



### CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양산항 접안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

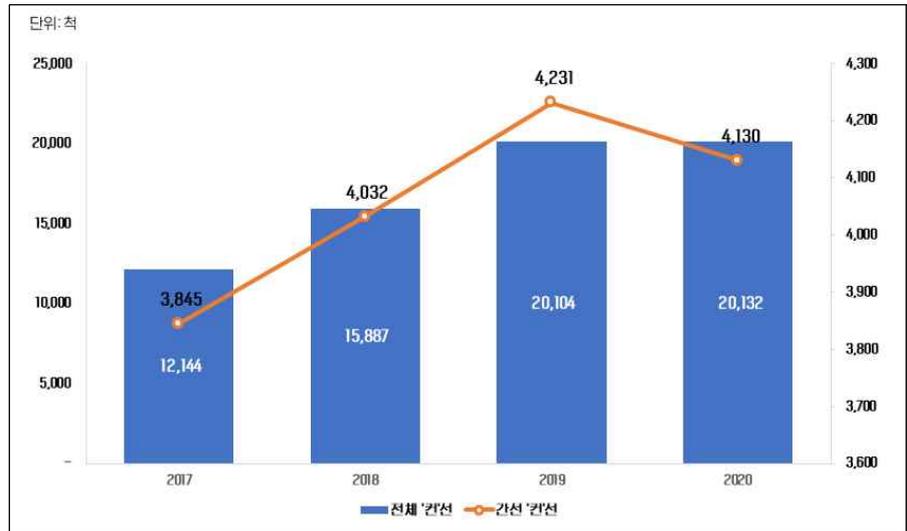
#### ■ 양산항 '컨'선 접안 척수

(단위 : 척)

구분	전체 '컨'선	간선 '컨'선
2017	12,144	3,845
2018	15,887	4,032
2019	20,104	4,231
2020	20,132	4,130

자료: 중국(상하이)자유무역시험구 관리위원회 보세구관리국

### 통계로 보는 중국 : 상하이 양산항 접안 컨테이너 척수



자료 : 중국(상하이)자유무역시험구 관리위원회 보세구관리국 월별 통계를 바탕으로 KMI 작성.

### 상하이 양산항 접안 '컨'선 증가세 지속

2017년~2020년 상하이 양산항에 접안한 컨테이너 선박 척수는 연평균 18.4%이 중 간선 이용 '컨'선 척수는 연평균 2.4% 증가하는 등 양산항 접안 '컨'선 척수가 지속적으로 증가해왔다. 다만, 2020년 상하이 양산항에 접안한 컨테이너 선박은 총 20,132척으로 전년 대비 0.1% 증가에 그쳤으며, 증가율은 2019년 대비 26.4%포인트나 크게 감소했다. 이중 간선 선박은 4,130척으로 전년 대비 2.4% 감소했다.

2020년 양산항을 이용한 1.8만TEU급 이상의 초대형 '컨'선 척수는 크게 증가한 것으로 나타났다. 양산항 해사국에 따르면<sup>1)</sup> 2020년 양산항을 이용한 1.8만 TEU급 이상 초대형 선박 척수는 총 1,394척으로 전년 대비 15.6% 증가했다.

한편 2021년 1월 양산항 입출항 국제 '컨'선 척수는 704척으로 전년 동기 및 전월 대비 각각 11.9%와 12.3% 증가했으며, 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 17.2% 증가한 196.5만 TEU로 월별 기록을 경신했다. 양산항 해사국은 이처럼 선박 입출항 척수가 늘어난 것은 항만 회전을 및 운영 효율 제고에 따른 것이며, 현재 전체 노선 중 남미 항차 수가 가장 많고, 유럽, 지중해, 미동안, 미서안 노선이 그 뒤를 잇고 있다고 밝혔다.

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

1) 航运交易公报, <https://mp.weixin.qq.com/s/uqewwYLBleZfYGxqtkiug>(검색일: 2020.2.8.)



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양산항 접안 컨테이너 척수
- ▶ **전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망**
- ▶ 동향 & 뉴스

### 저자 소개

쉬디(徐迪) 부주임  
우자루(武嘉璐) 부연구원  
채평(蔡鹏) 연구원  
중국 교통운수부 수운과학연구원  
수료교통발전연구중심

## 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망<sup>2)</sup>

본고에서는 2020년 전 세계 건화물, 유조선, 컨테이너 3대 해운시장의 수요, 공급 및 운임 동향과 특징을 리뷰하고, 컨테이너, 유조선 해운시장이 예상보다 높은 실적을 나타낸 원인을 분석하고자 한다. 아울러 2021년 해운시장 동향에 대해서도 예측을 하고자 한다. 2021년 전 세계적인 백신 접종으로 코로나19에 대한 통제가 가능해지고 경제무역은 전반적으로 회복될 것이다. 글로벌 해운시장 수요는 점차 회복되어 증가할 것이고, 선대 확충은 전반적으로 둔화될 것이다. 컨테이너 해운시장 전망은 낙관적이나, 건화물 해운시장에 대해서는 신중한 낙관론을 유지하며, 국제 유조선 해운시장에서는 단기 거래 기회에 주목할 필요가 있다. 이 밖에 선원 교대 근무 및 안전운항 문제, 컨테이너 운임 및 운영 정상화 시점, 친환경 및 스마트 해운 발전에 지속적인 관심을 기울일 것이다.

2020년 국제 해운시장은 코로나19로 크게 교란되어 '큰 변동폭, 예상 초월, 원가 변동, 수주 감소' 등 4대 특징을 보였다. 해운시장이 크게 요동쳐 건화물, 컨테이너, 유조선 해운시장의 전반적인 추세가 매우 다르게 나타났으며, 변동폭도 사상 최고에 육박했다. 2020년 2분기와 4분기에 원유 및 컨테이너 운임이 사상 최고치를 기록했고, 컨테이너 해운시장은 예상을 벗어나 호황을 맞이했다. Drewry는 2020년 방역비용 증가로 선사들의 운영원가가 4.5% 상승했다고 분석했다. 그러나 한편 2020년 저유황유으로 전환 이후 유가가 하락해 싱가포르항의 저유황유(0.5%) 평균가격이 2019년 고유황유보다 8.2% 저렴한 톤당 371.09달러를 기록했으며, 이에 따라 선주들은 비용절감 효과를 보였다. 반면, 선원 교대 곤란은 선사들의 원가를 상승시켰다. 이밖에 2020년 건화물선, 컨테이너선 및 유조선 수주잔량이 전체 선대에서 차지하는 비중은 각각 6.2%, 8.9%와 7.9%로 30년 만에 최저치를 기록했다.

Clarkson에 따르면 2020년 전 세계 해상 물동량은 115.3억 톤으로 전년 대비 3.5% 감소했으며, 수송능력은 약 3.0% 증가했으나 선사의 수송능력 조정으로 실제 투입능력과는 차이가 있었다. 2021년 전 세계적으로 백신 접종이 이루어짐에 따라 코로나19가 보다 진정면서 경제가 전반적으로 회복될 것으로 예상하지만 경제무역 규모가 2019년 수준으로 회복되지는 못할 것으로 예상된다. 2021년 전 세계 해상 물동량은 2020년 대비 4.7% 증가한 120.7억 톤을 기록할 것으로 예상된다. 수송능력은 전년 대비 2.0% 상승해 수급 여건이 개선될 것으로 전망된다. 특히, 컨테이너 시장 전망이 가장 유망하고 건화물 시장은 낙관적일 것이라고 조심스럽게 예상하며, 원유 운송시장은 단기적인 돌발 사태에 따른 교역 기회가 기대된다.

2) 이 칼럼은 필자의 개인 의견으로 KMI 중국센터의 공식의견이 아님을 밝혀드립니다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양산항 접안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

# 1 3대 해운시장 회고 및 전망

## 1) 건화물 해운시장 : 2020년 전반적으로 부진, 2021년 어느 정도 개선 예상

### (1) 전 세계 건화물 수요 소폭 감소, 중국 수요가 큰 영향을 미침

2020년 전 세계 건화물 무역량은 전년 대비 2.9% 감소한 50.9억 톤을 기록했으며, 평균 운항거리는 소폭 늘어났다. 주요 품목별 수요는 다음과 같다.

중국 수요가 전 세계 철광석 수요의 안정적인 증가에 일조했다. 2020년 2분기에 들어 중국이 신속하게 조업 재개를 함에 따라 철광석 수요가 빠르게 증가했으며, 이는 전 세계 건화물 운송시장에 동력을 불어넣었다. 2020년 철광석 해운 수요는 전년 대비 2.5% 증가한 14.9억 톤을 기록할 것으로 예상된다. 이 중 중국의 철광석 해상 수입량은 약 11.7만 톤으로 전년 대비 9.5% 증가했다. 3분기에 들어 전 세계 철광석 수요가 회복되고, 코로나19로 인한 브라질의 출하 여파가 겹치면서 12월 철광석 가격은 톤당 170달러에 육박했다. 한편 베트남 등 동남아 국가들의 철광석 수입은 빠른 성장세를 유지했으며, 인도의 경우 상반기에 많은 광석을 수출했다.

석탄 수요는 전반적으로 왕성하지 않았다. 2020년 1분기 중국의 석탄 수입이 비교적 빠른 성장을 유지했지만, 코로나19의 만연으로 유럽, 한국, 일본, 인도의 석탄 수입은 크게 하락했다. 게다가 11월 중국이 호주로부터의 석탄 수입을 금지함에 따라 인도네시아 석탄이 중국으로 수출되어 석탄 수송거리에 영향을 미쳤다. 비록 베트남 및 다른 국가들의 석탄 수입이 빠른 증가세를 유지했지만 전 세계적인 탈탄소 추진 움직임 및 무역 마찰의 영향으로 향후 전 세계 석탄무역은 점진적으로 둔화될 것이다.

곡물교역이 비교적 빠르게 증가했다. 2020년 아프리카를 휩쓴 메뚜기 떼 습격의 피해 및 기후 요인의 영향으로 여러 나라가 상반기에 식량 수입을 제한하였다. 하반기에는 중국이 중미 경제무역협정을 이행하면서 미국, 브라질에서 대두를 대량 수입해 연간 대두 수입량이 1억 톤을 돌파했다. 중국의 수입 옥수수 등도 빠른 증가세를 유지했으며, 2020년 증가율은 전년 대비 200%를 넘어섰다.

중국의 보크사이트 수입은 빠르게 증가한 반면, 니켈광 수입은 대폭 감소했다. 2020년 1~11월 중국의 보크사이트 수입은 1억 톤을 돌파했으며, 인도네시아의 니켈광 수출 제한은 중국의 수입량과 수송거리에 영향을 미쳤다. 2021년 전체로 보면 유럽, 미국, 일본의 석탄 수입은 하향 추세를 나타낼 것으로 보이며, 동남아 및 인도의 석탄, 철광석 수입은 향후에도 성장세를 유지할 것으로 예상된다. 중국의 철광석 수입 규모는 여전히 상당히 방대하여 세계 건화물 운송시장 안정화에 큰 역할을 할 것으로 보인다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양산항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### (2) 벌크선 공급 : 2020년 선대 확장속도가 지나치게 빨랐고, 2017년 수주 선박 2020년에 집중 인도

2021년 초 국제 건화물선 수송능력은 9.12억 DWT로 전년 동기 대비 3.8% 증가했다. 교부된 수송능력은 연간 4,862만 DWT로 전년 대비 16.8% 증가했다. 2020년 증가율은 전고후저의 추세를 보였으며, 2017년 수주된 선박들이 2020년에 집중적으로 인도되었다. 2020년 해체된 수송능력은 2019년의 두 배 정도로 전년 대비 88.9% 증가한 1,487만 DWT를 기록했다. 신규 수주는 1,352.2만 DWT로 전년 대비 57.7%나 큰 폭으로 감소해 2001년 이후 세 번째로 낮은 수주량을 기록했다. 2021년 초 수주잔량은 5,582.7만 DWT로 선대 규모의 6.1%를 차지해 수주잔량 또한 역대 최저 수준을 기록했다.

### (3) 건화물 시장 수급 : 2020년 전반적으로 침체, 시장 운영 저조

2020년 국제 건화물 BDI 평균 지수는 1,066.2포인트로 전년 대비 21.2% 하락했으며, 전체적으로는 전저후고의 추세를 보였다. 2020년 1분기 중국의 춘절 및 코로나19의 영향으로 수송능력이 전반적으로 과잉되어 BDI 지수가 사상 처음으로 마이너스를 기록했다. 2분기에는 코로나19가 전 세계로 확산되었고, BDI 지수는 완만하게 반등했다. 3분기에는 철광석 장거리 운송과 대두 무역에 힘입어 BDI 지수가 연중 최고점을 찍었다. 4분기에는 높은 철광석 가격과 중국의 호주 석탄 수입 금지로 BDI 지수가 다시 하락세로 돌아섰다. 연중 연료 가격이 하락했음에도 불구하고, 수송능력이 지나치게 빠르게 증가해 선임이 낮은 수준을 유지하면서 업계의 경영부담이 커졌다.

### (4) 2021년 시장 전망 : 조심스럽지만 낙관적으로 판단

2021년 글로벌 경제 회복으로 전 세계 철광석 수요 증가가 예상되며, 글로벌 곡물교역이 최근 몇 년간 성장세를 지속하고 있다. 비록 최근 몇 년간 중국의 철강생산과 철광석 수입이 피크에 달해 철광석 수입 증가세가 매우 빠르지는 않겠지만 수입규모는 여전히 매우 크다. 따라서 전체적으로 글로벌 철광석 해운 수요는 호재 요인이 많다고 볼 수 있다. 한편, 보크사이트, 시멘트 등 마이너 벌크 상품의 해상 교역량은 2020년에 수요가 2.9% 감소했으나, 2021년에는 기저효과로 4.0% 증가할 것으로 전망된다. 반면, 석탄무역은 해운 수요 상승에 부담이 많다. 유럽 및 일본의 석탄 소비 감소, 중국의 석탄 수입량 및 수송거리 감소 등은 불리한 요인이다. 베트남 및 인도 등의 석탄 소비는 비록 증가하겠지만 수입 규모가 적어 수요 상승에 크게 영향을 미치지 못할 것으로 예상된다. 공급 측면에서 2021년 전 세계 건화물 수송능력은 1.7% 증가할 것으로 예상되며, 스크러버 설치, 유희 수송능력 등 수송능력에 대한 관리를 통해 운임이 전반적으로 반등할 것으로 보인다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양안항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### 2) 유조선 운송시장 : 유가 급락에 따른 원유 비축용 수송능력 증가 및 운임 급등, 하반기 운임 낮은 수준 유지

**(1) 원유 수송 수요 : 하락 폭이 컸지만, 원유 비축이 일시적으로 수요를 증가시킴**  
2020년 전 세계 원유 수송 수요는 코로나19의 타격으로 전년 대비 6.1% 감소한 18.8억 톤을 기록했다. 전 세계 원유 수요는 장기적인 탈탄소화 프로세스의 시험대에 올랐으며, 또 한편 코로나19가 전 세계 원유 수요에 큰 영향을 미치고 있다. 국제 원유 선물가격이 마이너스로 급락하면서 원유 무역과 비축에 유조선이 대거 용선되었으며, 피크 때에는 전 세계 VLCC 선대의 12%에 해당하는 110척이 원유 비축에 사용되었다. 국제 원유 운임이 사상 최고치에 달했다. 중동-극동 노선의 4월 용선료는 하루 최고 22.3만 달러까지 올랐다가 4분기 내내 평균 1.3만 달러 선에 그쳤다. 하반기에는 원유비축에 사용되었던 수송능력이 천천히 방출되고 전 세계 원유 수요가 점차 회복되었으나 원유 수송능력은 여전히 과잉 상태였으며, 운임은 낮은 수준으로 떨어졌다. 미국, 브라질, 노르웨이 등 국가의 원유 수출이 증가되었으며, 중국, 인도, 베트남 등 국가의 원유 수입은 비교적 빠르게 증가했다. TD3C 노선의 연평균 용선료는 48,296달러/일로 연간 수익 수준은 비교적 양호한 편이었다.

### (2) 선대 공급 : 수송능력 증가세 전반적으로 둔화

2020년 말 수송능력은 6.42억 DWT로 전년 대비 3.1% 늘었다. 교부된 수송능력은 총 2,348만 DWT로 전년 대비 38.5%나 크게 줄었다. 해체 수송능력은 총 309만 DWT로, 전체적으로 전년 대비 7.8% 감소했다. 신규 수주량도 전체적으로 전년 대비 7.9% 감소한 2,383.5만 DWT를 기록했다. 2021년 초 수주량은 5,417.5만 DWT로 전체 선대의 8.4%를 기록해 역대 최저치를 기록했다.

### (3) 유조선 운송시장 예측: 2021년 저점 예상

OPEC+는 새로운 생산제한 계획을 시행·조정하여 원유 가격을 배럴당 50달러로 회복시킬 전망이다. 2021년 전 세계 원유 소비 수요는 2019년보다 1~3% 포인트 감소한 6.6% 증가, 해운 수요는 전년 대비 5.4% 증가한 19.87억 톤에 이를 것으로 예상된다. 이와 함께 선대 공급은 전년 대비 1.9% 증가할 것으로 전망된다. 2021년 초 원유 비축에 이용된 수송능력은 전체 선대의 5.6%를 차지하고 있다. 원유 비축용 유조선의 수송능력이 서서히 시장에 투입되어야 하며, 운임 반등은 여전히 큰 압력에 직면해 있다. 2021년 전 세계 코로나19 동향 및 관련 불확실성이 시장에 가져올 교란에 주목할 필요가 있다.

### 3) 컨테이너 운송시장 : 2020년 전저후고, 2021년에도 높은 운임 유지할 것으로 예상



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이양안항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### (1) 수요 : 시장의 전저후고가 예상보다 높아 4분기 운임이 사상 최고치 달성

2020년 전 세계 컨테이너 해운 수요는 1.7% 감소되었으나, 전체적으로는 예상보다 좋은 실적을 기록할 것으로 보인다. 1분기에는 코로나19의 영향으로 중국의 컨테이너 수송량이 감소했고, 2분기에는 세계 각국이 격리 조치를 실시해 컨테이너 해운시장이 침체되었다. 중국이 조업 재개를 실시한 이후 4월부터 중국의 수출이 플러스 증가로 돌아섰다. 방역물자 공급, 대외무역 공급망의 빠른 회복, 중미 간 1단계 경제무역 합의 등이 대외무역 증가를 뒷받침했으며, 제조업 일부가 중국으로 리턴되었다.

외국의 코로나19 통제로 회전율(선박, 컨테이너 및 관련 물류서비스)이 낮아지고 선박 정시성이 하락했으며, 컨테이너가 부족으로 3분기부터 운임이 계속해서 높은 수준을 유지했다. 미중 노선의 운임 상승이 유럽 노선, 호주노선에 이어 동남아 및 한국 노선에까지 운임 급등을 확산시켰다.

2020년 중국의 수출 컨테이너 운임지수(CCFI)는 평균 984.4포인트로 전년 대비 19.5%를 상승했다. 미동안 항로의 상하이 수출 컨테이너 운임지수(SCFI)는 4분기 평균 4,692.36달러/FEU로 전년 동기 대비 88.97%, 2020년 3분기 대비 18.61% 증가했다. 유럽항로의 4분기 평균 운임은 1,764.36달러/TEU로 전년 동기 대비 및 전분기 대비 각각 134.44%와 79.67% 상승했다. 컨테이너 선사들의 수익이 크게 개선되었으며, 연간 이익이 140억 달러를 넘을 것으로 예상된다.

### (2) 공급 : 수송능력 증가세 둔화, 유헤 수송능력 비중이 점증

2020년 얼라이언스의 수송능력 조정 강화로 2020년 말 컨테이너 선대 규모는 전년 대비 2.9%를 늘어난 2,363.2만 TEU를 기록했다. 2020년 선박 교부량은 전년 대비 20.1% 감소한 85.3만 TEU로, 2006년 이후 최저치를 기록했다. 반면, 2020년 컨테이너 선대는 2019년 대비 2.7% 소폭 증가한 18.88만 TEU가 해체되었다. 이밖에 2020년 1.8만 TEU급 이상의 컨테이너선 총 17척이 인도되었다. 유헤 수송능력이 최고치를 찍은 후 다시 감소하면서 수송능력 과잉이 크게 완화되었다. 유헤 수송능력은 5월 11.6%를 기록했으나 4분기에는 4%대로 떨어졌다.

코로나19가 전 세계적으로 확산된 가운데 얼라이언스가 2020년 내내 수송능력 관리를 지속하면서 유헤 수송능력은 연초 2.9%에서 6월 8.3%로 상승했고, 중국의 수출 컨테이너운임지수(CCFI)는 10.4% 하락했다. 하반기에는 글로벌 경제 회복, 중국의 수출 점유율 상승, 해외 항만의 적체 및 공 컨테이너 회수 부족으로 유헤 수송능력 비중이 하락하면서 운임지수가 빠르게 급등했다. 12월까지 유헤 수송능력이 4%대로 점차 하락하면서 12월 평균 운임지수는 연초 대비 58.9% 상승했다.

### (3) 2021년 국제 컨테이너 해운시장 예측

2021년 컨테이너 수송능력은 3.5%, 컨테이너 해상 수요는 3.9% 증가할 것으로 예상된다. 2021년 수송능력 교부는 전고후저 추세를 보일 것이며, 다수의



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이양안항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

1.8만 TEU급 이상 선박이 집중적으로 교부될 것으로 전망된다. 공 컨테이너 부족은 여전히 시장의 정상 회복을 제약하고 있으며, 선임은 전고후저의 추세를 보일 것으로 예상된다. 이와 동시에 해운 얼라이언스의 수송능력 관리능력이 향상되어 선임 하락을 제약할 것이며, 얼라이언스는 여전히 양호한 수익을 유지할 것으로 보인다.

2021년을 전체적으로 보면 백신 접종으로 코로나19가 어느 정도 통제될 것이며, 경제무역의 전반적인 회복으로 글로벌 컨테이너 해상 교역량은 5.3% 증가할 것으로 예상된다. 전 세계 해운시장 수요는 증가를 회복할 것이며, 선대 확장은 전체적으로 둔화될 것이다. 컨테이너 해운시장 구조가 양호하고 선임도 상대적으로 높게 유지될 것이며, 선임 하락은 어느 정도 제약을 받을 것이다. 2021년의 국제 건화물 운송시장에 대해서는 신중한 낙관론을 유지하며, 앞서 과잉된 수송능력은 점차 해소될 것으로 보인다. 국제 유조선 운송시장의 경우 원유 비축용 수송능력 비중이 비교적 높으나, 기본적으로 시장에 대한 충격은 호전되는 추세이며, 2021년 단기적 불확실성 요인이 시장에 주는 충격에 주목할 필요가 있다.

## 2) 2021년 국제 해운시장에서 주목해야 할 현안

### 1) 선원의 교대 및 항행안전 문제

2021년 코로나19는 여전히 전 세계에 만연할 것이며, 선원의 정상적인 교대가 이루어질 수 없어 선박의 정상적인 항행 및 운영, 안전에 큰 영향을 미칠 것이다. 이와 함께 선원들의 심신건강 문제에도 관심을 가져야 한다. 일부 국가는 선원을 ‘핵심 근로자’로 규정하고 있으나, 선원의 권익은 여전히 세계적으로 통일된 기준의 보호를 받지 못하고 있다. 선원의 직업 매력도가 다시 떨어져 앞으로 선원 부족 문제가 보다 부각될 것으로 보인다.

### 2) 컨테이너 해운시장 정상 운영 회복

2020년 중국의 수출 컨테이너 수송량은 전저후고의 추세를 보였으며, 월별 불균형이 비교적 컸다. 비록 현재 선박이 충분히 투입되었으나, 국제 컨테이너 해운시장 운임은 여전히 높은 수준을 유지하고 있다. 공 컨테이너의 부족은 전 세계 해운물류업의 정상운영에 큰 영향을 미쳤다. 컨테이너선의 정시성이 하락했고 물류 회전율이 대폭 떨어져 국제물류 공급사슬에서 항공, 해운, 철송 운임이 모두 빠르게 상승했다. 2021년에는 운임 상승이 2분기까지 이어질 것으로 예상되며, 2020년 하반기에 집중적으로 발주된 컨테이너 및 선박 등 자산은 앞으로 과잉 압력을 받게 될 것이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양안항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### 3) 친환경 발전이 글로벌 해운업에 미치는 영향

국제해사기구의 선박 배출에 관한 규정으로 해운업은 청정연료 선택이라는 중요한 변화에 직면해 있다. 해운기업은 신규 선박을 발주할 때 선박의 전생애 주기를 고려해야 한다. LNG는 과도기의 연료로 사용될 수밖에 없으며, 앞으로 선박의 궁극적인 청정연료는 수소, 암모니아 등일 수 있으나 기술적인 활용에 있어서 여전히 큰 돌파구가 필요하다.

### 4) 스마트 해운 발전에 주목 필요

코로나19는 전 세계 해운 스마트화를 촉진했으며, 온라인화와 디지털화는 이미 업계의 일상이 되었다. 스마트 선박에 대한 R&D가 점진적으로 추진되고 있으며, 스마트 항만은 중국 연안 지역에 효과적으로 도입이 되었다. 빅데이터, 인공지능, 클라우드 컴퓨팅 및 에지 컴퓨팅, 블록체인, 사물인터넷 등을 적용한 기술과 설비의 스마트 서비스 수준이 제고되었으며, 해운 모니터링에도 혁신적인 모델이 대거 적용되었다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양안항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### 칼럼 원문

## 2020년航运市场回顾与2021年展望

撰文 | 武嘉璐 徐迪 蔡鹏

本文回顾了2020年国际干散货、油轮、集装箱三大航运市场需求、供给、运价的运行走势及特点，解释了集装箱、油轮航运市场表现超出预期的原因，并对2021年市场走势进行了预测，认为疫苗全球接种将使得疫情进入可控范围，经济贸易整体回升。全球航运市场需求将恢复性增长，船队扩张总体放缓，看好集装箱航运市场、对干散货市场谨慎乐观、关注国际油轮航运市场的短期交易机会。此外，建议持续关注船员换班和航行安全问题，集装箱航运市场运价及运营何时恢复常态，并关注绿色航运和智能航运发展进展。

2020年国际航运市场在新冠疫情全球肆虐背景下受到较大扰动，全年航运市场运行呈现“高度震荡、超出预期、成本波动、订单减少”四大显著特征。市场剧烈波动，干散货、集装箱、油运市场的离散程度及波动幅度较大，接近历史最高年份。原油运输、集装箱运输业务在第二季度和第四季度运价处于历史高位，集装箱运输业务好于预期。从航运企业成本来看，德鲁里统计由于防疫成本增加，船舶营运成本同比增长4.5%；切换低硫燃油后，得益于油价下滑，全年新加坡港0.5%的低硫油年度均价为371.09美元/吨，较2019年高硫燃油价格低8.2%，有效为船东节省了成本。船员换班困难导致航运企业成本攀升。干散货船、集装箱船和油轮船队手持订单占船队规模比例分别为6.2%、8.9%和7.9%，处于30年来历史低位。

克拉克森统计全球海运量预计为115.3亿吨，同比下滑3.5%；运力规模约增长3.0%，但得益于航运公司的运力管理，实际投放运力存在一定差异。预计2021年全球疫情在疫苗接种背景下得到进一步控制，经济总体复苏，但经济和贸易总量尚不能回升到2019年的水平。2021年预计全球海运量达到120.7亿吨，同比回升4.7%。运力规模预计上涨2.0%，市场供需环境改善。其中集装箱市场最为看好，干散货航运市场谨慎乐观，原油运输市场等待短期突发事件带来的交易机会。

### 一、三大航运市场回顾及展望

#### 1. 干散货航运市场：市场总体低迷，2021年预计市场有所改善

##### (1) 干散货市场需求小幅下滑，“中国需求”在其中作用更加凸显

2020年全球干散货贸易总量达50.9亿吨，同比下滑2.9%，平均运距小幅加长。从主要货类需求来看：

“中国需求”助力铁矿石需求稳定增加。二季度以来中国迅速复工复产，铁矿石需求快速增加，为全球干散货航运市场注入动力。全年铁矿石海运需求预计达14.9亿吨，同比上涨2.5%；其中中国铁矿石海运进口量约11.7，同比增9.5%。三季度以来全球铁矿石需求回升，巴西疫情影响发货等因素共同作用下，铁矿石价格在12月接近170美元/吨。越南等东南亚国家铁矿石进口保持较快增长，印度上半年出口较多矿石。

煤炭需求总体不旺。一季度中国进口煤炭保持较快增长，疫情全球蔓延后欧洲、日本、韩国、印度煤炭进口大幅下滑，十一月中国禁止澳洲煤炭进口，印尼煤炭出口到中国影响运距，尽管越南等国煤炭进口保持较快增长，但受到全球脱碳进程以及贸易摩擦影响，未来全球煤炭贸易仍将缓慢下行。

粮食贸易增长较快。2020年受到非洲蝗灾、气候因素影响，全球多国在上半年限制



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양안 항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

粮食进口。下半年，中国履行中美经贸协定，从美国、巴西大量进口大豆，全年大豆进口突破1亿吨。中国进口玉米等也保持较快增长，增速超200%。

中国进口铝土矿增长较快，镍矿进口大幅下滑。前11月，中国进口铝土矿突破1亿吨，印尼限制镍矿出口影响我国进口量及运距。总体来看，2021年欧洲、美国、日本煤炭进口处于趋势性下行通道，东南亚及印度的煤炭、铁矿石进口未来仍将保持一定增长。中国铁矿石进口总量依然庞大，对世界干散货航运市场起到较强稳定作用。

### (2) 干散货船队供给：2020年船队扩张过快，2017年签订订单集中交付

2021年初，国际干散货运输市场运力达9.12亿DWT，同比上涨3.8%。交付运力大幅上涨，全年累计4862万DWT，增速前高后低，同比上涨16.8%，2017年造船订单集中交付。拆解运力接近翻倍，全年累计1487万DWT，同比增加88.9%。新签订单大幅下滑，共计1352.2万DWT，同比下滑57.7%，为2001年以来倒数第三低的年份。手持订单历史低位：共计5582.7万DWT，占船队规模6.1%，为历史最低水平。

### (3) 干散货市场供需平衡关系：2020年整体低迷，市场低位运行

2020年国际干散货航运市场BDI指数均值1066.2点，同比下滑21.2%，整体走势前低后高。一季度受到中国春节及国内疫情影响同时运力总体过剩，BDI指数出现历史首次负值。二季度疫情全球蔓延，BDI指数缓慢回升。三季度受到铁矿石长航线和大豆贸易拉动，BDI指数达到年内高点。四季度铁矿石价格高位和禁止澳煤进口导致BDI指数再度回落。尽管全年燃油价格下滑，运力增长过快导致运价低位徘徊，行业经营压力较大。

### (4) 2021年市场展望：谨慎乐观

对于铁矿石而言，2021年，全球经济复苏对于钢铁、矿石的需求恢复是可以预期的，加上全球粮食贸易近几年也一直处于持续增长的态势。中国近几年钢铁生产和铁矿石进口已经处于峰值平台阶段，因此铁矿石进口的增长速度不会很快，但规模依然保持较大的规模。总体综合上述的判断，对于全球铁矿石的海运需求可以认为有利的因素居多。铝土、水泥等小商品海韵贸易增加。预计需求将在2020年下降2.9%的基础上回升4.0%。不利因素在于煤炭贸易全球承压，欧洲、日本煤炭消费趋势性下降，中国进口量存在趋势性下滑且运距缩短。越南、印度等增长较快，但考虑到他们的总量有限，因此，总体上对于干散货市场的推动作用很小。从供给端来看，预计2021年全球干散货运力增长1.7%，且通过安装脱硫塔、闲置运力等运力管理途径推动运价总体回升。

## 2. 油轮运输市场：油价暴跌带动储油运力增加和运价攀升，下半年运价低位徘徊

### (1) 原油运输需求：下滑幅度较大，但储油短暂推升需求

2020年世界原油运输需求达18.8亿吨，同比下滑6.1%，受到疫情重创。一方面全球原油需求面临长期脱碳化进程的考验，另一方面新冠疫情对全球原油需求带来较大影响。国际原油期货价格出现暴跌落入负数区间，催生了大量原油油轮被租入开展贸易和储存原油，最高峰时全球VLCC共有110艘用于储油，占船队规模的12%。国际原油油轮运价达到历史高位。中东-远东的航线日租金在4月最高达到22.3万美元/天，随后缓慢回落，四季度均值仅为1.03万美元/天。下半年，储油运力缓慢释放，全球原油需求逐渐回升，原油运力仍然过剩，运价跌入低位。美国、巴西、挪威等国原油出口增加，中国、印度、越南等国原油进口保持较快增长。TD3C航线年度平均租金为48296美元/天，行业全年盈利水平较好。



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양안항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### (2) 船队供给 : 运力增长总体放缓

年末运力达到6.42亿DWT, 同比上涨3.1%。交付运力大幅下滑, 共交付2348万DWT, 同比下降38.5%。拆解运力总体减少, 共拆解309万DWT, 同比下滑7.8%。新签订单总体减少, 共新签订单2383.5万DWT, 同比下降7.9%。手持订单占比低位, 2021年初手持订单5417.5万DWT, 占比8.4%, 为历史低位。

### (3) 油轮运输市场预测 : 2021年市场低位徘徊

OPEC+ 将执行新的限产计划并动态调整, 推动原油价格回升至50美元/桶。2021年全球原油需求小幅改善, 预计增长6.6%, 较2019年低1-3个百分点。预计需求达到19.87亿吨, 同比上涨5.4%。同时船队供给同比上涨1.9%。2021年初仍用于储油的运力占比为5.6%, 用于储备原油的油轮运力仍要缓慢投入运输市场, 运价回升仍面临较大压力。关注2021年全球疫情进展及相关不确定性事件对市场带来的扰动。

## 3. 集装箱运输市场 : 2020年前低后高, 预计2021年运价仍能保持相对高位

### (1) 需求 : 市场前低后高超出预期, 四季度运价达到历史高位

2020年, 全球集装箱航运市场运输需求预计下滑1.7%, 整体好于预期。一季度, 中国受疫情影响集装箱发运量下滑, 二季度全球各国开展隔离, 集装箱航运市场低迷。国内复工复产后, 中国出口从四月份恢复正增长, 防疫物资供应、外贸供应链快速恢复、中美达成第一阶段经贸协议等因素支撑外贸增长, 部分制造业回流到中国。

国外疫情防控导致周转效率(船舶、集装箱以及相关物流服务)降低, 船舶准班率下降, 集装箱短缺, 三季度以来运价持续高位。中国到美国航线领涨, 随后到欧洲航线、澳洲航线乃至东南亚和韩国航线运价均出现大幅上涨。

全年中国出口集装箱运价指数均值984.4点, 同比上涨19.5%。四季度上海出口集装箱运价指数美东航线四季度均值4692.36美元/FEU, 同比和环比分别上涨88.97%和18.61%; 欧洲航线四季度运价均值1764.36美元/TEU, 同比和环比分别上涨134.44%和79.67%。集装箱航运公司效益大幅向好, 行业年盈利预计超过140亿美元。

### (2) 供给 : 运力增长放缓, 闲置运力占比提升

2020年运力增长2.9%, 航运联盟开展了有力的运力管理。2020年末船队规模2363.2万TEU, 同比上涨2.9%。交付运力下滑, 全年共交付85.3万TEU, 同比下降20.1%, 为2006年来最低。集装箱船队2020年全年拆解18.88万TEU, 同比小幅增加2.7%。全年共交付17条18000TEU以上的集装箱船。闲置运力冲高回落, 有力缓解了市场运力过剩。闲置运力在5月达到11.6%, 四季度回落至4%。

新冠疫情全球蔓延背景下, 全年航运联盟持续开展运力管理, 闲置运力从年初的2.9%上升至6月的8.3%, 中国出口集装箱运价指数(CCFI) 下滑10.4%。下半年全球经济复苏、中国出口份额提升、国外港口拥堵及空箱返程不足推动闲置运力占比下滑、运价指数快速攀升。到12月, 市场闲置运力比例缓慢下行至4%, 12月运价指数均值较年初上涨58.9%。

### (3) 2021年国际集装箱航运市场预测

预计2021年集装箱船队运力增速预计为3.5%, 需求增长3.9%, 运力交付前高后低, 较多18000TEU以上船舶集中交付。集装箱空箱不足仍制约市场回归常态, 市场运价预计呈现前高后低的走势。同时航运联盟对于运力管理能力提升, 市场运价下行空间有限, 航运联盟仍将保持较好盈利。

总体来看, 2021年全球疫情在疫苗接种背景下将有所控制, 经济贸易整体回升, 预计全球集装箱海运贸易增速为5.3%。全球航运市场需求将恢复性增长, 船队扩张总体



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양안항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 전문가 칼럼 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

放缓, 集装箱航运市场结构向好, 市场运价保持相对高位且回落空间有限。国际干散货航运市场谨慎乐观, 前期过剩, 运力逐步消化。国际油轮运输市场储油运力比例较高, 对冲市场基本面好转的趋势, 关注2021年市场短期不确定性因素对市场的冲击。

## 二、2021年国际航运市场需关注的事件

### 1. 船员换班问题和航行安全问题

2021年新冠肺炎疫情仍在全球蔓延, 船员无法正常换班对于船舶正常航行和运营都带来较大影响以及安全隐患, 与此同时导致的船员身心健康问题值得关注。部分国家将船员定义为“关键工人”, 但海员的权益在全球范围内未能得到统一标准的维护。船员职业吸引力再度下降, 未来船员短缺的矛盾将进一步凸显

### 2. 集装箱航运市场恢复常态运营

由于2020年从中国出口的集装箱量呈现前低后高的走势, 月度之间不平衡性较强, 尽管当前船舶运力投放较为充分, 但国际集装箱航运市场运价持续处于高位, 空箱短缺对于全球海运物流业的正常运转带来较大影响, 集装箱船舶准班率下降, 物流周转效率大幅下降, 国际物流供应链中空运、海运、铁路运输的价格均出现快速上涨。2021年预计运价高位将持续到二季度, 2020年下半年集中订造的集装箱和船舶等资产未来面临着过剩的压力。

### 3. 绿色发展对全球航运业带来的影响

国际海事组织提出的对船舶排放的相关法规使得航运业面临选择船用清洁燃料的重要变革, 航运企业在投放新船订单时需考虑船舶的全生命周期应用, LNG只能作为过渡性燃料, 船舶终极的清洁燃料可能是氢气、氨气等, 但当前在技术应用方面仍需要较大的技术突破。

### 4. 关注智能航运进展

疫情发展加速了全球航运业智能化进程, 线上化、数字化成为行业常态。智能船舶研发有序推进, 智能港口在中国沿海地区实现了较好应用, 应用大数据、人工智能、云计算和边缘计算、区块链、物联网等技术和设备的智能服务水平提升, 航运监管中也更多应用了大量创新监管模式。



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이 양산항 집안 컨테이너 척수
- ▶ 이슈 포커스 : 2020년 해운 시장 회고 및 2021년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 해운 · 항만 · 물류

- [상하이, “14·5” 계획 기간 글로벌 선도 국제해운센터 건설 목표 수립](#)
- [“항만 및 그 일선 요원의 코로나19 방역 작업 지침\(제5판\)” 발표](#)
- [2020년 중국 주요 교통운송 지표 ‘전저후고’](#)
- [SIPG, 2020년 순이익 전년 대비 8.5% 감소](#)
- [장쑤성, 2020년 육상전원 사용 선박 9.5만 척 기록](#)
- [난통 CIMC SOE사의 세계 최대 LNG병커링선 진수](#)
- [MSC, 진화·닝보저우산항 해상-철도 복합 운송 최초 운행](#)
- [9만 톤급 해선 사상 최초로 난징항까지 운항](#)
- [6000개 공‘컨’ Ningbo로 반환, 컨테이너 부족 일시 해결](#)
- [산둥 칭다오항 단일 선박 하역량 22,356TEU의 사상 최고치 기록](#)
- [2020년 장쑤항만그룹 컨테이너 물동량 682만 TEU 달성](#)
- [허난성, ‘14·5’ 기간에 종합 교통운송 통로 구축에 9000억 위안 이상 투자 예정](#)
- [선전 옌톈국제컨테이너터미널, 7일 이후 수출되는 풀 컨테이너 접수 일시 중단](#)
- [다롄항과 잉커우항 합병 완료로 랴오닝항만주식유한회사 정식 탄생](#)
- [국무원 반독점위원회, 플랫폼 경제분야 반독점 지침 발표](#)

### 해양 · 수산

- [광둥성, 해상풍력발전 보조금 정책 발표](#)
- [칭다오 해양에너지융합발전산업연맹 설립](#)
- [칭다오, 엔타이와 웨하이의 협력으로 글로벌 해양중심도시 건설](#)
- [저운산\(舟山\), ‘해상 수소에너지 섬’ 건설 목표](#)
- [중국해양석유그룹, 2020년 총 3000만 톤 LNG 공급](#)
- [랴오닝성 14개 해양생태복원 사업 모두 검수 통과](#)
- [2021년 선전 해양대학교 건설 중점으로 추진](#)
- [자연자원부 제3해양연구소와 자연자원부 도서연구소 전략협력 협정 체결](#)
- [선전시 글로벌 해양빅데이터센터 건설 추진](#)
- [2021년 중국 자연자원업무회의 개최](#)