

KMI 해운시황 보고서

2020
4분기
VOL.8

발행년월 | 2021년 1월 주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 | 장영태 발행처 | 한국해양수산개발원
감수 | 김태일 자료문의 | 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

www.kmi.re.kr

컨테이너

- 4분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 수요 증가에 따라 전년 동기 대비 상승
- '21년 '컨' 수요는 증가할 것으로 예상되나 코로나 19, 일부 국가의 가처분소득 하락으로 불확실성 확대
- 선대 증가세는 높지 않으며, 공급은 수요에 맞춰서 조절될 가능성이 높음
- '21년 1분기 운임과 처리량 모두 전년 수준을 상회할 것으로 예상되어 선사 경영실적은 낙관적임

건화물선

- 2020년 4분기 평균 BDI는 전기 대비 11.1% 하락
- 중국의 경기부양책으로 철강 원재료에 대한 수요 증가, 중국의 호주산 석탄 수입 중단 본격화, 중국의 양돈 사육두수의 증가와 미국과의 관계 개선으로 인해 사료용 곡물 수요가 증가했으나 여전히 코로나19의 불확실성이 존재하고 있는 상황임
- 2020년 선보량은 전년 대비 3.8% 증가한 9억 1,220만 DWT 전망. 4분기 인도량은 전년 대비 17% 증가하는 데 비해서 해체량은 전년 대비 89% 증가하고 있음
- 내년 1분기 운임은 4분기와 유사한 수준을 기록할 것으로 전망함

원유선 및 제품선

- 2020년 4분기 VLCC 운임은 코로나19로 인한 원유 소비 감소 등으로 급감(중동-중국 평균 스팟운임 10,313달러/일)
- 2020년 원유 수요는 코로나19로 인해 2019년 대비 일일 3,905만 배럴, 39.2% 감소함
- 2020년 VLCC 선보량은 802척, 2억 4,737만 DWT로 추정됨(2019년 739척, 2억 2,774만 DWT, 2021년 833척, 2억 5,782만 DWT 전망)
- 코로나19로 인한 원유 소비 감소로 운임 반등이 쉽지 않을 것으로 전망되며, 코로나19 완화 시황 개선이 기대됨





컨테이너

요약	2
운임시장동향	
- 운임지수	3
- 용선료	5
- 연료유	8
수요시장동향	
- 경제성장률 및 컨테이너 물동량	10
공급시장동향	
- 선대현황	14
주요뉴스	21

건화물선

요약	24
BDI	26
케이프	
- 수요동향	31
- 공급동향	36
- 수급 및 FFA	39
파니막스	
- 수요동향	44
- 공급동향	49
- FFA	52
수프라막스	
- 운임동향	53
- 수요동향	57
- 공급동향	59
- 수급 및 FFA	62
주요뉴스	63

원유선 및 제품선

요약	69
운임시장동향	
- 운임현황	70
- 선박 연료유	73
- FFA 시장	76
수요시장동향	
- 세계 원유 수요 및 공급	77
공급시장동향	
- 선대현황	83
- 선박 발주 및 해체	85
주요뉴스	88

컨테이너



2020년 4분기 요약

- **(운임) 2020년 12월 평균 상하이발 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 대비 상승한 2,456을 기록**
 - 예상보다 높은 수요로 컨테이너 선사들은 공급을 확대하였으나 수요를 따라가지 못하면서 운임이 크게 상승함. 3분기 이후 수요 급증으로 운임은 크게 상승하였으며 일부 구간은 화물 초과로 인해 선적이 지연됨
- **(수요) 2021년 컨테이너 물동량은 전년 대비 4.5~6.6% 증가 전망**
 - 코로나19로 인한 소비 위축은 예상보다 적으며, 오히려 서비스 부문에 대한 소비 축소의 영향으로 상품 수요 증가 전망
 - 다만 코로나19와 일부 국가의 가처분소득 하락 전망으로 수요에 대한 불확실성은 커짐
- **(공급) 2021년 선대 증가세는 2~3%에 불과하며 선사들의 공급량 조절 기조는 유지될 것으로 예상**
 - 2021년 컨테이너선 인도량은 100만 TEU 내외로 전망되며 해체량은 10~20만 TEU에 달해 실제 선대 증가는 80~90만 TEU 내외로 예상됨
 - 얼라이언스를 중심으로 수요에 맞춘 공급량 조절 기조가 당분간 유지될 가능성이 높음
- **(전망) 2020년 1분기 운임은 전년 대비 높은 수준 유지할 것으로 예상됨**
 - 아시아-북미/유럽 등 원양항로 외에도 인트라 아시아 항로 운임이 증가하는 등 대부분의 항로에서 운임이 전년 대비 크게 상승하였으며 중국 춘절 이후에도 유지될 것으로 전망됨
 - 원양항로 시장에서는 시장 점유율 경쟁에서 벗어나 수익에 중점을 두는 양상임. 얼라이언스를 중심으로 무분별한 경쟁을 지양해 향후에도 외부 악영향이 발생할 경우 선사들 간의 협력이 가능할 것으로 판단됨



운임시장동향 : 운임지수

[그림 1] SCFI 운임 추이



자료: 상하이해운거래소

- 2020년 4분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 2019년에 비해 상승한 것으로 나타났으며 운임 수준도 최근 5년 평균(2015~2019)에 비해 매우 높음
 - 2020년 12월 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동시점 899에 비해 높은 2,456을 기록함
 - 예상보다 높은 수요로 컨테이너 선사들은 공급을 확대하였으나 수요를 따라가지 못하면서 운임이 크게 상승함

[표 1] SCFI 운임지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

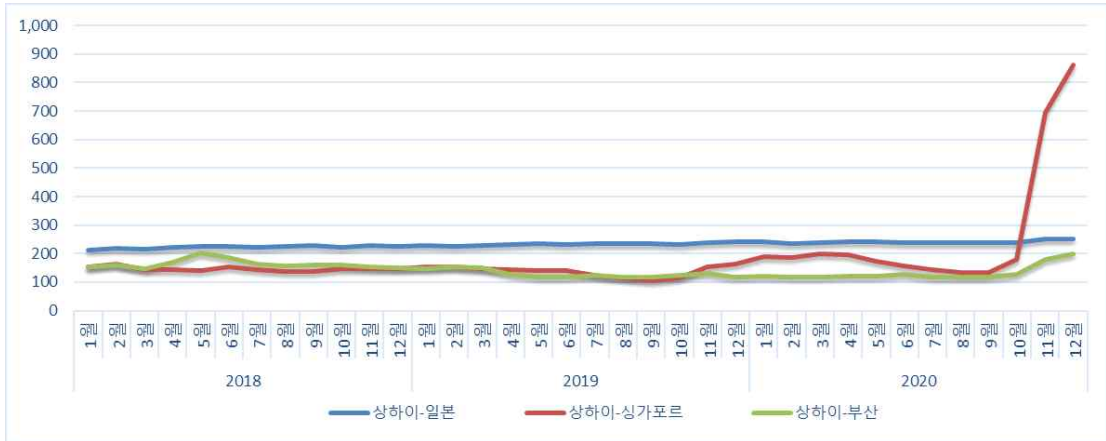
구분	2019년	2020년				증감률	
	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	전분기 대비	전년 동기 대비
총합(SCFI)	825	931	897	1,209	1,975	63.4	139.4
유럽	753	897	807	982	2,100	113.8	179.0
지중해	821	1,023	891	1,035	2,212	113.8	169.5
미주(서안)	1,400	1,500	1,960	3,368	3,911	16.1	179.3
미주(동안)	2,483	2,806	2,819	3,956	4,709	19.0	89.7
미주(남미)	1,906	1,738	996	1,811	5,101	181.7	167.7
일본	238	239	241	238	248	4.0	4.0
동남아(싱가포르)	147	192	177	138	601	335.5	308.8
한국(부산)	125	118	123	119	173	45.6	38.1

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 2] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소

● 2020년 4분기 인트라아시아 운임은 전분기 대비 큰 폭으로 상승

- 일부 선대의 원양항로 투입, 원양항로 운임 상승에 따른 동조화 등의 이유로 2020년 4분기 인트라 아시아 모든 항로의 운임이 크게 상승함
- 중국 춘절 이후 운임 조정 시 인트라 항로의 운임은 원양항로에 비해 조정폭이 클 것으로 예상됨

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2019	2020				증감률	
	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	전분기 대비	전년 동기 대비
상하이-일본(요코하마)	633	677	680	663	833	25.6	32.3
상하이-한국(부산)	363	370	347	307	430	40.2	31.6
상하이-홍콩	510	485	530	490	810	65.3	72.3
상하이-싱가포르	435	585	560	520	990	90.4	102.0
상하이-인도네시아(자카르타)	457	620	533	467	897	92.1	61.1
상하이-태국(람차방)	423	500	430	377	837	122.1	67.3
상하이-베트남(호치민)	390	525	450	385	870	126.0	55.4
상하이-대만(카우슝)	480	520	540	485	550	13.4	7.8
상하이-필리핀(마닐라)	370	385	370	365	560	53.4	55.6
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	590	590	550	525	880	67.6	44.3

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

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



운임시장동향 : 용선료

[그림 3] 용선료와 운임지수 간의 관계



자료: 알파라이너, 상하이해운거래소

- 4분기 컨테이너 운송 수요 증가에 따른 선대 수요 동반 상승으로 용선료 상승
 - 과거 2014~2019년 컨테이너 운임과 용선료 간의 상관관계는 0.1~0.2에 불과하지만 6개월의 시차(time lag)를 주고 상관관계를 분석할 경우 0.6~0.7 이상으로 상승함
 - 2020년은 시차와 관계없이 운임과 용선료 간의 상관관계는 0.9로 나타나 운임 상승에 따라 용선료가 즉각적으로 반응함
 - 3분기 이후 선대 부족으로 용선료의 고공행진은 2021년 1분기에도 지속될 것으로 예상됨

[그림 4] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선 기간은 6~12개월임
자료: 클락슨, 상하이해운거래소

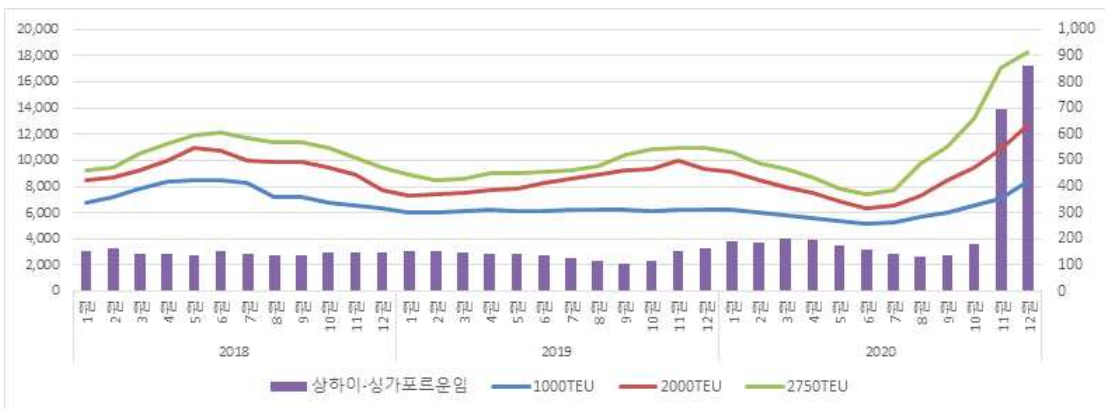


● 2020년 4분기 용선료와 현물운임은 동반 상승함

- 2017년 이전에는 미주운임과 용선료 간에 정(+)의 관계가 나타났으며, 2020년 4분기에 운임과 용선료가 동반 상승함
- 아시아-북미 항로에 대한 수요가 크게 증가하여 이들 항로에 투입되는 선박에 대한 수요가 크게 상승함. 주력선대 외에 2,000~3,000TEU급에 대한 수요도 증가하고 있으며, 9,000TEU급 단기 용선료도 크게 상승함

[그림 5] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU 이하) 현황

(단위: 달러/day)



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

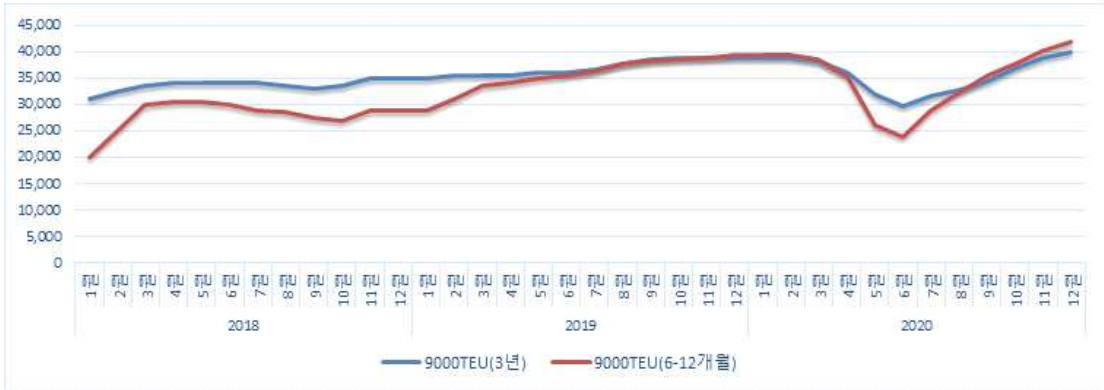
● 2020년 4분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전분기 대비 상승함

- 2020년 2분기 코로나19로 인한 공급 축소로 계선이 증가하면서 3,000TEU급 선박에 대한 수요도 감소하였으나 3분기 이후 공급 부족으로 인한 수요 증가로 중소형선박에 대한 용선료가 크게 상승함
- 미-중 무역전쟁, 코로나19로 인한 글로벌 SCM 변화로 동남아 항로 확대가 이루어져 장기적으로 3,000TEU급 미만의 소형 컨테이너선의 용선 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨



[그림 6] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

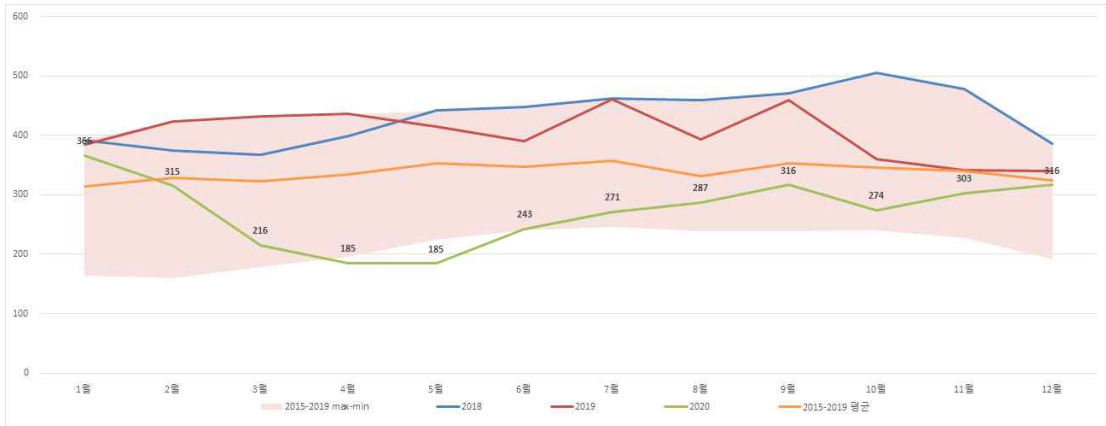
- 장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 일반적으로 장기 용선료가 단기에 비해 높음
 - 장기 용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리 측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기 용선료에 비해 항상 낮았으나 최근에는 이러한 차이가 크게 작아짐
 - 최근 아시아-북미 항로에 대한 선대 부족으로 단기 수요가 크게 증가하여 단기 용선료가 장기 용선료를 넘어섬



운임시장동향 : 연료유

[그림 7] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



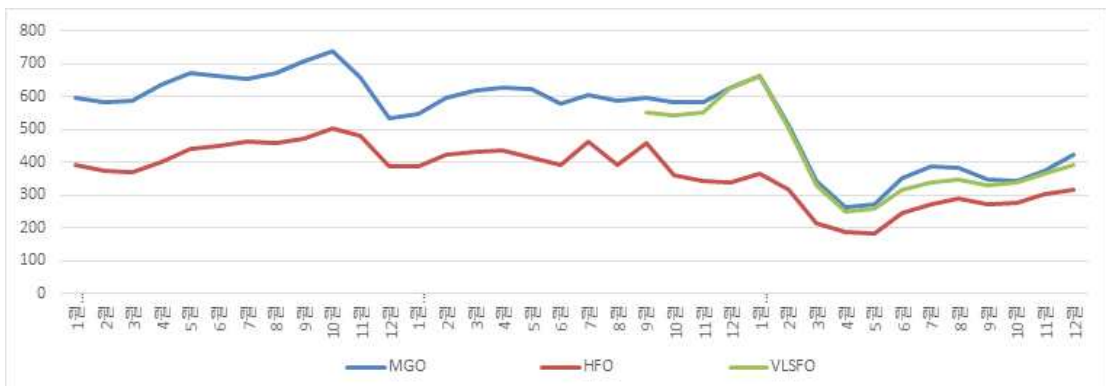
주: 싱가포르 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2020년 4분기 연료유 가격은 유가 하락으로 전년 대비 하락하여 12월 기준 316달러를 기록(싱가포르 380cst 기준)
 - 코로나19로 인한 수요 감소로 연료유 가격은 2016년 이후 최저 수준임
 - 2020년 12월 싱가포르 저유황유(VLSFO)의 가격은 391달러로 고유황유(HFO)와의 가격 차이가 톤당 약 75달러임
 - 올해 초 저유황유는 고유황유의 1.5배 이상이었으나 4월 이후 1.2배로 하향 안정화됨

[그림 8] 연료유종별 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 MGO, VLSFO, 380cst 기준임

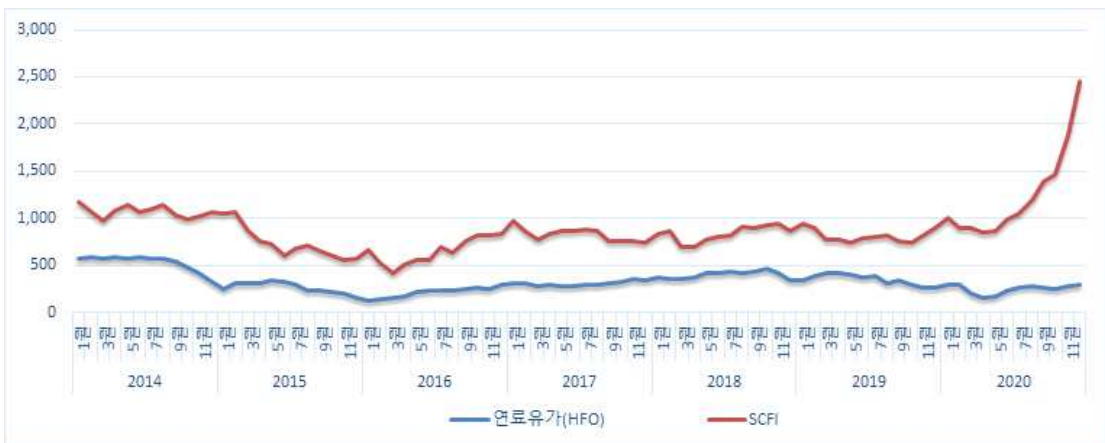
자료: 클락슨



- 2020년 12월 기준 싱가포르에서 판매되는 저유황유(LSFO)와 선박용경유(MGO)와의 차이는 30달러에 불과함
 - 과거 MGO는 HFO에 비해 톤당 약 40~50% 가격이 높았지만 연료유가 하락으로 실질 가격 차이는 약 100달러대로 낮아짐
 - 2020년 2분기 코로나19로 인한 컨테이너 운항선대 축소로 연료유가는 하향 안정화되었으나 3분기 이후 반등함

[그림 9] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

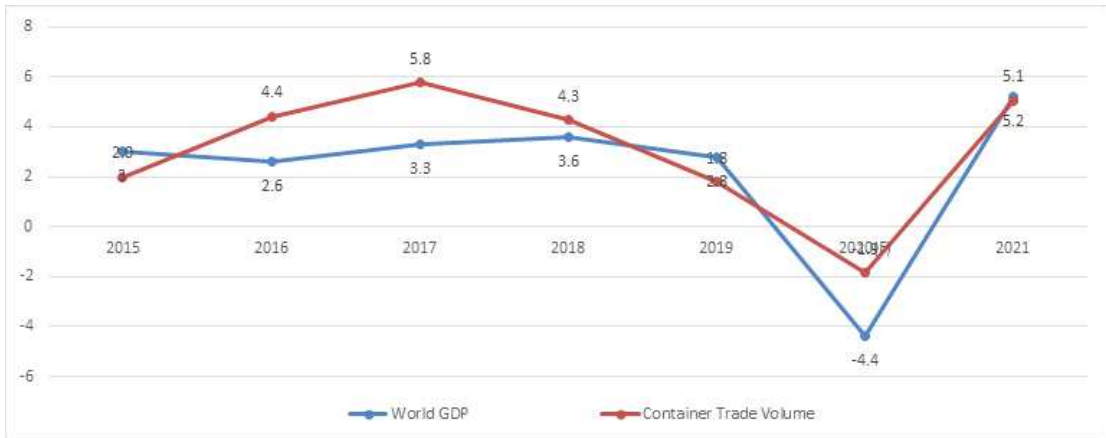
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아짐
 - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관계수는 0.1에 불과함)
 - 2017~2018년에 비해 상대적으로 낮은 연료유가로 인해 저유황유 사용에 대한 화주의 추가 운임 부담이 크지 않은 상황임



수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 10] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IMF, 클락슨

- 2021년 세계 경제성장률은 5.2%, 컨테이너 물동량 증가세는 5.1%를 기록할 것으로 전망됨
 - 2021년 세계 GDP 증가율 상승으로 컨테이너 물동량도 증가할 것으로 전망되며 일부 국가에서는 예상보다 높은 수요로 전년 대비 양의 증가세를 기록할 것으로 예상됨
 - 2021년 컨테이너 물동량은 기관별로 예측치는 차이 발생(KMI: 4.5%, IHS: 5.8%, Drewry 6.6, 클락슨 5.5%)

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2018	2019	2020	2021
세계	3.6	2.9	-5.1	4.2
미국	3	2.2	-4.8	3.1
EU	1.8	1.3	-8.7	4.3
중국	6.7	6.1	1.5	7.1
인도	6.1	4.2	-6.9	6.5
일본	0.3	0.7	-5.7	2.2
한국	2.9	2	-2	2.2

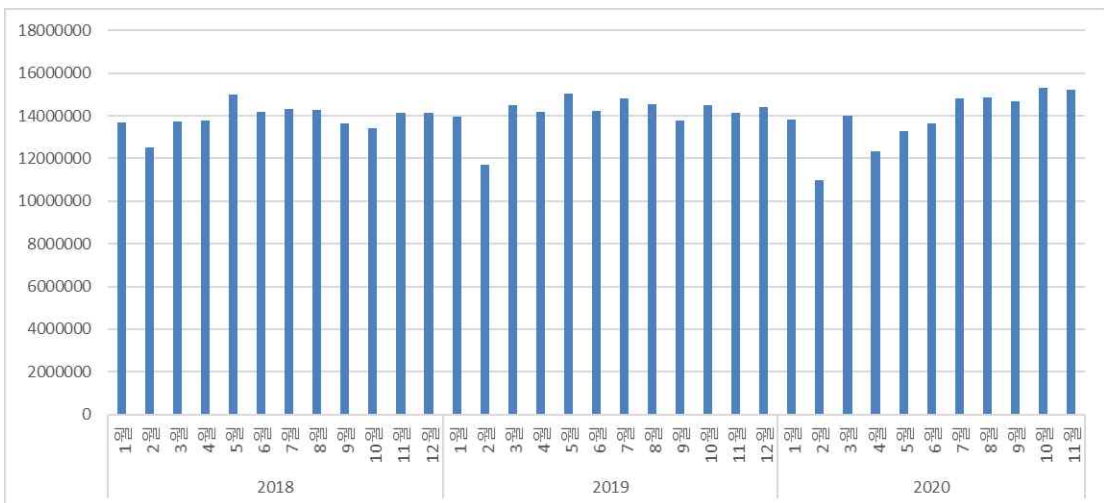
자료: IMF



- 코로나19로 인해 2020년 미국, 중국, EU 등 주요국의 경제성장률은 전년 대비 하락할 것으로 예상
 - 코로나 사태로 인한 소비 위축으로 실업이 증가하고 이는 경기 악화로 이어질 수 있음. 하지만 정부의 재정지출 증가로 일부 국가는 가처분소득이 증가하여 상품 수요로 이어짐
 - 구매관리자지수(PMI)가 3분기 이후 반등하여 50 이상을 기록하였으며 제조업 구매관리자 지수가 서비스업에 비해 높은 것으로 나타남

[그림 11] 글로벌 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



자료: CTS(Container Trade Service)

- 2020년 11월 누계 세계 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 1.5% 감소한 1억 5,299만 TEU를 기록
 - 전년 대비 2분기까지 컨테이너 물동량이 감소하였으나 3분기부터 반등함
 - * 전년 동기 대비 실적: 7월(-0.1%), 8월(1.1%), 9월(6.5%), 10월(5.4%), 11월(7.7%)
 - 4분기 이후 컨테이너 물동량은 회복되었으나 향후 코로나19로 인한 영향은 지속되어 불확실성이 커짐



[그림 12] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



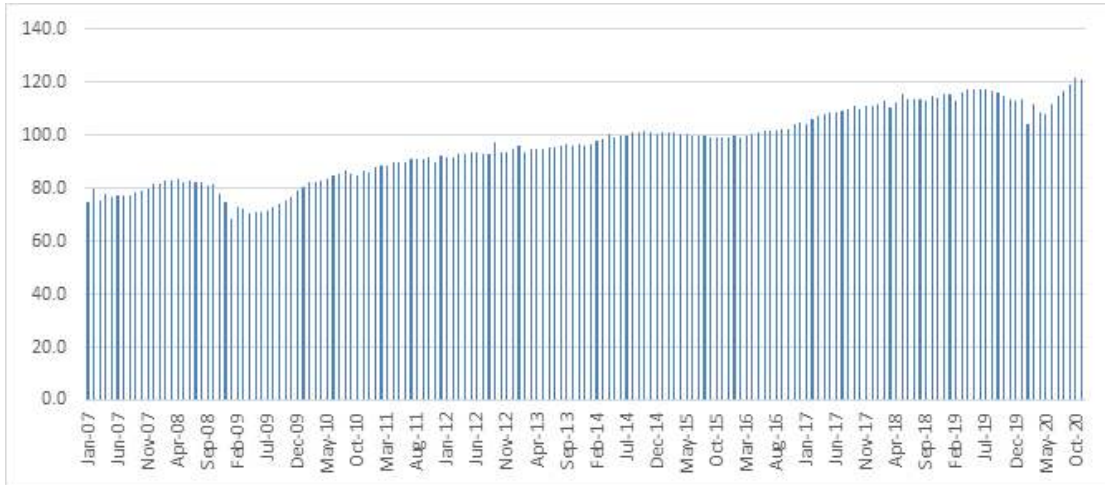
자료: 알파라이너

● 2020년 아시아-유럽 항로, 아시아-북미 항로 컨테이너 물동량 3분기 반등

- 전년 동기 대비 2020년 10월 아시아-유럽 항로 물동량은 7.0%, 11월 아시아-미주 항로 물동량은 26.7% 증가함
- 상대적으로 유럽 항로에 비해 미주 항로의 물동량 회복이 예상보다 높은 것으로 나타남
- 2020년 3분기 이후 물동량이 회복되고 있으며 이는 크게 2가지 요인으로 추정됨. 첫째, 2분기 판매 감소를 예상한 소매업체의 예상과는 다르게 전년 수준을 유지하면서 재고율이 크게 하락하여 적정재고율을 유지하기 위한 수요 증가, 둘째, 정부의 재정지출 증가로 인해 가처분소득이 상승했으나 서비스업의 소비보다는 상품 소비에 집중됨



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



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

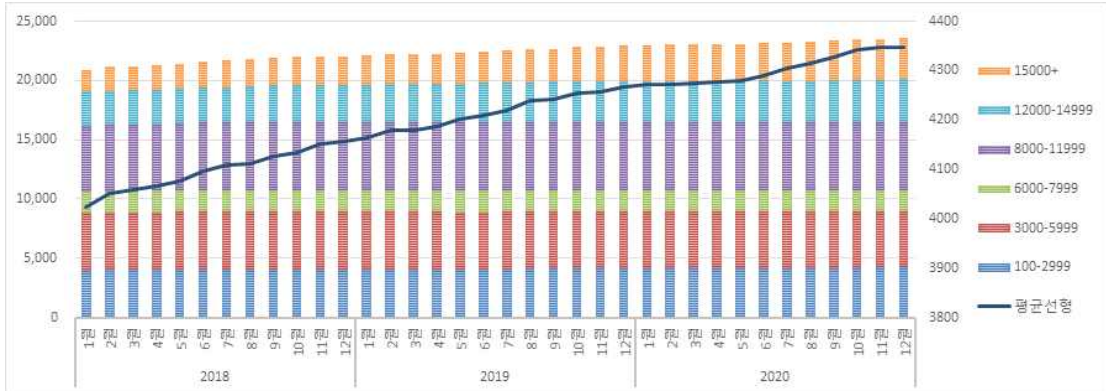
- 2020년 11월 기준 글로벌 항만 컨테이너 물동량 지수는 전년 동기 대비 6.3%p 상승
 - 전년 동기 대비 1분기는 -4.2%, 2분기는 -6.7%, 3분기는 0.4%, 4분기는 6.0%로 나타나 3분기 이후 반등함
 - 4분기 항만 컨테이너 물동량 증가세는 2021년 1분기에도 이어질 가능성이 높아 전년 대비 증가폭이 커질 수 있음



공급시장동향 : 선대현황

[그림 14] 세계 선대 및 평균 선박크기 추이

(단위: TEU)



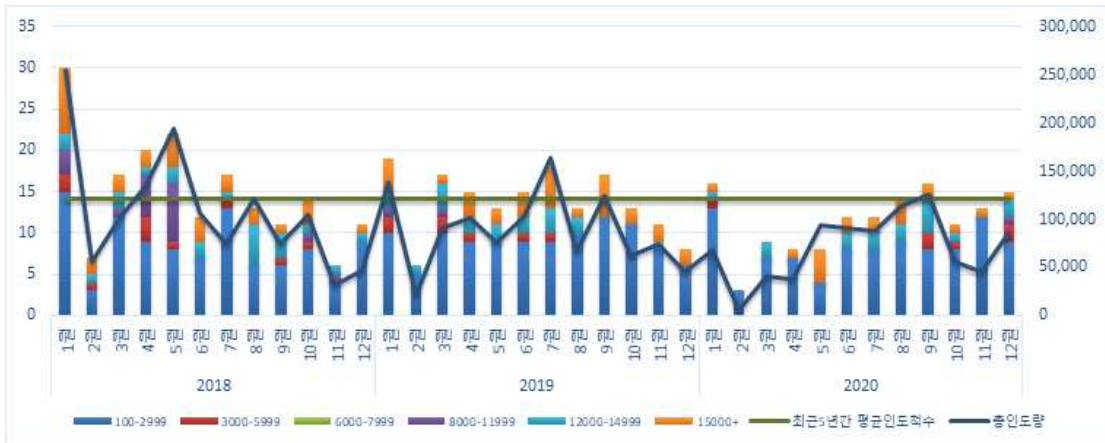
자료: 클락슨

- 2020년 12월 기준 컨테이너선대는 총 5,418척, 2,355만 TEU를 기록
 - 초대형선박의 증가로 인해 평균 선박크기도 2018년 초 4,039TEU에서 2020년 12월 기준 4,346TEU로 증가함
 - 총 선대에서 15,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아져 14.4%에 이르는 것으로 나타남
 - 반면에 3,000~8,000TEU급 선박은 신조발주가 거의 발생하지 않아 점유비중이 계속 축소됨



[그림 15] 인도 척수 및 총 인도량

(단위: 척, TEU)

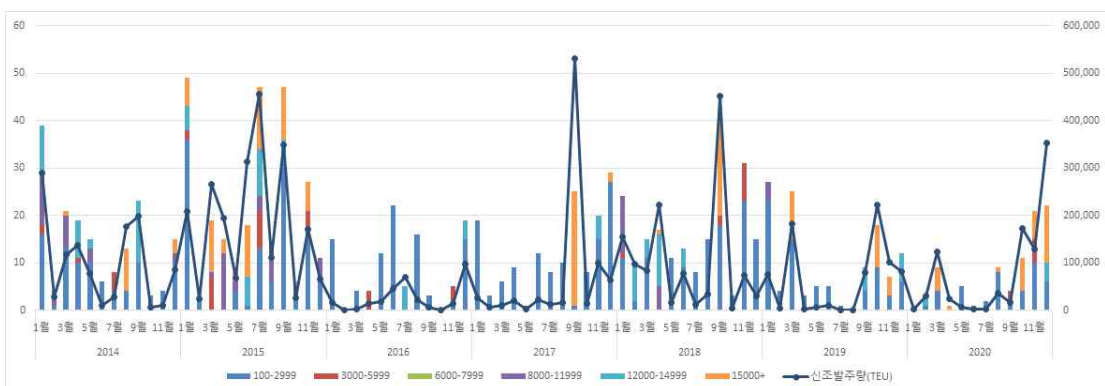


자료: 클락슨

- 2020년 12월까지 인도된 컨테이너 선박은 총 137척, 85만 3천 TEU로 2019년 인도량 106만 8천 TEU에 비해 20.1% 감소함
 - 2021년 인도 예정인 선박은 2020년 대비 증가한 180척, 110만 TEU 내외로 예상됨
 - 최근 5년간 월평균 인도 척수는 14척으로 나타났으며 2020년 4분기 월평균 인도 척수는 13척으로 최근 5년 평균에 미치지 못한 것으로 나타남
 - 연초 선박 인도 예상 척수는 197척이었으나 실제 인도량은 50척 이상 감소함

[그림 16] 신조발주량 및 척수

(단위: 척, TEU)



자료: 클락슨



● 2020년 4분기 컨테이너 신조 발주량 큰 폭으로 증가

- 클락슨 자료에 따르면 올해 4분기 컨테이너 신조 발주량은 54척(65.4만 TEU)으로 2019년 4분기 신조 발주량인 37척(약 40.5만 TEU)을 크게 상회함
- 특히, 동 기간 동안 컨테이너 운송사인 OOCL, ONE 등에서 2만 TEU급 이상을, 선주사인 Seaspn, Zodiac에서도 1만~1.5만 TEU급 선박을 발주함
- 컨테이너 운임과 신조 발주량과는 거의 관계가 없는 것으로 나타났으나 최근 운임 상승은 신조 발주에 일부 영향을 미친 것으로 추정됨
- 일반적으로 신조발주에 영향을 미치는 요인은 운임이 아닌 환경규제, 기업의 비용 절감 등과 같이 해운기업의 전략적인 요소가 영향 미침

[그림 17] 컨테이너 선박크기별 발주잔량

(단위: TEU)



자료: 클락슨

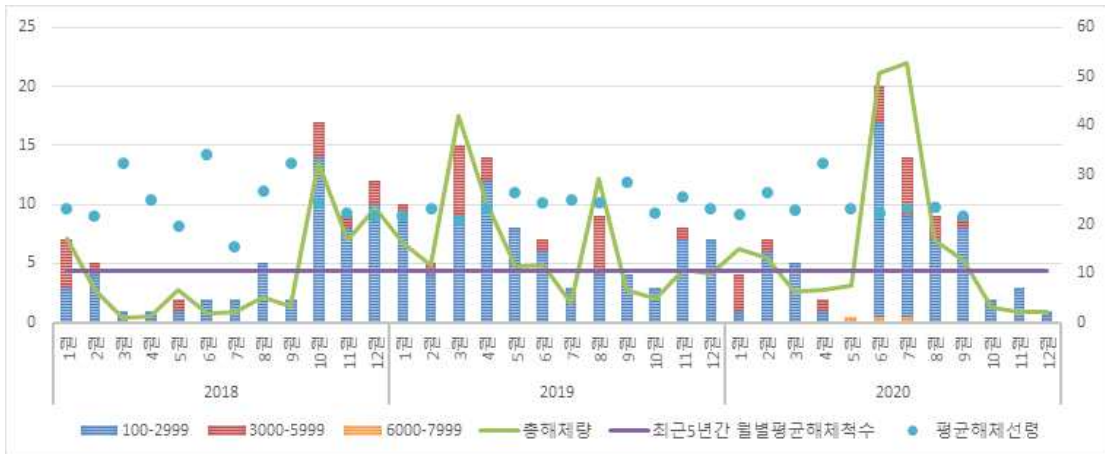
● 2020년 12월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 298척, 212만 TEU이며 이 중 53.4%는 15,000TEU급 이상

- 15,000TEU급 이상 선박은 2021년 21척(약 43.3만 TEU)이 인도될 예정임. 현재 원양항로에 15,000TEU급 이상 선박은 약 174척(약 341만 TEU) 운영 중
- 2020년 말 신조발주량 증가로 신조 가격의 하락세는 진정됨
- 또한 환경규제에 따라 LNG선박 발주 수요도 증가할 것으로 예상됨



[그림 18] 해체 척수 및 선령

(단위: 척, 연)



자료: 클락슨

- 2020년 12월 누계 해체량은 80척(18.9만 TEU)을 기록하여 전년 동기 대비 93척(18.3만 TEU)에 비해 척수는 감소함
 - 2020년 일부 중대형선에 대한 해체 수요는 발생하였으나 대부분 3,000TEU 미만의 노후선박을 중심으로 해체량이 발생하여 30만 TEU 이상의 해체량을 기대하기는 어려움
 - 해체선박의 평균 선령도 2011년 30년에서 2020년 24.2년으로 낮아짐
 - 코로나19의 영향으로 2020년 2분기에 일시적으로 중대형선에 대한 해체 수요가 발생했으나 동년 하반기 공급 부족으로 해체량은 급격히 감소함



[그림 19] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



주: 벙커유가격은 싱가포르 380CST 임
 자료: 클락슨

- 2020년 12월 기준 전체 선대의 4.1%, 약 97만 TEU가 계선 중
 - 6월 계선은 262만 TEU에 달했으나 이후 점진적으로 감소함. 최근에는 일부 인트라 항로를 제외한 대부분의 원양항로에서 선박 수요가 증가함
 - 스크러버 장착 등의 계선량을 제외하면 공급 가능한 계선량은 1%대에 불과한 것으로 추정됨
 - 2021년 중국 춘절 대비 임시결항이 전년 대비 축소된 것으로 나타나 2021년 1분기 계선량은 전년 수준을 하회할 것으로 예상됨



[그림 20] 항로별 운임 및 선복량

(단위: 천 TEU, 달러/TEU, FEU)



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



[표 4] 주요 항로 선복량

(단위: 천 TEU, %)

구분	2019년	2020년				증감률	
	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	4,613	4,444	4,250	4,751	4,863	2.3	5.4
아시아-미주(북미)	3,738	3,505	3,458	4,324	4,542	5.0	13.9
인트라 아시아	2,956	2,862	2,888	2,995	3,042	1.6	0.5

자료: 알파라이너

- 올해 4분기 아시아-유럽 항로, 아시아-미주 항로의 선복량 모두 증가
 - 2020년 4분기 미주(북미) 항로의 선복량은 전년 동기 대비 13.9%, 전분기 대비 5.0% 증가함. 2020년 3분기 이후 수요 급증으로 추가 선대가 투입되는 등 공급량은 역대 최대 수준임
 - 인트라 아시아 선복량은 전년 대비 0.5% 증가했지만 최근 선복 부족을 겪고 있어 싱가포르 항로를 중심으로 운임은 급등함



주요뉴스

● 3대 얼라이언스, 원양항로에 최대 선박 투입

- 알파라이너 자료에 따르면 2020년 11월 기준 3대 얼라이언스들은 아시아-북미, 아시아-유럽 항로에 최대 선대를 투입하는 것으로 조사됨
- 올해 5월 대비 11월 투입선대는 아시아-북미 항로는 32.7%, 아시아-유럽 항로는 15.4% 증가함. 특히 2M은 올해 11월 기준 전년 대비 32.3%, 올해 5월 기준 64.7%의 선대를 증가시킴
- HMM은 신조 인도된 2.4만 TEU 12척과 2M에 용선 후 돌아온 1만~1.3만 TEU급 10척이 동-서 기간 항로에 배치되어 올해 5월 대비 투입선대가 158% 증가함
- 원양항로에서 얼라이언스들의 점유율도 차이가 발생함
- 2020년 11월 기준 아시아-북미 항로에서 2M은 19%에서 21%, 디얼라이언스는 25%에서 28%, 오션얼라이언스는 38%에서 34%로 변동됨
- 동 기간 동안 아시아-유럽 항로에서는 2M은 36%에서 34%, 디얼라이언스는 26%에서 27%로 변동됨

자료: 알파라이너 위클리 47호

● IMO 2020 황산화물 규제 대응, 글로벌 선사들의 스크러버와 저유황 선택 결과 주목됨

- 알파라이너 자료에 따르면 올해 10월에만 스크러버 장착 컨테이너선은 27척 증가한 652척으로 조사됨
- 올해에만 스크러버 장착 컨테이너 선박은 395척 증가함. 이 중 67척은 신조 시, 328척은 개조를 통해 장착됨
- 현재까지 동 설비가 장착된 선대는 578만 TEU로 총 컨테이너선대의 24.4%임
- 선사별로 스크러버 장착은 크게 차이가 있으며 HMM이 가장 적극적임
- MSC는 총 선복량의 43%인 166만 TEU(170척), HMM은 80%인 약 57만 TEU(47척)에 스크러버를 장착함
- ONE(5%), COSCO(9%), 하판로이드(10%)는 상대적으로 스크러버보다 저유황유를 통해 IMO 2020에 대응한 것으로 나타남
- 저유황유와 고유황유 간의 가격 차이도 2019년 180달러/톤에서 최근 50~60달러대로 축소되어 스크러버에 대한 수요가 감소함

자료: 알파라이너 위클리 43호

● LNG 추진선박에 대한 부정적 시각

- IMO의 온실가스 감축 규제에 의해 선사들의 LNG 추진선박 도입에 대한 검토가 이루어



지는 상황에서 부정적인 시각도 존재함

- LNG 선박 도입에 가장 큰 부정적인 요인은 경제성임. 현재 배럴당 50달러 미만의 유가에서는 기존 연료유에 비해 경제성을 가지기 어려우며 최소 62달러 이상이 되어야 함
- 아울러 중대형선박을 LNG 추진선으로 변경하기 위해서는 700만 달러 이상이 소요됨
- 온실가스 감축 효과에 대해서도 검증이 필요함. LNG는 메탄으로 구성되어 있는데 이는 이산화탄소에 비해 온난화효과가 더 큰 것으로(약 86배) 알려져 있음
- 현재 LNG 추진 컨테이너 선박은 총 12척(78,576TEU) 운항 중

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134942/Use-of-LNG-as-marine-fuel-faces-challenges>

● 컨테이너 부족, 2021년 2월까지 지속 전망

- 하팍로이즈의 CEO인 Rolf Habben Jansen은 아시아 지역의 컨테이너 부족 사태가 6~8주 지속될 것으로 전망함
- 일반적으로 컨테이너 1개 상자는 연 5회 화물을 싣고 이동하는데 올해에는 4.5회로 하락함. 이에 따라 기존 대비 10~15%의 컨테이너 상자가 추가로 필요함
- 코로나19로 인한 수요의 쏠림 현상이 항만 체선으로 이어져 컨테이너 회전율을 떨어뜨리는 것으로 분석됨
- 하팍로이드는 지난 수개월 동안 화물 예약 건수가 평년 대비 80~90% 증가하고 있어 수요와 공급 간의 차이가 큰 것으로 나타나 정상수준으로 회복하는 데 시간이 필요할 것으로 예상함
- 다만 최근 운임 상승은 일시적으로 예상되어 수요 하락에 운임도 조정될 것으로 전망함

자료: <https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135080/Box-shortage-to-last-at-least-until-Chinese-New-Year>

건화물선



2020년 4분기 요약

● 케이프선 운임과 전망

- (현황) 케이프선 4분기 평균 운임은 1일 16,657달러를 기록함. 이는 전기 대비 19.4% 전년 동기 대비 24.1% 하락한 수준임
- (수요) 4분기에도 중국의 경기부양책 효과가 지속되었으나, 중국과 호주의 정치적 관계 변화로 인해 석탄 수입 금지 조치로 중국의 호주산 석탄에 대한 수요가 위축됨
- (공급) 4분기 케이프선 순증은 191만 DWT(인도량 520만 DWT, 해체량 330만 DWT)로 전년 동기 대비 62.4% 감소, 발주량은 290만 DWT, 발주잔량은 3,090만 DWT로 선복량에서 발주량이 차지하는 비중 한 자릿수 기록(8.6%)
- (전망) FFA 21년 1분기물의 평균 가격은 9,011달러/일을 기록함

● 파나막스선 운임과 전망

- (현황) 파나막스선 4분기 평균 운임은 1일 10,731달러를 기록함. 이는 전기 대비 9.3%, 전년 동기 대비 7.3% 하락한 수준임
- (수요) 4분기에는 중국의 양돈 사육두수 증가, 미국산 곡물 수입 재개 소식으로 곡물 수송 수요가 증가함
- (공급) 4분기 파나막스선 순증은 112만 DWT(인도량 150만 DWT, 해체량 40만 DWT)로 전년 동기 대비 46.2% 감소, 발주량은 250만 DWT, 발주잔량은 1,510만 DWT로 선복량에서 발주량이 차지하는 비중이 6.6%를 기록함
- (전망) FFA 21년 1분기물의 평균 가격은 10,797달러/일을 기록함



- 수프라막스선 운임과 전망

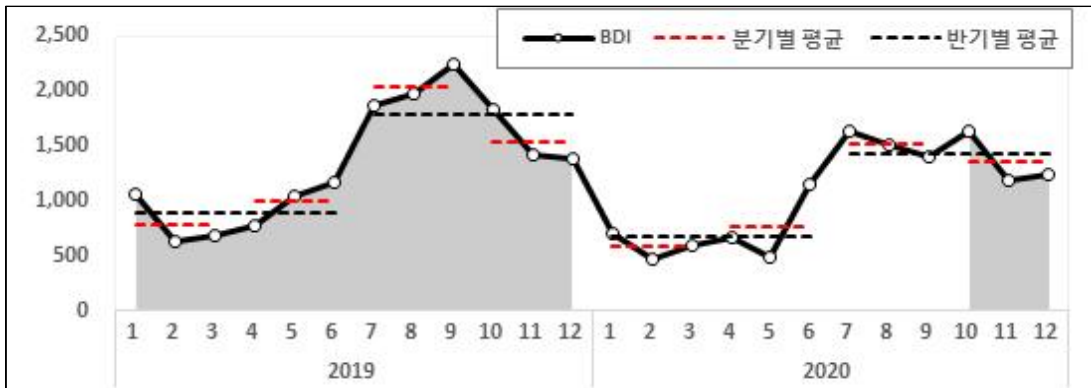
- (현황) 금년 4분기 평균 운임은 1일 10,778달러를 기록함. 이는 전년 동기 대비 1.9%, 3분기 대비 8.4% 상승한 수치임
- (수요) 중국과 호주의 무역 분쟁, 아르헨티나 파업 등 벌크 시장에 악영향을 미치는 사건들이 발생하였지만, 전반적으로 코로나19로 인해 침체되었던 경기가 회복세를 보이며 제조 산업이 재개됨에 따라 증가세를 보임
- (공급) 4분기 수프라막스선 순증은 120만 DWT(인도량 170만 DWT, 해체량 50만 DWT)로 선복량은 전년 동기 대비 4% 증가함. 발주량은 90만 DWT, 발주잔량은 1,270만 DWT임. 특히 선복량 대비 발주잔량의 비율이 5.9%로 2019년 4분기 이후 매분기 하락하고 있음
- (전망) 2021년 1분기 수프라막스선 운임은 북반구 지역 한파에 따른 석탄 수요 증가 및 북미 지역 곡물 선적 수요 증가 등의 긍정적 요인으로 상승할 것으로 예상됨. 다만 코로나19 바이러스에 대한 위험요소는 여전히 존재함



운임지수 : BDI

[그림 21] BDI 추이

(단위: 포인트)



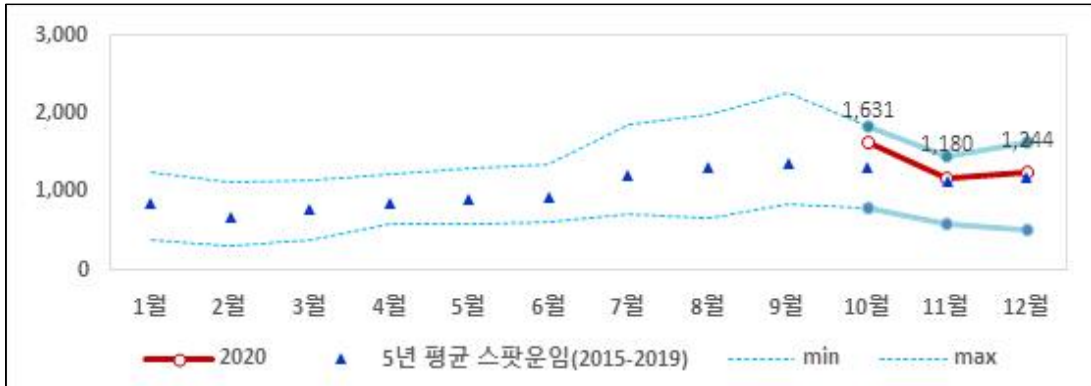
자료: 클락슨

- 2020년 4분기 평균 BDI는 전분기 대비 11.1% 하락 기록
 - 4분기 평균 BDI가 1,352를 기록하면서 상저하고의 뚜렷한 패턴을 보임
 - 2019년 12월 말 중국에서 발병한 코로나19의 확산을 방지코자 올해 상반기 건화물 주요 수출입국이 봉쇄조치를 취하면서 수송 수요가 감소했다면 하반기에는 경기부양책을 발표한 중국을 중심으로 수송 수요가 증가해 운임에 긍정적 영향을 미침
 - 주요 철광석 수출국인 브라질의 생산 능력이 회복된 점도 시장에 긍정적인 요인으로 작용함
 - 지난 10월 중국 정부가 호주산 석탄 수입 금지 조치를 내린 것으로 알려지면서 단기적으로 운임에 악영향을 미친 것으로 분석됨



[그림 22] BDI 계절성

(단위: 포인트)



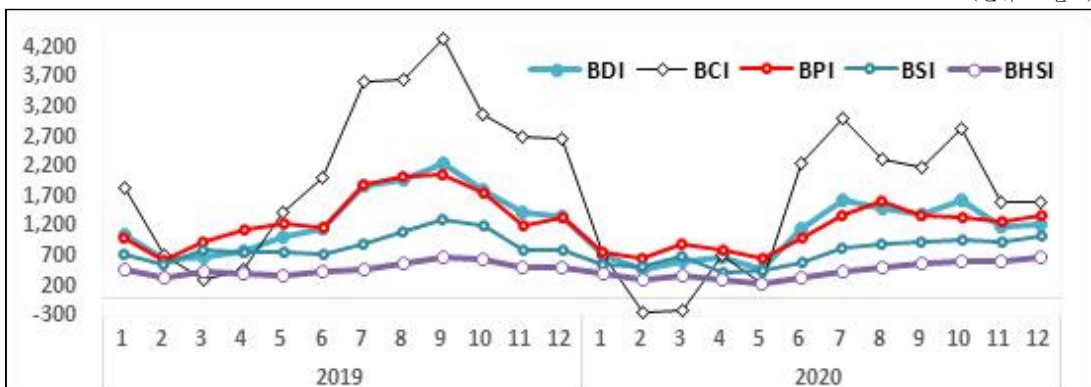
자료: 클락슨

● 4분기 BDI 최근 5년 평균 수준 기록

- 10월 BDI는 중국의 경기부양책의 영향으로 철강 수요가 증가하면서 5년 평균을 큰 폭으로 상회했으나, 중국의 호주산 석탄 수입 중단으로 부정적 영향을 받기 시작하면서 1,180(11월)으로 하락했으나, 중국의 양돈 사육두수의 증가와 미국과의 관계 개선으로 인해 사료용 곡물 수요가 증가함에 따라 12월에는 전월 대비 5.4% 상승한 1,244를 기록함

[그림 23] 선형별 운임지수 비교

(단위: 포인트)



자료: 클락슨



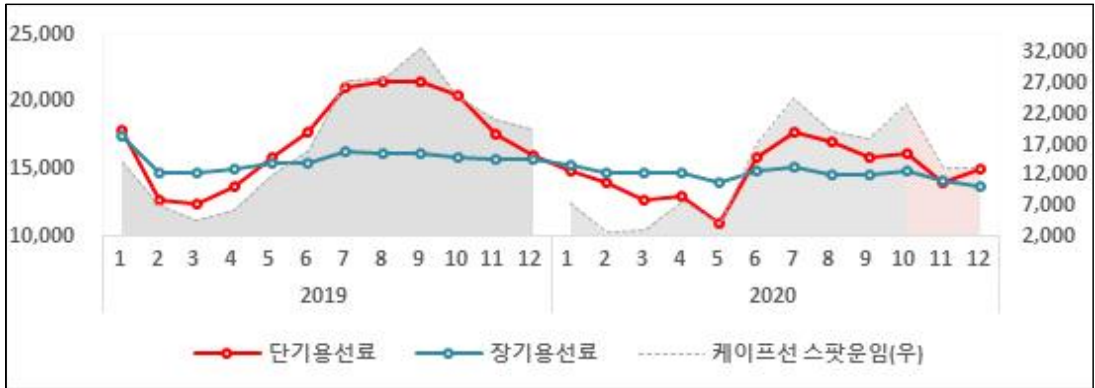
- 2020년 4분기 케이프선의 급락에도 중소형선박의 운임지수 일정 수준 기록

- 4분기 동안 케이프선 운임지수의 변동폭의 확대되었지만 중소형선박은 일정 수준을 유지함. 케이프선 운임지수는 계절적 비성수기인 4분기에 중국이 호주산 석탄 수입을 중단했다는 부정적 이슈가 발생하면서 11월(1,588) 운임지수는 10월(2,850) 대비 44.3% 하락함
- 중소형선 운임지수는 곡물과 광물 등의 수송 수요 증가로 인해 케이프선 운임지수가 4분기 동안 하향세를 보였지만 중소형선 운임지수는 상향세를 보여 BDI의 낙폭을 상쇄함
- 중국이 미국과 1단계 무역 합의에 도달해 중단했던 미국산 곡물 수입을 재개했으며, 중국도 아프리카돼지열병으로 인해 절반 가까이 줄어들었던 양돈 사육두수가 이전 수준으로 회복되면서 곡물 수요가 증가했기 때문임
- 전 세계적인 탈탄소화 움직임으로 주요국들이 화석 연료탄에 대한 의존도를 낮추려는 노력으로 인해 전기배터리의 주원료인 코발트, 니켈과 같은 광물의 수요가 증가함



[그림 24] 케이프선 스팟운임과 용선료 추이

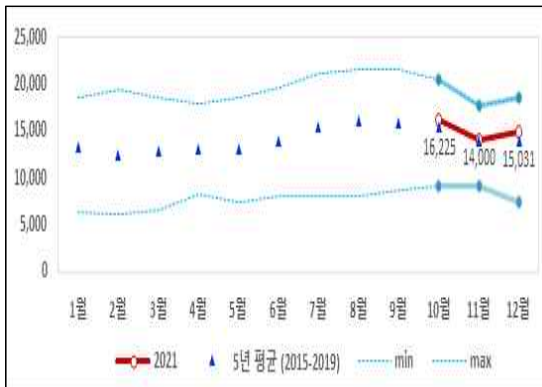
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 25] 케이프선 단기 용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 26] 케이프선 장기 용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

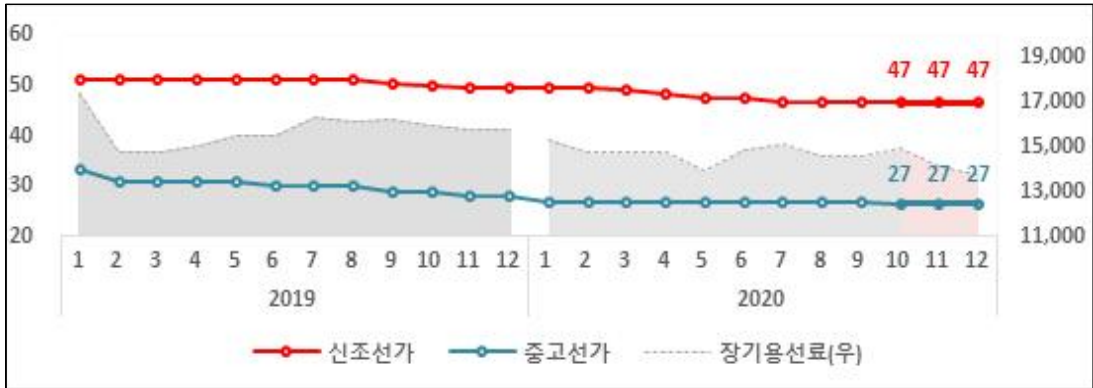
● 올해 4분기 장단기 용선료는 평균 수준 기록

- 4분기 단기 용선료는 전분기 대비 10.6% 하락한 15,085달러/일을 기록했으며, 장기 용선료는 전분기 대비 3.4% 하락한 14,256달러/일을 기록함
- 10월 스팟운임이 급등했지만 장단기 용선료의 전월 대비 변동폭은 크지 않았으며, 장기 용선료는 전월 대비 2.0%, 단기 용선료는 2.5% 상승함



[그림 27] 케이프선 용선료와 선가 추이

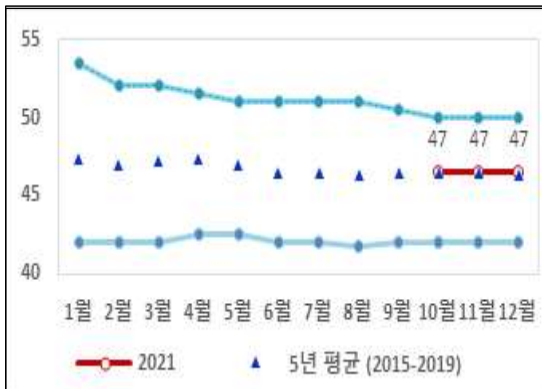
(단위: 백만 달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 28] 케이프선 신조선가 추이

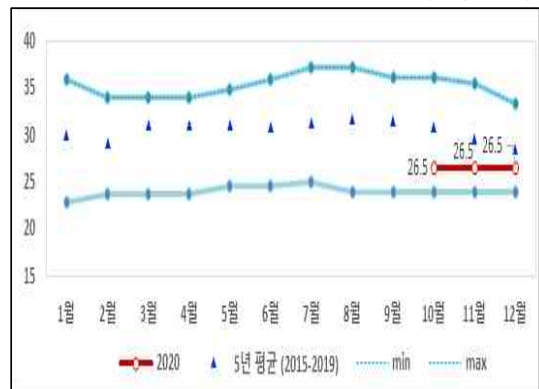
(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

[그림 29] 케이프선 중고선가 추이

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

● 올해 4분기 전분기와 유사한 수준을 기록

- 4분기 신조선가는 전분기와 동일한 4,700만 달러를 기록했으며, 중고선가는 전분기 대비 1.9% 하락한 2,650만 달러를 기록함



케이프선 : 수요동향

[그림 31] 철광석 및 원료탄 해상물동량 추이

[그림 32] 철광석 및 원료탄 해상물동량 증감률

(단위: 백만 톤)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

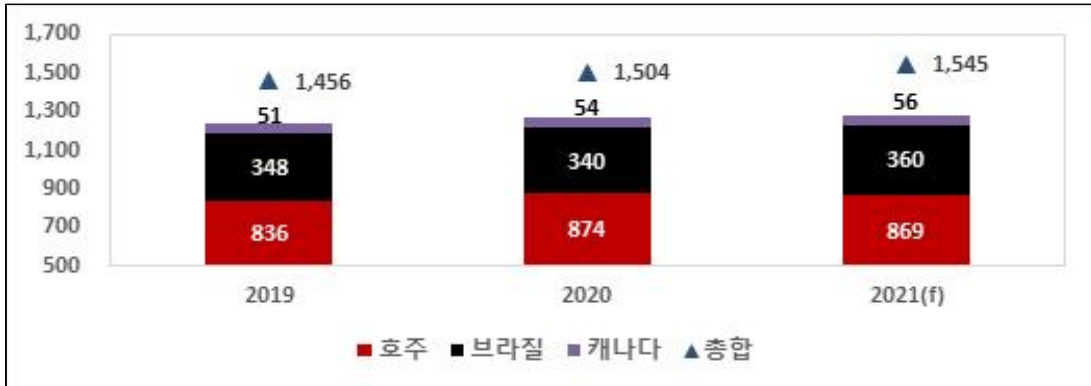
● 2020년 해상물동량(철광석 및 원료탄) 전년 대비 1.4% 증가 전망

- 2020년 해상물동량(철광석 및 원료탄)은 17억 5,100만 톤을 기록할 전망이며, 철광석 (15억 400만 톤)은 전년 대비 3.3% 증가하지만 원료탄(2억 4,700만 톤)은 마이너스 증가세(-8.9%)를 기록할 전망이다
- 2019년 12월 말에 발생한 코로나19로 인해 상반기 주요 철광석 수출입 국가가 전면적인 봉쇄조치를 취하는 등 수송 수요가 위축되었으나 하반기 중국의 경기부양책 발표로 인해 철강 원재료에 대한 수송 수요가 증가하면서 전년 대비 철광석 해상물동량이 증가함
- 원료탄은 유럽을 비롯해 인도, 일본의 수입량이 급감한 데다 2020년 8월부터 조짐을 보이던 중국의 호주산 석탄 수입 제한 조치가 10월부터 본격화되면서 마이너스 증가세를 기록함



[그림 33] 철광석 해상물동량 추이 (수출)

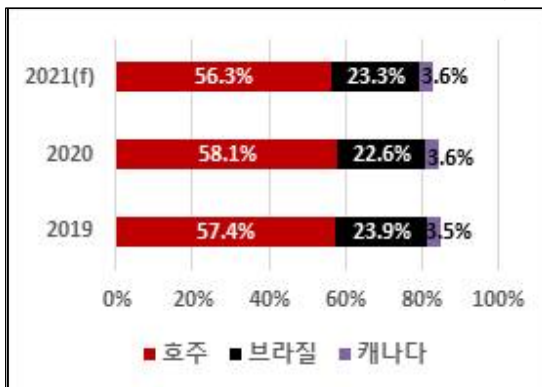
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 34] 철광석 수출국 비중

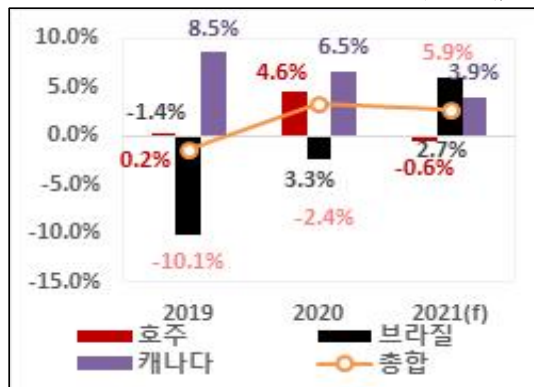
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 35] 주요국의 철광석 수출량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

● 2020년 호주 철광석 수출량 전년 대비 4.6% 증가 전망

- 올해 철광석 해상물동량은 15억 400만 톤을 기록할 전망이다. 호주와 캐나다의 철광석 수출량이 전년 대비 각각 4.6%, 6.5% 증가함
- 브라질의 철광석 수출량은 3억 4,000만 톤으로 전년 대비 800만 톤 줄어들어 2019년에 이어 올해에도 마이너스 성장세를 기록할 전망이다, 2019년 초에 발생한 브라질 발레사의 댐 붕괴사고로 인해 위축된 철광석 생산 활동이 점차 회복 중임



[그림 36] 철광석 해상물동량 추이 (수입)

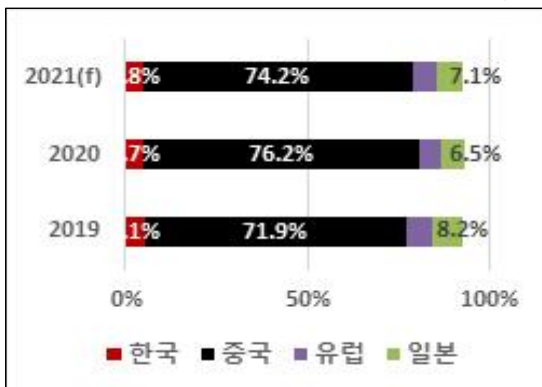
(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 37] 철광석 수입국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 38] 주요국의 철광석 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

● 2020년 중국의 철광석 수입량 전년 대비 9.4% 증가 전망

- 올해 중국의 철광석 수입량은 11억 4,500만 톤에 달하며 전 세계 철광석 해상물동량(15억 400만 톤)의 76.2%를 중국이 수입함
- 4분기가 통상적인 계절적 비수기이지만 중국 정부의 경기부양책 발표로 인해 철광석에 대한 수요가 증가했기 때문임



[그림 39] 원료탄 해상물동량 추이 (수출)

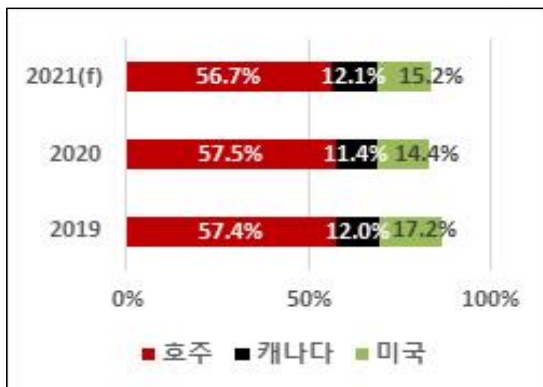
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 40] 원료탄 수출국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 41] 주요국의 원료탄 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

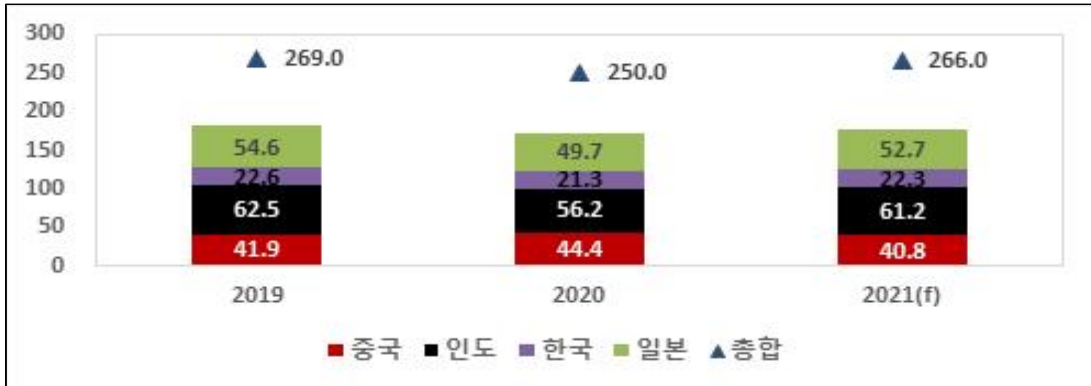
● 2020년 주요 원료탄 수출국의 해상물동량 증가세 마이너스 기록 전망

- 올해 원료탄 수출량은 호주가 전년 대비 7.0% 감소한 1억 4,370만 톤, 캐나다(2,860만 톤)가 전년 대비 11.2%, 미국(3,600만 톤)이 전년 대비 22.1% 감소할 것으로 전망되면서 전체 원료탄 수출량도 전년 대비 7.1% 감소한 2억 5,000만 톤에 그침
- 코로나19와 중국의 호주산 석탄 수입 금지 여파로 인해 원료탄에 대한 수요가 감소했기 때문임



[그림 42] 원료탄 해상물동량 추이 (수입)

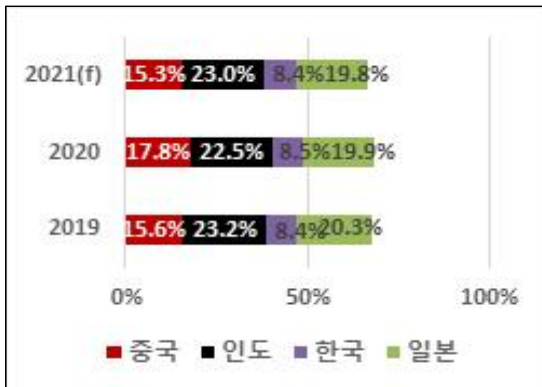
(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 43] 원료탄 수입국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 44] 주요국의 원료탄 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

● 2020년 중국을 제외한 주요 수입국의 원료탄 수입증가세 마이너스 기록 전망

- 2020년 중국의 원료탄 수입증가세가 6.0%로 플러스를 기록한 것을 제외하고는 전 세계 원료탄의 22.5%를 수입하는 인도, 한국(8.5%), 일본(19.9%)의 수입량은 줄어들 것으로 전망됨



케이프선 : 공급동향

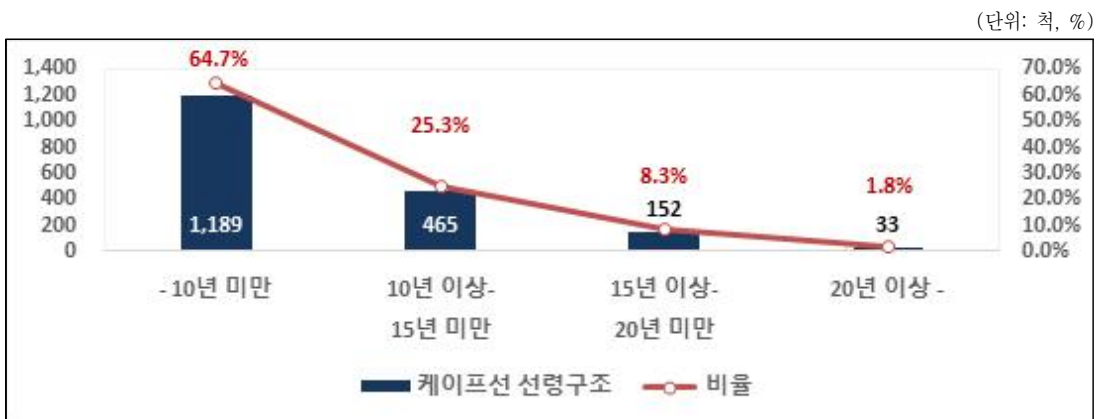
[그림 45] 케이프선 선복량 변화추이 및 증감



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

- 2020년 선복량은 3억 6,100만 DWT 기록 전망
 - 케이프선의 선복량은 전년 대비 3.8% 증가할 것으로 예상됨

[그림 46] 케이프선 선령 구조

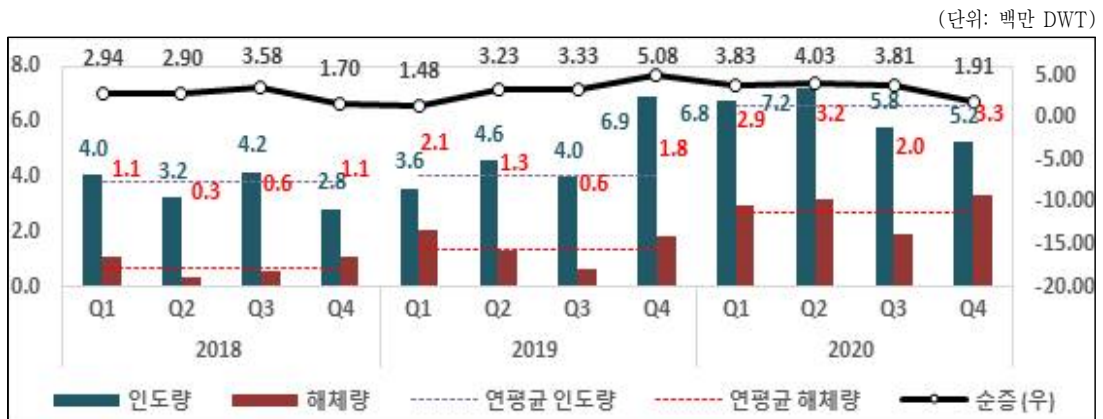


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

- 케이프선 건실한 선령 구조 유지 (케이프선 중 90.0%가 선령 15년 미만)
 - 케이프선 총 1,839척 중 선령이 10년 미만인 선박이 64.7%, 10년 이상 15년 미만인 선박 25.3%, 15년 이상 20년 미만 선박 8.3%, 20년 이상이 1.8%임



[그림 47] 케이프선 공급 추이 (인도량, 해체량, 순증)

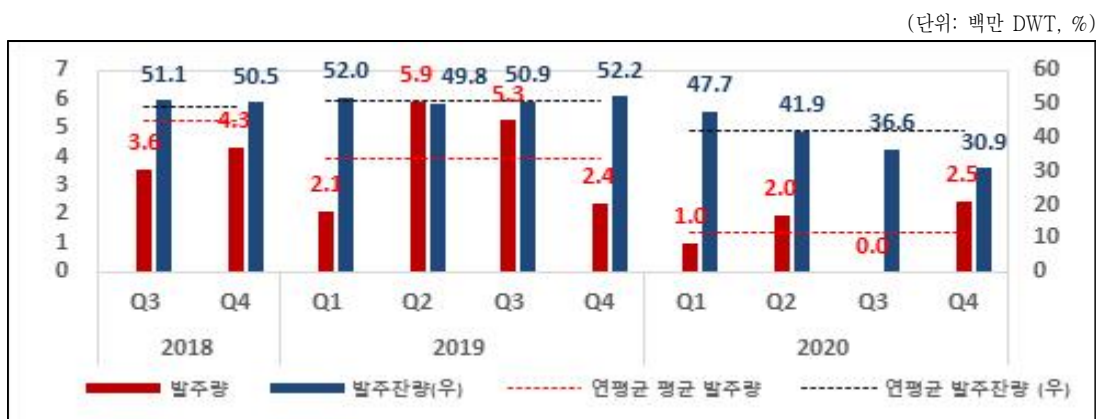


자료: 클락슨

- 2020년 4분기 순증은 191만 DWT 증가

- 올해 4분기 케이프선 순증은 191만 DWT로 전년 동기 대비 62.4% 감소함. 인도량(520만 DWT)이 전년 동기 대비 24.4% 감소한 데 반해 해체량이 80.8% 큰 폭으로 증가했기 때문임

[그림 48] 케이프선 신조 발주량과 발주잔량



자료: 클락슨

- 2020년 4분기 발주량은 290만 DWT 기록

- 올해 4분기 케이프선 발주량은 290만 DWT로 전년 동기 대비 2.8% 증가함



[그림 49] 케이프선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만 DWT, %)



자료: 클락슨

- 2020년 4분기 선복량 대비 발주잔량은 8.6% 기록
 - 올해 4분기 케이프선의 발주잔량은 3,090만 DWT로 전년 동기 대비 40.8% 줄어들면서 한 자릿수를 기록함



케이프선 : 수급 및 FFA

[그림 50] 케이프선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)

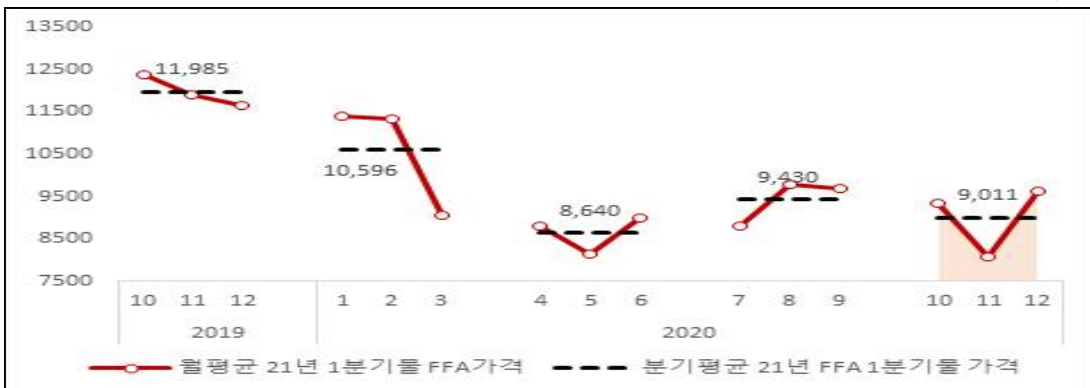


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

- 2021년 해상물동량 증가율이 선복량 증가율을 상회할 것으로 전망
 - 2021년 해상물동량 증가율(3.3%)은 전년 대비 1.9%p 증가한 데 반해 선복량 증가율(3.0%)은 전년 대비 0.8%p 감소할 것으로 전망됨

[그림 51] 케이프선 FFA 2분기물 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

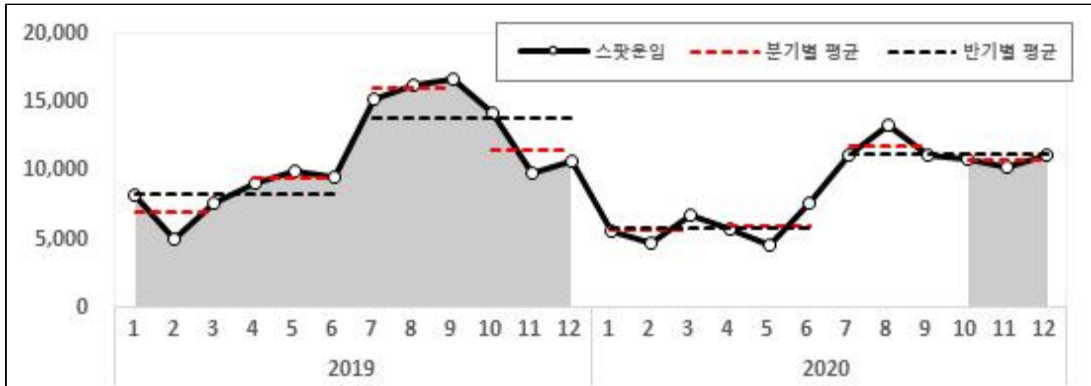
- 케이프선 2021년 FFA 1분기물 가격은 9,011달러/일 전망
 - 2020년 4분기 중국의 경기부양책 등의 긍정적 소식에도 불구하고 2021년 1분기물은 코로나19 이전 수준(11,985달러/일)으로 회복하지 못함



파나막스선 : 운임동향

[그림 52] 파나막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

- 2020년 4분기 파나막스선 평균 운임은 전분기 대비 9.3% 하락 기록
 - 4분기 파나막스선 평균 운임은 1일 10,731달러를 기록하며 전분기 대비 9.3%, 전년 동기 대비 7.3% 하락함
 - 코로나19로 인해 시장에 불확실성이 확산하고 있는 상황에서 연료탄 주요 수출국인 인도네시아가 석탄에 대한 정치 기조를 기존의 수출에서 부가가치 증대로 바꾸면서 인도네시아 정부는 석탄 수출량을 감소했으며, 중국은 호주산 석탄 수입을 전면 금지함
 - 곡물의 수요가 미국과 중국의 관계 개선으로 인해 중국이 미국산 대두, 옥수수 등의 사료용 곡물 수입을 재개해 증가했으며, 또한 중국의 양돈 사육두수가 아프리카돼지열병 발병 이전 수준으로 회복 중인 점도 수요를 더욱 증가시킴



[그림 53] 파나막스선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



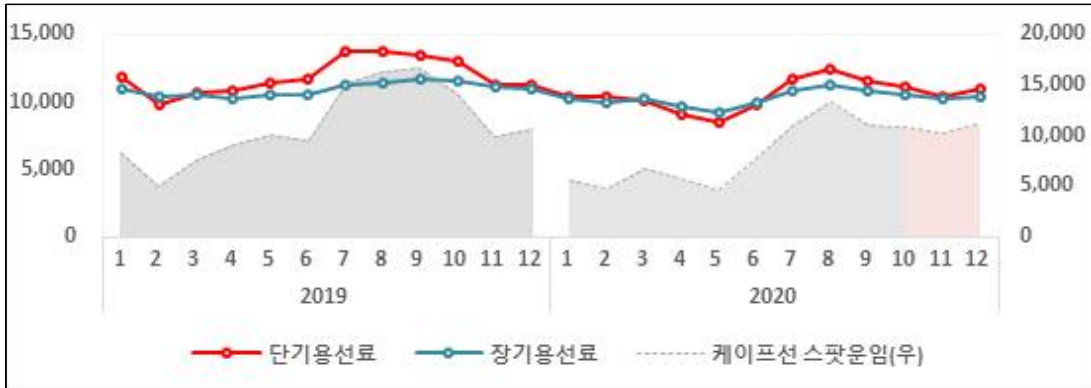
자료: 클락슨

- 4분기 동안 파나막스선 월평균 운임은 지난 5년 평균과 유사한 수준 기록
 - 4분기 동안 월평균 운임은 10,773달러/일(10월)에서 시작해 보험권에서 등락을 거듭하고 있으며, 낙폭이 크지 않음
 - 최대 연료탄 수출국인 인도네시아의 석탄 수출량 감소 소식과 중국의 호주산 석탄 수입 중단으로 시장에 불확실성이 확산하고 있으나, 중국의 양돈 사육두수 증가로 인한 사료용 곡물 수요 증가와 미국과의 관계 개선으로 인해 미국산 대두, 옥수수 등의 수입을 재개했기 때문임



[그림 54] 파나막스선 스팟운임과 용선료 추이

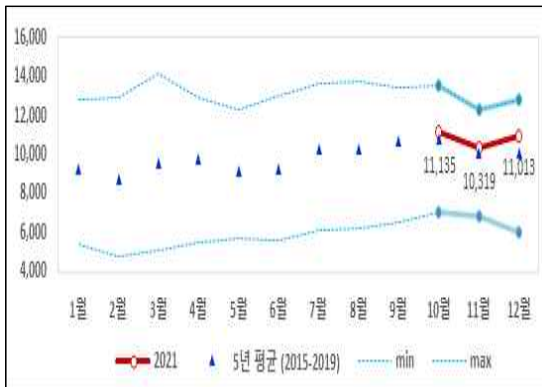
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 55] 파나막스선 단기 용선료의 계절성

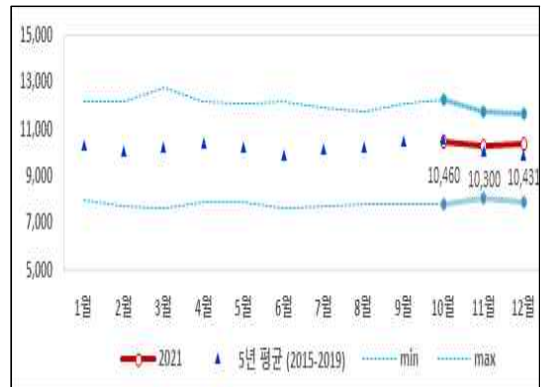
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 56] 파나막스선 장기 용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

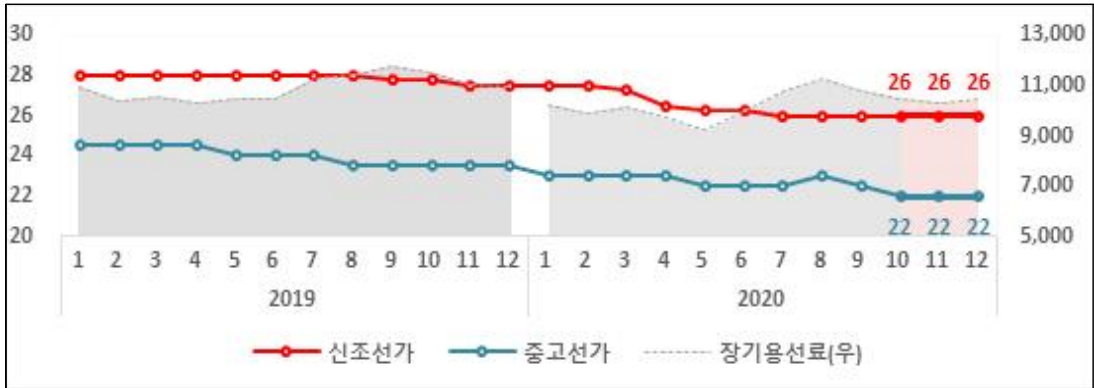
● 올해 4분기 장단기 용선료는 평균 수준 기록

- 4분기 단기 용선료는 전분기 대비 9.2% 하락한 10,822달러/일을 기록했으며, 장기 용선료는 전분기 대비 4.9% 하락한 10,397달러/일을 기록했으며, 4분기 동안 장단기 용선료의 전월대비 변동폭은 크지 않음



[그림 57] 파나마maks선 용선료와 선가 추이

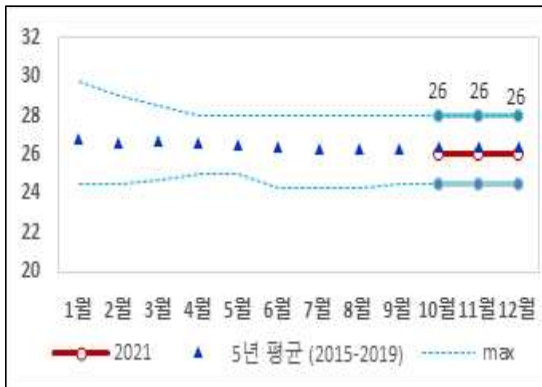
(단위: 백만 달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 58] 파나마maks선 신조선가 추이

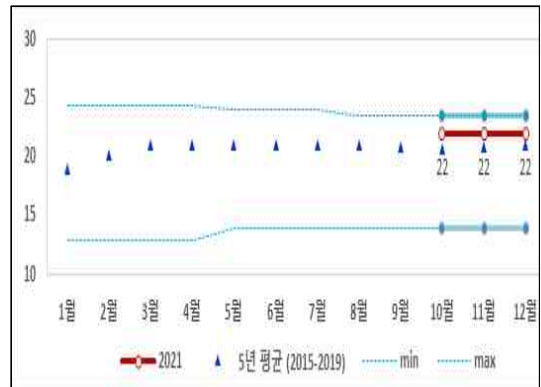
(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

[그림 59] 파나마maks선 중고선가 추이

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

● 올해 4분기 중고선가 평균 상회

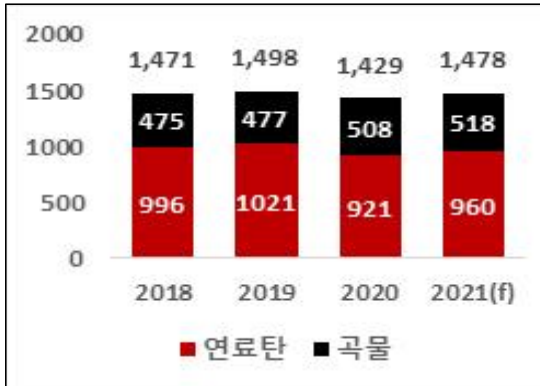
- 4분기 신조선가는 전분기와 동일한 수준인 2,600만 달러를 기록했으며 중고선가는 전분기(2,300만 달러) 대비 2.9% 하락해 2,200만 달러를 기록하면서 5년 평균 가격(2015-2019)인 2,100만 달러를 상회함



파나막스선 : 수요동향

[그림 60] 연료탄 및 곡물 해상물동량 추이

(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨

[그림 61] 연료탄 및 곡물 해상물동량 증감률

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨

● 2020년 해상물동량(연료탄 및 곡물) 전년 대비 4.6% 감소 전망

- 2020년 해상물동량(연료탄 및 곡물)은 14억 2,900만 톤을 기록할 것으로 예상되며, 이 중 연료탄이 9억 2,100만 톤, 곡물이 5억 800만 톤으로 전년 대비 각각 -9.8%, 6.5% 증가세를 보임
- 전 세계적으로 탄소 저감을 위해 주요국이 친환경 정책을 펼치면서 화석연료에 대한 의존도를 줄이고 있는 데다 코로나19로 인한 전력용 연료 수요가 감소함
- 중국의 호주산 석탄 수입 금지 조치도 물동량 증가를 저해하는 요인임
- 중국의 양돈 사육두수가 아프리카돼지열병 발병 이전 수준으로 회복되면서 사료용 곡물에 대한 수요가 증가했으며, 미국이 1단계 무역 합의에 도달하면서 미국산 대두, 옥수수에 대한 수입을 재개함



[그림 62] 연료탄 해상물동량 추이 (수출)

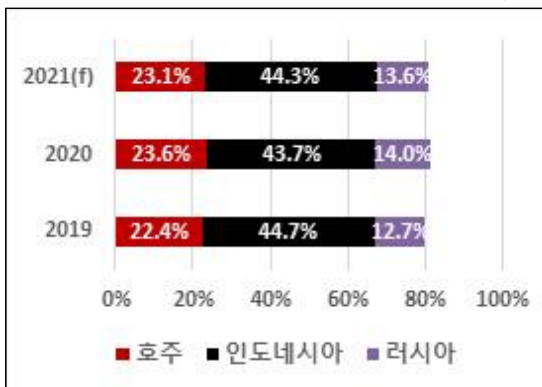
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 63] 연료탄 수출국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 64] 주요국의 연료탄 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

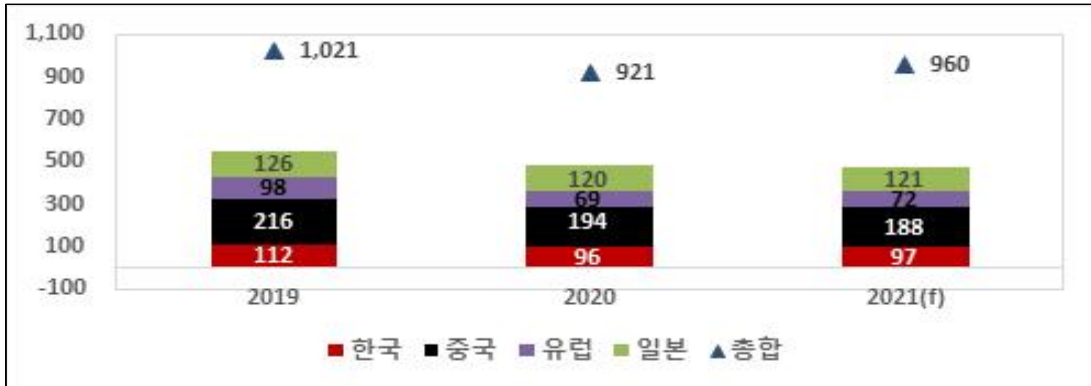
● 2020년 주요국의 연료탄 수출량 마이너스 증가 전망

- 호주가 전년 대비 5.0% 감소한 2억 1,700만 톤, 인도네시아가 전년 대비 11.9% 감소한 4억 300만 톤의 연료탄을 수출할 것으로 전망됨
- 지난 10월 인도네시아는 정부 차원에서 자국의 석탄산업의 부가가치를 증대시키기 위해 석탄의 수출을 줄이고 석탄파생산업을 가속화하라는 지시를 내린 바 있음
- 호주의 연료탄 수출은 주요 수출 상대국인 중국이 연료탄 수입을 중단하면서 감소함



[그림 65] 연료탄 해상물동량 추이 (수입)

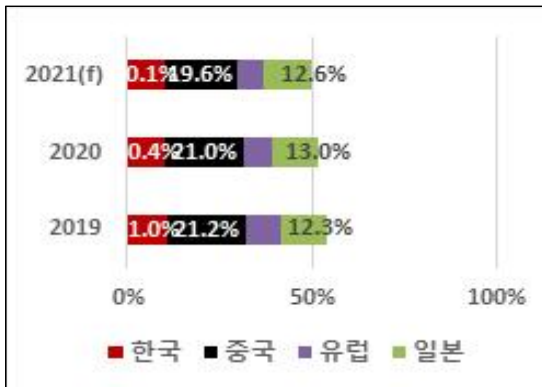
(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 66] 연료탄 수입국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 67] 주요국의 연료탄 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

● 2020년 주요 연료탄 수입국의 수요 감소로 해상물동량 전년 대비 9.8% 감소 전망

- 유럽의 연료탄 수입량은 전년 대비 28.9% 줄어든 6,900만 톤으로 가장 큰 감소폭을 보여주며, 그 뒤를 이어 한국(-14.1%), 중국(-10.4%), 일본(-5.0%) 순임
- 주요국들이 친환경 정책으로 화석연료에 대한 의존도를 낮추면서 연료탄 수요가 감소했으며, 코로나19로 인해 전력용 연료탄 수요 감소도 마이너스 증가의 원인임. 중국은 4분기가 시작하는 10월부터 호주산 석탄 수입을 전면 중단함



[그림 68] 곡물 해상물동량 추이 (수출)

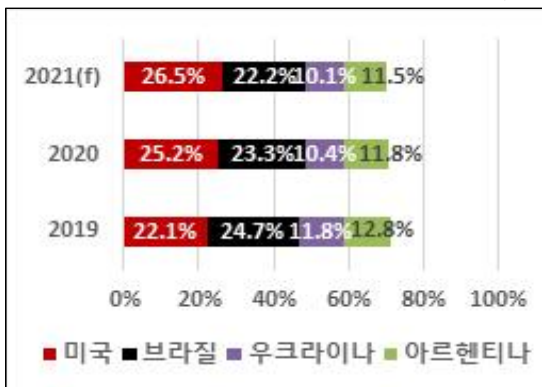
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 69] 곡물 수출국 비중

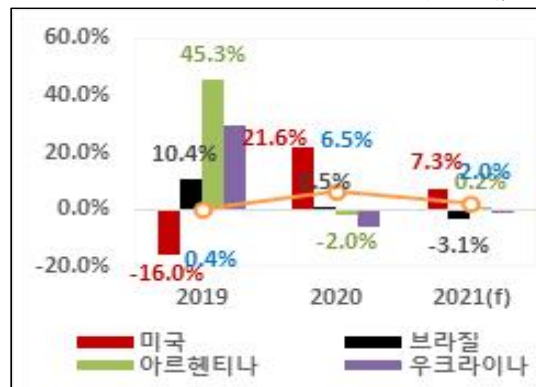
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 70] 주요국의 곡물 수출량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

● 2020년 미국산 대두 수출량 전년 대비 21.6% 증가 전망

- 올해 미국의 곡물 수출량은 전년 대비 21.6% 증가한 1억 2,790만 톤 기록할 것으로 전망됨. 2019년 마이너스 증가세를 보였던 미국 곡물 수출이 플러스로 전환됨
- 미국과 중국이 1단계 무역합의를 이루면서 중국이 그동안 수입을 금지했던 미국산 대두, 옥수수 등의 수입을 재개했기 때문임



[그림 71] 곡물 해상물동량 추이 (수입)

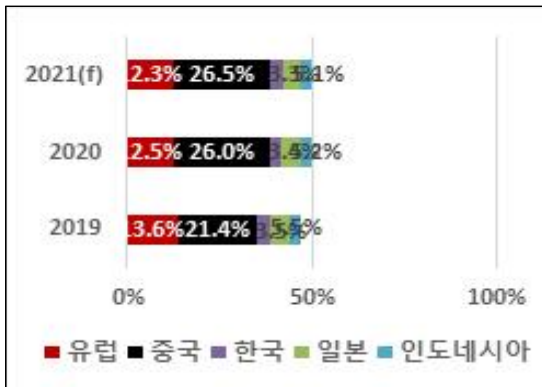
(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 72] 곡물 수입국 비중

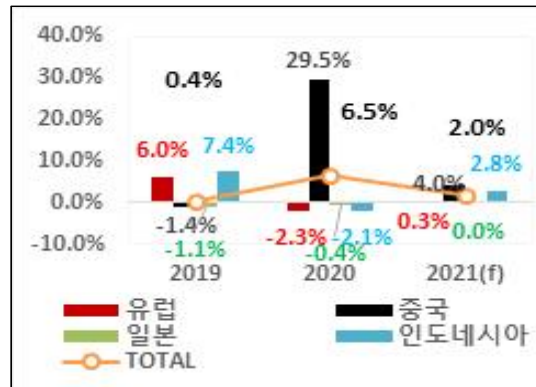
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

[그림 73] 주요국의 곡물 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

● 2020년 중국 곡물 수입량 전년 대비 29.5% 증가 전망

- 올해 중국의 곡물 수입량 전년 대비 29.5% 증가한 1억 3,220만 톤이며, 전 세계의 곡물 해상물동량 중 26.0%를 수입함
- 중국이 미국과의 1단계 합의 이행을 위해 미국산 곡물 수입을 재개한 데다, 2018년 아프리카 돼지 열병으로 인해 한때 절반 가까이 줄어들었던 양돈 사육두수가 예년 수준인 4억 마리 이상으로 늘어나면서 사료용 곡물인 옥수수, 대두에 대한 중국의 수요가 증가했기 때문임



파나막스선 : 공급동향

[그림 74] 파나막스선 선복량 변화추이 및 증감

(단위: 백만 DWT, 전년비 %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

- 2020년 선복량은 2억 2,900만 DWT 기록
 - 파나막스선 선복량은 전년 대비 5.1% 증가할 것으로 예상됨

[그림 75] 파나막스선 선령 구조

(단위: 척, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

- 파나막스선 건실한 선령 구조 유지 (파나막스선 중 77.8%가 선령 15년 미만)
 - 파나막스선 총 2,832척 중 선령이 10년 미만인 선박이 60.0%, 10년 이상 15년 미만인 선박 17.8%, 15년 이상 20년 미만 선박 12.3%, 20년 이상이 9.9%임



[그림 76] 파나막스선 공급 추이 (인도량, 해체량, 순증, 발주량, 선복량)

(단위: 백만 DWT)



자료: 클락슨

- 2020년 4분기 순증은 112만 DWT 증가

- 올해 4분기 파나막스선 순증은 112만 DWT로 전년 동기 대비 46.2% 감소함. 이는 해체량(40만 DWT)이 전년 동기 대비 4배 가까이 증가했으나 인도량(150만 DWT)의 낙폭(32.0%) 때문임

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

(단위: 백만 DWT, %)



자료: 클락슨

- 2020년 4분기 발주량은 250만 DWT

- 올해 4분기 파나막스선의 발주량은 250만 DWT로 전년 동기 대비 2.8% 증가함



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

(단위: 백만 DWT, %)



자료: 클락슨

- 2020년 4분기 선복량 대비 발주잔량은 6.6% 기록
 - 올해 4분기 파나막스선의 발주잔량은 1,510만 DWT로 전년 동기 대비 30.6% 감소함.
 - 2020년 2분기 이후부터 선복량에서 발주량이 차지하는 비중이 한 자릿수대로 떨어짐



파나막스선 : 수급 및 FFA

[그림 79] 파나막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)

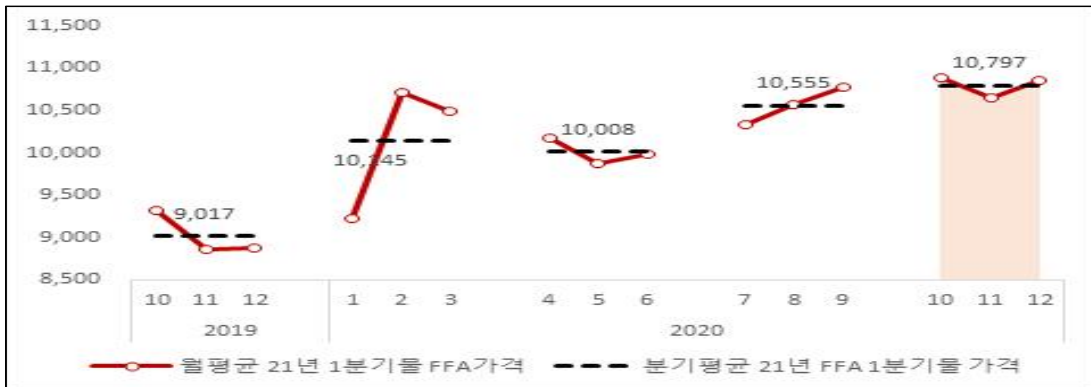


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Jan., 2021

- 2021년 해상물동량 증가율이 선복량 증가율을 소폭 상회할 것으로 전망
 - 2021년 해상물동량 증가율은 3.4%, 선복량 증가율(3.1%)은 전년 대비 2.0%p 감소 전망

[그림 80] 파나막스선 FFA 2분기물 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

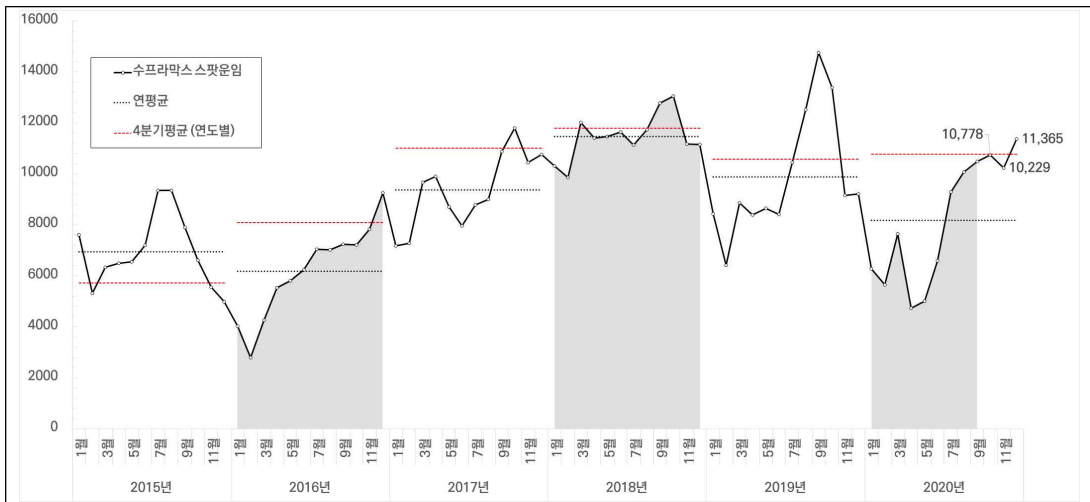
- 파나막스선 FFA 2021년 1분기물 10,797달러/일 기록 전망
 - 파나막스선 FFA 2021년 1분기물은 2019년 12월(9,017달러/일) 수준을 상회하는 10,797달러/일 기록 전망



수프라막스선 : 운임동향

[그림 81] 수프라막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



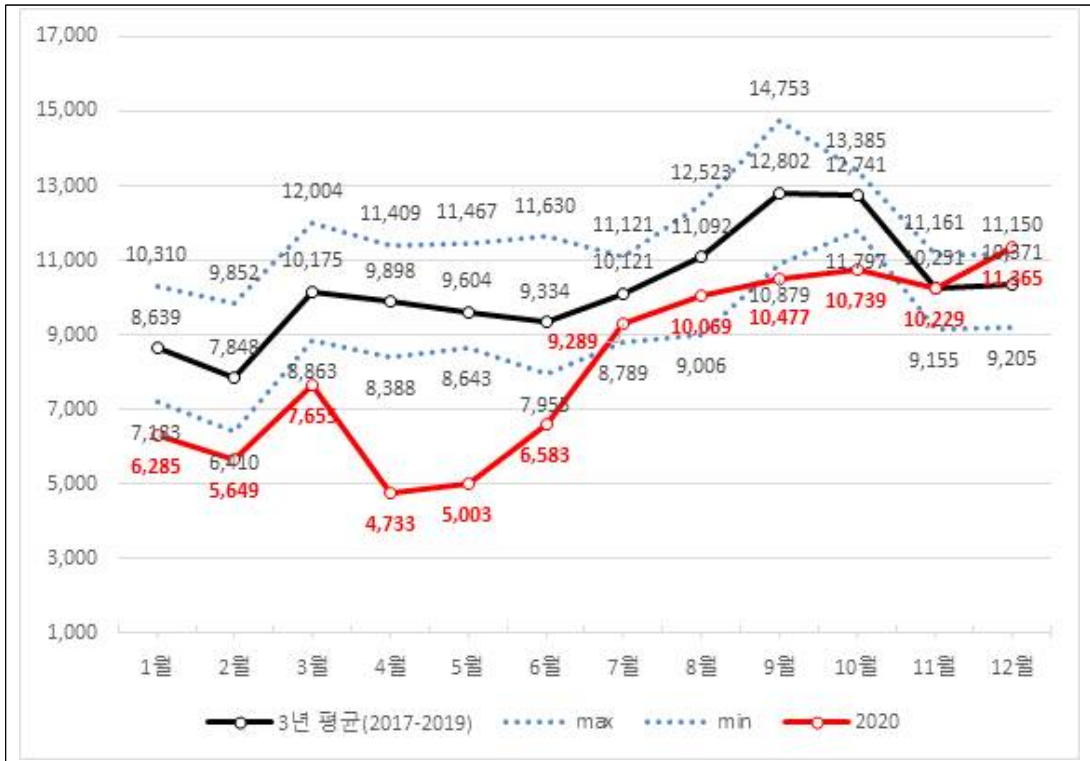
자료: 클락슨

- 2020년 4분기 수프라막스선 운임은 전년 동기 대비 1.9% 상승
 - 금년 4분기 평균 운임은 1일 10,778달러를 기록함. 이는 전년 동기 대비 1.9%, 3분기 대비 8.4% 상승한 수치임
 - 금년 수프라막스선 운임은 코로나19의 여파로 금년 4월 기준 1일 4,733달러까지 하락 하였으나 5월을 기점으로 회복세로 전환하여 이후 꾸준히 상승세를 보이며 12월 기준 1일 11,365달러까지 상승함



[그림 82] 수프라막스선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



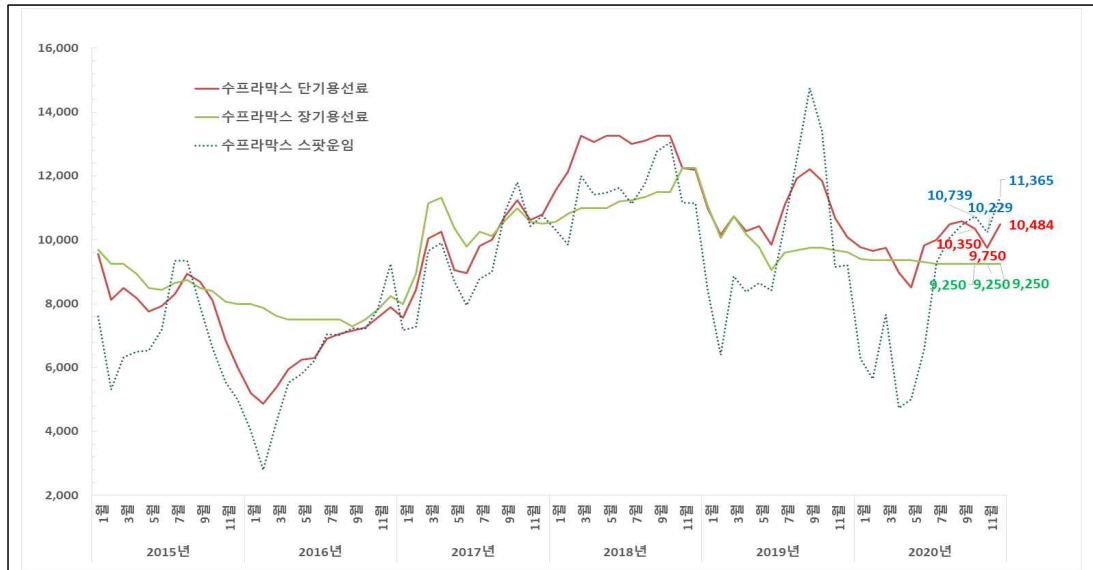
자료: 클락슨

- 최근 3년간 수프라막스선 운임의 계절성을 감안하면 12월을 기점으로 지난 3년 평균보다 상승(2017년~2019년)
 - 4분기 수프라막스선 운임은 3분기 크게 회복되었던 운임이 횡보 추세를 이어나갔으며, 12월을 기점으로 1일 11,150달러까지 상승하며 지난 3년(2017년~2019년)간 최고운임보다 높은 운임을 기록함



[그림 83] 수프라막스선 스팟운임과 용선료 추이

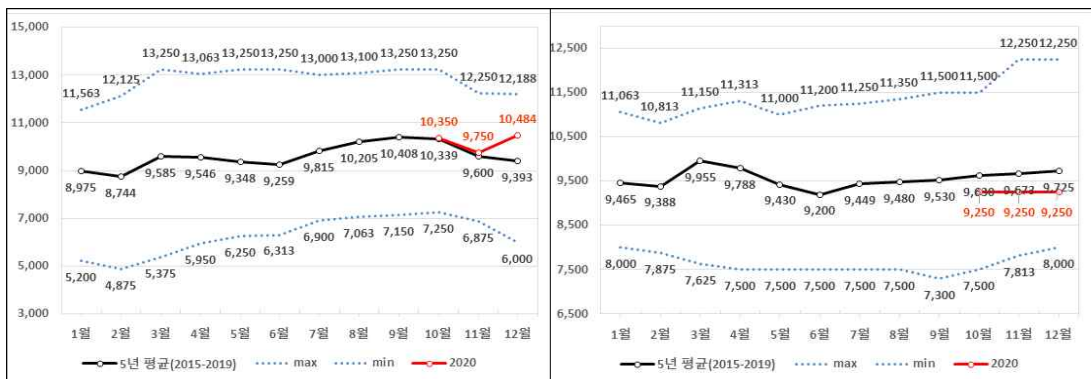
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 84] 수프라막스선 단기 용선료(좌) 및 장기 용선료(우) 계절성

(단위: 달러/일)



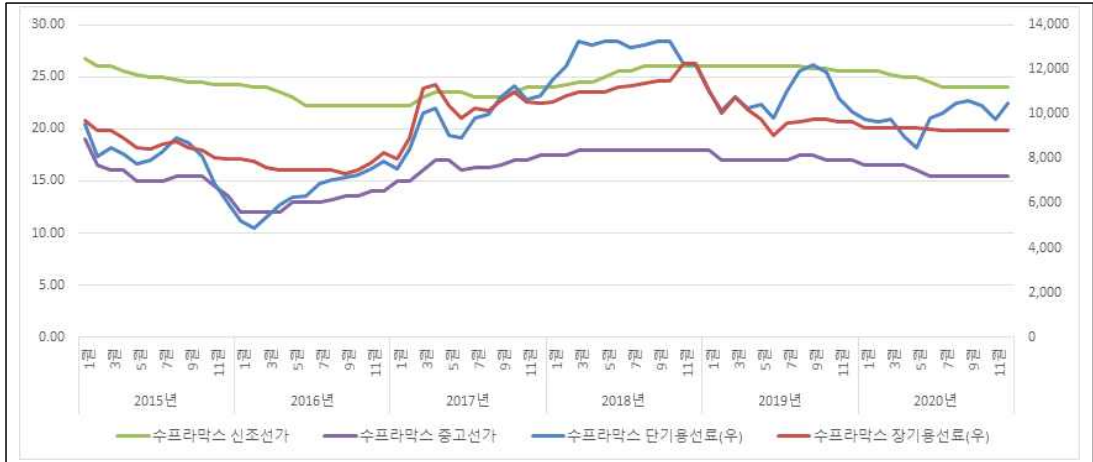
자료: 클락슨

- 4분기 수프라막스선 단기 용선료(좌)는 최근 5년 평균을 상회하지만 장기 용선료(우)는 최근 5년 평균 하회
 - 4분기 월평균 수프라막스선 장·단기 용선료의 변화추이를 살펴보면 단기 용선료는 최근 5년 월평균 수치를 약간 상회하지만 장기 용선료는 월평균 9,250달러/일을 기록하며 최근 5년 월평균 수치보다 낮음



[그림 85] 수프라막스선 용선료와 선가 추이

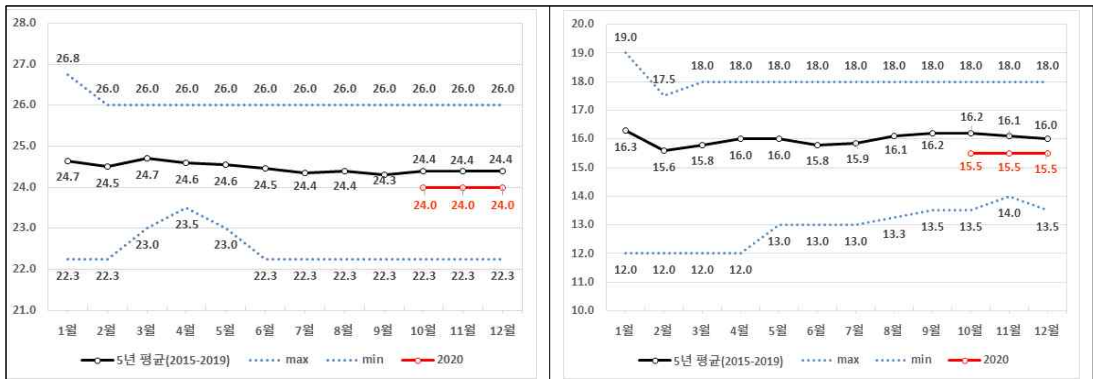
(단위: 백만 달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 86] 수프라막스선 신조선가(좌) 및 중고선가(우) 계절성

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

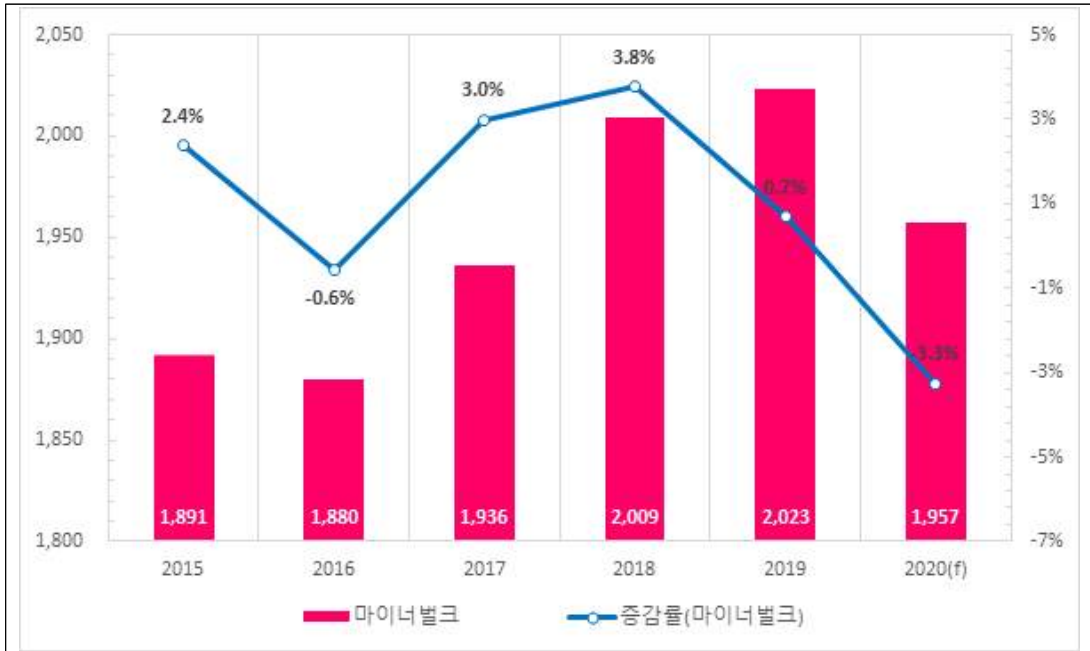
- 금년 4분기 수프라막스선 신조선과 중고선가는 최근 5년 평균 수치를 하회
 - 4분기 신조선가 및 중고선가는 3분기 수치와 변동 없이 최근 5년 평균 수치 대비 소폭 하회하고 있음



수프라막스선 : 수요동향

[그림 87] 마이너벌크 해상물동량

(단위: 백만 톤, %)



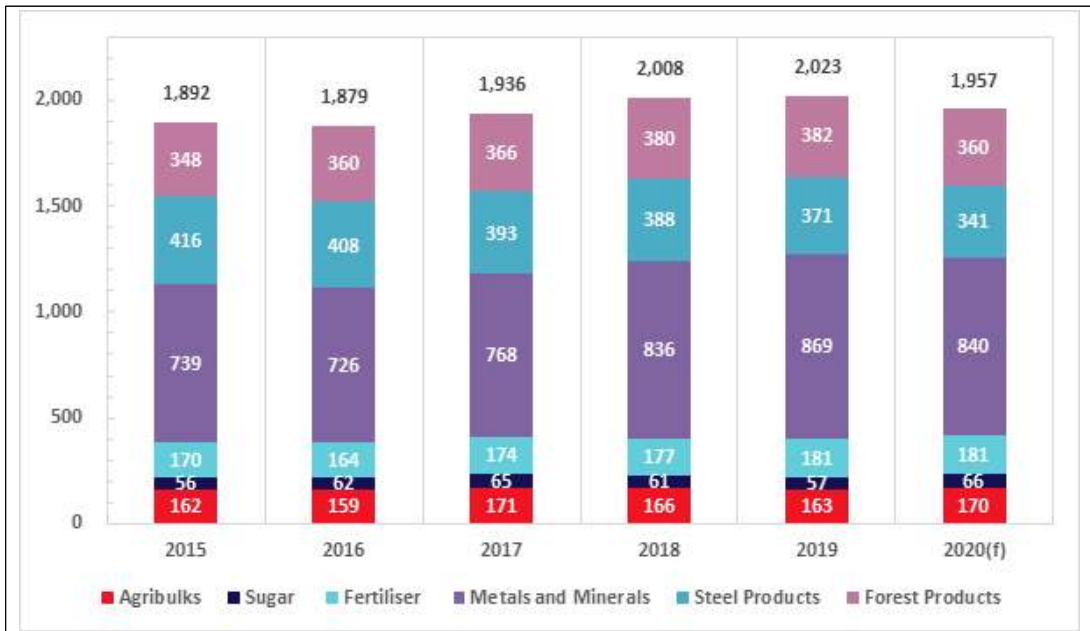
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook December 2020

- 2020년 수프라막스선 선복량은 19억 5,700만 DWT 기록 전망
 - 금년 마이너벌크 해상물동량은 전년 대비 3.3% 하락할 것으로 예상됨



[그림 88] 마이너벌크 품목별 해상물동량 추이

(단위: 백만 톤)

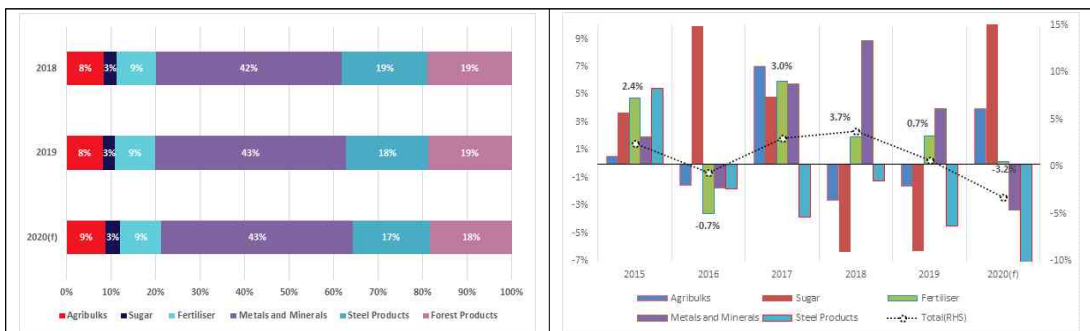


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook December 2020

[그림 89] 마이너벌크 품목별 비중(좌) 및 품목별 증가율(우)

(단위: %)

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook December 2020

● 2020년 마이너벌크 해상물동량은 전년 대비 3.3% 하락 전망

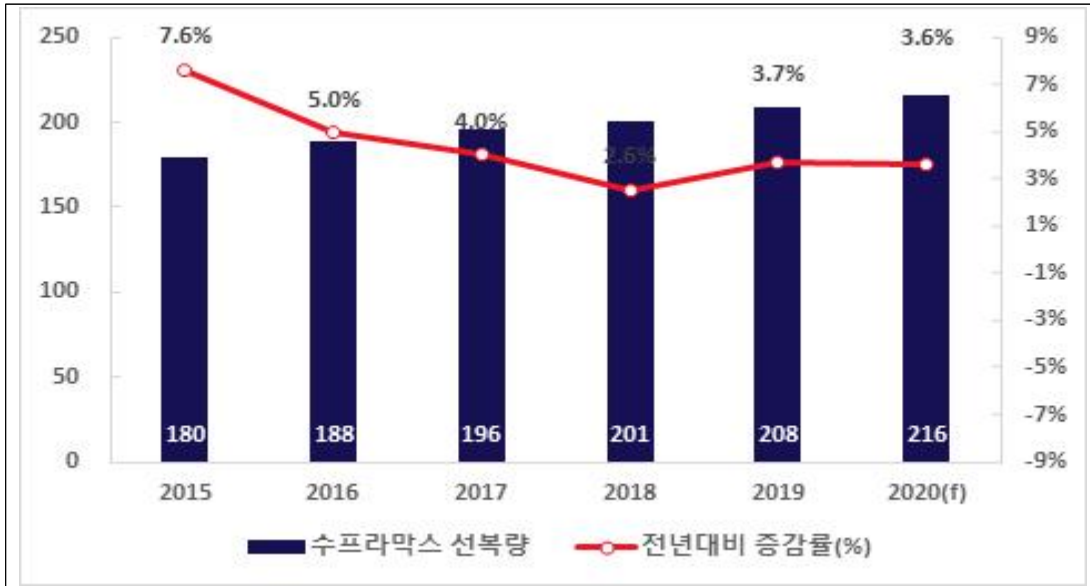
- 최근 5년 마이너벌크 해상물동량 추이를 살펴보면 작년까지 증가폭이 둔화되었으며, 2020년에는 -3.3%를 기록할 것으로 전망됨. 특히 메탈, 광물 및 철강제품의 마이너스 성장률이 높게 나타남



수프라막스선 : 공급동향

[그림 90] 수프라막스선 선복량 변화추이 및 증감률

(단위: 백만 DWT, 전년비 %)



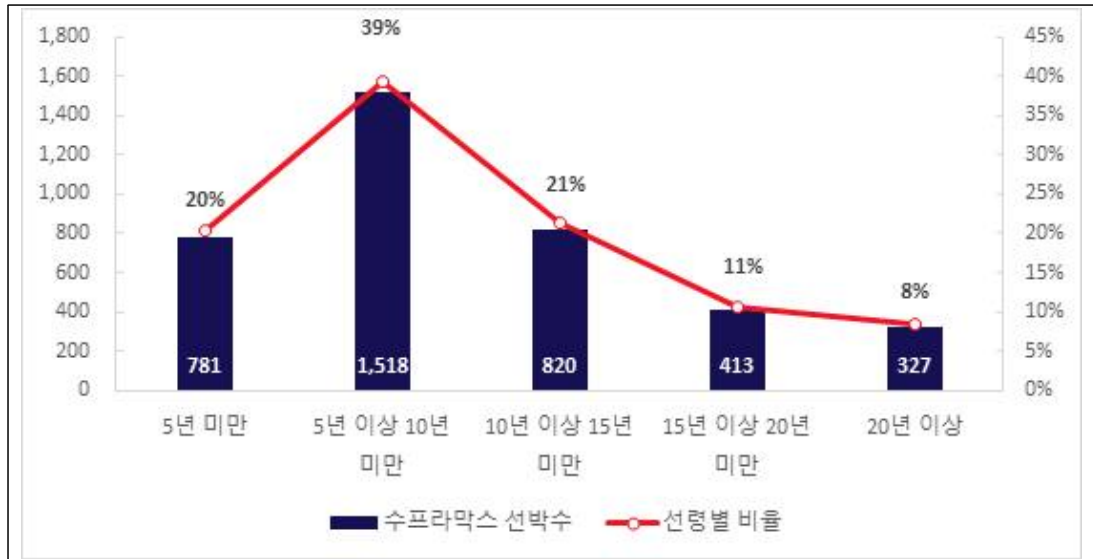
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook December 2020

- 2020년 수프라막스선 선복량은 전년 대비 3.6% 증가할 것으로 전망
 - 금년 수프라막스선 선복량은 2억 1,600만 DWT가 될 것으로 예상됨



[그림 91] 수프라막스선의 선령 구조

(단위: 척, %)

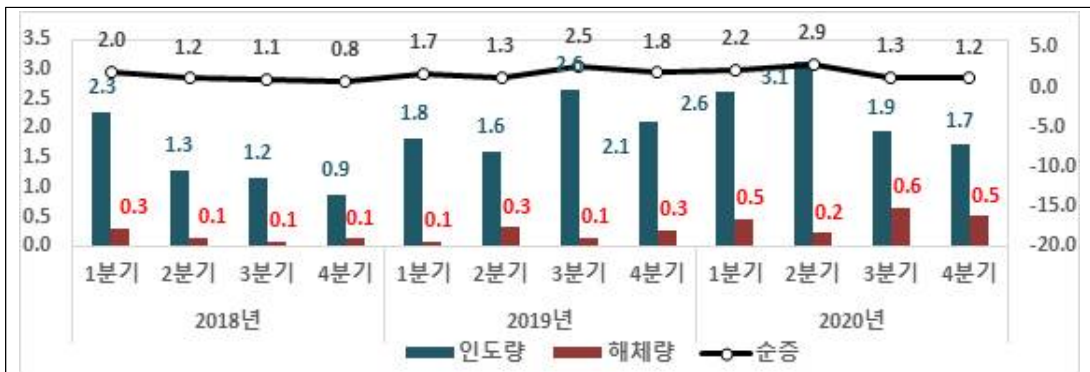


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook December 2020

- 수프라막스선은 건실한 선령 구조 유지(수프라막스선 중 59%가 선령 10년 미만)
 - 수프라막스선 총 3,859척 중 선령이 10년 미만인 선박이 59%로 선령의 노후화가 양호

[그림 92] 수프라막스선 공급 추이(인도량, 해체량, 순증)

(단위: 백만 DWT)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook December 2020

- 2020년 4분기 순증은 120만 DWT 기록
 - 금년 4분기 수프라막스선 순증은 120만 DWT로 전기 대비 6.3% 감소한 것으로 나타남. 인도량이 약 170만 DWT로 전기 대비 약 20만 DWT 감소하였으며, 해체량은 약 50만 DWT로 전기 대비 약 14만 DWT가 감소한 것으로 나타남



[그림 93] 수프라막스선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만 DWT, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook December 2020

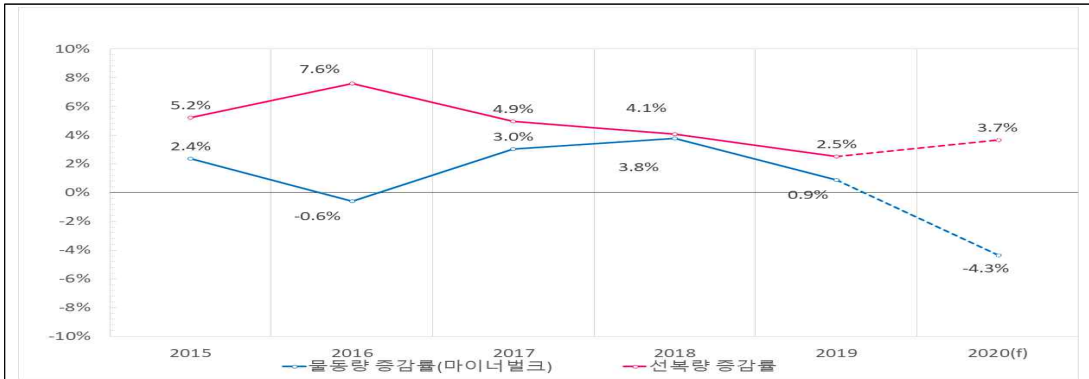
- 2020년 4분기 수프라막스선 발주량은 약 90만 DWT를 기록
 - 금년 4분기 수프라막스선 발주량은 약 90만 DWT로 전년 동분기 대비 20.7%, 전기 대비 26.9% 감소함
- 2020년 4분기 수프라막스선 발주잔량은 1,270만 DWT를 기록
 - 금년 4분기 수프라막스선 발주잔량은 1,270만 DWT로 전년 동분기 대비 26.4%, 전기 대비 5.2% 감소함



수프라막스선 : 수급 및 FFA

[그림 94] 수프라막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)

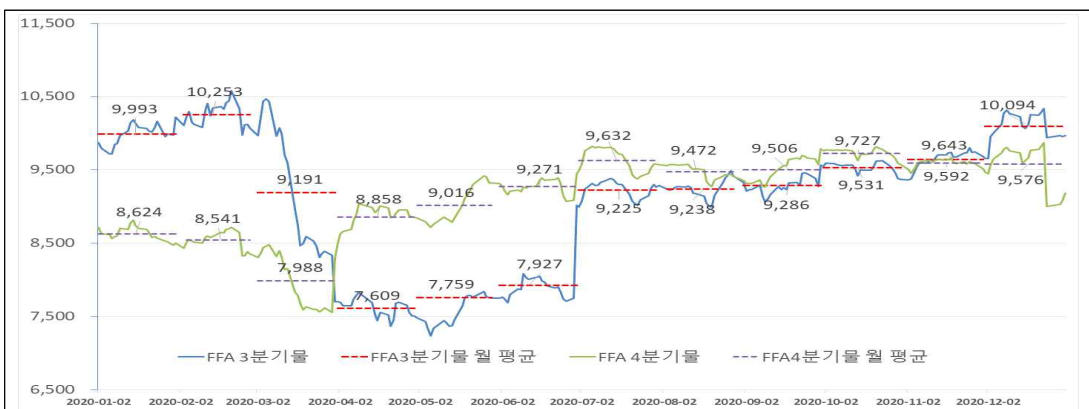


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook December 2020

- 2020년 물동량 증감률이 선복량 증가율을 큰 폭으로 하회할 것으로 전망
 - 전년 대비 선복량 증가율은 3.7%, 물동량 증가율은 -4.3%로 전망됨

[그림 95] 수프라막스선 FFA 3, 4분기물 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 볼틱

- 2020년 수프라막스선 FFA 3분기, 4분기물의 12월 평균 가격 각각 10,094달러/일, 9,576달러/일 기록
 - 금년 4분기(10월~12월) 동안 수프라막스선 FFA 3, 4분기물 추이를 살펴보면 3분기물은 12월 기준 1만 달러/일을 상회하며 3분기에 이어 상승세가 지속되었으며, 4분기물은 3분기와 큰 변화 없이 횡보세를 보임



주요뉴스

● 올해 중국 석탄 수입량 감소, 파나마스선 운임에 부정적 영향

- 코로나19의 영향으로 중국의 석탄 수입 증가율이 최근 3년 만에 최저 수준을 기록함
- 올해 들어 8월까지(1~8월) 중국의 석탄 수입량은 2억 2,070만 톤으로 집계되었으며, 지난해 같은 기간과 비교해 불과 47만 톤(0.2%) 늘어난 것으로 집계됨. 또한, 중국의 석탄 생산량은 올해 1월부터 8월까지 24억 톤으로 마이너스 성장을 기록함(전년 동기 대비 $\Delta 0.1\%$)
- 특히, 볼틱국제해운거래소(BIMCO: Baltic and International Maritime Council) 올해 5월부터 8월까지 4개월 동안 수입한 중국의 석탄량은 전년 동기 대비 2,620만 톤이나 줄어들었음
- 이는 파나마스선 351척분에 해당한다고 분석함. 이 같은 중국의 석탄 수입 증가율 둔화는 파나마스선 운임하락의 요인이 될 것으로 예상됨
- 중국의 석탄 수입 증가율이 둔화되고 있는 가운데, 중국과 호주 간의 정치적 관계악화가 장기화될 경우 중국이 호주산 석탄 수입을 줄이고, 인도네시아 등에서 석탄을 수입해 호주산 석탄 수입 감소분을 상쇄할 것이라는 의견이 제시됨
- 중국은 대부분의 석탄을 인도네시아와 호주에서 수입함. 올해 1월부터 8월까지 중국이 수입한 석탄 중 인도네시아산이 45%(9,620만 톤), 호주산이 42%(9,020만 톤)를 차지함

https://www.bimco.org/news/market_analysis/2020/20201001_chinese_coal_imports_first_eight_months

● 중국, 코로나19 책임에 대한 호주 정부와의 갈등으로 호주산 석탄 수입 중단

- 코로나19 책임에 대한 중국과 호주의 마찰로 인해 지난주 중국이 호주산 석탄 수입을 중단했음
- 미국 블룸버그 통신에 따르면 중국 정부는 중국 내 발전소 및 제철소에 호주산 석탄 수입을 중단하라는 구두 통보를 한 것으로 알려짐
- 중국은 이미 지난 4월 코로나19 바이러스 발원지 문제와 관련 호주와의 갈등으로 호주산 철광석통관을 지연시킨 바 있음
- 철광석 업계 전문가들은 중국이 호주산 철광석의 수입 제재를 추가적으로 시행하기는 힘들 것으로 예상하고 있는데, 가장 큰 요인으로서는 중국 철광석 수입의 약 60%가량이 호주산에 달할 정도로 중국의 호주산 철광석에 대한 수입 의존도가 높다는 점임
- 중국이 호주산 철광석 수입을 계속해서 금지할 경우 급격한 철광석 가격 상승이 예상되기 때문에 현실적으로 중국이 호주산 철광석의 수입 제재를 계속해서 시행할 가능성은 낮은 것으로 전망됨



<https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/coal/100920-chinese-state-owned-endusers-given-verbal-notice-to-stop-importing-australian-coal-sources>
<https://www.hellenicshippingnews.com/china-coal-import-measures-unlikely-to-extend-to-iron-ore-sources/>

● 2020년 브라질 철광석 수출량, 2분기부터 본격적인 회복세로 전환

- 시장 조사기관인 반체로코스타(Banchero Costa)에 따르면 브라질의 철광석 수출 실적은 2019년 말~2020년 초 기간 동안 매우 저조했지만 최근 점진적으로 회복세를 나타내는 것으로 밝혀짐
- 브라질 철광석 수출량은 2020년 1월~9월 기간 동안 2억 3,870만 톤을 기록했으며 이는 2019년 2억 5,090만 톤 대비 4.9%, 2018년 2억 8,380만 톤 대비 15.9% 감소한 수치임
- 이러한 철광석 수출량 수치는 코로나19 여파로 연초 예상했던 수출량 전망치보다 낙관적인 기록임
- 코로나19가 심각했던 2020년 1월 브라질 철광석 수출량은 2,080만 톤으로 전월 대비 -26.6%, 전년 동월 대비 -30.8% 감소한 수치를 기록함
- 2020년 1분기 철광석 수출량은 6,500만 톤으로 전년 동기 대비 17.2% 감소한 수치를 기록하는 등 연초 철광석 수출량 예측치는 매우 비관적이었음
- 하지만 2020년 2분기 철광석 수출량은 7,790만 톤으로 1분기 대비 19.9%가 상승했으며, 3분기에는 2분기보다 23.1% 상승한 9,590만 톤의 수출량을 기록하며 회복세를 보임
- 브라질 철광석 수출이 회복세로 전환된 가장 큰 요인은 중국행 수출량이 크게 증가한 것으로 파악됨
- 2020년 1~9월 기간 동안 브라질 철광석 66.9%가 중국으로 수출되었으며 이는 전년 동기 대비 5% 이상 상승된 수치로 중국행 철광석 수출량이 큰 비중을 차지하고 있음

<https://www.hellenicshippingnews.com/brazil-iron-ore-exports-recovering-bodes-well-for-dry-bulk-markets-long-term-prospects/>

● 미국 대선, 건화물선 운임에 미치는 영향은 미미할 것

- 스타벌크캐리어(Star Bulk Carrier) 회장은 트레이드 원즈와의 인터뷰를 통해 미국의 대선 결과가 건화물선 운임에 미치는 영향은 크지 않을 것이라는 입장을 밝힘
- 스타벌크캐리어 회장은 미국의 대선 결과가 세계정세에 미치는 영향력은 막대할 것으로 보이나, 미국이 건화물선 운임의 변동성에 막대한 영향을 줄 만큼 중요한 시장은 아니라고 주장함
- 건화물선 운임에 영향을 미칠 수 있는 부문은 미국의 곡물 시장에 한하며, 미국의 대선 결과가 곡물 해상운임에 막대한 영향을 끼치는 요인으로 작용하지 않을 것이라고 덧붙임



<https://www.tradewindsnews.com/bulkers/us-election-should-not-impact-dry-bulk-shipping-hamish-norton-says/2-1-892657>

● **글로벌 석탄 수요량, 향후 10년간 증가할 것으로 예측**

- Commodity Insights에 따르면 세계 석탄 수요량은 향후 10년 동안 증가할 것으로 예측됨
- 전 세계 석탄 수요량은 2006~2019년 기간 동안 5억 톤에서 10억 톤으로 약 2배가량 증가함
- 아시아 지역의 석탄 수요량 점유율은 2006년 기준 5억 톤 중 3억 톤(60%), 2019년 기준 10억 톤 중 8억 톤(82%)으로 가장 큰 비중을 차지하고 있음
- 특히 2011년부터 일본을 제치고 세계 최대 수입국이 된 중국이 석탄 수요 성장을 주도하였으며, 인도 및 동남아시아의 급격한 경제 성장이 아시아 지역 석탄 수요량 증가의 주요 요인으로 파악됨
- 이러한 아시아 지역 석탄 수요량 성장 추세는 2030년까지 지속돼 2030년 기준 11억 톤을 기록할 것으로 전망하고 있음

<https://www.hellenicshippingnews.com/seaborne-thermal-coal-demand-to-rise-over-next-decade/>

● **중국 10월 철광석 수입량, 전월 대비 1.7% 감소했지만 여전히 1억 톤을 상회**

- 중국의 10월 철광석 수입량은 전월 대비 1.7% 감소했지만 여전히 1억 톤을 웃도는 높은 수입량을 기록함
- 중국의 10월 철광석 수입량은 1억 674만 톤으로 전월 1억 855만 톤보다 소폭 감소하였지만 전년 동월 대비 14.9% 증가한 수치를 기록함
- 브라질산 및 남아프리카산 철광석 수입량이 전월 대비 각각 7%, 15.7% 상승한 것이 높은 수입량의 주요 요인으로 파악됨
- 중국의 2020년 1~10월 기간 동안 철광석 수입량은 9억 7,520만 톤으로 전년 동기 대비 11.2% 증가함
- 중국의 10월 철강제품 수출량은 440만 톤으로 전달 383만 톤보다 약 60만 톤 증가함
- 10월 철강제품 수입량은 191만 톤으로 9월 289만 톤에서 약 100만 톤 감소함
- 중국 철강협회는 해외시장 회복과 가격 스프레드 축소로 철강제품 수출량 회복 및 수입량 감소를 예상한 바 있음

<https://www.hellenicshippingnews.com/china-october-iron-ore-imports-dip-1-7-m-m/>

● **Strategie Grains, EU와 영국의 밀 수출량과 옥수수 수입량 전망치 하향 조정**

- 유럽의 농경제 연구기관인 Strategie Grains는 프랑스 밀의 경쟁력 감소가 EU와 영국의 밀 수출량 감소에 큰 영향을 줄 것으로 전망함



- Strategie Grains의 월간 리포트에 따르면 EU와 영국의 2020/2021년 밀 수출 전망치를 기존 2,500만 톤에서 2,430만 톤으로 하향 조정함
- 밀 수출 전망치의 하향 조정은 최근 밀 가축 사료 수요가 감소한 것을 반영한 결과임
- 2020/2021년 EU와 영국의 옥수수 수입 전망치는 최근 국제 옥수수 가격의 상승으로 인해 기존 전망치에서 200만 톤 감소된 약 1,700만 톤으로 하향 조정함
- 국제 옥수수 수입 가격은 최근 우크라이나의 수확량 감소와 중국의 높은 수요로 인해 상승했음
- 또한 코로나19 바이러스를 억제하기 위한 일부 지역의 폐쇄 조치가 옥수수와 같은 곡물 수입량 전망치 하향 조정에 영향을 끼친 것으로 파악됨

<https://www.hellenicshippingnews.com/strategie-grains-cuts-eu-maize-import-wheat-export-forecasts/>

● **중국, 석탄 수입 할당량 늘리지만 호주산 석탄은 제외될 가능성이 높은 것으로 전망**

- 중국이 2020년 석탄 수입 쿼터를 추가로 약 2,000만 톤 늘렸지만 무역 분쟁으로 마찰을 빚고 있는 호주산 석탄은 제외될 것으로 전망됨
- 중국 관세청은 올해 안에 늘어난 석탄 수입 할당량을 인도하기 위해 인도네시아 및 러시아 석탄의 통관 시간을 단축시킬 것이라고 밝힘
- 또한 인도네시아는 중국과 향후 3년간 14억 6천만 달러 규모의 석탄 수출 계약을 체결한 것으로 파악됨
- 중국의 호주산 석탄 월간 수입량은 금년 5월 944만 톤으로 정점을 찍은 이후 꾸준히 감소해 10월 179만 톤으로 크게 하락함
- 지난 10월 중국 정부의 호주산 석탄 수입을 금지하라는 비공식 명령으로 인해 호주산 석탄을 실은 선박들이 한 달 이상 대기를 하는 등 중국은 호주에 잇달아 경제 보복 조치를 가하고 있음

<https://www.hellenicshippingnews.com/china-increases-coal-import-quotas-but-australia-likely-to-be-excluded/>

● **호주의 對중국 철광석 수출, 무역 마찰에도 불구하고 단기간에 수출량은 감소하지 않을 전망**

- 중국이 호주와의 무역 마찰로 인해 석탄, 포도주, 곡물, 목재 등 여러 품목에 무역 제재를 가하면서 중국 시장에서 호주산 수입 품목 의존도 변화가 주목됨
- 대부분의 전문가들은 중국이 호주산 철광석 품목에 한하여 단기적으로 수입 의존도를 낮추기는 힘들 것으로 전망하고 있음
- ABC 뉴스는 철광석 산업 분석가 Phillip Kirchlechner의 말을 인용해 중국의 경우 각종 인프라 및 주택 건설 등 철강 집약적 프로젝트를 대거 진행하고 있기 때문에 호주와의 무역 마찰에도 불구하고 호주산 철광석 수입량을 줄이기는 힘들 것이라고 언급함



- 또한 AFR 뉴스는 철광석 산업 분석가 Andrew Gadd의 말을 인용해 중국의 철광석 산업 축소로 인해 자국 내 철광석 생산량이 수요량의 20%에 불과하기 때문에 단기간에 호주산 철광석 수입량을 감소시키는 것은 힘들 것이라고 보도함

<https://www.hellenicshippingnews.com/iron-ore-exports-unlikely-to-slow-down-amid-australia-china-trade-tension-experts/>

원유선



2020년 4분기 요약 및 전망

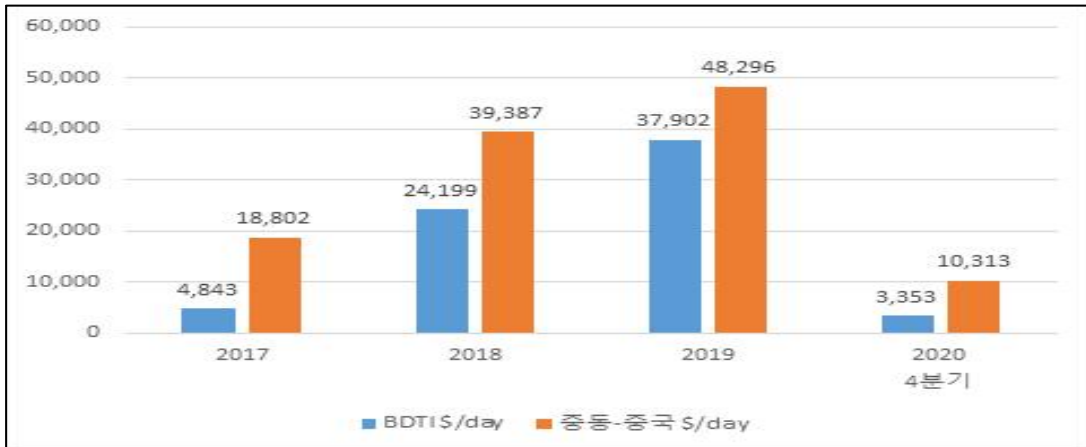
- (운임) 2020년 4분기 중동-중국 평균 운임(10,313달러/일)은 동년 3분기 평균 운임 18,323달러 대비 8,010달러, 43.7% 낮음
 - 2020년 4분기 기간 용선료(1년·3년·5년물)는 전년 동기 대비 일일 약 4,900달러~24,000달러 감소
 - 산유국 감산 및 원유 소비 감소 등 외부 요인에 따른 시황 둔화가 예상 수준을 넘어섰으며, 코로나19가 완화되면 운임 하락세가 둔화될 가능성이 있음
- (수요) 2020년 원유생산은 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries) 회원국 일일 2,326만 배럴(2019년 일일 2,592만 배럴), Non-OPEC 일일 2,470만 배럴(2019년 일일 6,503만 배럴)을 기록했으며, 2020년 원유 수요는 일일 6,062만 배럴로 전년 대비 일일 3,905만 배럴, 39.2% 감소함
 - OPEC 비가맹 산유국의 협조 감산이 원유 물동량 감소에 큰 영향을 주었음
 - 코로나19의 확산으로 전 세계 원유 소비 감소가 두드러짐
- (공급) 2020년 VLCC 선박량은 802척, 2억 4,737만 DWT이며, 2021년 833척, 2억 5,782만 DWT로 전망됨(2019년 739척, 2억 2,774만 DWT)
 - 2020년 4분기에 VLCC 총 8척, 245만 DWT의 선박이 인도되었음
 - 2020년 VLCC 발주량은 75척, 3,282만 DWT로 추정되며, 이는 2019년 110척, 3,396만 DWT 대비 35척, DWT 기준 114만 DWT, 3.4% 감소한 것임
 - 2020년 원유선 해체는 120만 DWT(2019년 340만 DWT) 발생에 그쳤는데, 상반기 시황 급등으로 선사의 스크랩 예약이 적었음
- (전망) 코로나19로 인한 원유 소비 감소로 운임 반등이 쉽지 않을 것으로 전망되며, 코로나 19 완화 시 시황 개선이 기대됨



운임시장동향 : 운임현황

[그림 94] VLCC 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[표 4] VLCC 스팟운임 추이

구분	2018년	2019년	2020년 1분기	2020년 2분기	2020년 3분기	2020년 4분기
BDTI \$/day	4,843	24,199	63,677	74,002	11,068	3,353
중동-중국 WS	56.68	65.81	88.65	89.74	34.55	29.13
중동-중국 \$/day	18,802	39,387	75,293	89,891	18,323	10,313

주: 중동-중국 27만 톤급 기준임

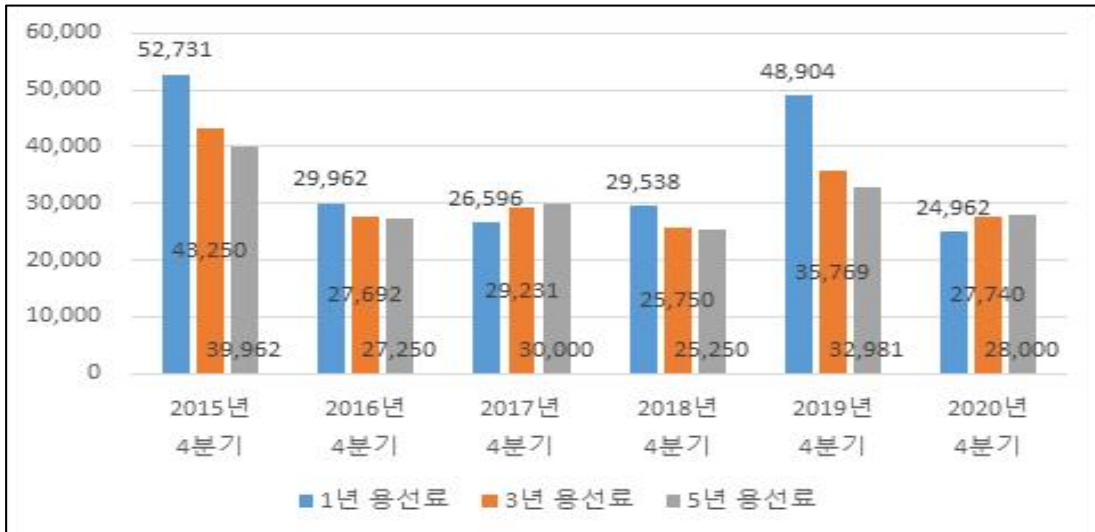
자료: 클락슨

- 2020년 4분기 VLCC 중동-중국 평균 스팟운임(10,313달러)은 동년 3분기 평균 운임(18,323달러) 대비 8,010달러, 43.7% 낮음
 - 2020년 4분기 전 항로, 전 선형을 아우르는 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 3,353달러로 동년 2분기 11,068달러보다 7,715달러, 69.7% 낮음
 - VLCC 운임은 석유수출국기구(OPEC: Organization of the Petroleum Exporting Countries)의 공급 감축과 코로나19로 인한 전 세계 원유 소비 감소에 의해 4분기 기록적인 하락세를 나타냄



[그림 95] VLCC 기간 용선료 추이

(단위: 달러/일)



주: 31만 톤 VLCC 기준임

자료: 클락슨

- 2020년 4분기 단기 용선료(1년)는 24,962달러로 2019년 4분기 48,804달러 대비 23,942달러, 49.1% 감소했으며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 전년 동기 대비 감소함
 - 2020년 4분기 중기 용선료(3년)는 27,740달러로 2019년 4분기 35,769달러 대비 8,029달러, 22.4% 감소함
 - 2020년 4분기 장기 용선료(5년)는 28,000달러로 2019년 4분기 32,981달러 대비 4,981달러, 15.1% 감소함
- 2020년 4분기는 기간이 길어질수록 용선료가 하락하는 포워드레이션(forwardation) 구조임
 - 포워드레이션은 향후 운임이 상승할 수 있음을 시사함



[그림 96] VLCC 수익 추이

(단위: 달러/일)



주: Average Long Run Historical Earnings

자료: 클락슨

- 2020년 4분기 VLCC 일일 평균 수익은 15,404달러로 전년 동기 102,761달러 대비 약 1/7 수준에 불과함
 - 2020년 4분기 코로나19로 인한 전 세계 원유 소비 둔화로 운임이 하락하였음



운임시장동향 : 선박 연료유

[그림 97] 선박 연료유 가격 및 OPEX 추이

(단위: 달러/톤, 달러/일)



자료: 클락슨

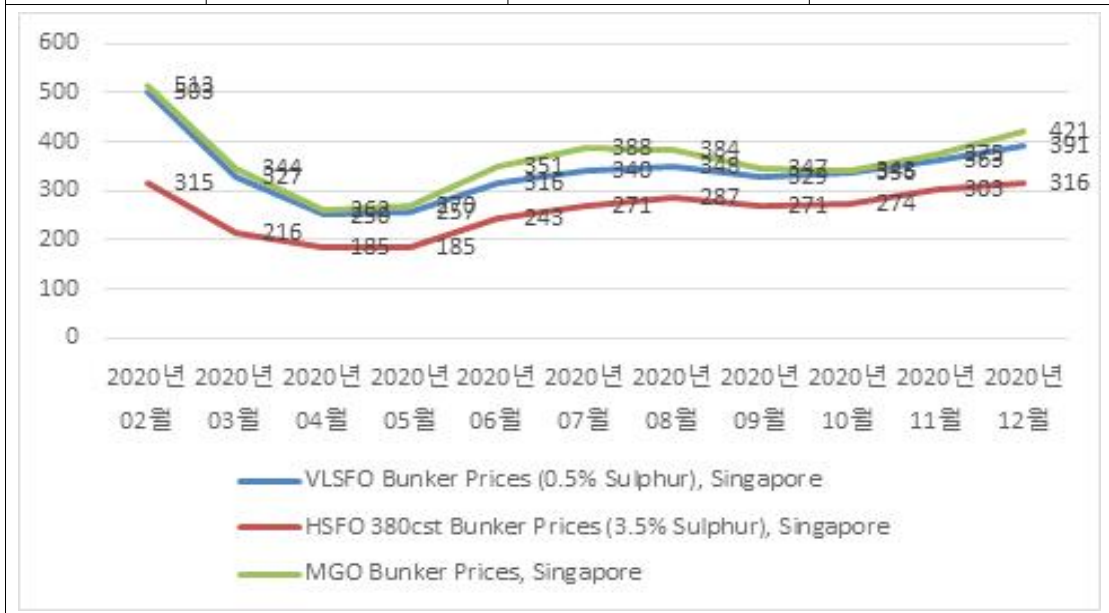
- 2020년 고유황 C중유 평균 가격은 톤당 269.38달러로, 2019년 톤당 403.14달러 대비 133.76달러, 33.5% 하락했음
 - 고유황 C중유 380cst는 싱가포르항 기준 2016년 톤당 평균 232.8달러, 2017년 평균 328.7달러, 2018년 평균 432.2달러, 2019년 평균 403.1달러 등을 각각 기록하였음
- 2020년 저유황유 평균 가격은 톤당 371.09달러로, 2019년 톤당 566.38달러 대비 195.29달러, 34.5% 하락했음
 - 저유황유는 싱가포르항 기준 2021년 톤당 평균 438.35달러를 기록할 것으로 전망되고 있음
- 2020년 전 선종을 망라한 선박유지운영비(OPEX: Operational Expenses)는 일일 6,126달러로, 2019년 일일 6,099달러 대비 27달러, 0.4% 상승함
 - OPEX는 선원비, 선비, 보험료 등 선박을 가동 가능한 상태로 유지하는 데 소요되는 비용으로, 자본비나 연료비, 항만비용 등을 제외한 비용임
 - 2021년 OPEX는 일일 6,147달러로 전망됨



[그림 98] 저유황유 가격 추이 (황 함유량 0.5%)

(단위: 달러/톤)

	VLSFO Bunker Prices (0.5% Sulphur), Singapore	HSFO 380cst Bunker Prices (3.5% Sulphur), Singapore	MGO Bunker Prices, Singapore
2020년 02월	503.00	315.00	513.25
2020년 03월	327.38	215.56	344.38
2020년 04월	250.19	185.44	262.44
2020년 05월	257.25	184.50	269.90
2020년 06월	316.00	243.00	351.19
2020년 07월	340.25	271.15	387.55
2020년 08월	348.25	287.44	384.06
2020년 09월	328.75	270.63	346.81
2020년 10월	336.30	274.10	342.85
2020년 11월	362.88	303.13	374.69
2020년 12월	391.31	316.44	421.31



자료: 클락슨

- 황 함유량 0.5% 이하 규제 적합 신유종(VLSFO: Very Low Sulphur Fuel Oil)이 등장해



2019년 하반기부터 가격을 형성하고 있음

- 2020년 12월 기준 마린가스 오일(MGO: Marine Gas Oil)이 톤당 421.3달러, 고유황 C중유 316.4달러, 저유황유 391.3달러임
- VLSFO 가격은 전 세계 대부분의 선사들이 잠정적으로 MGO 가격 마이너스 알파로 합의하는 경우가 대부분임

- 2020년 12월 VLSFO 가격은 전월 대비 상승하면서 상승 기조가 이어지고 있음

- 2020년 12월 VLSFO 가격은 톤당 391.3달러로, 11월 톤당 362.8달러 대비 톤당 28.5달러, 7.9% 하락하였음
 - VLSFO의 월별 평균 가격은 2020년 1월 톤당 663.4달러, 2월 503.0달러, 3월 327.4달러, 4월 250.2달러, 5월 257.25달러, 6월 316.0달러를, 7월 340.2달러, 8월 348.2달러, 9월 328.7달러, 10월 336.3달러, 11월 362.8달러, 12월 391.3달러를 각각 기록하였음
 - VLSFO 평균 가격은 4분기 들어 매월 상승하였음
-



운임시장동향 : FFA 시장

[표 5] 중동-중국 FFA

(단위: World Scale, WS)

TD3C(270,000mt ME Gulf to China)		
Route	Period	Value (WS)
TD3C		37.508
TD3+1_M	Jan (21)	42.341
TD3+2_M	Feb (21)	44.720
TD3+3_M	Mar (20)	52.053
TD3+4_M	April (20)	55.724
TD3+5_M	May (20)	62.002

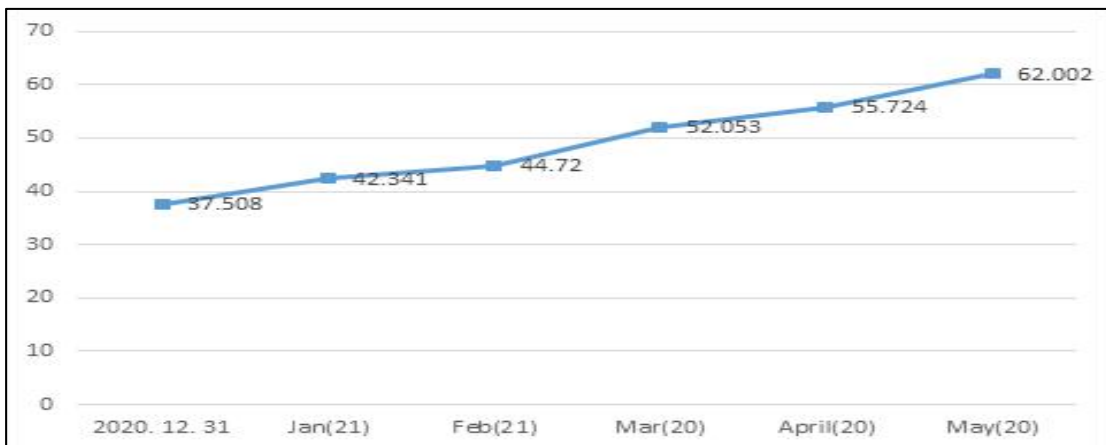
주: 2020년 12월 31일 기준

자료: 볼틱거래소(Baltic Exchange)

- 12월 31일 기준 FFA(Forward Freight Agreement) 가격은 2021년에 원유선 운임이 상승할 수 있음을 시사하고 있음
 - 12월 31일 공표된 2021년 1월 FFA는 42.3, 2월 FFA 44.7, 3월 FFA 52.1, 4월 FFA는 55.7, 5월 FFA 62.0을 각각 기록함
 - 코로나19 완화를 통한 원유 소비 확대 시 향후 시황이 개선될 가능성이 있음

[그림 99] FFA 가격 전망치

(단위: World Scale, WS)



주: 2020년 12월 31일 기준(12월 31일은 현물운임임)

자료: 볼틱해운거래소



수요시장동향 : 세계 원유 수요 및 공급

[표 6] 세계 원유 수요 및 공급(Non-OPEC) 전망

(단위: 백만 배럴/일, %)

구 분		2020	2021				2021	2021~2020
			1Q	2Q	3Q	4Q		
수요량	Total	60.62	60.07	60.54	61.74	62.95	61.33	0.71 (1.2%)
	OECD	29.13	28.98	29.05	30.16	31.18	29.85	0.72 (2.49%)
	Non-OECD	31.49	31.09	31.49	31.58	31.77	31.48	-0.01 (-0.02%)
공급량	Non-OPEC	24.70	24.43	24.60	25.67	26.50	25.31	0.61 (2.47%)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2021. 1. 31.

- 2021년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 코로나19 완화 등을 배경으로 전년 대비 일일 61만 배럴, 2.47% 증가할 것으로 전망되며, 원유 수요는 전년 대비 일일 71만 배럴, 1.2% 증가할 것으로 전망됨
 - 2020년 코로나19의 확산으로 원유 소비가 감소하면서 전 세계 원유 소비가 감소함
 - 코로나19로 원유 소비가 둔화된 가운데 코로나19 완화 시 물동량이 증가할 가능성이 있음



[표 7] 세계 원유 공급(OPEC) 전망

(단위: 천 배럴/일)

구분	2019	2020	2020 Oct	2020 Nov	2020 Dec	2020 4Q
알제리	1,023	899	860	862	863	862
앙골라	1,373	1,277	1,194	1,219	1,145	1,186
콩고	329	302	293	290	296	293
적도기니	110	114	107	103	111	107
가봉	218	207	175	179	179	178
이란	—	—	—	—	—	—
이라크	4,576	3,998	3,842	3,685	3,857	3,796
쿠웨이트	2,678	2,438	2,290	2,295	2,295	2,293
리비아	—	—	—	—	—	—
나이지리아	1,737	1,477	1,347	1,329	1,174	1,283
사우디아라비아	9,808	9,213	8,974	8,972	8,980	8,975
아랍에미리트	3,058	2,779	2,414	2,511	2,578	2,501
베네수엘라	1,013	557	473	434	441	450
Total Opec	25,923	23,261	21,969	21,879	21,919	21,924

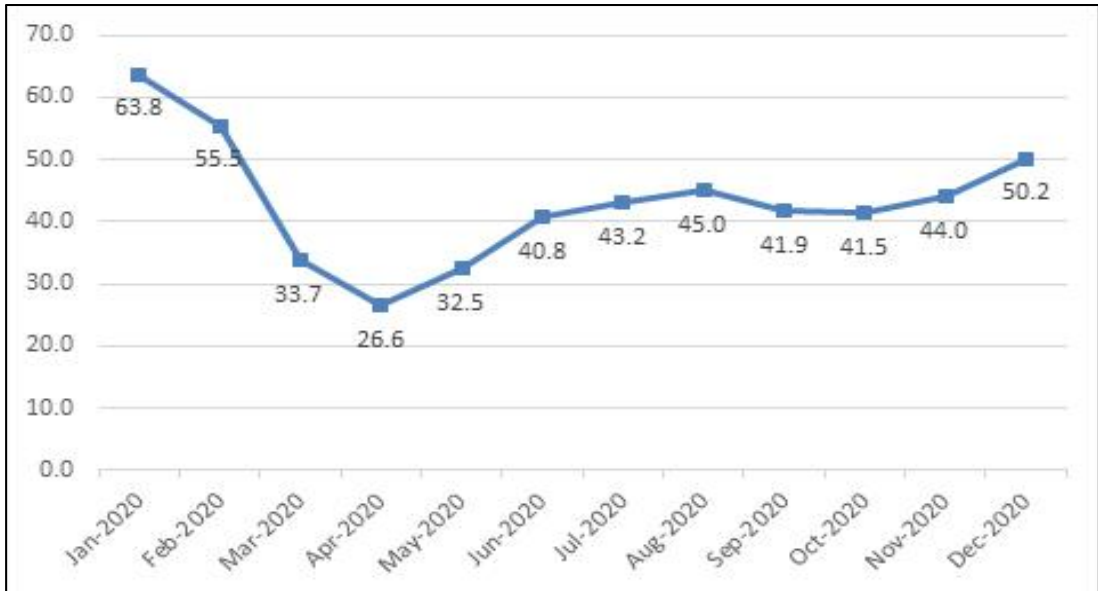
주: 회원국 각각의 생산량 발표자료를 토대로 OPEC 작성
 자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2021. 1. 31.

- OPEC 회원국들의 2020년 4분기 평균 원유 공급은 일일 2,192만 배럴로 이는 2019년 일일 2,592만 배럴 대비 400만 배럴, 15.4% 감소한 것임
 - OPEC 회원국들의 2020년 10월 평균 원유 공급은 2,197만 배럴, 11월 2,188만 배럴, 12월 2,192만 배럴을 각각 기록함
 - 코로나19로 둔화된 원유 출하량이 12월에 회복되면서 공급량이 상승했지만, 코로나19 이전 대비 여전히 매우 적음
 - 2020년 미국의 베네수엘라 수출 제한으로 베네수엘라의 원유 공급이 큰 폭으로 감소하였음



[그림 99] 브렌트유(Brent oil) 가격 추이

(단위: 달러/배럴)



자료: 클락슨

- 코로나19 확산에 따른 원유 수요 급락으로 2020년 유가는 배럴당 50달러 이하를 기록한 달이 다수 있으며, 브렌트유는 2020년 12월 평균 배럴당 50.2달러를 기록했음
 - 이는 2020년 1월의 브렌트유 평균 가격인 배럴당 63.9달러 대비 13.6달러, 21.3% 급락한 것임
 - 4월 20일 뉴욕 원유 선물시장이 폭락하면서 역대 최초로 마이너스(-) 가격을 기록하는 등 2020년 유가 하락을 배경으로 해상 비축을 목적으로 하는 단기 용선 선박이 확대되었음
 - 4분기에도 저유가 기조가 이어지면서 부유식 저장소 용도의 유조선 용선이 다수 발생하였음



[표 8] 2020년 4분기 세계 석유제품 공급량 실적

(단위: 백만 배럴/일)

구 분		2019 4Q	2020			
			1Q	2Q	3Q	4Q
석유제품 공급량	Total World	81.54	78.93	69.42	73.21	75.42
	Total OECD	37.41	36.58	30.74	32.48	32.69
	OECD Americas	18.82	18.27	15.31	16.35	16.37
	OECD Europe	11.99	11.64	9.90	10.64	10.51
	OECD Asia Pacific	6.61	6.67	5.53	5.49	5.82
	Total Non-OECD	44.14	42.35	38.68	40.73	42.72
	China	13.68	12.04	13.76	14.00	14.13
	Russia	5.83	5.88	5.10	5.28	5.29
	Others	24.63	24.43	19.82	21.45	23.3

● 2020년 4분기 세계 석유제품 공급량은 일일 7,542만 배럴임

- 이는 2019년 4분기 일일 8,154만 배럴 대비 일일 612만 배럴, 7.5% 감소한 것임
- OECD는 2020년 4분기 일일 3,269만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 OECD Americas 일일 1,637만 배럴, OECD Europe 일일 1,051만 배럴, OECD Asia Pacific 582만 배럴로 구성됨
- Non-OECD는 2020년 4분기 일일 4,272만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 중국 일일 1,413만 배럴, 러시아 일일 529만 배럴, 기타 2,330만 배럴로 구성됨



[표 9] 미국 원유 생산 실적 및 전망

(단위: 백만 배럴/일, %)

구분	2017	2018	2019	2020	2021
Tight Crude	4.96	6.51	7.75	7.30	7.37
Gulf of Mexico Crude	1.68	1.76	1.90	1.64	1.78
Conventional Crude Oil	2.71	2.69	2.60	2.34	2.27
Unconventional NGLs	3.02	3.46	3.92	4.27	4.42
Conventional NGLs	0.76	0.91	0.90	0.90	0.86
Biofuels + Other Liquids	1.27	1.35	1.36	1.16	1.29
US Total Supply	14.40	16.69	18.43	17.61	17.99

주: 2017~2019 = 실적(Estimate), 2021 = 예측(Forecast)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2021. 1. 31.

- **2020년 미국 원유 생산은 코로나19 등의 영향으로 전년 대비 일일 82만 배럴 출하량이 감소한 일일 1,761만 배럴을 기록함**
 - 2017년 일일 1,440만 배럴, 2018년 일일 1,671만 배럴, 2019년 일일 1,840만 배럴을 각각 기록했음
 - 2020년 Tight Crude 일일 730만 배럴, Gulf of Mexico Crude 일일 164만 배럴, Conventional Crude Oil 234만 배럴 등 일일 미국 총 원유 생산량은 1,761만 배럴로 전망됨
 - 미국발 셰일 원유 수출 감소는 톤마일(ton mile)을 감소시켜 원유 운송 수요를 줄이는 효과를 발생시킴



[표 10] 세계 원유 해상물동량 전망

(단위: 백만 톤, 십억 톤마일, %)

구 분	2017	2018	2019	2020
원유 해상물동량	2,016 (3.4)	2,027 (0.5)	2,006 (-1.0)	1,855 (-7.5)
원유 톤마일	10,249 (1.8)	10,557 (3.0)	10,592 (0.3)	9,954 (-6.0)
석유제품 해상물동량	1,071 (1.2)	1,082 (1.0)	1,029 (-4.8)	917 (-10.9)
석유제품 톤마일	3,081 (1.9)	3,138 (1.8)	3,070 (-2.1)	2,759 (-10.1)

자료: 클락슨

- 2020년 원유 해상물동량은 18억 5,500만 톤으로 전망되며, 이는 전년 20억 600만 톤 대비 7.5% 감소한 것임
 - 2020년 원유 해상톤마일은 9조 9,540억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 10조 5,920억 톤마일에서 6.0% 감소한 것임
- 2020년 석유제품 해상물동량은 9억 1,700만 톤으로 전망되며, 이는 전년 10억 2,900만 톤 대비 10.9% 감소한 것임
 - 2020년 석유제품 해상톤마일은 27조 5,900억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 30조 7,000억 톤마일 대비 10.1% 감소한 것임
- 코로나19 확산으로 원유와 석유제품 모두 소비량이 큰 폭으로 감소하면서 해상물동량이 감소하였음



공급시장동향 : 선대현황

[표 11] VLCC 선복량 추이

(단위: 척수, 백만 DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 척수	650	697	733	739	802	833
VLCC 선복량	199.95	214.36	225.41	227.74	247.37	257.82

주: 2016~2019 = 실적(Estimate), 2021 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2020년 VLCC 선복량은 802척, 2억 4,737만 DWT이며, 2021년 833척, 2억 5,782만 DWT로 전망됨
 - 2021년에 전년 대비 31척, 1,045만 톤의 VLCC 선복량 증가가 전망됨
 - 2020년에 전년 대비 63척, 1,963만 톤의 VLCC 선복량 증가가 있었음

[표 12] VLCC 인도량 추이

(단위: 척수, 백만 DWT)

구분	2018	2019	2020 1분기	2020 2분기	2020 3분기	2020 4분기
VLCC 척수	39	68	14	8	7	8
VLCC 선복량	12.13	21.06	4.26	2.43	2.14	2.45

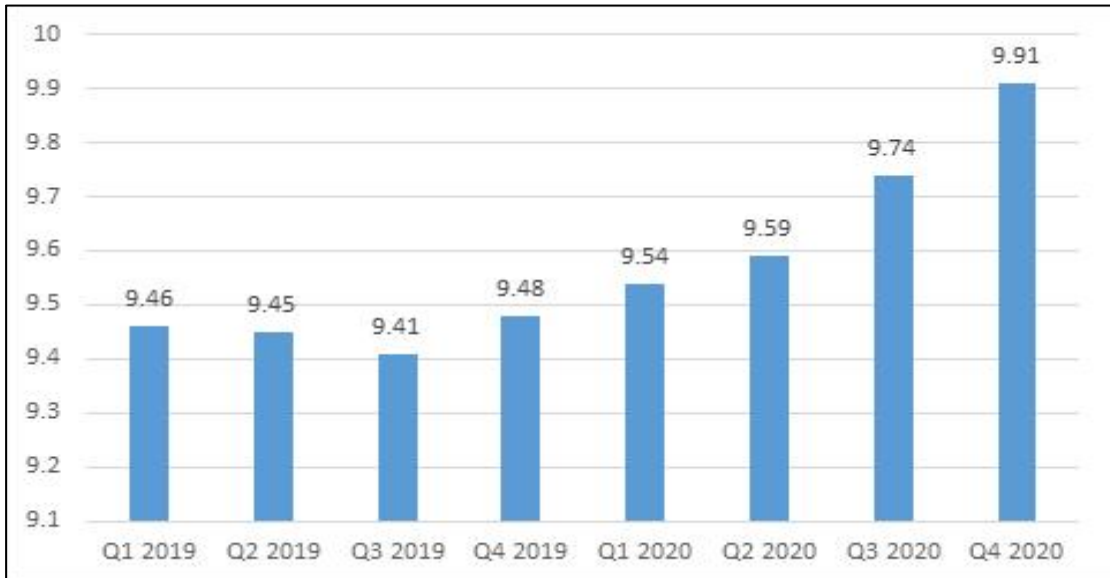
자료: 클락슨

- 2020년 4분기 VLCC 총 8척, 245만 DWT의 선박이 인도되었으며, 코로나19 영향으로 VLCC 인도가 연기된 경우가 있음
 - 2020년 한 해 37척, 1,128만 DWT의 선박이 인도되었음
 - 클락슨은 코로나19로 인해 2020년 인도량이 연초 예상보다 약 20% 감소할 것이라고 밝혔음



[그림 100] VLCC 평균 선령 추이

(단위: 연령)



자료: 클락슨

- 2020년 4분기 기준 VLCC 평균 선령은 9.91년으로 건전한 선령 구조를 유지하고 있음
 - 1분기 평균 선령은 9.54년, 2분기 평균 선령 전망치는 9.59년임
 - 클락슨에 따르면 2019년 2분기 기준 VLCC의 해체 평균 선령은 20.61년, 2018년 4분기 19.75년, 2018년 3분기 기준 19.50년, 2018년 2분기 기준 18.42년임
 - 노후선박 해체를 통한 공급조절 발생 시 선박 수급 완화가 예상되지만, VLCC 선대는 선령이 낮아 단기 해체량은 많지 않을 것으로 전망됨



공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[표 13] VLCC 발주 추이

(단위: 척수, 백만 DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 척수	133	96	101	110	75	79
VLCC 선복량	40.61	29.43	31.37	33.96	32.82	34.01

주: 2016~2020 = 실적(Estimate), 2021 = 예측(Forecast)

자료: 클락슨

- 2020년 VLCC 발주량은 75척, 3,282만 DWT이며, 이는 전년 110척, 3,396만 DWT 대비 35척, DWT 기준 114만 DWT, 3.4% 감소한 것임
 - 2021년 인도가 대부분인 2019년 VLCC 발주량은 110척, 3,396만 DWT로, 그해는 2년 연속 연간 발주량이 3,000만 DWT를 넘은 해였음

[그림 101] VLCC 중고선 가격 추이

(단위: 척수, 백만 달러)



자료: 클락슨

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



[표 14] 전체 원유선 및 VLCC 중고선 매매 실적

(단위: 척수, 백만 DWT)

구분	2016	2017	2018	2019	2020
전체 원유선 중고선 매매 척수	217	279	335	380	291
전체 원유선 중고선 매매 선복량	18.35	27.83	31.83	34.22	38.50
VLCC 중고선 매매 척수	22	43	40	45	70
VLCC 중고선 매매 선복량	6.71	13.16	12.35	13.65	21.66

자료: 클락슨

● 2020년 원유선 중고선 매매는 291척의 둔화된 실적을 기록

- 감산 및 원유 소비 감소 등의 외부 요인으로 원유선 운임 하락 폭이 예상을 넘어섰으며, 이에 따라 원유선 중고선 매매 가격이 낮게 형성되어 있고 중고선 매매가 활성화되지 못함(다만 대형선 위주로 거래가 이루어졌음)

[표 15] 원유선 해체 실적 및 전망

(단위: 백만 DWT)

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

자료: 클락슨



- 2019년 원유선 해체는 340만 DWT 발생했으며, 2020년에는 120만 DWT에 그쳤음
 - 2020년에는 VLCC급 초대형 선박 해체는 발생하지 않았음
 - 2021년 선박 해체량이 어느 규모가 될지에 따라 선박 공급량이 결정될 것이므로 해체 동향에 주목할 필요가 있음
 - 운임이 낮으면 선사의 스크랩이 증가하는 경향이 있음

[표 16] 스크랩 원유선 평균 선령

(단위: 년)

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

자료: 클락슨

- 2020년 해체 원유선의 평균 선령은 25.7년으로 2019년 25.7년과 같았음
 - 해체 원유선의 평균 선령은 2016년 26.6년, 2017년 23.7년, 2018년 22.5년 등을 기록하였음



주요뉴스

● 알파탱커(Alphatanker), 2021년 미·중 간 원유 거래 증가 전망

- AXSMarine 산하 유조선 조사기관인 알파탱커는 미국 셰일 업체들이 유가 약세로 생산량이 하락했지만, 올해 8월에 체결된 1단계 미중 무역협정 등이 원만하게 이행될 경우 향후 양국 간 원유 거래가 증가할 수 있다고 전망함
- 알파탱커는 차기 바이든 행정부에서 1단계 미중 무역협정의 성공적 이행을 전제로 올해 일일 43만 배럴을 기록한 중국의 미국산 원유 수입이 일일 100만 배럴까지 증가할 것으로 전망
- 한편 알파탱커는 2021년 미국의 총 원유 수출량이 현재의 일일 250만 배럴에서 일일 300만 배럴로 증가해 수출량이 큰 폭으로 증가할 것 같지는 않다고 전망함
- 석유수출국기구 플러스(OPEC+: Organization of the Petroleum Exporting Countries)의 증산은 전 세계 원유 가격을 낮추고 이는 다시 미국의 셰일 오일 생산량을 감소시킬 것으로 전망됨
- 12월 초에 OPEC과 러시아 등은 2021년 1월부터 총 원유 생산량을 일일 50만 배럴 증산하고 2월부터는 매달 생산량을 조정하기로 합의했음
- 미국 에너지관리청(EIA)에 따르면 미국 원유 생산량은 2019년 일일 1,230만 배럴에서 2020년 일일 1,130만 배럴로 하락한 이후 2021년에는 일일 1,110만 배럴까지 감소할 것으로 추정됨

자료: tradewindnews.com/tankers/us-china-crude-trade-to-support-large-tankers-despite-bearish-outlook-overshale-output/2-1-929122 (로그인 필요)

● NYK, 2021 유조선 시장 전망

- 2020년 유조선 시장은 코로나19로 인한 원유 소비 감소와 3~4월의 사우디아라비아 증산에서 비롯된 유가 급락으로 하반기 이후 저시황이 이어졌음
- 상반기의 고시황은 원유 가격 급락에 의한 스토리지(storage) 특수, 즉 선대 수요 급증에 기인한 것임
- NYK는 2021년 유조선 시장을 고가 WS 75, 저가 WS 40, 평균 WS 55로 전망함(중동-중국 항로 27만 톤급 가정)
- 2021년 인도 예정 유조선은 20~30척 규모로 비교적 적으며, 최근 2년간 유조선 스크랩(scrap)이 거의 진행되지 않았는데 2021년 다수의 스크랩이 진행될 수 있음
- 2022~2023년은 되어야 세계 원유 수요가 코로나19 이전 수준으로 회복할 것으로 전망



하고 있으며, 항공기용 제트 연료유의 수요 부진으로 정유소 가동률이 낮은 점 등을 고려할 때 2021년 중에는 본격적인 수요 회복이 어려울 것으로 전망

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

● MOL, 2021 유조선 시장 전망

- 코로나19로 인한 원유 수요 급감은 2020년 유조선 운임 시황에 영향을 크게 미쳤음
- 상반기에는 유가 급락으로 인한 투기적 움직임이 가속화되면서 대형 유조선(VLCC: Very Large Crude Carrier)의 경우 일일 20만 달러를 넘는 운임을 기록하였음
- 하반기에는 원유 수요 침체로 6월 이후 유조선 시황이 계속 하락했으며, 2020년 12월 이후에도 저운임 수준을 기록하고 있음
- MOL은 2021년 시황을 고가 WS 120(일일 약 10만 달러), 저가 WS 30(일일 약 1만 달러), 평균 WS 50(일일 약 3만 달러)으로 전망함(중동-중국 항로 27만 톤급 가정)
- 산유국들의 감산 완화에 따른 원유 수송 수요 증가와 미·중 무역 마찰 완화에 따른 미국의 대중국 원유 수송량 확대 등이 2021년 시황에 긍정적 요인임
- 반면 제2, 제3 코로나 여파의 도래로 인한 석유 수요 회복의 지연은 유조선 시장에 부정적인 영향을 줄 가능성이 있음
- 또한 미국의 바이든 대통령 부임에 따른 에너지 정책 변화로 탈탄소화 정책이 강화되면 미국 셰일 오일(shale oil) 수출이 감소할 수 있음

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

● K-Line, 2021 유조선 시장 전망

- 2020년 유조선 시황은 전반기와 하반기에 전혀 다른 양상이 전개되었음
- 에너지 거래업체들의 콘탱고 플레이(contango play) 영향으로 전반기에는 시황이 급등했지만, 하반기 원유 소비 감소 등으로 시황 침체가 이어짐
- K-Line은 2021년 운임을 고가 일일 5만 달러, 저가 일일 2만 달러, 평균 일일 3만 5천 달러로 전망함(중동-중국 항로 27만 톤급 가정)
- 경제활동 재개에 의한 원유 수요 증가, 스크랩(scrap) 재개 등이 2021년 시황에 긍정적 요인임
- 반면 경기침체 지속, 고철 가격 부진 등은 2021년 시황에 부정적 영향을 주는 요인임
- 2021년 유조선 시장 전망 시 미국 행정부의 움직임(환경, 재정 및 대외정책), 스토리지선(storage vessel) 동향 등을 주목할 필요가 있음

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



● 알파탱커(Alphatanker), 유조선 운임 2021년 연말쯤 상승 전망

- 알파탱커는 유조선 운임이 2021년 말쯤에 상승하기 시작할 것으로 전망함
- 알파탱커는 상반기에 집중적으로 발생할 가능성이 있는 부유식 저장소의 감소 등을 감안해 장래 유조선 운임을 전망함
- 2021년에는 부유식 저장소에 저장된 재고 물량이 원유 수요에 가장 먼저 대응할 것이며, 이후 부유식 저장소로 사용된 유조선들이 용선 시장에 투입될 가능성이 높음
- 2021년에도 유조선 시황은 전반적으로 부진할 것으로 예상되며, 코로나19 이전 수준으로 회복되기 위해서는 긴 시간이 소요될 수 있음
- 최근 알파탱커가 발표한 2020년 4분기 원유 수요 잠정치가 2020년 6월 발표한 전망치 대비 일일 250만 배럴 감소하는 등 2020년 원유 수요는 큰 폭으로 감소하였음
- 2021년 원유 수요는 일일 평균 9,680만 배럴로 전망되는데, 이는 2020년보다는 일일 550만 배럴 더 많지만 코로나19 이전 수준과 비교해서는 일일 2백만 배럴 낮은 규모임
- 다행인 점은 2021년 원유 공급이 점진적으로 증가하면서 연말쯤에는 유조선 수요가 증가할 것으로 전망함

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



보고서 집필 내역 I

총괄

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

컨테이너선

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

원유선

류희영 연구원
hyryu@kmi.re.kr | 051-797-4915

건화물선 (케이프, 파나막스)

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

건화물선 (수프라막스)

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