

KMI 해운시황 보고서

2019
1분기
VOL.1

발행년월 | 2019년 4월

주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길26(동삼동)

발행인 | 양창호

발행처 | 한국해양수산개발원

감수 | 황진희

자료문의 | 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

www.kmi.re.kr

컨테이너

- ⚓ 컨테이너 운임은 미주운임의 상승으로 전년대비 20% 이상 높은 수준임
- ⚓ 컨테이너 수요는 중국 등 주요국의 경제성장을 하락으로 전년에 비해 둔화될 것으로 전망
- ⚓ 공급은 전년대비 인도량 감소와 해체량 증가로 실질적인 증가세는 2~3%대로 전망
- ⚓ 2분기 운임은 전년도에 비해 유럽은 하락, 미주는 상승할 것으로 전망됨

VLCC

- ⚓ VLCC 운임은 미 걸프지역의 수출증가로 Hire Base 수준의 운임을 기록
- ⚓ 미국의 원유수출 증가에도 불구하고 OPEC의 감산지속으로 전체적인 수요는 감소
- ⚓ 1분기 4.6%의 높은 선박증가를 기록하였으며, 2분기에도 12척의 선박 인도예정
- ⚓ 2분기 운임은 1분기대비 낮게 형성될 것으로 전망됨

건화물선

- ⚓ 건화물선 운임, 2016년 이후 최저치 기록
- ⚓ 브라질 댐 붕괴 후, 케이프선 운임 연일 최저치 기록
- ⚓ 중국 환경정책, 미중 무역분쟁 협상결과 등 불확실성 확대로 건화물선 물동량 증가세 둔화
- ⚓ 2분기 운임은 전년 동기대비 하락 전망





컨테이너

요약	2
운임시장 동향	
- 운임지수	3
- 용선료	6
- 연료유	8
수요시장 동향	
- 경제성장률 및 컨테이너물동량	10
공급시장 동향	
- 선대현황	13
주요뉴스	20
참고자료	24

VLCC

요약	26
운임시장 동향	
- 운임현황	27
- 운임과 연료유가	29
- FFA 시장	31
수요시장 동향	
- 세계원유 수요 및 공급	32
공급시장 동향	
- 선대현황	37
- 선박 발주 및 해체	39
- 인도예정 선박	42
주요뉴스	43

건화물선

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

컨테이너



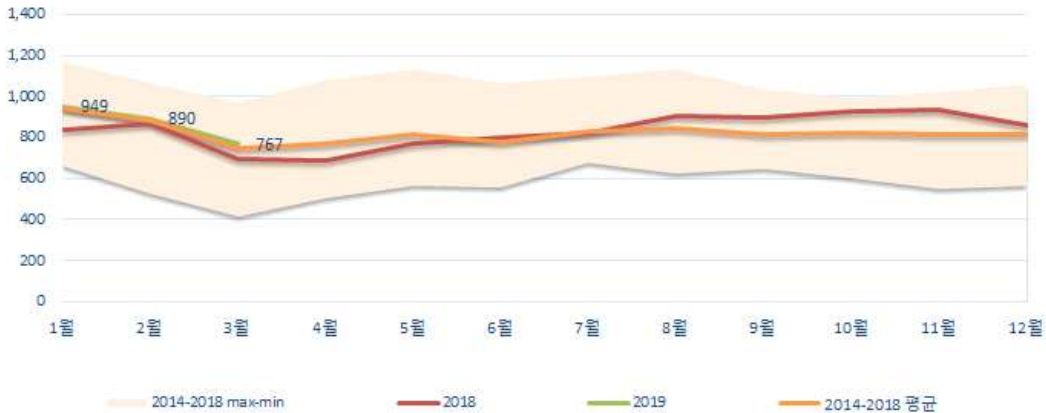
2019년 1분기 요약

- **(운임) 2019년 3월말 현재 상하이발 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기대비 20.5% 높은 793.49를 기록**
 - 2019년 1분기 아시아-유럽과 미주 간 운임차이는 과거에 비해 더 높아졌으며 이는 2018년 하반기부터 높아진 미주 운임의 영향으로 풀이됨
 - 2019년 1분기 상하이-한국 운임은 전년 동 분기대비 30% 가까이 하락하였으나 동남아 항로 운임은 상승함. 이는 동남아 화물수요 증가에 따른 영향으로 추정됨
- **(수요) 2019년 1분기 세계경제성장률은 3.0%, 컨테이너 물동량은 마이너스 증가세를 기록한 것으로 잠정 추정**
 - 중국의 이른 춘절과 작년 하반기 밀어내기물량의 증가로 인한 제조·소매업의 재고물량 증가가 원인으로 지목됨
 - 2019년 2분기 세계경제성장률도 전년 동기대비 0.5%p 하락할 것으로 전망되어 컨테이너 물동량의 증가세도 둔화될 가능성이 높음
- **(공급) 2019년 선대 증가세는 2~3%대로 2018년 보다는 낮을 것으로 예상**
 - 2019년 컨테이너선 인도량은 90~100만TEU로 전망되며 해체량은 30만TEU에 달해 실제 선대는 60~70만TEU 증가할 것으로 예상됨
 - 다만 2020년까지 15,000TEU급 이상 선박의 공급량은 매년 40~50만TEU 이상일 것으로 예상되어 아시아-유럽항로에 대한 공급과잉은 심화될 것으로 전망됨
- **(전망) 2019년 2분기 수요 증가세는 둔화되나 선박 증가세도 낮아 2018년 운임수준을 유지할 것으로 전망**
 - 미주항로는 선사들의 운임인상 노력은 지속되어 올해 2분기에는 전년도 운임수준을 상회할 것으로 예상됨
 - 아시아-유럽항로의 공급은 평균 수준을 상회할 것으로 예상되어 선사들은 저속운항과 중국항만 체선에 따른 추가선대 투입으로 공급량을 조절할 것으로 예상됨
 - 인트라항로는 운항선사의 증가(24→25)로 경쟁이 심화되고 있어 높은 운임 수준을 유지하기 어려울 것으로 예상됨



운임시장동향 : 운임지수

[그림 1] SCFI 운임지수 현황



자료: 상하이해운거래소

- 2019년 1분기 컨테이너운임지수(SCFI)추이는 2017년과 유사한 것으로 나타났으며 운임수준은 최근 5년 평균(2014~2018)과 유사
 - 2019년 3월말 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기대비 20.5% 높은 793.49를 기록함
 - 2019년 1분기 아시아-유럽과 미주 간 운임차이는 큰 것으로 나타났으며 이는 2018년 하반기부터 높아진 미주 운임 때문인 것으로 풀이됨

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

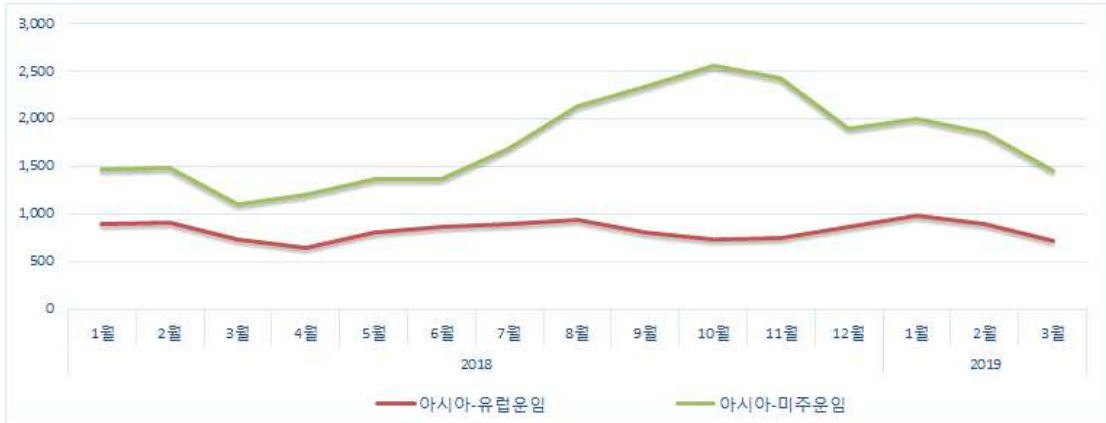
구분	2018년				2019년	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	793	754	878	911	869	-4.6	9.5
유럽	840	777	882	785	865	10.2	2.9
지중해	735	787	873	794	883	11.2	20.1
미주(서안)	1,330	1,314	2,057	2,286	1,767	-22.7	32.8
미주(동안)	2,487	2,313	3,155	3,309	2,854	-13.7	14.8
미주(남미)	2,356	1,907	1,505	988	1,414	43.1	-40.0
일본	216	225	226	226	227	0.4	5.3
동남아(싱가포르)	152	145	139	148	152	2.7	-0.5
한국(부산)	153	185	159	153	150	-2.5	-2.2

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 2] 아시아-유럽/미주 운임 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)



주: 유럽은 TEU, 미주는 FEU 기준임

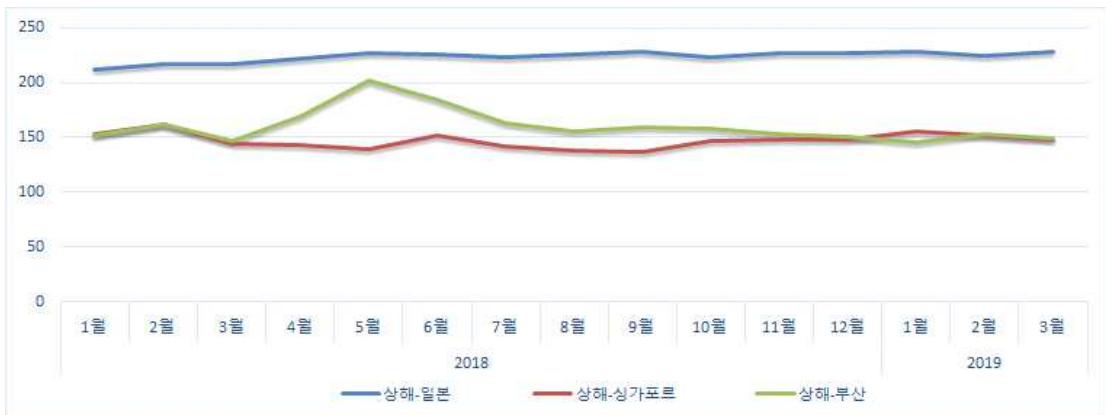
자료: 상하이해운거래소

● 2019년 아시아-미주, 유럽 간 운임 차이 심화 지속

- 과거 아시아-유럽, 미주 간 운임은 동조화 경향(상관계수 0.7 이상)이 강했으나 2018년 이후 운임 차이가 심화되고 동조화 경향도 약해짐(상관계수 0.14)
- 컨테이너 크기(40ft, 20ft)에 따른 차이는 있지만 2017년 유럽-미주 간 운임차이는 평균 600달러이었으나 2018년 900달러를 넘어섰으며 2019에도 이러한 경향이 이어짐
- 이러한 운임 차이는 아시아-유럽항로의 낮은 수요와 높은 공급 그리고 2018년 하반기 아시아-미주물량의 급증 때문인 것으로 추정됨

[그림 3] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소



● 2019년 1분기 운임 전년 동기대비 상하이-일본항로 상승, 부산항로 하락

- 올인(All-in)요율에서 2019년 1분기 상하이-한국, 상하이-홍콩 운임이 전년 동기대비 30% 가까이 급락하였으나 상하이-동남아항로 운임은 견고한 증가세를 기록함
- 이는 제조·물류시설의 중심이 중국에서 동남아로 이전되어 나타나는 현상으로 추정되어 중국발 화물량 증가세는 장기적으로 둔화될 것으로 예상됨
- 또한, 최근 말레이시아 탄중펠레파스항의 체선 심화로 싱가포르항으로 물량이동이 발생하고 있는 것으로 조사됨

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2018년				2019년	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전분기 대비	전년 동기 대비
상하이-일본(요코하마)	630	633	610	637	647	1.6	2.6
상하이-한국(부산)	587	437	373	413	417	0.8	-29.0
상하이-홍콩	495	450	475	510	340	-33.3	-31.3
상하이-싱가포르	465	460	460	460	480	4.3	3.2
상하이-인도네시아(자카르타)	490	487	473	487	503	3.4	2.7
상하이-태국(람차방)	403	397	380	400	423	5.8	5.0
상하이-베트남(호치민)	410	430	435	460	490	6.5	19.5
상하이-대만(카우슝)	385	380	425	500	490	-2.0	27.3
상하이-필리핀(마닐라)	305	270	345	360	360	0.0	18.0
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	545	555	570	590	600	6.5	19.5

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

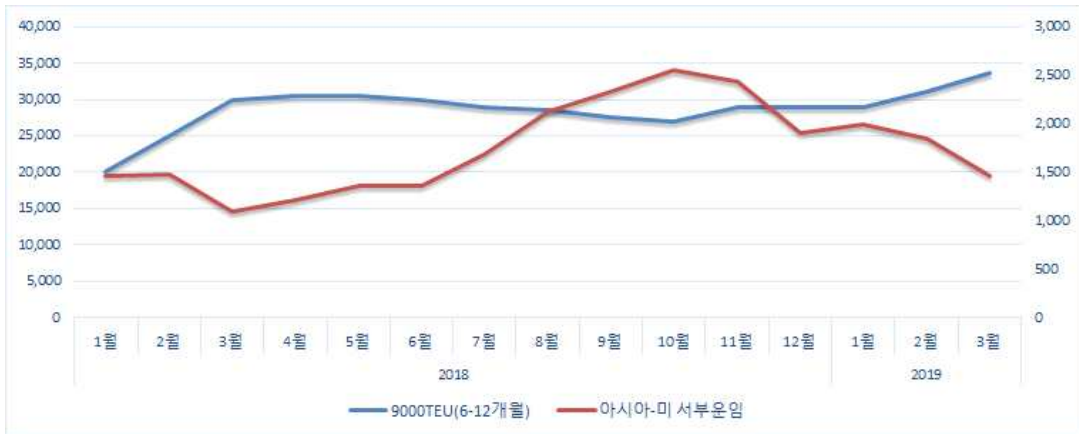
자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



운임시장동향 : 용선료

[그림 4] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선기간은 6~12개월임

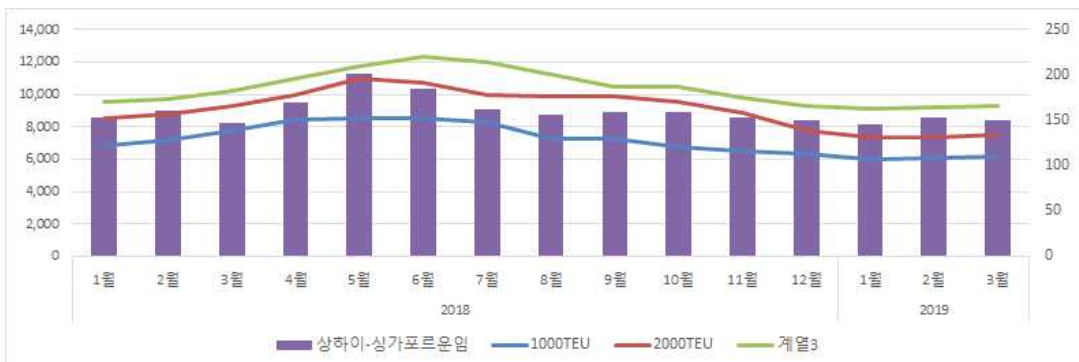
자료: 클락슨, 상하이해운거래소

● 2018년부터 미주운임과 용선료와의 관계는 낮아(상관계수 -0.06)

- 2017년 이전에는 미주운임과 용선료 간에 정(+)의 관계가 나타났으나 2018년 하반기 미주 운임의 고공행진에도 불구하고 용선료는 오히려 하락하는 양상임
- 이는 운임이 상승하더라도 정기선사업 특성상 공급을 바로 증가시킬 수 없는 구조적인 한계로 파악됨

[그림 5] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU이하) 현황

(단위: 달러/day)



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

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

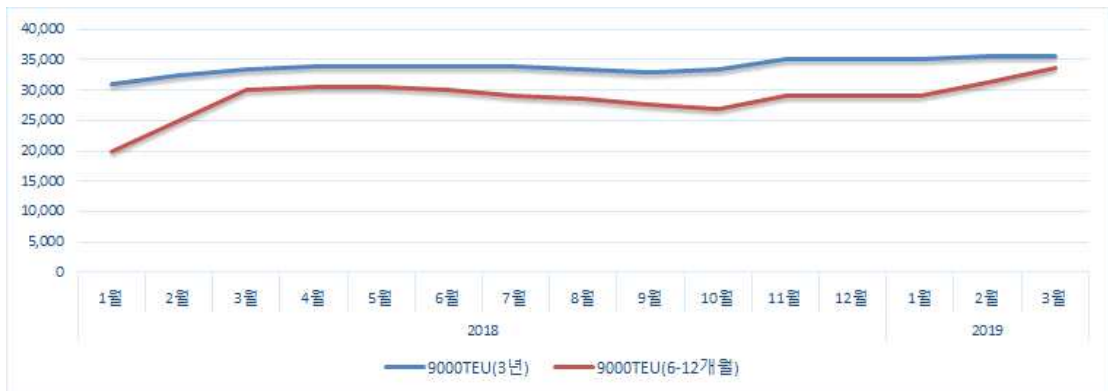


● 2019년 1분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전년 동기대비 약세

- 상하이-싱가포르 운임과 용선료(2,000TEU 기준) 간의 상관관계는 0.58로 나타나 약한 상관관계가 있는 것으로 나타남
- 인트라운임이 3월에도 약세를 기록하고 있어 3,000TEU급 미만의 소형 컨테이션의 용선 시장도 약세를 기록할 가능성이 높음

[그림 6] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

● 장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 장기용선료가 단기에 비해 높아

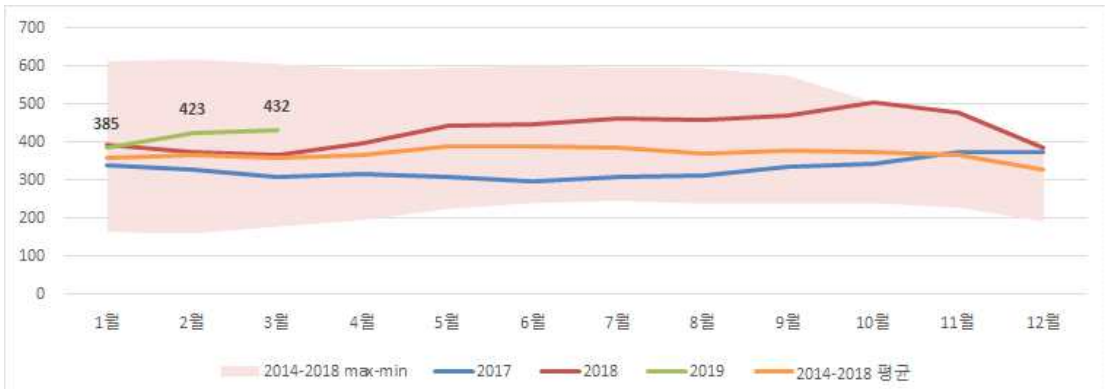
- 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있으나 12개월 미만의 용선료에 비해 5~10%이상 높은 것으로 나타남
- 이렇듯 장기용선료가 단기에 비해 높은 이유는 선대의 안정적 확보에 대한 프리미엄으로 추정됨



운임시장동향 : 연료유

[그림 7] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2019년 1분기 연료유 가격은 전년대비 높은 수준으로 톤당 400달러를 상회
 - 2014년 고점에 비해서는 낮은 수준이나 2016~2017년에 비해서는 높은 수준임
 - 2014년 1분기 연료유는 톤당 600달러 이상으로 현재 가격에 비해 약 200달러 높은 수준으로 향후 저유황유(LSFO) 사용 시 연료유 가격과 유사할 것으로 예상됨
 - 다시 말해, 현재와 같은 연료유가가 지속되면 저유황유가 사용될 것으로 예상되는 2019년 4분기부터 선사가 부담하는 비용은 2014년 1분기와 유사할 것으로 추정 가능함

[그림 8] HFO와 MGO 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 MGO, 380cst 기준임

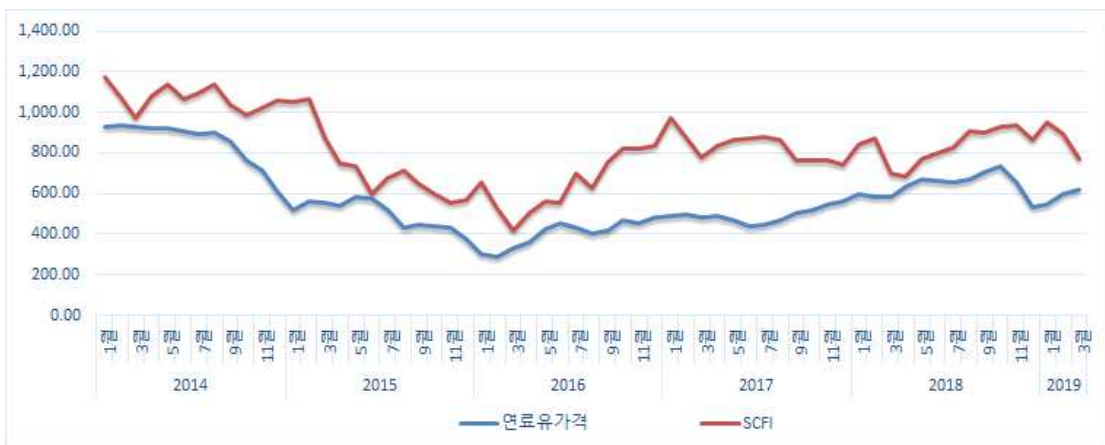
자료: 클락슨



- 싱가포르에서 판매되는 연료유가격과 선박용 경유(MGO)와의 차이는 약 180~200달러
 - MGO는 HFO에 비해 톤당 약 40~50% 가격이 높은 것으로 나타남. 따라서 현재의 연료유가수준에서 저유황유는 선박용 경유보다 저렴할 것으로 예상되므로 중유와의 가격 차이는 200달러 미만일 것으로 예상되나 올해 4분기부터 수요 감소에 따라 중유가격이 하락할 가능성이 높아 실제 가격 차이는 더 발생할 수 있음
 - 수요증가에 따라 저유황유, 선박용 경유의 가격이 일시적으로 상승가능하나 이는 시간이 지나면 안정화 될 것으로 예상됨

[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 가능성 높아
 - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관계수는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승은 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관계수는 0.15에 불과함)
 - 이러한 경향이 이어질 경우 선사가 저유황유 사용으로 인한 연료비 상승이 전부 화주에게 전가되지 못할 가능성도 배제할 수 없을 것으로 판단됨



수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너물동량

[그림 10] 세계 경제성장률 및 컨테이너물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IHS, CTS

- 2019년 2분기 세계 경제성장률은 전 분기대비 0.1%p 하락한 2.9%를 기록할 것으로 전망
 - 2018년 동 분기대비 0.5%p 하회할 것으로 예상되어 이에 대한 컨테이너 물동량 수요 증가세도 둔화될 가능성이 높음
 - 세계 경제성장률과 컨테이너물동량 간의 탄력성은 1.2~1.3을 기록하고 있어 올해 컨테이너물동량 증가세는 3%대를 기록할 가능성이 높음

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

구분	2018년				2019년(F)			
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	3분기	4분기
미국	2.6	2.9	3.0	3.0	2.9	2.5	2.2	2.1
중국	6.5	6.4	6.6	6.3	6.3	6.2	5.8	6.5
EU	1.6	1.9	1.2	1.2	1.4	1.6	1.6	1.0
한국	2.8	2.8	2.0	3.2	2.8	2.1	2.0	2.8

주: 2019년은 예측치임

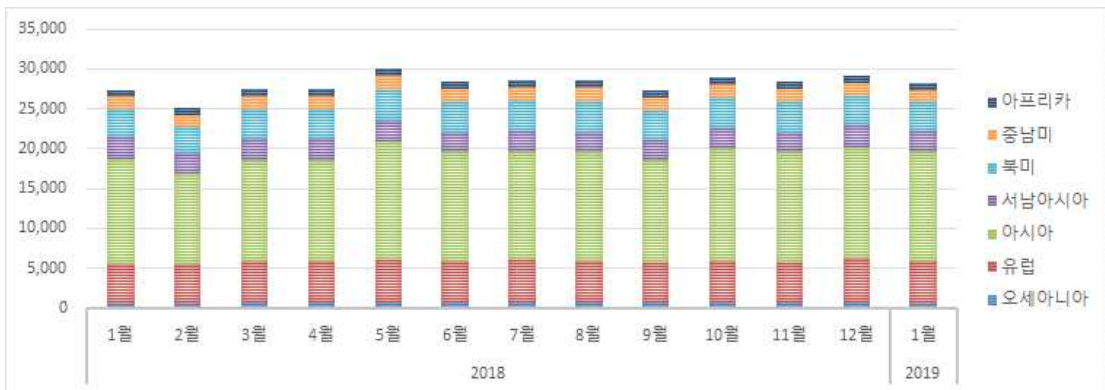
자료: IHS



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

[그림 11] 대륙별 컨테이너물동량 발생량

(단위: 천TEU)



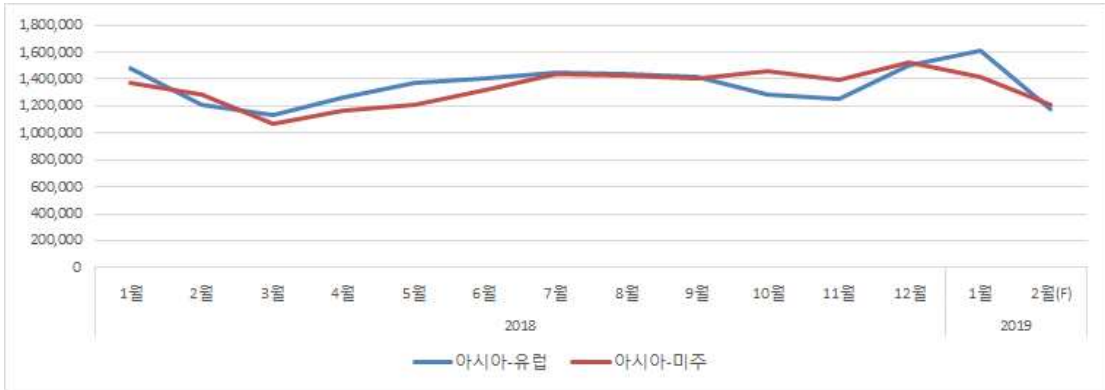
자료: CTS(Container Trade Service)

- 2019년 1월 컨테이너물동량은 전년 동기대비 3.0% 증가한 1,410만TEU를 기록
 - 동기간동안 아시아의 수입화물량 증가가 가장 높았으며 증가세는 북미 수출량(9.2%), 유럽 수입량(9.1%) 증가 높은 것으로 나타남
 - CTS(Container Trades Statistics)의 자료에 따르면 세계 2월 컨테이너물동량은 1,150만TEU로 전년 동기대비 7.7% 하락한 것으로 조사됨. 2월 누계 실적은 전년대비 2.1% 감소한 2,570만TEU를 기록함



[그림 12] 아시아-미주/유럽항로 컨테이너 물동량 추이

(단위: TEU)



주: 아시아-유럽항로 2월 물동량은 예상치임

자료: 알파라이너

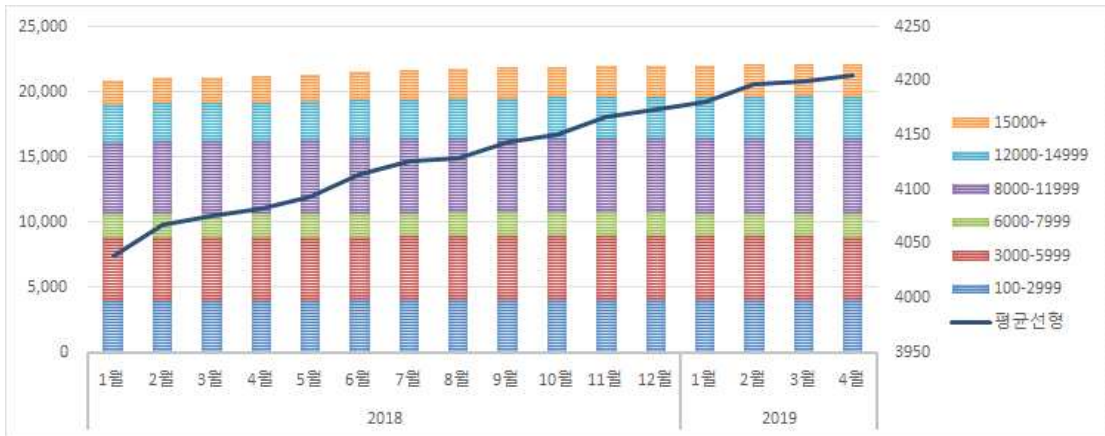
- 아시아-미주/유럽의 컨테이너물동량은 2월 중국 춘절의 영향으로 감소하는 계절적 특성을 가지고 있어
 - 2018년 4분기는 미-중 무역전쟁의 영향으로 미주항 밀어내기 물동량 증가세가 높은 것으로 나타남
 - 2019년 중국 춘절이 예년에 비해 빨라 1월에 컨테이너화물의 집중도가 높았으며 이에 따른 영향으로 2월 물동량은 전년대비 감소함
 - 2019년 2월 기준 아시아-미주물동량은 전년 동기대비 16.1% 감소한 110만TEU, 아시아-유럽도 전년대비 14.7% 감소하여 100만TEU를 기록함



공급시장동향 : 선대현황

[그림 13] 세계 선대 및 평균선박크기 추이

(단위: TEU)



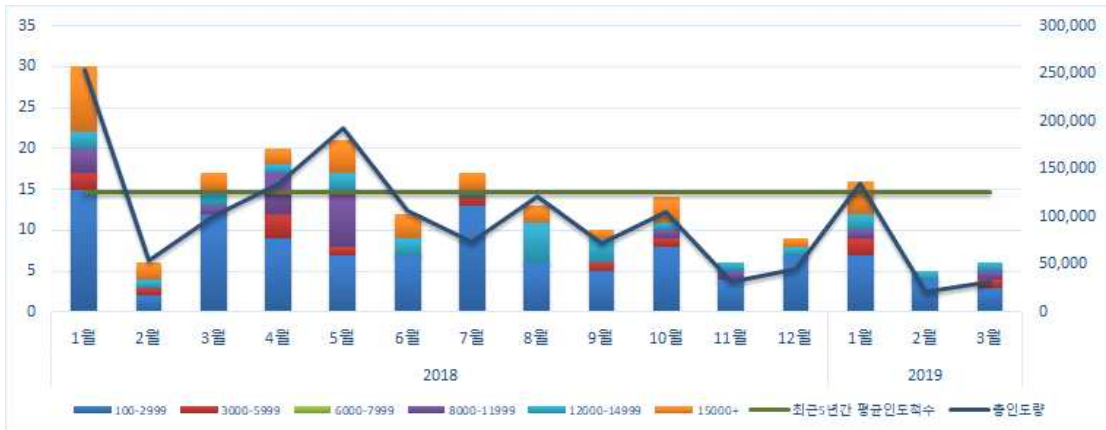
자료: 클락슨

- 2019년 3월 기준 컨테이너선대는 총 5,265척, 2,214만TEU를 기록
 - 초대형선박의 증가로 인해 평균선박크기도 2018년 초 4,039TEU에서 2019년 4,205TEU로 증가함
 - 총 선대에서 12,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아지고 있으며 15,000TEU급 점유비중은 11.1%에 이르는 것으로 나타남
 - 반면에 3,000~8,000TEU급 선박은 신조발주가 거의 발생하지 않아 점유비중은 계속 축소됨



[그림 14] 인도척수 및 총인도량

(단위: 척, TEU)

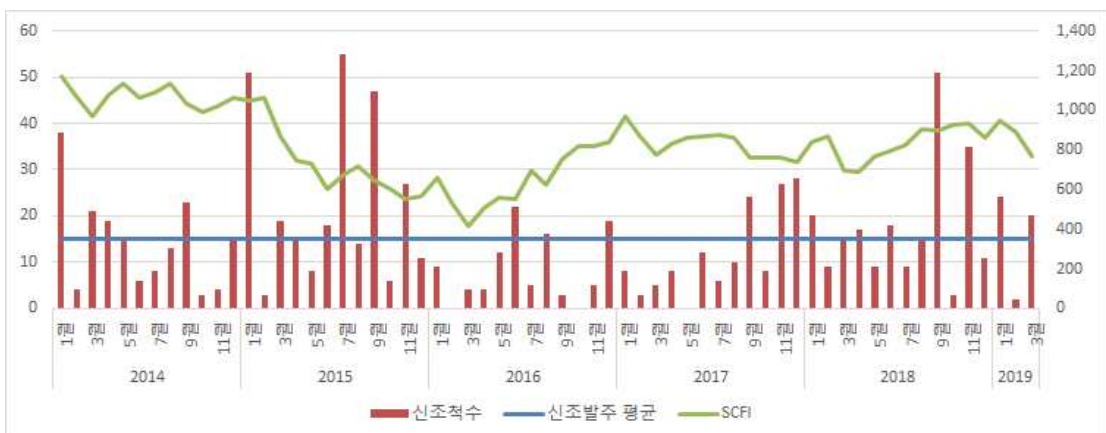


자료: 클락슨

- 2019년 3월까지 인도된 컨테이너선박은 총 27척, 18만 6천TEU이며 올해 총 인도예정인 선박은 총 160척 98만 6천TEU로 예상
 - 올해 인도 예정인 선박은 전년인도선박인 165척, 130만TEU에 비해 감소한 수치임
 - 최근 5년간 월별평균인도척수는 15척으로 나타났으며 올해 2, 3월의 인도척수는 최근 5년 평균에 미치지 못한 것으로 나타남
 - 15,000TEU급 이상의 선박 5척이 머스크, 에버그린, 코스코 등에 인도되어 아시아-유럽 서비스에 투입된 것으로 추정됨

[그림 15] 컨테이너운임(SCFI)과 신조발주량

(단위: 척)



자료: 클락슨



● 2019년 1분기 컨테이너 신조 발주량은 46척, 24만 3천TEU으로 척수 증가

- 2018년 1분기 44척, 32만TEU에 비해 척수는 증가하였으나 양은 24.0% 감소함. 초대형 컨테이너선보다 소형 컨테이너선에 대한 발주수요가 더 높은 것으로 나타남
- 컨테이너 운임과 신조 발주량과는 거의 관계가 없는 것으로 나타남. 더불어 아시아-유럽 운임과 15,000TEU이상, 아시아-미주운임과 8,000~12,000TEU 신조 발주량 간에 모두 상관관계는 낮은 것으로 나타남
- 이는 신조발주에 영향을 미치는 요인은 운임이 아닌 환경규제, 기업의 비용절감 등과 같이 해운사의 정책적인 요소가 영향을 미친 것으로 해석됨

[그림 16] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



자료: 클락슨

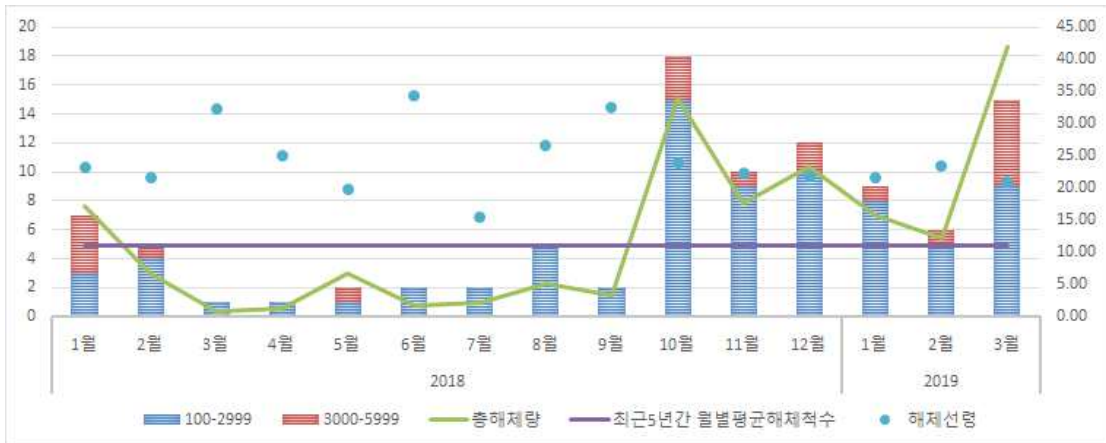
● 2019년 3월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 461척, 288만TEU이며 이중 48.5%는 15,000TEU급 이상

- 15,000TEU급 이상 선박은 올해 24척(49.6만TEU), 2020년 22척(50.6만TEU)이 인도될 예정임. 현재 아시아-유럽항로에 15,000TEU급 이상 선박은 124척(약 235만TEU)이 운영되고 있어 내년까지 매년 20%씩 공급이 증가할 것으로 예상됨
- 초대형선박 중 일부는 인도시기를 연기할 것으로 예상되며 이들 선박의 인도량 증가에 따른 전배현상(Cascading)도 빈번하게 발생할 것으로 예상됨
- 소형컨테이너선을 중심으로 신조선가도 상승하고 있으며 이는 조선소의 수주잔량과 관계가 있는 것으로 분석됨



[그림 17] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)

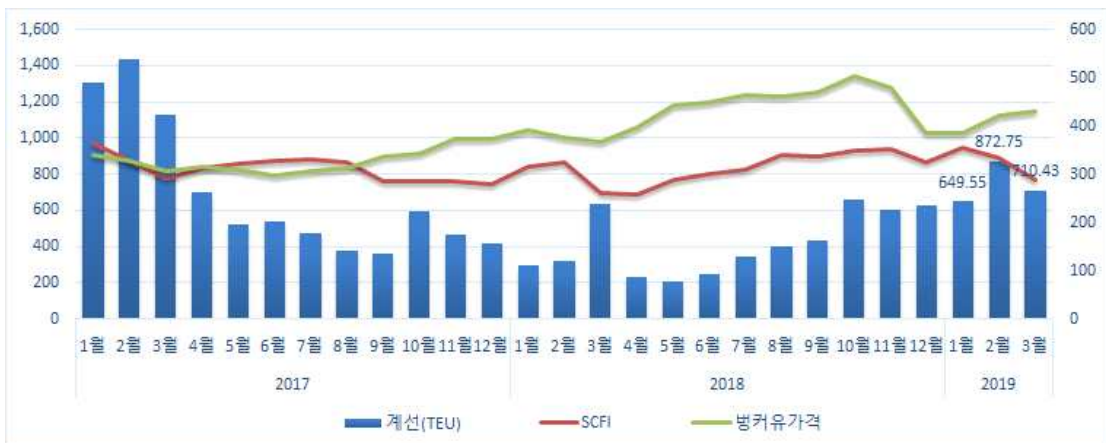


자료: 클락슨

- 2018년 해체량은 11만TEU에 불과하여 2011년 이후 최저치를 기록하였으나 작년 10월부터 해체량이 증가
 - IMO 2020에 대비하기 위해 3,000TEU미만의 노후선박을 중심으로 해체량이 증가할 것으로 예상
 - 해체선박의 평균선령도 2011년 30년에서 2019년 21.6년으로 낮아짐

[그림 18] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



자료: 클락슨



- 2019년 3월 기준 전체 선대의 3.2%인 71만TEU가 계선
 - 중국 춘절로 인한 임시결항(blank sailing)이 빈번한 2~3월에 계선량이 증가하는 것으로 나타남
 - 일반적으로 연료유 가격이 높거나 운임이 낮을 때 계선량이 증가하는 것으로 알려져 있으나 시기별로 미치는 영향이 다른 것으로 분석됨
 - 3월 4,000~5,000TEU급 선박에 대한 수요가 크게 증가하여 50척이었던 계류선박이 22척까지 감소함. 이는 극동아시아내 수요 증가로 인한 영향으로 파악되며 과거 이들 지역을 운항하던 1,500~3,500TEU의 선박은 최근에는 4,000TEU급 이상 선박으로 대체되는 추세임
 - 4월 이후 스크러버 장착선박 대체 수요 및 2~3월 임시결항을 이유로 계류된 선박이 정상적인 서비스로 환원될 경우 계선량은 축소될 가능성이 높음



[그림 19] 항로별 운임 및 선복량

(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)



주: 유럽, 싱가포르운임은 TEU, 미주운임은 FEU 기준임

자료: 알파라이너, 상하이해운거래소



[표 4] 주요 항로 선복량

(단위: 천TEU)

구분	2018년				2019년	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	4,428	4,509	4,620	4,502	4,581	1.8	3.5
아시아-미주(북미)	3,441	3,676	3,797	3,895	3,799	-2.4	10.4
인트라 아시아	2,581	2,739	2,765	2,784	2,790	0.2	8.1

주: 2019년 1분기 실적은 잠정치임

자료: 알파라이너

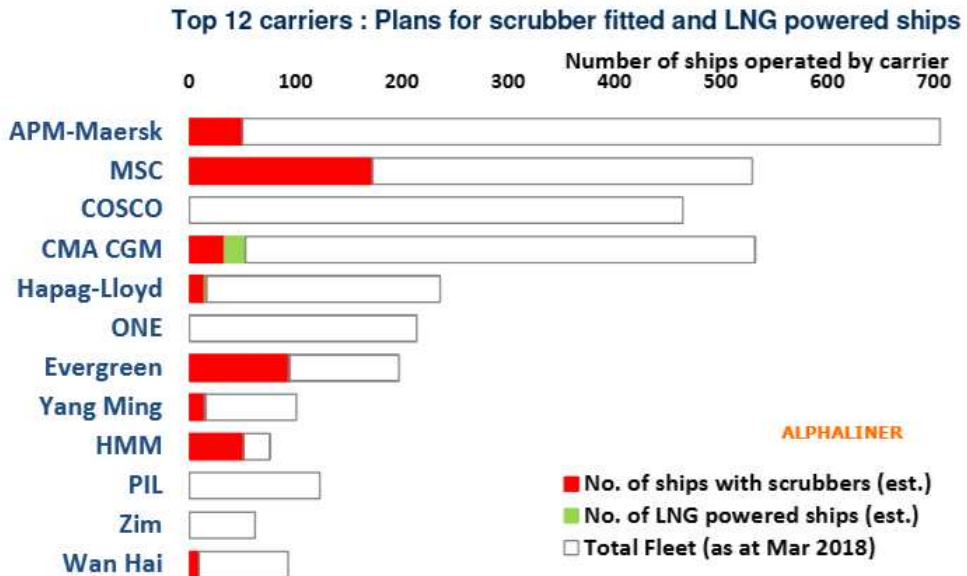
- 아시아-유럽/미주항로의 선복량은 계절적 증감은 있으나 지속적으로 증가하는 추세
 - 2019년 1분기 전년 동기대비 미주(북미)항로의 선복량은 10.4% 증가하였으나 2월 중국 춘절의 영향으로 전 분기대비 소폭 감소함
 - 아시아-유럽/미주항로의 경우 선복량과 운임은 상관관계가 0.5~0.8로 나타나 컨테이너 선사는 수요에 대해 제한적이지만 대응하고 있는 것으로 나타남
 - 인트라아시아항로의 경우 상관관계가 없는 것으로 나타났는데 이는 현재 25개의 선사가 참여하는 경쟁적인 시장구조가 영향을 미친 것으로 판단됨
 - 다시 말해, 원양항로는 얼라이언스를 통해 공급량 조절이 가능하나 다수의 선사가 참여하는 인트라아시아항로는 이와 같은 합의를 도출하기 어려운 구조적인 문제를 가지고 있으며 향후 운임시장에도 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨



주요뉴스

• 스크러버 장착선박은 꾸준히 증가할 것으로 전망

[그림 20] 주요선사의 스크러버장착 및 LNG 추진 선박 발주 계획



- 현재까지 컨테이너 선박의 스크러버 주문량은 540대에 이르는 것으로 조사됨. 이는 스크러버가 저유황유, 친환경 연료를 사용하는 것에 비해 비용 절감 효과가 크기 때문인 것으로 판단됨
- 컨테이너 선사별로 MSC의 비중이 가장 높으며, 약 180대의 스크러버를 주문하였으며 이중 86대에 대한 비용(약 4억 3,900만 달러)도 확보함. 머스크는 기존에 저유황유를 고집하였으나 최근 스크러버를 병행하여 운영할 계획으로 2억 6,300만 달러를 투입하여 50척의 선박에 장착할 계획임
- CMA CGM은 40척의 선박에 스크러버를 장착하며 20척의 LNG 추진선박도 확보할 예정임. 에버그린은 약 90척의 선박에 스크러버를 장착할 계획이며 오는 5~6월에 동설비가 장착된 2만TEU급 컨테이너선을 인도받을 예정임
- 그 외 현대상선은 총 41척(기존선박 21척, 신조선박 20척), 하파로이드는 10척에 스크러버를 장착하는 등 IMO 2020에 대한 대비를 하고 있음. COSCO, ONE은 현재까지 스크러버 주문에 대한 정보는 알려져 있지 않으며 COSCO가 인수한 OOCL은 저유황유만을 사용할 예정으로 알려짐

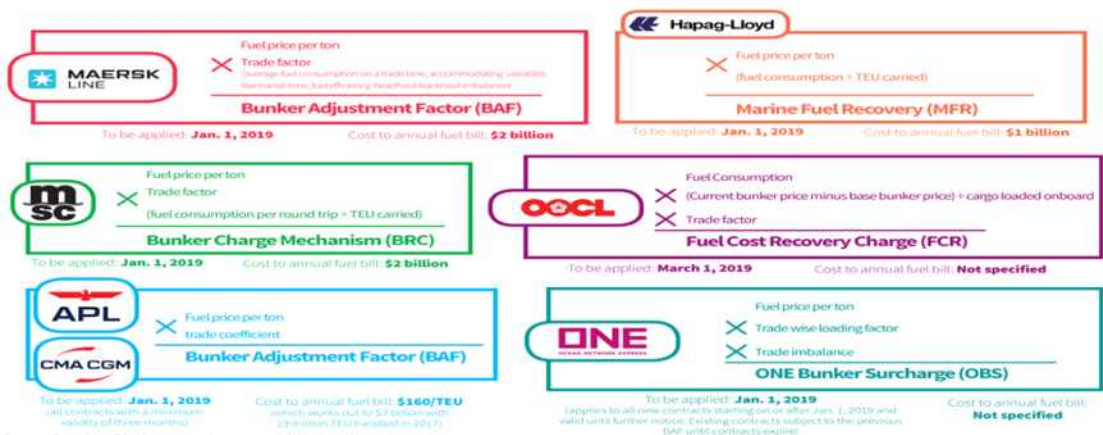


ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 13호

● 저유황유 사용에 따른 유류할증료 논의 지속

- 작년 하반기부터 올해 초까지 주요 선사들은 저유황유 사용에 따른 유류할증료 산정 방식을 발표함
- 대부분의 선사는 주요 벙커링 항만의 연료유가격과 교역계수(Trade Factor)를 이용하여 유류할증료를 산정함. 이때 교역계수는 운송시간, 연료효율, 교역 불균형과 같은 변수로 계산되는데 이 부분에 대해 화주들은 높은 투명성을 요구함
- 최근 하판로이드 CEO는 TPM 2019 컨퍼런스에서 이러한 산정체계를 보다 단순화할 필요를 강조함. 동사는 타 선사에 비해 보다 간단한 방법으로 산정되는데 총 수송에 소요된 연료량을 운송된 화물개수(TEU)로 나누어 부과함
- 하지만 이러한 방식으로 유류할증료를 산정할 경우 화주에게 투명성은 높일 수 있으나 공컨테이너 비중이 높은 서비스에 대해서는 이를 이용하는 화주에 역차별을 가할 수 있어 논의가 필요함
- 머스크 CEO는 유류할증료가 화주에게 부과되지 않을 경우 일부 선사는 경영상에 심각한 문제가 발생할 수 있으며 이에 따라 해운사간 통합이 촉발될 수 있다고 예상함

[그림 21] 주요 선사의 유류할증료 산정방식



https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/hapag-lloyd-ceo-low-sulfur-baf-should-be-simple-transparent_20190307

● 오션 얼라이언스 2027년까지 연장에 합의

- CMA CGM, COSCO, OOCL, 에버그린이 참여하는 오션 얼라이언스는 2027년까지 제휴를 연장하기로 합의함. 2017년 체결된 오션 얼라이언스는 5년간 운영 및 추가 5년 연



장 옵션이 포함되어 있었음

- 아울러 오션 얼라이언스는 오는 4월부터 아시아-유럽 서비스를 현재 6개에서 7개로 확대하나 미주서비스는 20개에서 19개로 감소시킬 예정임
- 현재 운영중인 오션 얼라이언스 선박은 330척 380만 TEU인 것으로 조사되었으며 19개의 아시아-미주서비스 운영중

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125890/Ocean-Alliance-extended-to-2027>(로그인 필

● BIMCO, 2019년 선대 증가는 3.4%를 기록할 것으로 전망

- 동사는 2019년 2월 현재 컨테이너 선대는 2,190만TEU, 5,215척을 기록하였으며 선대 증가세는 3.4%를 기록할 것으로 전망함
- 올해 인도량은 상반기에 집중되어 있으며 향후 6개월 동안 31만 5천TEU의 선박이 인도될 예정이며 이들 선박에는 스크러버를 장착한 선박이 포함될 것으로 예상됨
- 2017년 이후 2백만TEU 이상의 선박이 증가하였으며 15,000TEU급 이상의 선박량이 크게 증가하여 향후 신조시장 발주에 부정적인 영향을 줄 것으로 예상하였으며, IMO2020에 따른 일부 선형은 발주량이 증가할 것으로 전망함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126452/World-boxship-fleet-update-Slow-growth-on-orders>

● 아시아-유럽항로 운송시간 증가

- 아시아-유럽 컨테이너 정기서비스의 항차당 평균 운송시간이 2008년 8.7주에서 2019년 11.3주로 증가함
- 이러한 평균 운송시간 증가는 연료유가 상승으로 인한 저속운항과 운항선박크기 증가 때문으로 추정됨. 2M, 디얼라이스, 현대상선은 올해부터 기존 서비스 운송시간을 1~2주 연장시켰으며 아시아-유럽항로에 투입되는 선박의 평균 크기도 2007년 7천TEU에서 현재는 15,000TEU 이상으로 나타나 항만 재항시간이 증가함
- 아울러 현재 아시아-유럽항로의 주당 공급량은 전년대비 8.3% 증가한 30만TEU로 조사됨

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 12호

● 2019년 미주 항로에 대한 공급량은 안정적

- 미주항로의 공급량은 작년 5월부터 유지된 서비스가 대부분 올해에도 유지될 것으로 예상됨
- 올해 2월까지 미 동안으로 이동하는 화물량이 전년대비 1% 감소하는 등 수요 증가세가



전년대비 둔화되어 매년 6~8월에 발생하던 계절적 수요에 대응하기 위한 추가적인 선대 투입이 필요 없을 것으로 예상됨

- Zim의 미 서부에 제공하던 1개 서비스 중단으로 주간서비스는 36개로 축소되었지만 2M과의 전략적 제휴로 8,400TEU급 선박 4척을 공급하고 있으며 디얼라이언스, 오션얼라이언스도 기존 서비스를 결합하여 새로운 서비스를 추가하거나 일부 서비스에 대한 공급량을 변동시켰으나 전년과 유사하거나 소폭 높은 수준임

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 11호

● 미국, 인도에 대한 관세 혜택 제외 검토

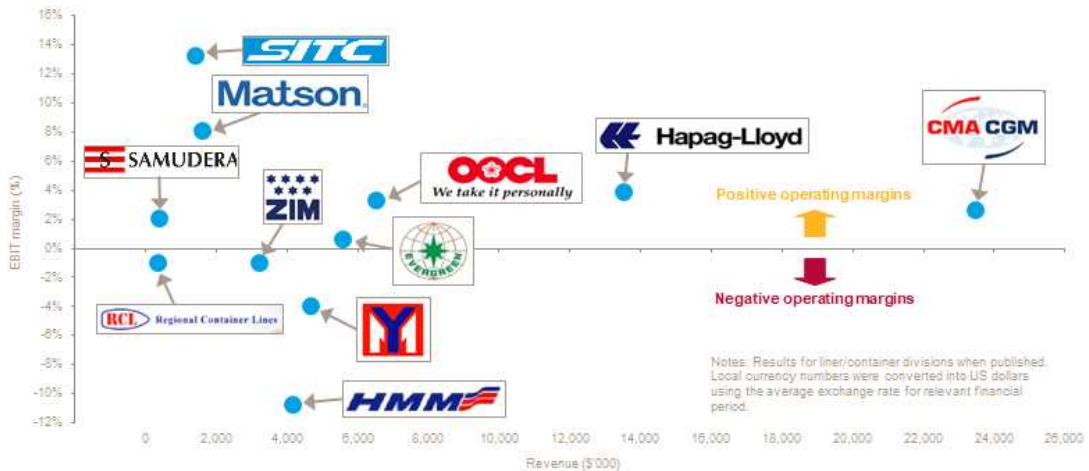
- 미국은 인도산 수입품에 부여한 일반특혜관세제도(GSP: Generalized System of Preferences)의 제외를 검토함. 일반특혜관세제도는 선진국이 후진국사이의 무역불균형을 해소하기 위해 수입품에 대해 관세를 면제하거나 최혜국세율보다 관세를 낮춰주는 제도임
- 인도는 미국의 특정제품 수입규제, 온라인거래 정책 등에 불만을 표시하고 있으며 미국은 안도산 철강 및 알루미늄 관세 면제를 거부하는 등 양국간의 통상 정책이 부딪치는 양상임
- 인도의 미국 수출 비중은 약 15%이며 일반특혜관세제도를 통한 수출액도 57억 달러에 달해 관세 혜택에서 제외될 경우 수출에 영향을 줄 것으로 예상됨

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126524/US-trade-policy-turns-its-sights-on-India>



참고자료

[그림 22] 2018년 주요선사의 경영실적



자료: Drewry, Container forecaster 2019 Q1

- 중국선사인 SITC는 이자 및 세금차감전수익(EBIT)이 CMA CGM은 매출액이 높은 것으로 나타나
 - 국적선사인 HMM은 과거에 비해 매출액은 증가하였으나 이자 및 세금차감수익은 마이너스를 기록함

[표 5] 주요 항로 운항선사 및 HHI지수

구분	선사 수		HHI 지수	
	2018.10	2019.01	2018.10	2019.01
Asia-North Europe WB	9	9	1,451	1,484
Asia-WCNA EB	15	15	1,230	1,280
Asia-South Asia WB	24	25	887	914

자료: Drewry, Container forecaster 2019 Q1

- 원양항로는 안정적, 인트라 아시아항로는 경쟁적인 시장으로 분류
 - 최근 인트라 아시아항로의 선사수는 증가하였으며 그 외 미주, 유럽항로는 변동 없음

VLCC



2019년 1분기 요약

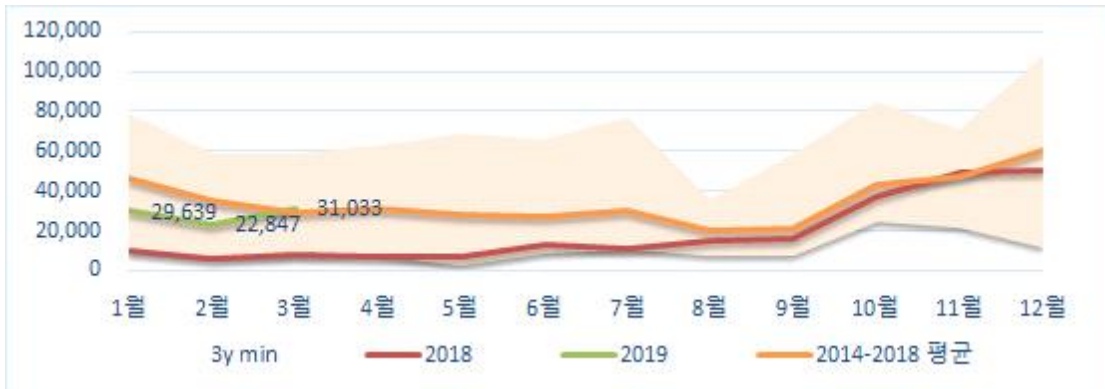
- **(운임) 2019년 1분기 TD3C 평균운임은 중고선의 평균 Hire Base 수준**
 - 2019년 1분기 OPEC의 감산에 따른 해운수요 부진으로 운임이 하락하였으나, 2월 중순 미 걸프지역의 수요증가로 운임은 회복하였음
 - 하지만 현재는 미 걸프 지역의 해운수요가 하락하여 공급과잉이 지속되고 있으며, 이로 인해 운임은 하락세를 지속함
- **(수요) 2019년 1분기 원유수요는 전 분기대비 -0.5%를 기록하였으며, 원유공급은 OPEC의 감산으로 마이너스 증가율을 기록했을 것으로 추정**
 - OPEC+는 50달러선으로 떨어진 유가회복을 위해 원유공급조절을 실시하고 있음
 - 미국의 원유수출량이 증가하고 있으나, VLCC를 통한 운송은 지속적이지 않아 중동지역의 선박공급과잉 완화는 어려움
 - 러시아는 생산량 증가를 희망하고 있어 감산종료 시기가 앞당겨질 수 있으나, 그 시기는 빨라도 6월로 예상되어 2분기 원유공급 증가는 어려울 가능성이 높음
 - 따라서, VLCC 해상운송수요는 감소될 것으로 전망됨
- **(공급) 2019년 1분기 19척의 인도와 1척의 해체로 4.6%의 선박 증가를 기록**
 - 2019년 1분기 Hire Base 수준의 운임을 기록하여 선박의 해체는 1척에 불과했음
 - 금 분기 566만 dwt의 선박증가와 OPEC의 감산지속에 따라 공급과잉은 심화되고 있음. 또한, 2분기 12척의 선박인도가 예정되어 있어 공급과잉은 심화될 것으로 예상됨
 - 현재 건설한 선령구조를 가지고 있어 2분기에 해체되는 선박은 적을 것으로 예상됨
- **(전망) 2019년 2분기 운임은 OPEC의 감산과 선박의 증가로 인한 공급과잉으로 1분기보다 낮을 것으로 전망**
 - OPEC의 감산지속과 12척의 선박인도로 공급과잉이 지속되어 운임수준은 1분기를 하회할 것으로 예상됨
 - 운영비(OPEX) 미만의 운임이 지속될 경우 20년 미만 선령의 선박해체가 발생할 수 있음



운임시장동향 : VLCC 운임현황

[그림 1] TD3C 운임수익

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

- 2019년 1분기 TD3C 운임은 최근 5년(2014~2018) 1분기 평균운임보다 다소 낮은 수준을 기록
 - 2019년 1분기 TD3C 평균운임은 27,948달러/일로 전년 동기 평균 8,147달러/일보다 234.0% 높지만 최근 5년 평균 34,882달러/일보다는 낮은 수준을 기록함
 - 연초 하락을 지속하던 운임은 미 걸프지역의 원유수출 증가로 공급과잉이 완화되어 2월 중순부터 상승 반전하여 3월 최고치를 기록 후 하락하였음

[표 1] VLCC 운임 현황

(단위: 달러/일)

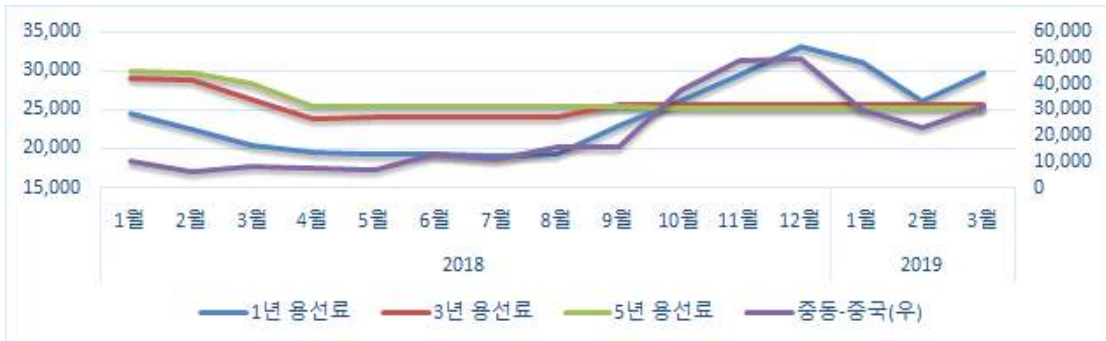
구분	2018년				Q1-19	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전 분기대비	전년 동기대비
전체	6,701	5,301	9,909	40,331	25,625	-36.5	282.4
중동-중국	8,147	9,107	13,909	44,795	27,948	-37.6	243.0
중동-한국	6,963	6,541	12,509	44,905	28,268	-37.0	306.0
서아프리카-중국	9,274	8,060	13,094	43,002	26,501	-38.4	185.8

자료: 클락슨



[그림 2] VLCC 용선료

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

- 2019년 1분기, 단기 용선료(1년)는 전년 동기대비 높은 수준이며, 중·장기 용선료(3년, 5년)는 낮은 수치를 기록
 - 2019년 1분기 중·장기 용선료는 전년 동기대비 약 5,000달러 감소하였음
 - 중동-중국 운임과 1년 용선료의 상관관계(2018년 1월~2019년 3월)는 0.86으로 스팟 시황 상승에 따라 단기용선료는 같이 상승하였음

[그림 3] 운임과 Hire Base

(단위: 달러/일)



주: Hire 계산은 상환기간 '20-선령', 이자율 6%, SM 연 증가율 2%으로 설정하여 분기상환을 기준으로 계산되었음. 선가는 최근 5년 평균을 사용하였으며 SM 비용은 Drewry 자료를 참조하였음

자료: 드루리, 클락슨

- 2019년 1분기 평균 운임은 중고선의 평균 Hire Base와 유사한 수준
 - 10년 중고선박의 Hire Base가 가장 낮게 나타났으며, Resale 선박이 가장 높게 계산됨
 - 1분기 운임은 모두 Resale의 Hire Base를 하회하고 있는 것으로 나타남



운임시장동향 : 운임과 연료유가

[그림 4] 싱가포르 380CST 가격과 스팟운임(WS)

(단위: 달러/톤, WS)



주: 분기별 최대, 최소값은 주 가격을 기준으로 작성된 값임

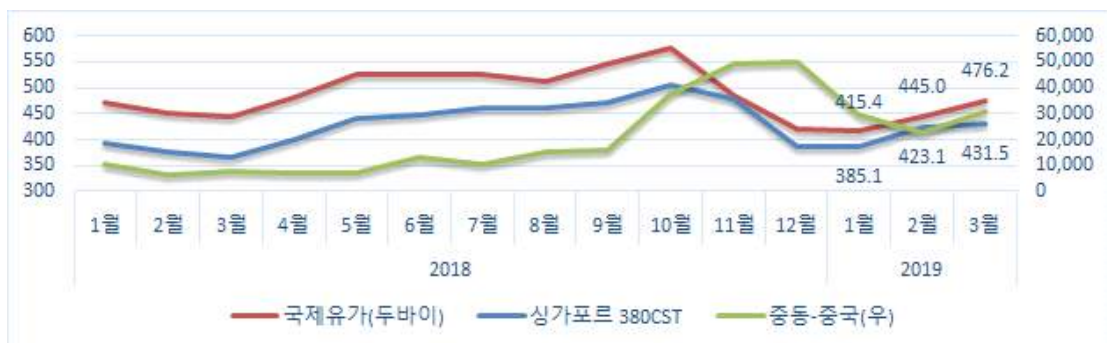
자료: 클락슨

• 2019년 1분기 벙커유가는 전년 동기대비 높은 수준

- 싱가포르 벙커유가는 414.65달러/톤으로 전년 동기대비 9.9% 상승하였음
- 연료유가의 변동성은 전년 동기보다 크게 나타났으며, 운임수익의 변동 또한 크게 나타남
- 금년 1분기 스팟운임과 연료유가의 상관관계는 -0.05로 낮게 나타남. 금 분기는 계절적 수요 감소와 함께 유가의 반등으로 인해 상승한 벙커유가가 운임수익에 악영향을 미친 것으로 추정됨

[그림 5] 국제유가와 연료유가

(단위: 달러/톤, 달러/일)



주: 두바이유가는 배럴당 운임을 톤당 운임으로 환산하여 계산함 (1톤=7.147배럴)

자료: 클락슨, 네이버



- 국제유가의 하락으로 인해 낮게 형성된 연료유가는 금년 들어 완만한 상승세 시현
 - 국제유가와 연료유가의 상관계수는 0.86으로 높은 상관성을 가지고 있음
 - 최근 OPEC의 감산지속으로 유가상승이 이어지고 있어, 연료유가 또한 상승세를 시현하고 있음
 - 현재, 감산지속에 따라 VLCC 공급과잉이 지속되어 연료유가 상승으로 추가되는 비용이 선사에게 전가되고 있는 것으로 보임
 - 향후 수요부진이 지속될 경우, 연료유가의 상승으로 추가되는 비용이 화주에게 전가되기는 어려워 운임 수익은 악화될 것으로 보임



운임시장동향 : FFA 시장

[그림 6] 중동-중국 FFA 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱, 클락슨

● 2019년 FFA 2분기물 가격은 1분기대비 낮은 수준

- FFA 2분기물의 평균은 16,000달러를 기록하였으며, 3분기 평균은 21,000달러로 2월 평균운임과 유사한 수준을 형성함
- 1분기운임과 FFA 2분기물, 3분기물의 상관관계는 각각 0.82, 0.66으로 높은 상관을 나타냄
- 1분기 운임의 변동성으로 인해 2분기물의 표준편차는 2,287달러로 크게 나타났음. 이에 따라, 2분기 평균운임은 FFA 평균과는 격차를 보일 것임
- 특히, 3월 이후 FFA 가격은 하락을 지속하고 있어 2분기 평균운임은 FFA 2분기물 평균 거래가격보다 낮게 형성될 가능성이 높음

[표 2] 중동-중국 FFA

(단위: 달러/일)

구 분	FFA			전월대비(%)		
	2분기	3분기	4분기	2분기	3분기	4분기
18년 12월	18,367	22,543	37,002	-	-	-
19년 1월	16,055	18,634	37,979	-12.6	-17.3	2.6
19년 2월	14,592	16,931	37,315	-9.1	-9.1	-1.7
19년 3월	18,705	21,012	39,906	28.19	24.1	6.9

자료: 발틱



수요시장동향 : 세계 원유수요 및 공급

[표 3] 세계 원유 수요 및 공급량

(단위: 백만배럴/일)

구 분		2018				2019			
		1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
수요량	Total	98.4 (2.0%)	98.7 (0.7%)	99.8 (1.5%)	100.1 (1.5%)	99.5 (1.1%)	100.3 (1.6%)	101.2 (1.4%)	101.4 (1.3%)
	OECD	47.9 (2.1%)	47.2 (0.4%)	48.1 (0.8%)	48.2 (0.2%)	48.0 (0.2%)	47.6 (0.8%)	48.4 (0.6%)	48.6 (0.8%)
	Non-OECD	50.5 (1.8%)	51.5 (1.0%)	51.7 (2.0%)	51.8 (2.4%)	51.5 (2.0%)	52.7 (2.3%)	52.8 (2.1%)	52.8 (1.9%)
공급량	Total	98.3 (1.8%)	99.1 (2.3%)	100.9 (3.2%)	101.7 (3.6%)	-	-	-	-
	OPEC	37.3 (0.3%)	37.1 (-1.1%)	37.6 (-0.8%)	37.7 (0.8%)	-	-	-	-
	Non-OPEC	61.0 (2.7%)	62.0 (4.4%)	63.3 (5.5%)	63.9 (5.3%)	63.4 (3.9%)	64.0 (3.2%)	65.0 (2.7%)	65.2 (2.0%)

주: ()는 전년 동기대비 증가율

자료: IEA

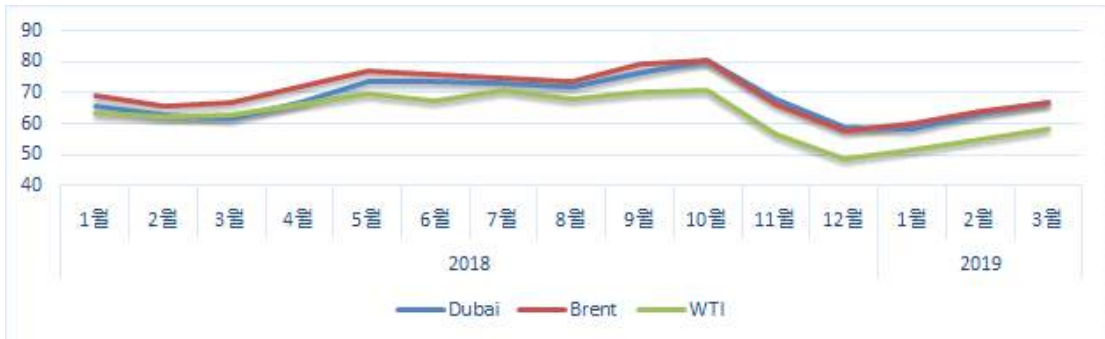
- 2018년 지속된 공급증가로 인한 수급불균형이 발생하여 OPEC은 감산을 진행 중

- 수요증가 대비 높은 공급증가로 2018년 세계 원유 공급은 1분기를 제외하고 수요를 상회함
- OPEC은 유가회복을 위해 120만배럴/일의 감산을 진행 중임. 이는 2018년 4분기 공급량의 3.2%에 해당함



[그림 7] 국제유가 추이

(단위: 달러/톤)



주: 본 자료는 뉴욕상업거래소 종가를 기준으로 네이버를 통해 수집되었음.
 자료: 네이버

[그림 8] OPEC 원유생산과 유가

(단위: 백만배럴/일, 달러/배럴)



자료: IEA, 네이버

● 2019년 1분기 OPEC의 감산을 통해 유가는 60달러선으로 회복

- 2018년 OPEC 국가들의 지속적인 생산증가와 세계경제성장 둔화로 수요부진이 예상되어 유가가 하락하였음
- 이에 OPEC 국가들은 유가회복을 위해 감산조치를 실행하였으며, 2019년 1분기 두바이 유가는 60달러/배럴로 회복하였음
- OPEC의 감산지속으로 현재 유가는 상승하고 있으나, OPEC과 함께 감산협정에 참가중인 러시아는 생산량을 증가시키길 원하고 있어 추후 유가의 상승폭은 제한적일 것으로 예상됨
- 향후 감산이 지속될 경우 수요와 공급은 균형을 이루어 유가는 70달러 수준에서 형성될 것으로 예상됨



[표 4] 주요 원유수출국 생산추이

(단위: 백만배럴/일)

구 분	2018				2019
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q
미국	14.27 (13.6%)	14.9 (14.2%)	15.82 (22.5%)	16.38 (18.2%)	16.39 (14.8%)
러시아	11.34 (-1.0%)	11.38 (0.4%)	11.64 (3.1%)	11.74 (3.7%)	11.69 (3.1%)
사우디아라비아	9.95 (0.5%)	10.14 (1.6%)	10.43 (4.5%)	10.78 (7.9%)	10.19 (2.4%)
캐나다	5.12 (8.8%)	4.9 (12.1%)	5.01 (5.0%)	5.22 (6.5%)	5.13 (0.0%)
이라크	4.45 (0.5%)	4.48 (-0.1%)	4.62 (2.6%)	4.65 (4.8%)	4.69 (5.2%)
이란	3.81 (0.5%)	3.81 (1.0%)	3.62 (-5.5%)	3.03 (-20.6%)	2.73 (-28.3%)

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

자료: IEA

- 세계경제전망 하향에 따른 공급과잉 조절을 위해 2019년 1분기 주요 원유수출국들은 감산을 진행
 - 2019년 1분기 주요 원유수출국들의 생산량은 12월 생산량보다 낮은 수준을 기록함
 - 특히, 사우디아라비아는 가장 높은 생산량을 기록한 지난 11월 대비 92만배럴/일의 감산을 진행함
 - 이란은 미국의 제재로 인해 8월부터 생산량 감소를 지속함. 2019년 1분기 생산량은 전년 동 분기대비 100만배럴 이상 감소하였음



[그림 9] 미국 셰일원유 생산

(단위: 백만배럴/일)



자료: EIA

- 미국의 셰일원유 생산은 지속적으로 증가하고 있으며, 그 비중은 전체 생산의 60%를 상회
 - 2019년 1월 미국 원유생산량은 1,187만배럴/일로 전년 동기대비 18.8% 상승함
 - 미국 보스턴대 연구진은 셰일원유의 손익분기점(BEP)는 국제유가보다 낮은 50달러/배럴 수준임을 네이처 에너지에서 발표하였음
 - 국제유가가 50달러 이상으로 지속될 경우 셰일원유 생산은 지속적으로 증가할 것으로 예상됨

[그림 10] 미국 원유수출

(단위: 백만배럴/일)



자료: EIA, 네이버

- 2019년 1분기 미국의 평균 원유수출은 전년 동기대비 81.5% 증가한 279만배럴/일을 기록
 - 2019년 OPEC의 감산과 함께 미국의 원유수출은 60만배럴/일 증가하였음



[표 6] 세계 원유 해상물동량 전망

(단위: 백만톤, 십억 톤·마일, 증가율)

구 분		2017	2018	2019	2020
클락슨	원유 해상물동량	2,004 (3.4%)	2,027 (1.1%)	2,059 (1.6%)	2,121 (3.0%)
	톤마일	10,138 (5.7%)	10,465 (3.2%)	10,861 (3.8%)	11,453 (5.5%)
드류리	원유 해상물동량	2,116 (3.2%)	2,135 (0.9%)	2,172 (1.7%)	2,204 (1.5%)
	톤마일	10,235 (6.7%)	10,545 (3.0%)	10,896 (3.3%)	11,056 (1.5%)
IHS	원유 해상물동량	1,928 (2.1%)	1,970 (2.2%)	1,987 (0.9%)	2,017 (1.5%)
	톤마일	-			

자료: 클락슨, 드류리, IHS

- 2019년 해상물동량은 전년대비 1%대의 성장전망

- OPEC의 감산으로 유가 상승이 지속될 경우 원유 수요증가는 다소 감소할 수 있을 것으로 예상됨



공급시장동향 : 선대현황

[그림 11] VLCC 선복량 추이

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

[그림 12] 선복량 증감추이

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

- 2019년 1분기 선복량은 전년 동기대비 4.59% 상승하여 2억 3,245만 dwt를 기록
 - 2019년 1분기 19척의 선박이 인도되었으며, 1척이 해체되어 566만 dwt가 증가하였음
 - 2019년 1분기 선박 인도량은 2018년 선박 인도량의 49.1%에 해당함
 - 1월의 선복 증가율은 1.6%로 2008년 11월 이후로 가장 높은 증가율을 기록하였음
 - 2019년 1분기 상대적으로 낮은 운임을 기록한 2월 1척의 해체를 제외하고는 선복량의 감소는 없었음



[그림 13] 선령구조

(단위: 척)



주: 선령은 2019년 3월 31일을 기준으로 계산됨

자료: 클락슨

● VLCC 평균 선령은 9.6년으로 건실한 선령구조 유지

- 전체 754척의 선박이 있으며, 선령이 5년 이하인 선박은 24.8%, 6~10년 선박은 32.4%, 11~15년 선박은 20.5%, 16~20년 선박은 18.3%, 20년 이상 선박은 4.0%를 차지함
- 건실한 선령구조를 가지고 있어 추후 노후선박의 해체로 인한 공급조절은 크지 않을 것으로 예상됨
- 하지만 OPEC의 감산지속으로 운임이 하락할 경우 낮은 선령의 선박해체도 발생할 가능성이 있음. 또한, IMO 2020으로 인해 고령선박들의 경우 투자비용 회수가 어려워 해체를 결정할 수도 있을 것으로 보임



공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[그림 14] 발주 잔량

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

- 발주 잔량은 지속적으로 감소하고 있으며, 3월 전체 선박의 13.4%로 하락
 - 2019년 1분기 10척의 신조선 발주가 체결되었음
 - 발주 잔량은 총 101척으로 현재 해체가능성이 높은 고령선박(20년 이상)보다 많아 선대는 장기적으로 증가할 것임

[그림 15] 누적 신조발주

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

- 2018년 1분기 23척의 신조선 발주에 비해 2019년 1분기는 10척에 불과
 - 2019년 1분기 신조선가는 9,300만 달러로 2018년 1분기 신조선가에 비해 450만 달러 상승함



[그림 16] 중고선 거래량 및 해체량

(단위: 백만dwt)



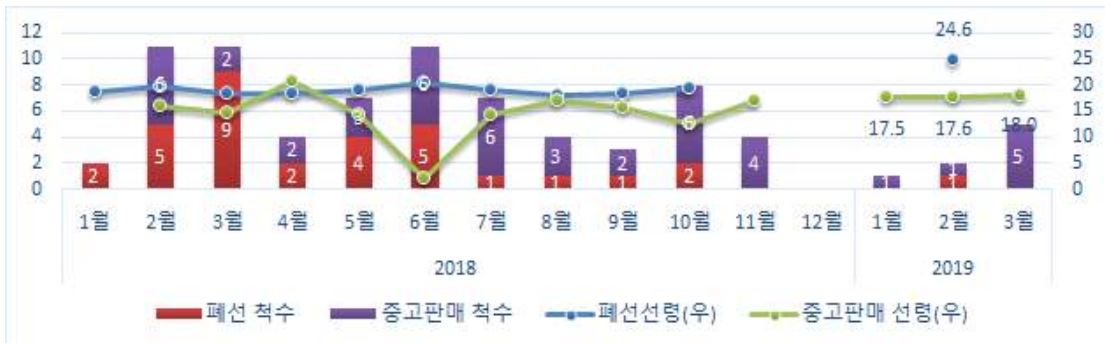
자료: 클락슨

- 2018년 선박해체는 2002년 이후 가장 높은 32척을 기록

- 2019년 1분기 해체는 1척으로 전년 동기 16척에 비해 적은수의 선박이 해체됨
- 2018년 평균 Hire Base 미만의 운임이 지속됨에 따라 많은 선사들이 해체나 중고선 판매를 진행하였음
- 해체량과 운임은 -0.58의 상관관계를 가지는 것으로 나타남. 낮은 시황이 지속될 경우 해체량이 증가하는 것으로 보여짐

[그림 17] 해체, 중고선박 판매 척수 및 선령

(단위: 척, 연)



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

- 2018년~2019년 1분기까지 해체선박 중 20년 미만 선박이 81.8%를 차지

- 20세미만 해체선박의 평균선령은 18.5년, 20년 이상 해체선박의 평균선령은 22.9년으로 나타남



- 20년 미만 중고선박의 평균선령은 12.7년으로 나타났다. 평균적으로 낮은 선령의 선박의 중고선 거래가 발생했으며, 상대적으로 높은 선령의 선박은 해체되었음
- 수급불균형으로 현재 OPEX 미만의 운임이 지속되고 있으며, 2분기 많은 선박의 인도가 예정되어 수급불균형은 지속으로 운임상승은 어려울 것임
- 운임악화가 지속될 경우, 20년 미만 선박의 해체도 발생할 것으로 보임. 16년 이상 선박은 전체 선박의 22.3%로 발주 잔량보다 높은 비중을 나타냄



공급시장동향 : 인도예정 선박

[그림 18] VLCC 인도예정

(단위: 척)



주: 인도예정일이 정해지지 않은 선박이 2020년 5척, 2021년 3척 존재하여 포함되지 않음
 자료: 클락슨

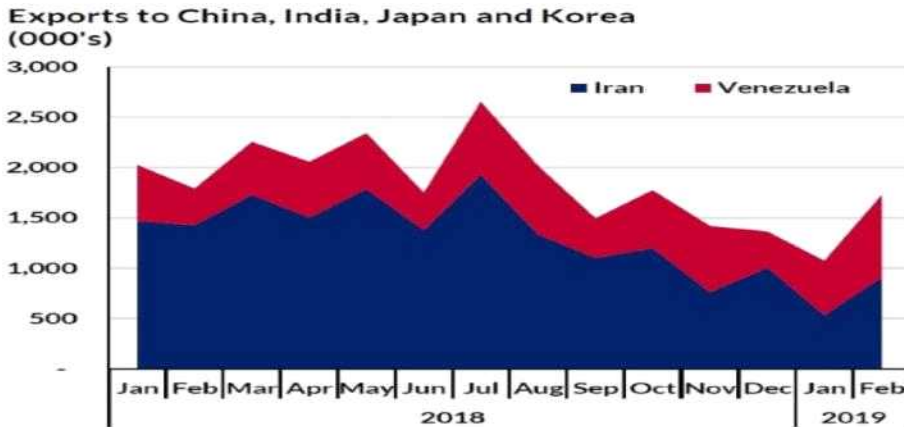
● 2019년 인도예정 선박은 현재 전체선박의 5.6% 수준

- 2019년 인도예정 선박은 42척으로 현재 선령이 20년 이상인 선박 44척과 유사함
- 2분기 FFA 평균가격 미만의 운임이 형성되어 지속될 경우 선사들은 선박 해체를 결정할 가능성이 있음
- 하지만, 하반기 미국의 원유수출 증가와 계절수요로 인한 운임회복이 가능하며, 하반기 많은 선박의 해체를 전망하기는 어려움
- 따라서 2분기 OPEC의 감산이 지속될 경우, 선박의 인도로 인해 과다공급은 심화될 가능성이 높을 것으로 예상됨



주요뉴스

● 미 제재로 탱커시장 톤-마일 증가효과 기대



GIBSON
CORPORATION

- 미국의 이란 제재로부터 원유수입을 한시적으로 허용 받은 국가의 유예기간의 종료에 임박하고 있음
- 현재 그리스, 이탈리아, 타이완 3개 국가는 올해 초부터 수입량을 0으로 유지하고 있는 반면, 중국과 인도는 2019년 2달간 각각 300만, 230만 톤의 원유를 수입하고 있음
- Reuter에 따르면, 미국은 이란의 수출을 일당 100만 배럴 이하로 제한하려고 함. 하지만 인도가 이란산 원유 수입에 대한 추가적 유예를 위해 미국의 베네수엘라 제재에 동참하여 원유 수입을 감축할 용의가 있음을 밝혔음
- 한편, OPEC의 감산 및 미국 제재로 중동원유의 공급이 어려워 브라질의 원유 수출이 증가하고 있음. IEA에 따르면, 브라질의 생산량이 증가할 것으로 보여 톤-마일 증가효과를 보일 것으로 기대됨

자료: GIBSON Weekly Report, 2019, 11호

[https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126908/Three-countries-granted-Iran-oil-waivers-have-cut-imports-to-zero\(로그인 필요\)](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126908/Three-countries-granted-Iran-oil-waivers-have-cut-imports-to-zero(로그인 필요))

<https://www.hellenicshippingnews.com/from-brazil-to-china-not-just-iron-ore-but-crude-oil-as-well/>

● 미국, 베네수엘라 제재

- 미국은 Nicolas Maduro 정부 자금을 지원을 차단하기 위해 PDSVA에 제재를 가하고 있다고 언급함
- 베네수엘라는 미 제재 물량을 중국, 러시아 인도로 대체할 예정임. 특히 미국에 이어 두 번째로 많은 원유를 수입하는 인도에 두 배의 수출을 하고자 하고 있음. 중국, 러시아와



의 원유 교역은 베네수엘라의 차관을 상환하는 형태로 이루어짐

- 김슨에 따르면, 최근 제재 조치와 관련하여 미국 재무부에서 운송에 관해서는 언급하지 않았지만 선주들은 베네수엘라와 계속해서 거래를 지속할지 고려중임. 선주의 경우 PDVSA의 화물, 베네수엘라 정부가 50% 이상의 지분을 가진 회사의 화물을 운반하지 않으면 제재에 덜 노출 되지만 운영 및 법적 위험이 있을 수 있음
- 또한 제재가 지속될 경우 베네수엘라는 현 수준의 원유 생산을 유지할 수 없을 것임. 베네수엘라 남동쪽 지역에서 생산되는 원유의 대부분은 초중질유로 송유관으로 운반이 어려워 희석제를 수입하거나 자국에서 블렌딩 처리를 해야함

자료: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126219/Sanctioned-Venezuelan-crude-starts-flowing-into-US>(로그인 필요)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126277/Sanctions-on-Venezuela-start-to-bite>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1700960/us-sanctions-slash-product-tanker-flows-to-venezuela>(로그인 필요)

● 2019 미국 원유수출 확대

- 걸프만으로 대규모의 송유관 건설이 진행 중이며 2019년 하반기에 대부분 완공될 예정임. 이는 기존 미 걸프지역 송유관 운송량에 250만 b/d가 추가되는 것이며, 2020년에 추가로 200만 b/d가 더해질 예정임
- 또한, 현재 LOOP항외에 VLCC 선박이 입항 가능한 항구 건설을 추진하고 있으며 2020년 후반 가동을 목표로 하고 있음. VLCC 처리 가능 항구의 확장은 송유관 건설로 공급증가분을 처리할 수 있을 것임

자료: <https://www.hellenicshippingnews.com/vlccs-could-enjoy-increased-supply-of-cargoes-from-arab-gulf/>

● 미 걸프지역이 수출증가에 따른 VLCC 원유 흐름 변화

- 미 걸프 지역의 수출량이 수입량을 최초로 초과함에 따라 VLCC 교역시장이 변화할 것으로 예상됨
- 2017년 미 걸프지역에는 평균 6일마다 1척의 VLCC가 원유를 운반하였으며, 2018년에는 VLCC 투입이 4배로 상승하였음. 또한, 2019년 1분기에는 11주 동안 총 53척의 VLCC가 원유를 운반하였음
- EIA에 따르면, 3월 15일까지 7주 연속 미 걸프 원유 수출이 수입량을 초과하고 있음
- 미 걸프 지역의 수출량 증가는 VLCC 톤·마일 수요를 크게 증가시키고 있음. Lloyd's List Intelligence에 따르면, 2019년 2월 VLCC 수요는 426억 톤·마일로 전년 동기대비 두 배가 넘는 것으로 측정되었음



자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126791/VLCCs-reshape-crude-flows-as-US-Gulf-becomes-net-exporter>(로그인 필요)

● 인도 정유소, 미 원유 수입 계약 체결

- 인도의 정유회사인 Indian Oil Corporation은 원유수입 다변화 전략으로, 미국으로부터 1년에 300만 톤의 원유를 수입하는 계약을 체결함. 이는 2017년 미 원유를 수입한 이후 최초의 연간 계약임
- 동 계약의 원유 수출량은 적지만, 미걸프-인도 항해는 보통 40일이 소요되어 유조선의 톤·마일 수요를 크게 증가 시킬 것임
- 미 원유수입은 인도의 원유수입에 큰 비중을 차지하고 있던 사우디아라비아의 감산에 따른 조치임. 2월 상반기 사우디아라비아의 원유 수출은 일당 620만 배럴로 전월대비 134만 배럴, 전년대비 91만 배럴 감소하였음

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126323/Indian-state-refiner-signs-first-annual-deal-to-buy-US-crude>(로그인 필요)

● 중국, 원유 수입 증가세 둔화

- 중국 정부는 자국의 GDP 성장률을 지난 해 6.6%보다 낮은 6~6.5%로 예측하였음. 하지만 GDP 성장률이 낮은 것이 중국의 친환경 정책에 대한 변화를 의미하는 것은 아님
- WoodMac에 따르면 중국의 석유 수요는 일당 1,320만 배럴에 이를 것임. 이는 전년대비 2.3% 증가한 수치로 지난 10년간 가장 낮은 증가세임

자료: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126487/Chinas-oil-imports-slow-but-gas-holds-out-WoodMac>(로그인 필요)

● 유조선 해체시장 전망

- 선박 중개업체인 Braemar ACM의 데이터에 따르면 저장 및 하역 선박으로 전환된 5척을 포함한 36척의 VLCC가 해체되었음. 이는 20년 만에 가장 높은 수치임
- Braemar의 연구 책임자인 Henry Curra가 발표한 자료에 따르면 2019년에 12척의 VLCC가 해체될 것으로 추정되었으며, Gibson의 연구 책임자 Richard Matthews는 해체 및 해상 전환을 모두 고려하면 20척이 감소할 것이라고 예측함
- 블룸버그는 2019년 VLCC 일당 평균운임을 28,200달러, 2020년에는 40,000달러로 전망하였음. 높은 운임 전망에도 불구하고 20년 이상의 많은 고 연령 선박들이 해체될 것으로 예상됨

자료: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/1687398/vlcc-scrapping-set-for-respite-before-regulation-driven-spike>(로그인 필요)

건화물선



2019년 1분기 요약

● 케이프선 운임과 전망

- 2019년 1분기 케이프선 운임은 8,628달러/일을 기록하며 2016년 이후 최저치를 기록함
- 철광석 물동량 증가세가 둔화될 전망이다. 지난 1월 25일 브라질 발레사가 관리하는 댐이 붕괴되면서 철광석 생산량을 감축하기로 한 것이 결정적으로 영향을 미침
- 2019년 케이프선의 해체량은 480만 dwt로 전년대비 54.8% 증가, 인도량은 1,600만 dwt로 전년대비 14.6% 증가함. 실제 선대 증가량은 1,150만 dwt를 기록해 전년도와 유사한 수준을 유지할 것으로 전망됨
- 2019년 2분기 운임은 케이프선의 계절성을 감안하더라도 최근 5년 2분기 평균(2014-2018)인 10,486달러/일을 수준을 넘지 못할 것으로 전망됨

● 파나막스선 운임과 전망

- 2019년 1분기 파나막스선 운임은 7,007달러/일을 기록하며 최근 7년 1분기(2012-2018) 평균인 7,594달러/일을 하회하는 수준을 기록함
- 곡물 물동량은 전년대비 0.7% 상승에 그칠 것으로 전망됨. 석탄 물동량도 원료탄, 연료탄이 각각 전년대비 3.0%, 1.7%에 불과할 것으로 예상됨
- 중국 환경정책으로 석탄 수입량을 제한하고 있는 것과 더불어 정치적 이유로 호주산 석탄 통관마저 지연 시키고 있는 것이 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 분석됨. 또한 90일 휴전으로 일시적으로 조용한 양상을 보이는 듯한 미중무역분쟁의 협상결과도 운임의 불확실성을 확대시키는 불안 요소임
- 반면 중국의 석탄 수입규제가 완화될지도 모른다는 소식과 미국산 대두, 밀 수출량 증가 등은 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 보임. 또한 현재 중국이 호주산 석탄 수입량을 인도네시아산으로 대체하고 있다는 소식도 전해져 파나막스선에 긍정적으로 작용할 수 있음
- 2019년 파나막스선의 인도량은 전년대비 57% 증가한 880만 dwt, 해체량은 150만 dwt를 기록해 실제 선복량은 전년대비 32.7% 증가한 730만 dwt를 기록할 것으로 예상됨
- 2019년 2분기 운임은 수급요인과 파나막스선의 계절성을 감안했을 때 최근 7년 2분기



평균(2012-2018)인 7,589달러/일을 상회하나 작년 2분기 평균운임(10,523달러/일)에는 못 미칠 것으로 전망됨

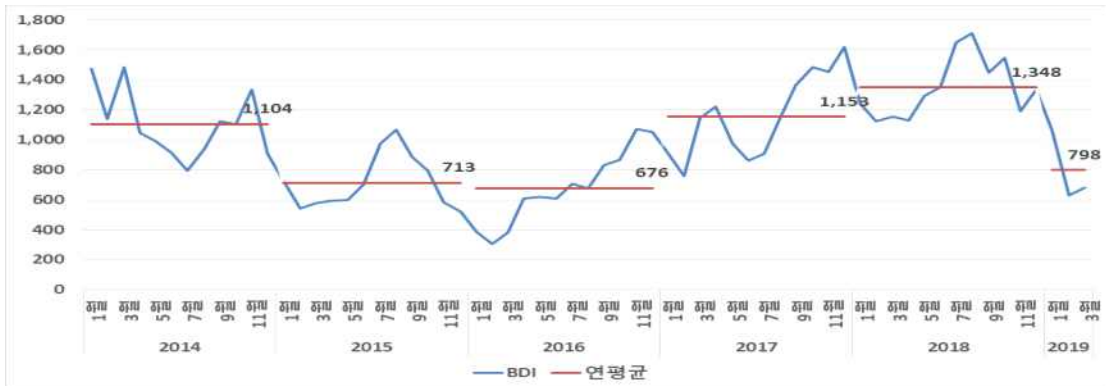
● 수프라막스선 운임과 전망

- 2019년 1분기 수프라막스선 운임은 7,638달러/일을 기록하며 최근 7년 1분기(2012-2018) 평균인 9,020달러/일을 하회함
- 마이너벌크의 물동량은 전년대비 3.3% 증가한 20억 9,200만 톤으로 전망됨. 마이너벌크에서 가장 높은 비율을 차지하는 철강제품과 목재제품의 물동량 증가가 두드러질 것으로 보임
- 2019년 선박량은 전년대비 2.5% 증가해 2억 5,000만 dwt를 기록할 것으로 전망됨. 현재의 선령구조는 평균 9.5세로 건실한 편이며, 인도량은 540만 dwt, 해체량은 90만 dwt를 기록해 실제 선박 증가량은 450만 dwt를 기록할 것으로 예상됨
- 2019년 2분기 운임은 최근 7년 2분기(2012-2018) 평균인 8,982달러/일 보다 조금 높은 수준이나 전년 동기 운임인 11,031달러/일에는 못 미칠 것으로 예상됨



운임지수 : BDI

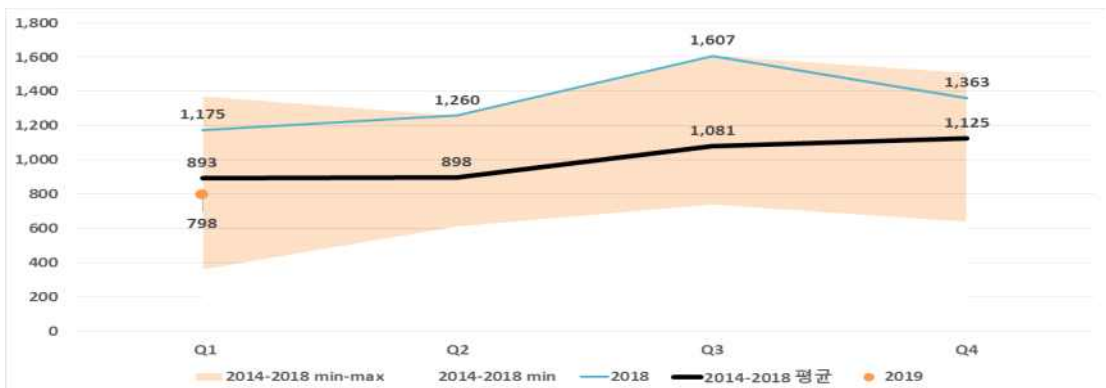
[그림 1] BDI 추이



자료: 클락슨

- 2019년 1분기는 2016년 이후 최저치 기록
 - 2019년 3월말 현재 BDI는 798을 기록함. BDI는 2016년을 저점으로 2018년까지 상승 추세를 보이다 2019년 가파른 하락세를 보임

[그림 2] BDI 계절성

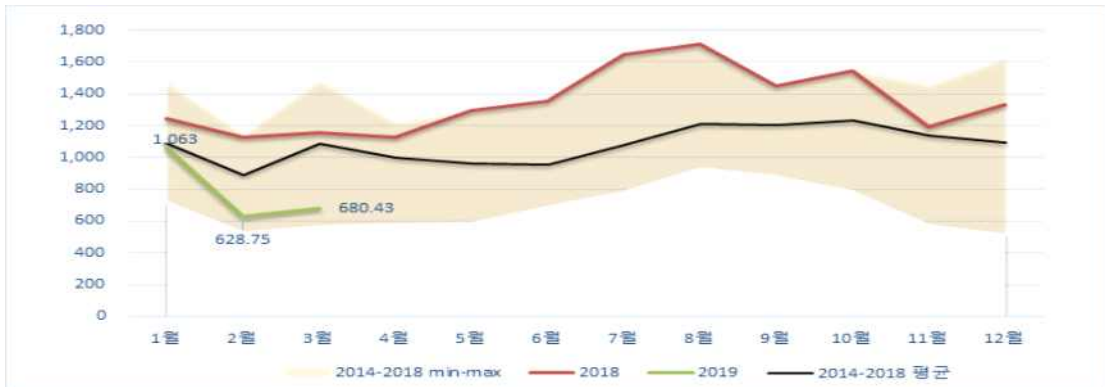


자료: 클락슨

- 2019년 1분기는 평균의 89.3%, 전년대비 하락폭은 크나 평균에 근접
 - 금년 1분기 평균은 798을 기록해 전년대비 32% 하락한 수준이나 최근 5년(14~18년) 평균을 조금 하회하는 수준임
 - 2015년과 2016년의 저조한 시황이 평균을 낮추는데 영향을 미침



[그림 3] BDI 월별 변화



주: 2014~2018년 평균 계산 시 2016년 제외

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

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

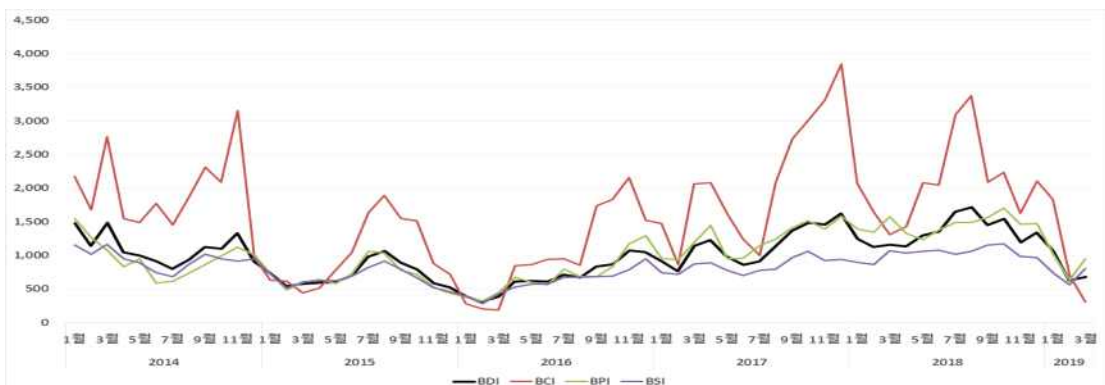
기존 산출식 출처: <https://www.drybulkmagazine.com/shipping/01022018/발틱-exchange-re-weights-bdi/>

자료: 클락슨

● 금년 1월 순조로운 출발을 보였으나 2월부터 급락하며 700선 하회

- 금년 1월 BDI는 케이프선 운임이 상승을 견인하며 순조로운 출발을 보임. 하지만 1월 세계 철광석 생산업체 중 하나인 발레사가 관리하는 댐이 붕괴되면서 BDI는 급락세를 나타냄
- 1월 BDI는 전년대비 14% 하락한 1,063을 기록했으나 2월부터 전월대비 약 41% 하락한 629를 기록함. 3월 전월대비 51 상승하였으나 여전히 700선을 하회 함

[그림 4] 선형별 운임지수



자료: 클락슨



- 케이프선의 급락세가 BDI의 하락을 견인

- 금년 1, 2월 BDI의 하락은 브라질 발레사의 댐 붕괴의 여파로 케이프선 운임이 급락하면서 나타난 것으로 해석됨. 3월에는 케이프선을 제외한 중소형선 운임지수 상승으로 BDI가 하락세를 멈추고 상승했으나, 소폭 상승에 그침. 현재 700선을 하회 중
- 1월부터 운임지수간 격차가 줄어들기 시작하더니 2월에는 운임지수간 격차가 거의 없는 것으로 나타남. 이는 최근 시장이 지속적인 약세를 보인 것이 원인으로 분석됨
- 장기간 선형간 운임지수 관계를 분석해보면 시황이 저조하면 선형간의 격차가 줄어드는 특징을 보임. 침체기였던 2015년과 2016년 운임지수를 보면 파나막스선과 수프라막스선 운임지수간 차이가 거의 없는 것으로 나타남



케이프선 : 운임동향

[그림 5] 케이프선 5TC 운임현황

(단위: 달러/일)

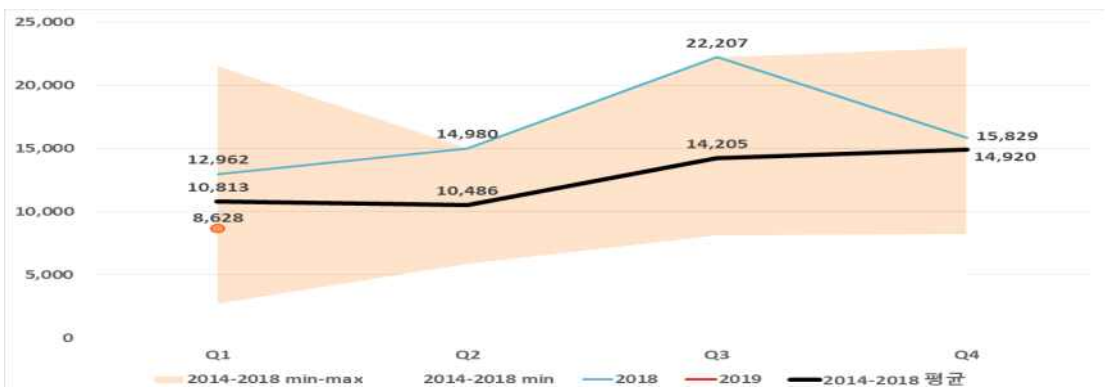


자료: 클락슨

- 2019년 1분기 케이프선 운임 수준은 2016년 이후 최저치 기록
 - 2019년 1분기 운임이 8,628달러/일을 기록함. 2016년 최저점을 형성한 후 점진적 회복세를 보이던 운임은 2019년 1월 14,112달러/일을 기록하는 등 순조로운 출발을 보임
 - 1월 25일 브라질 댐 붕괴로 철광석 생산량이 줄어든 것이라는 소식이 전해지면서 1분기 운임은 2018년 평균운임보다 약 48% 가까이 하락함

[그림 6] 케이프선 5TC 운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

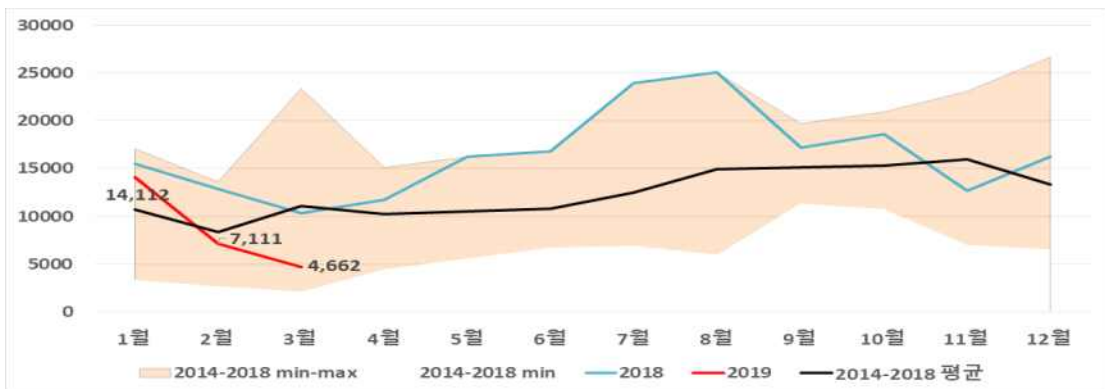


● 1분기 케이프선 운임은 계절성을 반영한 장기평균을 하회

- 케이프선 운임은 상저하고의 계절성을 보임. 최근 5년 평균(2014-2018)의 추세를 보면 1분기에 대체로 저조한 것으로 나타남. 이는 1분기에 아시아연휴, 남반구 기상에 의한 물류문제, 선박인도 물량 증가가 주요 원인으로 분석됨
- 이러한 계절성을 감안하더라도 금년 1분기 케이프선 운임은 최근 5년 평균을 하회하는 수준이며 전년 동기대비 33% 가까이 낮음
- 최근 5년(2014-2018)평균은 상황이 좋지 않았던 2015년과 2016년이 2016년을 포함함. 이는 5년 평균을 낮추는데 영향을 줌
- 가장 낮은 수준을 보인 2016년을 제외하면 4년간 (2014-2018) 1분기 평균은 12,837 달러/일을 기록함

[그림 7] 케이프선 5TC 월별 운임

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

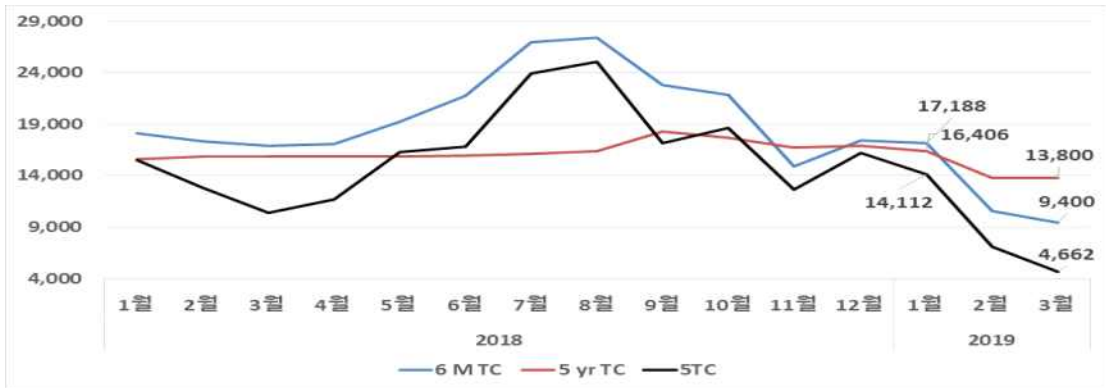
● 2019년 1분기 케이프선 운임 가파른 하락세

- 브라질 댐 붕괴로 철광석 생산량이 4천만 톤 가까이 줄어든 것이라는 전망이 나오기 시작하면서 1월 평균 14,112달러/일을 기록하던 운임은 2월에 들어서자 전월대비 50% 하락한 1월 7,111달러를 기록함
- 케이프선 운임의 하락세는 3월까지도 지속되면서 평균운임이 1월 4,662달러 수준으로 하락함. 이는 케이프선의 OPEX에도 못 미치는 수준임



[그림 8] 케이프선 5TC 운임과 용선료

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

- 2019년 1분기 장·단기 용선료는 스팟운임 시장의 영향으로 급락

- 2019년 1분기 단기와 장기용선료는 전년 동 분기대비 각각 30%, 7% 하락함. 장기용선료, 단기용선료, 스팟운임 순으로 나란히 하락세를 나타냄. 시장의 하락추세가 이어지고 있어 단기간 내 운임이 상승하기까지 많은 시간이 소요될 것으로 전망됨
- 금년 1분기 단기와 장기 용선료는 1월에 각각 17,188달러/일, 16,406달러/일을 기록하며 순조로운 출발을 보였으나 스팟운임이 가파르게 하락하자 이에 동조해 장·단기 용선료도 하락함. 3월 단기와 장기 용선료는 금년 1월 대비 각각 45%, 15% 하락함



[그림 9] 운임, 용선료와 선가

(단위: 달러/일, 백만달러)



자료: 클락슨

● 19년 1분기 신조선가와 중고선가의 가격차 심화

- 선가와 운임, 용선료간의 장기적인 추세를 살펴보면 시황이 약세를 나타날수록 신조선가와 중고선가의 차이가 확대됨. 최저점을 기록한 2016년이 선가간 차이가 가장 큰 것으로 나타남
- 2018년 시황이 점차 회복되는 모습을 보이면서 신조선가와 중고선가의 간격이 점점 좁아졌으나 2019년 1분기에 들어서면서 스팟운임이 가파르게 하락하자 신조선가와 중고선가의 차이가 다시 확대됨



케이프선 : 수요동향

[그림 10] 경제성장률과 철광석 물동량 증가율

(단위: %)



자료: 클락슨

[표 1] 경제성장률과 철광석 물동량 증가율 상관계수

철광석 물동량 증가율 - GDP 증가율 상관계수				
세계	중국	한국	일본	개발도상국
0.2	0.8	0.9	-0.3	0.4

자료: 클락슨

- 2019년 중국, 한국 경제성장률 전년대비 0.3%p, 0.1%p 하락 전망
 - 세계 경제성장률이 전년대비 0.3%p 하락할 것으로 예상됨. 특히 철광석 물동량 증가율과 상관관계가 높게 나오는 중국, 한국의 경제성장률이 전년대비 소폭 하락해 철광석 물동량 수요 증가세도 둔화될 가능성이 높음



[그림 11] 철광석 가격과 물동량

(단위: 백만톤)



주: 철광석 가격은 CFR 기준 중국의 스팟가격을 사용함

자료: 클락슨

- 중국산 철광석 가격 상승 전망 철광석 가격변화와 물동량의 관계(상관계수: -0.9)
 - 철광석 가격이 전년대비 17% 상승할 것으로 전망되어 철광석 물동량 증가세는 둔화될 것으로 전망
 - 최근 9년('10~ '18년)간의 철광석 물동량 증가세와 철광석 가격변화를 살펴보면 철광석 가격이 상승할수록 물동량이 줄어드는 것으로 나타남(상관계수 : -0.9)

[그림 12] 철광석, 석탄 물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

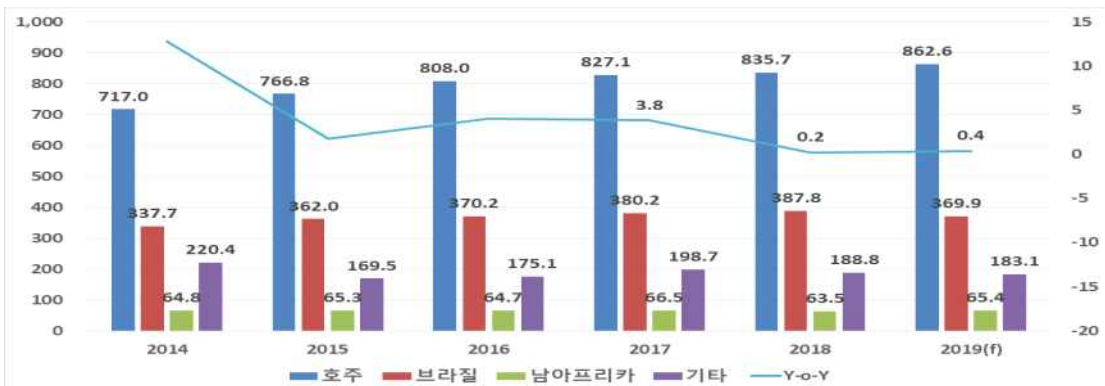
- 2019년 철광석, 석탄 물동량 증가세 둔화



- 2019년 철광석, 석탄 물동량은 전년 대비 1.0% 하락해 27억 7,000만 톤을 기록할 것으로 전망됨
- 2019년 철광석 물동량은 전년대비 0.4% 증가한 14억 8,000만 톤, 석탄 물동량은 전년 대비 1.8% 증가한 12억 8,000만 톤을 기록할 것으로 전망함
- 금년 1월 발생한 브라질 발레사의 광미댐 붕괴로 철광석 물동량 증가세가 둔화될 것으로 나타남. 참고로 3월 중순 브라질 법원은 발레사는 Timbopoba 광산에서 1년 1,300만 톤, 알레그리아(Alegria) 광산에서 1년 1,000만 톤의 철광석 생산을 중단하라고 판결함
- 이후 법원은 발레사가 운영하는 광산인 브루커투(Brucutu)에서 3,000만 톤의 철광석을 생산할 수 있도록 허가하였으나, 생산재개 날짜는 아직 미정임

[그림 13] 철광석 수출 물동량

(단위: 백만톤)



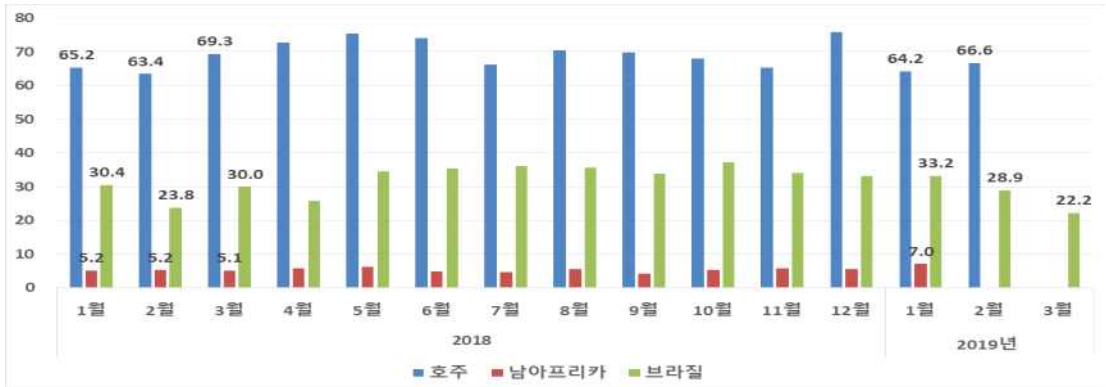
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook Feb., 2019

- **2019년 철광석 물동량은 전년대비 0.4% 증가한 14억 8,000만 톤 전망**
 - 작년 대비 금년 호주(3.2%)와 남아프리카(3.1%) 물동량은 증가할 것으로 보이며, 브라질 물동량은 약 4.6% 감소할 것으로 전망됨
 - 브라질 철광석 수출량의 감소는 지난 1월 발생한 댐 붕괴 사고의 영향에 따른 것으로 분석됨. 브라질 발레사가 운영하던 댐이 붕괴됨. 발레사의 철광석 생산량은 총 9,300만 톤에 이르며, 이번 사고에서 해당하는 댐의 생산 비중은 24%에 달한 것으로 발표됨
 - 브라질 발레사의 철광석 생산량이 줄어들 것으로 전망됨. 하지만 줄어든 생산량이 브라질 북부 S11D 광산의 철광석 생산량으로 상쇄될 것이라는 의견도 있음
 - '18년 기준으로 호주는 전 세계 철광석 물동량의 58%를 처리하는 최대수출국이며 브라질은 철광석 물동량의 28.9% 비중을 차지함



[그림 14] 철광석 월별 수출 물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

● 2019년 2월 호주산 철광석 수출량 증가

- 브라질 철광석 수출량은 1월 브라질 댐 사고 이후 하락추세가 이어지고 있음. 3월 수출량은 전년 동월대비 26% 감소한 2,200만 톤에 그침
- 호주의 철광석 수출량은 1월 이후 상승함. 2월 수출량은 전월대비 약 200만 톤 증가한 6,600만 톤을 기록함. 남아프리카 1월 철광석 수출량은 전년 동월대비 34.6% 상승한 700만 톤임
- 금년 브라질산 철광석 수출량 감소분을 호주와 남아프리카산 철광석이 상쇄할 것으로 추정됨



[그림 15] 주요 국가의 철광석 수입량 변화

(단위: 백만톤)



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

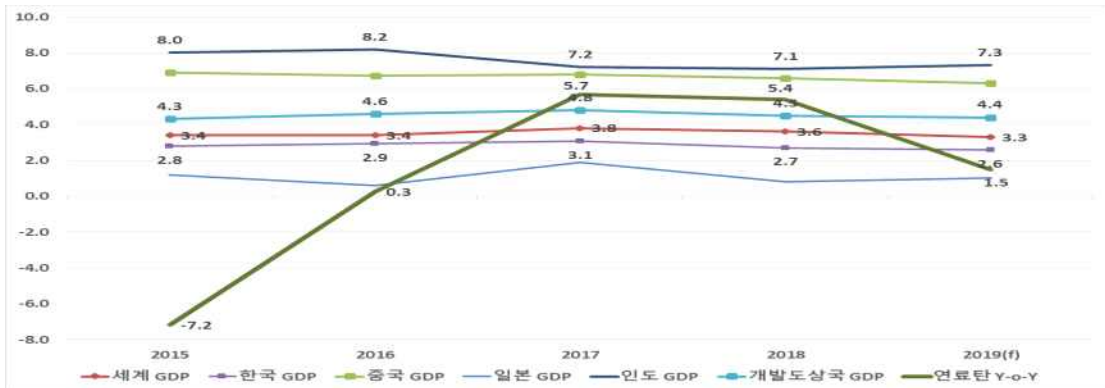
● 2019년 중국, 일본, 한국 철광석 수입량 전년 수준 유지

- 2019년 중국, 일본, 한국은 각각 10억 4,800만 톤, 1억 2,500만 톤, 7,400만 톤의 철광석을 수입할 것으로 전망됨
- 중국은 '17년 철광석 수입량을 10억 5,800만 톤까지 늘렸으나 이후 수입량 증가세가 둔화됨. '18년에는 마이너스 증가율을 기록했으며 올해에는 전년대비 1.2%p 상승해 플러스 증가세를 나타낼 것으로 전망됨
- 이는 최근 철광석 가격 인상으로 중국 업체가 철광석 재고를 소진할 것으로 예상됨에 따른 것으로 분석됨
- '15년 이후 마이너스 성장을 기록하던 일본은 금년에 전년대비 0.5%를 기록해 플러스 성장으로 전환될 것으로 예상됨
- 한국은 '17년부터 해마다 철광석 수입량을 늘려왔으나 금년에는 수입량이 전년대비 0.4%p 줄어듦 전망임



[그림 16] 경제성장률과 연료탄 물동량 증가율

(단위: %)



자료: 클락슨

[표 11] 경제성장률과 연료탄 물동량 증가율 상관관계수 (최근 5년 14-18)

연료탄 물동량 증가율 - GDP 증가율 상관관계수				
세계	중국	한국	일본	개발도상국
0.78	-0.06	0.35	0.02	0.8

자료: 클락슨

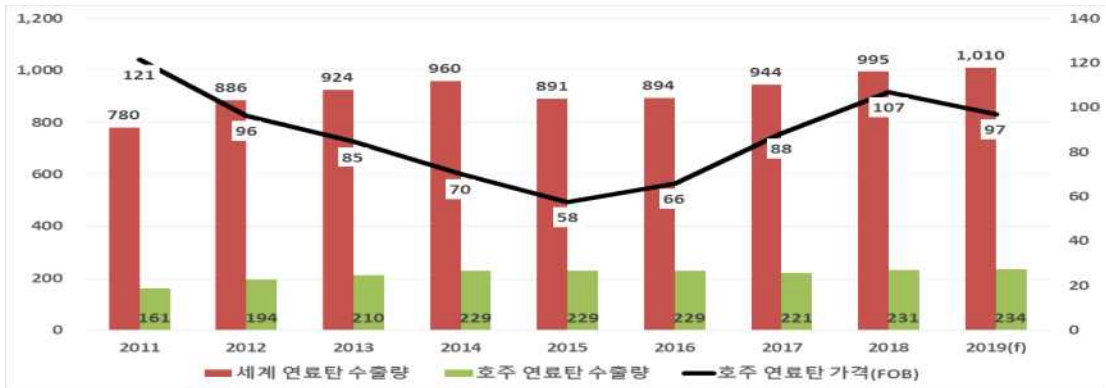
● 2019년 인도 경제성장률 0.2%p 상승한 7.7% 전망

- 인도경제성장률은 '18년 7.1%를 기록하며 가장 낮은 성장률을 보인 후, 매년 0.2%p~0.3%p 성장해 올해 7.7% 성장할 것으로 전망
- 중국의 성장률은 '17년 6.8%를 기록하며 가장 높은 성장률을 보인 후, 매년 0.1%p~0.3%p 하락하면서 둔화됨. 올해 6.0%에 그칠 것으로 전망
- 일본의 경제성장률은 '17년 최근 4년 이내 가장 높은 성장률인 1.9%를 기록한 후 1% 선을 기준으로 상승과 하락을 반복 중. 올해에는 1.0%의 경제성장률을 기록할 것으로 전망



[그림 17] 연료탄 가격과 물동량 변화

(단위: 백만톤)



주: 연료탄 가격은 FOB 기준 호주산 연료탄 가격을 사용함

자료: 클락슨

[표 12] 호주 연료탄 가격과 연료탄 수출량 관계

구분	상관계수	
	세계 연료탄 수출량	호주 연료탄 수출량
호주산 연료탄 가격 (FOB)	-0.34	-0.74

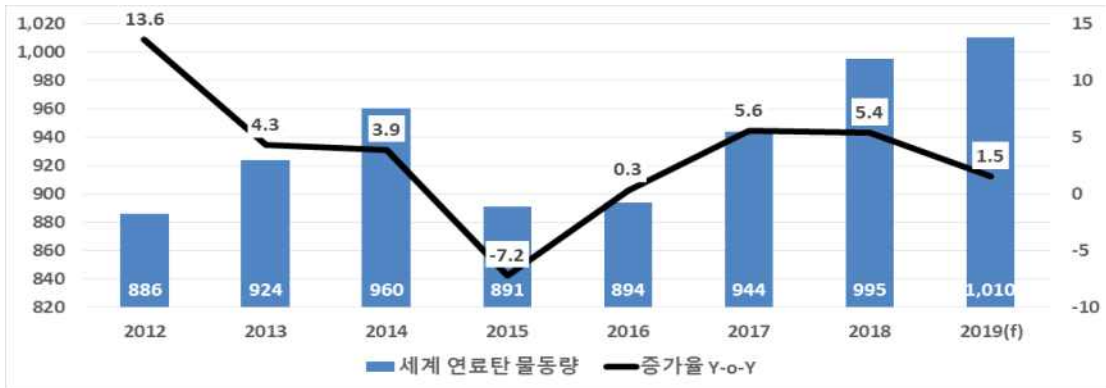
자료: 클락슨

- **금년 호주의 연료탄 가격은 전년대비 9.3% 하락한 9.7달러대 기록 전망**
 - 호주의 연료탄 가격이 하락할 것으로 전망됨. 연료탄 가격의 하락은 호주산 연료탄 수출량의 증가를 촉진시킬 것으로 추정됨
 - 호주산 연료탄 가격과 수출량 간에는 음의 강한 상관관계가 나타남



[그림 18] 연료탄 물동량 증가율

(단위: 백만톤)

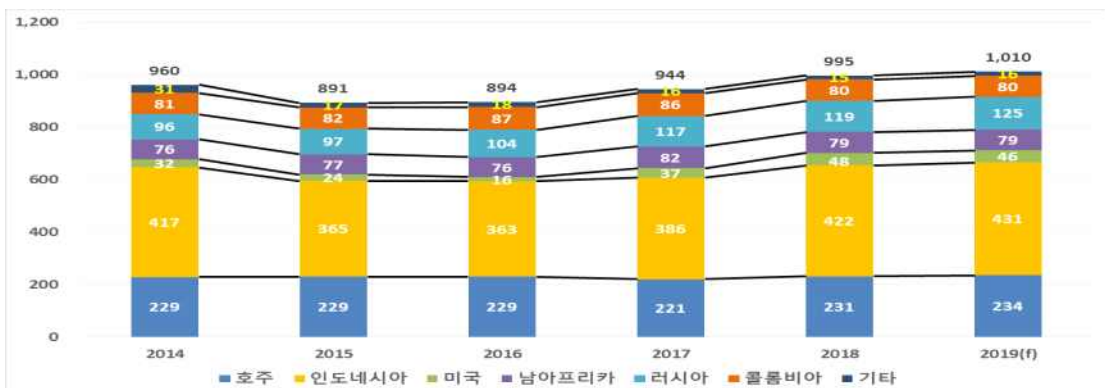


자료: 클락슨

- 2019년 연료탄 해상물동량은 전년대비 1.5% 증가한 10억 1,000만 톤 전망
 - 연료탄 해상물동량의 최근 7년(2012~2018) 추이를 살펴보면 '15년 마이너스 증가율을 기록하며 8억 9,100만 톤에 그쳤으나 이후 점진적인 물동량 상승세를 보이며 '17년 전년대비 5.6% 증가한 9억 4,400만 톤을 기록함. 이후 상승세가 둔화됨

[그림 19] 연료탄 수출국 물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

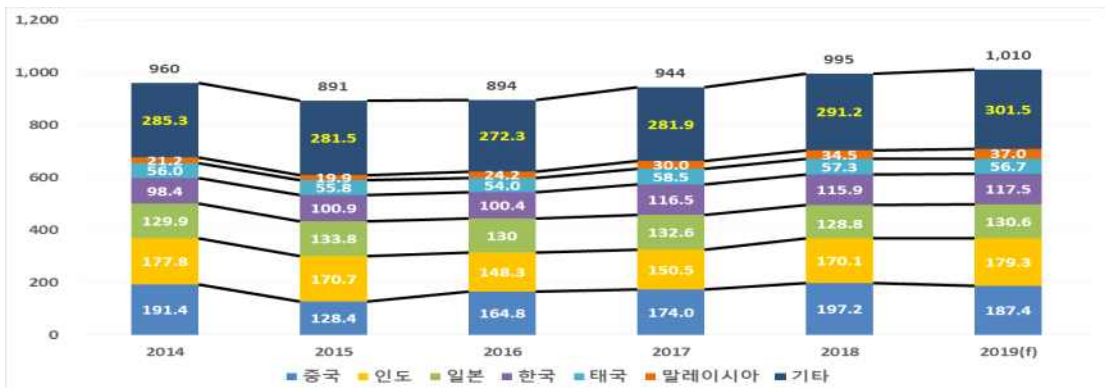
- 2019년 연료탄 주요 수출국 인도네시아, 호주는 수출량 증가
 - '14년부터 연료탄을 수출하는 주요 국가의 비율은 인도네시아가 38~44%로 가장 높고, 그 다음으로 호주 23~24%, 러시아 10~13%, 콜롬비아와 남아프리카가 8~9% 순으로 나타남



- 인도네시아가 전 세계에서 차지하는 연료탄 수출량 비중은 '16년 38%에서 매년 1~3%p 꾸준히 증가해 올해 44%를 차지할 것으로 예상됨
- 인도네시아 연료탄 수출량은 전년대비 2.0% 상승한 4억 3,100만 톤을 기록할 것으로 전망됨
- '15년과 '16년 마이너스 성장률을 기록하던 인도네시아 연료탄 수출량은 '17년부터 플러스로 전환된 후 6% 증가세를 기록했으나 올해 들어 전년대비 4.5%p 하락하면서 2.0%에 그침
- 호주는 2019년 전년대비 1.4% 증가한 2억 3,100만 톤 가량의 연료탄을 수출할 것으로 전망됨. '14년부터 약 2억 3,000만 톤 정도의 연료탄을 수출하던 호주는 '17년 1,000만 톤 가량 감소한 2억 2,000만 톤을 기록한 뒤, '18년부터 2억 3,000만 톤 정도를 수출하면서 완만한 수출 물동량 증가세를 보임

[그림 20] 연료탄 수입국 물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

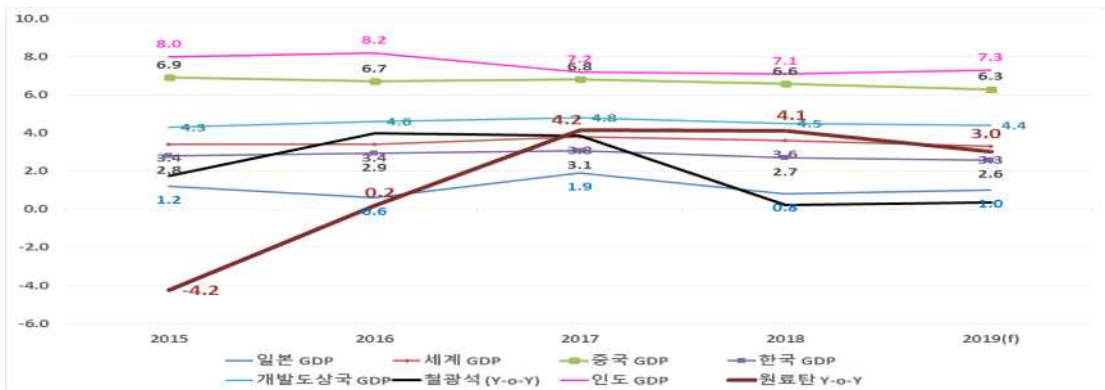
● 인도, 일본, 한국의 연료탄 수입량 증가, 중국은 감소

- 인도의 수입량은 전년대비 5.4% 증가한 1억 6,900만 톤, 한국과 일본은 전년대비 각각 1.3%, 1.4% 상승해 1억 1,700만 톤, 1억 3,000만 톤을 기록할 것으로 전망됨
- 중국은 전년대비 4.0% 감소한 1억 8,300만 톤의 연료탄을 수입할 것으로 예상됨. 중국은 '16년 이후 처음으로 마이너스 증가세를 기록함



[그림 21] 경제성장률과 원료탄 물동량 증가율

(단위: %)



자료: 클락슨

[표 13] 경제성장률과 원료탄 물동량 증가율 상관관계수 (최근 5년 14-18)

원료탄 물동량 증가율 - GDP 증가율 상관관계수				
세계	중국	한국	일본	개발도상국
0.78	-0.52	-0.09	0.32	0.60

자료: 클락슨

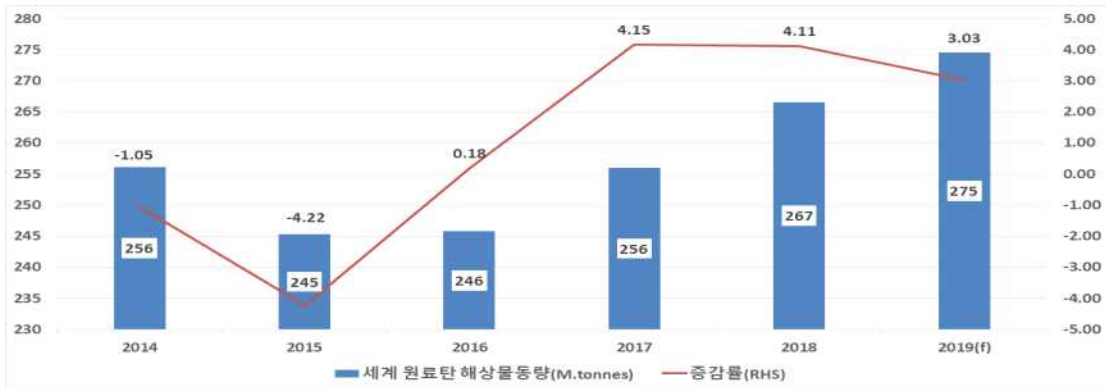
● 2019년 개발도상국 경제성장률 0.1%p 상승한 4.4% 전망

- 개발도상국의 경제성장률은 '15년 4.3%를 기록하며 가장 낮은 성장률을 보인 후, 매년 0.2%p~0.3%p 성장했으나 '17년 이후 둔화되기 시작한 성장세는 올해 들어서면서 전년 대비 0.1%p 하락할 전망
- 중국의 성장률은 '17년 6.8%를 기록하며 가장 높은 성장률을 보인 후, 매년 0.1%p~0.3%p 하락하면서 둔화됨. 올해 6.0%에 그칠 것으로 전망
- 일본의 경제성장률은 '17년 최근 4년 이내 가장 높은 성장률인 1.9%를 기록한 후 1% 선을 기준으로 상승과 하락을 반복 중. 올해에는 1.0%의 경제성장률을 기록할 것으로 전망
- 원료탄은 중국의 경제성장률과 음의 상관관계를 기록했으며, 세계 경제성장률과 가장 높은 양의 상관관계(0.78)를, 그 다음으로 개발도상국의 경제성장률 순으로 나타남(0.60)



[그림 22] 원료탄 해상물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 2019년 원료탄 해상물동량은 전년대비 1.1%p 감소한 2억 7,500만 전망
 - 작년대비 금년 호주(3.2%)와 남아프리카(3.1%) 물동량은 증가할 것으로 보이며, 브라질 물동량은 약 4.6% 감소할 것으로 전망됨
 - 브라질 철광석 수출량의 감소는 지난 1월 발생한 댐 붕괴 사고의 영향에 따른 것으로 분석됨

[그림 23] 원료탄 수출물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 2019년 원료탄 주요 수출국 호주, 캐나다 수출량 증가, 미국산은 감소
 - 세계 원료탄 수출량의 60% 비율을 차지하고 있는 호주산은 전년대비 5% 상승한 1억

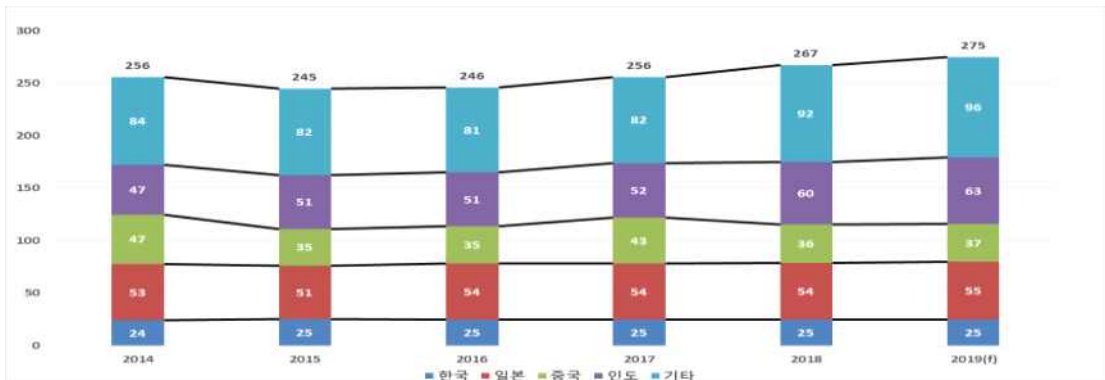


5,600만 톤을 기록할 것으로 전망됨. 미국산 원료탄 수출량은 전년대비 2.1%p 하락한 5,000만 톤에 그칠 것으로 예상됨

- 주요 원료탄 수출국의 추이를 살펴보면 호주산은 1억 5,000만 톤 정도를 꾸준히 수출하고 있음. 금년에도 비슷한 수준으로 수출량이 유지될 것으로 전망됨
- 캐나다산 수출량도 약 2,800만 톤 수준을 유지하는 것으로 나타남. 수출량은 2016년 이후 약보합을 보인 이후 그 추세가 금년까지 이어질 것으로 예상됨
- 반면 미국은 수출량이 2015년 전년대비 28.8% 급격하게 줄어든 후 다시 가파른 상승세를 보이다 2018년 수출량 성장세가 가파르게 하락함. 금년에도 하락추이가 이어질 것으로 전망됨

[그림 25] 원료탄 수입물동량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

● 2019년 중국, 인도 원료탄 수입량 증가, 일본, 한국은 전년 수준 유지

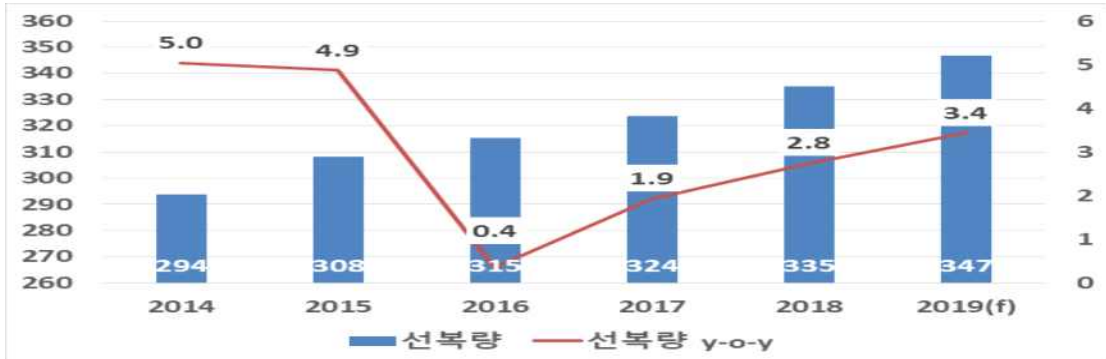
- 2016년 이후 인도의 원료탄 수입량이 꾸준히 증가하고 있음. 2019년에도 증가추세가 이어져 전년대비 5.9% 상승한 9,100만 톤 정도를 수입할 것으로 전망됨
- 2018년 인도 수입량이 전년대비 14.2% 상승해 금년에는 8.3%p 하락한 것으로 보이는데는 기저효과 때문인 것으로 풀이됨
- 중국의 원료탄 수입량은 전년대비 0.8% 상승한 6,300만 톤을 기록할 것으로 전망됨. 작년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 보이나 2018년에 전년대비 수입 물동량이 16.2% 가량 급격히 줄어들어 실제 증가세 보다 부풀려 보임
- 한국과 일본의 수입량은 각각 2,500만 톤, 5,500만 톤가량으로 전년대비 유사한 수준임. 2017년 이후 수입량 증가세가 둔화된 이후 그 추세가 금년까지 이어짐



케이프선 : 공급동향

[그림 26] 케이프선 선복량 추이

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

- 2019년 3월 기준 연평균 선복량 증가율은 3.4%로 3억 4,700만 dwt 전망
 - 케이프선은 전년대비 0.6%p 증가할 것으로 전망됨. '17년 이후 선복량 증가율이 다소 둔화되고 있음

[그림 27] 케이프선 선령구조



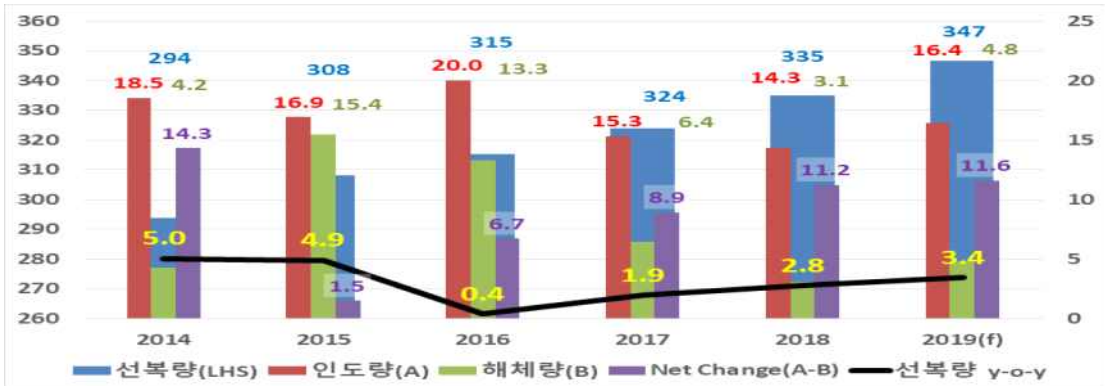
자료: 클락슨

- 케이프선의 평균 선령은 8.6세로 건실한 선령구조 유지
 - 전체 1,724척의 선박 중 선령이 5년 이하인 선박이 25%, 6~10년 선박 52%, 11~15년 선박 14%, 16~20년 선박은 6%, 21년 이상 선박이 3%로 나타남
 - 건실한 선령구조를 가지고 있으며 해체로 인한 공급조절은 크지 않을 것으로 예상됨



[그림 28] 인도량과 해체량

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

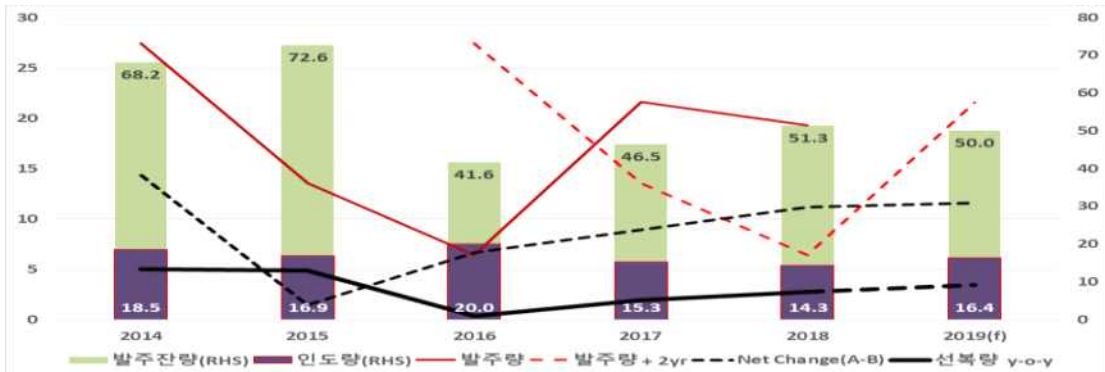
● 2019년 케이프선 해체량 급증, 전년대비 54.8% 증가 전망

- 2019년 인도량은 전년대비 14.6% 증가한 1,600만 dwt, 해체량은 전년대비 54.8% 증가한 480만 dwt를 기록할 것으로 전망됨. 최근 케이프선 운임 약세로 전년대비 해체량이 늘어난 것으로 분석됨
- 참고로 2018년 1~11월 해체량은 250만 dwt, 11척을 기록한데 비해 2018년 12월~금년 2월까지 8척(140만 dwt), 3월에는 120만 dwt의 케이프선이 해체된 것으로 나타남. 반면 일반적으로 인도량은 1월, 2월에 급증하나 올해는 200만 dwt(7척)에 불과함. 이는 전년대비 33% 줄어든 수준이며, 2008년 이후 가장 적은 수의 선박이 인도됨
- 저조한 상황이었던 2015년과 2016년 해체량은 각 1,500만 dwt, 1,300만 dwt를 기록하며 최근 5년(2014~2018)기준 최대 수준임. 상황이 저조할수록 해체량이 증가하는 것으로 나타남



[그림 29] 발주량, 인도량과 선복량

(단위: 백만dwt)

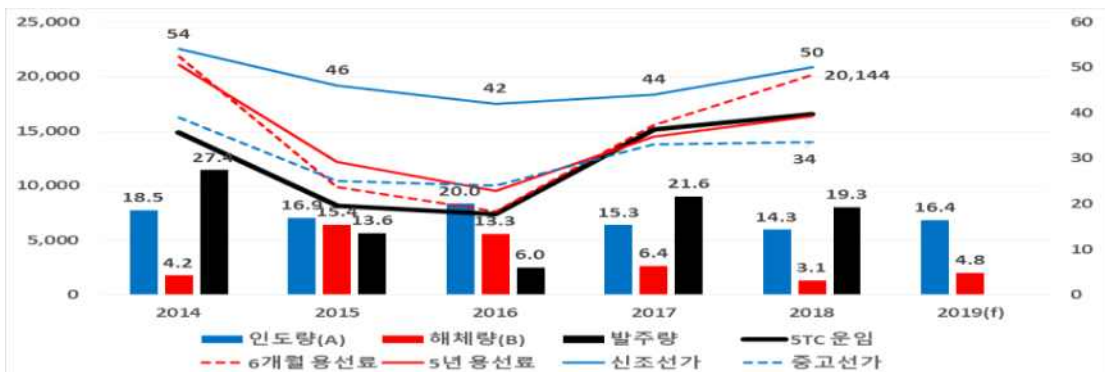


자료: 클락슨

- 2019년 발주잔량 5,000만 dwt, 인도량은 1,600만 dwt 전망
 - 금년 발주량은 전년대비 2.5% 감소한 5,000만 dwt를 기록할 것으로 전망됨. 이는 2017년 선박발주분이 2년 뒤인 2019년에 영향을 미친 것으로 분석됨

[그림 30] 운임, 선가와 발주량

((단위: 백만dwt, 백만달러))



자료: 클락슨

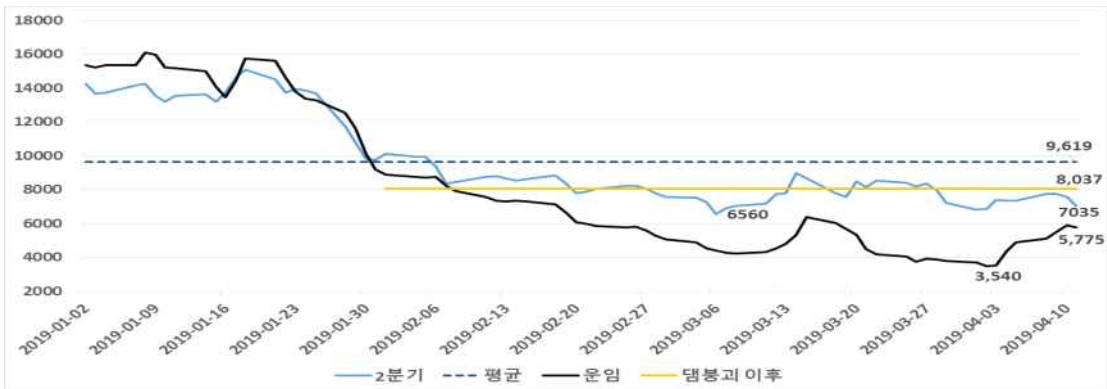
- 2018년 선박발주량은 1,930만 dwt 기록
 - 2018년 선박발주량은 1,930만 dwt를 기록하며 '16년 대비 약 3.2배가량 늘어남. 반면 해체량은 1,430만 dwt로 '16년대비 28.5% 줄어든 것으로 나타남
 - 운임과 발주량의 5년간 관계를 살펴보면 시황이 약세일 때 해체량이 늘어나며, 또한 신조선과 중고선의 선가 차이가 커지는 것으로 나타남



케이프선 : FFA

[그림 31] 운임과 FFA

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, 발틱

● 2019년 2분기 FFA 가격은 8,037달러/일 기록

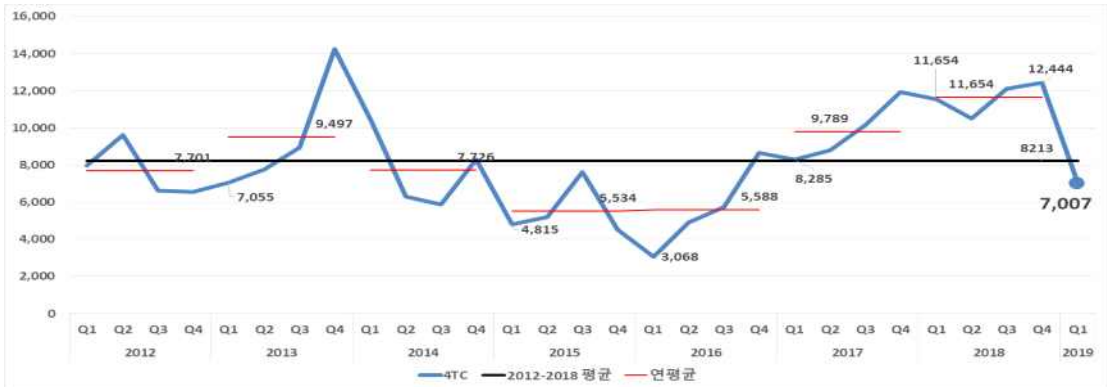
- 2019년 2분기 FFA 가격 평균은 브라질 댐이 붕괴된 시점인 금년 1월 25일(13,675달러/일) 전까지 1일 13,900달러를 기록함. 최저수준이 13,183달러/일, 최고수준이 15,088달러/일을 보임
- 1월 25일 이후 약 5일 만에 10,000달러/일선이 붕괴되며 최근에는 1일 7,000달러 선을 나타냄



파나막스선 : 운임동향

[그림 32] 파나막스선 4TC 운임 추이

(단위: 달러/일)

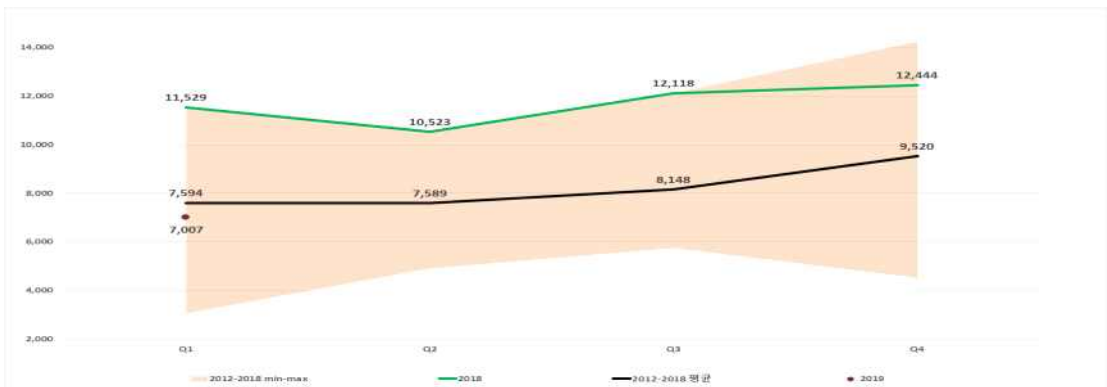


자료: 클락슨

- 2019년 1분기 파나막스선 운임은 최근 7년 평균(2012-2018)을 하회하는 수준
 - 1분기 파나막스선 운임은 전년 동기대비 약 40% 하락한 7,007달러/일을 기록함. 최근 7년 평균인 1일 8,213달러에도 못 미치는 수준임
 - 파나막스선 운임은 16년 1분기 이후 증가세를 나타내다가 금년 들어 가파르게 하락하여 전 분기대비 약 43.7% 하락함

[그림 33] 파나막스선 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨



● 금년 1분기 운임은 장기평균을 하회하는 수준

- 2019년 1분기 운임은 7,007달러/일을 기록하며 최근 7년 평균보다 조금 낮은 수준을 기록함. 전년 동기대비 낮은 수준이며 '13년도 1분기 운임과는 유사한 수준임
- 파나막스선 운임의 계절성을 장기적으로 분석해보면 1분기에 대체로 저조한 것으로 나타나, 이러한 운임의 계절성을 감안한다고 하더라도 금년 1분기는 하락폭이 큼

[그림 34] 파나막스선 장·단기 용선료

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

● 2019년 1분기 단기용선료가 장기용선료 보다 낮은 수준

- 금년 1월부터 스팟운임이 장기용선료를 하향 돌파 함. 2월에 들어서자 단기용선료도 장기용선료를 하향돌파하며 장기용선료(10,550달러/일), 단기용선료(10,045달러/일), 스팟운임(7,599달러/일) 순으로 나열됨. 이는 일반적으로 시장이 약세일 때 나타남



[그림 35] 파나마스선 선가와 운임

(단위: 달러/일, 백만달러)



자료: 클락슨

- 18년 3분기 이후부터 약 7개월간 선가차이 일정

- 18년 3분기에 해당하는 8월 신조선가 2,700만 달러, 중고선가 1,900만 달러를 기록한 이후 7개월간 선가 간 차이가 유지되고 있음
- 2018년 상황이 회복되는 모습을 보이면서 신조선과 중고선가 차이가 줄어들긴 했으나 최근 운임이 급락했음에도 선가간 차이는 없는 것으로 나타남



파나막스선 : 수요동향

[그림 36] 곡물 해상물동량(대두포함)

(단위: 백만dwt, %)



자료: 클락슨

- 2019년 곡물 해상물동량은 1,600만 톤 늘어날 것으로 전망
 - 금년 곡물 물동량은 전년대비 3.4% 증가한 4억 8,900만 톤을 기록할 것으로 전망됨
 - 이는 중국의 대두수입량이 전년대비 늘어날 것으로 전망되며, 신흥국인 아프리카, 인도네시아, 베트남 등이 곡물과 잡곡류(coarse grain) 수입을 늘릴 것으로 예상됨에 따른 것으로 분석됨

[그림 37] 곡물 수출량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 금년 미국, 아르헨티나 곡물 수출량 증가, 브라질 소폭 감소 전망



- 작년에 이어 금년에도 미국이 가장 많은 곡물을 수출할 것으로 전망되고 있음. 금년 미국산 곡물 수출량은 1억 3,300만 톤을 기록할 것으로 예상되며, 이는 전 세계 곡물 수출량 중 27%에 해당하는 수준임
- 금년 브라질은 기상악화로 인한 작황부진으로 전년대비 100만 톤 감소한 1억 600만 톤 가량의 곡물을 수출할 것으로 전망됨. 수출량은 감소했으나 브라질은 여전히 전 세계의 곡물 수출량의 22% 정도를 담당해 미국 다음으로 두 번째로 많은 곡물을 수출할 것으로 예상됨
- 아르헨티나도 기상악화로 곡물 생산에 차질을 빚을 것으로 예상되었으나 금년 생산량은 전년대비 500만 톤 늘어난 4,600만 톤을 기록할 것으로 전망됨

[그림 38] 대두 수출량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

● 2019년 아르헨티나 대두 수출량은 전년대비 2배가량 증가한 700만 톤 전망

- 금년 대두 수출량은 전년대비 4.0% 증가한 1억 5,300만 톤을 기록할 것으로 예상됨. 아르헨티나의 대두 수출량이 눈에 띄게 증가함. 전년대비 400만 톤이 늘어난 800만 톤을 수출할 것으로 전망됨
- 미중무역분쟁 이후로 중국은 미국산 대두 수입을 중지함. 이로 인해 2018년 미국산 대두 수입량은 전년대비 1,000만 톤 감소한 4,300만 톤에 그침. 금년 미국산 수출량은 전년대비 400만 톤 증가한 4,700만 톤을 기록할 것으로 전망됨
- 중국은 대두 수입량을 브라질산과 아르헨티나산으로 대체함. 이로 인해 2018년 브라질 대두 수출량은 전년대비 23.5%(1,600만 톤) 가량 증가함. 반면 아르헨티나는 가뭄으로 생산량이 감소해 대중국 수출량은 늘었으나 총 수출량은 전년대비 300만 톤 감소한

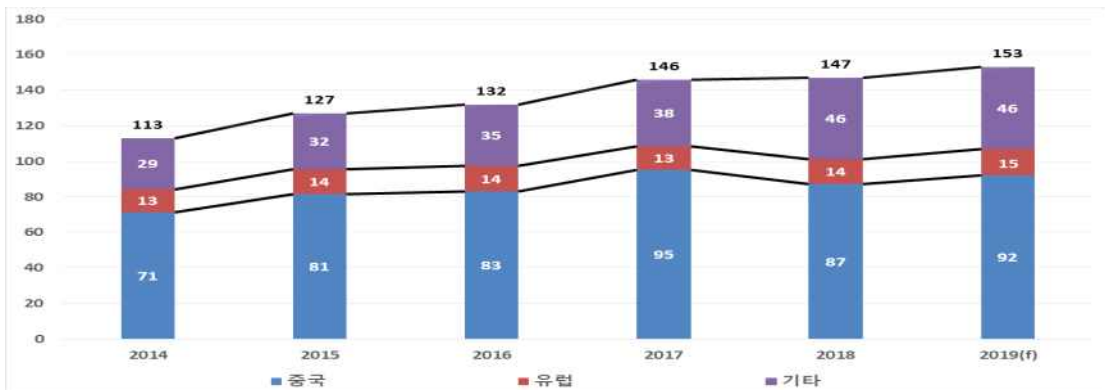


400만 톤에 그침

- 가뭄의 영향으로 브라질산 대두 생산량 감소로 금년 수출량은 전년대비 300만 톤 줄어든 8,100만 톤에 그칠 것으로 예상됨

[그림 39] 대두 수입량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

● 중국의 대두 수입량은 9,200만 톤을 기록하며 전년대비 5.7% 증가 전망

- 중국의 대두 수입량은 전년대비 증가할 것으로 나타남. '17년 이후 중국은 대두 수입량을 800만 톤가량 줄였으나, 올해에는 500만 톤 정도 늘릴 것으로 전망 됨
- 중국은 전 세계 대두 물동량 중 59% 가량을 수입하는 최대 수입국임. 주로 미국산 대두를 수입하였으나, 미중 무역분쟁으로 미국산 대두 수입을 중단함
- 수입량을 브라질산과 아르헨티나산 등으로 상쇄했으나 2018년 대두 수입량은 전년대비 800만 톤 감소한 8,700만 톤에 그침
- 미중 무역분쟁의 협상의 결과에 따라 중국의 대두 수입지가 결정될 것으로 예상됨. 최근 중국 국영기업이 미국산 대두를 수입하는 등 관계개선에 노력하고 있다는 소식이 나오면서 미중 무역분쟁 협상에 대한 기대감이 높아짐
- 미중 무역분쟁이 타결될 경우 미국산 대두 수출량에 긍정적 영향을 미칠 것으로 분석됨. 또한 브라질산 대두 생산량이 줄어 든 것 또한 호재로 작용할 것으로 예상됨



[그림 40] 연료탄 수출량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 2019년 인도네시아 연료탄 수출량이 전년대비 1.9% 증가한 4억 1,900만 톤 전망
 - 금년 호주는 전년대비 300만 톤가량(1.3%) 늘어난 2억 3,130만 톤, 남아프리카 공화국은 전년수준인 7,900만 톤을 수출할 것으로 예상됨. 인도네시아 연료탄 수출량은 800만 톤 늘어날 것으로 전망됨

[그림 40] 연료탄 수입량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 2019년 인도 연료탄 수입량 전년대비 증가한 1억 7,000만 톤 전망
 - 중국의 연료탄 수입량 증가세가 눈에 띄게 둔화됨. 중국이 연료탄 수입량을 전년대비 약 700만 톤 줄인 1억 8,400만 톤가량을 수입할 것으로 예상됨. 이는 올해에도 중국이 환경규제 시행으로 석탄 수입을 제한할 것으로 전망하기 때문인 것으로 풀이됨



- 인도는 전년대비 약 900만 톤 늘린 1억 7,000만 톤가량의 연료탄을 수입할 것으로 예상됨
- 유럽 및 일본, 한국, 중국 등 연료탄을 수입하는 주요 석탄 소비국은 신재생에너지 개발 등으로 석탄에 대한 의존도가 낮아질 것으로 전망됨. 하지만 기존의 석탄 소비국이 인도와 같은 신흥국으로 대체되면서 석탄 해상물동량 감소세는 크지 않을 것으로 예상됨
- 인도의 수입량 증가는 파나마스선 운임에 긍정적으로 작용할 것으로 전망됨

[그림 40] 원료탄 수입량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 2019년 인도 원료탄 수입량은 전년대비 300만 톤 늘어난 6,300만 톤 전망
 - 2018년 이후 중국의 원료탄 수입량 증가세가 둔화됨. 금년 중국의 원료탄 수입량은 전년과 유사한 수준인 3,700만 톤을 기록할 것으로 전망됨
 - 인도의 원료탄 수입량은 금년 약 3,700만 톤을 기록할 것으로 예상됨. 인도와 같은 신흥국의 원료탄 수입량은 늘어날 것으로 전망됨. 이는 파나마스선 운임에 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상됨



파나막스선 : 공급동향

[그림 40] 파나막스선 선복량

(단위: 백만톤)

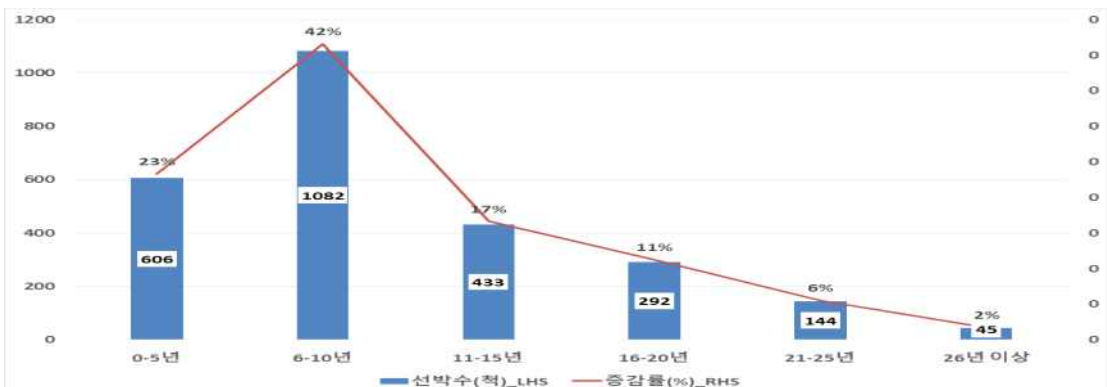


자료: 클락슨

- 2019년 1분기 선복량 완만한 상승세를 보이며 총 2억 1,400만 dwt 기록
 - 2019년 선복량은 전년대비 3.5%증가한 2억 1,400만 dwt를 기록할 것으로 전망됨

[그림 41] 파나막스선 선령구조

(단위: 척, %)



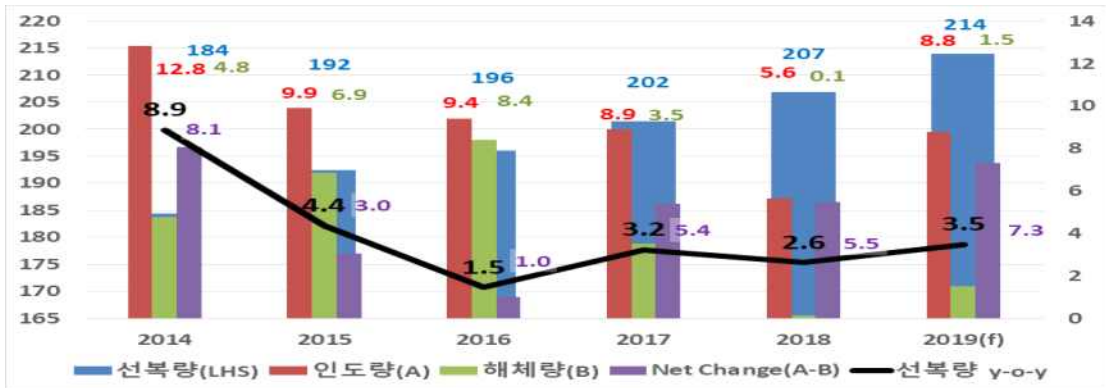
자료: 클락슨

- 2019년 1분기 현재 파나막스선 선령구조는 건실
 - 현재 운항 중인 파나막스선 총 2,602척 중 선령이 15년인 선박이 차지하는 비중은 82%임. 6년 이상 10년 미만의 선박비율이 42%(1,082척)으로 가장 크며, 26년 이상 된 선박이 45척(2%)으로 가장 작은 비중을 차지하는 것으로 나타남



[그림 42] 선복량과 인도량, 해체량

(단위: 백만톤)

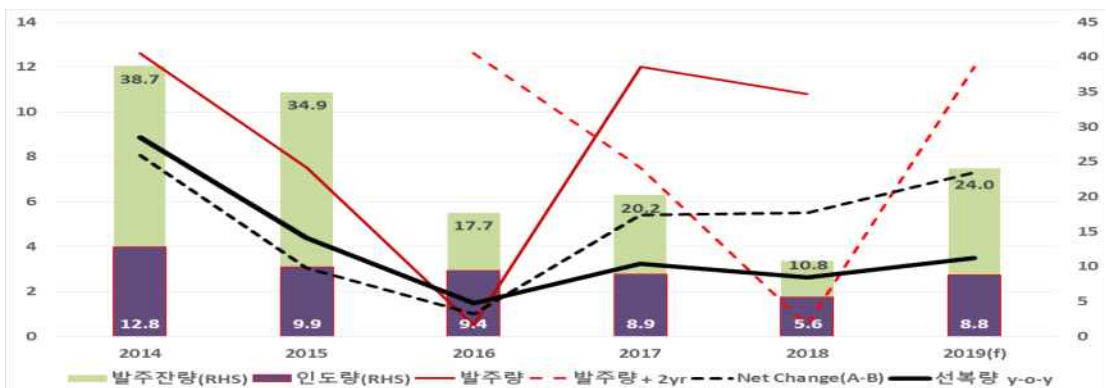


자료: 클락슨

- 2019년 인도량은 전년대비 57% 증가한 880만 dwt 전망
 - 2019년에도 인도량이 증가할 것으로 전망됨. 참고로 2019년 1, 2월에 파나막스선 23척이 인도된 것으로 나타남. 2달 동안 인도량은 190만 dwt를 기록하면서 전년대비 77% 증가한 수준임. 이는 2017년에 급증한 발주량이 2년 뒤인 2019년에 영향을 미친 것으로 분석됨
 - 금년 해체량은 전년대비 15배가량 증가한 150만 dwt를 기록할 것으로 예상됨

[그림 44] 발주량, 발주잔량, 인도량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

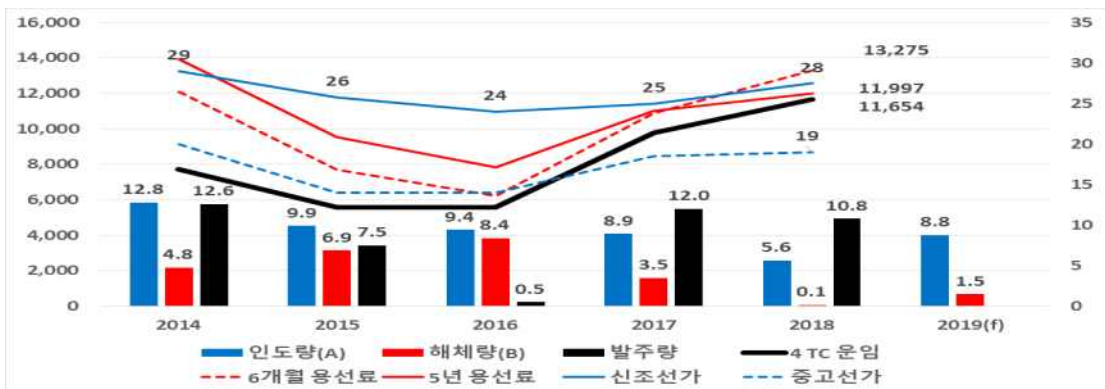
- 2019년 발주잔량 전년대비 20% 상승한 2,400만 dwt 전망



- 금년 발주잔량이 전년대비 2배 이상 늘어날 것으로 전망됨. 이는 2017년 발주량이 급증한 선박발주분이 2019년에 영향을 미친 것으로 분석됨
- 5년(2014~2018)간 장기추세를 살펴보면 발주량이 증가하면 순증(Net Change)이 함께 증가하는 것으로 나타남
- 발주잔량은 통상 발주량과 2년 정도의 시간적 간격을 두고 나타나는 것으로 보이며, 이는 선박의 건조시간이 통상 짧게는 1년, 길게는 3년 정도 걸리기 때문인 것으로 해석됨

[그림 45] 운임, 선가와 발주량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

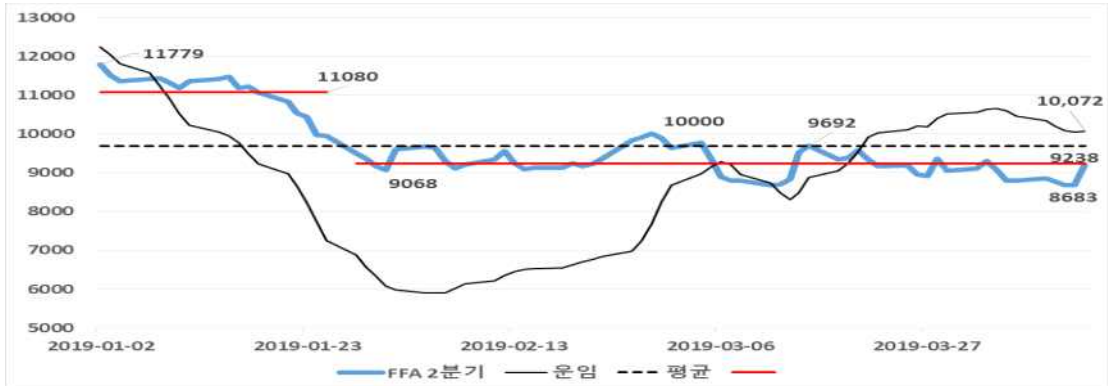
- 2018년 발주량은 1,080만 dwt를 기록
 - 2018년 선박발주량은 '16년 대비 21배가량 증가한 1,080만 dwt를 기록함. 해체량은 98.8% 하락한 10만 dwt 불과함
 - 시황이 약세를 나타내는 '15년과 '16년 해체량은 각각 690만 dwt, 840만 dwt를 기록함. 최근 5년(2014~2018)기준 시황이 저조했던 15년과 16년에 선박이 가장 많이 해체된 것으로 나타남
 - 시황이 좋을수록 신조선가와 중고선가간의 차이가 거의 나타나지 않는 것으로 나타남



파나막스선 : FFA

[그림 46] 운임과 FFA

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, 발틱

- 2019년 2분기 FFA 가격은 9,238달러/일 기록

- 2019년 2분기 FFA 가격 평균은 1월 25일 기준으로 이전 11,080달러/일, 이후 9,238달러/일을 기록함
- 연초 1,1779달러/일 가격을 기록했던 FFA 2분기 가격은 1월 31일 23% 하락해 9,068달러/일을 기록함. 이후 스팟운임의 상승에도 불구하고 운임의 고점과 저점이 점진적으로 낮아지고 있는 것으로 나타남



수프라막스선 : 운임동향

[그림 47] 수프라막스선 운임

(단위: 달러/일)

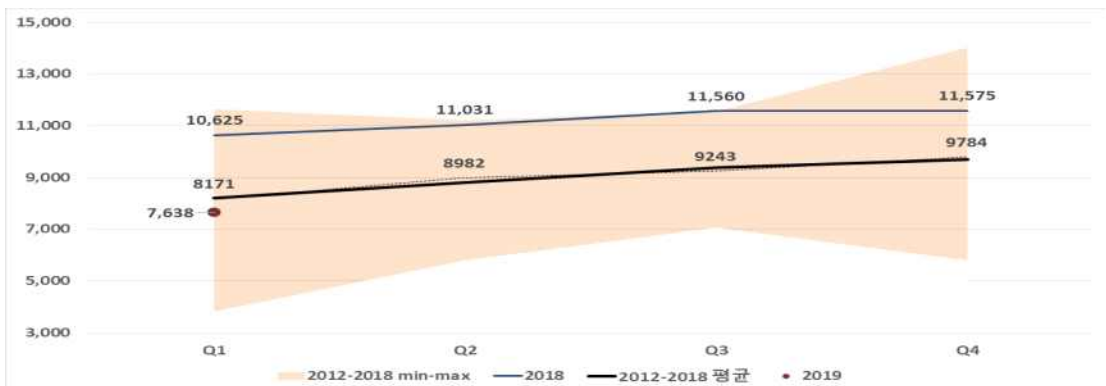


자료: 클락슨

- 2019년 1분기 수프라막스선 운임은 최근 7년(2012-2018) 평균을 하회하는 수준
 - 1분기 운임은 7,638달러/일을 기록하며 전기대비 51.5% 하락한 수준임. 최근 7년 평균 운임 9,020달러/일의 84%에 해당함
 - 2016년 점진적으로 운임이 상승하며 상승추세를 보였으나 금년 들어 운임이 가파르게 하락함. 이러한 추세가 3월까지도 이어지고 있음

[그림 48] 수프라막스선 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

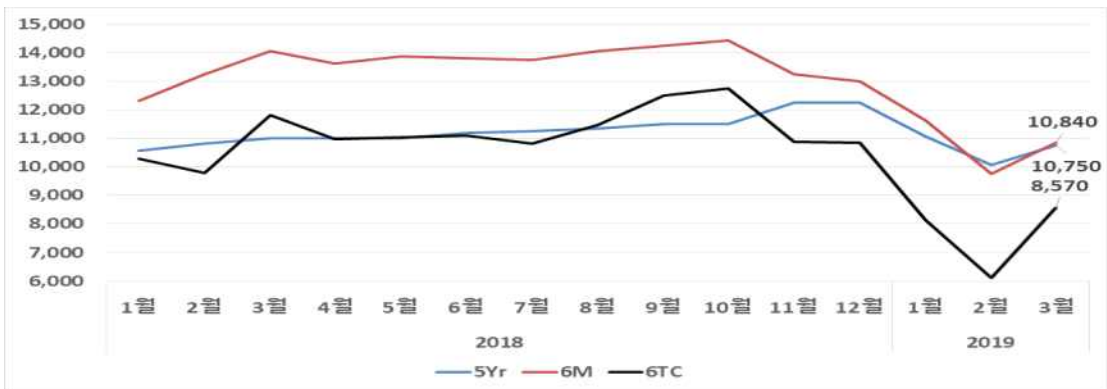
- 1분기 수프라막스 운임은 계절성을 반영한 장기평균을 조금 하회하는 수준



- 수프라막스선 1분기 운임은 7,638달러/일을 기록하며 전년 동 분기대비 75% 하락한 것으로 나타남
- 수프라막스선의 최근 7년 평균(2012-2018)의 추세를 보면 1분기 운임이 가장 낮고 4분기 운임이 높게 나타남. 이러한 계절성을 감안한다면 1분기 수프라막스 운임은 최근 7년 1분기 평균을 하회하는 수준이기는 하나 평균의 93%에 해당함

[그림 49] 수프라막스선 장기, 단기 용선료

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

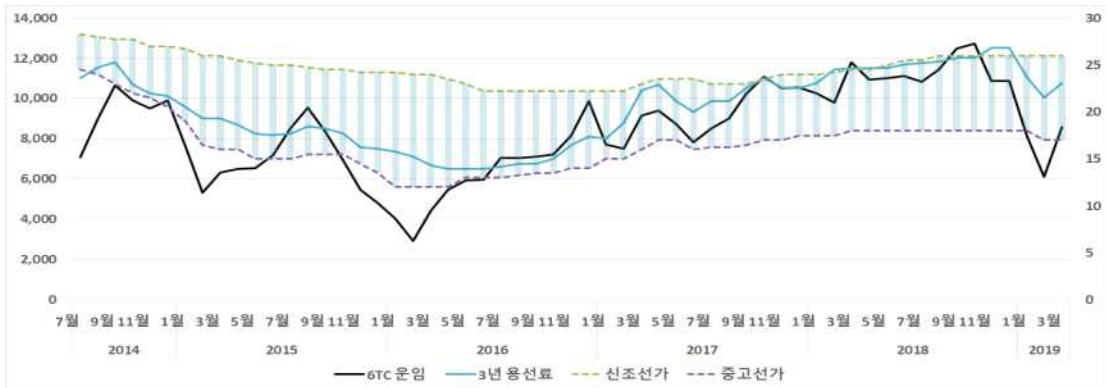
● 2019년 1분기 장기와 단기 용선료 동조화 현상 심화

- 2019년 1분기 용선료의 움직임은 이례적임. 일반적으로 5년 장기용선료의 변동성이 크지 않음에도 불구하고 최근 1분기에 들어서면서 스팟운임, 6개월 용선료와의 동조화 현상이 강해짐



[그림 50] 운임과 선가관계

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

● 19년 1분기 수프라막스의 선가간 간격 일정

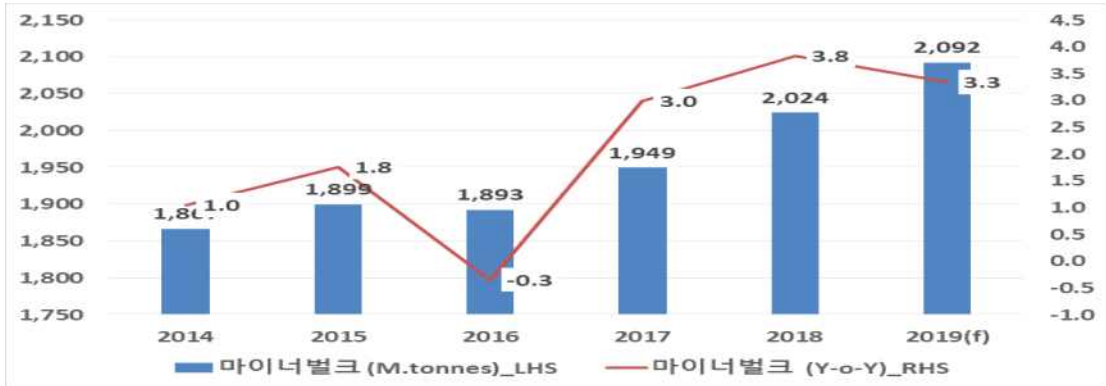
- 18년 3분기에 해당하는 8월 신조선가 2,600만 달러, 중고선가 1,800만 달러를 기록하며 선가간 차이는 약 800만 달러를 유지됨
- 금년 2월에 들어서면서 중고선가가 전월대비 100만 달러 하락하면서 선가간 차이가 확대됨



수프라막스선 : 수요동향

[그림 51] 마이너벌크 해상물동량

(단위: 백만톤)

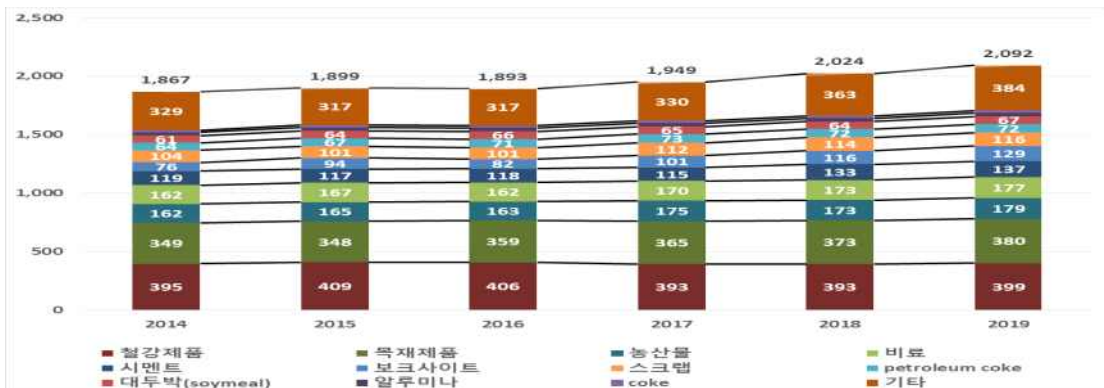


자료: 클락슨

- 2019년 마이너벌크 해상물동량은 전년대비 3.3% 증가한 20억 9,200만 톤 전망
 - 마이너벌크 해상물동량의 최근 5년(2014~2018) 추이를 살펴보면 마이너스 증가율을 기록한 '16년 이후 상승추세를 유지하다 '18년 정점을 찍음
 - 금년 전년대비 0.5%p 하락하면서 증가세가 다소 둔화될 것으로 전망됨

[그림 52] 마이너벌크 상세 및 수출량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

- 철강제품과 목재제품은 전년대비 1.6%, 1.8% 상승, 시멘트 수출량은 전년수준 유지



- 마이너벌크에서 가장 높은 비율을 차지하는 철강제품(19%)과 목재제품(18%)이 각각 3억 9,800만 톤, 3억 8,000만 톤의 물동량이 발생할 것으로 전망됨
- 비료물동량은 마이너벌크 물동량의 9%를 차지하는 품목으로 전년대비 2.3%증가한 1억 7,600만 톤을 기록할 것으로 예상됨
- 가장 큰 비율을 차지하는 철강제품은 '16년부터 마이너스 성장세를 기록하다 올해 들어 플러스 성장할 전망. 반면 목재제품은 '16년 이후 성장세가 둔화됨
- 2018년 시멘트 물동량 증가량이 두드러지게 눈에 띈. 시멘트 물동량은 1억 3,300만 톤으로 전년대비 약 15.6% 증가한 수준임. 올해도 시멘트 수출량은 1억 3,700만 톤으로 전년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 전망됨
- 참고로 2018년 중국의 시멘트 수입량이 2017년 100만 톤에서 1,300만 톤으로 급증함. 반면 수출량은 1,200만 톤에서 900만 톤을 기록하며 가파른 하락세를 나타냄. 중국은 베트남에서 대부분의 시멘트를 수입한 것으로 나타남
- 이로써 중국이 최대 시멘트 수입국으로 미국은 세계에서 2번째 시멘트 수입국이 됨. 베트남과 중국간 시멘트 무역은 지속될 것으로 전망됨



수프라막스선 : 공급동향

[그림 53] 선복량

(단위: 백만톤)

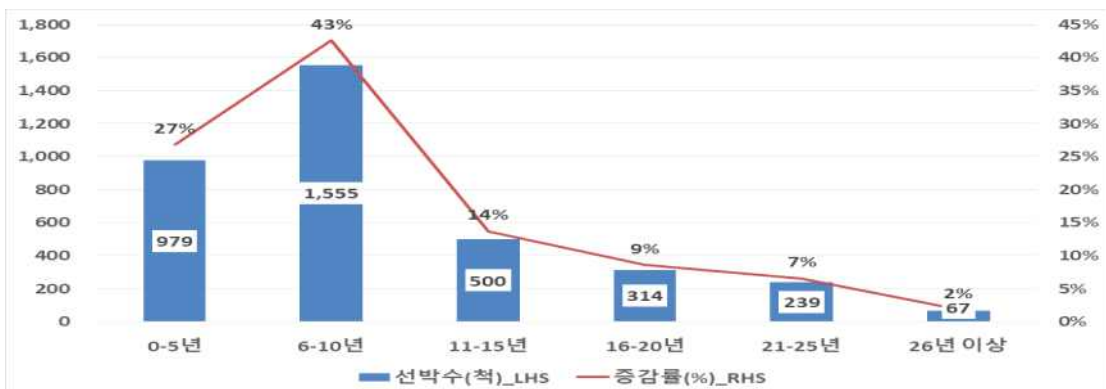


자료: 클락슨

- 2019년 수프라막스선 선복량은 전년대비 2.5% 증가한 2억 5,000만 dwt 전망
 - 수프라막스선 선복량 증가세가 2016년 이후 감소함. 금년에는 전년대비 1.5%p 감소한 2.5% 증가할 것으로 전망됨

[그림 54] 수프라막스선 선령 구조

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

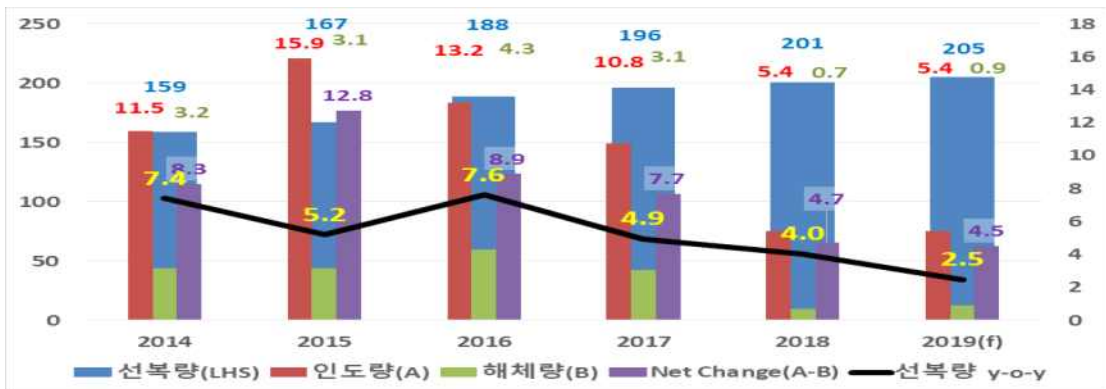
- 수프라막스선 평균 선령은 9.5세로 건실한 선령구조 유지



- 전체 3,654척의 선박 중 15년 이하 선령이 84% 정도 차지하는 것으로 나타남
- 5년 이하 선박은 27%, 6~10년 선박은 43%, 11~15년 선박은 14%, 16~20년 선박은 9%, 21년 이상 선박이 9%로 나타남
- 건실한 선령구조를 가지고 있으며 당분간은 해체로 인한 공급조절이 크지 않을 것으로 전망됨

[그림 55] 인도량과 해체량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

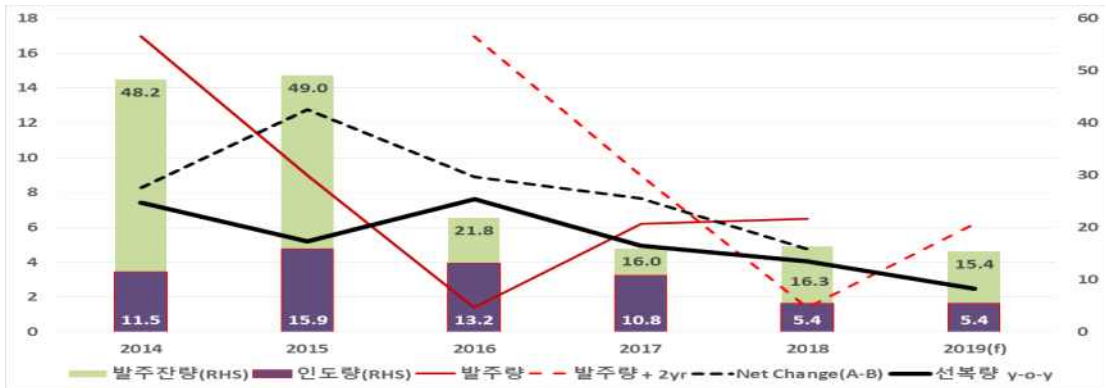
● 2019년 인도량, 해체량은 전년도 수준 유지 전망

- 2019년 인도량은 540만 dwt, 해체량은 90만 dwt를 기록하며 전년도와 비슷한 수준을 유지할 것으로 전망됨
- 순증(Net Change)은 '15년 1,280만 dwt를 기록한 후 점차적으로 증가세가 둔화됨



[그림 56] 발주잔량, 발주량, 인도량

(단위: 백만톤)

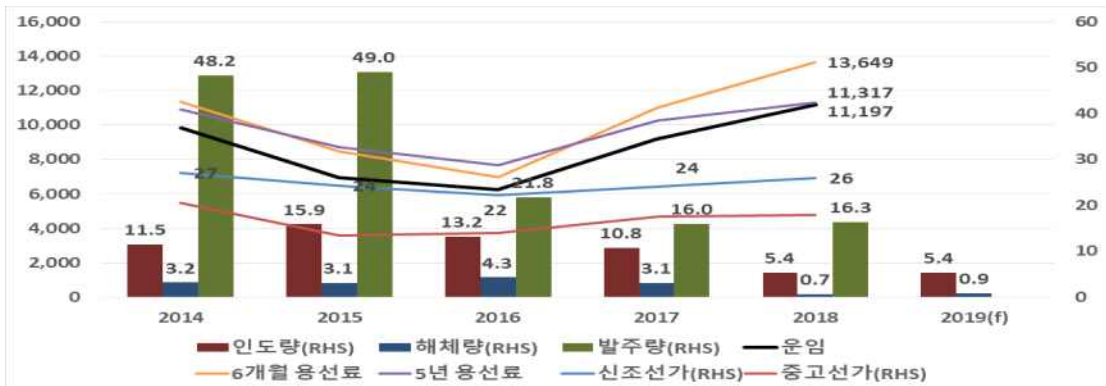


자료: 클락슨

- 2019년 발주잔량은 5.5% 감소한 1,540만 dwt 전망
 - 발주잔량의 증가세는 '15년 이후 감소하고 있는 것으로 나타남

[그림 57] 운임선가와 발주, 인도, 해체량

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨

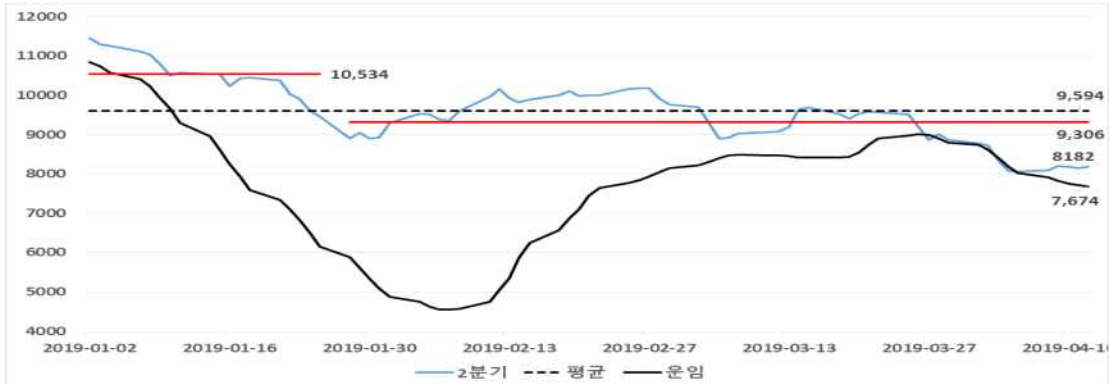
- 2019년 해체량은 90만 dwt 불과, 전년도 수준 유지 전망
 - 운임이 약세를 보이는 '16년에 해체량이 430만 dwt로 최근 5년 이내 가장 많은 선박이 해체된 것으로 나타남. 이후 운임이 상승세를 보이기 시작해 '18년에 해체량은 70만 dwt를 기록하며 가장 적은 양의 선박이 해체됨



수프라막스선 : FFA

[그림 58] 운임과 FFA

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, 발틱

- 2019년 2분기 FFA 가격은 9,306달러/일 기록
 - 2019년 2분기 FFA 가격 평균은 1월 25일 기준으로 이전 10,534달러/일, 이후는 11.6% 하락한 9,306달러/일을 기록함
 - 1월 초부터 2월 말까지의 스팟운임과 FFA 2분기물 가격을 살펴보면, 스팟운임이 급락함에도 불구하고 FFA 2분기물 가격의 하락폭은 크지 않은 것으로 나타남



주요 뉴스

● 케이프선 운임, 휴일임에도 불구하고 순조로운 출발

- 케이프선 운임이 1일 15,344달러를 기록하며 1월 첫 주 순조로운 출발을 보였음. Cleaves Securities에서는 운임이 크리스마스 이브 대비 약 4% 증가한 기록이라고 언급했음
- Joakim Hannisdahl 분석가는 일반적으로 운임이 크리스마스과 신년 휴일기간 동안에 하락하나 올해는 순조로운 출발을 보였다고 밝혔음. 하지만 중국의 신년 휴일, 호주의 사이클론과 브라질의 우기 등이 운임에 부정적 영향으로 작용할 것이라고 덧붙였음. 또한 2019년 1분기 운임은 현재와 비슷한 수준인 평균 15,000달러/일을 유지할 것이라고 분석함
- BDI는 1,282로 크리스마스 이브대비 11 상승함. Platou Securities에서는 중국이 이미 미국산 대두 수입을 재개했으며, 금년 2월 정도에는 석탄 수입 감산 정책을 해제할 것이라고 밝혔음. 반면 금년 중국 GDP성장률이 둔화될 것이며, 철광석 출하량은 가까운 시일 내에 감소할 것이라고 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1665602/capesize-rate-climb-brings-unusual-seasonal-cheer-to-bulker-market>(로그인 필요)

● 발레사 브라질 댐 붕괴, 건화물선 운임에 부정적 영향

- 지난 1월 25일 광산회사인 발레(Vale)가 관리하는 댐이 붕괴되는 사고가 발생함. 댐은 상류형 방식 (upstream method)의 광미댐(tailing dam)으로 2015년에도 같은 방식의 댐이 붕괴되어 대규모의 인명사고와 환경피해가 발생함
- 2차례에 재난을 겪은 브라질 정부는 같은 달 29일 상류형 방식의 광미댐을 모두 폐쇄할 계획이라고 밝힘. 발레사도 정부 방침에 따라 운영 중인 10개의 댐을 폐쇄할 예정임. 이로 인해 올해 발레사의 철광석 생산량이 약 4,000만 톤 감소할 전망이다
- 브라질의 철광석 생산량이 감소하면서 건화물선 시장에 부정적 영향을 미칠 것으로 보고 있음
- 드류리는 케이프 사이즈 선박에 대한 수요가 줄어든 것이라고 전망함. 철광석 생산량 4,000만 톤 감소는 브라질-중국 향 케이프사이즈 선박 약 55~60척에 해당하나, 이 중 약 20척의 선박이 호주-중국향 항로로 투입될 것으로 예상함. 최종적으로 케이프사이즈 선박 약 35~40척 정도의 과잉이 발생할 것으로 분석함
- 클락슨에 따르면 2018년 브라질 철광석 생산량은 3억 8,800만 톤으로 철광석 해상물동량의 26%, 건화물선 해상물동량의 7%를 차지한다고 밝힘



- JP 모건은(JP Morgan)은 철광석 생산량 감소로 철광석 해상물동량이 4.7%, 건화물선 물동량이 1.3%가 감소할 것이라고 전망함
- 또한 항로가 브라질-중국(9,548 NM)에서 호주-중국(3,451 NM)으로 변경되면서 톤-마일 감소효과가 나타날 것이라고 밝힘. 이는 철광석 해상물동량 3.1%, 건화물선 해상물동량의 0.8%가 감소되는 것에 해당한다고 분석함

<https://www.reuters.com/article/us-vale-sa-disaster/brazil-set-to-ban-upstream-tailings-dams-after-collapse-kills-hundreds-idUSKCN1PW1MY>

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-01-25/iron-miner-vale-suffers-dam-rupture-in-brazil-s-mining-heartland>

<https://worldmaritimeweb.com/archives/269886/vale-dam-collapse-and-impact-on-shipping/>

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126057/Vale-production-cuts-to-shake-up-trade-flows>(로그인 필요)

● 발레사, 투바라오 일부 터미널 운영 중단 요청

- 브라질 발레사가 댐 붕괴 사고에 대한 조치를 취하기 위해 지역 항만청에 투바라오(Tubarao)의 일부 터미널 운영 중단을 요청했으며, 터미널 폐쇄 기간에 대해서는 미정이라고 밝힘
- 브라질로 향하는 공선은 남아프리카, 콜롬비아 등을 대체항으로 고려함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126205/Vale-forced-to-shut-Tubarao-terminal>(로그인 필요)

● 케이프 사이즈 선박 운임 상승 가능성 제시

- 최근 케이프선 운임은 2017년 2월 이후 최저 수준을 기록함. 지난 1월 25일 발생한 브라질 댐 붕괴로 철광석 생산량 감소와 함께 중국의 경기 둔화 소식이 더해진 것이 케이프선 운임 하락의 주요 원인으로 분석됨
- Fearnleys는 현재 케이프선 운임은 최저수준에 가까우며 3월에 들어서면서 상승할 가능성이 높다고 분석함. 계절적 영향과 더불어 중국 경기 둔화 소식에도 불구하고 실제로는 1월달 중국의 철강생산량이 전년대비 4.3% 증가했다는 세계 철강협회 소식 등이 시장에 긍정적으로 작용해 케이프선 운임이 상승할 것으로 전망함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126424/Capesizes-continue-to-suffer-earnings-erosion>(로그인 필요)



● 트레이드윈즈, 케이프선 계선을 증가 예상

- 트레이드윈즈는 대형 건화물선의 운임 약세가 지속되면서 선주들이 선박을 개선해야 할 수 밖에 없는 상황에 직면하고 있다고 발표함. 또한 클락슨을 인용해 최근 케이프선 운임은 1일 5,000달러에도 미치지 못하고 있다고 전함
- 하지만 Frode Morkedal은 케이프선의 개선에 대해 언급하기에는 시장을 좀 더 지켜보아야한다고 말함. Fearnleys는 현재의 케이프선 운임은 최저 수준이며 지지선을 형성한 후 반등할 가능성이 크다고 발표함. 또한 Cleaves Securities에서는 발레덤 붕괴 등의 여파로 현재까지 케이프선 운임이 약세를 시현하고 있으나 2019년 2분기에는 BDI가 현재 평균의 125%까지 증가할 것이라고 예측함.
- 케이프선 운임상승의 주요 원인으로는 미중무역협상에 대한 기대감과 브라질 발레사가 연간 3천만 톤의 철광석을 생산할 수 있다는 소문이 사실로 판명될 경우를 고려함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1722410/capesize-owners-facing-prospect-of-idling-of-ships>(로그인 필요)

● 케이프선 운임시장 최근 상승, 시장에 대한 우려감 여전

- 금년 1분기 하락추세를 보이던 케이프선 운임시장이 최근 저점을 찍은 후 소폭 상승함. 이에 대해 금년 하반기에 운임이 다소 회복될 것으로 예측하나 케이프선 운임시장에 대한 우려감은 여전한 것으로 나타난다고 로이즈리스트가 전함
- MSI(Maritime Strategy International)의 분석가는 금년 하반기에 운임이 회복된다고 하더라도 케이프선의 1년 용선료는 전년대비 20% 하락한 14,500달러/일 수준에 그칠 것이라고 전망함
- 세계철강협회(World Steel Association)의 자료에 따르면, 철강생산량은 금년 초 대비 9.2% 늘어난 7,100만 톤을 기록함. 하지만 철광석 해상물동량은 호주지역의 수출량 감소와 발레의 생산량 감축으로 줄어들 것으로 분석됨
- 한편 금년 하반기에 케이프선은 스크러버와 선박평형수처리장치(BWTS, Ballast Water Treatment System)를 설치하기 위해 선박을 드라이도킹(Dry Docking)하면서 시장에서 운영되는 선박수가 줄어들 것으로 전망된다고 발표함
- VesselValue는 12월 중순 이후 케이프선 중고거래가 전혀 이루어지지 않고 있다고 발표함. 또한 다른 선형의 중고선가는 15%에서 30%까지 상승했음에도 불구하고 선령이 15년 인 케이프선의 중고선가는 1,200만 달러로 11월 초에 비해 20%나 하락했다고 전함
- 또 다른 분석가는 케이프선박 13척은 이미 해체가 결정되었다고 전함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126994/Capesizes-scrape-off-the-bottom>(로그인 필요)



● MSI, 중소형 선박 중심으로 운임 회복 가능성 제시

- MSI(Maritime Strategies International)는 1월 대비 2, 3분기 건화물선 운임이 회복 될 것이라고 발표함
- 케이프선 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상되는 주요 뉴스는 브라질 댐 붕괴로 인한 철광석 생산량 감산 소식임. 현재 브라질 정부는 철광석 생산량이 약 4,000만 톤 줄 어들 것이라고 발표함. 이와 관련하여 MSI는 생산량이 약 4,000만 톤 감소하는데 3년 정도 소요될 것으로 보고, 2019년 브라질 철광석 생산량이 약 2,000만 톤 감소할 것이라고 전망함. 브라질의 생산감소는 호주의 철광석 생산량으로 상쇄 가능할 것으로 분석 함. 케이프선의 운임수익은 4월에 1일 8,400달러, 7월에는 12,000달러/일까지 상승할 것으로 전망함
- 중소형선박의 경우 향후 3개월 이내에 운임수익이 수프라막스는 1일 11,000달러, 핸디 는 9,700달러까지 상승했다가 7월들어 각각 9,900달러, 8,600달러로 하락할 것이라고 전망함. 중국의 석탄 수입 규제 완화와 미국산 대두와 밀 수출량 증가 등이 상승의 원인이 될 것으로 분석함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126271/Subcapsize-market-to-rebound-after-January-slump>(로그인 필요)

● Grindrod Shipping, 2019년 중소형 건화물선 장기 펀더멘털 긍정적 전망

- Grindrod Shipping은 2019년 건화물선 시장이 미중무역전쟁, 중국 춘절 영향과 함께 중국 경기둔화에 의한 수입량 감소로 약세를 시현하고 있으나, 중소형선박의 장기 펀더멘 털은 긍정적일 것이라고 발표함
- 2019년 중소형 건화물선 시장은 공급측면에서 IMO 2020으로 선박 해체량이 증가하면 서 선복량 증가가 제한적이며, 견고한 마이너 벌크 화물 수요를 바탕으로 수급이 균형을 이루면서 장기 펀더멘털이 긍정적일 것으로 분석됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126433/Grindrod-Shipping-says-trade-woes-threaten-market-confidence>(로그인 필요)

● 파나막스 운임 하락으로 수프라막스와 운임 역전 현상 발생

- 2019년 초 1일 11,144달러를 기록했던 파나막스 운임이 1월 14일 8,881달러/일까지 하락하며 수프라막스보다 운임이 낮아지는 역전현상이 나타남. 수프라막스는 하루 8,908 달러까지 하락하였음
- 글로벌 해운리서치 전문기관인 MSI(Maritime Strategies International)는 중국이 석탄 수입을 제한한 것이 작년 말부터 파나막스 운임 하락에 영향을 미치면서 발생된 현상이



라고 분석함. 하지만 브라질산 대두 수출량 증가로 금년 1분기 말에는 파나마스 선박에 대한 수요가 증가하게 될 것이라는 긍정적 전망도 발표함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125860/Cuts-in-Chinas-coal-imports-force-panamax-earnings-to-slide>(로그인 필요)

● FFA 시장, 파나마스선 신규항로 P8 추가 예정

- 오늘 3월 28일부터 FFA(forward freight agreement) 시장에 신규 항로인 파나마스 P8(Panamax P8)항로가 추가될 예정임. 브라질-중국항 항로인 파나마스 P8은 연간 약 1억 5,000만톤 가량의 대두물동량을 처리함. FIS(Freight Investor Services)에 따르면 신규항로 P8은 세계경제의 불확실성, 미·중무역분쟁의 영향으로 발생할 수 있는 위험 등을 관리하는데 중요한 역할을 할 것이라고 분석함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1733663/ffa-market-turns-back-clock-with-new-grains-route>(로그인 필요)

● Pacific Basin, 수프라막스 중고선 3척 매입

- 트레이즈윈즈는 최근 홍콩 선주회사 Pacific Basin이 수프라막스 중고선 3척을 매입했으며, 향후 3개월 이내 인도받을 예정이라 발표함. 이로써 Pacific Basin은 7월까지 총 115척의 선박을 소유하게 됨
- 수프라막스 5년 중고선가는 작년대비 800만 달러 하락한 1,700만 달러임. 최근 신조선가와 중고선가 가격차가 심화되고 있어 신조선 발주보다는 중고선을 매입하는 것이 더 경제적이라고 판단했다고 전함
- 금년 1분기 건화물선 시장은 건화물선의 계절성을 감안하다고 하더라고 약세를 보였음. 주요 원인은 중국의 연휴, 미중 무역분쟁, 중국의 석탄 수입 제한, 브라질의 댐 붕괴사고 등으로 이로 인해 시장의 불확실성이 확대됨. 평균 TCE(time-charter equivalent)는 핸디선 9,080달러/일, 수프라막스가 10,400달러/일을 기록함. 전년 동기대비 각각 3%, 8% 낮은 수준임
- 하지만, Pacific Basin은 장기적 관점에서 중소형선박 특히 수프라막스, 핸디선 운임시장은 다소 회복될 것으로 전망함. 마이너벌크 수요가 견고할 것으로 예상되며 핸디, 수프라막스선 선복량 증가율이 둔화되고 있는 것이 그 근거라고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1753196/pacific-basin-reveals-new-bulker-buys-as-rates-fall>(로그인 필요)



● 아시아, 밀 수출입국 변경으로 운송 패턴 변화 가능성 제시

- 네덜란드의 라보은행 보고서에 따르면, 아시아의 곡물 수요가 향후 5년간 평균 4.5% 증가할 것으로 전망함. 하지만 주요 밀 수출국인 호주의 금년 밀 생산량이 작년 9월에 발생한 폭염과 가뭄의 여파로 작년 대비 감소할 것이라고 발표함
- 이로 인해 아시아지역 국가는 곡물 수요를 충족하기 위해 호주가 아닌 아르헨티나나 러시아에서 밀을 수입하기 시작할 것이라는 시나리오를 제시함
- 아시아향 밀 주요 수출국이 아르헨티나와 러시아 등으로 전환되면 톤-마일 증가로 인해 건화물선에 긍정적 영향을 미치게 될 것이라고 분석함. 또한 장기적 운송 패턴 변화의 가능성도 열어둠

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125870/Wheat-trade-promises-bulk-carrier-tonnemile-boost>(로그인 필요)

● 브라질, 대두 수출량 최고 수준 기록

- 2019년 1월과 2월 두달 동안 브라질 대두 수출량이 전년 동기대비 85.2% 증가했다고 발표함. 2019년 2월 한 달 동안 대두 수출량은 총 610만 톤으로 작년 대비 112.6% 증가한 수치임. 중국이 미중무역분쟁으로 미국에서 수입할 대두를 브라질산으로 대체한 것이 주된 이유로 분석됨

<https://www.hellenicshippingnews.com/brazilian-soya-bean-exporters-set-new-records/>

● 중국, 캐나다산 카놀라유 수입 규정 강화 예정

- 영국 로이드리스트는 중국이 캐나다산 카놀라유 수입에 대한 통관 규정을 강화할 예정이며 이로 인해 중소형 선박에 부정적 영향을 미칠 것으로 우려된다고 발표함. 이미 지난 주 중국이 캐나다 곡물업체인 리처드슨(Richardson's registration)사의 카놀라유 수입에 대한 허가를 취소하는 등 캐나다산 카놀라유 수입에 대한 제재조치 움직임이 보이고 있다고 전함. 전문가들은 이러한 제재 움직임의 배경이 미·중 무역분쟁에 의한 것이라고 해석하고 있음

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126676/New-blow-to-minor-bulk-owners-as-canola-f-eud-boils-over>(로그인 필요)

● 인도네시아, 러시아산 석탄 수요 증가

- 플랫츠에서는 중국이 환경문제로 인해 호주산 석탄 수입에 대한 제제를 강화했다고 발표함. 또한 중국에서 호주산 석탄의 통관을 40일에서 최장 3달까지 늦추고 있다고 전함
- 중국의 석탄 내수시장은 현재 공급 위기에 직면해 있으며, 이를 해결하기 위해 대체시장



인 러시아와 인도네시아산 석탄 수입량을 늘리고 있음

- 참고로, 호주산 석탄은 케이프선박을 이용해 중국까지 운송되지만, 인도네시아의 경우 파나마스로 석탄 수송을 하고 있음

<https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/coal/030719-demand-for-indonesian-russian-thermal-coal-heats-up-amid-chinas-curbs-sources>

● 중국, 호주산 석탄 통관 40일 지연 지속

- 중국이 호주에서 수입하는 석탄 통관일을 아직까지도 지연시키고 있다고 발표됨. 중국은 호주산 석탄 수입의 통관이 지연되는 이유를 환경정책을 강화했기 때문이라고 주장하고 있음. 하지만 호주와 중국의 정치적 갈등이 배경이 되고 있다고 알려짐

<https://www.hellenicshippingnews.com/australian-coal-still-facing-chinese-delay/>

● 인도 철광석 수입량 157% 증가

- 2018년 4월부터 12월까지 8개월간 인도의 철광석 수입량이 157% 증가했다고 발표함. 인도가 4대 철광석 생산국 중 하나임에도 불구하고 수입량이 증가했음. 물류비 증가와 수입관세 인하가 주된 이유로 밝혀짐. 인도는 철광석의 약 57%는 호주, 19%는 남아공, 15%는 브라질에서 수입한 것으로 발표됨

<https://www.hellenicshippingnews.com/indias-iron-ore-imports-rise-157-during-april-december-2018-says-report/>

● 서호주 지역, 초대형 사이클론 베로니카로 인한 철광석 수출 지연 예상

- 지난 주말에 사이클론 베로니카(Veronica)가 서호주 지역의 주요 철광석 수출항 근처로 이동할 것이라는 소식이 전해짐. 현재 예방조치로 철광석 수출항 운영이 중단된 상황이며, 일부 관계자는 베로니카로 인한 항만 운영 중단이 길게는 일주일까지 걸릴 것이라고 예상함. 호주는 현재 세계 철광석의 약 60%를 공급하고 있으며, 그 중 약 90%가 서호주 지역의 주요 철광석 수출항*에서 처리됨. 서호주 지역 철광석 수출량 중 약 48% 정도에 해당하는 물동량이 케이프선을 이용하여 수송됨

* 주요 철광석 수출항: 포트 헤들랜드(Port Headland), 댐피어(Dampier), 케이프 램버트(Cape Lambert)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1735246/vale-and-cyclone-veronica-deliver-fresh-blows-for-depressed-dry-bulk-market>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1737388/capes-face-delayed-pilbara-restart-in-wake-of-veronica>(로그인 필요)



보고서 집필 내역 I

윤희성 해운빅데이터연구 센터장
heesung@kmi.re.kr | 051-797-4637

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

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

박동원 연구원
koreabdw77@kmi.re.kr | 051-797-4628