.05	37.95	37.31	37.19	38.41	38.16
	OECD Americas	18.78	19.10	19.31	19.15	18.36	19.07	19.58	19.26
	OECD Europe	11.91	12.25	11.99	11.94	12.08	11.66	12.29	12.32
	OECD Asia	6.78	6.82	6.74	6.87	6.87	6.45	6.54	6.58
	Total Non-OECD	41.46	42.28	43.50	43.89	43.88	43.37	43.85	44.73
	China	10.77	11.35	12.03	12.25	12.63	12.66	12.95	13.41
	Russia	5.58	5.59	5.72	5.73	5.71	5.38	5.89	5.81
	Others	25.11	25.34	25.75	25.91	25.54	25.33	25.01	25.51

자료: OPEC

- 2019년 세계 석유제품 공급은 4분기 기준 일일 8,288만 배럴
 - 2018년 4분기 기준 일일 8,184만 배럴 대비 104만 배럴, 1.27% 증가
 - OECD는 2019년 4분기 기준 일일 3,816만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 2018년 4분기 기준 일일 3,795만 배럴 대비 21만 배럴, 0.6% 증가
 - Non-OECD는 2019년 4분기 기준 일일 4,473만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 2018년 4분기 기준 일일 4,389만 배럴 대비 84만 배럴, 1.9% 증가



[표 11] 미국 원유 생산 2019년 실적 및 2020년 전망

(백만배럴/daily)

구분	2017	2018	Change 2018/17	2019	Change 2019/18	2020	Change 2020/19
Tight Crude	4.96	6.51	1.55	7.67	1.16	8.64	0.97
Gulf of Mexico Crude	1.68	1.76	0.08	1.89	0.13	2.02	0.13
Conventional crude oil	2.71	2.72	0.01	2.63	-0.10	2.54	-0.09
Unconventional NGLs	3.02	3.60	0.57	3.98	0.40	4.43	0.45
Conventional NGLs	0.76	0.77	0.01	0.81	0.02	0.83	0.02
Biofuels + Other Liquids	1.27	1.35	0.08	1.35	0.00	1.37	0.02
US total supply	14.40	16.71	2.31	18.33	1.62	19.84	1.50

자료: OPEC

- 2017~2019년의 기간 중 미국 원유 생산은 지속적으로 증가하고 있으며, 2020년 전년 대비 일일 151만 배럴 증산 전망(1,984만 배럴-1,833만 배럴)
 - 2017년 일일 1,440만 배럴, 2018년 일일 1,671만 배럴, 2019년 일일 1,833만 배럴을 생산
 - 2020년 Tight Crude 864만 배럴 등 일일 미국 총 원유 생산량은 1,984만 배럴로 전망
 - OPEC(Oil Market Report, 2019. 12)에 따르면 2020년 국제유가가 60달러 이상으로 유지될 경우 미국은 셰일 포함 원유 생산을 증가시킬 계획임
 - 미국발 셰일 수출 확대는 톤마일 증가를 가져와 원유 운송 수요를 실질적으로 늘리는 효과 발생



[표 12] 개도국 원유 생산 2019년 실적 및 2020년 전망

(백만배럴/daily)

구분	1Q	2Q	3Q	4Q	Yearly	Change 2018-2019
2018	13.44	13.51	13.39	13.51	13.46	0.07
2019	13.41	13.44	13.60	13.83	13.57	0.11
2020	13.78	13.80	13.82	13.98	13.85	0.27

자료: OPEC

- 인도·말레이시아 등 개도국 산유국들의 2020년 일일 원유 생산량은 1,385만 배럴로 이는 전년 대비 일일 270만 배럴 증가한 것임
 - － 2017년 일일 1,346만 배럴, 2018년 1,357만 배럴, 2019년 1,385만 배럴 생산
 - － 2020년 일일 1분기 1,378만 배럴, 2분기 1,380만 배럴, 3분기 1,382만 배럴, 4분기 1,385만 배럴로 각각 전망
 - － 2018-2020년 3년간 개도국 산유국들의 원유 생산량은 증가 추세

[표 13] 세계 원유 해상물동량 전망

(백만톤, 십억 톤마일, %)

구 분		2017	2018	2019	2020 (전망치)
클락슨	원유 해상물동량	2,004 (3.4)	2,014 (0.5)	2,001 (-0.6)	2,049 (2.3)
	원유 톤마일	10,180 (5.7)	10,477 (2.9)	10,644 (1.5)	11,218 (5.4)
	석유제품 해상물동량	1,061 (1.7)	1,073 (1.1)	1,052 (-2.0)	1,088 (3.4)
	석유제품 톤마일	3,000 (0.9)	3,040 (1.3)	3,054 (0.5)	3,199 (4.7)

자료: 클락슨

- 2020년 원유 해상물동량은 20억 4,900만 톤으로 전년 대비 2.3% 성장 전망
 - － 톤마일은 서아프리카-극동 물동량 증가로 5.4% 성장 예상
- 2020년 석유제품 해상물동량은 10억 8,800만 톤으로 전년 대비 3.4% 성장 전망
 - － 톤마일은 저유황(0.5% sulphur) 선박연료유 등의 대륙 간 수송 확대에 4.7% 성장 예상



공급시장동향 : 선대현황

[표 14] VLCC 선복량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 척수	650	698	735	741	803	—
VLCC 선복량	199.98	214.69	226.05	228.38	247.69	256.93

자료: 클락슨

- 2019년 VLCC 선복량은 741척, 2억 2,838만DWT이며, 2020년 803척, 2억 4,769만DWT로 전망됨
 - 2020년 62척, 1,931만톤의 VLCC 선복량 증가 예정
 - 이는 척수 기준 8.2%, DWT 기준 8.4%의 성장률로, 선복량 확대에 의한 선복수급 완화 예상

[표 15] VLCC 인도량 추이

(척수, 백만DWT)

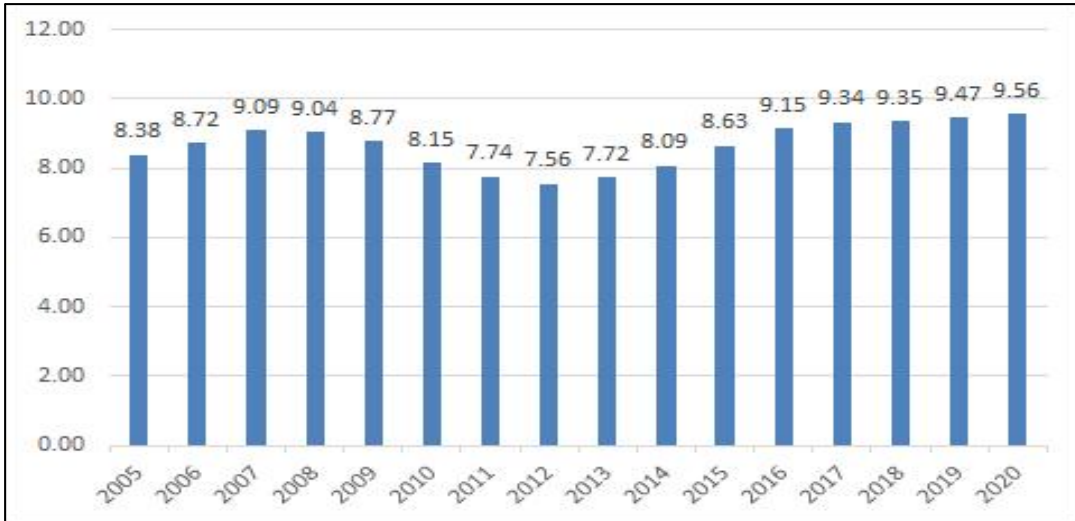
구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 척수	24	20	47	50	39	68
VLCC 선복량	7.61	6.23	14.33	15.233	12.13	21.06

자료: 클락슨

- 2019년 VLCC 총 68척, 2,106만 DWT의 선박이 인도
 - 2018년 39척, 1,213만DWT 대비 척수 기준 200%, DWT 기준 73.6% 증가
 - 클락슨에 따르면 2019년 1분기 선박 인도량 20척, 624만DWT, 2분기 19척, 590만DWT, 3분기 15척, 465만DWT, 4분기 14척, 427만DWT의 순임
 - 동 68척의 가동이 본격화 되는 2020년 단기간 내 선복 과잉감이 높아질 가능성 있음



[그림 70] VLCC 평균선령 추이



자료: 클락슨

- 2019년 VLCC 평균 선령은 9.47세로 건전한 선령구조 유지
 - － 전체 741척의 선박 중 선령 5년 미만 선박 20.7%, 5~9년 선박 28.8%, 10~14년 선박 29.2%, 15~19년 선박 14.0%, 20년 이상 선박 7.3%를 각각 차지
 - － 15년 이상 비중이 21.3%를 차지함
 - － 추후 노후선박 해체로 인한 공급조절 발생 시 선박 수급 완화 예상



공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[표 16] VLCC 발주 추이

(척수, 백만DWT)

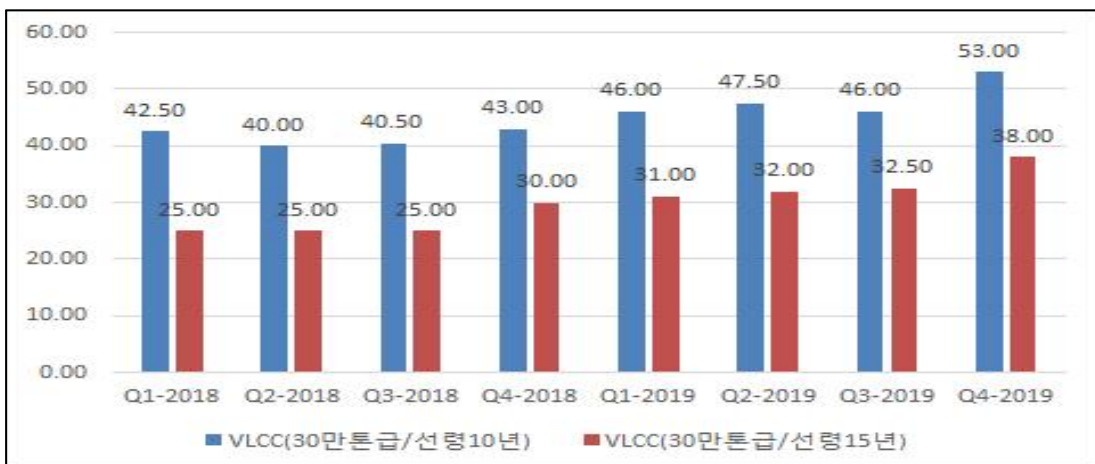
구분	2015	2016	2017	2018	2019	2020
VLCC 척수	84	133	96	101	110	71
VLCC 선복량	25.69	40.62	29.43	31.36	33.94	21.73

자료: 클락슨

- 2019년 연간 VLCC 발주량은 110척, 3,394만DWT이며, 2020년 연간 VLCC 발주량은 71척, 2,174만DWT로 전망됨
 - 2020년 올해 인도가 대부분인 2018년 VLCC 총 발주량은 101척, 3,137만 TEU로, 2018년은 2년만에 연간 발주량이 다시 3,000만DWT를 넘어선 해였음
 - 2018년 발주된 101척의 2020년 준공 집중은 시황 하락요인이 될 수 있음

[그림 71] VLCC 중고선 가격 추이

(백만 달러)



자료: 클락슨

- 2019년 4분기 기준 30만톤급 VLCC 중고선 평균가격은 선령 10년 5,300만 달러, 선령 15년 3,800만 달러임
 - 중고선 가격 상승은 선박 해체를 둔화시킬 수 있음



[표 17] Tanker 및 VLCC 중고선 매매 실적

(척수, 백만DWT)

구분	2015	2016	2017	2018	2019
Total Tanker Sales 척수	310	217	279	336	379
Total Tanker Sales 선복량	29.16	18.35	27.83	31.98	34.13
VLCC Sales 척수	36	22	43	40	48
VLCC Sales 선복량	10.98	6.7	13.16	12.35	14.57

자료: 클락슨

- 2019년 VLCC 선박 매매는 2015년 이후 가장 높은 실적인 48척을 기록
 - － 물동량 확대 및 중동정세 악화 등의 외부 요인으로 VLCC 운임 상승 폭이 예상을 넘어섰으며, 이에 따라 중고선 매매 활성화
 - － 2019년 중고 유조선 매매척수는 379척, 3,413만DWT를 기록해 2015년 이후 가장 높은 실적을 기록

[표 18] Tanker 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	0.1	0.4	0.6	0.9	2.3	5.5
2020	0.2	0.7	4.3	3.4	6.6	16.8

자료: 클락슨



- 2019년 VLCC 선박해체는 230만DWT로 2018년 920만DWT 대비 1/4 수준 큰 폭 감소
 - 클락슨에 따르면 2020년 VLCC 선박해체는 660만DWT로 2019년 대비 약 2.9배 증가 예상
 - 해체량과 시황은 선박수급 완화를 통해 마이너스(-)의 상관관계를 가짐
 - 2020년 실제 선박해체량이 어느 수준이 될지에 따라 선박 공급량이 결정될 것이므로 해체 동향에 주목할 필요 있음
 - 2020년 수송 수요는 안정적으로 보고 있으나, 시황 안정이 지속되면 반대급부로 노령선 해체는 둔화되는 것이 일반적임

[표 19] 스크랩 유조선 평균 선령

(선령)

구분	1만~5.5만톤	5.5~8.5만톤	8.5~12만톤	12.5만톤~20만톤	20만톤 초과	전선형 평균
2015	26.8	21.8	23.1	—	24.1	25.6
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	26.3	16.4	23.2	19.7	21.2	24.7

자료: 클락슨

- 2019년 선박해체 된 VLCC(20만톤 초과) 평균선령은 21.2년으로 2018년 19.2년 대비 2년 증가
 - 2019년 선박해체 된 전체 유조선 평균선령 24.7년
 - 2019년 선박해체 된 12.5만톤~20만톤급 유조선 평균선령 19.7년, 8.5만톤~12만톤 23.2년, 5.5만톤~8.5만톤 16.4년, 1만톤~5.5만톤 26.3년임
 - VLCC는 대체적으로 선령 20년 전후에 선박해체가 이루어지는 경향이 있음



주요뉴스

- VLCC 운임, 2019년 11월 22일 기준 WS 100 이상으로 급등
 - 대형 원유 유조선(Very Large Crude Carrier·VLCC) 스팟 용선시황이 반등 기조를 강화하고 있음
 - 현재 중동-극동아시아 항로의 운임 시세 월드 스케일(World Scale·WS)이 다시 100선으로 상승했으며, 일일 용선료 10만 달러 이상의 계약도 체결됐음
 - VLCC 시장은 9월 하순 미국의 중국 선사 제재를 계기로 급등한 바 있으며 WS 200 이상이라는 역사적 수준을 기록했고 10월 중순 이후 그 반동으로 하락했으나 다시 가파른 상승세를 보이고 있음
 - 11월 22일 런던 마켓 리포트에는 중동-극동아시아 항로에서 WS 100 이상이 4건 보고되었는데 이 중 한국 SK에너지는 중동발 울산착 FRONT PRINCE(17년 준공, 27만톤)를 WS 110에 스팟 용선했으며 이는 용선료 환산시 약 10만 5,000달러에 해당함
 - 중국 주요 항만에서 11월 중순 짙은 안개 발생으로 체선이 발생해 화물 작업에 지연이 생기고 이는 유조선 선복이 감소하는 효과를 발휘하고 있는데, 2~3주간 계속되는 극심한 해무로 인해 중국항 입항 이후 중동 복귀가 지연되고 있으며 이로 인해 12월 상순에는 중동 지역 항만에 머무는 유조선이 극단적으로 적은 선주 우위의 시장 상황 전개가 될 것으로 전망됨

자료: <https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/113881>(로그인 필요)

- BIMCO, 2019년 VLCC 인도량 43년 만에 역대 최고치 경신 발표
 - 북태국제해운동맹(Baltic and International Maritime Council·BIMCO)에 따르면 VLCC 인도량은 올해 1976년 이후 최고 수준을 기록했음
 - 2019년 11월말까지 43년 만에 가장 높은 인도량인 65대의 초대형 유조선(Very Largy Crude Carrier·VLCC) 인도가 발생했으며, 올해 남은 기간 4대의 VLCC가 인도 예정
 - 1974년 116척의 VLCC 인도가 발생한 바 있으며, 1976년 이후 최고치는 2011년의 62척 인도 기록임
 - BIMCO는 VLCC 시장은 11월 22일 일일 용선료 기준 10만 2,142달러로 상당히 양호한 흐름을 보이고 있지만 높은 선복 공급은 장래 수급 균형에 부정적 영향을 미칠 것이라고 분석했음



- 또한 BIMCO는 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO) 황산화물 규제가 2020년 발효되어 저유황유 등에 대한 정유업체의 수송 수요가 높아지겠지만 이러한 수요증가가 VLCC 공급과잉을 만회하지는 못할 것으로 전망하고 있다고 설명함

자료: tradewindsnews.com/tankers/bimco-vlcc-deliveries-hit-staggering-43-year-high/2-1-715750

- 미국 유조선 6척 추가 제재로 VLCC 6척 불가동
 - 12월 3일 미국 재무부는 베네수엘라발 석유 수송에 배선된 유조선 6척을 제재 대상으로 지정
 - 2019년 9월 미국 정부에 의해 제재 대상으로 지정된 중국 COSCO 쉬펑 유조선 처럼 향후 동 6척에 대해 용선을 기피하는 움직임이 발생할 가능성이 있음
 - 2019년 1월 미국은 베네수엘라 및 베네수엘라 국영 석유회사 PDVSA를 테러 위험 제재 대상으로 지정했으며, 최근 12개월 이내 베네수엘라에 기항한 유조선을 용선하지 않을 것을 권고한 바 있음
 - Vessels Value에 따르면 동 6척은 PDVSA 보유 선박으로, 아프라막스급 유조선 4척과 MR(Medium Range)형 제품운반선 2척임

자료: <https://secure.marinavi.com/news/file/FileNumber/114235> (로그인 필요)

- 스크러버 장착 VLCC, 일일 10만 달러 이상의 이익을 얻는 것으로 추정
 - 스크러버 장착 VLCC는 고유황 연료(High Sulfur Fuel Oil·HSFO)와 저유황 연료(Low Sulfur Fuel Oil·LSFO) 사이의 가격 확대로 체감이익이 늘어나고 있으며, 일일 10만 달러 이상의 이익을 얻고 있는 것으로 추정
 - 저유황유 사용을 통해 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO) SOx 규제에 대응하겠다는 선사들이 대다수이지만, 고유황유와 저유황유 간 가격 차이가 급증하면서 HSFO를 사용 가능한 스크러버 장착 VLCC의 이점이 더욱 뚜렷함
 - 클락슨 플라투(Clarksons Platou) 증권에 따르면 HSFO를 소비하는 VLCC 글로벌 평균 순수익은 12월 12일 기준 일일 10만 2,900달러로 일일 8만 8,900달러였던 두 달 전 이익 규모 대비 빠르게 수익 확대
 - 반면 스크러버 미설치로 0.5% 저유황 연료를 사용하는 VLCC의 경우 일일 평균 수익이 두 달 전 7만 3,300달러에서 12월 12일 8만 6,200달러로 늘었지만, 스크러버 설치 VLCC 대비 이익 확대 폭이 적음



- HSFO와 LSFO 간 가격 차이가 싱가포르항 톤당 255달러, 푸자이라항 톤당 300달러로 확대됨에 따라 스크러버 장착 선박의 이익이 부각
- Maritime Strategies International(MSI)에 따르면 지금까지 제시된 가격 역학은 LSFO에 가격 폭등이 발생할 수 있다는 것이었지만, HSFO와 LSFO간 가격 차이 확대는 LSFO 가격 증가에도 기인하지만 HSFO 가격 하락에 의해 주도되고 있음
- MSI 계측에 따르면 스크러버 장착 VLCC는 연료 가격 스프레드가 톤당 200달러일 때 스크러버 미설치 VLCC 대비 일일 평균 1만 5,000달러를 절약할 수 있고, 스프레드가 톤당 300달러일 때 비용 절감액은 일일 2만 3,000달러로 증가
- 한편 유조선 시장 참가자들은 OPEC과 러시아 등이 2020년 1월부터 일이 50만 배럴 규모의 감산을 추진함에도 불구하고 브라질, 노르웨이, 미국 등의 수출 증가로 VLCC 수요는 2020년 1분기 증가할 것으로 예상하고 있음

자료: tradewindsnews.com/tankers/scrubber-fitted-vlccs-earn-more-than-100-000-a-day/2-1-727053

● 2020 VLCC 시황 전망은 - NYK 유조선본부

- 2019년 유조선 시황은 신조선 공급 압력도 있고 여름철을 중심으로 침체 국면이 있었지만 셰일 증산, SOx 규제 대응 등의 영향으로 예상대로 견조한 시황이 되었음
- 한편 2019년은 미·중 무역마찰이나 중동 불안정화 등 지정학적 요인에 의해 예년 이상 심한 등락이 발생한 한해였음
- 중고 선가의 상승 등으로부터 유추할 수 있는 것처럼 향후에도 견조한 시황에 대한 기대감이 있으며, 2020년 중동-아시아 항로에서 일일 고점 10만 달러, 저점 2만 5,000달러, 연평균 4만 달러로 전망함
- SOx 규제 대응으로 공급 억제 효과가 당분간 이어질 것으로 예상되는데, 기존 선 스크러버 장착 공사로 입거선 증가가 예상되고 이는 유조선 공급을 둔화시키는 영향을 줄 것임
- 또한 규제 적합유 가격이 상대적으로 높기 때문에 비스크러버선은 감소 운항을 추진할 것인데 이는 유조선 공급을 실질적으로 줄이는 효과가 있음
- 미국발 셰일 수출 확대는 톤마일 증가를 가져와 원유 운송 수요를 실질적으로 늘리는 효과 발생



- 미중 무역마찰 영향으로 중국착 물동량은 정체되어 있지만, 인도 등 기타 아시아 전용 수요가 계속 견조한 것도 2020년 VLCC 시황의 플러스 요인임
- 시황 마이너스 요인은 선박과잉 가능성이 있다는 점으로 2019년 약 60척의 신조 유조선 준공이 있었던 반면 스크랩 시장에서 해철(解撤)은 정체되고 있음. 동 60척의 가동이 활성화 되는 2020년 단번에 선박 과잉감이 높아질 가능성이 있음
- 다만 2020년 유조선 신조선 공급은 40척 안팎으로 2019년에 비해 비교적 적기 때문에 해철이 활성화 된다면 과잉감이 완화될 수도 있음
- 2020년에 2019년과 유사하게 중동 항로에서 유조선 피격사건이 발생하는 등 지정학적 변수가 발생해 시장이 등락하는 국면이 있을 수 있음
- 전 세계 유조선의 SOx 대응 방안을 살펴보면 규제 적합유 연료의 사용을 중심으로 하면서도 일부 유조선은 스크러머 탑재 등을 통해 대응 예정
- 적합유 사용에 있어서 특히 성상에 주의하고 필요에 따라 조연제(助燃劑)를 사용해 엔진 등 선내 기기의 고장을 방지할 필요 있음

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

● 2020 VLCC 시황 전망은 - MOL 에너지수송영업본부

- 2019년은 신조 유조선의 준공이 다수 있었지만, 미국산 셰일 오일의 수출 증가에 따른 톤마일 증가와 스크러머 설치 공사에 따른 본선의 실제 가동 감소 등이 발생하면서 수급 환경이 비교적 개선
- 게다가 중동 정세 불안정화(유조선 피격사건)와 미국 트럼프 정부의 중국 선사 제재 등의 정치적 요인에 따른 시세 폭등이 예상을 넘어섰음
- 특히 중국 선사 제재 등의 이벤트 발생 타이밍이 겨울철 진입기(수요 확대기)에 발생하면서 시황 상승 효과를 증폭시킨 감이 있음
- 2020년 중동-아시아 항로에서 일일 고점 10만 달러, 저점 2만 2,000달러, 연평균 5만 달러로 전망함
- 2020년 1월 1일 발효 SOx 규제 대응에 따른 신품종인 저유황유의 해상 운송이 활성화 되고, 대서양 지역(북미 셰일, 서아프리카·브라질 원유 등)에서의 수출이 증가해 톤마일 증가에 의한 시황 상승 가능성이 있음
- 특히 미국산 셰일의 수출 증가가 예상되는데, 셰일은 파이프라인을 통한 수출이 아니고 대부분 VLCC로의 운송이 예상되는 유종이기 때문에 북미발 원유 수출



증가 기대

- 2020년 신규 유전인 Johan Sverdrup(노르웨이 북해)의 원유 생산 증대가 예정되어 있는 것도 플러스 요인으로, 노르웨이 석유 생산업체인 Equinor는 2019년 10월 Sverdrup 원유(추정 가채(可採) 매장량 27억 배럴, 하루 최대 66만 배럴 생산)의 생산을 시작한 바 있으며, 이것에 의해 아시아 전용 원유 수출량이 증가하면서 톤마일 신장에 의한 시황 상승 가능성 있음
- LSFO(Low-Sulphur Fuel Oil) 황 성분 0.5% 이하의 적합유 공급 체제가 원활하지 않아 저유황유를 공급하는 항만을 찾아 항행하는 이로(최적항로에서 일시 벗어나는 것·離路)가 발생할 가능성이 높으며, 저유황유를 공급 받지 못해 체선에 들어가는 선박이 발생할 경우 본선 가동률 저하로 이어져 시황이 상승할 가능성 있음
- 미국 대통령 재선 선거가 2020년에 있는데 트럼프 정권이 무역 강경정책을 수행할 가능성이 높아 2019년 연말 일시적으로 유예된 미·중 무역갈등이 다시 심화되면서 세계 무역량 자체가 둔화될 우려는 시황에 마이너스 요인임
- 대체로 2020년의 수송 수요는 안정적으로 보고 있으나, 시황 안정이 지속되면 반대급부로 노령선 철수는 둔화되는 것이 일반적임
- 2020년 신조 유조선 준공(인도)은 40척 안팎을 보고 있으나 해체 선박의 증감이 어느 수준이 될지에 따라 선박 공급이 결정될 것이므로 해철 동향에 주목할 필요 있음
- 스크러버라는 생소한 선박기기를 다루는 전문인력의 확보가 시급하며, 규제 적합유 사용의 경우 규제 적합유 품질 관리에 주의를 기울여야 함

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

● 2020 VLCC 시황 전망은 - K-Line 유조선본부

- 2019년 강한 시황은 당초 예상대로였지만, 9월 14일에 발생한 사우디 아람코(Saudi Aramco)의 원유 생산 시설 공격과 9월 25일 미 재무부가 대형 중국 선사를 제재 대상 리스트에 포함시킴으로써 상정 이상의 가속도가 붙은 격임
- 유조선 선종의 경우 대외적 변수가 많아 당사는 2020 시황 전망에 대해서는 제시할 수 없음
- 배선 계획을 미리 작성해 무리 없이 2020년 내 LSFO(Low-Sulphur Fuel Oil)로 연료를 전환하고, 저유황유를 확보하지 못해 불가동에 들어가는 선박이 없도록 해야 함



- HSFO(High Sulphur Fuel Oil) 사용후 바로 LSFO(Low-Sulphur Fuel Oil)로 전환하는 것이 아니고 LSMGO(Low Sulphur Marine Gas Oil)을 사용해 연료탱크 회석을 실시한 이후 VLSFO를 급유하므로 연료탱크 상태를 사전에 양호한 상태로 준비시켜 놓아야 함
- 전사(全社)적로는 원활한 연료유 전환을 위해 사내 배선 부서와 SOx 규제 대응 부서의 원활한 협력 체계 하에서 연료유 전환 진척 상황을 수시 확인 필요
- 스크러버 설치 완료 또는 설치 예정선에 있어서는 종래의 HSFO가 원활히 공급 될 수 있는 체계를 구축하는 것도 중요
- 장기적으로 앞을 내다본 이야기를 하자면 국제해사기구(International Maritime Organization·IMO) 등 국제기구의 환경규제가 심화되어 가는데 앞으로의 환경 규제에 대응할 새로운 컨셉의 Eco Ship을 화주·조선소와 모색해 갈 필요 있음

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

● 2020 Aframax 유조선 시황 전망은 - Phoenix Tankers

- 아프라막스의 경우 2019년 8월까지의 전반적으로 부진한 전개가 이어졌음. 9월 이후 국소적 장세의 부침은 있지만 대체로 호조 장세가 이어지고 있음
- 시황 개선의 주요 요인으로는 미국발 유럽착(주로 미국 내 원유), 유럽발 미국 착(주로 러시아 내 연료유)의 양대 대서양 트레이드가 크게 증가한 것을 들 수 있으며, 이를 통해 2019년 하반기 8만~12만 톤급의 아프라막스 유조선의 물동량 증가 발생
- 올해 아프라막스급 유조선 해체는 한자릿수 대에 그쳐 지난해(40척 정도)에 비하면 대폭 감소했는데, 하반기 시황이 점진적으로 상승하면서 해체를 연기하는 선사가 발생해 해체 실적이 부진한 것으로 분석됨
- 2020년 아프라막스 유조선은 일일 고점 6만 달러, 저점 1만 5,000달러, 연평균 3만 달러로 전망함
- 다만 제품선 운임 급증으로 인해 LR2형(8만~16만톤) 제품선의 원유선으로의 전환에 의한 아프라막스 원유선 수급의 악화가 우려됨
- 미국 걸프만 인근에 원유 적재 터미널 건설이 진행되고 있는데 2020년 준공 시 미국발 유럽착 대서양 트레이드에 더 큰 선형의 수에즈막스(12만~20만)급 유조선이 투입되면서 아프라막스 시황이 둔화될 가능성 있음
- 현재 아프라막스급 유조선은 대부분 규제 적합유를 사용하고 있으며, 아프라막



스급 유조선은 신조 선박이 적고 고령선 비중이 높아 당분간 스크러버 탑재는
전무할 것으로 예상됨

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



보고서 집필 내역 I

고병욱 해운빅데이터연구 센터장
valiance@kmi.re.kr | 051-797-4637

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