

# KMI 해운시황 보고서

2020  
2분기  
VOL.6

발행년월 | 2020년 7월      주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)  
발행인 | 장영태      발행처 | 한국해양수산개발원  
감수 | 윤희성      자료문의 | 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

www.kmi.re.kr



## 컨테이너

- 2020년 6월 평균 상하이발 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년대비 상승한 982.8을 기록
- 2020년 세계경제성장률은 -4.9%로 전년대비 7.8%p 하락할 것으로 예상되며, 컨테이너 물동량도 전년대비 감소할 가능성이 높음
- 2020년 선대 증가세는 2%대로 2019년 보다는 낮을 것으로 예상
- 2020년 3분기 운임은 전년에 비해 높을 것으로 예상되나 처리량은 감소

## 건화물선

- 2020년 2분기 평균 BDI는 전기 대비 30.4% 상승
- 중국 등이 봉쇄조치를 해제하고 공장 재가동에 집중하면서 철광석 및 원료탄 수요가 증가, 여름철 전력 수요를 대비한 연료탄 수입 증가 및 남미 지역의 수확시즌으로 시장에 곡물 물동량이 꾸준히 유입됨
- 2020년 선박량은 전년대비 2.4% 증가한 9억 만 DWT 전망. 2분기에는 모든 선형의 인도량이 증가하고 있는 반면 발주량은 감소하고 있음. 해체량은 케이프선을 제외하고 중소형선박은 큰 폭으로 줄어들음
- 3분기 운임은 2분기 대비 상승할 것으로 전망

## 원유선 및 제품선

- 2020년 2분기 VLCC 운임은 유가 하락으로 인한 부유식 저장소 증가 등으로 시황 상승(중동-중국 평균 스팟운임 89,891달러/일)
- 2020년 2분기 원유 수요는 코로나-19로 인해 2019년 대비 일일 1,837만 배럴, 18.4% 감소함
- 2020년 VLCC 선박량은 804척, 2억 4,799만 DWT로 추정됨(2019년 741척, 2억 2,838만 DWT)
- 2020년 6월 들어 OPEC+의 역사적 수준 감산으로 시황이 빠르게 하락한 상황이며, 2022년 4월까지 예정된 단계적 감산으로 운임 반등이 쉽지 않을 것으로 전망됨



## 컨테이너

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

## 건화물

요약	28
BDI	30
케이프	
- 운임동향	32
- 수요동향	36
- 공급동향	41
- 수급 및 FFA	44
파나막스	
- 운임동향	45
- 수요동향	49
- 공급동향	54
- FFA	57
수프라막스	
- 운임동향	58
- 수요동향	62
- 공급동향	64
- 수급 및 FFA	67
주요뉴스	68

## 원유선 및 제품선

요약	76
운임시장동향	
- 운임현황	77
- 선박 연료유	80
- FFA 시장	83
수요시장동향	
- 세계 원유 수요 및 공급	84
공급시장동향	
- 선대현황	90
- 선박 발주 및 해체	92
주요뉴스	95

컨테이너



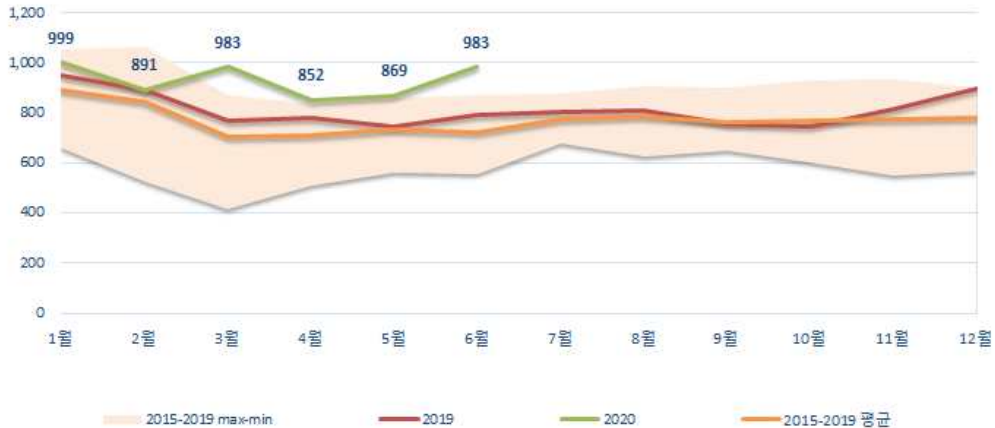
## 2020년 2분기 요약

- **(운임)** 2020년 6월 평균 상하이발 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년대비 상승한 982.8을 기록
  - 저유황유 사용에 따른 추가비용(LSS) 부과에 따른 상승분을 제외하고서라도 아시아-북미 항로를 중심으로 운임이 크게 상승함. 선사들의 선제적인 공급 감축으로 운임은 강세를 유지함. 다만 공급 감축에 따라 컨테이너선 수요가 감소하여 용선료는 전년대비 최소 20% 이상 하락함
- **(수요)** 2020년 세계경제성장률은 -4.9%로 전년대비 7.8%p 하락할 것으로 예상되며, 컨테이너 물동량도 전년대비 감소할 가능성이 높음
  - 코로나19로 인한 소비위축은 실업 증가로 이어져 결과적으로 컨테이너 수요에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
  - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력성으로 계산할 경우 컨테이너 물동량은 전년대비 5~8% 이상 감소 전망. 기관별로 클락슨은 8.5%, 알파라이너는 7.6% 감소 전망
- **(공급)** 2020년 선대 증가세는 2%대로 2019년 보다는 낮을 것으로 예상
  - 2020년 컨테이너선 인도량은 90~100만 TEU 이하로 전망되며 해체량은 30만 TEU에 달해 실제 선대 증가는 60~70만 TEU로 예상됨
  - 아시아-북미항로는 예상보다 높은 수요가 나타나 신규 서비스가 개설되거나 예고된 임시 결항이 취소됨. 하지만 전년 수준으로 회복은 시간이 소요될 것으로 예상됨
- **(전망)** 2020년 3분기 운임은 전년에 비해 높을 것으로 예상되나 처리량은 감소
  - 아시아-북미 항로를 중심으로 높은 운임이 유지되어 수요 감소에 대한 매출 하락 손실을 일부 보전할 것으로 예상됨. 하지만 3분기에도 계선의 증가로 용선대에 대한 반선이 빈번하게 발생하여 선주사들의 어려움은 지속될 것으로 예상됨
  - 원양항로 시장에서는 시장 점유율 경쟁에서 벗어나 수익에 중점을 두는 양상임. 얼라이언스를 중심으로 무분별한 경쟁을 지양해 향후에도 외부 악영향이 발생할 경우 선사들간의 협력이 가능할 것으로 판단됨. 나아가 신조발주량 감소, 해체량 증가는 컨테이너 선대의 구조적 건전성을 이끌 것으로 예상됨



## 운임시장동향 : 운임지수

[그림 1] SCFI 운임 추이



자료: 상하이해운거래소

- 2020년 2분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 2019년에 비해 상승한 것으로 나타났으며 운임 수준도 최근 5년 평균(2015~2019)에 비해 높음
  - 2020년 6월 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년동시점 789.1에 비해 높은 982.8을 기록함
  - 코로나19로 선사들은 공급을 축소하였으나 미국을 중심으로 수요가 예상보다 증가하여 컨테이너 운임지수의 상승을 견인함

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

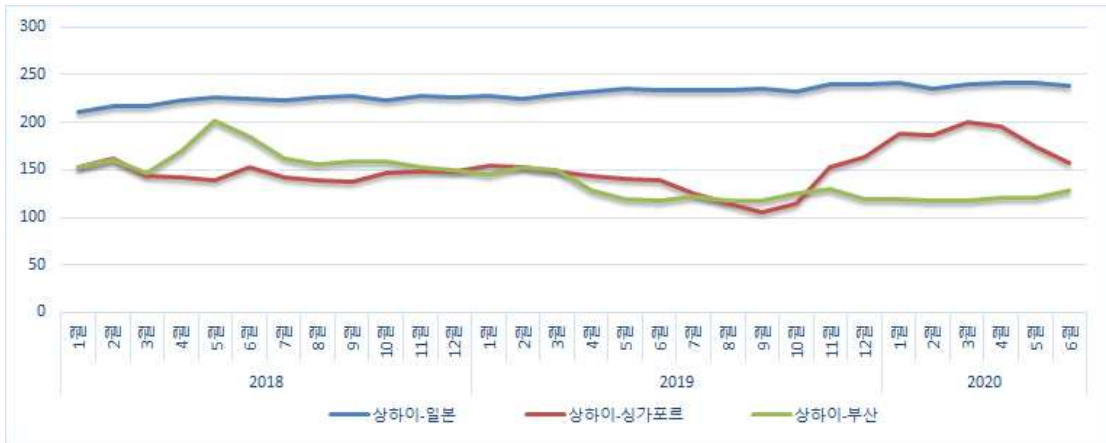
구분	2019년			2020년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	772	791	825	931	897	-3.6	16.3
유럽	717	722	753	897	807	-10.0	12.6
지중해	724	828	821	1,023	891	-12.9	23.1
미주(서안)	1,487	1,484	1,400	1,500	1,960	30.6	31.8
미주(동안)	2,597	2,638	2,483	2,806	2,819	0.5	8.5
미주(남미)	1,365	1,970	1,906	1,738	996	-42.7	-27.0
일본	234	234	238	239	241	0.7	3.1
동남아(싱가포르)	141	115	147	192	177	-7.8	25.7
한국(부산)	121	119	125	118	123	3.7	1.2

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 2] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소

● 2020년 2분기 인트라아시아 운임은 전분기대비 소폭 하락

- 올인(All-in)요율에서 2020년 2분기 상하이-한국, 상하이-태국, 상하이-말레이시아 운임은 전년 동기대비 하락하였으나 그 외 상하이-홍콩, 인도네시아항로 등 대부분의 인트라항로 운임은 상승함
- 코로나19로 인해 일부 인트라항로의 공급 조정이 발생했으나 원양항로에 비해 낮은 수준으로 추정됨. 3분기에도 전분기와 유사한 흐름이 이어질 것으로 예상됨

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2019년			2020년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기 대비
상하이-일본(요코하마)	643	633	630	677	680	0.5	5.7
상하이-한국(부산)	417	363	327	370	347	-6.3	-16.8
상하이-홍콩	420	510	470	485	530	9.3	26.2
상하이-싱가포르	460	435	490	585	560	-4.3	21.7
상하이-인도네시아(자카르타)	513	457	557	620	533	-14.0	3.9
상하이-태국(람차방)	447	423	500	500	430	-14.0	-3.7
상하이-베트남(호치민)	430	390	560	525	450	-14.3	4.7
상하이-대만(카우송)	490	480	510	520	540	3.8	10.2
상하이-필리핀(마닐라)	360	370	360	385	370	-3.9	2.8
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	590	590	610	590	550	-6.8	-6.8

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

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



## 운임시장동향 : 용선료

[그림 3] 용선료와 운임지수간의 관계



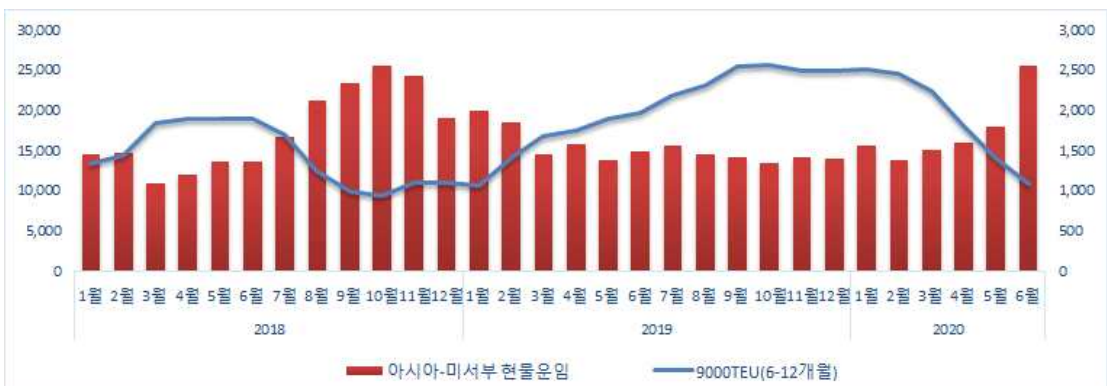
자료: 알파라이너, 상하이해운거래소

### ● 코로나19에 따른 공급 축소는 용선료 하락으로 이어져

- 과거 2014~2019년 컨테이너 운임과 용선료 간의 상관관계는 0.1~0.2에 불과하지만 6개월의 시차(time lag)를 주고 상관관계를 분석할 경우 0.6~0.7 이상으로 상승함
- 기술적으로 2020년 2분기 운임 상승에 따라 용선료가 3분기에는 반등해야 하나 코로나19로 인한 공급 축소에 따른 계선 증가로 용선수요 급감하여 반등 가능성은 낮음
- 2020년 6월 기준 선박 크기별로 차이는 있으나 대형선의 용선료는 전년대비 50% 가까이 하락하는 것으로 나타남

[그림 4] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선기간은 6~12개월임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소



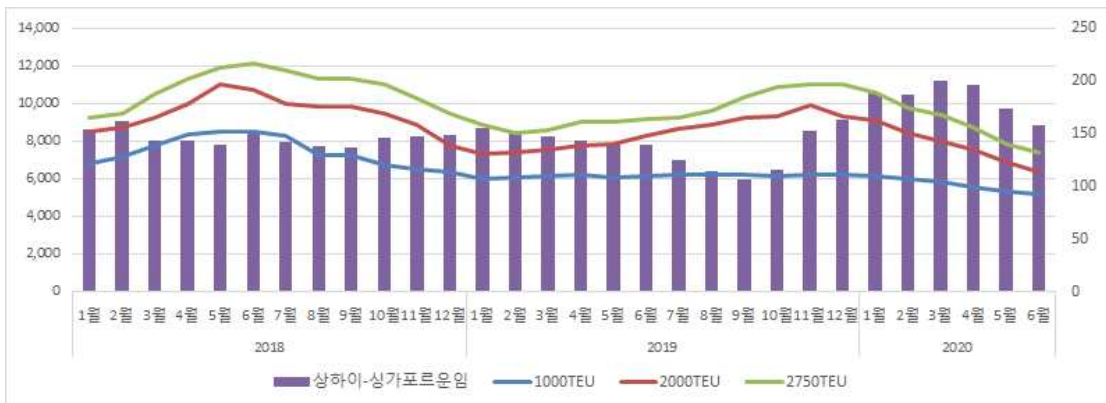


● **코로나19로 인해 용선료와 현물운임과의 상관관계는 낮아짐**

- 2017년 이전에는 미주운임과 용선료 간에 정(+)의 관계가 나타났으나 2020년 코로나19로 인해 용선료는 약세를 기록하여 운임과의 관계는 약화됨
- 운항선사들은 컨테이너 운임 하락을 막기 위해 선제적으로 공급을 축소하고 있어 운임은 전년대비 높은 수준이나 선박에 대한 수요는 감소하여 용선료는 하락하는 양상임. 올해 3분기까지 공급축소가 예상되어 용선시장 역시 약세를 기록할 것으로 예상됨
- 운항선사들은 선제적으로 공급 축소에 따른 운임하락을 최소화하는 반면 선주사들은 컨테이너 선사들의 반선으로 경영실적 악화가 우려됨

[그림 5] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU이하) 현황

(단위: 달러/day)



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

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

● **2020년 2분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전분기 대비 하락함**

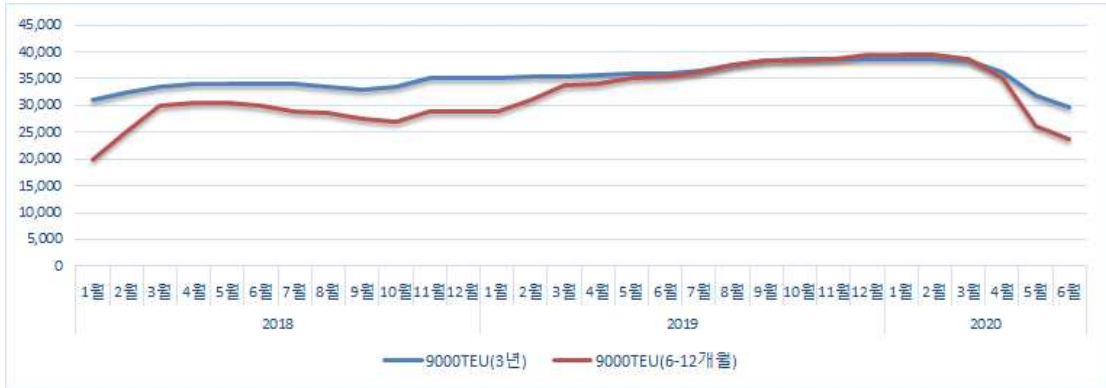
- 코로나 19로 인한 공급 축소로 계선이 증가하면서 3,000TEU급 선박에 대한 수요도 감소함
- 미-중 무역전쟁으로 인한 글로벌 SCM 변화로 동남아항로 확대가 이루어져 장기적으로 3,000TEU급 미만의 소형 컨테이너선의 용선시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상되나 코로나19로 인한 공급축소에 따른 용선료 하락은 불가피함





[그림 6] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

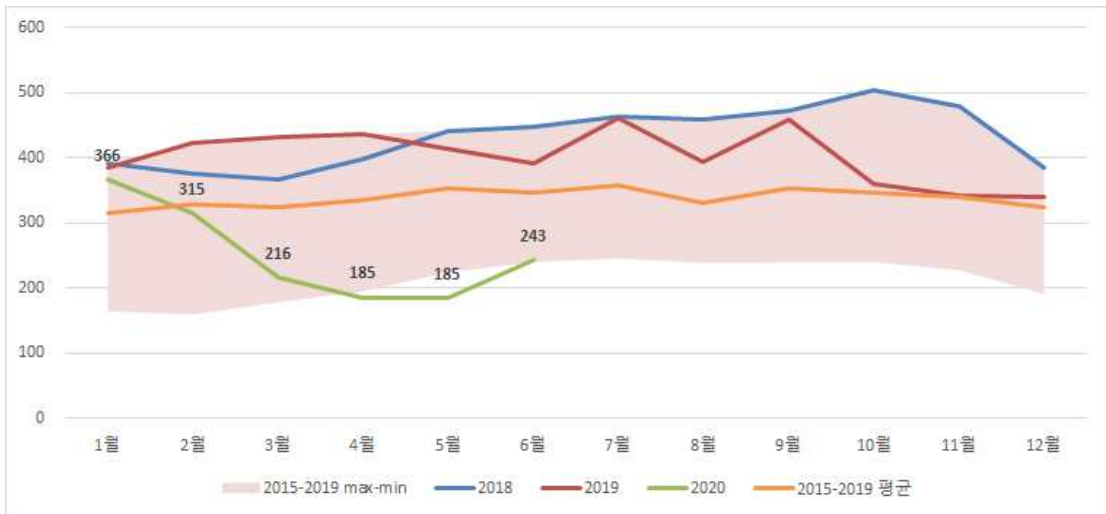
- **장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 장기용선료가 단기에 비해 높아**
  - 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기용선료에 비해 항상 낮았으나 최근에는 이러한 차이가 크게 작아짐
  - 스크러버 장착으로 인한 대체선박에 대한 수요증가로 단기용선료가 일시적으로 상승한 것으로 추정됨
  - 또한, 코로나19로 인해 선사들은 선박 공급을 축소시킴. 대형선을 중·소형선으로 교체하므로 대형선에 대한 수요가 감소하여 중·소형선에 비해 상대적으로 용선료 하락폭이 큰 것으로 나타남



## 운임시장동향 : 연료유

[그림 7] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2020년 2분기 연료유 가격은 유가 하락으로 전년대비 하락하여 6월 기준 243달러를 기록 (싱가포르 380cst 기준)
  - 원유 감산에 대한 합의 지연과 코로나19로 인한 수요 감소가 동반되어 연료유 가격은 2016년 이후 최저치인 180달러대를 기록함.
  - 2020년 6월 싱가포르 저유황유(VLSFO)의 가격은 316달러까지 하락하여 고유황유 (HFO)와의 가격차이가 톤당 70달러에 불과한 것으로 나타남



[그림 8] 연료유종별 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 MGO, VLSFO, 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 로테르담에서 판매되는 저유황유(LSFO)와 선박용경유(MGO)와의 차이는 50달러에 불과함
  - 과거 MGO는 HFO에 비해 톤당 약 40~50% 가격이 높았지만 연료유가 하락으로 실질 가격 차이는 약 100달러대에 불과함
  - 코로나19로 인한 컨테이너 운항선대 축소로 연료유가는 하향 안정화 될 것으로 예상됨
  - 또한, 이러한 연료유가 하락세가 지속되면 스크러버 장착에 대한 이점이 크게 낮아져 관련 수요도 감소할 수 있음

[그림 9] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소



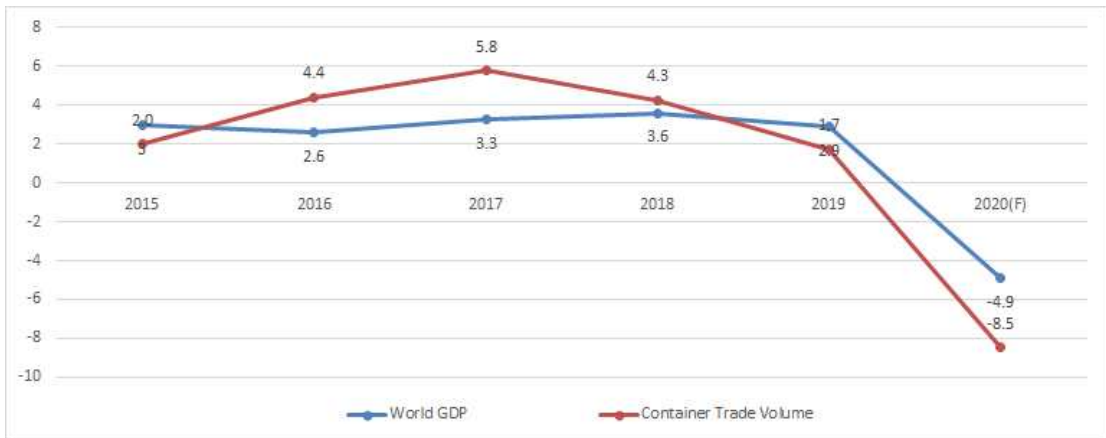
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아져 연료유 가격 상승은 선사들의 부담으로 이어질 우려
  - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관관계수는 0.1에 불과함)
  - 이러한 경향이 이어질 경우 선사가 저유황유 사용으로 인한 연료비 상승을 화주에게 전가하지 못할 것으로 우려됨



## 수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 10] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IMF, 클락슨

- 2020년 세계 경제성장률은 전년대비 7.8%p 하락한 -4.9%를 기록할 것으로 전망됨
  - 세계 GDP증가율 하락으로 인해 컨테이너 물동량도 감소할 것으로 예상
  - IMF에서는 2020년 세계 교역량이 11.9% 감소(IMF, World Economic Outlook 2020.06), Drewry는 컨테이너 물동량이 8.5% 감소할 것으로 예상함
  - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력성을 이용해 추정하면 컨테이너 물동량은 전년대비 5~8% 감소할 것으로 예상됨(KMI)

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2018	2019	2020	2021
세계	3.6	2.9	-4.9	5.4
미국	2.9	2.3	-8	4.8
EU	1.9	1.3	-10.2	6
중국	6.7	6.1	1	8.2
인도	6.1	4.2	-4.5	6
일본	0.3	0.7	-5.8	2.4



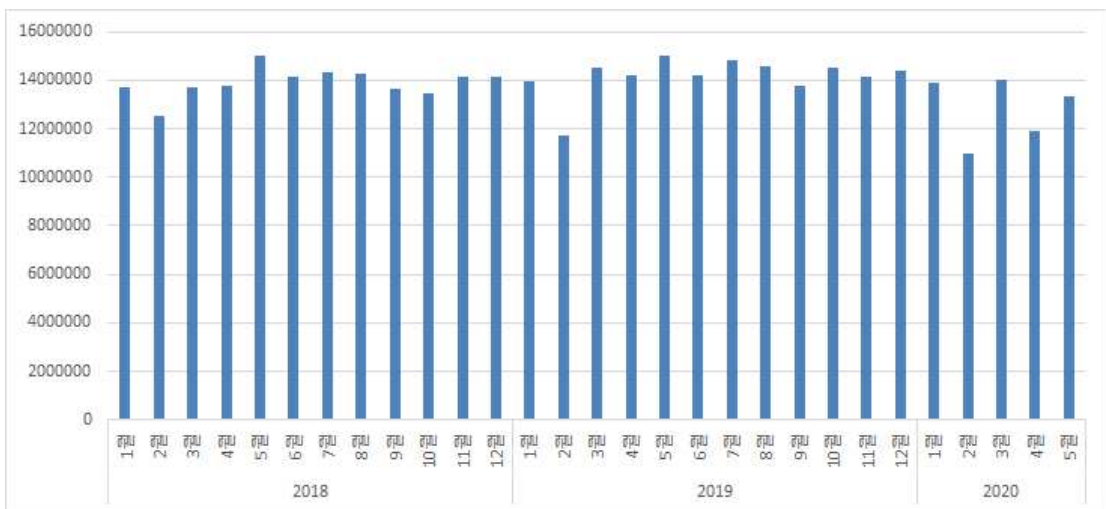
국가	2018	2019	2020	2021
한국	2.9	2	-2.1	3

자료: IMF

- **코로나19로 인해 미국, 중국, EU 등 주요국의 경제성장률은 전년대비 하락할 것으로 예상**
  - 코로나사태로 인한 소비위축으로 실업이 증가하고 이는 경기 악화로 이어질 수 있음. 5월 이후 봉쇄조치 완화로 컨테이너 수요는 점진적으로 회복하고 있으나 전년수준에 이르지 못하는 못함
  - 글로벌 구매관리자지수(PMI)에 따르면 의료 산업을 제외한 대부분의 산업에서 어려움을 겪을 것으로 예상함

[그림 11] 글로벌 컨테이너 물동량

(단위: 천TEU)



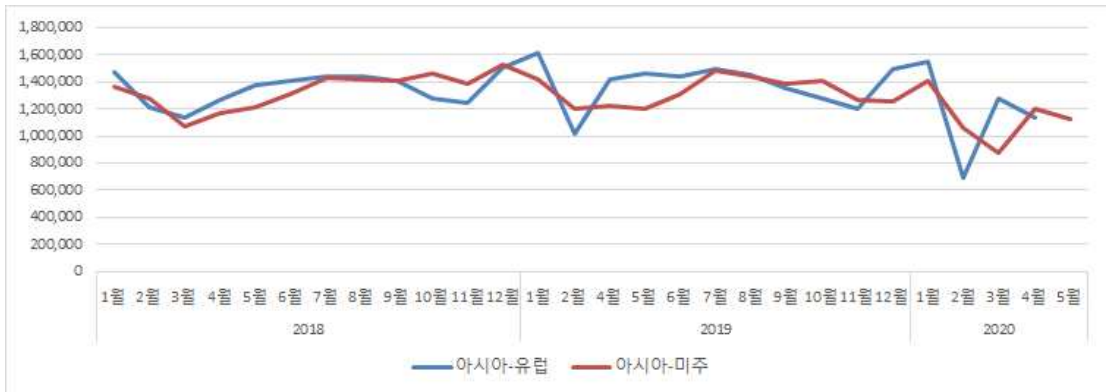
자료: CTS(Container Trade Service)

- **2020년 5월 누계 세계 컨테이너 물동량은 전년동기대비 7.6% 감소한 6,411만 TEU를 기록**
  - 1분기보다 2분기(4월, 5월)의 컨테이너 물동량 감소세가 더 큰 것으로 나타남
    - \* 전년동기대비실적, 1월(-0.7%), 2월(-6.2%), 3월(-3.3%), 4월(-15.9%), 5월(-11.4%)
  - 중국 춘절과 코로나19로 인한 중국 내 제조업 중단이 영향을 미쳤으며 3월 이후에도 영향이 지속될 것으로 예상됨



[그림 12] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



주: 아시아-유럽항로 2월 실적 미발표

자료: 알파라이너

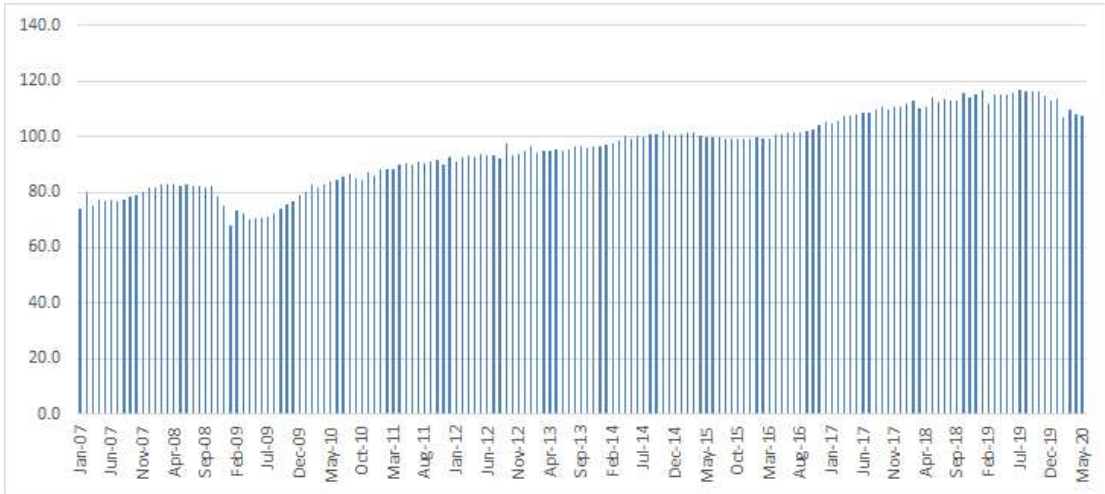
● 2020년 아시아-유럽항로, 아시아-북미항로 컨테이너 물동량 3분기 약세 지속

- 2020년 4월 아시아-유럽항로 물동량은 19.8%, 5월 아시아-미주항로 물동량은 6.4% 감소함
- 상대적으로 유럽항로에 비해 미주항로의 물동량 회복이 예상보다 높은 것으로 나타나 운임 역시 크게 상승함
- 2020년 2분기 이후 물동량이 회복될 것이라는 전망이 있으나 7~9월 크리스마스 대비 수요가 반등여부를 알 수 있는 지표로 작용할 가능성이 높음





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



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

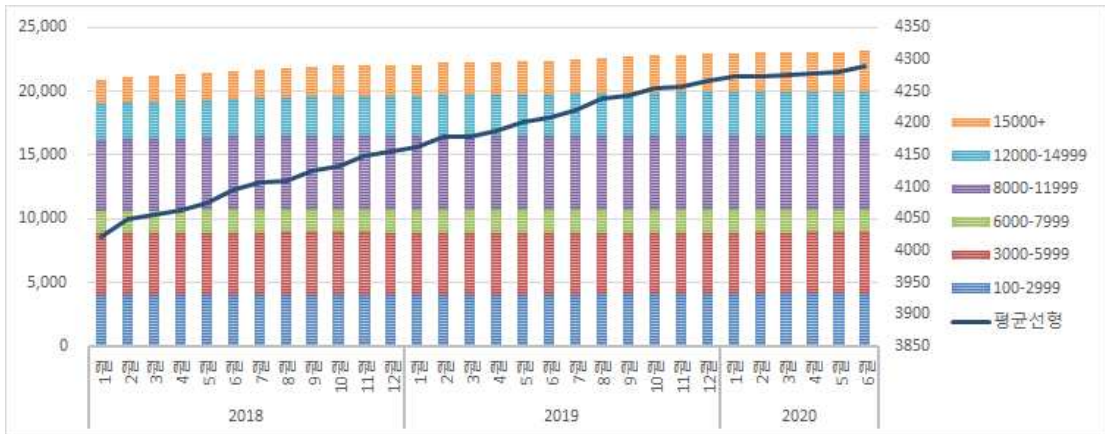
- 2020년 5월 기준 항만 컨테이너 물동량 지수는 전년동기대비 5.8% 하락
  - 1분기 하락폭은 전년동기대비 4.2%, 2분기(4~5월)는 6.9%로 하락폭은 더 확대됨
  - 3분기 항만 컨테이너 물동량도 전년대비 하락이 불가피할 것으로 예상되나 주요 국가들의 경제활동 재개로 인해 2분기에 비해 하락폭은 소폭 둔화될 수 있음



## 공급시장동향 : 선대현황

[그림 14] 세계 선대 및 평균선박크기 추이

(단위: TEU)



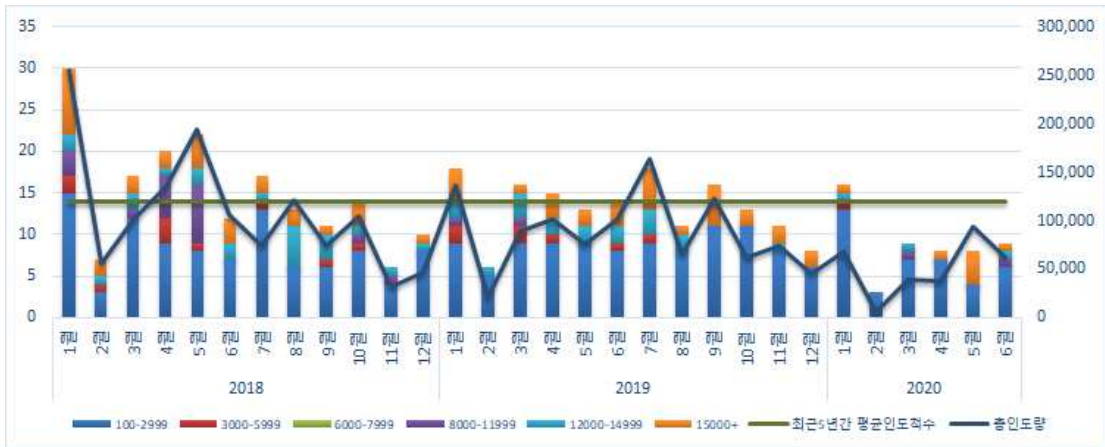
자료: 클락슨

- 2020년 6월 기준 컨테이너선대는 총 5,398척, 2,316만 TEU를 기록
  - 초대형선박의 증가로 인해 평균 선박크기도 2018년 초 4,039TEU에서 2020년 6월 기준 4,291TEU로 증가함
  - 총 선대에서 15,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아져 13.8%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)



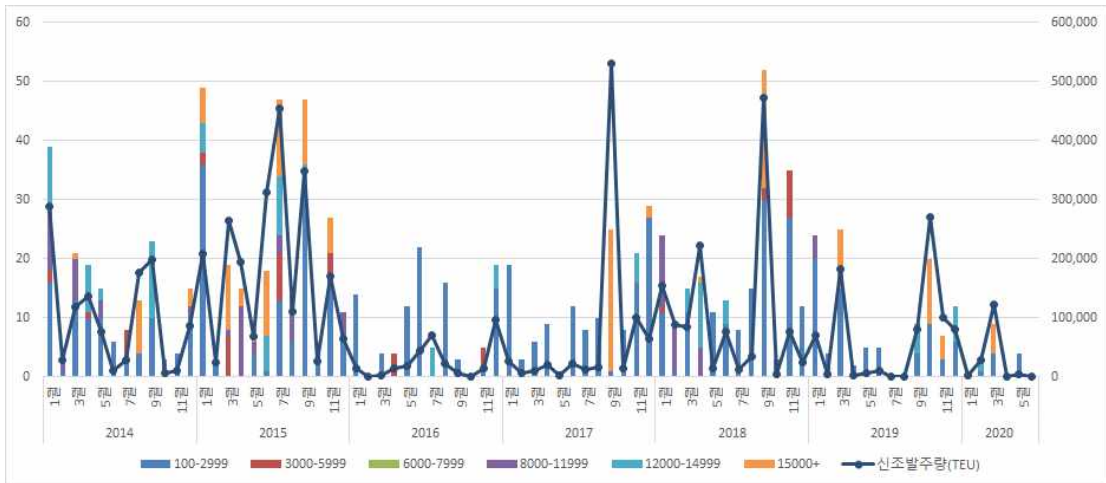
자료: 클락슨

- 2020년 6월까지 인도된 컨테이너 선박은 총 53척, 30만 8천 TEU이며 2020년 총 인도예정인 선박은 총 167척, 96만 1천 TEU로 예상
  - 2020년 인도 예정인 선박은 2019년에 비해 인도선박에 비해 척수는 증가하나 총량 (TEU)은 감소할 것으로 예상됨
  - 최근 5년간 월평균 인도척수는 14척으로 나타났으며 2020년 2분기 월평균 인도척수는 8척으로 최근 5년 평균에 미치지 못한 것으로 나타남
  - 연 초 선박 인도 예상 척수는 197척이었으나 3개월이 지난 이후 인도예상척수가 30척 감소함



[그림 16] 신조발주량 및 척수

(단위: 척, TEU)



자료: 클락슨

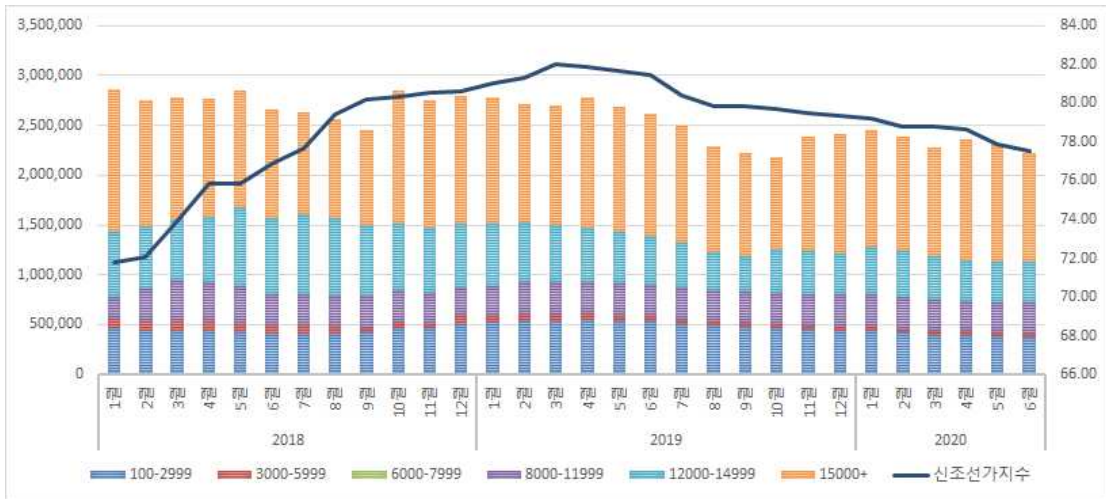
#### ● 2020년 2분기 컨테이너 신조 발주량은 낮은 수준

- 클락슨 자료에 따르면 올해 2분기 컨테이너 신조 발주량은 4척(4천TEU)으로 2019년 2분기 신조 발주량인 12척(약 1.7만 TEU)에 비하면 크게 감소한 수치임
- 올해 발주된 선박은 OOCL의 23,000TEU급 5척, Great Horse의 14,000TEU급 2척을 제외하면 대부분 소형 선박임
- 컨테이너 운임과 신조 발주량과는 거의 관계가 없는 것으로 나타남. 더불어 아시아-유럽 운임과 15,000TEU 이상, 아시아-미주운임과 8,000~12,000TEU 신조 발주량 간에 모두 상관관계는 낮은 것으로 나타남
- 이는 신조발주에 영향을 미치는 요인은 운임이 아닌 환경규제, 기업의 비용절감 등과 같이 해운기업의 전략적인 요소가 영향을 미친 것으로 해석됨



[그림 17] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



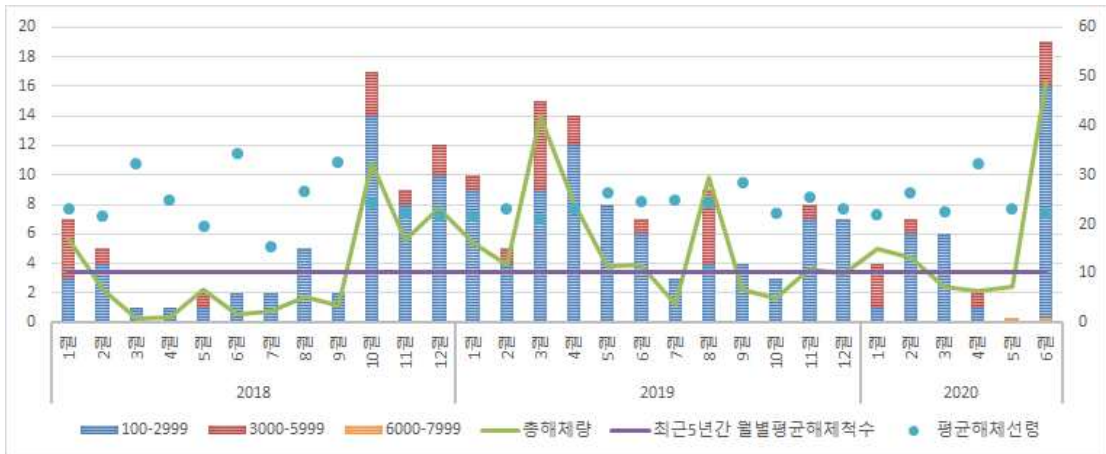
자료: 클락슨

- 2020년 6월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 325척, 217만 TEU이며 이중 49.1%는 15,000TEU급 이상
  - 15,000TEU급 이상 선박은 2020년 18척(42.6만 TEU)이 인도될 예정임. 현재 원양항로에 15,000TEU급 이상 선박은 약 175척(약 340만 TEU) 운영중
  - 현재 선사들의 공급량 조절로 계선이 빈번하게 발생하고 있어 초대형선박 중 일부는 인도시기를 연기할 것으로 예상됨. 과거 이들 선박들은 인도량 증가에 따른 전배현상(cascading)도 빈번하게 발생하였으나 최근 코로나19로 인해 선복축소를 위해 소형선이 대형선으로 전배되는 현상도 일부 나타남
  - 특히, 코로나19로 인해 계선이 증가됨에 따라 선사의 인도 지연 요청은 빈번하게 발생할 것으로 예상됨
  - 2019년 이후 발주잔량 감소와 함께 신조선가도 하락하는 것으로 나타남



[그림 18] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)



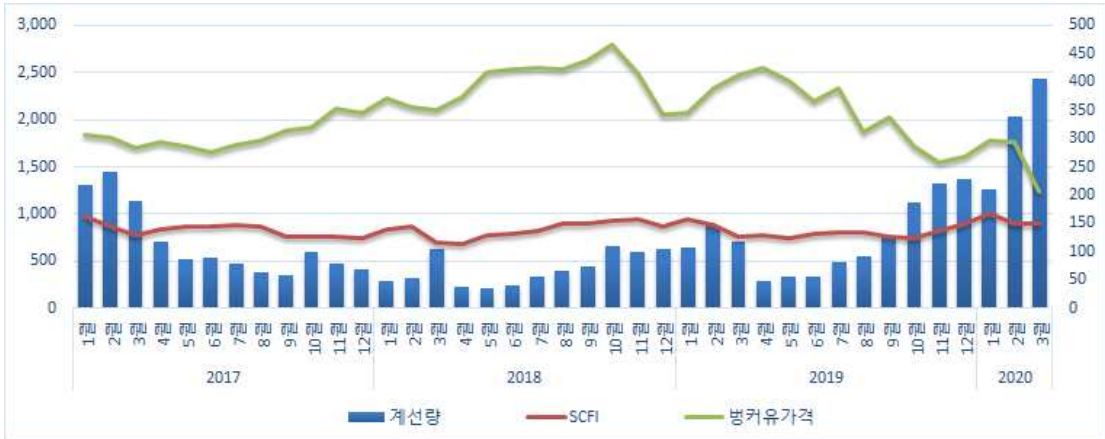
자료: 클락슨

- 2020년 6월 누계 해체량은 40척(9.8만 TEU)을 기록하여 전년동기대비 59척(11.7만 TEU)에 비해 감소함
  - 2020년에는 3,000TEU 미만의 노후선박을 중심으로 해체량이 발생하나 낮은 선령으로 인해 30만TEU 이상의 해체량을 기대하기는 어려움
  - 해체선박의 평균선령도 2011년 30년에서 2020년 6월 22.3년으로 낮아짐
  - 5월 이후 6천 TEU급 컨테이너선에 대한 해체가 이루어지고 있어 중장기적으로 선대 양극화가 초래될 수 있음



[그림 19] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



주: 벙커유가격은 싱가포르 380CST 임

자료: 클락슨

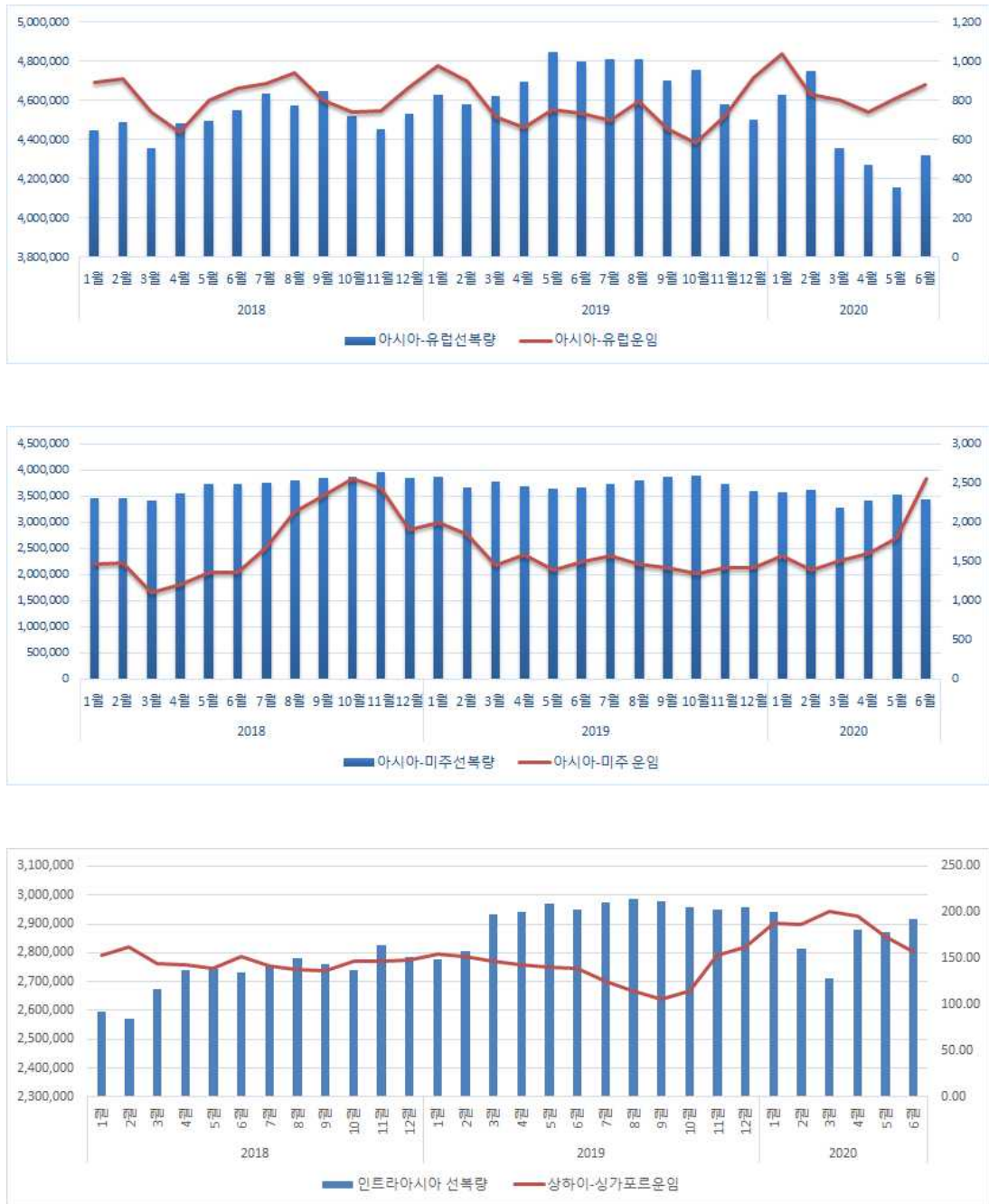
- 2020년 6월 기준 전체 선대의 10% 이상인 232만 TEU가 계선 중
  - 5월 계선은 272만TEU에 달했으나 6월에 소폭 감소함. 주요 국가의 봉쇄조치 해제로 인한 수요 증가가 영향을 미친 것으로 추정됨.
  - 특히 아시아-북미 서부의 물동량 회복이 예상보다 높아 일부항로는 임시결항의 취소 및 신규서비스 개설이 이루어짐
  - 코로나19로 인한 공급 감소는 지속될 것으로 예상되어 중·단기적으로 200만TEU 이상의 계선은 지속될 것으로 예상됨





[그림 20] 항로별 운임 및 선복량

(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)



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



[표 4] 주요 항로 선복량

(단위: 천TEU)

구분	2019년			2020년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	4,781	4,776	4,613	4,444	4,250	-4.4	-11.1
아시아-미주(북미)	3,668	3,797	3,738	3,505	3,458	-1.4	-5.7
인트라 아시아	2,955	2,979	2,956	2,862	2,888	0.9	-2.3

자료: 알파라이너

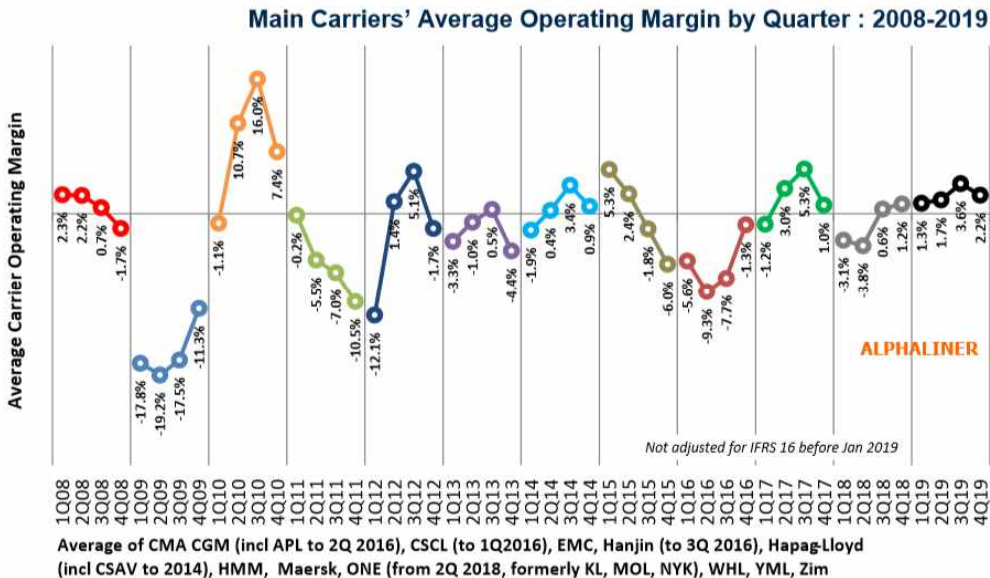
● **코로나19로 인해 아시아-유럽항로, 아시아-미주항로의 선복량 모두 감소**

- 2020년 2분기 미주(북미)항로의 선복량은 전년 동기대비 5.7%, 전분기대비 1.4% 감소함. 유럽항로에 비해 감소폭은 적으며 최근 얼라이언스를 중심으로 예고된 임시결항 취소가 발표되어 3분기에는 2분기에 비해 공급은 소폭 증가할 것으로 예상됨
- Zim은 6월 말부터 4,250TEU급 5척을 투입하여 중국과 북미 서부를 잇는 신규 서비스(ZEX: ZIM E-commerce Xpress)를 신규 개설함
- 인트라 아시아 선복량은 전년대비 2.3% 감소했지만 원양항로에 비해 변동폭은 크지 않은 것으로 나타남.
- 낮은 연료유가와 공급조절을 위해 아시아-유럽항로에서는 수에즈운하를 통과하지 않고 아프리카 희망봉을 경유하여 운항일수를 늘리는 전략도 실시됨
- 수에즈 운하 미 통과로 약 70만 달러의 비용이 감소하는데 이는 연료비용으로 상쇄가 가능함. 또한 코로나로 인해 수요 감소가 이뤄지며 공급 축소가 빈번하게 발생하는데 운항일수 증가를 통한 공급 감축 효과도 가능하여 선사에게는 다양한 이점이 있는 것으로 알려짐



## 주요뉴스

### ● 주요 컨테이너 선사의 2019년 경영실적 전년대비 개선



- 상위 10대 컨테이너 선사의 2019년 경영실적을 분석한 결과 2개 선사를 제외하고 영업이익을 기록한 것으로 나타남
- 전년대비 2019년 운임(CCFI)이 0.6% 상승하였으며 연료유가는 6.5% 하락하여 경영실적 개선에 영향을 미친 것으로 분석됨
- 또한, 새로운 회계기준(IFRS16)으로 이자 및 세금 지불 전 수익(EBIT)이 증가하여 일부 선사의 경우 EBIT 수익률이 약 1.5% 증가한 것으로 나타남. 하지만 부채도 동반 증가하여 이자비용이 크게 증가하여 HMM 및 양밍 등은 2019년 순손실을 기록함
- 코로나19로 인해 2020년 선사들의 경영실적에 부정적인 영향을 미칠 것으로 전망됨. 특히 지속적으로 손실을 기록한 선사들은 현금 유동성 문제가 발생할 것으로 예상됨

Alphaliner Weekly 13호

### ● 코로나19로 컨테이너 용선시장 약세, 해체척수 증가

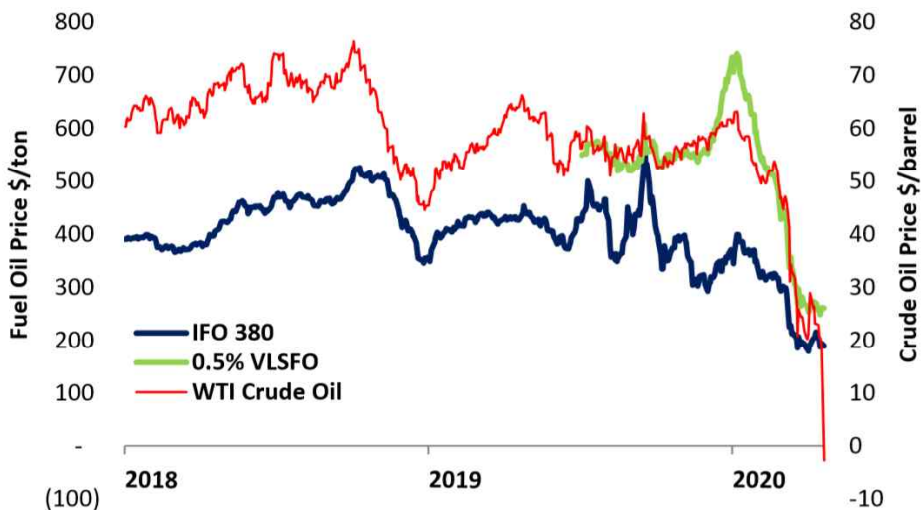
- 알파라이너 자료에 따르면 컨테이너선 용선료가 최대 50% 하락한 것으로 나타남
- 원양항로의 임시결항이 증가하면서 대형선박의 용선료가 크게 하락함. 6,000TEU급 이상 선박의 용선료는 전년동기대비 45~50% 하락한 것으로 나타남
- 그 외 파나막스급 선박은 35~40%, 3,500TEU급 이하의 선박은 15~20% 하락함



- 해체 척수도 증가했는데 코로나19 확산 시기에 12척의 컨테이너 선박이 해체되었으며 이중 3척은 6,000TEU급 이상임. 알파라이너는 올해 컨테이너 해체량이 30만TEU에 이를 것으로 전망함

Alphaliner weekly 24

● 낮은 연료유가로 2020년 스크러버 장착대수는 축소 전망



- 공급과잉과 코로나19로 인한 수요 감소로 원유가격이 낮은 추세를 기록중
- 4월 20일 텍사스산 원유가격은 배럴당 -39달러, 고유황유(IFO 380)도 톤당 190달러(싱가포르)를 기록함
- 저유황유와 고유황유 간의 스프레드도 50~70달러로 크게 낮아져 컨테이너선에 대한 스크러버 장착 이점이 크게 낮아짐
- 낮은 연료유가에도 불구하고 3월 35척에 이어 4월에도 20척 이상의 컨테이너 선박이 스크러버 장착을 위해 입고됨
- 현재 입고하는 선박들은 2019년에 계획된 선박들로 유가와 무관하게 입고되는 것으로 추정됨
- 하지만 관련 기업인 Alfa Laval에 따르면 스크러버 주문 대수는 감소한 것으로 나타나 올해 스크러버 장착 실적은 과거 예상치에 비해 하락할 가능성이 높음

Alphaliner Weekly 16호

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132088/Alfa-Laval-reports-declining-scrubber-orders>  
(로그인 필요)

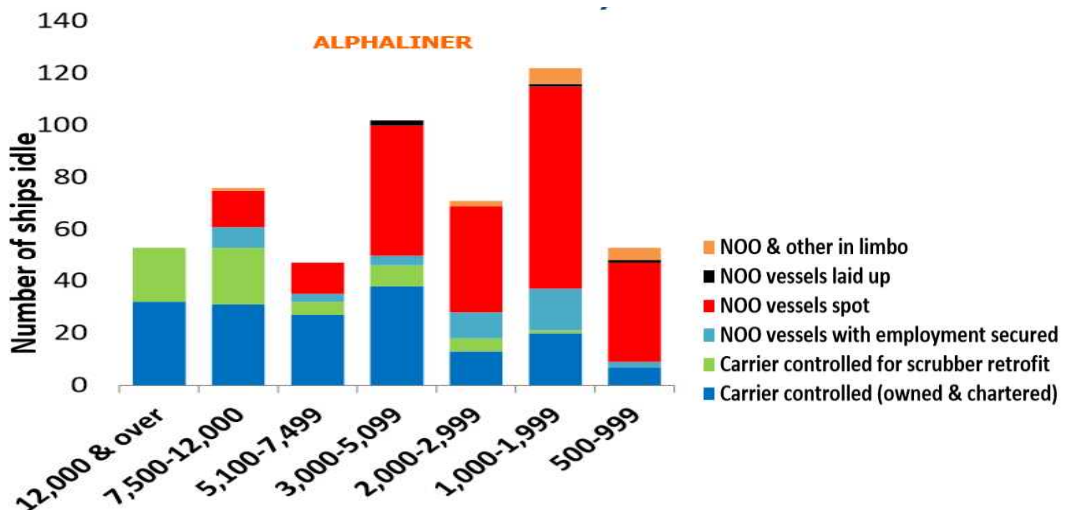


### ● HMM을 제외한 상위 12개 선사 선대 규모 축소

- 알파라이너 자료에 따르면 2020년 상반기 상위 12개 컨테이너 선사의 공급량은 대부분 감소함
- HMM은 초대형선의 인도와 2M으로부터 반환된 선박으로 인해 총선대가 42.0% 증가하였으나 Wan hai(-14.0%), PIL(-10.7%)은 감소세가 큰 것으로 조사됨
- 머스크는 23.6만TEU의 감소를 기록하여 공급량이 가장 크게 축소된 것으로 나타났으며 시장점유율도 17.8%에서 16.6%로 하락함
- 선대축소는 대부분 용선 반환을 통해 이루어진 것으로 추정되며 머스크의 경우 올 초 393척을 용선을 통해 보유하고 있었으나 55척을 반환한 것으로 알려짐

Alphaliner weekly 25

### ● 코로나19, 선주사들에게 부정적인 영향



- 코로나19는 선주사(NOOs: Non-operating owners) 경영실적에 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상
- 업계 1위와 3위인 Seaspan, Costamare의 올해 1분기 매출은 전년대비 각각 2.5%, 7.5% 증가함
- 하지만 코로나로 인해 계선선박이 증가하면서 용선료가 하락하고 용선기간도 줄어드는 것으로 나타남. 5월 기준 524척, 265만 TEU의 선박이 계선되어 있으며 이들 선박 중 스크러버 선박은 71척, 약 66만 TEU로 나타나 실제 계선량은 약 199만 TEU에 달함
- Costamare의 경우 2020년 용선이 만료되는 선박은 총 보유선대의 25%인 12.1만 TEU에 이르며, Seaspan의 경우 단기용선 비중이 12%인 것으로 조사됨



- 현재 계선선박을 살펴보면 5,000TEU급 이하에서 용선선박의 비중이 높은 것으로 나타나 코로나 사태가 지속되면 컨테이너 선사들은 중소형선을 중심으로 선주사에게 선박을 반선할 가능성이 높음

alphaliner weekly 20

#### ● 머스크, 탈탄소화 전략 추진

- 머스크는 친환경 연료(메탄올, 수소)를 공급할 수 있는 새로운 계획을 발표함
- 동 기업은 덴마크의 기업들(코펜하겐 공항, DSV Panalpina 등)과 함께 파트너십을 맺고 지속가능한 연료(메탄올) 생산을 추진함. 동 연료는 육상, 해상, 항공용으로 구분되어 생산할 예정임
- 이번 탈탄소화 전략은 크게 3단계로 추진되는데 첫 번째 단계에서는 10MW급 전해조를 통해 버스와 같은 육상용 수소를 생산하며 2023년까지 완료할 계획임. 두 번째 단계는 2027년까지 설비용량을 250MW로 증가시키며, 보른홀름(Bornholm)에 위치한 풍력발전소에서 생산된 신재생 전기를 활용함. 세 번째 단계에서는 2030년까지 발전용량을 1.3GW까지 증대할 계획임
- IMO는 2050년까지 2008년 기준 탄소배출량을 50% 감축할 계획이나 ABS에 따르면 약 2/3의 선주들은 아직 탈탄소화 계획조차 없는 것으로 조사되어 머스크의 전략은 향후 선사들의 모델이 될 수 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132478/Most-shipowners-have-no-decarbonisation-strategy>(로그인 필요)

<https://www.tradewindnews.com/technology/maersk-leads-project-to-produce-methanol-bunkers-on-industrial-scale/2-1-814487>(로그인 필요)

건화물





## 2020년 2분기 요약

### ● 케이프선 운임과 전망

- (현황) 케이프선 2분기 평균 운임은 1일 9,598달러를 기록함. 이는 전기 대비 2배 이상 상승한 수준이기는 하나, 전년 동분기 대비 15.5% 하락함
- (수요) 중국의 철광석, 원료탄에 대한 수요가 증가하면서 호주와 브라질산 철광석 수출량이 늘어나고 있음. 특히 호주는 올해 철광석 생산량을 증산할 계획을 밝힘. 원료탄의 경우 주요 수입국인 인도의 수요가 줄어들면서 증가세가 마이너스를 기록할 것으로 보임
- (공급) 2분기 케이프선 순증은 350만 DWT(인도량 670만 DWT, 해체량 320만 DWT)이며 선복량은 전년대비 2.0% 증가함. 발주량은 170만 DWT, 발주잔량은 3,960만 DWT임. 특히 선복량 대비 발주잔량의 비율이 11.3%로 2018년 이후 최저치를 기록함
- (전망) 3분기 케이프선 운임은 2분기 대비 상승할 것으로 예상됨. 다만, 브라질이 당초 계획한 것과 같이 공급에 차질이 발생하지 않을 지에 대해서는 지켜보아야 할 것으로 보이며, 인도의 수요변화가 운임에 영향을 미치는 또 하나의 요인으로 보임

### ● 파나막스선 운임과 전망

- (현황) 2분기 파나막스선 평균 운임은 1일 5,977달러를 기록함. 전기 대비 4.6% 상승한 수준이기는 하나, 전년 동분기 대비 37.2% 하락함
- (수요) 코로나 19의 여파로 연료탄 주요 수입국인 인도 등이 봉쇄조치를 취하면서 전력 수요 감소가 연료탄 수요 감소로 이어졌으며, 탈탄소화 움직임으로 유럽과 영국 등도 연료탄에 대한 수요가 약세를 띠음. 다만, 6월부터 여름용 전력 수요를 충족하기 위한 연료탄 수입이 증가할 것으로 보임. 또한 남미 지역의 곡물 수확시즌으로 곡물 수출입량은 일정한 수준을 유지함
- (공급) 2분기 파나막스선 순증은 440만 DWT(인도량 440만 DWT, 해체선박 없음)로 선복량은 전년대비 3.6% 증가함. 발주량은 20만 DWT, 발주잔량은 2,050만 DWT임. 특히 선복량 대비 발주잔량의 비율이 9.3%로 2018년 이후 최저치를 기록함
- (전망) 3분기 파나막스선 운임은 2분기 대비 상승할 것으로 예상됨. 다만 미국과 중국간 무역 분쟁의 향후 방향과 인도의 연료탄 수요 변화를 지켜볼 필요가 있음



- 수프라막스선 운임과 전망

- (현황) 금년 2분기 평균 운임은 1일 5,440달러를 기록함. 이는 전기 대비 16.7%, 전년 동기 대비 35.9% 하락한 수치임
- (수요) 브라질 원당 수출 수요 및 남아공 광물 수요 증가, USG 곡물화물 유입 증가 등 전반적인 회복세를 보임. 브라질산 철광석 가격상승으로 인한 인도산 철광석 화물의 증가 또한 수프라 시장에 긍정적인 요인을 미침
- (공급) 2분기 수프라막스선 순증은 250만 DWT(인도량 260만 DWT, 해체량 10만 DWT)로 선복량은 전년 동기대비 3.8% 증가함. 발주량은 140만 DWT, 발주잔량은 1,350만 DWT임. 특히 선복량 대비 발주잔량의 비율이 6.4%로 2019년 4분기 이후 매 분기 하락하고 있음
- (전망) 3분기 수프라막스선 운임은 2분기 대비 상승할 것으로 예상되나 최근 대형 선형과 대서양 주요 지역의 하락세는 시장 악화의 위험요소로 파악됨



## 운임지수 : BDI

[그림 21] BDI 추이

(단위: 포인트)



자료: 클락슨

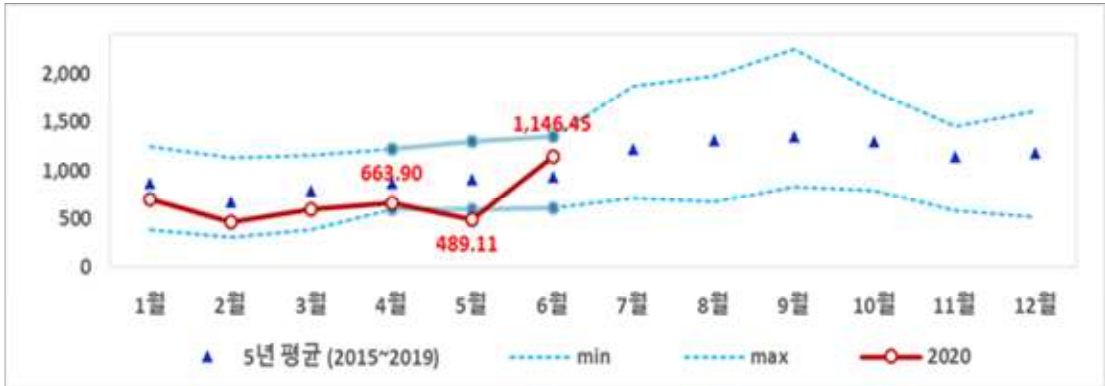
### ● 2020년 2분기 평균 BDI는 전기 대비 30.4% 상승

- 2분기 평균 BDI는 766을 기록함. 2분기 BDI는 코로나19의 봉쇄조치로 인해 전 세계적으로 산업과 경제활동이 위축되면서 약세를 시현했으나, 6월부터 케이프선을 중심으로 약세 시장에서 회복 조짐을 보이고 있음. 하지만 아직은 회복했다고 평가하기 어려운 시점으로 향후 추이를 살펴봐야함
- 특히, BDI는 대형선과 중형선의 영향을 많이 받음. 2분기는 중국의 철광석과 원료탄 수요 증가로 케이프선의 운임이 상승세를 보임. 5월에 브라질의 봉쇄조치로 시장 내 철광석 공급차질에 대한 불안감이 확산되어 운임이 하락압력을 받았으나, 6월부터 동 국가의 봉쇄조치가 완화되면서 운임 상승이 가속화됨
- 4월부터 브라질, 아르헨티나의 곡물 출하 시즌에 맞춰 시장에 곡물 물동량이 꾸준히 풀리고 있으며, 중국과 미국간 대두 교역량 증가가 중형선의 운임에도 긍정적 영향을 미침. 특히, 6월부터 여름철 전력 수요가 증가하면서 연료탄의 재고분을 구축하려는 움직임까지 더해져 6월 평균 BDI가 전월대비 3배 가까이 상승한 1,146을 기록함



[그림 22] BDI 계절성

(단위: 포인트)

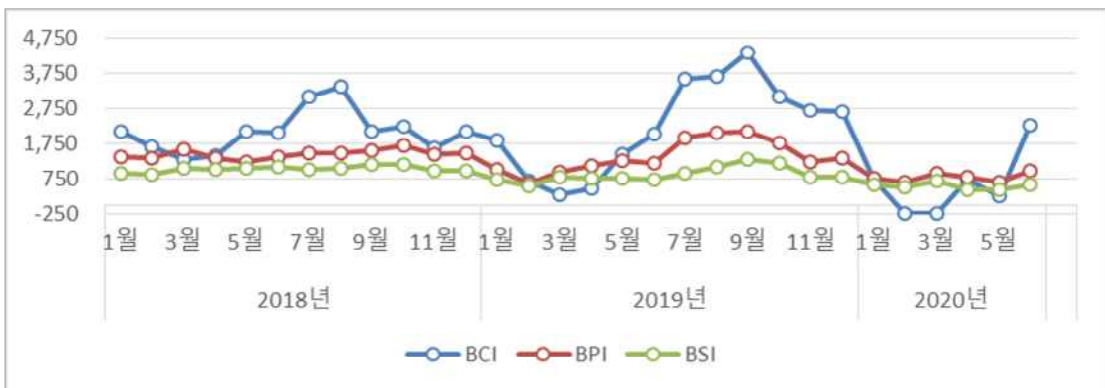


자료: 클락슨

- 최근 5년간 BDI의 계절성을 고려해도 2분기 평균 BDI는 저조한 수준 (2015~2019)
  - 4월 월평균 BDI는 664로 전월대비 상승 출발하여 6월에는 1,146을 기록했으나, 최근 5년간 2분기 평균 BDI(902)를 하회하는 수준임

[그림 23] 선형별 운임지수 비교

(단위: 포인트)



자료: 클락슨

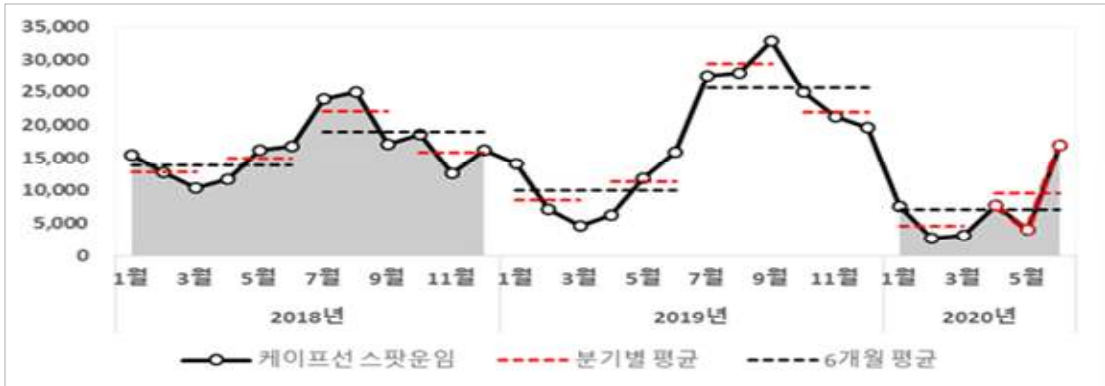
- 2020년 2분기 BCI(케이프선 운임지수, Baltic Capesize Index)가 중소형선박지수를 상회
  - BCI가 6월부터 중소형선박지수를 상향 돌파한 후, 간격이 급격하게 벌어짐. 이는 건화물선 시장의 회복에 대한 신호로 해석됨



## 케이프선 : 운임동향

[그림 24] 케이프선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

- 케이프선의 2020년 2분기 평균운임이 1일 10,000달러대에 근접함
  - 케이프선의 2분기 평균 운임은 전분기 대비 2배 가까이 상승한 1일 9,598달러를 기록함. 1분기 대비 운임이 상승한 원인은 중국의 산업 활동이 재개되면서 철광석, 원료탄에 대한 수요가 증가했기 때문임. 또한 중국의 경기부양책 소식이 운임에 호재로 작용함

[그림 25] 케이프선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

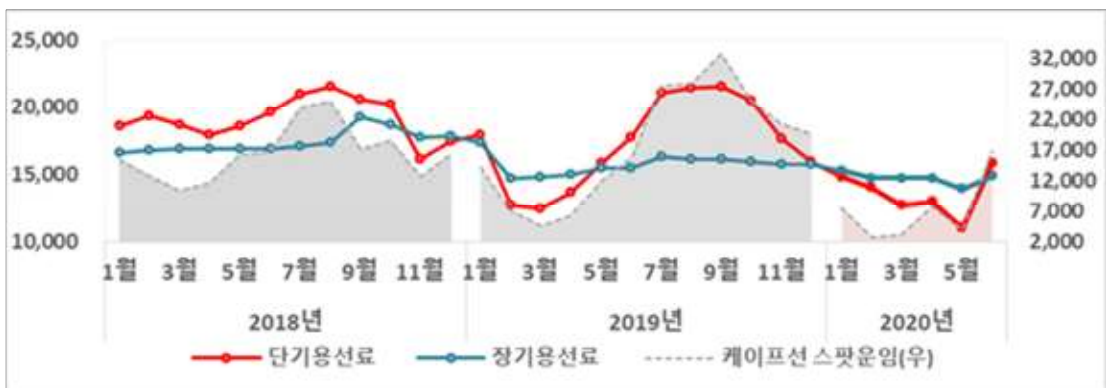


● 6월 케이프선 운임 급등, 최근 5년(2015년~2019년) 월별 최고치 상회

- 4월 월평균 운임은 7,757달러/일을 기록함. 4월 8일 중국이 우한에 대한 봉쇄조치를 해제하고 공장 재가동에 집중하기 시작하면서 운임이 상승함. 중국은 코로나19 사태 이전의 생산 수준을 회복하기 위해 노력했으며, 이는 철광석과 원료탄 등에 대한 수요 증가로 이어져 운임이 전월대비 상승했으나, 여전히 시장의 심리는 부정적이었음
- 5월 월평균 운임은 4,042달러/일로 약세를 시현함. 브라질의 철광석 공급차질 우려 및 4월 말부터 브라질에 코로나19가 빠르게 확산되면서, 봉쇄 조치가 5월 중순까지 이어졌기 때문임. 브라질 정부가 봉쇄조치에도 불구하고 광산 및 필수 선대 운영(shipping essential operation)은 지속할 것이라고 발표했지만, 철광석 공급에 대한 불확실성이 확대되면서 시장 심리가 악화됨
- 6월 월평균 운임은 16,996달러/일을 기록함. 전월대비 4배 이상 상승했는데, 중국이 코로나19의 여파로 공급이 불안정한 브라질산 보다 호주산 철광석 수입을 늘리면서 호주발 중국향 항로를 중심으로 운임이 상승함
- 중국의 철강 생산 능력이 회복되고 있는 와중에, 중국은 항만 철광석 재고량 부족으로 철광석에 대한 수요가 증가했음. 6월부터 본격적으로 브라질산 철광석이 시장에 유입되기 시작했으며, 중국은 호주산과 함께 브라질산 철광석 수입량을 늘림

[그림 26] 케이프선 스팟운임과 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨



[그림 27] 케이프선 단기용선료의 계절성

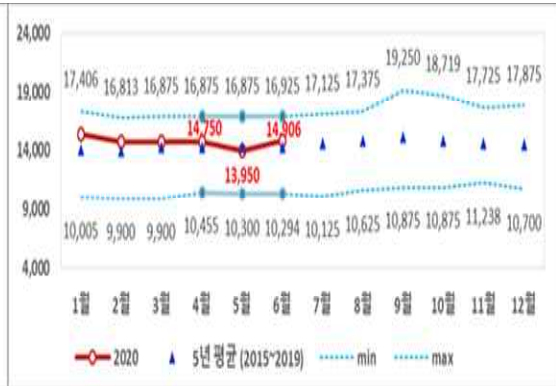
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 28] 케이프선 장기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

- 6월에 들어서면서 단기용선료가 장기용선료를 상향 돌파

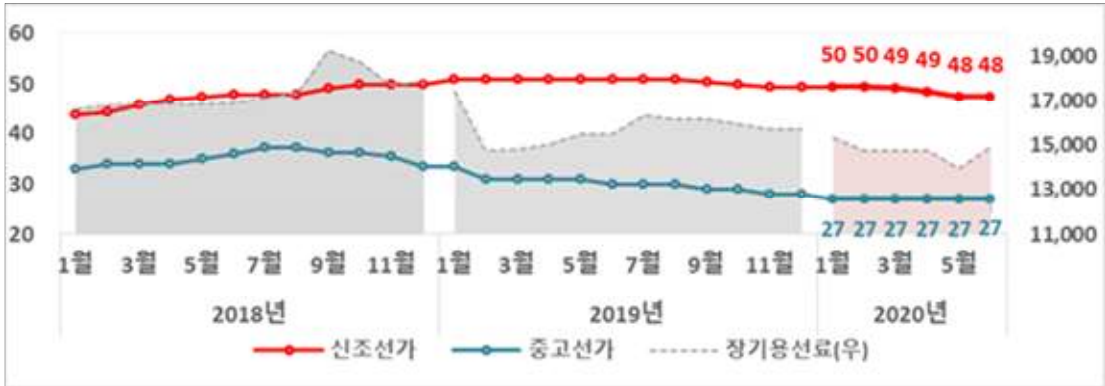
- 올해 2분기 평균 단기용선료와 장기용선료는 최근 5년간 2분기 평균(2015년~2019년)과 유사함. 최근 5년간 2분기 평균 단기용선료는 13,480달러/일임, 장기용선료는 14,336달러/일을 기록함





[그림 29] 케이프선 장기용선료와 선가 추이

(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 30] 케이프선 신조선가 추이

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

[그림 31] 케이프선 중고선가 추이

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

### ● 2분기 신조선가는 전분기 대비 3.2% 하락, 중고선가는 보험세를 보임

- 올해 2분기 평균 신조선가(4,780만 달러)는 최근 5년간 2분기 평균 신조선가(2015년~2019년) 대비 1.8% 높음. 반면, 2020년 2분기 평균 중고선가는 2,700만 달러로 5년간 2분기 평균 중고선가(3,120만 달러) 대비 13.4% 낮음
- 신조선가는 최근 5년 평균을 상회하는 것으로 나타났지만, 중고선가는 하회 중임. 일반적으로 시황이 강세를 보일 때 신조선과 중고선가간의 차이가 좁아지는 경향을 보임



## 케이프선 : 수요동향

[그림 32] 철광석 및 원료탄 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)



[그림 33] 철광석 및 원료탄 해상물동량 증감률

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 해상물동량(철광석 및 원료탄)은 전년대비 1.9% 감소할 것으로 전망

- 2020년 철광석 해상물동량이 전년 대비 0.3% 줄어든 14억 5,000만 톤을 기록할 것으로 전망됨. 원료탄의 증가율이 마이너스로 전환됨. 올해 원료탄은 전년 대비 10.0% 감소한 2억 4,400만 톤을 기록할 것으로 전망됨
- 중국의 경기부양책 등으로 인해 철광석과 원료탄 수요가 증가함. 철광석 해상물동량은 중국 수요를 바탕으로 해상물동량이 전년 대비 0.3% 줄어든 것으로 보이나, 원료탄 해상물동량이 주요 수입국인 일본과 인도의 수요가 큰 폭으로 줄어들면서 전년 대비 10%로 대폭 감소할 것으로 예상됨



[그림 34] 철광석 해상물동량 추이(수출)

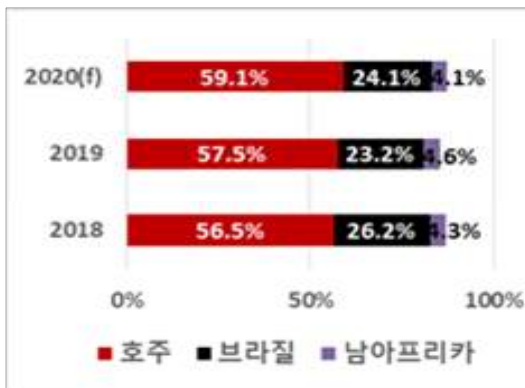
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 35] 철광석 수출국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 36] 주요국의 철광석 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

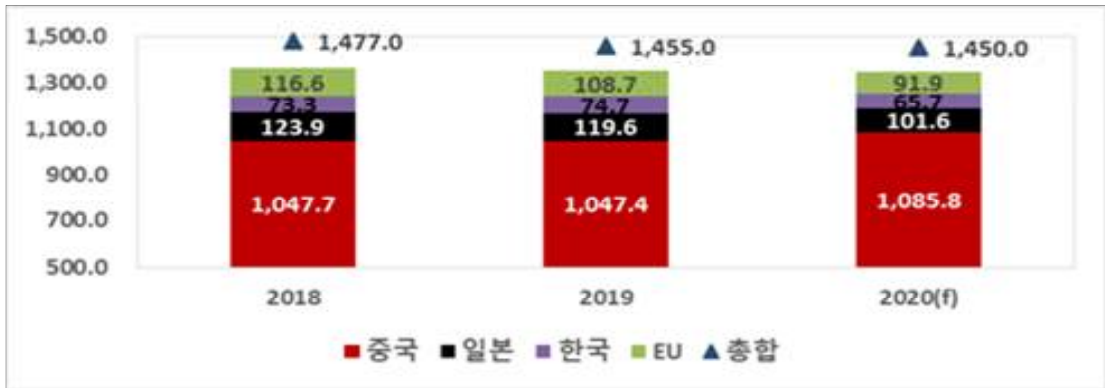
#### ● 2020년 철광석 해상물동량은 약보합세를 보일 것으로 전망

- 코로나19의 여파에도 불구하고 중국의 철광석에 대한 수요를 바탕으로 호주와 브라질의 철광석 해상물동량이 증가할 것으로 보임
- 남아프리카 지역의 수출량은 마이너스 성장을 기록할 것으로 전망되나, 호주와 브라질이 수출량을 차지하는 비중이 크기 때문에 전체 물동량 성장률에는 큰 영향을 미치지 않음
- 올해는 특히 전세계 철광석 해상물동량 중 호주의 비중이 전년 대비 1.6%p 증가한 59.1%를 기록할 것으로 예상됨. 이는 중국이 공급불안정이 전망되었던 브라질산 철광석 대신 수요를 호주산으로 대체했기 때문임



[그림 37] 철광석 해상물동량 추이(수입)

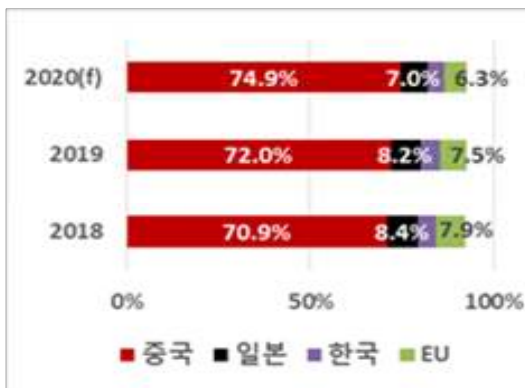
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 38] 철광석 수입국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 39] 주요국의 철광석 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

● 2020년 중국의 철광석 수입량은 전년대비 증가할 것으로 전망

- 2020년 전 세계 철광석 해상물동량은 전년 대비 0.3% 감소할 것으로 전망됨. 일본, 한국, EU를 중심으로 철광석 수요가 급격히 감소할 것으로 예상되기 때문임
- 반면 올해 중국의 철광석 수입량은 전년대비 3.7% 증가한 10억 8,580만 톤을 기록할 것으로 보임. 이는 전세계 철광석 해상물동량 중 약 74.9%임. 중국의 경기부양책 등으로 철광석 수요가 증가했기 때문임



[그림 40] 원료탄 해상물동량 추이(수출)

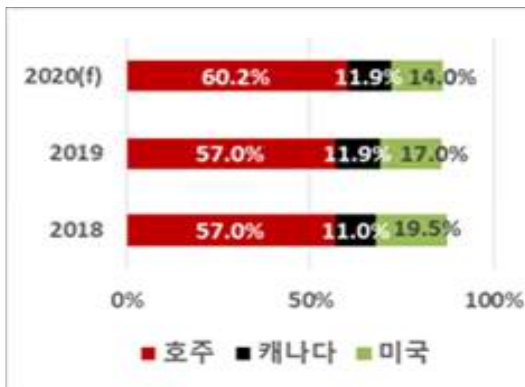
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 41] 원료탄 수출국 비중

(단위: %)



[그림 42] 주요국의 원료탄 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

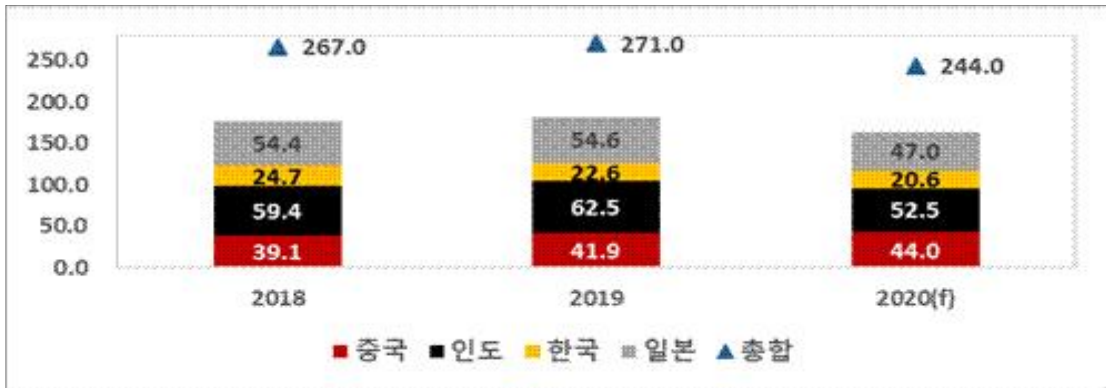
● 올해 원료탄 해상물동량은 전년대비 10% 줄어든 것으로 전망

- 주요 수출국인 호주, 캐나다, 미국의 해상물동량 증가율이 모두 마이너스를 기록함
- 유럽 등의 원료탄 수요가 줄어들면서 미국의 원료탄 수출량이 큰 폭으로 감소함. 최근 몇 달 동안, 미국의 원료탄 생산업체들이 폐쇄되거나 생산을 줄이고 있는 것으로 조사됨



[그림 43] 원료탄 해상물동량 추이(수입)

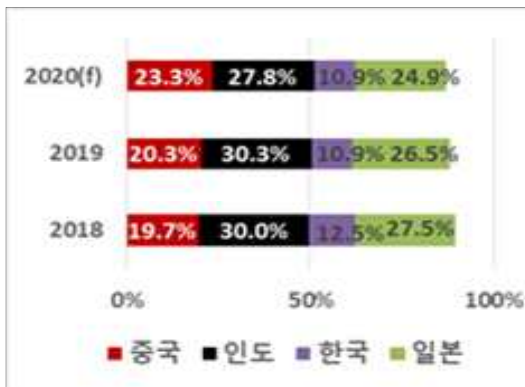
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 44] 원료탄 수입국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 45] 주요국의 원료탄 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

#### ● 인도의 원료탄 수입량이 전년 대비 16% 줄어든 것으로 전망

- 올해 인도의 원료탄 수입량은 5,250만 톤에 그칠 것으로 전망됨. 이는 전년 대비 16% 줄어든 수준임. 전 세계 원료탄 해상물동량 중 30% 정도를 수입해왔던 인도의 비중이 올해 27.8%에 그칠 것으로 보임. 인도(△16%)와 함께 일본(△13.9%), 한국(△8.8%) 순으로 원료탄 수입량 감소율을 보일 것으로 보임
- 중국은 전년 대비 5% 증가한 4,400만 톤의 원료탄을 수입할 것으로 전망됨. 이는 중국의 조강생산(crude steel production)이 늘어나고 있기 때문임



## 케이프선 : 공급동향

[그림 46] 케이프선 선복량 변화추이 및 증감

(단위: 백만DWT, 전년비 %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 선복량은 3억 5,500만 DWT 기록 전망
  - 케이프선 선복량은 전년대비 2.0% 증가할 것으로 예상됨

[그림 47] 케이프선 선령구조

(단위: 척, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

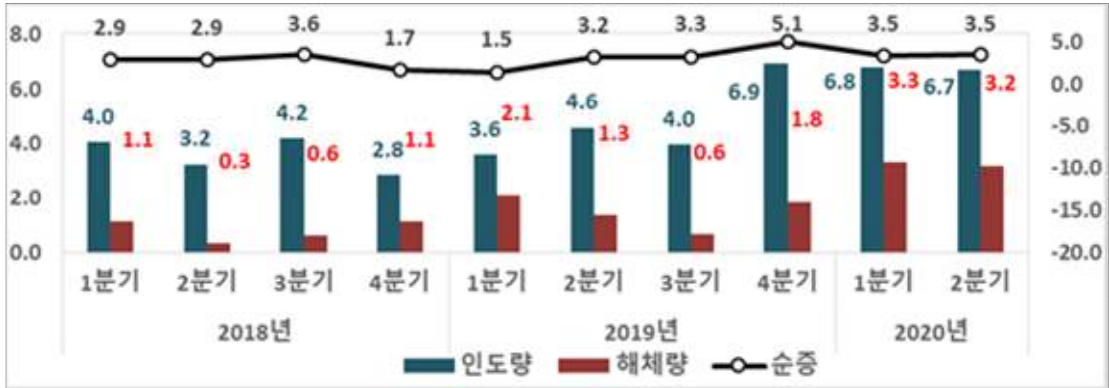
- 케이프선 건설한 선령구조 유지( 케이프선 중 69.4%가 선령 10년 미만 )
  - 케이프선 총 1,797척 중 선령이 10년 미만인 선박이 69.4%, 10년 이상 15년 미만인 선박 20.5%, 15년 이상 25년 미만 선박 7.1%, 25년 이상이 2.9%임. 건설한 선령구조를 가지고 있음





[그림 48] 케이프선 공급 추이(인도량, 해체량, 순증)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 2분기 순증은 350만 DWT로, 인도량과 해체량이 전분기와 유사한 수준임
  - 올해 2분기 케이프선 순증은 350만 DWT로 전체 선복량은 전년 대비 2.0% 증가함. 작년 같은 기간과 비교했을 때 올해 2분기 인도량은 670만 DWT로 46.6% 증가했으며, 해체량은 320만 DWT로 2.4배가량 증가함

[그림 48] 케이프선 공급 추이(발주량, 인도량, 발주잔량)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

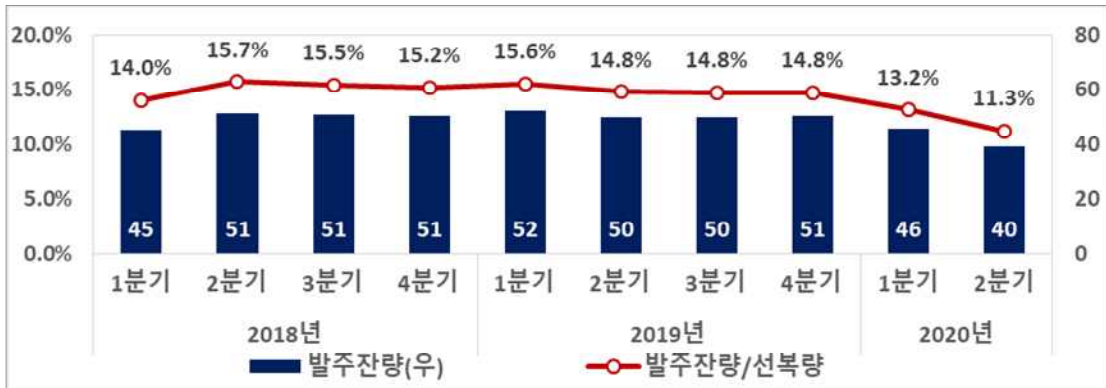
- 2020년 2분기 발주량은 170만 DWT, 전분기 대비 증가했으나 여전히 낮은 수준임
  - 올해 2분기 케이프선 발주량은 180만 DWT로 전년 동분기 대비 66.6% 감소한 것으로 나타남





[그림 49] 케이프선 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: %, 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

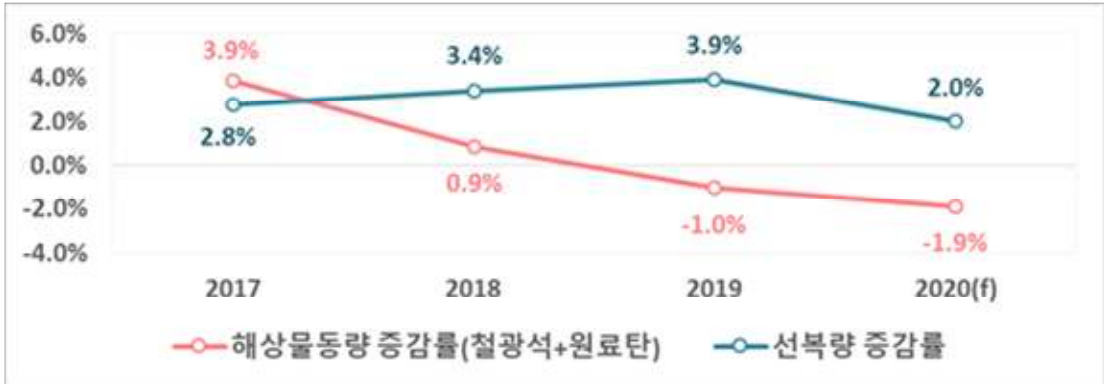
- 2020년 2분기 선복량 대비 발주잔량은 11.3% 기록
  - 올해 2분기 케이프선의 발주잔량은 3,960만 DWT로 전년 동분기 대비 20.7% 줄어든 것으로 나타남



## 케이프선 : 수급 및 FFA

[그림 50] 케이프선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 해상물동량 증가율이 선복량 증가율을 하회할 것으로 전망
  - 선복량 증가율은 전년대비 2.0%, 해상물동량 증가율은 -1.9%로 전망됨

[그림 51] 케이프선 FFA Q3, Q4 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

- 2020년 케이프선 FFA 3분기, 4분기물의 6월 평균 가격이 각각 17,072달러, 15,892달러/일 기록
  - 올해 상반기(1월 ~ 6월) 동안 케이프선 FFA 3, 4분기물 가격 변화 추이를 살펴보면 코로나19사태의 확산에 따라 불안심리가 5월에 가장 크게 나타났으며, 6월에 회복되는 것으로 보임



## 파나막스선 : 운임동향

[그림 52] 파나막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



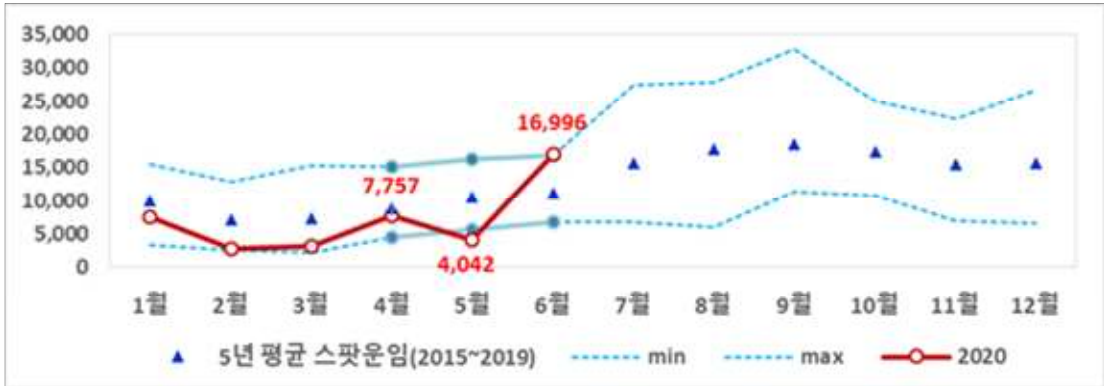
자료: 클락슨

- 파나막스선의 2020년 2분기 평균운임은 전년동기 대비 37.2% 하락
  - 파나막스선의 2분기 평균 운임은 1일 5,977달러를 기록함. 전기 대비 4.6% 증가한 수준이기는 하나, 작년 2분기와 비교하면 큰 폭으로 하락함
  - 코로나19의 확산으로 주요 연료탄 수입국 중 하나인 인도와 중국 등이 봉쇄조치(lock down)를 취한 여파 때문임. 인도와 중국 등의 공장 가동률이 현저히 줄어들면서 전력 수요가 줄어들었으며, 전력 수요의 감소는 자연스럽게 연료탄 소비의 감소로 이어짐
  - NCSA, ECSA 등으로부터 대두 등의 수확 시즌에 맞춰 곡물 물동량이 시장 내에 유입되었으나, 선박공급과잉으로 운임이 하락압력을 받은 것으로 분석됨
  - 6월에 들어서면서 여름철 냉방 수요대비를 위한 재고 축적 및 하절기 발전 수요 증가로 운임이 상승했으며, 특히 인도 등에서 연료탄 수입을 서서히 재개하면서 운임이 상승함



[그림 53] 파나막스선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

#### ● 파나막스선 스팟운임은 6월에 반등에 성공

- 4월 파나막스선의 월평균 운임은 7,757달러/일을 기록함. 코로나19의 여파로 전력 수요가 감소했기 때문임
- 5월에 들어서면서 브라질 등을 중심으로 코로나19의 확산세가 강해지면서 시장 내 심리가 동요하기 시작함. 특히 인도의 연료탄 수요 감소와 선박 공급과잉 현상이 나타나면서 곡물 물동량의 꾸준한 시장 유입에도 불구하고 운임은 5월 평균 4,042달러/일로 전월 대비 47.9% 하락함
- 6월에 들어서면서 여름철 냉방 수요대비를 위한 재고 축적 및 하절기 발전 수요 증가로 운임이 상승함. 특히 인도 등에서 연료탄 수입을 서서히 재개하면서 운임이 4배 이상 상승해 6월 평균 16,996달러/일을 기록함. 또한 케이프선 운임이 큰 폭으로 상승하면서 파나막스선 수요가 증가한 것도 파나막스선 운임이 반등에 성공한 원인임(Cargo split)



[그림 54] 파나막스선 스팟운임과 용선료 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 55] 파나막스선 단기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 56] 파나막스선 장기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

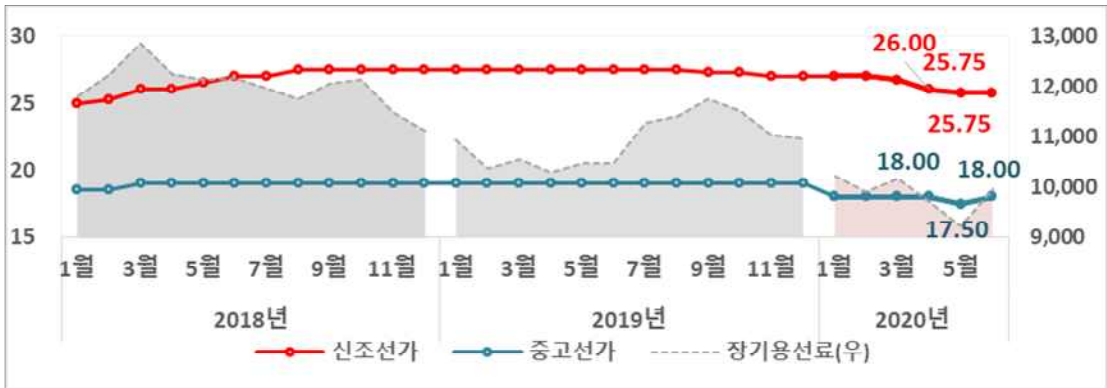
## ● 2분기에 들어서면서 장기용선료가 단기용선료를 상회함

- 2분기 평균 단기용선료는 13,319달러/일, 장기용선료는 14,535달러/일을 기록함. 4월부터 장기와 단기 용선료간의 격차가 심화되고 모습을 보임. 1분기보다 2분기에 시장이 단기간 시장회복에 대해 회의적인 반응을 보이는 것으로 해석됨
- 2분기 장단기용선료의 계절성을 살펴보면 단기용선료는 최근 5년 평균(2015년~ 2018년)을 중심으로 큰 폭의 변화를 보이고 있음. 2분기 월별 단기용선료와 5년 평균 월별 추이를 비교해 보면, 평균 대비 4월은 △165달러/일, 5월은 △2,712달러/일, 6월에는 1,854달러/일로 변동폭이 큼
- 2분기 월별 장기용선료와 5년 평균 월별 추이를 비교해보면 평균 대비 4월은 397달러/일, 5월은 △392달러/일, 6월은 593달러/일로 단기용선료 대비 변동폭이 작음



[그림 57] 파나마식선 용선료와 선가 추이

(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 58] 파나마식선 신조선가 추이

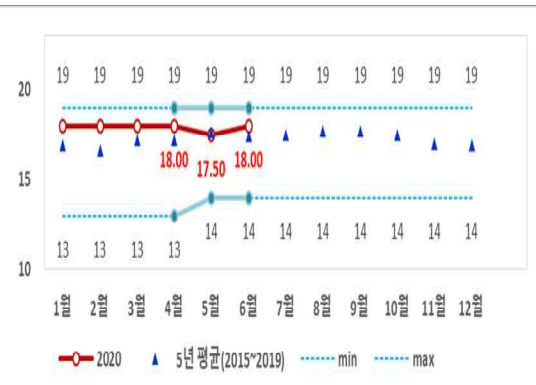
(단위: 백만달러)



자료: 클락슨

[그림 59] 파나마식선 중고선가 추이

(단위: 백만달러)



자료: 클락슨

- 2분기 신조선가는 전분기 대비 4.0% 하락, 중고선가는 약보합세를 보임

- 올해 2분기 평균 신조선가(2,583만 달러)는 최근 5년간 2분기 평균 신조선가(2015년~2019년) 대비 0.6% 낮음. 2020년 2분기 평균 중고선가는 1,783만 달러로 5년간 2분기 평균 중고선가(1,740만 달러) 대비 2.5% 높음



## 파나막스선 : 수요동향

[그림 60] 연료탄 및 곡물 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)



[그림 61] 연료탄 및 곡물 해상물동량 증감률

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 연료탄 및 곡물 해상물동량은 전년대비 각각 7.3% 감소, 3.6% 증가 전망
  - 2020년 연료탄 및 곡물 해상물동량은 전년 대비 3.9% 감소한 14억 4,000만 톤이 될 것으로 전망됨. 특히 연료탄 해상물동량이 마이너스 성장을 기록할 것으로 전망되고 있음
  - 올해 곡물 해상물동량은 전년 대비 3.6% 증가한 4억 9,460만 톤을 기록할 것으로 전망됨





[그림 62] 연료탄 해상물동량 추이(수출)

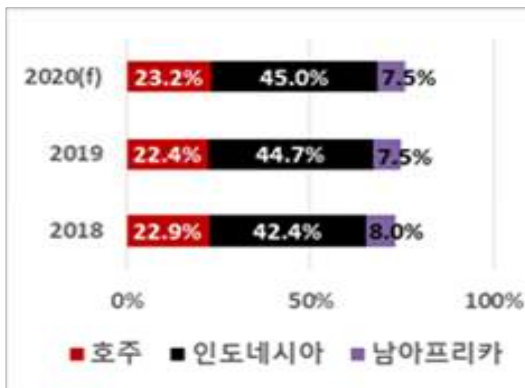
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 63] 연료탄 수출국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 64] 주요국의 연료탄 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

### ● 2020년 인도네시아의 연료탄 수출 증가세 마이너스를 기록 전망

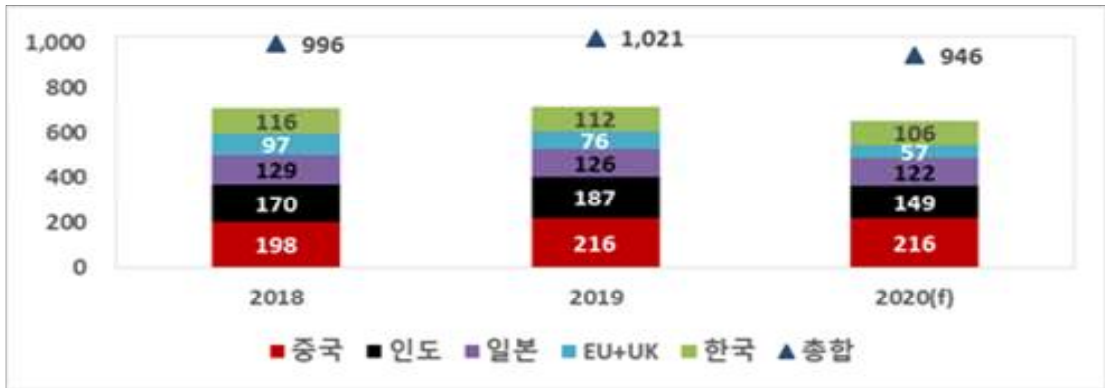
- 주요 수출국의 연료탄 해상물동량이 마이너스 성장을 할 것으로 예상됨. 최근 2년 사이 인도네시아의 연료탄 수출량이 눈에 띄는 증가세를 보였으나, 올해는 전년 대비 6.7% 하락할 것으로 보임. 코로나19의 확산으로 인해 인도가 봉쇄조치를 취하면서 연료탄 수요가 감소한 것이 인도네시아 수출에 부정적 영향을 미친 것으로 분석됨





[그림 65] 연료탄 해상물동량 추이(수입)

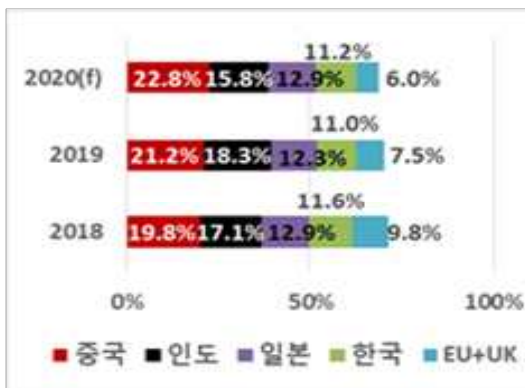
(단위: 백만톤)



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

[그림 66] 연료탄 수입국 비중

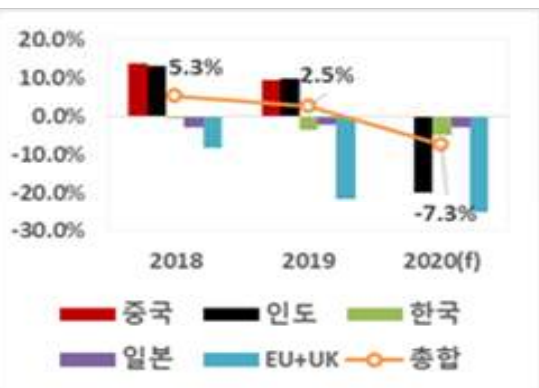
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 67] 주요국의 연료탄 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

#### ● 2020년 인도의 연료탄 수입량이 전년 대비 20% 감소 전망

- 인도의 연료탄 수입량이 큰 폭으로 줄어듦 전망임. 전년 대비 20% 감소한 1억 4,900만 톤을 기록할 것으로 보이며, 이는 2018년 이후 처음으로 마이너스 성장을 기록하는 것임
- 인도는 4월부터 코로나19로 인해 봉쇄조치를 취하기 시작하면서 석탄화력발전소의 수요가 급감했음
- 유럽과 영국 지역의 신재생에너지 수요 성장세에 따라 연료탄 수요가 감소하고 있으며, 그 결과 동 지역의 연료탄 수입량은 전년 대비 25.2% 감소한 5,700만 톤에 불과할 것으로 전망됨



[그림 68] 곡물 해상물동량 추이(수출)

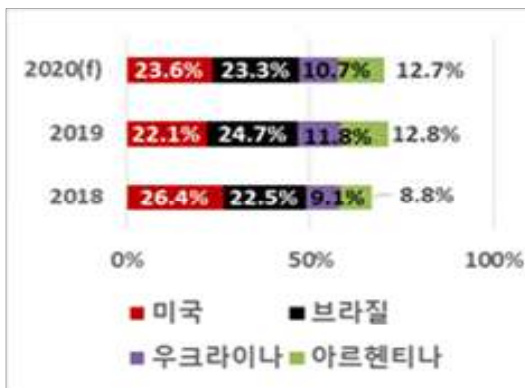
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 69] 곡물 수출국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 70] 주요국의 곡물 수출량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

● 2020년 곡물 수출량은 전년 대비 3.6% 증가할 것으로 전망

- 올해 미국의 곡물 수출량이 다시 플러스 성장을 할 것으로 전망됨. 미국과 중국의 무역 분쟁으로 2018년부터 마이너스 성장을 기록했던 미국의 곡물 수출량이 1단계 합의로 인해 전년 대비 10.8% 증가한 1억 1,500만 톤을 수출할 것으로 전망됨. 또한 브라질의 대두 수출이 6월 초부터 본격적으로 시작됨



[그림 71] 곡물 해상물동량 추이(수입)

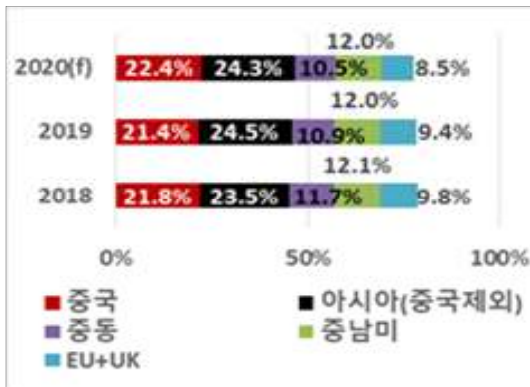
(단위: 백만톤)



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

[그림 72] 곡물 수입국 비중

(단위: %)



[그림 73] 주요국의 곡물 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

● 2020년 중국의 곡물 수입량이 전년 대비 8.5% 증가할 것으로 전망

- 올해 미국과 중국이 1단계 무역 협정에 합의로 중국의 곡물 수출량이 증가할 것으로 예상됨. 당초 중국의 곡물 수입량은 전년대비 5% 증가(1억 800만 톤) 될 것으로 전망되었으나, 다시 8.5%(1억 2,020만 톤)로 상향 조정됨
- 중국이 미국산 대두를 수입하기 시작했으며, 5월에만 940만 톤을 수입함. 이는 전월대비 41% 증가한 수준임



## 파나막스선 : 공급동향

[그림 74] 파나막스선 선복량 변화추이 및 증감

(단위: 백만DWT, 전년비 %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 선복량은 2억 2,254만 DWT 기록 전망
  - 파나막스선의 선복량은 전년대비 3.6% 증가할 것으로 예상됨

[그림 75] 파나막스선 선령구조

(단위: 척, %)



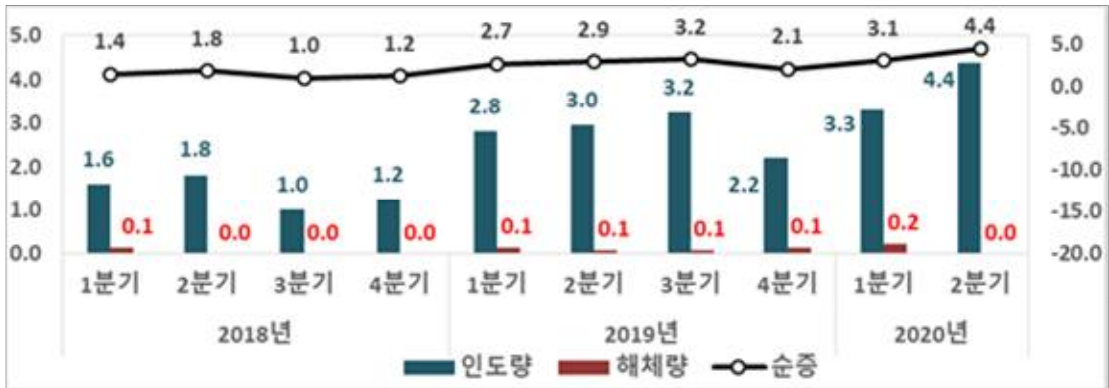
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 파나막스선 건실한 선령구조 유지 (파나막스선 중 62.3%가 선령 10년 미만 )
  - 파나막스선 총 2,767척 중 선령이 10년 미만인 선박이 62.3%, 10년 이상 15년 미만인 선박이 16.6%, 15년 이상 25년 미만이 11.6%, 25년 이상은 9.5%임. 건실한 선령 구조를 가지고 있음



[그림 76] 파나마maks선 공급 추이(인도량, 해체량, 순증)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 2분기 파나마maks선 순증은 440만 DWT 기록

- 올해 2분기 파나마maks선 순증은 440만 DWT로 전년 동분기 대비 52.1%, 전기 대비 42.9% 증가함. 인도량은 440만 DWT 증가한데 반해 해체된 선박이 없는 것으로 나타남

[그림 76] 파나마maks선 공급 추이(발주량, 인도량, 발주잔량)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

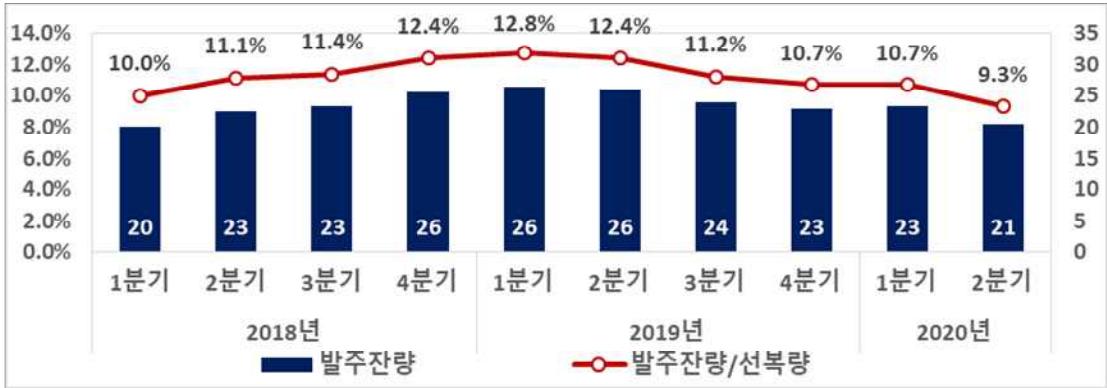
- 2020년 2분기 파나마maks선 발주량은 20만 DWT에 불과

- 올해 2분기 파나마maks선 순증은 20만 DWT로 전년 동분기 대비 80.3%, 전기 대비 71.38% 감소함. 발주량은 2019년 2분기(80만 DWT)를 제외하고 최근 2년 이내에 최저 수준임



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

(단위: %, 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

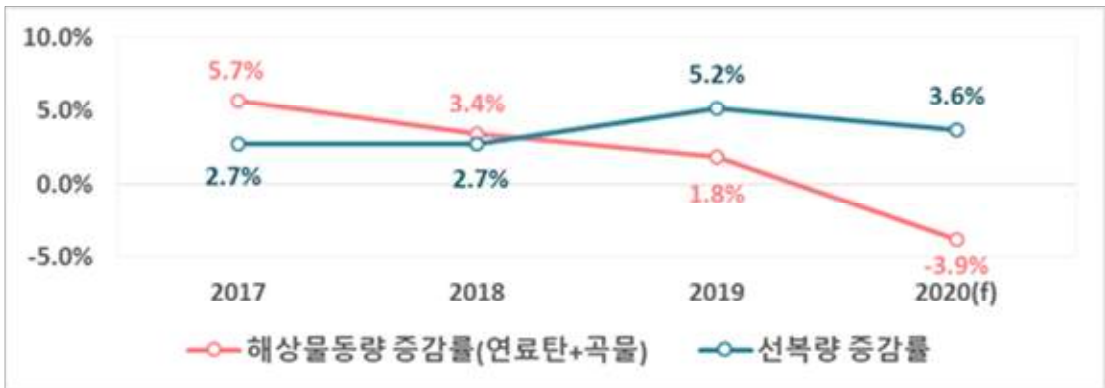
- 2020년 2분기 파나막스선 선복량 대비 발주잔량은 9.3% 기록
  - 올해 2분기 파나막스선의 발주잔량은 2,050만 DWT로 전년 동분기 대비 21% 줄어듦.
  - 2019년 2분기 이후 선복량 대비 발주잔량 비율이 줄어들고 있음



## 파나막스선 : 수급 및 FFA

[그림 78] 파나막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 물동량 증가율이 선복량 증가율을 큰 폭으로 하회할 것으로 전망
  - 선복량 증가율은 3.6%, 해상물동량 증가율은 마이너스를 기록할 것으로 전망됨

[그림 79] 파나막스선 2분기물 FFA 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

- 2020년 파나막스선 FFA 3분기물과 4분기물 가격은 10,000달러대 초반 기록
  - FFA 3분기와 4분기물 가격은 3월 중순부터 큰 폭으로 하락하기 시작함. 3월 중순 이후 4분기물 가격은 월평균 9,100달러대를 형성했으나 3분기물은 8,679달러/일(4월)에서 8,057달러/일(5월)까지 하락했었음

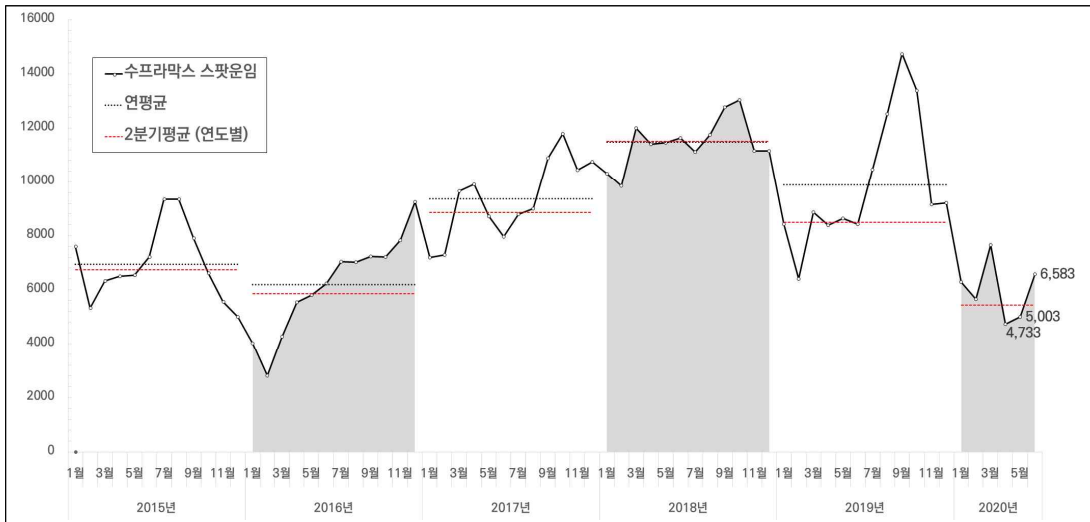




## 수프라막스선 : 운임동향

[그림 63] 수프라막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

### ● 2020년 2분기 수프라막스선 운임은 전년동기대비 35.9% 하락

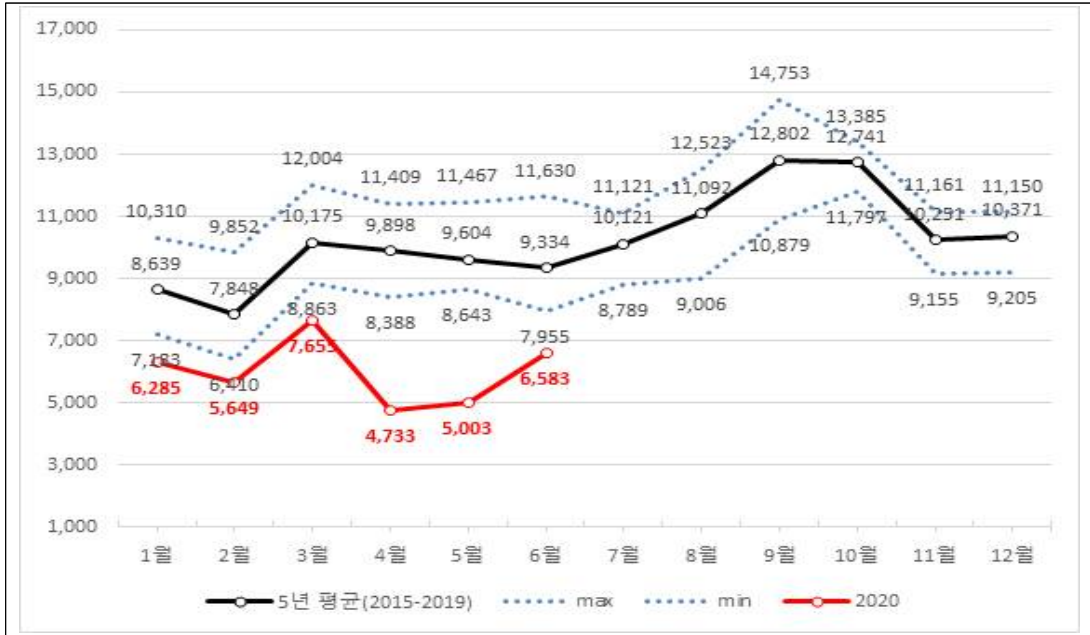
- 금년 2분기 평균 운임은 1일 5,440달러를 기록함. 전년 동기 대비 35.9% 하락한 수준이며, 전기 대비 16.7% 하락함
- 금년 수프라막스선 운임은 인도네시아산 니켈원광 수출 금지 및 코로나19의 여파로 금년 4월 기준 1일 4,733달러까지 하락 하였으나 5월을 기점으로 점차 상승하여 6월 기준 1일 6,583달러를 기록함





[그림 64] 수프라막스선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



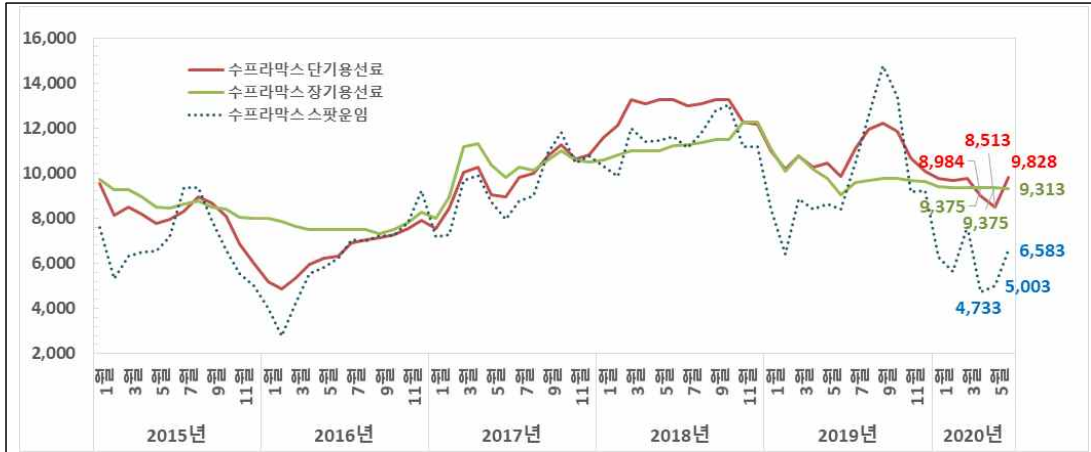
자료: 클락슨

- 최근 5년간 수프라막스선 운임의 계절성을 감안하면 평균을 하회하는 수준(2015년~2019년)
  - 4월 수프라막스선 평균 운임은 인도, 남아프리카 등에서 코로나19로 인한 봉쇄조치(lockdown)에 따라 부정적 영향을 받아 전월 대비 38.2% 하락한 4,733달러/일로 하락 출발함



[그림 65] 수프라막스선 스팟운임과 용선료 추이

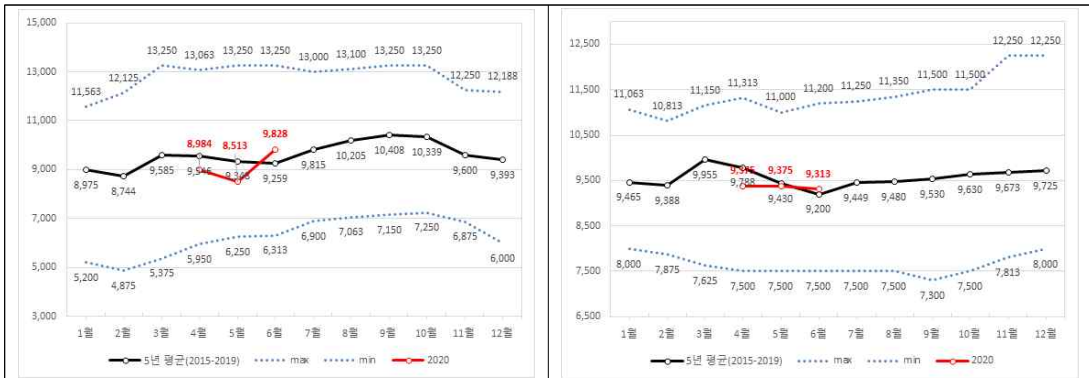
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

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

(단위: 달러/일)



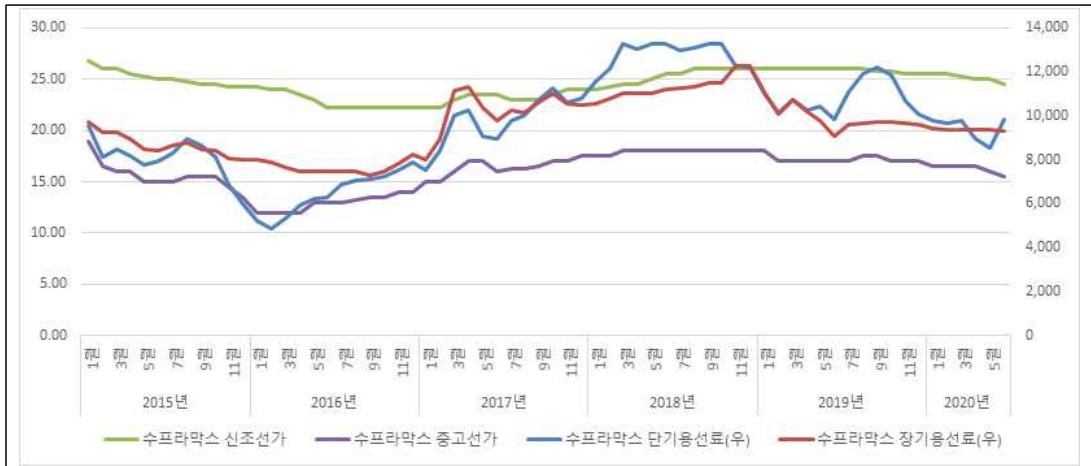
자료: 클락슨

- 2분기 수프라막스선의 장·단기 용선료는 6월을 기점으로 최근 5년 평균 수치를 상회
  - 2분기 월평균 수프라막스선 운임과 장·단기 용선료의 변화추이를 살펴보면 4월에는 장·단기 모두 평균을 최근 5년 평균 수치를 하회하였지만, 6월을 기점으로 최근 5년 평균 수치를 상회함



[그림 67] 수프라막스선 용선료와 선가 추이

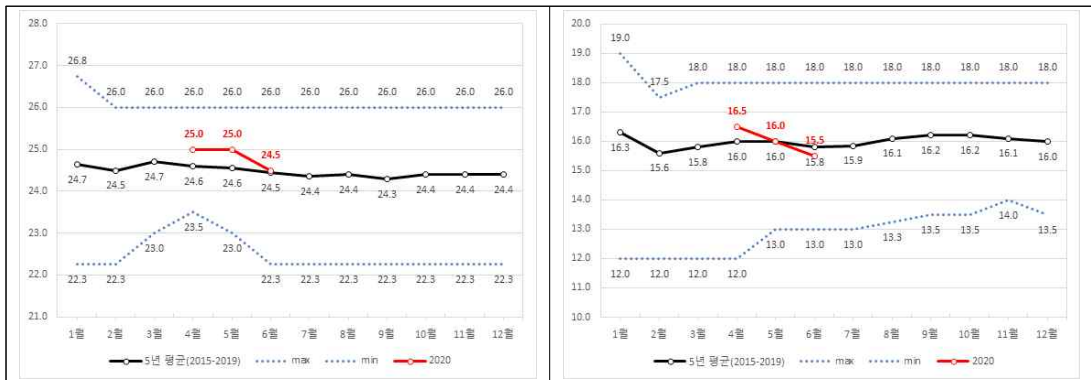
(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 68] 수프라막스선 신조선가(좌) 및 중고선가(우) 계절성

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

- 금년 2분기 수프라막스선 신조선과 중고선가는 하락 추이를 나타냄
  - 2분기 동안 신조선가는 6월을 기점으로 최근 5년 평균 수치에 수렴하였으며, 중고선가는 최근 5년 평균 수치를 하회함



## 수프라막스선 : 수요동향

[그림 69] 마이너벌크 해상물동량

(단위: 백만톤, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 수프라막스선 화물량은 18억 8,300만 DWT 기록 전망
  - 금년 마이너벌크 해상물동량은 전년 대비 7% 하락할 것으로 예상됨



[그림 70] 마이너벌크 품목별 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)

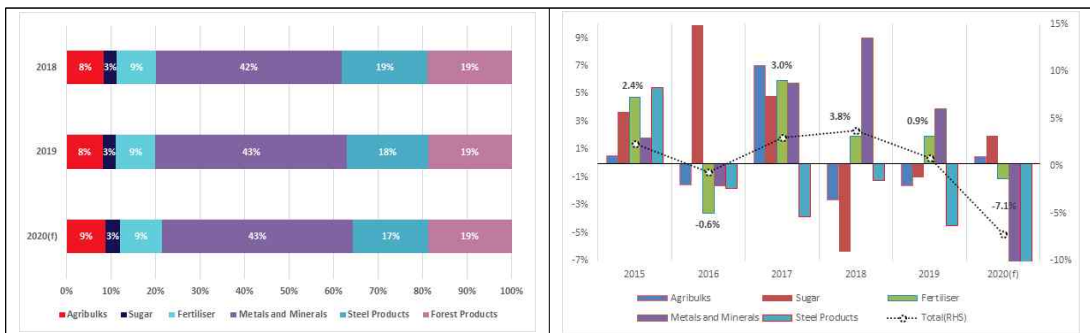


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

[그림 71] 마이너벌크 품목별 비중(좌) 및 품목별 증가율(우)

(단위: %)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

● 2020년 마이너벌크 해상물동량은 전년대비 7.1% 하락 전망

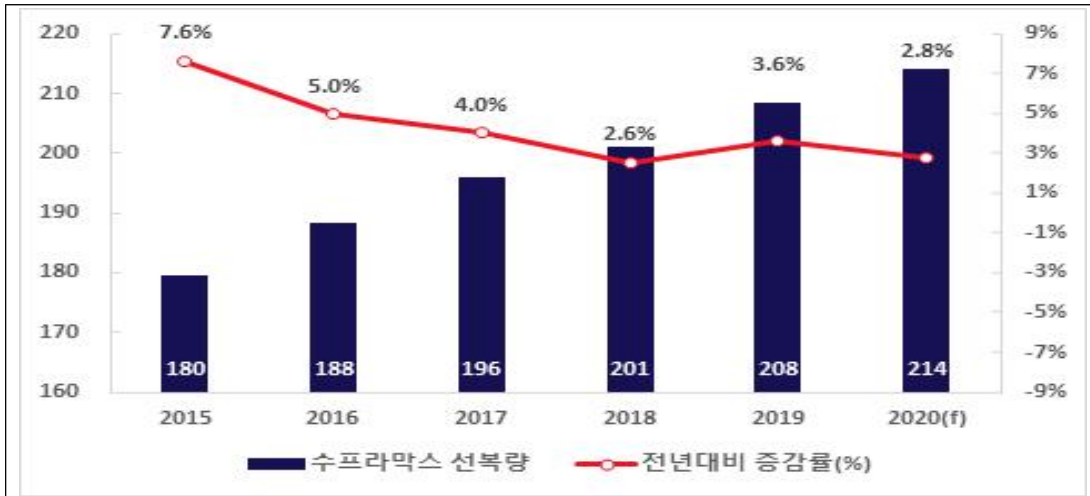
- 최근 5년 마이너벌크 해상물동량 추이를 살펴보면 작년까지 증가폭이 둔화되었으며, 2020년에는 -7.1%를 기록할 것으로 전망됨. 특히 메탈, 광물 및 철강제품의 마이너스 성장률이 높게 나타남



## 수프라막스선 : 공급동향

[그림 72] 수프라막스선 선복량 변화추이 및 증감률

(단위: 백만DWT, 전년비 %)

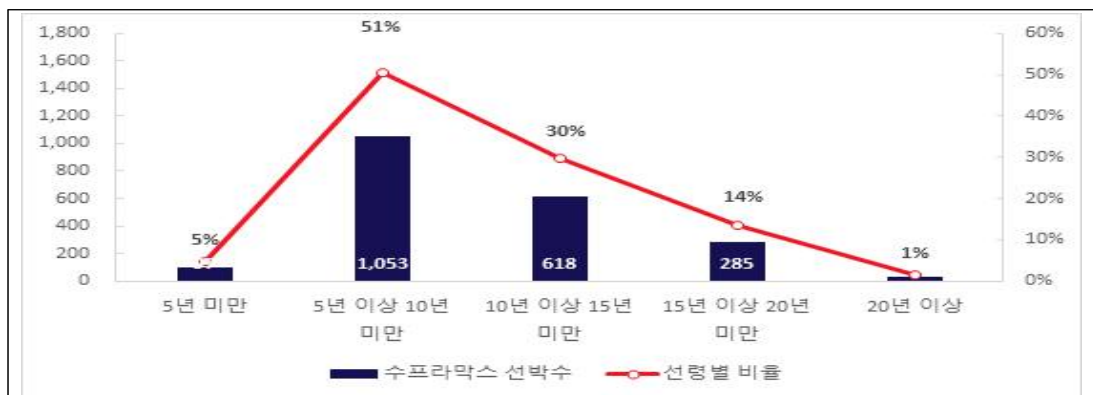


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 수프라막스선 선복량은 전년 대비 2.8% 증가할 것으로 전망
  - 금년 수프라막스선 선복량은 2억 1,400만 DWT가 될 것으로 예상됨

[그림 73] 수프라막스선의 선령구조

(단위: 척, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 수프라막스선은 건실한 선령구조 유지(수프라막스선 중 56%가 선령 10년 미만)
  - 수프라막스선 총 2,082척 중 선령이 10년 미만인 선박이 56%로 건실한 선령구조를 가지고 있음



[그림 74] 수프라막스선 공급 추이(인도량, 해체량, 순증)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 2분기 순증은 250만 DWT 기록

- 금년 2분기 수프라막스선 순증은 250만 DWT로 전년 동분기 대비 97.2% 증가한 것으로 나타남. 해체량은 8만 8천 DWT를 기록함. 이는 전기 해체량(50만 8천 DWT) 보다 42만 DWT가 감소한 수치임

[그림 76] 수프라막스선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만DWT, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 2분기 수프라막스선 발주량은 1,398만 DWT를 기록

- 금년 2분기 수프라막스선 발주량은 1,398만 DWT로 전년 동분기 대비 21.7%, 전기 대비 10.4% 감소함





[그림 78] 수프라막스선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만DWT, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

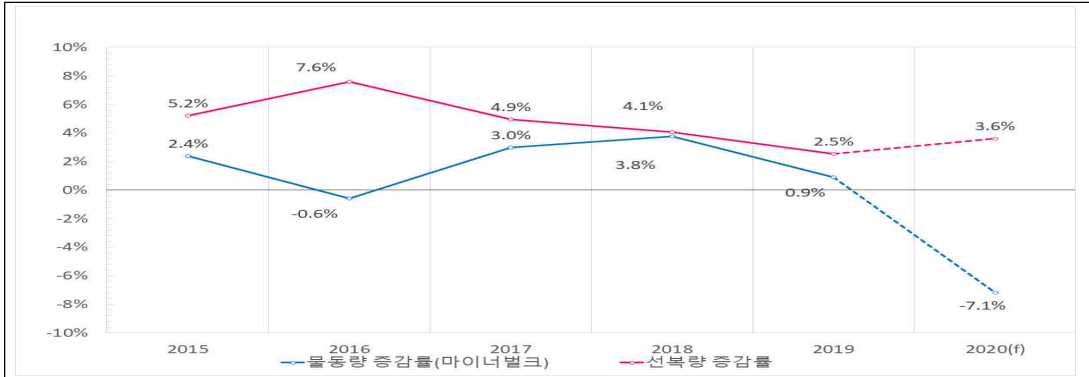
- 2020년 2분기 선복량 대비 발주잔량은 6.4% 기록
  - 금년 2분기 수프라막스선 발주잔량은 1,350만 DWT로 전년 동분기 대비 27.1% 줄어든 것으로 나타남



## 수프라막스선 : 수급 및 FFA

[그림 80] 수프라막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년대비, %)

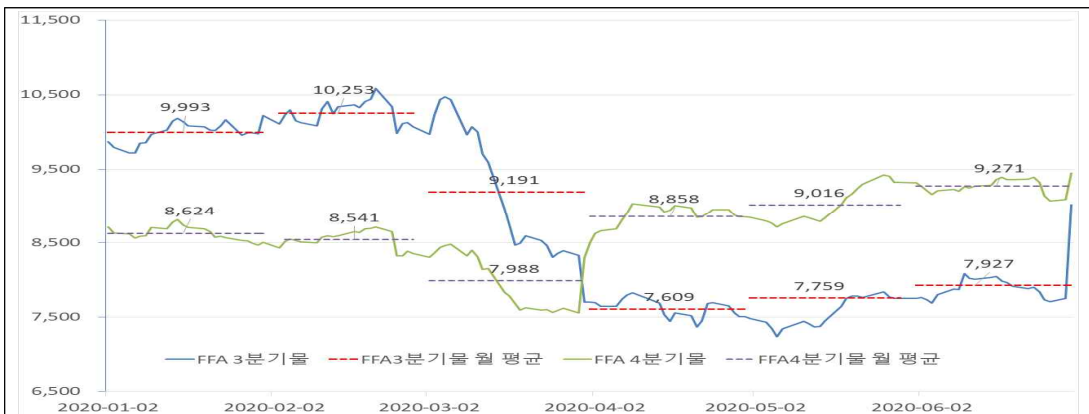


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2020

- 2020년 물동량 증감율이 선복량 증가율을 큰 폭으로 하회할 것으로 전망
  - 전년대비 선복량 증가율은 3.6%, 물동량 증가율은 -7.1%로 전망됨

[그림 81] 수프라막스선 FFA 3, 4분기물 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 볼틱

- 2020년 수프라막스선 FFA 3분기, 4분기물의 6월 평균 가격 각각 7,927달러, 9,271달러/일 기록
  - 금년 상반기(1월~6월) 동안 수프라막스선 FFA 3, 4분기물 추이를 살펴보면 코로나 영향으로 인해 하락한 운임이 4월을 기점으로 회복하는 추세를 보임



## 주요뉴스

### ● 중국, 전체 수입 철광석 중 호주산 비중을 늘릴 것으로 전망

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

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

### ● 발레사, 당초 목표치보다 철광석 및 펠렛 판매량을 줄일 것이라고 발표

- 브라질의 발레사가 올해 철광석 및 펠렛 판매량을 하향 조정한다고 발표함. 올해 판매량은 당초 목표치에서 8% 줄어든 3억 1000만 톤에서 3억 3,300만 톤 사이가 될 것이라 설명함
- 최근 발레사의 판매량 목표치는 3억 4,000만 톤에서 3억 5,500만 톤 정도였음. 코로나 19의 여파로 인해 수요가 감소하면서 판매량을 줄일 것이라고 발표함
- 발레사는 올해 1분기에 약 5,960만 톤의 철광석을 생산했음. 작년 1분기 발레사의 철광석 생산량은 7,290만 톤이었음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131995/Capesizes-hold-firm-despite-Vales-sharp-2020-iron-ore-cut>(로그인 필요)

### ● 건화물선 시장, 공급 차질이 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 전망

- 트레이드윈즈는 건화물의 공급 불안이 운임에 부정적 영향을 줄 것이라고 주장함. 그 근거를 다음과 같이 제시함
- 호주의 BHP사가 철광석 및 펠렛 판매량을 줄일 것이라고 발표함
- 호주 BHP사의 철광석 및 펠렛 판매량은 2억 4,200만 톤에서 2억 5,300만 톤에 그칠 것이라고 발표함. 당초 판매량은 2억 6,200만 톤에서 2억 6,600만 톤이 될 것이라고 발표했었음
- 세계 3위 철강업체인 일본제철이 철강재 수요 감소에 따라 용광로(blast furnace)가동을 중단했다고 밝힘



- 코로나19의 여파가 자동차 등 전방산업의 부진으로 나타나면서, 철강재에 대한 수요감소로 이어짐. 이로 인해 결국 제철소가 감산에 들어감. 또한 유럽의 아르셀로미탈(ArcelorMittal)도 역시 감산에 돌입함

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/dry-bulk-market-falls-across-the-board-amid-supply-disruption/2-1-795387>(로그인 필요)

#### ● 2020 Bulkers'사 CEO, 케이프선 운임 시장약세의 원인에 대한 소견

- 올해 케이프선 운임이 약세를 기록 중임
- 올해 4월 21일 이후부터 케이프선 스팟운임은 10,000달러/일 이하를 기록 중이며, 약 2주 전인 5월 14일에는 1,992달러로 저점을 형성한 후 수요일부터 다시 3,786달러/일을 기록 중임(5/27)
- 철광석 공급 차질이 케이프선 운임약세의 원인 중 하나임
- 케이프선 시장 약세의 원인은 철광석 공급 차질의 우려 때문임. 주요 철광석 생산지는 호주와 브라질로, 호주에서 생산되고 있는 철광석의 대부분은 중국으로 수출되며 그 양이 연간 8억 톤으로 추정됨. 브라질에서 생산되는 대부분의 철광석도 중국으로 수출됨
- 브라질의 발레사가 올해 1분기 폭우와 코로나19의 확산 등의 여파로 2020년 철광석 생산량 목표치를 하향 조정했으며, 3억 1,000만 톤에서 3억 3,000만 톤 사이가 될 것이라고 발표함
- 이는 발레사의 생산량이 작년에 3억 4,000만 톤까지 줄었으나, 이전 5년 평균은 3억 9,000만 톤을 유지했었던 것과 비교하면 낮은 수준으로 평가됨. 발레사의 생산 능력이 회복된다면 케이프선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대함
- 또한, 현재 케이프선 선박 공급 과잉현상이 나타나고 있으며, 이는 운임 약세를 가중시키는 원인임
- 향후, 브라질 발레사의 생산능력이 회복되고, 중국의 경기 부양책으로 인한 철강 원자재 수요가 증가한다면 케이프선 운임이 회복될 것이라고 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/2020-bulkers-vale-must-come-back-to-normal-to-save-capesize-market/2-1-815780>(로그인 필요)

#### ● 중국, 철광석에 대한 새로운 관세 절차 규정 발표

- 중국 세관이 철광석에 대한 새로운 관세 절차 규정을 발표함. 중국이 새로운 규정을 발표하게 된 배경에는 호주와 중국간 관계가 급격히 악화되었기 때문이라고 설명함. 6월 1일 이후부터 철광석에 대한 새로운 관세 절차 규정을 시행할 것이라고 밝힘



- 로이즈리스트는 아직 구체적인 사항에 대해 알려진 바가 없으나, 중국의 새로운 규정은 철광석에 대한 검사를 강화한다는 의미로 해석된다고 밝힘. 또한, 중국이 브라질산 철광석 수입분에 대해서는 검사없이 통관시킬 것으로 보이나, 호주산에 대한 검사를 강화하기 위한 규정이라고 해석함
- 새로운 규정의 시행이 당장 운임에 부정적 영향을 미치지 않는으나, 중국이 향후 수개월 이내에 코로나19에 대응하기 위해 경기 부양책을 이행한다면, 호주산 철광석에 대한 중국의 수요 감소가 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 분석함
- 올해 들어 1월부터 3월까지 호주는 중국의 봉쇄정책에도 불구하고 약 5,400만 톤의 철광석을 중국에 수출함. 또한 코로나19의 여파로 브라질의 철광석 공급 차질이 발생할 것으로 예상되는 가운데, 향후 중국의 경기 부양책 시행으로 철강 생산이 증가할 것으로 전망되고 있음
- 이를 배경으로 호주는 현재 상황을 원자재 수출기회로 판단하고 있는 가운데, 중국이 새로운 관세규정을 발표한 상황임. 여기에 중국이 비공식적인 석탄 수출입 할당제를 부과했다는 소식까지 전해짐
- 이를 두고 시장은 당장 운임에 부정적 영향을 미치지 않을 것으로 평가했으나, 중국이 호주산 철광석 등에 대한 검사 강화로 수송 일정이 지연되는 등의 문제에 직면할 수 있을 것이라는 주장이 제기됨. 이는 향후 케이프선 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 전망

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132476/Focus-on-iron-ore-trade-in-Australias-trade-spat-with-China>(로그인 필요)

#### ● 케이프선 운임 급등의 원인

- 2020년, 기니(Guinea)발 중국향 항로의 보크사이트 수송 수요가 증가하고 있음
- 최근 들어 중국이 알루미늄의 원료인 보크사이트의 재고를 늘리기 위해 노력하고 있는 것으로 나타남. 올해 1월에서 5월까지 월평균 31척의 케이프선이 보크사이트를 기니에서 중국으로 수송함
- 시장은 기니의 시만도우(Simandou)지역에 철광석 광산 개발에 주목하고 있으며, 중국이 대부분의 철광석을 기니로부터 수입할 가능성을 제기함
- 중국은 대부분의 철광석을 호주에서 수입하고 있지만, 기니에 철광석 광산 개발과 소유권 문제가 해결된다면 호주산보다 품질이 좋은 기니산 철광석을 수입할 가능성이 높음. 최근 들어 동 항로에서 VLOC 선박이 철광석을 수송하는 모습이 포착되고 있음



- 중국의 기니산 원재료 수요와 캐나다발 중국향 철광석 수송량 증가가 최근 건화물선 운임 상승의 원인으로 평가되며, 동향로에 대한 수요 증가가 장기적으로 건화물선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망함
- 캐나다발 중국향 항로는 케이프선 철광석 수송항로 중 브라질을 제외하고 항해거리가 가장 긴 항로임. 또한 중국의 철광석 수입지가 호주에서 기니로 대체된다면 톤-마일 수요가 증가할 것임
- 전문가들은 3분기가 서아프리카의 우기인 점을 감안해 수송일정에 차질을 빚을 것으로 예상되나, 장기적으로는 동향로의 철광석, 보크사이트 수송량은 증가할 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132559/Rise-in-Canada-to-China-activity-supports-capsize-market>(로그인 필요)

#### ● 로이즈리스트, 하반기 중국의 철광석 수요 증가로 케이프선 운임에 긍정적 영향 전망

- 세계 철강협회(World Steel Association, 이하 "WSA")는 올해 철강수요가 전년 대비 줄어든 것이라고 전망함
- WSA는 2020년 전세계 철강수요가 코로나19의 여파로 16억 5,400만 톤에 그칠 것으로 전망함(△6.4%). 반면 2021년에는 올해 대비 3.8% 증가한 17억 6,700만 톤으로, 철강수요가 회복할 것으로 전망함
- 다만, 하반기에 들어서면서 대부분의 국가들이 코로나19에 대한 봉쇄조치를 완화할 것으로 결정하면서, 전세계 철강 수요가 증가할 것이라고 주장함
- WSA는 올해 중국의 철강수요가 예상보다 빠르게 회복되고 있고, 6월에서 7월 사이에 대부분 국가가 봉쇄조치(lockdown)를 완화할 것으로 예상됨에 따라, 전세계 철강 수요가 이르면 하반기부터 소폭 증가할 것으로 예상함
- 로이즈리스트는 WSA의 철강 수요 전망이 건화물선 시장에는 다소 혼란스러운 소식이라고 평가함. 철강 수요 및 생산 감소 소식은 철강 및 스크랩 무역에 악영향을 미칠 것으로 봄. 다만, 브라질의 철광석 수출량이 일정 수준 유지된다면, 케이프선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상함
- 지난 6일 브라질 발레사의 이타비라 광산 단지(Itabira mine complex)의 일부 광산에 운영 중단 명령이 내려짐. 이 여파로 발레사의 철광석 생산량이 일시적으로 약 10% 줄어든 것이라고 설명함
- 하지만, 발레사는 올해 총 철광석 생산량 목표치는 이타비라 광산 단지의 운영 중단을 알리기 전과 같은 3억 1,000만 톤에서 3억 3,000만 톤 사이가 될 것이라고 발표함



- 로이즈 리스트는 주요 철강 생산국인 유럽, 일본, 한국이 철강 수요 약세로 철광석 수입을 줄일 것으로 예상하나, 브라질이 감소분을 중국으로 판매할 것으로 예상함
- 또한, Good Bulk사의 CEO도 코로나19로 인한 봉쇄조치가 완화되고, 브라질산 철광석 수출량이 회복된다면, 올해 말에 케이프선 운항 수익이 개선될 것이라고 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132644/Weekly-briefing-Optimism-amid-containers-downturn-dry-bulk-outlook-is-mixed>(로그인 필요)

● **케이프선 운임의 급등은 중국의 철광석 수요 증가, 대서양 수역의 선박 부족, 철광석 수출 무역 패턴 변화와 발레사의 철광석 광산 운영 재개 소식 때문임**

- 중국의 철광석 재고 축적을 위한 수요 증가가 시장에 큰 활력을 불어넣고 있으며, 5월에 운임 하락을 가속화시켰던 주된 이유인 브라질의 공급차질 문제가 해결되면서 케이프선 운임이 급등한 것으로 분석함
- 브라질 발레사의 철광석 물동량이 다시 시장에 유입되고 있는 상황임. 여기에 7월 초부터 캐나다의 Voisey's Bay 광산 운영이 재개할 것이라는 소식이 전해지면서 케이프선 운임에 긍정적 영향을 미침
- 지난 5월 말에 브라질 발레사는 코로나19의 여파로 지난 6월 5일부터 이타비라(Itabira) 광산의 운영을 중단할 것이라고 밝혔으나, 6월 초에 다시 단계적으로 재개할 예정이라고 밝힘
- 브라질 발레사가 이타비라 광산의 운영 중단을 발표하자, 시장의 심리가 악화되면서 선주들이 대서양수역보다는 태평양 수역의 화물을 선호함
- 또한, 호주에서 중국으로 수출되는 철광석량이 예년에 비해 늘어나고 있으며, 캐나다산 철광석 수입지가 유럽에서 중국으로 대체되고 있는 것이 운임에 긍정적으로 작용하고 있다고 분석함
- 서호주 지역의 Port Headland에서 중국으로 향하는 철광석 수출량은 5월에만 4,320만 톤으로 전년 동기 대비 14% 증가함. 또한 올해 1월부터 5월까지의 총 수출량은 1억 9,000만 톤으로, 작년 같은 기간에 1억 7,200만 톤을 수출한 것과 비교하면 10.4% 증가한 것으로 조사됨
- 캐나다산 철광석의 수입지가 유럽에서 동아시아로 변화하고 있음. 이는 장거리 운송 비용을 늘려 결국 운임에 긍정적 영향을 미친 것으로 분석함
- 케이프선 스팟운임이 급등하고 있으나, 시장의 펀더멘탈이 크게 변화한 것은 아니라고 분석함. 또한 주요 철강 생산국가인 일본 등의 철광석 수요 감소가 운임에 어떤 영향을 미칠지는 지켜보아야한다는 입장임





<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/call-it-a-comeback-capesize-rates-make-record-breaking-leaps/2-1-827850>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/capesize-earnings-in-record-increase-for-second-day-as-dry-bulk-rates-spike/2-1-828578>(로그인 필요)

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132721/Capesize-market-boosted-by-potential-shortterm-drivers>(로그인 필요)

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132734/Vale-to-reopen-ltabora-mines>(로그인 필요)

#### ● 케이프선 운임 급등, 일시적인 현상으로 해석

- 케이프선 운임이 최근 급등하고 있음. 전문가들은 공통적으로 이러한 급등의 원인이 중국의 철광석 수요, 발레사의 성약 활동, 호주 철광석 수출량 증가 때문으로 보고 있음
- 대다수 전문가들은 케이프선 운임 급등을 단기적인 현상으로 평가하고 있으며, 6개월 이내에 거품이 사라질 것이라는 전망이 우세함
- 특히, 로이즈리스트는 전문가 인터뷰를 통해 4분기 케이프선 운임은 20,000달러/일 이하로 떨어질 것이라고 밝힘
- 중국의 철강 수요 회복이 현재 운임 급등의 가장 큰 원인으로 꼽히나, 철강 수요 증가로 이어진 철광석 수입량증가세가 장기화될 가능성은 낮다는 주장임
- 중국철강협회(China Iron and Steel Association)가 중국의 조강 생산 능력이 회복추세를 보이고 있다고 발표함. 특히 건설 부문과 자동차 제조 부문의 경기가 살아나면서, 철강에 대한 수요가 증가하고 있다고 설명함
- 동협회는 중국의 철광석 항만 재고량은 현재의 철강수요를 충족시키기에 부족한 것으로 보이며, 철광석 수입량이 증가할 것이라고 보고 있으나, 이는 단기간에 그칠 것이라는 전망을 내놓음
- 전문가들은 시장이 여전히 브라질 철광석 생산능력의 회복여부에 대해 의문을 제기하고 있다고 주장함. 만약 브라질의 철광석 생산능력이 회복되지 못한다면 이는 철광석 공급 차질을 초래해 운임에 부정적인 영향을 미친다는 설명임
- 향후 6개월 이내에 운임에 대한 거품 현상은 사라질 것이며, 운임은 점진적으로 회복할 것이라고 주장함
- 중국에서는 철광석에 대한 수요가 점차적으로 살아나고 있는 것으로 판단되나, 유럽의 수요는 정상화되기까지 상당기간의 시간이 소요될 것으로 분석함
- 코로나19 이후 세계 경제 회복 양상은 L자 또는 U자형, 즉 단기간 내에 경기가 회복되지 않을것으로 보고 있으며, 최소 2022년까지는 경기 침체현상이 지속되어 해운업에도 악영향을 미칠 것이라는 주장임



<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/capesize-rates-keep-rising-amid-fixtures-standoff-firm-ore-prices/2-1-832487>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/capesize-prosperity-may-be-short-term-analysts-say/2-1-833271>(로그인필요)

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132806/Dry-bulk-rally-could-lose-steam>(로그인)

원유선



## 2020년 2분기 요약 및 전망

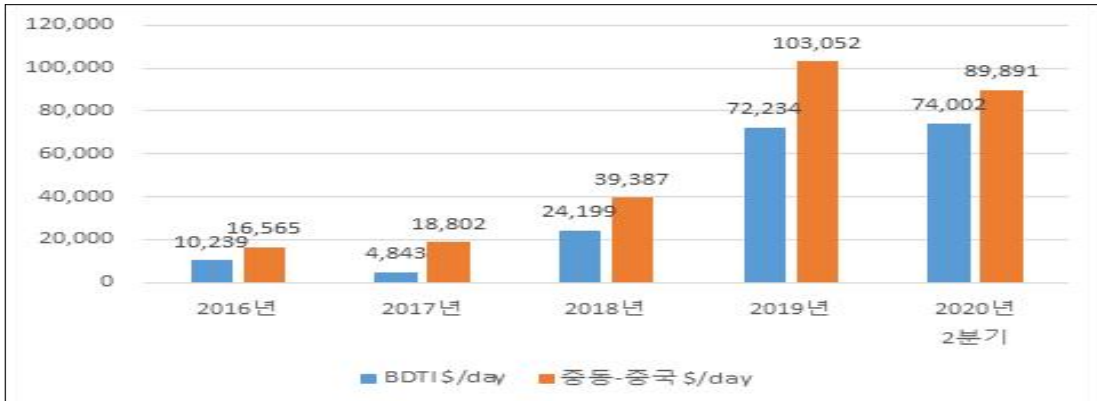
- (운임) 2020년 2분기 중동-중국 평균운임(89,891달러/일)은 동년 1분기 평균운임 75,293달러 대비 14,598달러, 19.3% 높음**
  - 2020년 2분기 기간 용선료(1년·3년·5년물)는 전년 동기 대비 일일 약 8,500달러~23,500달러 상승
  - 2020년 유가 하락으로 인한 부유식 저장소 증가 등 외부 요인에 따른 시황 상승이 예상 수준을 넘어섰으며, 대외 요인이 안정화 되면 운임 상승세가 둔화 될 가능성이 있음
- (수요) 2020년 2분기 원유생산은 석유수출국가기구(Organization of the Petroleum Exporting Countries·OPEC) 회원국 일일 3,487만 배럴(2019년 일일 4,791만 배럴), Non-OPEC 일일 4,643만 배럴(2019년 일일 5,176만 배럴)을 기록했으며, 2분기 총원유수요는 일일 8,130만 배럴로 전년 대비 일일 1,837만 배럴, 18.4% 감소함**
  - OPEC 등 석유시장 관계자에 따르면 코비드-19의 확산으로 전 세계 원유 소비가 감소하고 있음
  - 또한 OPEC 회원국과 비가맹 산유국이 5~6월 일일 970만 배럴의 협조 감산을 실시한 것도 원유 물동량 감소에 영향을 주었음
- (공급) 2020년 VLCC 선복량은 804척, 2억 4,799만 DWT이며, 2021년 2억 5,555만 DWT로 전망됨(2019년 741척, 2억 2,838만 DWT)**
  - 2020년 2분기 누계 VLCC 총 13척, 395만 DWT의 선박이 인도된 것으로 추정됨(2분기 VLCC 인도량은 없음)
  - 2020년 2분기 VLCC 발주량은 62척, 1,899만 DWT로 전망되며, 이는 1분기 72척, 2,205만 DWT 대비 10척, DWT 기준 13.8% 감소한 것임
  - 2019년 원유선 해체는 550만 DWT 발생, 2020년 원유선 해체는 50만 DWT로 추정되며, 시황 급등으로 선사의 스크랩 예약이 거의 없음
- (전망) OPEC+의 역사적 수준의 감산으로 시황이 빠르게 하락한 상황이며, 2022년 4월까지 예정된 단계적 감산으로 운임 반등이 쉽지 않을 것으로 전망됨**



## 운임시장동향 : 운임현황

[그림 68] VLCC 스팟운임 추이

(달러/일)



자료: 클락슨(Clarksons)

[표 5] VLCC 현물운임 추이

구분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년 1분기	2020년 2분기
BDTI Index	786.85	798.15	855.39	1,503.00	1,086.78	1,589.01
BDTI \$/day	10,239	4,843	24,199	72,234	63,677	74,002
중동-중국 WS	58.59	56.68	65.81	121.99	88.65	89.74
중동-중국 \$/day	16,565	18,802	39,387	103,052	75,293	89,891

주: 중동-중국 27만톤 급 기준임.

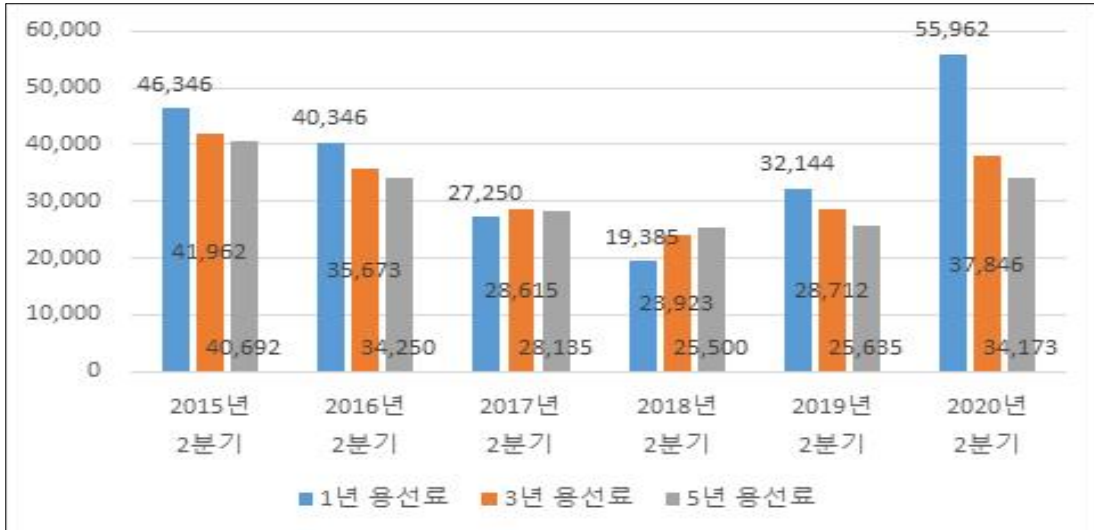
자료: 클락슨

- 2020년 2분기 VLCC 중동-중국 평균 스팟운임(89,891달러)은 동년 1분기 평균운임(75,293달러) 대비 14,598달러, 19.3% 높음
  - 2020년 2분기 전 항로, 전 선형을 아우르는 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 74,002달러(1,589)로 동년 1분기 63,677달러보다 10,325달러, 16.2% 높음
  - VLCC 운임은 톤수 공급 측면의 일회성 요인(부유식 저장소)에 의해 2분기 상승세를 유지함
  - 현재 원유를 저장하고 있는 정박 중인 부유식 저장소가 스팟운임을 지지하고 있으며, 향후 부유식 저장소가 감소할 경우 용선시장에 선대가 진입하면서 운임 하락이 불가피할 것으로 전망됨



[그림 69] VLCC 기간용선료 추이

(달러/일)



주 : 31만톤 VLCC 기준임.

자료: 클락슨

- 2020년 2분기 단기 용선료(1년)는 55,962달러로 2019년 2분기 32,144달러 대비 42.5% 상승했으며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 전년 대비 높음
  - 2020년 2분기 중기 용선료(3년)는 37,846달러로 2019년 2분기 28,712달러 대비 24.1% 상승함
  - 2020년 2분기 장기 용선료(5년)는 34,173달러로 2019년 2분기 25,635달러 대비 25.0% 상승함
- 2020년 2분기는 기간이 길어질수록 용선료가 하락하는 백워드이션(backwardation) 구조임
  - 이는 2020년 2분기 운임이 고수준에 있어 향후 운임이 하락할 수 있음을 시사하는 것임



[그림 70] VLCC 수익 추이

(달러/일)



주 : 31만톤 VLCC 기준임.

자료: 클락슨

- 2020년 2분기 31만톤급 VLCC 일일 평균수익은 88,907달러로 전년 동기 11,565달러 대비 약 7.7배 상승함
  - VLCC 통상 손익분기점은 스팟운임 3만 달러로, 2020년 2분기 VLCC의 부유식 저장소 사용으로 인한 고운임이 수익 개선에 기여함
  - 부유식 저장소 규모가 고수준을 유지하고 있으며, 용선시장에 투입된 원유선이 적어 원유선 시장 화주들은 선박을 수배하는데 어려움을 겪었음
  - Lloyd's List에 따르면 6월 19일 기준 부유식 저장소로 사용된 VLCC는 81척으로 6월 12일 89척보다 감소했으며, 이는 올해 최고조를 기록한 6월 5일 92척에서 감소한 것임
  - Lloyd's List에 따르면 6월 19일 기준 약 2억 6,100만 배럴이 파나마식 선형의 부유식 저장소에 저장되어 있으며, 부유식 저장소로 쓰이는 아프리카식 선형의 부유식 저장소는 68척, 부유식 저장소로 쓰이는 수에즈식 선형의 부유식 저장소는 61척으로 집계되었음

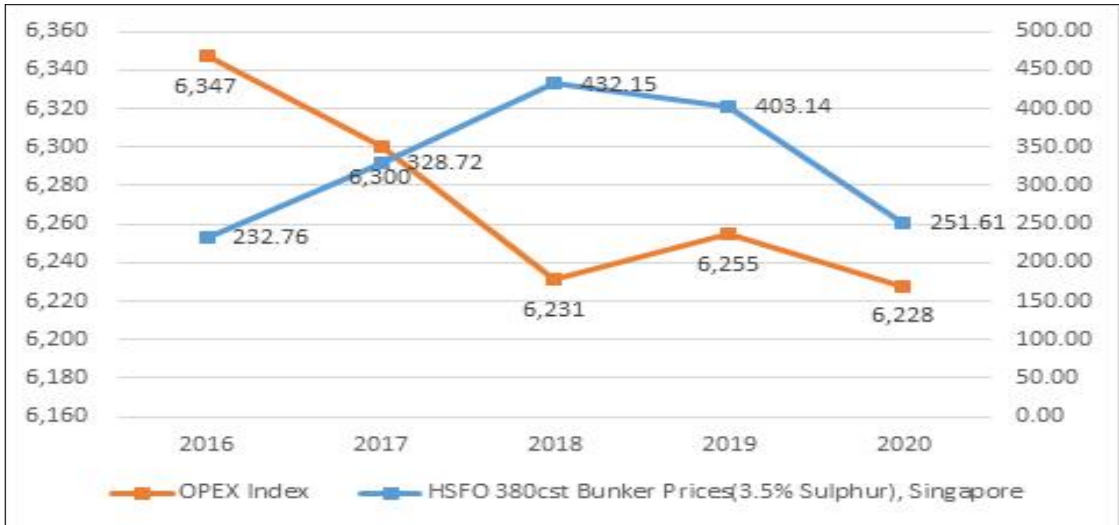




## 운임시장동향 : 선박 연료유

[그림 71] 고유황 C중유 가격 추이 (황 함유량 3.5%)

(달러/톤, 달러/일)



자료: 클락슨

- 2020년 2분기까지의 고유황 C중유 평균 벙커유가는 톤당 251.61달러로, 2019년 대비 151.53 달러, 37.6% 하락했음
  - 고유황 C중유 380cst는 싱가포르항 기준 2016년 톤당 평균 232.8달러, 2017년 평균 328.7달러, 2018년 평균 432.2달러, 2019년 평균 403.1달러 등을 각각 기록함
  - Clarksons에 따르면 전 선종을 망라한 2020년 2분기까지의 선박유지운영비(OPEX: Operational Expenses)는 일일 6,228달러로 추정됨
  - OPEX는 선원비, 선비, 보험료 등 선박을 가동 가능한 상태로 유지하는데 소요되는 비용으로, 자본비나 연료비, 항만비용 등을 제외한 비용임



[그림 5] 저유황유 가격 추이 (황 함유량 0.5%)

(달러/톤)

	VLSFO Bunker Prices (0.5% Sulphur), Singapore	HSFO 380cst Bunker Prices (3.5% Sulphur), Singapore	MGO Bunker Prices, Singapore
2019년 09월	553.88	459.63	594.25
2019년 10월	540.38	360.75	580.38
2019년 11월	549.30	341.55	582.15
2019년 12월	626.25	340.13	626.00
2020년 01월	663.35	366.15	663.60
2020년 02월	503.00	315.00	513.25
2020년 03월	327.38	215.56	344.38
2020년 04월	250.19	185.44	262.44
2020년 05월	257.25	184.50	269.90
2020년 06월	316.00	243.00	351.19



자료: 클락슨



- **황 함유량 0.5% 이하 신유종(LSFO: Low Sulphur Fuel Oil)이 등장해 2019년 하반기부터 가격을 형성하고 있음**
  - 2020년 6월 기준 마린가스 오일(MGO: Marine Gas Oil)이 톤당 351.2달러, 고유황 C 중유 243.0달러, 저유황유 316.0달러임
  - LSFO 조달 가격은 전 세계 대부분의 선사들이 잠정적으로 「MGO 가격 마이너스 알파」로 합의하는 경우가 대부분임
- **2020년 들어 LSFO 가격은 반등한 5~6월을 제외하고 매월 전월 대비 하락하였음**
  - LSFO의 월별 평균가격은 2020년 1월 톤 당 663.4달러, 2월 503.0달러, 3월 327.4달러, 4월 250.2달러, 5월 257.25달러, 6월 316.0달러를 기록하였음
  - Clarksons는 2020년 하반기 이후 또는 2021년에 LSFO 수요가 회복되고 해상 운송 물동량이 증가하면서 LSFO 가격이 점차 상승할 가능성이 있다고 전망함



## 운임시장동향 : FFA 시장

[표 6] 중동-중국 FFA

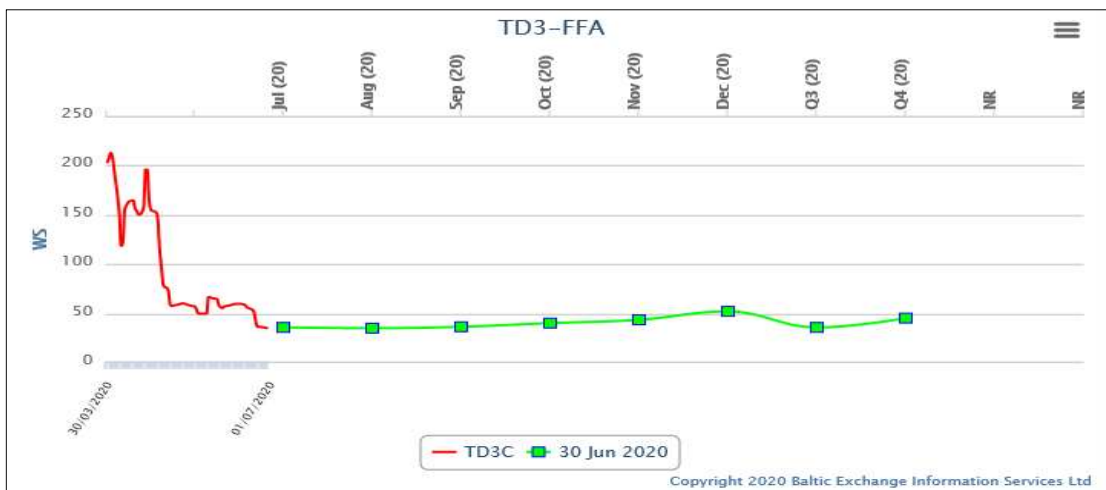
(World Scale, WS)

TD3C(270,000mt ME Gulf to China)		
Route	Period	Value (WS)
TD3C		34.79
TD3+1_M	Aug (20)	35.123
TD3+2_M	Sep (20)	36.594
TD3+3_M	Oct (20)	40.324
TD3+4_M	Nov (20)	43.662
TD3+5_M	Dec (20)	52.224
TD3+1Q	Q4 (20)	45.406

주: 6월 30일 기준

자료: 볼틱거래소(Baltic Exchange)

- FFA(Forward Freight Agreement) 가격은 2020년 남은 기간에 원유선 운임이 상승할 수 있지만 저운임을 기록할 수 있음을 시사함
  - 2020년 6월 30일 기준 WS는 34.8, 8월 FFA는 35.1, 9월 FFA는 36.6, 10월 FFA는 40.3, 11월 FFA는 43.7, 12월 FFA는 52.2를 기록함
  - 부유식 저장소로부터의 이탈로 인한 선박 공급 확대와 원유 운송 수요 감소가 겹치면서 향후 시황이 하락할 가능성이 있음



주: 6월 30일 기준

자료: 볼틱해운거래소



## 수요시장동향 : 세계 원유 수요 및 공급

[표 7] 세계 원유 수요 및 공급(Non-OPEC) 전망

(백만배럴/일, %)

구 분		2019	2020				2020	2020~2019
			1Q	2Q	3Q	4Q		
수요량	Total	99.67	92.39	81.30	92.28	96.30	90.59	-9.07 (-9.10%)
	OECD	47.91	45.30	34.87	44.37	46.25	42.71	-5.19 (-10.84%)
	Non-OECD	51.76	47.09	46.43	47.91	50.05	47.88	-3.88 (-7.50%)
공급량	Non-OPEC	65.03	66.54	61.44	59.31	59.97	61.80	-3.23 (-4.97%)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 6. 30.

- 2020년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 전년 대비 일일 323만 배럴, 4.97% 감소 할 것으로 전망되며, 원유 수요는 전년 대비 일일 907만 배럴, 9.10% 감소할 것으로 전망됨
  - 2020년 2분기 원유 수요는 코비드-19로 인해 2019년 대비 일일 1,837만 배럴, 18.4% 감소함
  - 산유국 23개국으로 구성된 OPEC+는 5월 1일부터 7월 31일까지 일일 970만 배럴의 원유 생산을 줄이고 있음
  - 게다가 코비드-19의 확산으로 원유 소비가 감소하면서 전 세계 원유 소비가 감소하고 있음
  - Alphatanker는 "코비드-19로 원유 소비가 둔화된 가운데 홍콩 국가보안법 사건으로 1단계 무역협정이 결렬된다면 이는 VLCC 수요에 타격을 줄 것으로 예상한다. 중국으로 수출하는 미국 원유 대부분을 VLCC 선형이 운반하고 있다"고 언급했음



[표 8] 세계 원유 공급(OPEC) 전망

(천배럴/일)

구분	2018	2019	2020 Mar 20	2020 Apr 20	2020 May 20	May/ Apr
알제리	1,040	1,023	1,033	1,004	812	-192
앙골라	1,473	1,377	1,404	1,352	1,222	-130
콩고	323	332	319	314	320	6
적도기니	120	110	123	122	86	-36
가봉	193	218	234	-	-	-
이란	-	-	-	-	-	-
이라크	4,410	4,576	4,500	4,480	4,213	-267
쿠웨이트	2,737	2,678	2,901	3,151	2,191	-960
리비아	-	-	-	-	-	-
나이지리아	1,602	1,727	1,799	1,793	-	-
사우디아라비아	10,317	9,808	9,733	12,007	8,486	-3,521
아랍에미리트	3,008	3,058	3,526	4,033	2,443	-1,590
베네수엘라	1,510	1,013	718	737	573	-164
Total Opec	26,733	25,920	26,290	28,993	20,346	-6,854

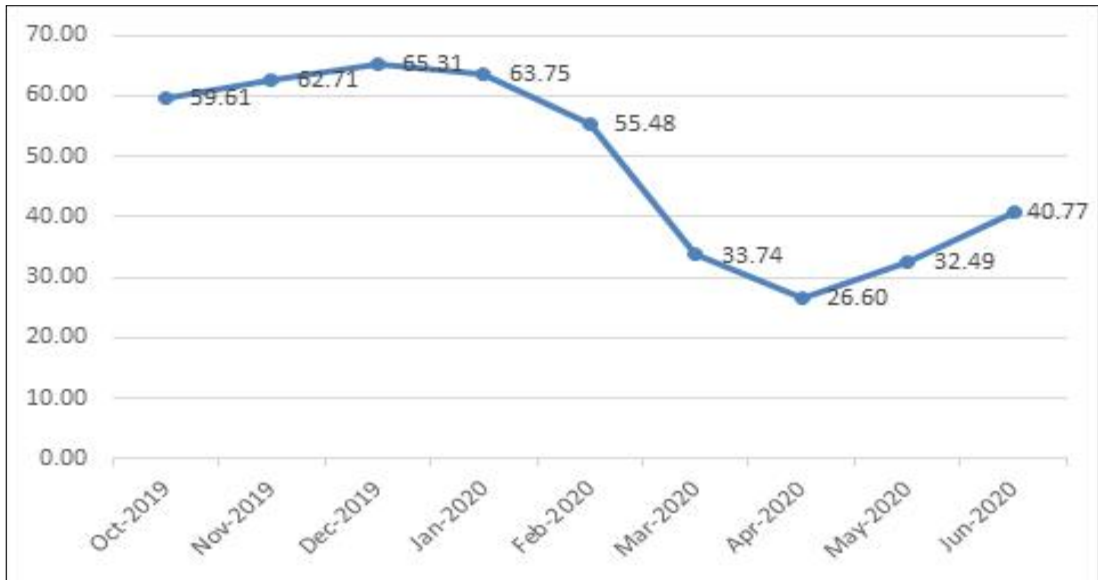
주: 회원국 각각의 생산량 발표자료를 토대로 OPEC 작성  
 자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 6. 30.

- 5월 20일 기준 OPEC 회원국들의 2020년 원유 공급 전망치는 2,035만 배럴로 이는 2019년 2,592만 배럴 대비 일일 557만 배럴, 21.5% 감소한 것임
  - 2020년 5월 20일 원유 공급 2,035만 배럴 전망치는 3월 전망치 2,629만 배럴 대비 일일 594만 배럴, 22.6% 감소한 것임
  - OPEC 회원국과 비가맹 산유국은 5월부터 일일 970만 배럴의 협조 감산을 실시하며, 당초 7월 1일 이후 단계적으로 감산 폭을 줄일 방침이었음
  - 원래 예정 규모는 2020년 5~6월 일일 970만 배럴, 7~12월 일일 800만 배럴, 2021년 1월~2022년 4월 일일 600만 배럴이었음
  - 하지만 6월 6일의 OPEC+ 회의에서 7월말까지 5, 6월과 같은 수준의 감산을 하는 것으로 결정됐으며, 이렇게 감산 기간을 변경한 이유는 코비드-19의 확산에 의한 원유 수요 감소임
  - 세계 원유 소비량은 코비드-19 이전에 일일 약 1억 배럴 규모로, 970만 배럴의 감산 규모는 세계 원유 수요의 10%에 달하는 것임



[그림 73] 유가 추이(Brent Crude Oil)

(\$/배럴)



자료: 클락슨

- **코로나-19 확산에 따른 석유 수요 급락으로, 유가는 2020년 4월 급락해 브렌트유는 배럴당 26.60달러를 기록했다**
  - 이는 2019년 12월 브렌트유의 평균 가격인 배럴당 65.31달러 대비 38.71달러, 59.2% 급락한 것임
  - 4월 20일 뉴욕 원유 선물시장이 폭락하면서 역대 최초로 마이너스(-) 가격을 기록하는 등 유가 하락을 배경으로 해상 비축을 목적으로 하는 단기용선 선박이 증가하고 있음
  - 4월 20일 원유 선물시장은 5월물이 마이너스 40.32 달러를 기록했는데, 이는 저장할 공간이 없어 보관이 가능한 저장소를 찾아도 높은 보관료로 인해 손실이 발생함을 의미함





[표 9] 2020년 2분기 세계 석유제품 공급량 실적

(백만배럴/일)

구 분		2018	2019	2019				2020	
				1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q
석유제품 공급량	Total World	81.62	81.80	81.22	80.59	83.03	82.17	78.81	69.43
	Total OECD	38.21	37.69	37.45	37.34	38.53	37.27	36.37	30.55
	OECD Americas	19.31	18.96	18.36	19.07	19.55	18.85	18.26	15.86
	OECD Europe	12.15	12.17	12.22	11.82	12.44	12.02	11.68	9.26
	OECD Asia Pacific	6.74	6.57	6.87	6.45	6.54	6.40	6.43	5.43
	Total Non-OECD	43.41	44.11	43.77	43.25	44.51	44.89	42.44	38.89
	China	12.03	12.98	12.62	12.66	12.95	13.68	12.04	12.92
	Russia	5.72	5.70	5.71	5.38	5.89	5.83	5.88	5.15
	Others	25.66	25.43	25.44	25.21	25.67	25.38	24.52	20.82

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 6. 30.

● 2020년 2분기 세계 석유제품 공급량은 일일 6,943만 배럴임

- 이는 2019년 일일 8,180만 배럴 대비 일일 1,237만 배럴, 15.1% 감소한 것임
- OECD는 2020년 2분기 일일 3,055만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 OECD Americas 일일 1,586만 배럴, OECD Europe 일일 926만 배럴, OECD Asia Pacific 543만 배럴로 구성됨
- Non-OECD는 2020년 2분기 일일 3,889만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 중국 일일 1,292만 배럴, 러시아 일일 515만 배럴, 기타 2,082만 배럴로 구성됨



[표 10] 미국 원유 생산 2019년 실적 및 2020년 전망

(백만배럴/일)

구분	2017	2018	Change 2018/17	2019	Change 2019/18	2020	Change 2020/19
Tight Crude	4.96	6.52	1.55	7.70	1.19	6.88	-0.81
Gulf of Mexico Crude	1.68	1.76	0.08	1.89	0.13	1.91	0.03
Conventional crude oil	2.71	2.72	0.01	2.65	-0.07	2.30	-0.35
Unconventional NGLs	3.02	3.60	0.57	4.01	0.43	4.10	0.08
Conventional NGLs	0.76	0.77	0.01	0.80	0.01	0.78	-0.03
Biofuels + Other Liquids	1.27	1.35	0.08	1.36	0.01	1.00	-0.36
US total supply	14.40	16.71	2.31	18.40	1.69	16.96	-1.43

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

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2020. 6. 30.

- 2017~2019년의 기간 중 미국 원유 생산은 지속적으로 증가하고 있으며, 2020년은 전년 대비 일일 144만 배럴 감소 전망
  - 2017년 일일 1,440만 배럴, 2018년 일일 1,671만 배럴, 2019년 일일 1,840만 배럴을 생산했음
  - 2020년 Tight Crude 일일 688만 배럴, Gulf of Mexico Crude 일일 191만 배럴, Conventional Crude Oil 230만 배럴 등 일일 미국 총 원유 생산량은 1,696만 배럴로 전망됨
  - OPEC(Oil Market Report, 2020. 6)에 따르면 2020년 국제유가가 30달러 대를 기록한 3월(톤 당 33.74 달러), 4월(톤 당 26.60 달러), 5월(톤 당 32.49 달러) 들어 미국은 셰일 포함 원유 생산 가동률을 낮추었음
  - 미국발 셰일 수출 감소는 톤마일을 감소시켜 원유 운송 수요를 줄이는 효과를 발생시킴



[표 11] 세계 원유 해상물동량 전망

(백만톤, 십억 톤·마일, %)

구 분	2017	2018	2019	2020 (전망치)
원유 해상물동량	2,004 (3.4)	2,014 (0.5)	1,999 (-0.7)	1,874 (-6.2)
원유 톤마일	13,247 (1.8)	13,590 (2.5)	13,562 (-0.2)	12,920 (-4.7)
석유제품 해상물동량	1,074 (1.2)	1,032 (-3.9)	1,064 (3.1)	949 (-10.8)
석유제품 톤마일	3,084 (1.9)	3,063 (-0.7)	3,178 (3.8)	2,800 (-11.9)

자료: 클락슨

- 2020년 원유 해상물동량은 18억 7,400만 톤으로 전망되며, 이는 전년 19억 9,900만 톤 대비 6.2% 감소한 것임
  - 2020년 원유 해상톤마일은 12조 9,200만 톤마일로 전망되며, 이는 전년 13조 5,620만 톤마일에서 4.7% 감소한 것임
- 2020년 석유제품 해상물동량은 9억 4,900만 톤으로 전망되며, 이는 전년 10억 6,400만 톤 대비 10.8% 감소한 것임
  - 2020년 석유제품 해상톤마일은 28조 톤마일로 전망되며, 이는 전년 31조 7,800만 톤마일 대비 11.9% 감소한 것임
- 코비드-19 확산으로 원유와 석유제품 모두 소비량이 큰 폭 감소하면서 해상물동량도 크게 감소할 것으로 전망됨



## 공급시장동향 : 선대현황

[표 12] VLCC 선복량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
VLCC 척수	651	698	735	741	804	-	-
VLCC 선복량	200.27	214.69	226.05	228.38	247.99	255.55	258.92

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

자료: 클락슨

- 2019년 VLCC 선복량은 741척, 2억 2,838만DWT이며, 2020년 804척, 2억 4,799만 DWT로 전망됨
  - 2020년에 전년 대비 63척, 1,966만 톤의 VLCC 선복량 증가가 전망됨
  - VLCC 선복량은 2021년에 2억 5,555만 톤, 2022년 2억 5,892만 톤으로 각각 전망됨

[표 13] VLCC 인도량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020 1분기	2020 2분기
VLCC 척수	47	50	39	68	13	-
VLCC 선복량	14.33	15.23	12.13	21.06	3.95	-

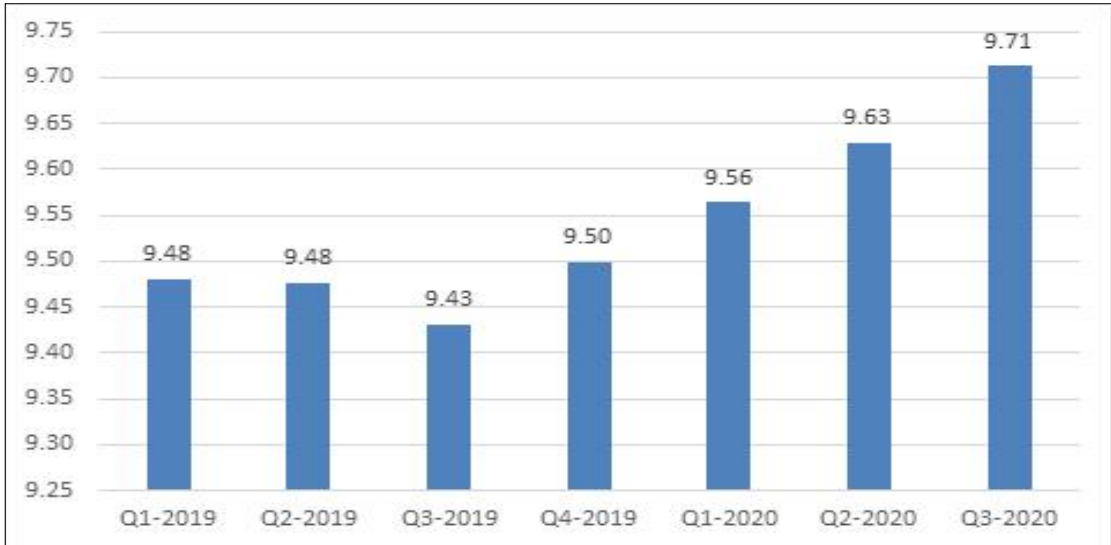
자료: 클락슨

- 2020년 1분기 VLCC 총 13척, 395만 DWT의 선박이 인도된 것으로 추정되는데, 2분기 VLCC 인도량은 없음
  - 2019년 전체 기간 중에는 68척, 2,106만 DWT의 선박이 인도되었음
  - Clarkson's는 올해 코비드-19로 인해 신조 인도량이 당초 예상보다 16% 감소할 것이라고 밝혔음
  - Clarkson's에 따르면 중국 야드 생산량이 정상화된 수준으로 돌아왔지만, 조선소들이 1~5월에 손실된 생산량을 따라잡을 수 있는지 여부는 불확실함



[그림 74] VLCC 평균선령 추이

(연령)



자료: 클락슨

- 2020년 2분기 기준 VLCC 평균 선령은 9.63년으로 건전한 선령구조를 유지하고 있음
  - 1분기 평균 선령은 9.56년, 3분기 평균 선령 전망치는 9.71년임
  - Clarksons에 따르면 2019년 기준 VLCC의 해체 평균 선령은 21.2년임
  - 추후 노후선박 해체를 통한 공급조절 발생시 선박 수급 완화가 예상되지만, VLCC 선대는 젊은 선령 비중이 높아 해체량이 높지 않음



## 공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[표 14] VLCC 발주 추이

(척수, 백만DWT)

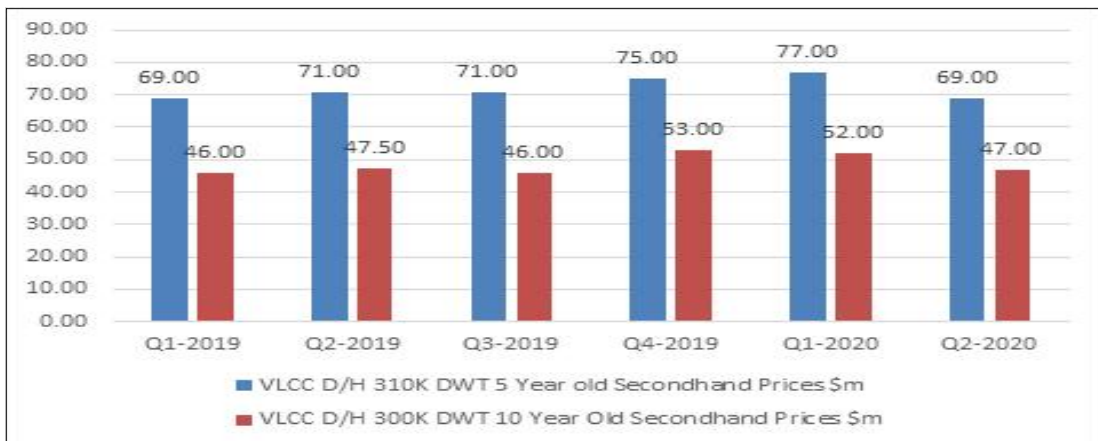
구분	2016	2017	2018	2019	2020 1분기	2020 2분기
VLCC 척수	133	96	101	109	72	62
VLCC 선복량	40.62	29.43	31.37	33.65	22.05	18.99

자료: 클락슨

- 2020년 2분기 VLCC 발주량은 62척, 1,899만 DWT로 추정되며, 이는 1분기 72척, 2,205만 DWT 대비 10척, DWT 기준 13.8% 감소한 것임
  - 2020년 인도가 대부분인 2018년 VLCC 발주량은 101척, 3,137만 DWT로, 당해년은 2년 만에 연간 발주량이 다시 3,000만 DWT를 넘어선 해였음
  - 2018년 발주된 101척의 2020년 인도는 시황 하락요인이 될 수 있지만 코비드-19 확산으로 인도 지연이 발생하고 있음

[그림 75] VLCC 중고선 가격 추이

(척수, 백만달러)



자료: 클락슨

- 2020년 2분기 기준 30만 톤급 VLCC 중고선 평균가격은 선령 10년이 4,700만 달러, 선령 5년이 6,900만 달러임
  - 이는 1분기 대비 VLCC 선령 10년이 500만 달러, 선령 5년이 800만 달러 각각 하락한 것으로, 중고선가 하락은 해체를 유인할 수 있음



[표 15] 전체 원유선 및 VLCC 중고선 매매 실적

(척수, 백만DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020년 1분기+2분기
전체 원유선 중고선 매매 척수	217	279	335	389	139
전체 원유선 중고선 매매 선복량	18.35	27.83	31.83	35.19	18.87
VLCC 중고선 매매 척수	22	43	40	47	35
VLCC 중고선 매매 선복량	6.71	13.16	12.35	14.57	10.62

자료: 클락슨

- 2020년 2분기까지 원유선 중고선 매매는 139척의 둔화된 실적을 기록
  - 감산교섭 결렬 및 유가 폭락 등의 외부 요인으로 원유선 운임 상승 폭이 예상을 넘어섰으며, 이에 따라 원유선 중고선 매매 계획을 연기하는 경우가 발생함

[표 16] 원유선 해체 실적 및 전망

(백만DWT)

구분	1만~ 5.5만톤	5.5~ 8.5만톤	8.5~ 12만톤	12.5만톤~ 20만톤	20만톤 초과	합계
2015	0.9	0.6	0.3	-	0.5	2.4
2016	1.1	0.1	0.6	0.1	0.6	2.5
2017	1.3	0.5	3.5	1.9	3.9	11.1
2018	2.2	0.8	4.8	3.3	9.2	20.3
2019	0.1	0.4	0.6	0.9	2.3	5.5
2020	0.2	-	0.2	0.1	-	0.5

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

자료: 클락슨





- 2019년 원유선 해체는 550만 DWT 발생, 2020년 1분기 당시 올해 원유선 해체는 1,680만 DWT로 추정됐으나, 2분기 추정시 50만 DWT에 그칠 것으로 전망됨
  - 2020년 2분기 예측시 VLCC 선박해체는 제로로 발생하지 않을 것으로 전망됨
  - 2020년 선박 해체량이 어느 규모가 될지에 따라 선박 공급량이 결정될 것이므로 해체 동향에 주목할 필요 있음
  - 4월에 VLCC 스팟운임이 일일 20만 달러를 넘는 등 시황이 급등하다 보니, 선사의 VLCC 스크랩 예약이 거의 진행되지 않은 상황이어서 선박량은 계속적으로 높은 수준을 유지할 것으로 전망됨

[표 17] 스크랩 원유선 평균 선령

(년)

구분	1만~5.5만톤	5.5~8.5만톤	8.5~12만톤	12.5만톤~20만톤	20만톤 초과	전선형 평균
2016	27.7	20.8	25.1	25.8	18.6	26.6
2017	27.0	24.8	21.4	22.2	21.9	23.7
2018	26.3	18.9	20.9	21.5	19.2	22.5
2019	26.3	-	23.2	19.7	21.2	18.0
2020	25.9	-	22.2	20.5	-	24.3

자료: 클락슨

- 2020년 해체 원유선의 평균선령은 24.3년으로 2019년 18.0년 대비 6.3년 증가했음
  - 2016년 26.6년, 2017년 23.7년, 2018년 22.5년, 2019년 18.0년 등의 순임
  - 2020년 원유선 운임이 고수준을 유지하면서 스크랩을 연기하는 사례가 다수 있음



## 주요뉴스

### ● VLCC 중동-홍해 32만 달러. 사우디 국영선사 Bahri의 원유선 용선 확대

- 대형 원유선(VLCC: Very Large Crude Carrier) 시황이 오름세를 보이고 있음
- 사우디아라비아의 원유 증산 본격화에 따라 국영선사 Bahri의 선박 수배가 다시 활발해지기 시작했음
- Bahri는 중동-홍해에서 월드 스케일(World Scale·WS) 250, 일일 스팟운임 약 32만 달러에 총 3척을 성약했는데, 이는 VLCC 손익분기점 약 3만 달러 대비 10배 이상 높은 것임
- 3월 31일의 거래를 기록한 4월 1일자 불틱거래소 리포트에 따르면 Bahri는 4월 18-19일의 기간에 중동발-홍해착 항로에서 2척, 4월 22-24일의 기간에 동 항로에서 1척 등 합계 3척을 용선했음
- 유가 급락을 배경으로 VLCC를 해상 비축에 할당하려는 움직임도 활발한데, Clarksons에 따르면 원유선을 해상 비축에 사용하는 경우는 200척 이상에 달할 전망이다
- 중국 일부 정유업체들은 유가가 톤당 10달러까지 하락 할 것이라고 전망하고 있으며, 유가가 하락할수록 원유선을 해상 비축용으로 활용 하는 것이 증가할 수 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132247/Product-tanker-market-braces-for-supercycle?fbclid=IwAR1evjHrCCOW3zbpmUOk48mWmlrc14bHExfoe7KDznfdquoq4zfvPuDWbqw>(로그인 필요)

### ● 코비드-19로 해운 디지털화에 박차(Digitalisation Push)

- 코비드-19로 인해 디지털 솔루션에 대해 더 많은 해운사업자들이 관심을 가지고 있음
- 해운과 물류산업이 코비드-19 발생 이전에도 디지털화 관련 변혁을 겪고 있었다는 것은 의심의 여지가 없지만 바이러스 대유행이 디지털 솔루션을 도입하는 데 더 많은 관심을 불러일으킬 수 있음
- Lloyds List는 “디지털 방식으로 선대 운용을 최적화하고 비즈니스의 연속성을 도모하는 것이 가까운 미래에 물류산업 이해관계자들에게 최선의 방법이 될 것 같다”고 언급했음
- Lloyds List는 “코비드-19를 계기로 해운 관계자들은 그 어느 때보다 디지털화에 대해 집중도를 높이고 있으며, 디지털화를 보다 강력하게 추진하는 것이 해운 기업들 사이에서 공통된 흐름이 될 것으로 기대한다”고 덧붙였다
- Lloyds List는 선하증권, 화물 전자 예약, 전자결제 등의 서비스도 고객이 이용할 수 있도록 하고 있으며, 디지털화는 코비드-19라는 외부 요인의 등장에도 불구하고 비즈니스 프로세스가 중단 없이 효율적으로 진행되는데 도움을 주고 있다고 평가함



- Lloyds List는 디지털 이니셔티브(digital initiatives)의 핵심 추진력은 고객 중심적 마인드를 갖는 것과 고객이 어떠한 비상사태에서도 비즈니스를 이용할 수 있도록 유연성을 제공하는 것이라고 설명했음
- 코비드-19라는 위기를 배경으로 해운업계에서 디지털화를 향한 움직임이 새로운 기준(new normal)으로 부상하고 있으며, 해운 사업자들은 디지털을 최대한으로 활용 할 준비를 하고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1131901/Coronavirus-crisis-seen-as-expediting-digitalisation-push>(로그인 필요)

#### ● 세계 해운업계, 코비드-19 장기화 우려로 선원교대특구 신설 희망

- 주요국 해운업계는 선원교대특구 설치를 관계국 정부에 요청하는 것을 검토하고 있음
- 선원 교대가 여의치 않은 상황이 계속되면 안전운항 현장을 책임지는 선원들의 부담이 커져 글로벌 서플라이 체인(global supply-chain)의 붕괴 우려가 있음
- 바이러스의 팬데믹(pandemic) 상황에서 경제활동을 중단시키지 않기 위해 선원 교대를 원활히 실시할 수 있는 구조를 만드는 일이 급선무가 되고 있음
- 해운 관계자에 따르면 선원 교대를 집중적으로 실시하는 항만을 지정·정비하는 방안에 대해 각국 선주협회가 가입한 국제해운회의소(International Chamber of Shipping·ICS)와 국제운수노련(International Transport Workers 'Federation·ITF)이 공동으로 설치한 태스크포스(Task Force·TF)에서 논의가 진행되고 있음
- 구체적으로 선원 교대의 거점이 되는 거점항만을 세계에서 10-15개소 선정할 예정이며, 승·하선하는 선원이 「선원교대 거점항만」에 원활하게 접근 할 수 있도록 관계국 정부는 선원에 대해 입출국이나 항공·육상 교통에 의한 이동의 제한을 완화시켜 주어야 함
- 현재 TF에서 한·중 주요 항만이 거론되고 있는데 코비드-19가 진정 국면에 들어선 국가의 항만을 우선적으로 지정할 계획이며, 해당 정책 당국에 협조를 요청해 빠르면 4월 중에 범세계적 선원교대 거점항만을 선정 할 예정임
- 이를 통해 승선기간이 만료된 선원이 신속하게 교대할 수 있는 체제를 정비하는 것과 동시에 선원이동에 수반하는 바이러스의 감염 확대를 막는 구조를 구축하고자 함
- 선원 교대가 어려운 상황을 감안해 기항국 검사당국과 세계해상노조 등은 연속 승선 규정을 넘더라도 승선을 허용할 방침을 제시하고 있음

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

#### ● 감소 효과 등으로 원유선 & 제품선 운임 급락



- Trafigura는 OPEC+가 5월 1일부터 일일 970만 배럴의 원유 생산을 감소시키고 있는데, 감산의 영향으로 부유식 저장소로 사용되는 유조선이 줄어들고 있다고 언급함
- 3~4월 지난 2개월 동안 원유 소비가 30% 감소하여 육상용 저장소가 부족한 가운데 20일 이상 해상 정박하는 유조선인 부유식 저장소는 역사적 수준을 기록했었음
- 감산 효과는 원유선과 제품선 모두에서 즉각적으로 발생했는데, 이번 주(5월 4일~7일) 운임의 하락세가 이어지고 있음
- 5월 7일 중동발 중국착 항로의 27만톤급 VLCC의 WS은 57.63으로 이는 스팟운임 환산시 일일 52,074달러임
- 동일 조건에서 5월 1일 WS 80.00, 스팟운임 일일 79,794달러, 4월 27일 WS 152.29, 스팟운임 일일 169,491달러로 4월말 대비 10만 달러 이상 큰 폭 감소하였음
- 선박중개업자 Braemar ACM에 따르면 5월 5일 코비드-19의 진정과 세계 경제 정상화에 대한 기대감으로 국제유가는 20%대의 폭등세를 보였음
- 5월 5일 서부 텍사스산 원유는 전일 대비 배럴당 4.17달러, 20.5% 상승한 24.56달러를 기록했음
- 원유 밀어내기 장세가 끝나면서 제품선 운임도 하락 전환했음
- 바이러스로 인한 이동 제한 등으로 도로와 항공 운송 수요가 침체되어 휘발유, 제트연료 및 기타 석유제품 등의 수요가 감소하고 운임이 하락하고 있음

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132255/Weekly-briefing-Floating-storage-at-record-high-downbeat-quarterly-earnings>(로그인 필요)

- '20년 해상 물동량 성장을 최대 마이너스 7.3%. 초대형선의 메리트는 약화 될 가능성이 있음
  - 세계 운송 시장은 코비드-19라는 팬데믹(pandemic)의 영향을 크게 받을 것으로 보임
  - 영국 물류 컨설팅사인 Transport Intelligence(Ti)는 2020년 세계 해·공(海·空) 화물량 성장률이 최대 -7.5%를 기록 할 수 있다는 조사 결과를 발표했음
  - 동사의 집계결과 화물량은 3월까지 실제 항공, 해상 수송 모두 크게 감소하고 있으며, 연중 성장률은 항공화물 최대 -7.7%, 해상화물 최대 -7.3%를 기록할 것으로 전망됨
  - Ti는 세계 사회·경제가 하반기에 팬데믹의 영향으로부터 회복한다고 하는 긍정적 시나리오와 유행이 장기화 되는 부정적 시나리오로 나누어 화물량 성장률을 산출함
  - Ti가 2019년 연말에 발표한 2020년 화물량 성장률은 2.5%였지만, 현재의 추정에서는 긍정적 시나리오에서 -2.0%, 부정적 시나리오에서 -7.5%로 분석되었음
  - 해상화물의 성장을 예측은 팬데믹 이전 3.1%, 팬데믹 이후 긍정적 시나리오에서 -1.1%, 부정적 시나리오에서 -7.3%로 추정됨



- 덧붙여 Ti는 규모의 경제를 추구해 온 해운업계에 팬데믹의 부정적 영향이 커질 수 있다고 분석하였음
- 서플라이 체인 재검토에 의해 생산거점이 중국에서 소비지 근처로 분산되면 중국 발착 무역의 중요성이 저하할 가능성이 있으며 이는 대형선의 메리트를 약화시킬 수 있음
- Ti는 초대형 선박 등의 경제성에 물음표를 제시하는 한편 역내 수송 증가로 장기적으로 수송비용이 증가할 가능성도 제시하였음
- Ti는 소형선을 위한 항만 인프라로의 신규 투자가 발생하거나 해상 수송으로부터 육상 수송으로의 전환이 일어날 가능성이 있다고 분석함

[https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132434/Shipping-sanctions-ambiguity-to-extendbeyond-US-election?fbclid=IwAR0irEJkD0nnB-a7o7nK6M8izOIHOx9W23xiuNQfAYRe1xSTFmq8\\_LZFPyc](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132434/Shipping-sanctions-ambiguity-to-extendbeyond-US-election?fbclid=IwAR0irEJkD0nnB-a7o7nK6M8izOIHOx9W23xiuNQfAYRe1xSTFmq8_LZFPyc)(로그인 필요)



## 보고서 집필 내역 I

총괄

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

컨테이너선

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

원유선

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

건화물선 (케이프, 파나막스)

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

건화물선 (수프라막스)

김병주 연구원  
bjkim17@kmi.re.kr | 051-797-4609