

KMI 해운시황 보고서

2019
2분기
VOL.2

발행년월 | 2019년 7월

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

발행인 | 양창호

발행처 | 한국해양수산개발원

감수 | 황진희

자료문의 | 해운해사연구본부 해운빅데이터연구센터

www.kmi.re.kr

컨테이너

- 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기대비 유사하나 아시아-유럽운임은 공급과잉으로 20% 이상 하락
- 컨테이너 수요는 중국 등 주요국의 경제성장을 하락으로 전년에 비해 둔화될 것으로 전망
- 공급은 전년대비 인도량 감소와 해체량 증가로 실질적인 증가세는 2~3%대로 전망
- 3분기 운임은 항로별 공급량 조절에 따라 운임 차이가 클 것으로 예상

VLCC

- OPEC의 감산이 지속됨에 따라 OPEX를 약간 상회하는 수준의 운임을 기록
- OPEC의 감산과 이란 제재로 중동국가의 수요는 감소, 미국과 브라질 원유수출 증가
- 2분기 6.7%의 높은 선박증가를 기록하였으며, 3분기에도 13척의 선박 인도예정
- 3분기 운임은 2분기대비 낮게 형성될 것으로 전망됨

건화물선

- 2019년 2분기 건화물선 운임 회복세 시현
- 브라질 철광석 광산 운영 재개, 호주 중심의 철광석 물동량 증가, 중국의 철광석, 석탄 수요 증가, 남미 곡물 시즌으로 물동량 증가
- 2019년 2분기 케이프선 실제 선박량 급등, 중소형선박 실제 선박량 증가세 둔화
- 3분기 운임은 BEP수준 회복 전망





컨테이너

요약	3
운임시장 동향	
- 운임지수	4
- 용선료	7
- 연료유	10
수요시장 동향	
- 경제성장률 및 컨테이너물동량	12
공급시장 동향	
- 선대현황	15
주요뉴스	23
참고자료	27

VLCC

요약	29
운임시장 동향	
- 운임현황	30
- 운임과 연료유가	33
- FFA 시장	35
수요시장 동향	
- 세계원유 수요 및 공급	37
공급시장 동향	
- 선대현황	43
- 선박 발주 및 해체	45
- 인도예정 선박	48
주요뉴스	49

건화물선

요약	54
BDI	56
케이프	
- 운임동향	59
- 수요동향	63
- 공급동향	70
- FFA	74
파나막스	
- 운임동향	75
- 수요동향	79
- 공급동향	83
- FFA	87
수프라막스	
- 운임동향	88
- 수요동향	91
- 공급동향	93
- FFA	97
주요뉴스	98

컨테이너



2019년 2분기 요약

- **(운임) 2019년 6월말 현재 상하이발 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년과 유사한 729.70을 기록**
 - 2019년 2분기 유럽항로와 미주항로 간 운임차이는 1분기에 비해서는 소폭 완화되었으나 과거에 비해 여전히 큰 차이가 발생함
 - 2019년 1분기 상하이-한국 운임은 전년 동 분기대비 30% 가까이 하락하였으나 상하이-동남아항로 운임은 상승함. 이는 동남아 화물수요 증가에 따른 영향으로 추정됨
- **(수요) 2019년 세계경제성장률은 3.0%로 전년대비 0.2%p 하락할 것으로 전망되며, 컨테이너 물동량도 전년대비 소폭 둔화될 것으로 예상됨**
 - 미-중 무역전쟁의 영향으로 인해 불확실성이 확대되고 있어 2018년과 유사한 조기선적 수요 발생가능
 - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력성은 평균적으로 1.2~1.3을 기록하고 있어 올해 컨테이너 물동량 증가세는 3%대를 기록할 가능성이 높음
- **(공급) 2019년 선대 증가세는 2~3%대로 2018년 보다는 낮을 것으로 예상**
 - 2019년 컨테이너선 인도량은 90~100만TEU로 전망되며 해체량은 20~30만TEU에 달해 실제 선대는 60~80만TEU 증가할 것으로 예상됨
 - 다만 2020년까지 15,000TEU급 이상 선박의 공급량은 매년 40~50만TEU로 예상되어 아시아-유럽항로에 대한 공급과잉은 심화될 것으로 전망됨
- **(전망) 2019년 수요 증가세는 전년대비 둔화되나 선박 증가세도 완화된 종합지수(SCFI)는 2018년 운임수준을 유지할 것으로 전망**
 - 미주항로는 선사들의 운임인상 노력과 무역전쟁에 따른 조기선적 수요 증가로 올해 2분기에는 전년도 운임수준과 유사하거나 소폭 하회할 것으로 예상됨
 - 아시아-유럽항로의 공급은 평균 수준을 상회할 것으로 예상되어 선사들은 저속운항과 중국항만 체선에 따른 선대 추가투입으로 공급량을 조절할 것으로 예상됨
 - 인트라항로는 운항선사의 증가(24→25개)로 경쟁이 심화되고 있어 운임 상승에 한계가 있을 것으로 판단됨



운임시장동향 : 운임지수



자료: 상하이해운거래소

- 2019년 2분기 컨테이너운임지수(SCFI) 추이는 2017년과 유사한 것으로 나타났으며 운임 수준은 최근 5년 평균(2014~2018)과 유사
 - 2019년 6월말 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기대비 유사한 729.70을 기록함
 - 2019년 2분기 아시아-유럽과 미주 간 운임차이는 전분기에 비해 완화되었으나 여전히 700달러에 가까운 차이가 발생함

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

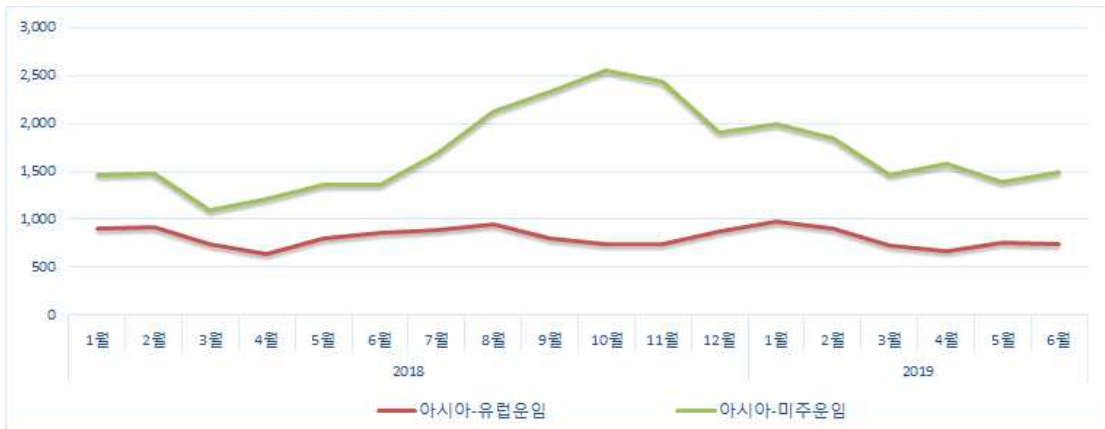
구분	2018년			2019년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	754	878	911	858	772	-10.1	2.3
유럽	777	882	785	850	717	-15.6	-7.7
지중해	787	873	794	870	724	-16.8	-8.0
미주(서안)	1,314	2,057	2,286	1,734	1,487	-14.3	13.1
미주(동안)	2,313	3,155	3,309	2,816	2,597	-7.8	12.3
미주(남미)	1,907	1,505	988	1,427	1,365	-4.3	-28.4
일본	225	226	226	226	234	3.2	3.9
동남아(싱가포르)	145	139	148	151	141	-6.7	-2.8
한국(부산)	185	159	153	149	121	-18.7	-34.5

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임



[그림 1] 아시아-유럽/미주 운임 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)



주: 유럽은 TEU, 미주는 FEU 기준임

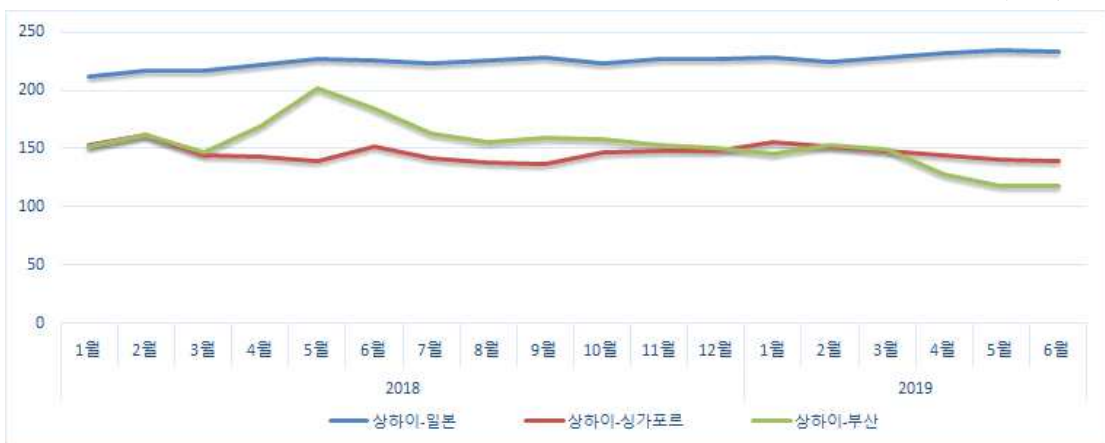
자료: 상하이해운거래소

● 2019년 아시아-미주, 유럽 간 운임 차이 지속

- 과거 아시아-유럽, 미주 간 운임은 동조화 경향(상관계수 0.7 이상)이 강했으나 2018년 이후 운임 차이가 심화되고 동조화 경향도 약해짐(상관계수 0.2)
- 컨테이너 크기(40ft, 20ft)에 따른 차이는 있지만 2017년 유럽-미주 간 운임차이는 평균 600달러이었으나 2018년 900달러를 넘어섰으며 2019년에도 이러한 경향이 이어짐
- 이러한 운임 차이는 아시아-유럽항로의 높은 공급의 영향이 큰 것으로 추정됨

[그림 2] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소



- 2019년 2분기 운임 전년 동기대비 상하이-대만/필리핀항로 상승, 부산항로 하락
 - 올인(All-in)요율에서 2019년 2분기 상하이-한국, 상하이-홍콩 운임이 전년 동기대비 5% 가까이 하락하였으나 상하이-동남아항로 운임은 견고한 증가세를 기록함
 - 이는 제조·물류시설의 중심이 중국에서 동남아로 이전되어 나타나는 현상으로 추정되어 중국발 화물량 증가세는 장기적으로 둔화될 것으로 예상됨
 - 베트남(호치민)에서 중국(상하이)으로 운송되는 컨테이너 운임은 최근 선복 공급 증가세를 수요가 따라가지 못해 40% 이상 하락함

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2018년			2019년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기 대비
상하이-일본(요코하마)	633	610	637	647	643	-0.5	1.6
상하이-한국(부산)	437	373	413	417	417	0.0	-4.6
상하이-홍콩	450	475	510	340	420	23.5	-6.7
상하이-싱가포르	460	460	460	480	460	-4.2	0.0
상하이-인도네시아(자카르타)	487	473	487	503	513	2.0	5.5
상하이-태국(람차방)	397	380	400	423	447	5.5	12.6
상하이-베트남(호치민)	430	435	460	490	430	-12.2	0.0
상하이-대만(카우슝)	380	425	500	490	490	0.0	28.9
상하이-필리핀(마닐라)	270	345	360	360	360	0.0	33.3
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	555	570	590	600	590	-1.7	6.3

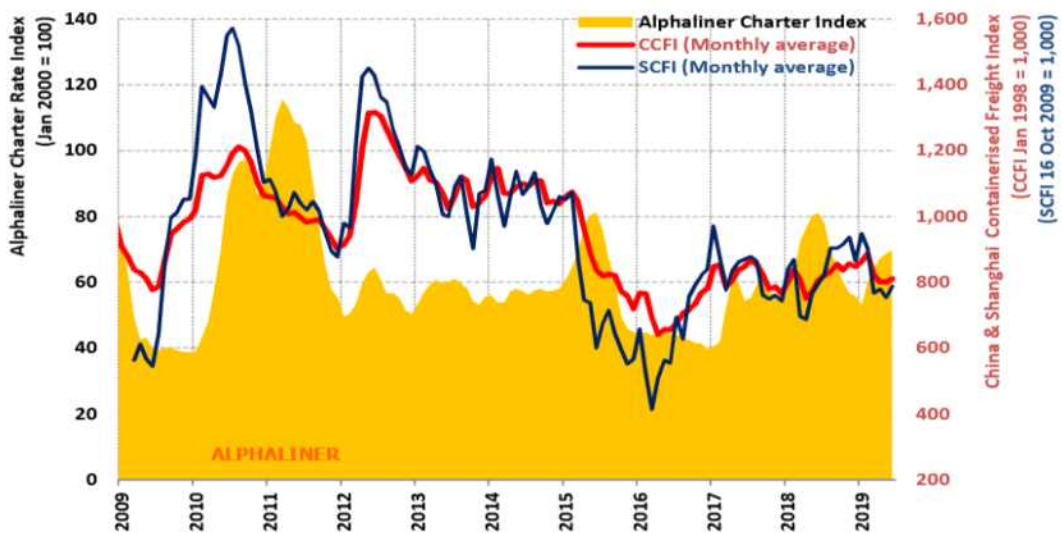
주: TEU기준, 항비, 유류할증료가 포함됨 올인(All-in) 요율임

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



운임시장동향 : 용선료

[그림 4] 용선료와 운임지수간의 관계



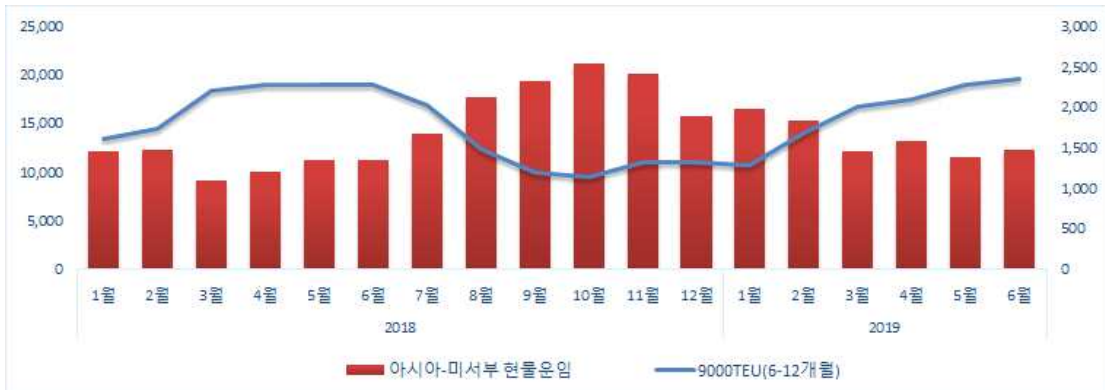
자료: 알파라이너, 상하이해운거래소

- 용선료는 컨테이너운임(SCFI)에 대해 후행적으로 움직여
 - 2014~2019년 컨테이너 운임과 용선료 간의 상관관계는 0.1~0.2에 불과하지만 6개월의 시차(time-lag)를 주고 상관관계를 분석할 경우 0.6~0.7 이상으로 상승함
 - 따라서 3분기 컨테이너 용선료는 올해 1분기 컨테이너 운임에 영향을 받는 것으로 가정하면 현재 용선료에 비해 하락할 가능성이 높음



[그림 5] 아시아-미 서부운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선기간은 6~12개월임

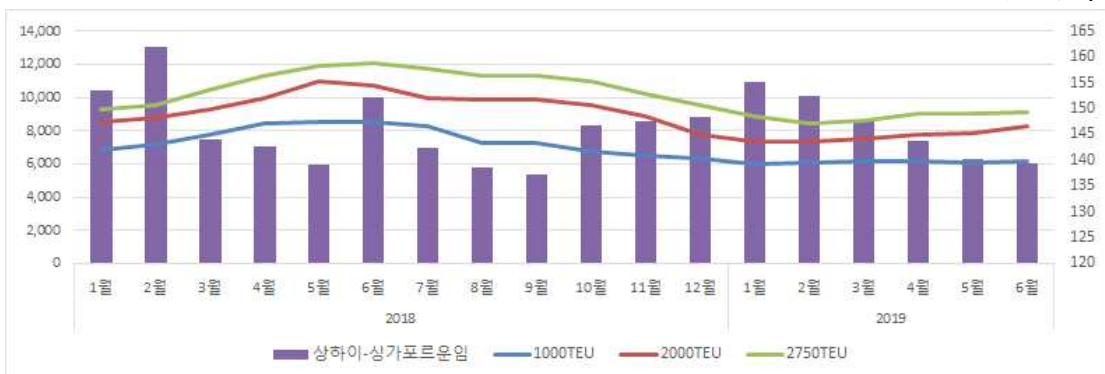
자료: 클락슨, 상하이해운거래소

● 2018년부터 미주운임과 용선료와의 관계는 낮아(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 2분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전분기대비 소폭 상승하였으나 전년 동기대비 낮은 수준임

- 상하이-싱가포르 운임과 용선료(2,000TEU 기준) 간의 상관관계는 0.4에 불과하여 운임

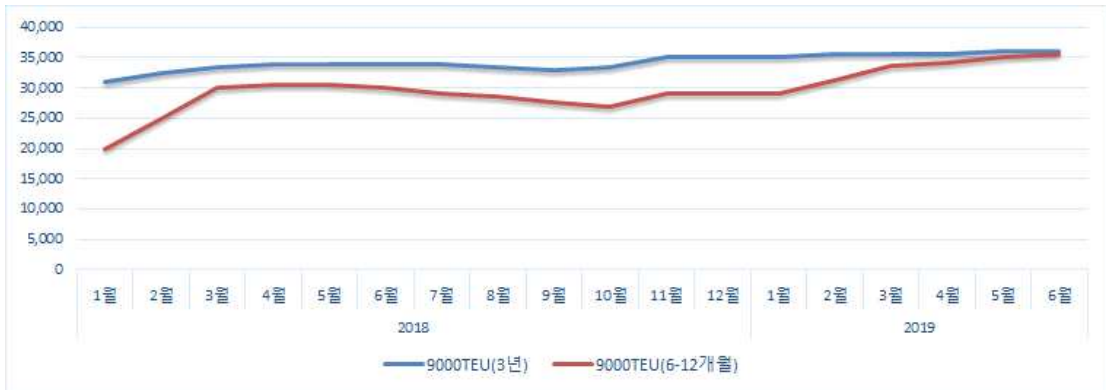


과 용선료간의 관계는 약한 것으로 나타남

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

[그림 6] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

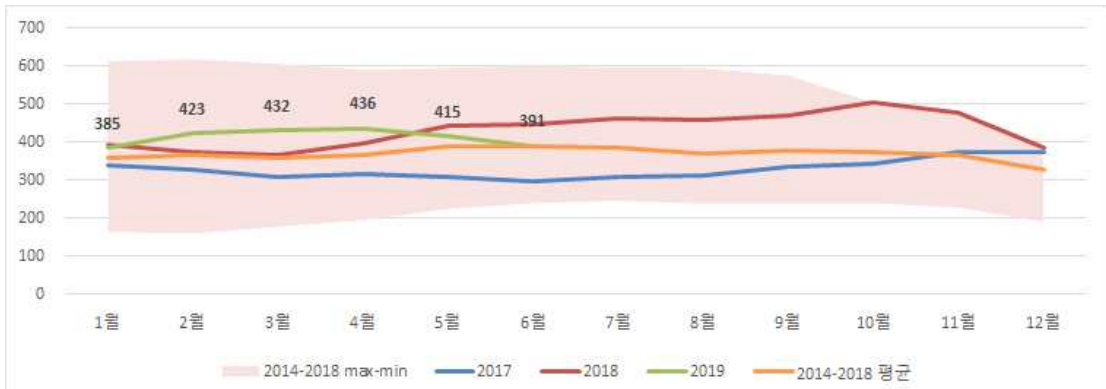
- 장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 장기용선료가 단기에 비해 높아
 - 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기용선료에 비해 항상 높았으나 최근에는 이러한 차이가 크게 적어짐
 - 장기용선료가 단기에 비해 높은 이유는 선대의 안정적 확보에 대한 프리미엄으로 추정됨



운임시장동향 : 연료유

[그림 8] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2019년 2분기 연료유 가격은 최근 유가 하락으로 전년대비 하락하여 6월 기준 390달러를 기록(싱가포르 380cst 기준)
 - 2014년 고점에 비해서는 낮은 수준이나 2016~2017년에 비해서는 높은 수준임
 - 2014년 1분기 연료유는 톤당 600달러 이상이었음. 현재 가격에 비해 약 200달러 이상 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

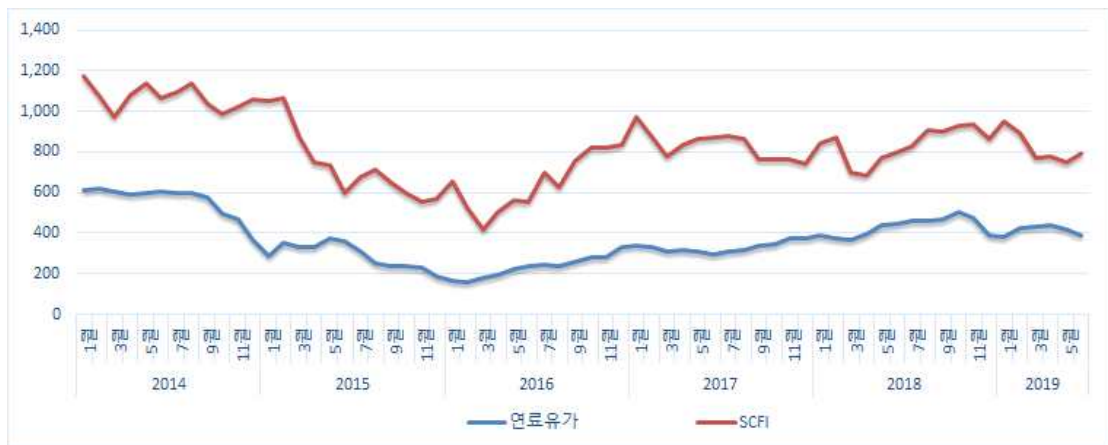


자료: 클락슨

- 싱가포르에서 판매되는 연료유가격과 선박용 경유(MGO)와의 차이는 약 180~200달러
 - MGO는 HFO에 비해 톤당 약 40~50% 가격이 높은 것으로 나타남. 따라서 현재의 연료유가 수준에서 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 상승 할 수 있으나 이는 시간이 지나면 안정화 될 것으로 예상됨

[그림 10] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

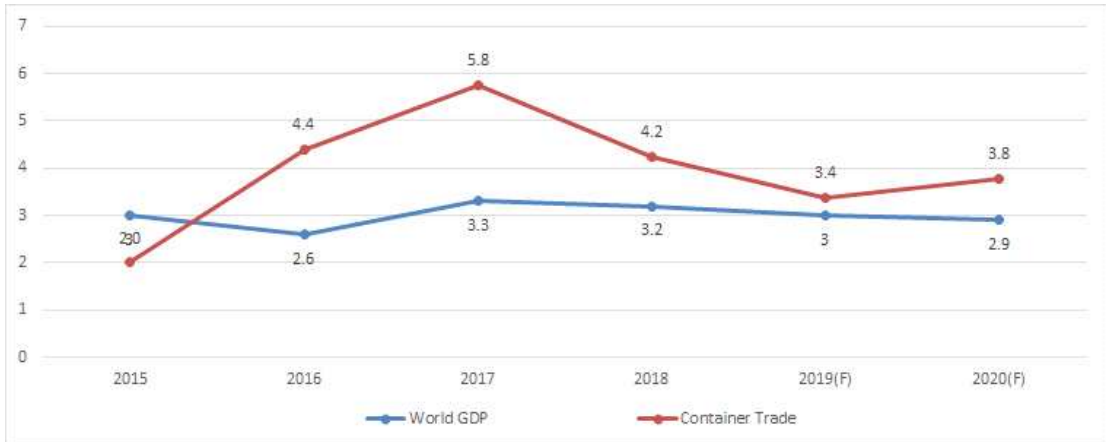
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아져 연료유 가격 상승은 선사의 부담으로 이어질 가능성 높아
 - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관계수는 0.1에 불과함)
 - 이러한 경향이 이어질 경우 선사가 저유황유 사용으로 인한 연료비 상승이 전부 화주에게 전가되지 못할 가능성도 배제할 수 없을 것으로 판단됨



수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 11] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IHS, 클락슨

- 2019년 세계 경제성장률은 전년대비 0.2%p 하락한 3.0%를 기록할 것으로 전망
 - 세계 GDP하락으로 인해 컨테이너 물동량 수요 증가세도 둔화될 가능성이 높음
 - 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 탄력성은 평균적으로 1.2~1.3을 기록하고 있어 올해 컨테이너 물동량 증가세는 3%대를 기록할 가능성이 높음

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2015	2016	2017	2018	2019(F)	2020(F)
세계	3.0	2.6	3.3	3.2	3.0	2.9
미국	2.9	1.6	2.2	2.9	2.6	2.0
EU	2	1.9	2.5	1.9	1.4	1.2
중국	6.9	6.7	6.9	6.6	6.3	6.0
인도	8.1	7.1	6.7	7.2	7.0	7.0
일본	1.3	0.6	1.9	0.8	0.9	0.5
한국	2.8	2.9	3.1	2.6	2.5	2.6

주: (F)는 예측치임

자료: IHS



- 미국, 중국, EU 등 주요국의 경제성장률은 전년대비 하락할 것으로 예상
 - 특히, 화물창출 능력이 높은 중국의 경제성장률 하락은 컨테이너 수요에 직접적인 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - 다만 무역전쟁으로 인한 조기선적 수요가 하반기에 발생할 수 있어 중국발 화물량은 일시적으로 증가 가능할 수 있음

[그림 12] 대륙별 컨테이너 물동량 발생량

(단위: 천TEU)



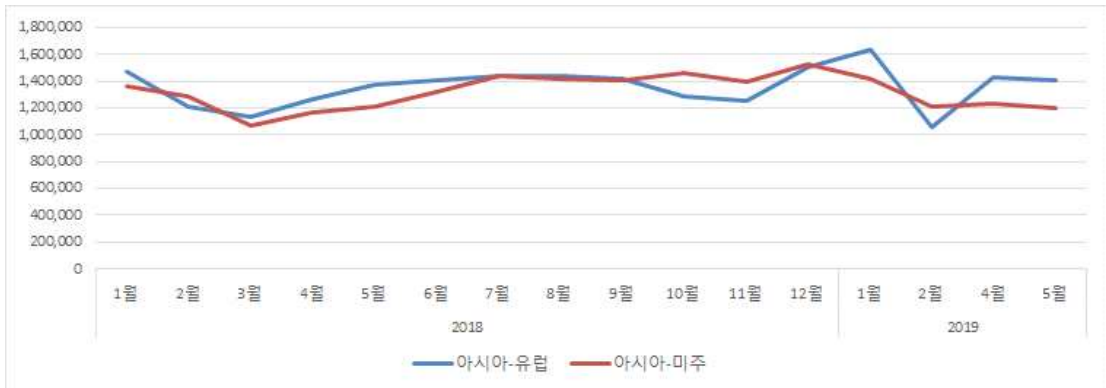
자료: CTS(Container Trade Service)

- 2019년 5월 컨테이너 물동량은 전년 동기대비 1.6% 증가한 1,524만TEU를 기록
 - 동기간동안 아시아의 수입화물량 증가(15.3%)가 가장 높았으며 북미 수입량(3.8%), 중동 수입량(3.6%) 순으로 나타남
 - CTS(Container Trades Statistics)의 자료에 따르면 세계 4~5월 컨테이너 물동량은 2,950만TEU로 전년 동기대비 2.5% 상승한 것으로 조사됨



[그림 13] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



주: 아시아-유럽항로 2월 물동량은 예상치임

자료: 알파라이너

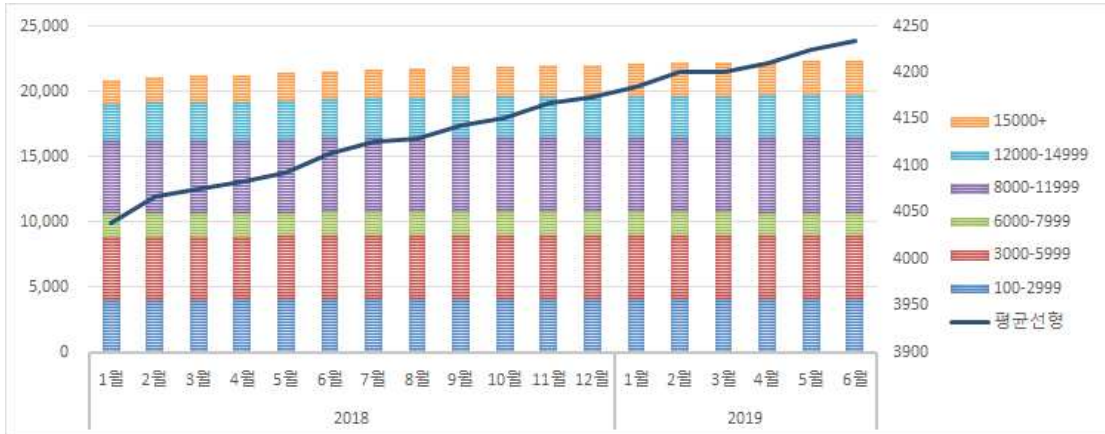
- 2019년 4~5월 아시아-유럽항로의 컨테이너 물동량은 일정수준 이상으로 회복하였으나 아시아-미주 항로는 과거에 비해 유사하거나 낮은 수준임
 - 2018년 4분기 미-중 무역전쟁의 영향으로 미주항 밀어내기 물동량 증가세가 높았으며 2019년 1, 2분기에도 영향을 미치는 것으로 추정됨
 - 미-중 무역전쟁의 협상 결렬로 추가 관세 부과 가능성이 남아있어 올해에도 조기선적 수요가 발생할 수 있음



공급시장동향 : 선대현황

[그림 13] 세계 선대 및 평균선박크기 추이

(단위: TEU)



자료: 클락슨

- 2019년 6월 기준 컨테이너선대는 총 5,269척, 2,264만TEU를 기록
 - 초대형선박의 증가로 인해 평균선박크기도 2018년 초 4,039TEU에서 2019년 6월 기준 4,234TEU로 증가함
 - 총 선대에서 12,000TEU급 이상 선박의 점유비중은 계속 높아지고 있으며 15,000TEU급 점유비중은 11.8%에 이르는 것으로 나타남
 - 반면에 3,000~8,000TEU급 선박은 신조발주가 거의 발생하지 않아 점유비중은 계속 축소됨



[그림 15] 인도척수 및 총인도량

(단위: 척, TEU)



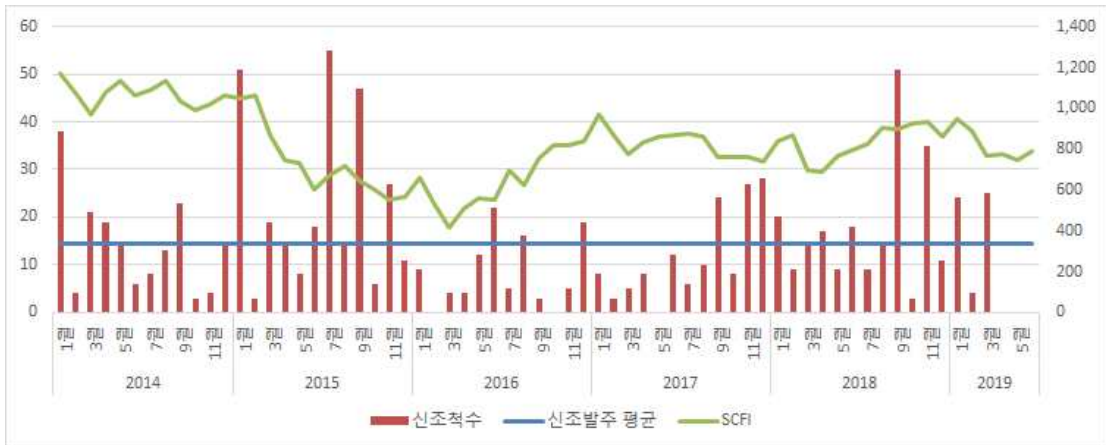
자료: 클락슨

- 2019년 6월까지 인도된 컨테이너선박은 총 74척, 50만 6천TEU이며 올해 총 인도예정인 선박은 총 160척 97만 2천TEU로 예상
 - 올해 인도 예정인 선박은 전년 인도선박인 165척, 130만TEU에 비해 감소할 것으로 예상됨
 - 최근 5년간 월평균 인도척수는 15척으로 나타났으며 올해 2분기 인도척수는 12척으로 최근 5년 평균에 미치지 못한 것으로 나타남
 - 올해 2분기에 15,000TEU급 이상의 선박 6척이 머스크, 에버그린, 코스코 등에 인도되어 아시아-유럽서비스에 투입된 것으로 추정됨



[그림 16] 컨테이너운임(SCFI)과 신조발주량

(단위: 척)



자료: 클락슨

● 2019년 2분기 컨테이너 신조 발주량 전무

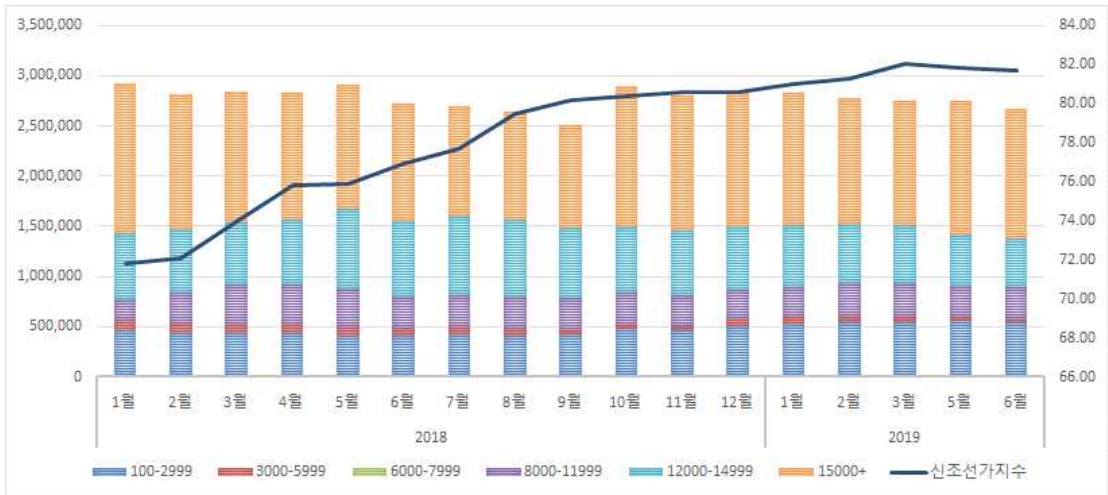
- 전통적으로 2분기 컨테이너 신조 발주량은 낮으나 3개월 동안 1건의 계약도 이루어지지 않은 것은 매우 드문 경우임¹⁾. 2018년 2분기 신조 발주량인 44척, 32만TEU에 비하면 매우 적음 수준임
- 로이즈리스트에 따르면 에버그린과 하판-로이드가 초대형 컨테이너 15척 발주를 고려하고 있으나 실제 발주로 이어지지는 않음.
- 컨테이너 운임과 신조 발주량과는 거의 관계가 없는 것으로 나타남. 더불어 아시아-유럽 운임과 15,000TEU이상, 아시아-미주운임과 8,000~12,000TEU 신조 발주량 간에 모두 상관관계는 낮은 것으로 나타남
- 이는 신조발주에 영향을 미치는 요인은 운임이 아닌 환경규제, 기업의 비용절감 등과 같이 해운사의 정책적인 요소가 영향을 미친 것으로 해석됨

1) 알파라이너 자료에 따르면 장금상선의 1,809TEU급 2척이 신조계약된 것으로 알려졌으나 클락슨 자료에는 미 집계됨



[그림 17] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



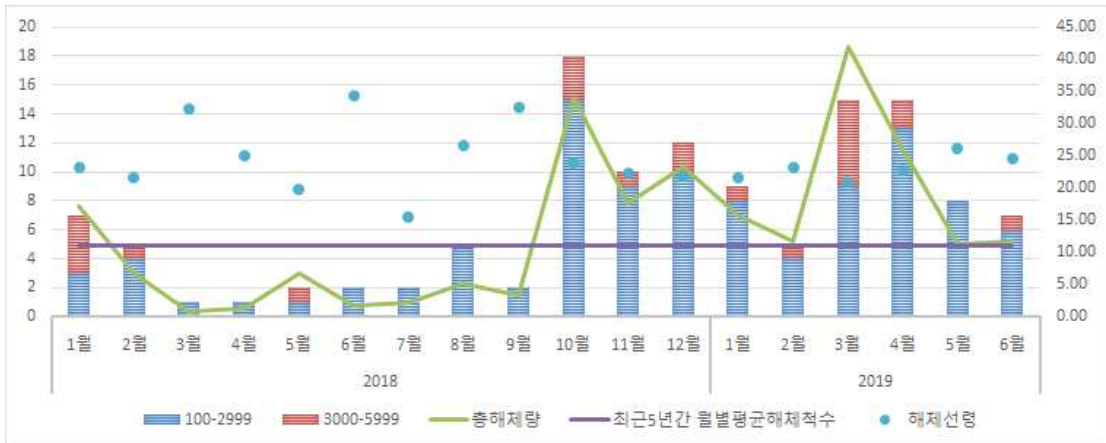
자료: 클락슨

- 2019년 6월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 403척, 272만TEU이며 이중 44.1%는 15,000TEU급 이상
 - 15,000TEU급 이상 선박은 올해 25척(51.9만TEU), 2020년 21척(48.4만TEU)이 인도될 예정임. 현재 아시아-유럽항로에 15,000TEU급 이상 선박은 132척(약 249만TEU)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
 - 발주잔량 감소와 함께 신조선가도 하락하는 것으로 나타남. 특히 1만TEU급 이상 대형 컨테이너선의 신조선가가 1분기 이후 하락하는 양상임



[그림 18] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)

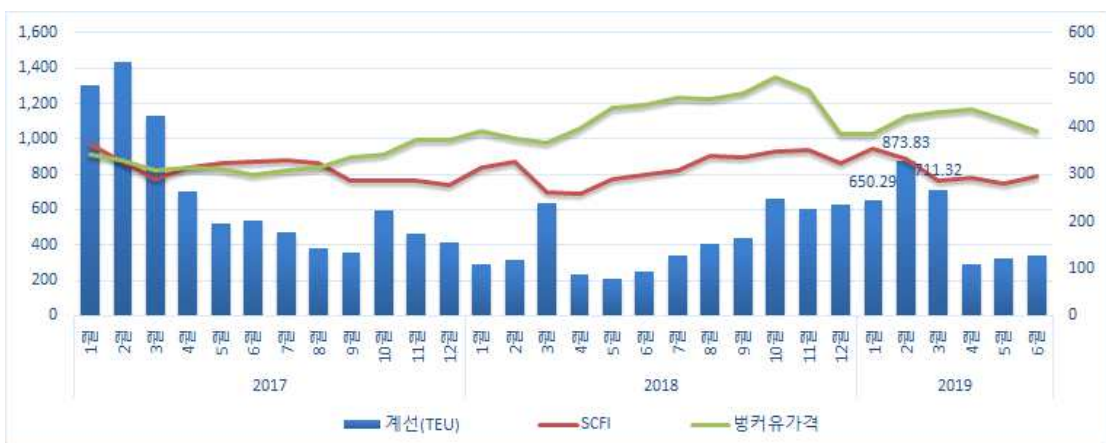


자료: 클락슨

- 2018년 해체량은 11만TEU에 불과하여 2011년 이후 최저치를 기록하였으나 작년 10월부터 해체량이 증가
 - 올해에는 IMO 2020 도입으로 인해 3,000TEU 미만의 노후선박을 중심으로 해체량이 증가할 것으로 예상
 - 올해 상반기에 해체된 선박이 이미 12만TEU에 달해 전년수준을 뛰어 넘었으며 연말까지 20~30만TEU에 이를 것으로 예상됨
 - 해체선박의 평균선령도 2011년 30년에서 2019년 23.2년으로 낮아짐

[그림 19] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



자료: 클락슨



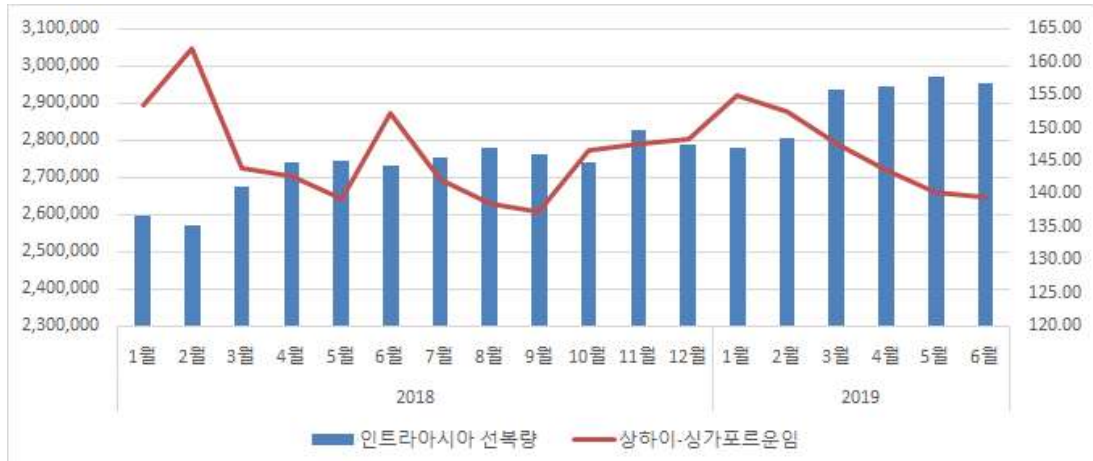
- 2019년 6월 기준 전체 선대의 1.4%인 32.7만TEU가 개선

- 중국 춘절로 인한 임시결항(blank sailing)이 빈번한 2~3월에 개선량이 70만TEU까지 증가하였으나 이후 30만TEU대로 감소함
- 일반적으로 연료유 가격이 높거나 운임이 낮을 때 개선량이 증가하는 것으로 알려져 있으나 시기별로 미치는 영향이 다른 것으로 분석됨
- 1,000TEU급 이하 선박을 제외하고 대부분의 선박이 3월 대비 크게 감소함. 특히 5천 TEU급 이상 선박은 스크러버 장착으로 인한 대체 수요로 인해 2018년 8월 이후 최저 수준으로 감소함.
- 3월 4,000~5,000TEU급 선박에 대한 수요가 크게 증가하여 50척이었던 계류선박이 29척까지 감소함. 이는 극동아시아 내 수요 증가로 인한 영향으로 파악되며 과거 이들 지역을 운항하던 1,500~3,500TEU의 선박은 최근에는 4,000TEU급 이상 선박으로 대체되는 추세임



[그림 20] 항로별 운임 및 선복량

(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)



주: 유럽, 싱가포르운임은 TEU, 미주운임은 FEU 기준임

자료: 알파라이너, 상하이해운거래소



[표 4] 주요 항로 선복량

(단위: 천TEU)

구분	2018년			2019년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	4,509	4,620	4,502	4,581	4,781	4.4	6.0
아시아-미주(북미)	3,676	3,797	3,895	3,799	3,668	-3.5	-0.2
인트라 아시아	2,739	2,765	2,784	2,790	2,955	5.9	7.9

주: 2019년 1분기 실적은 잠정치임

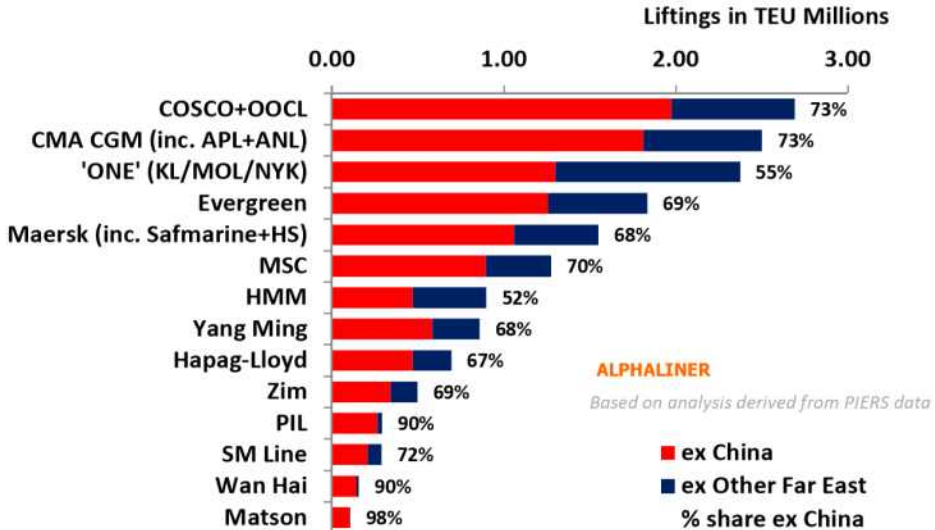
자료: 알파라이너

- **아시아-유럽항로의 선복량은 지속적으로 증가, 아시아-미주항로는 조기선적 수요 이후 소폭 감소함**
 - 2019년 2분기 미주(북미)항로의 선복량은 전년 동기대비 0.2%, 전분기대비 3.5% 감소함
 - 아시아-유럽/미주항로의 경우 선복량과 운임은 상관관계가 0.5~0.8로 나타나 컨테이너 선사는 수요에 대해 제한적이지만 대응하고 있는 것으로 나타남. 얼라이언스들은 유럽과 미주항로에 대해서 임시결항(blank sailing)을 통해 공급 조절을 실시함
 - 인트라아시아 항로의 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 인트라아시아 항로는 이와 같은 합의를 도출하기 어려운 구조적인 문제를 가지고 있으며 향후 운임시장에도 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨



주요뉴스

● 미중 무역전쟁의 영향으로 수요 감소는 불가피



- 미국은 지난 5월 10일부터 2,000억 달러에 달하는 중국산 화물에 대한 관세율을 기존 10%에서 25%로 인상하였으며 중국 또한 13일에 미국산 제품에 대해 600억 달러에 달하는 관세부과를 발표함
- 현재 상위 14개 선사의 아시아-미주(북미)화물 중 중국화물의 비중은 52~98%에 달하는 것으로 나타나 무역전쟁으로 인한 감소는 불가피 할 것으로 예상됨
- 특히, 지난해 조기 선적의 영향으로 올해 1분기 중국의 미국에 대한 상품수출이 8.2%나 하락하여 예상보다 물량 감소가 큰 것으로 나타남. 알파라이너는 미국의 3천억 달러에 달하는 추가관세 부과시 다른 극동아시아 국가의 수출량 증가에도 불구하고 마이너스 성장을 기록할 수 있다고 전망함
- 일부 전문가들은 미국의 중국산 제품에 대한 대체가 단기적으로 어렵기 때문에 전년과 같은 조기선적물량이 집중되어 해운 운임이 인상 가능성을 언급하였으며 미국이 중국에 대해 향후 추가관세 부과시 미국내 200만개의 일자리에 악영향을 미칠 뿐만 아니라 1가 구당 2,300달러의 추가비용과 GDP 하락을 가져올 수 있다고 경고함
- 컨테이너 선사들은 무역전쟁의 영향으로 동남아수요 증가에 대비하는 양상으로, ONE은 동남아-미주항로에 대한 서비스를 수정(하이퐁항 추가)했으며 APL도 일본-동남아 항로의 서비스 범위를 확장함



● 스크러버의 설치비중은 지속적으로 증가

(단위: 만TEU,%)	스크러버				LNG			
구분	척수	비중	용량	비중	척수	비중	용량	비중
총계	844	(16.0)	809	(35.7)	38	(0.7)	42	(1.9)
인도/설치중	73	(1.4)	47	(2.1)	9	(0.2)	2	(0.1)
신조	181	(3.4)	157	(6.9)	28	(0.5)	39	(1.7)
계획	590	(11.2)	606	(26.7)	1	(0.0)	1.5	(0.1)
컨테이너 총선대	5,272		2,266					

주: ()는 총선대에서 차지하는 비중

- IMO 2020에 대응하기 위해 컨테이너 선사의 스크러버 장착 비중이 높은 것으로 나타남. 동 설비 장착선박은 844척으로 용량기준으로 809만TEU에 달함
- 스크러버 장착비중은 척수기준으로 16%이나 용량기준으로는 35.7%에 달하며 동 설비 장착선박의 평균선형은 9,500TEU 이상으로 대형선박을 중심으로 장착되는 것으로 조사됨
- 반면 LNG의 장착 비중은 척수기준 0.7%, 용량기준 1.9%에 머물러 있음
- 스크러버에 대한 선호도가 증가하는 이유는 저유황유 가격에 대한 불확실성과 함께 장착 비용이 과거 5~8백만 달러에 비해 2~3백만 달러 하락하여 경제적인 이유가 큰 것으로 추정됨. LNG는 장기적으로 증가할 것으로 예상되나 현재까지 공급 인프라의 한계와 2,500~3,000만 달러에 달하는 투자비용이 부담으로 작용함

ALPHALINER Weekly Newsletter, 2019, 22호

● 프랑스, 저속운항 의무화 제안

- IMO 온실가스 배출관련 실무그룹 회의에서 프랑스 대표단은 저속운항 의무화와 2023년까지 개별 선주에 대해 배출량 한도 부과를 제안함
- 저속운항은 단기적으로 이산화탄소 배출감소에 따라 시장을 위축시킬 수 있으나 장기적으로 선박 수요 증가를 가져다 줄 것으로 전망됨
- 지난 8월 유럽선주협회(European Community of Shipowners' Associations)에서 Panos Laskaridis 대표는 대규모의 선속 감소를 강제하는것은 불가능하다고 밝힘. 다만 20%의 선속 감소를 제안하면서 절반은 강제하고 나머지는 자율적인 참여를 유도하며 선속 감소에 참여하지 않는 선주들은 그린펀드에 기부하는 방식을 제안함
- 전문가들은 저속운항이 실제로 의무화 될 경우 원양 직기항로의 축소로 환적화물이 증가하며 이를 위한 피더서비스가 활성화 될 것으로 전망함

<https://www.tradewindsnews.com/offshore/1751835/imo-france-proposes-mandatory-slow-steaming>(로그인 필요)



● 스크러버 장착 허용은 다양한 문제를 불러와

- 최근 홍콩선사 'WAH KWONG'의 해운사업최고경영자는 인터뷰에서 스크러버 사용을 허가한 IMO의 결정에 문제가 있다고 지적함
- 스크러버 사용은 황산화물을 해상으로 배출하거나 별도의 처리과정을 통해 처리하기 때문에 근본적으로 해결하는데 한계가 있으며, 결과적으로 정유사들에게 중유 생산을 지속할 여지를 남김
- 스크러버 장치운영에 별도의 에너지가 필요하기 때문에 연료 소비량이 증가할 수밖에 없으며 이는 더 많은 이산화탄소(CO2) 배출로 이어짐. 이는 IMO에서 추진하는 2050년 탄소중립(CO2 zero)과 배치된다고 설명함
- 최근 스크러버 장착선의 경우 일반 용선료에 비해 높은 가격을 받고 있으나 선주입장에서는 장기적으로 장비부식, 추가전력소비, 폐기물 배출 등 기술적인 문제가 발생하여 선가를 낮추는 요인이 될 수 있다고 경고함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126931/Scrubbers-and-new-fuels-are-changing-the-business-landscape>(로그인 필요)

● 파나마운하, 통항 선박 대형화

- 에버그린 소속의 14,242TEU의 선박은 오는 5월 15일 파나마운하를 통과할 예정임. 동 선박은 파나마운하를 통과하는 최초의 20열 컨테이너 선박으로 길이 369m, 폭 51.2m임
- 동선박은 과거 미 서부에 투입되었으나 4월부터 오션얼라이언스 AUE서비스에 포함되어 미 동부까지 운항될 예정임. 현재 동급의 20열 컨테이너 선박은 128척으로 향후에 이들 선박도 미 동부 서비스에 투입 가능할 것으로 전망됨

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127115/Panama-Canal-opens-up-to-larger-boxships>(로그인 필요)

● 하팍로이드, 초대형 컨테이너 선박 도입에 대해 미온적

- 독일 하팍로이드는 COSCO에서 추진하고 있는 25,000TEU급 초대형 컨테이너선박 도입에 미온적이며 더 이상 규모의 경제가 성공으로 이어지지 않을 것으로 전망함
- 초대형컨테이너선은 인력운영, 연료 소비 및 이산화탄소 배출에도 이점이 있어 운영비용 측면에서 유리하나 25,000TEU급 선박은 길이가 435m, 너비가 60m로 기항항만의 인프라 시설확장이 필요하며 아시아-유럽라인에만 투입되어야 하는 등 단점도 존재함
- 무엇보다 선복량을 채울 수 있는 수요가 있어야 하며 그렇지 못할 경우 공급과잉으로 인해 운임이 하락하는 역효과가 발생할 것으로 우려함



<https://www.tradewindsnews.com/liner/1801378/hapag-lloyd-cool-on-potential-benefits-of-mega-boxships>
(로그인 필요)

● IMO의 속도제한을 통한 온실가스감축 정책에 우려

- 머스크는 IMO에서 추진하고 있는 속도 감축 의무화를 통한 온실가스 감축은 다른 부작용을 가져올 수 있다고 경고함
- 단순히 속도제한을 통한 온실가스 감축 비효율적인 선박의 수명을 연장시켜 친환경 선박에 대한 수요를 악화시킬 수 있으며 이와 관련된 연구 개발에 대한 투자도 저해될 수 있다고 우려함. 때문에 지난해 IMO에서 합의한바와 같이 탈 탄소화(decarbonising)를 위해 새로운 연료, 혁신적인 기술 도입이 필요하다고 강조함
- 영국해운회의소(UK Chamber of Shipping), 덴마크, 네덜란드 해운협회도 머스크와 입장을 같이 하였으나 글로벌 해운회사를 제외한 100개가 넘는 해운기업과 환경관련 비정부기구(NGO)들은 저속운항 의무화에 찬성함
- 아마존과 같은 화주그룹은 온실가스감축에 대해서는 찬성하지만 자발적인 감축을 통해 진행을 강조함. 속도제한 정책은 물류 생산성을 저해할 수 있으므로, LNG, 바이오연료 등 대체연료의 확산 및 효율적인 선박 기술 개발을 장려해야 한다고 주장함

<https://lloydslst.maritimeintelligence.informa.com/LL1127380/Maersk-says-speed-limits-will-stifle-decarbonisation-progress>(로그인 필요)

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1777756/amazon-and-other-shippers-oppose-slow-steaming>(로그인 필요)

● OECD, 2050년 해상화물량 2015년 대비 3배 증가 전망

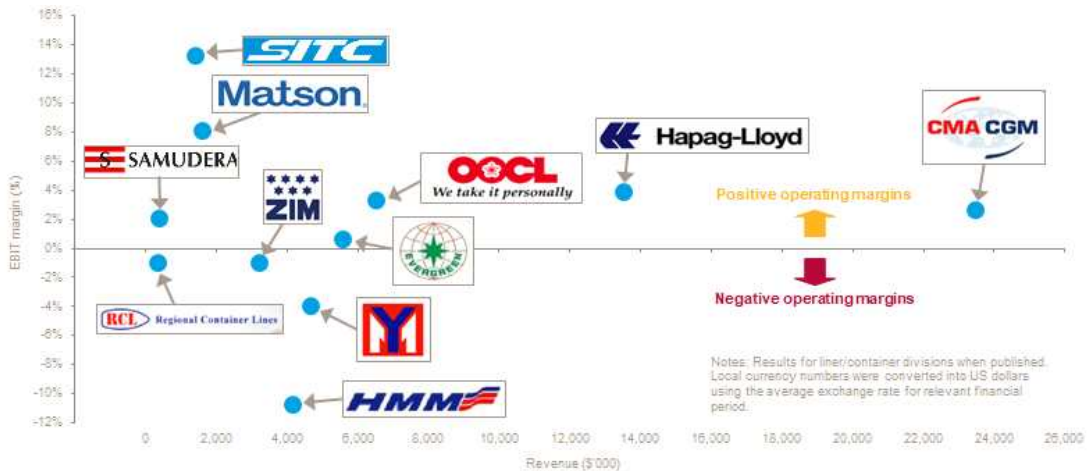
- OECD에서 발행하는 ITF Transport Outlook 2019에서 2050년까지 해상화물 운송량은 연평균 3.6%씩 성장하여 2050년에는 2015년의 3배에 달하는 해상물동량이 발생할 것으로 전망함
- 2050년에 북태평양과 인도양에서 발생하는 화물량은 2015년 대비 4배 가까이 증가할 것으로 예상되며 모든 해양물동량의 25%가 동지역에서 발생할 것으로 전망함
- 다만 생산비용을 낮추기 위해 중국 내륙 공장이 활성화 되면 유럽해상물동량 수요는 감소할 가능성을 언급함. 또한, 항공화물 증가세가 가장 높을 것으로 예상함

<https://lloydslst.maritimeintelligence.informa.com/LL1127619/Freight-demand-set-to-triple-by-2050-says-OECD>(로그인 필요)



참고자료

[그림 21] 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 2분기 요약

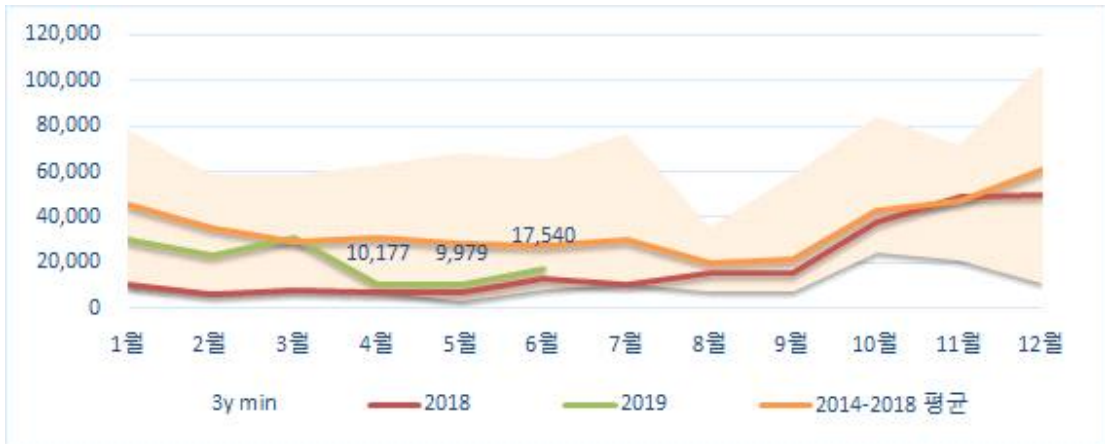
- **(운임) 2019년 2분기 TD3C 평균 운임은 OPEX를 겨우 커버하는 수준**
 - 2019년 2분기 OPEC의 감산에 따른 해운수요 부진과 많은 선박 인도로 운임이 하락하였으나, 6월 중동지역의 전쟁위험 고조로 운임이 일시적으로 상승하였음
 - 하지만 현재는 중동지역의 화물 운송수요가 감소하여 공급과잉이 지속되고 있어 운임은 하락세를 시현함
- **(수요) 2019년 2분기 원유수요는 전년 동기대비 1.2%를 기록하였으며, 원유공급은 OPEC의 감산으로 3.0% 이상 하락했을 것으로 추정**
 - OPEC+는 유가 회복을 위해 원유공급 조절을 실시하고 있으며 감산 기간을 2020년 3월 까지 연장하기로 결정함
 - 미국과 브라질의 원유수출이 지속적으로 증가하여 OPEC의 감산량 일부를 대체하고 있음. 동 국가들의 원유운송은 OPEC 국가들에 비해 장거리로 VLCC 수요를 증가하게 함
 - IMO 2020에 대비하여 정비 기간을 연장한 정유사들의 재가동과 중국의 정유소 증설 등으로 원유운송 수요는 증가할 것임
- **(공급) 2019년 2분기 18척의 인도와 4척의 해체로 전년 동기대비 6.7%의 선박 증가를 기록**
 - 2019년 2분기 OPEX 수준의 저조한 운임을 기록하였으나 선박의 해체는 4척에 불과했음
 - 금 분기 475만 dwt의 선박 증가와 OPEC의 감산 지속에 따라 공급과잉은 심화되고 있음. 또한, 3분기에도 13척의 선박 인도가 예정되어 있음
 - 현재 건설한 선령구조를 가지고 있으며 하반기 시황상승이 예상되어 해체를 결정하는 선박은 적을 것으로 예상됨
 - 하반기 스크러버를 장착하는 선박들로 일시적인 공급조절이 발생할 가능성도 있음
- **(전망) 2019년 3분기 운임은 수송수요 증가로 2분기보다 높을 것으로 전망**
 - 정유소 재가동과 중동, 중국의 정유소 증설로 원유 수송수요가 증가하여 운임 수준은 2분기를 상회할 것으로 예상됨
 - 하지만, 선박 인도증가와 OPEC의 감산 연장으로 운임상승 폭은 제한적일 것으로 예상됨



운임시장동향 : VLCC 운임현황

[그림 22] TD3C 운임수익

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[표 6] VLCC 운임 현황

(단위: 달러/일)

운임 (전년 동기대비 증가율 %)	2018년				2019년	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기
전체	6,701 (-74.7)	5,301 (-70.9)	9,909 (-1.8)	40,331 (146.9)	25,625 (282.4)	11,565 (118.2)
중동-중국	8,147 (-60.4)	9,107 (-49.7)	13,909 (40.7)	44,795 (127.8)	27,948 (243.0)	12,523 (37.5)
중동-한국	6,963 (-71.9)	6,541 (-62.0)	12,509 (33.5)	44,905 (149.1)	28,268 (306.0)	12,879 (96.9)
서아프리카-중국	9,274 (-65.6)	8,060 (-59.9)	13,094 (3.2)	43,002 (122.3)	26,501 (185.8)	14,413 (78.8)

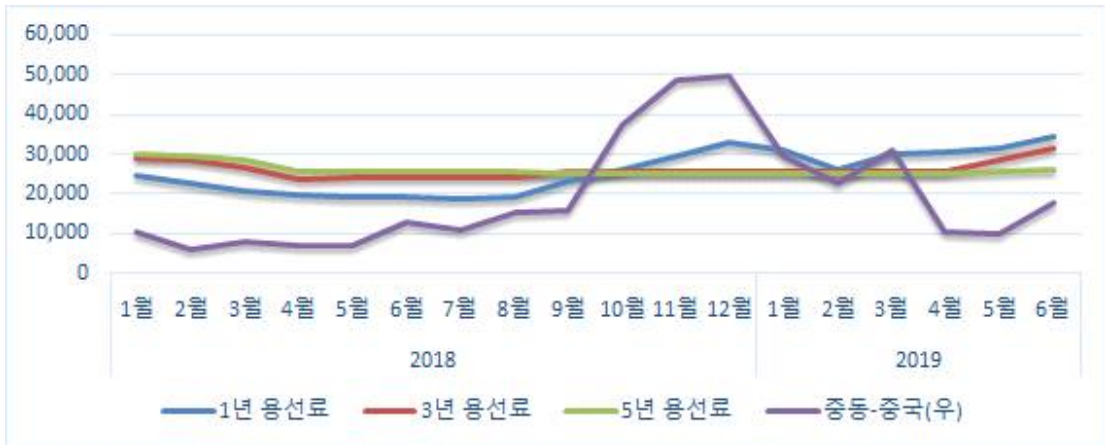
자료: 클락슨

- 2019년 2분기 TD3C 운임은 최근 5년(2014~2018) 2분기 평균 운임보다 낮은 수준
 - 2019년 2분기 TD3C 평균 운임은 12,253달러/일로 전년 동기 평균 9,107달러/일보다 34.5% 높지만 최근 5년 평균 28,755달러/일보다는 낮은 수준을 기록함
 - OPEC의 감산에 따른 중동지역 선박 공급과잉의 영향으로 4월 초부터 운임은 OPEX를 기준으로 큰 변화 없이 횡보하였음
 - 중동지역에서 2차례 선박 피격사건으로 전쟁위험이 고조됨에 따라 6월 중순부터 운임은 10,000달러 이상 상승함



[그림 23] VLCC 용선료

(단위: 달러/일)



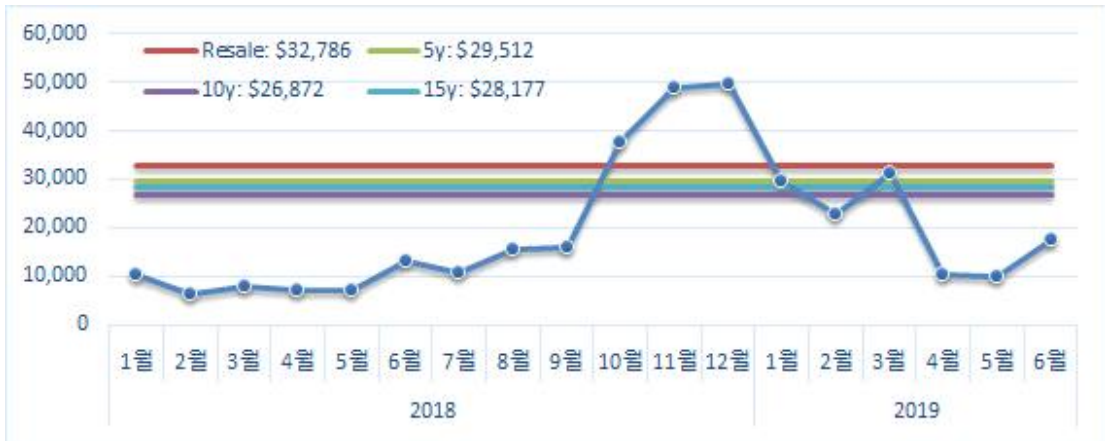
자료: 클락슨

- 2019년 2분기, 단기 용선료(1년)는 전년 동기대비 높은 수준이며, 중·장기 용선료(3년, 5년)는 유사하거나 약간 높은 수준
 - 2019년 2분기 단기 용선료는 32,144달러/일로 전년 동기 평균 19,385달러/일 보다 65.8% 높은 수준임
 - 중·장기 용선료는 소폭 상승하였으나, 1년 용선료보다는 낮은 수준으로 나타남
 - 현재 기간 용선료가 단기, 중기, 장기 순으로 높게 나타나 현재 시황 회복기인 것으로 판단됨



[그림 24] 운임과 Hire Base

(단위: 달러/일)



주: Hire 계산은 상환기간 '20-선령', 이자율 6%, SM 연 증가율 2%로 설정하여 분기 상환을 기준으로 계산되었음.

선가는 최근 5년 평균을 사용하였으며 SM 비용은 Drewry 자료를 참조하였음

자료: 드루리, 클락슨

● 2019년 2분기 평균 운임은 중고선의 평균 Hire Base 미만 수준

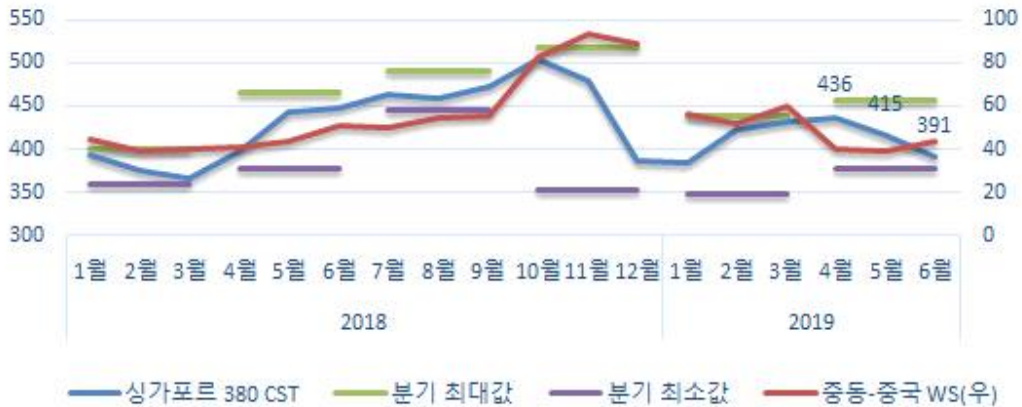
- 10년 중고선박의 Hire Base가 가장 낮게 나타났으며, Resale 선박이 가장 높게 계산됨
- 2분기 운임은 Hire Base를 하회하고 있으며, 특히 4월, 5월에는 OPEX를 겨우 상회하는 수준을 기록함



운임시장동향 : 운임과 연료유가

[그림 25] 싱가포르 380CST 가격과 스팟운임(WS)

(단위: 달러/톤, WS)



주: 분기별 최대, 최소값은 주 가격을 기준으로 작성된 값임

자료: 클락슨

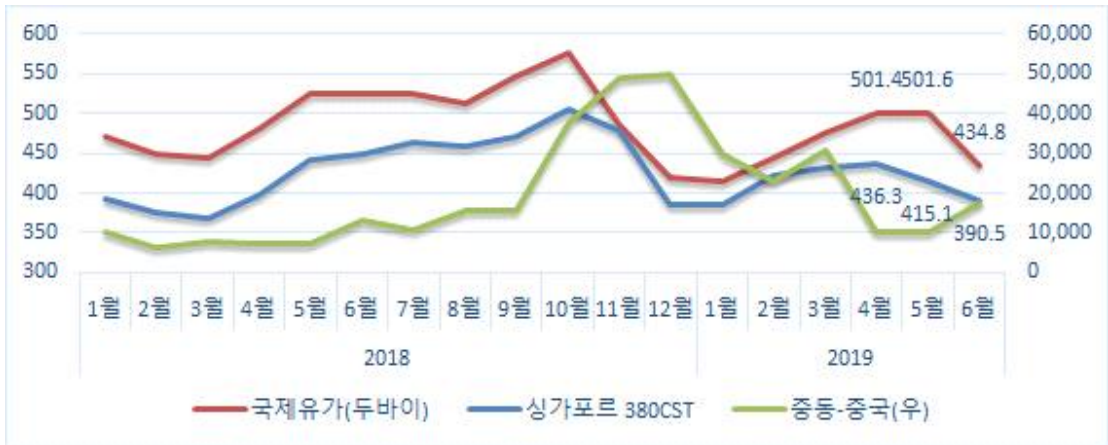
● 2019년 2분기 벙커유가는 전년 동기대비 낮은 수준

- 싱가포르 벙커유가는 414.04달러/톤으로 전년 동기대비 3.9% 하락하였음
- 연료유가의 변동성은 전년 동기와 비슷한 수준을 보였으며, 운임 수익의 변동 또한 유사하게 나타남
- 금년 1분기 스팟운임과 연료유가의 상관관계는 -0.01로 낮게 나타남. 금 분기는 OPEC의 감산, 중동지역 전쟁위험과 같은 외부적인 요인이 운임에 큰 영향을 미쳐 벙커유가와 상관관계가 낮게 나타난 것으로 추정됨



[그림 26] 국제유가와 연료유가

(단위: 달러/톤, 달러/일)



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

자료: 클락슨, 네이버

● OPEC 감산으로 상승세를 시현하던 국제유가는 미-중 무역분쟁의 영향으로 하락반전

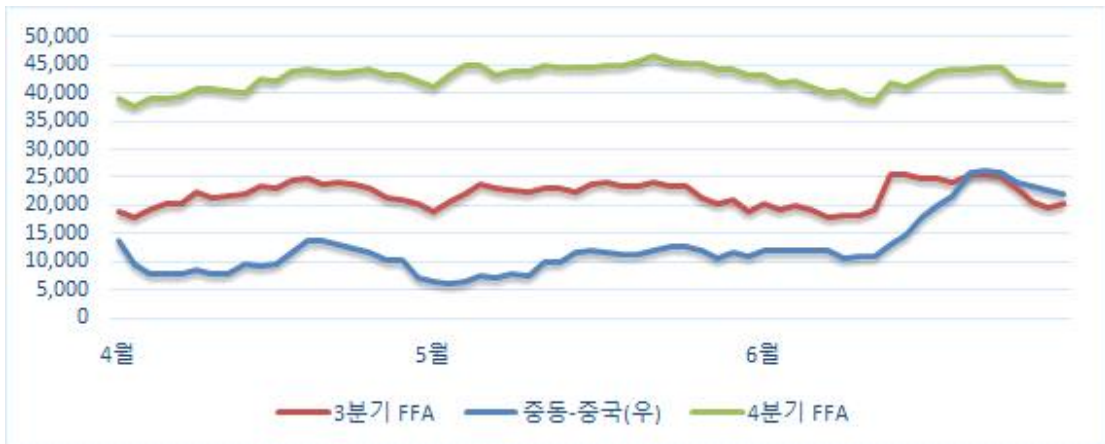
- 금 분기 국제유가와 연료유가의 상관계수는 0.78으로 높은 양의 상관을 가지고 있음
- OPEC의 유가 상승을 위한 감산 조치로 유가가 회복되었으나, 5월 미-중 무역분쟁에 따른 석유수요 증가세 둔화로 하락 반전하였음
- 6월 중순 중동지역 전쟁위험에 따른 프리미엄 부과로 운임이 상승하였으나, VLCC 공급 과잉의 영향으로 운임은 사건 발생 이전으로 회귀하고 있음
- 한편, 제 176차 총회에서 OPEC은 감산을 내년 3월까지 연장하기로 결정하여 국제유가는 상승할 것으로 예상됨
- 향후 OPEC 감산으로 수요부진이 지속될 경우, 연료유가의 상승으로 추가되는 비용이 화주에게 전가되기 어려워 운임 수익이 악화될 가능성도 있음



운임시장동향 : FFA 시장

[그림 27] 중동-중국 FFA 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱, 클락슨

● 2019년 FFA 3분기물, 4분기물 가격은 2분기 보다 높은 수준을 기록

- FFA 3분기물의 평균은 22,049달러를 기록하였으며, 4분기 평균은 42,685달러로 시장은 하반기 시황이 크게 개선될 것으로 예상하고 있음
- 2분기 운임과 FFA 3분기물, 4분기물의 상관관계는 각각 0.35, 0.17로 낮은 상관을 보임. 이는 2분기는 선박 공급과잉으로 전체적으로 저조했던 운임의 변화가 시장참여자들의 미래가격을 예측하는데 있어 큰 영향을 미치지 못한 것임
- FFA 3분기물의 표준편차는 2,177달러로 크게 나타났는데 이는 중동지역에서 발생한 유조선 피격사건으로 FFA 가격이 급격히 상승한 것 때문임
- 6월말 FFA 3분기물은 피격사건에 따른 운임상승의 영향이 단기적일 것이라는 시장의 판단을 반영하여 사건 발생이전 수준으로 회귀하였음
- 따라서, 3분기 평균 운임은 2분기보다 높은 수준을 기록할 것으로 예상되나 FFA 3분기물 평균보다는 다소 낮을 것으로 예상됨



[표 7] 중동-중국 FFA

(단위: 달러/일)

구 분	FFA		전월대비(%)	
	3분기	4분기	3분기	4분기
19년 3월	21,012	39,906	24.1	6.9
19년 4월	21,887	41,613	4.2	4.3
19년 5월	22,367	44,402	2.2	6.7
19년 6월	21,876	41,954	-2.2	-5.5

자료: 발틱



수요시장동향 : 세계 원유수요 및 공급

[표 8] 세계 원유 수요 및 공급량

(단위: 백만배럴/일)

구 분		2018				2019			
		1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
수요량	Total	98.5 (2.1%)	98.8 (0.8%)	99.9 (1.6%)	99.4 (0.8%)	98.7 (0.2%)	100.0 (1.2%)	101.4 (1.5%)	101.2 (1.8%)
	OECD	47.9 (2.1%)	47.2 (0.4%)	48.1 (0.8%)	47.8 (-0.6%)	47.3 (-1.3%)	47.4 (0.4%)	48.5 (0.8%)	48.3 (1.0%)
	Non-OECD	50.6 (2.0%)	51.6 (1.2%)	51.7 (2.0%)	51.6 (2.0%)	51.5 (1.8%)	52.6 (1.9%)	52.9 (2.3%)	52.9 (2.5%)
공급량	Total	98.3 (1.7%)	99.1 (2.2%)	101.0 (3.2%)	101.9 (3.8%)	99.8 (1.5%)	-	-	-
	OPEC	37.2 (-5.1%)	37.1 (-6.1%)	37.6 (-5.8%)	37.7 (-4.6%)	36.2 (-2.7%)	-	-	-
	Non-OPEC	61.1 (6.3%)	62.0 (7.8%)	63.4 (9.1%)	64.2 (9.2%)	63.6 (4.1%)	64.0 (3.2%)	65.0 (2.5%)	65.7 (2.3%)

주: ()는 전년 동기대비 증가율

자료: IEA

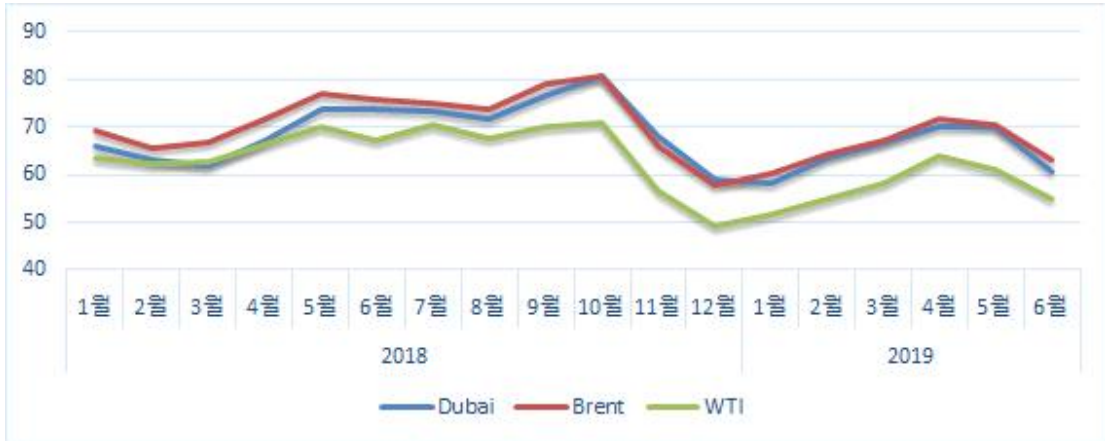
● OPEC 공급량 지속적 감소세 시현

- 비 OECD 국가들의 지속적인 석유수요 증가로 2019년 2분기를 기점으로 세계 석유수요는 1억배럴/일을 초과할 것으로 예상됨
- OPEC이 감산을 통해 공급량을 조절하고 있지만 미국, 브라질 등 비 OPEC 국의 원유생산이 증가하고 있어 수급 불균형이 지속되고 있음
- OPEC은 6월까지 예정되었던 감산을 2020년 3월까지 연장하기로 결정하여 수급 불균형이 완화될 것으로 예상됨



[그림 28] 국제유가 추이

(단위: 달러/톤)

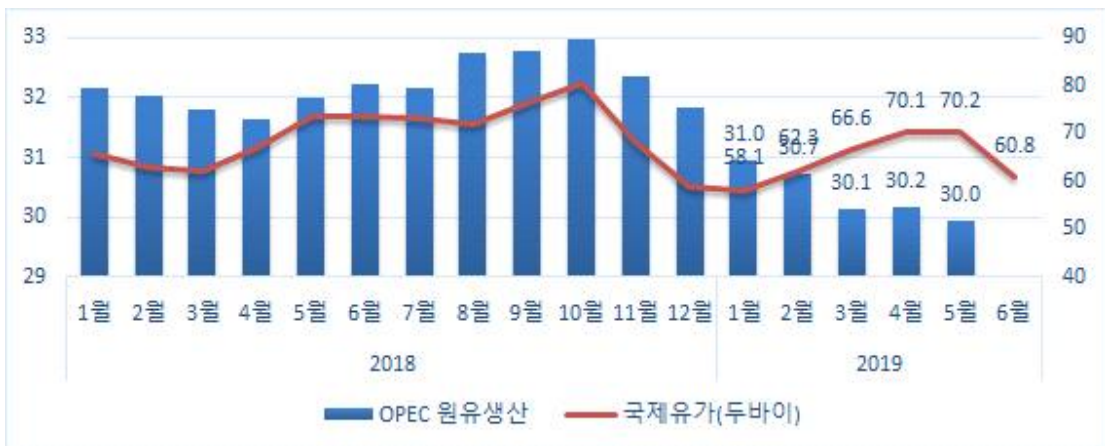


주: 본 자료는 뉴욕상업거래소 종가를 기준으로 네이버를 통해 수집되었음.

자료: 네이버

[그림 29] OPEC 원유생산과 유가

(단위: 백만배럴/일, 달러/배럴)



자료: IEA, 네이버

- 2019년 2분기 OPEC의 감산으로 회복된 유가는 미-중 무역분쟁의 영향으로 하락 반전
 - OPEC 국가들은 유가 회복을 위해 감산조치를 실행하였으며, 2019년 2분기 두바이유가는 약 70달러/배럴로 회복하였음
 - 하지만, 미-중 무역분쟁으로 석유수요 증가세 둔화가 예상되어 유가는 60달러/배럴 선으로 하락하였음
 - 미-중 무역분쟁이 일시적으로 휴전에 접어들었으며 OPEC 국가들의 감산이 연장됨에 따라 현재 유가는 다시 회복세를 기록하고 있음



- 향후 미-중 무역분쟁과 같은 수요 공급에 영향을 미치는 사건이 발생하지 않는다면 유가는 70달러 이상으로 상승할 것으로 예상됨

[표 9] 주요 원유수출국 생산추이

(단위: 백만배럴/일)

구 분	2018				2019	
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q
미국	14.40 (13.3%)	15.10 (15.9%)	16.00 (21.6%)	16.50 (18.0%)	16.60 (15.8%)	17.97 (12.7%)
러시아	11.34 (-1.0%)	11.43 (0.9%)	11.65 (3.1%)	11.74 (3.7%)	11.67 (2.9%)	11.51 (0.6%)
사우디아라비아	10.00 (0.5%)	10.10 (1.7%)	10.40 (4.4%)	10.80 (7.9%)	10.10 (1.1%)	9.76 (-3.8%)
캐나다	5.10 (5.9%)	4.90 (10.8%)	5.10 (6.0%)	5.40 (8.8%)	5.20 (1.2%)	5.18 (4.9%)
이라크	4.45 (0.1%)	4.47 (-0.3%)	4.63 (2.9%)	4.67 (5.0%)	4.67 (4.9%)	4.72 (5.4%)
이란	3.80 (0.7%)	3.80 (1.3%)	3.60 (-5.7%)	3.00 (-20.5%)	2.70 (-28.3%)	2.51 (-34.5%)

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

: 2분기 자료는 4월, 5월의 평균치를 사용

자료: IEA

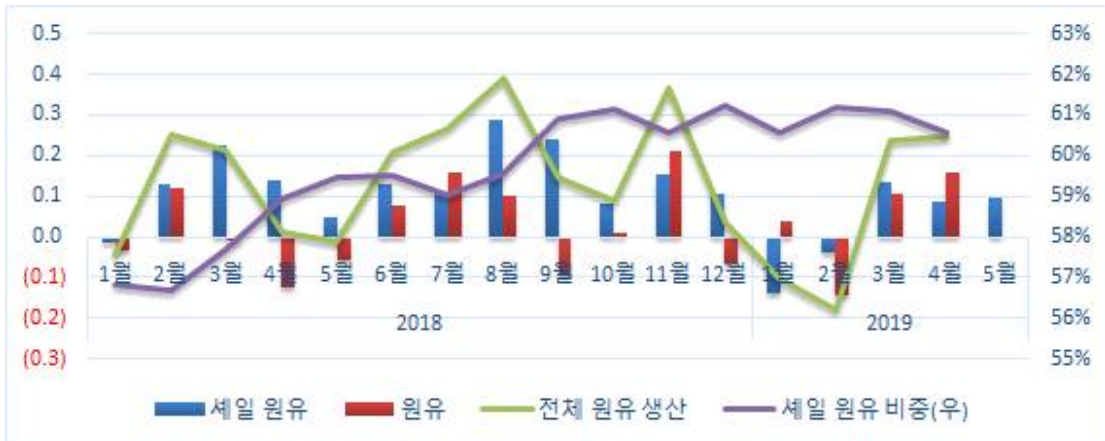
● 2019년 2분기 미국 생산량 크게 증가

- 2019년 2분기 미국의 1분기 대비 생산 증가는 137만배럴/일로 8.3% 증가함
- 사우디아라비아는 1분기 대비 평균 34만배럴/일을 추가 감산하여 976만 배럴/일로 14년 4분기 이후 가장 낮은 수준을 기록함
- 미국의 이란 제재가 5월부터 재개됨에 따라 이란의 생산량이 20만 배럴/일 감소함. 하지만 이란은 일부 원유를 수출하고 있기에 추후 원유생산량의 변화는 크지 않을 것으로 예상됨



[그림 30] 미국 셰일원유 생산

(단위: 백만배럴/일)



자료: EIA

- 미국의 셰일원유 생산은 지속적으로 증가하고 있으며, 그 비중은 전체 생산의 60%를 상회
 - 2019년 4월 미국 원유생산량은 1,216만배럴/일로 전년 동기대비 16.1% 상승함
 - 미국 보스턴대 연구진은 셰일원유의 손익분기점(BEP)는 국제유가보다 낮은 50달러/배럴 수준임을 네이처 에너지에서 발표하였음
 - 국제유가가 50달러 이상으로 지속될 경우 셰일원유 생산량은 계속해서 증가할 것으로 예상됨



[그림 31] 미국 원유수출

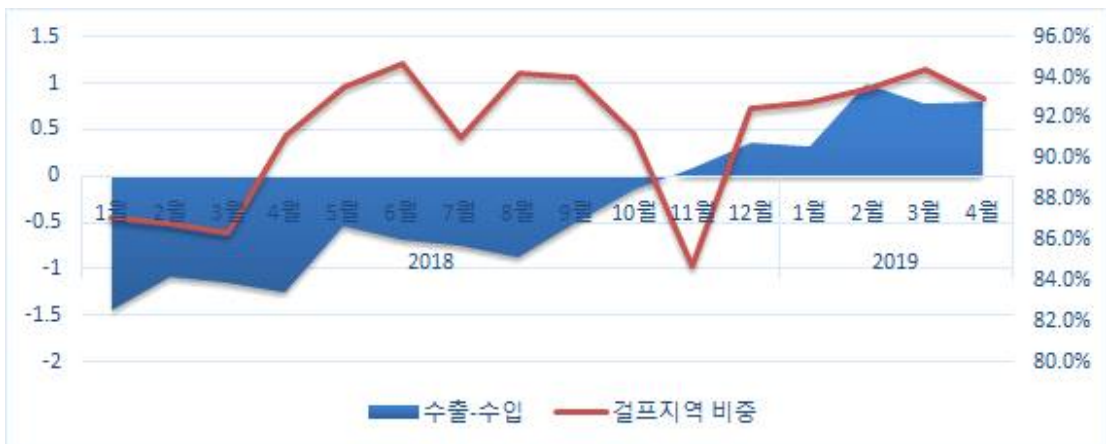
(단위: 백만배럴/일)



자료: EIA, 네이버

[그림 32] 미 걸프 원유 수입수출 차이

(단위: 백만배럴/일)



자료: EIA

- 2019년 4월 미국의 평균 원유 수출은 전년 동월대비 61.8% 증가한 284만배럴/일을 기록
 - 국제유가가 셰일원유의 손익분기점을 넘어 회복함에 따라 미국의 원유 생산은 지속적으로 증가하였으며 이는 수출의 증가로 이어짐
 - 미국 원유 수출의 대부분을 차지하는 미 걸프 지역은 원유수입의 감소세와 지속적 수출증가로 2018년 11월부터 순수출지역(net exporter)으로 변화함



[표 10] 세계 원유 해상물동량 전망

(단위: 백만톤, 십억 톤·마일, 증가율)

구 분		2017	2018	2019	2020
클락슨	원유 해상물동량	2,004 (3.4%)	2,017 (0.6%)	2,044 (1.4%)	2,110 (3.2%)
	톤·마일	10,153 (5.9%)	10,457 (3.0%)	10,864 (3.9%)	11,517 (6.5%)
드류리	원유 해상물동량	2,101 (2.4%)	2,135 (1.6%)	2,174 (1.8%)	2,205 (1.4%)
	톤·마일	9,851 (2.8%)	10,015 (1.7%)	10,255 (2.4%)	10,510 (2.5%)

자료: 클락슨, 드류리

● 2019년 해상물동량은 전년대비 1%대의 성장전망

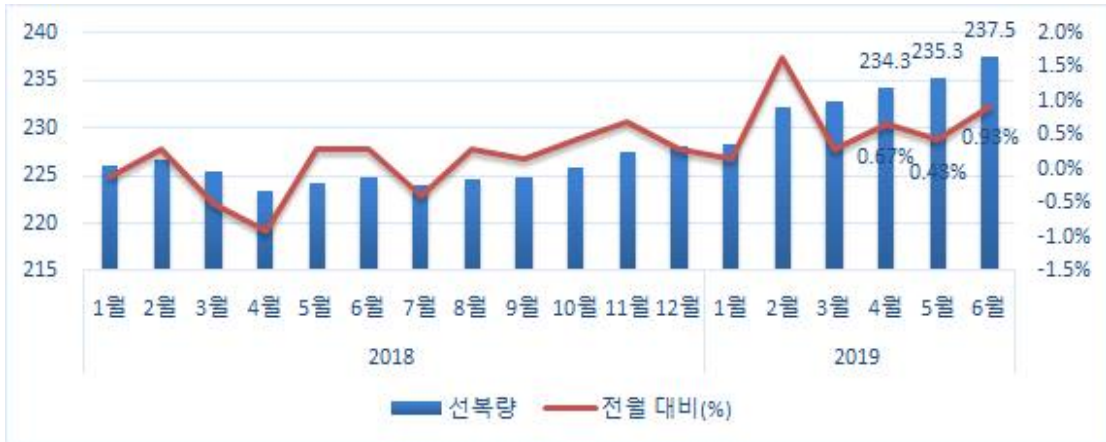
- OPEC의 감산으로 미국, 브라질 등의 국가들이 감산된 양의 일부를 대체하고 있음
- 동 국가들의 원유 수출증가는 증가하고 있으며 장거리 수송으로 인해 톤·마일이 증가함
- 따라서, 2019년 해상 톤·마일 성장률은 해상물동량 성장률보다 클 것으로 예상됨



공급시장동향 : 선대현황

[그림 33] VLCC 선복량 추이

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

[그림 34] 선복량 증감추이

(단위: 백만dwt)



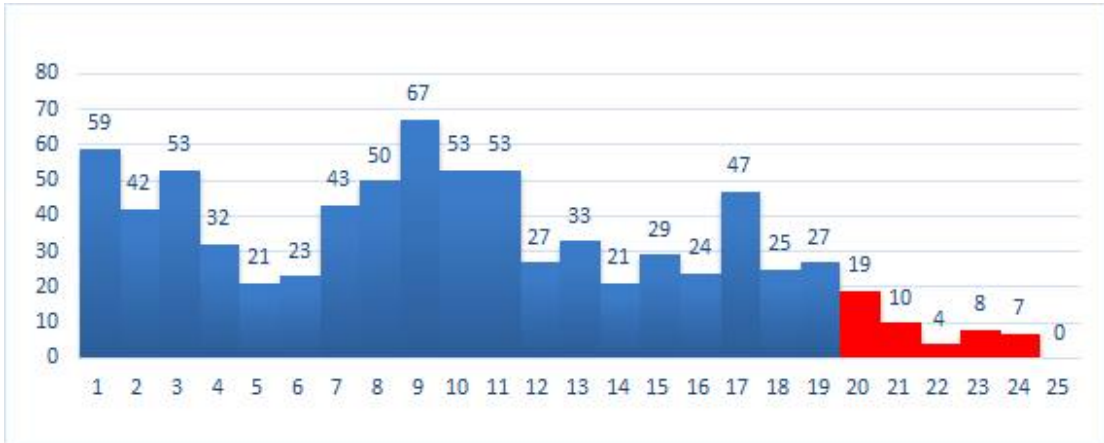
자료: 클락슨

- 2019년 2분기 선복량은 전년 동기대비 6.7% 상승하여 2억 3,791만 dwt를 기록
 - 2019년 2분기 18척의 선박이 인도되었으며, 4척이 해체되어 445만 dwt가 증가하였음
 - 2019년 상반기 총 38척의 선박이 인도되었는데 이는 2018년 인도된 전체 선박과 유사한 수준으로 전체 선복량의 5.0% 수준임
 - 2019년 2분기 OPEX 수준의 운임이 지속되었으나 하반기 시황상승이 예상되어 해체를 결정한 선박은 4척에 불과하였음



[그림 35] 선령구조

(단위: 척)



주: 선령은 2019년 7월 11일을 기준으로 계산됨

자료: 클락슨

● VLCC 평균 선령은 9.7년으로 건실한 선령구조 유지

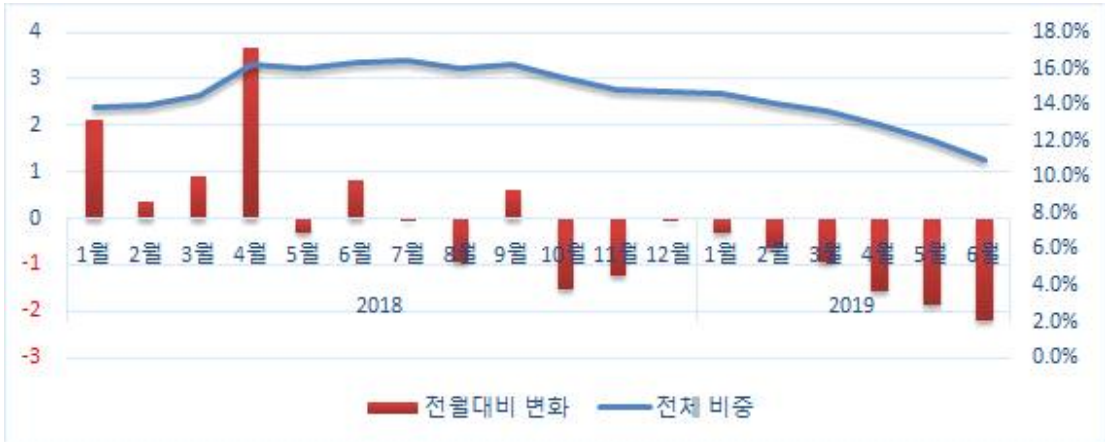
- 전체 777척의 선박이 있으며, 선령이 5년 이하인 선박은 26.6%, 6~10년 선박은 30.4%, 11~15년 선박은 21.0%, 16~20년 선박은 18.3%, 20년 이상 선박은 3.7%를 차지함
- 건실한 선령구조를 가지고 있어 추후 노후선박의 해체로 인한 공급조절은 크지 않을 것으로 예상됨
- OPEC이 감산 지속을 결정하여 선박공급 과잉상태가 지속되고 있지만, 하반기 정유소 유지보수 완료 후 재가동과 중동, 중국의 정제시설 증축 등으로 시황 호황이 예상되어 선박 해체는 적을 것으로 예상됨
- 다가오는 IMO 2020 고유황유 규제로 정기검사를 앞두고 있는 노후 선박의 경우에는 추후 투자비용 회수가 어려워 특별 정기검사를 진행하지 않고 해체를 결정할 수도 있을 것으로 보임



공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[그림 36] 발주 잔량

(단위: 백만dwt)



자료: 클락슨

- 발주 잔량은 신조발주가 없어 지속적으로 감소하고 있으며, 6월 전체 선박의 10.9% 수준으로 하락
 - 2019년 2분기 신조선 발주는 1척에 불과하였음
 - 발주 잔량은 총 85척으로 현재 해체 가능성이 높은 고령선박(20년 이상)보다 많아 선대는 장기적으로 증가할 것임

[그림 37] 누적 신조발주

(단위: 백만dwt)



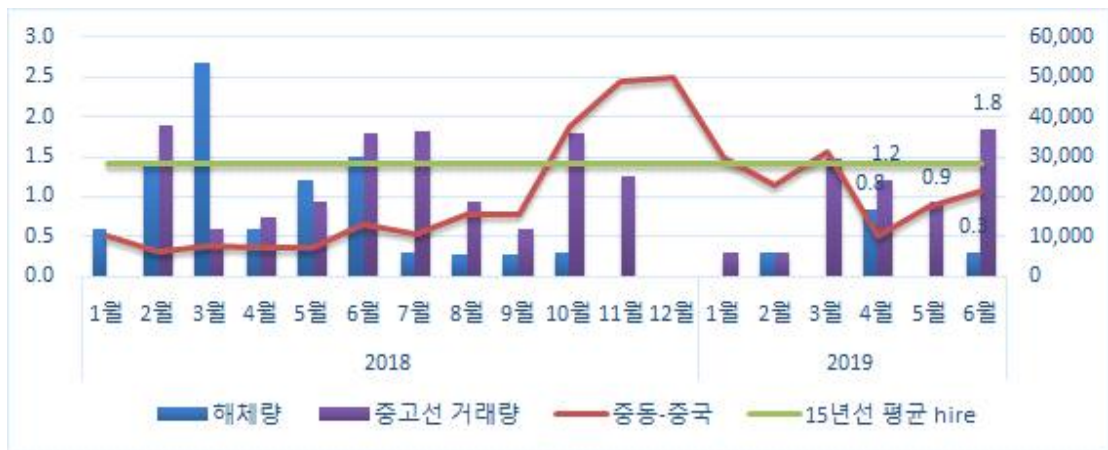


자료: 클락슨

- 2018년 2분기 15척의 신조선 발주에 비해 2019년 1분기는 1척에 불과
 - 2019년 1분기 신조선가는 9,300만 달러로 2018년 1분기 신조선가에 비해 450만 달러 상승함

[그림 38] 중고선 거래량 및 해체량

(단위: 백만dwt)



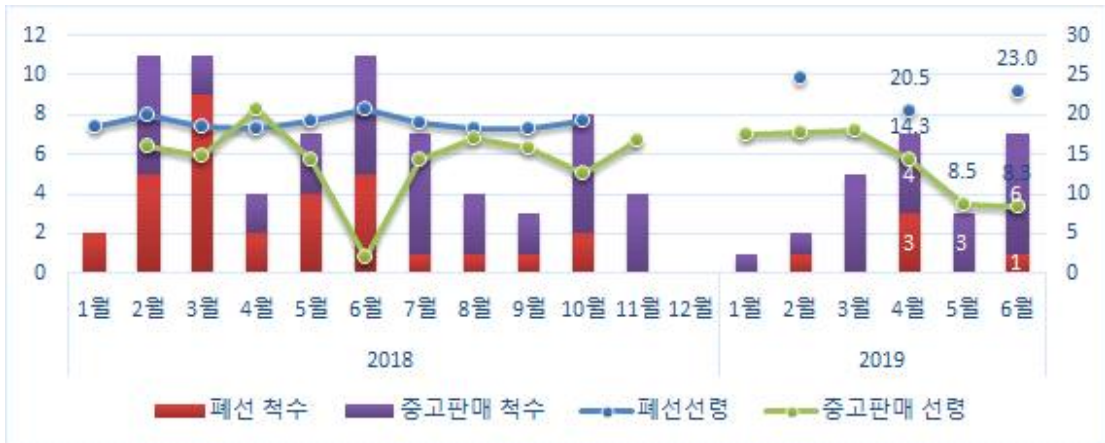
자료: 클락슨

- 2018년 많은 선박 해체로 2002년 이후 가장 높은 32척을 기록
 - 2019년 2분기 선박 해체는 4척으로 전년 동기 11척에 비해 적은 수의 선박이 해체됨
 - 2018년 Hire Base 미만의 낮은 운임이 지속됨에 따라 많은 선사들이 해체나 중고선 판매를 진행하였음
 - 해체량과 운임은 -0.56의 상관관계를 가지는 것으로 나타남. 낮은 시황이 지속될 경우 해체량이 증가하는 것으로 보임



[그림 39] 해체, 중고선박 판매 척수 및 선령

(단위: 척, 연)



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

- 2018년~2019년 2분기까지 해체 선박 중 20년 미만 선박이 78.4%를 차지
 - 20세미만 해체선박의 평균 선령은 18.5년, 20년 이상 해체선박의 평균 선령은 23.0년으로 나타남
 - 중고거래된 선박의 평균 선령은 12.2세로 1척을 제외하고는 모든 선박의 선령이 20세 미만으로 나타남
 - 2분기 선박공급 과잉으로 OPEX 수준의 낮은 운임이 지속되어 4척의 선박이 해체를 결정하였음
 - 한편, IMO 2020 환경규제와 아시아, 중동지역 정제시설 증축으로 장기적 시황상승이 예상되어 중고선 시장이 활발하였음. 2분기 총 13척의 중고선박이 거래됨
 - 하반기에는 시황상승이 예상되어 해체를 결정하는 선박은 소수에 불과할 것임. 중고선박 거래의 경우 지금과 같이 많은 수요가 있을 것으로 예상됨



공급시장동향 : 인도예정 선박

[그림 40] VLCC 인도예정

(단위: 척)



주: 인도예정일이 정해지지 않은 선박이 2020년 2척, 2021년 1척이 존재하여 포함되지 않음

자료: 클락슨

- 2019년 하반기 인도예정 선박은 26척으로 현재 전체 선박의 3.3% 수준
 - 3분기 FFA 평균가격은 2분기 운임에 비해 높아 선사들은 선박 해체를 결정하지 않고 선박을 운영하거나 중고선 거래를 진행할 것으로 예상됨
 - 선박 인도로 인해 선복량은 증가할 것이나 스크러버를 장착하는 선박들이 일시적으로 시장에서 제외되어 선박공급이 조절될 것으로 예상됨



주요뉴스

● 미 걸프지역이 순 수출지역으로 변함에 따른 VLCC 원유 흐름 변화

- 미 걸프 지역의 수출량이 수입량을 최초로 초과함에 따라 세계 VLCC 세계 교역시장이 변화할 것으로 예상됨
- 2017년 미 걸프지역에는 평균 6일마다 1척의 VLCC가 원유를 운반하였으며, 2018년에는 VLCC 투입이 4배로 크게 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 톤·마일 수요는 426억 톤·마일로 전년 동기대비 두 배가 넘는 것으로 측정되었음

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

● 중국, 브라질 원유 수입 증가

- 올해, 중국은 정유능력 증설이 예정되어 있어 추가적인 중질유의 공급이 필요함. 하지만, OPEC 국가들의 감산 및 미국의 제재로 인해 중국은 이를 브라질로부터 수입하고자 함
- 2019년 1분기, 중국의 브라질 원유 수입량은 일당 66만 5천 배럴을 기록하여, 2018년 1분기 40만 배럴보다 66.3% 상승하였음
- IEA에 따르면, 금년 브라질의 원유 생산량은 일당 35만 배럴 증가할 것으로 예상됨. 브라질 Lula 등급 원유는 수요가 높아 미국, 인도 등 다양한 국가에서 생산 증가분을 수입할 것임

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

● GP Global, 4월부터 저유황유 공급

- 석유 에너지 기업인 GP Global사는 로테르담, 푸자이라 및 싱가포르 등 주요 항만에 저유황유를 공급할 예정임
- 동사는 IMO 2020 환경 규제에 대비하여 저유황유 공급을 작은 항구까지 확대할 예정임. 또한, 고유황유와 선박용 경유도 지속적으로 공급할 것임
- GP Global사는 Shell, BP, ExxonMobil, Total과 같은 오일 메이저와 함께 저유황유 공급에 참여할 것이라고 함
- BP의 해양연료 책임자인 Eddie Gauci는 푸자이라에서 열린 포럼에서 세계 정유산업은



IMO 2020 규제에 따른 저유황유 생산을 위해 지금까지 1억 달러를 투자했다고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1741705/gp-global-to-supply-05-percent-lsfo-from-april-2019>
(로그인 필요)

● IMO 2020 규제에 따른 고령선박 가치상승

- VesselsValue에 따르면, 지난 10개월간 2000년대 초반에 건조된 VLCC 15척이 중고 선 거래되었음. 이중 6척 이상의 선박이 아시아를 기점으로 하는 벙커 공급사에 판매되었음
- 해당 선박들은 고유황유와 저유황유의 부유식 원유 생산 및 저장 설비(FPSO)로 활용될 것으로 예상됨
- 특히, 올 1분기부터 저유황유 저장에 대한 관심이 증가하였음. 이는 연료 테스트를 통해 선주들의 연료 품질에 관한 우려가 줄어든 것과 작년 대비 저유황유 저장을 통한 경제성 증가가 주요 요인임
- IHS의 분석가 Fotios Kastsoulas는 고령 VLCC 선박을 소유한 선주들이 잔존가치에 상당한 프리미엄을 받고 선박 판매를 고려하고 있음을 언급함. 최근 거래는 선박 중개인이 제공한 1,700만 달러에 프리미엄이 추가된 2,100만 달러 이상으로 이루어졌음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1778161/imo-2020-rules-breathe-new-life-into-veteran-vlccs>(로그인 필요)

● Torm, 선박 34척 스크러버 장착

- 제품선사인 Torm사는 소유 선박의 절반에 가까운 34척에 스크러버를 장착할 것임을 밝혔음
- 동사는 최근 6척의 선박을 판매하는 등 선대개편을 계획하고 있어 전체 선박에 대한 스크러버 장착은 진행하지 않을 것임을 언급함
- 스크러버를 장착하는 선형에 관한 정확한 언급은 없었으나 핸디사이즈를 제외한 선박들에 설치될 것임을 밝혔음
- 또한, 스크러버 장착 비용은 선박 당 200만 달러에 이를 것으로 예상되며, 고유황유와 저유황유의 가격 차이를 톤당 200달러로 가정할 경우 자금 회수 기간은 2년 정도로 추정된다고 언급함

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1781900/latest-scrubber-play-gives-torm-full-hand-for-imo-2020>
(로그인 필요)

● 미국, 이란산 원유수입 제재 예외 연장 않기로 결정

- 미국은 2019년 5월 2일 이란산 원유수입 제재 예외 혜택의 만료 이후 추가적인 연장은



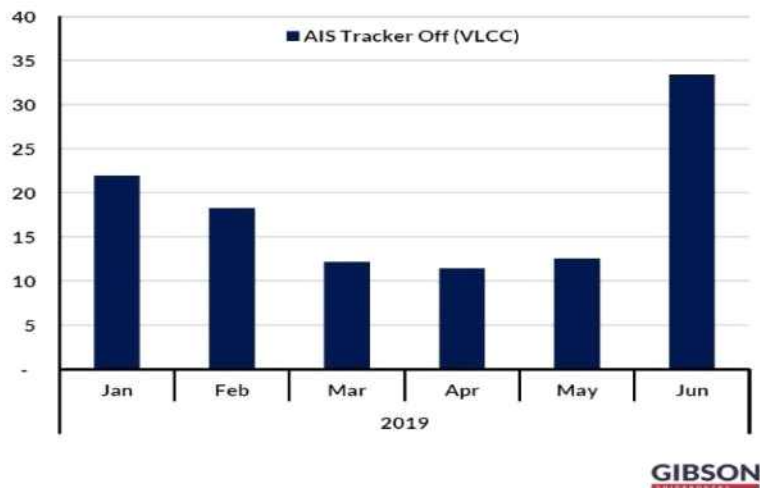
없음을 언급함

- 미 성명에 따르면, 사우디아라비아와 아랍에미리트 국가의 원유 추가공급을 통해 이란 제재로 인한 원유공급 감소분을 대체할 것임
- 클락슨은 이란 제재로 인해 일 100만 배럴의 수출이 감소하면, 이란 VLCC 25대의 수요를 줄일 수 있을 것으로 계산함. 이는 전 세계 선박의 1.4%에 해당되는 양임
- 가용선박의 감소와 이란 원유 감소분의 다른 지역으로 대체를 통해 수급균형이 강화되어 유조선 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보임
- 하지만, 이란 제재에 따라 유가가 상승할 경우 원유수요가 감소하여 유조선 시장에 악영향을 줄 수도 있을 것임
- 또한, 이란 정부는 호르무즈 해협의 봉쇄를 주장하고 있어 이라크, 쿠웨이트, 사우디아라비아의 원유 운송에 차질이 생겨 유조선 시장에 악영향을 미칠 가능성도 있음

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/1761389/us-takes-world-by-surprise-with-waiver-decision>(로그인 필요)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127164/US-oil-waivers-end-as-Iranian-crude-exports-s slump-in-April>(로그인 필요)

● 이란 AIS차단 선박현황



- Kpler의 통계에 따르면 2019년 5월 이란의 원유수출은 80만 배럴/일로 지난 4월 120만 배럴/일의 2/3수준으로 하락하였음
- AIS 데이터를 통해 추정된 중국의 이란원유 수입은 4월 90만 배럴/일에서 5월 33만 배럴/일로 감소된 것으로 나타남. 하지만 AIS 신호를 차단하고 선박 대 선박(ship to ship)으로 원유 운송을 진행하여 수치가 반영되지 않았음



- 4월 기준 AIS 신호차단 선박이 12척에서 6월에는 33척까지 증가하였음. 해당 선박들은 활용이 되지 않거나 원유의 저장, 운송에 활용 되고 있음
- 전문가들은 이란산 원유거래에 대한 미국의 압력이 높아짐에 따라 대부분의 선박이 원유 저장에 활용되고 있을 것으로 예측하고 있음

<https://www.hellenicshippingnews.com/shipping-to-adopt-wait-and-see-mode-after-tanker-attacks-in-the-gulf-of-oman/>

● 유조선 피습으로 유조선 운임상승 예상

- 지난달 푸자이라 해협에서 발생했던 선박 4척의 피습사건에 이어서 6월 14일 오만해역에서 선박 2척에 대한 공격이 발생함
- 미 국무장관 마이크 폼페이오는 사용된 무기, 작전 수행에 필요한 전문성, 최근 이란의 유사한 선박 공격 등을 근거로 배후세력을 이란으로 언급함
- 중국의 증권회사 Tianfeng Securities의 분석가는 유조선 피습이 지속될 경우 선박공급 차질과 해당 항로에 추가요금 부과로 운임상승을 예상함
- 일부 선박들이 먼 거리에 있는 수출국의 원유운반을 선택할 경우 시장의 전체적인 운송 능력이 감소할 수 있음

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127914/Tanker-attacks-Gulf-attacks-may-lift-tanker-rates>(로그인 필요)

건화물선



2019년 1분기 요약

● 케이프선 운임과 전망

- 2019년 2분기 케이프선 평균운임은 11,363달러/일을 기록하며 회복세를 보이고는 있으나, 아직 BEP에 크게 못 미치는 수준임
- 금년 철광석 물동량은 전년대비 2% 감소할 것으로 전망됨. 브라질 발레사와 BHP, Rio Tinto사의 철광석 수출량 감축이 전체 물동량 감소에 영향을 미친 것으로 분석됨
- 2분기에 들어서면서 중국, 한국, 일본이 철광석 수입량을 늘린 것이 운임 상승에 기여함
- 2분기 케이프선의 해체량은 50만 dwt로 전분기 대비 28.4% 감소, 인도량은 150만 dwt로 전분기 대비 28.1% 증가함. 실제 선대 증가량은 100만 dwt를 기록해 전분기 대비 107.7% 증가함
- 2019년 3분기 FFA가격은 15,086달러/일로 전분기 대비 11.47% 상승한 것으로 나타남. 3분기가 계절적 회복기이고, 2분기 내내 보였던 스팟운임의 상승세가 유지된다면 3분기 케이프선 스팟운임은 BEP수준으로 회복될 것으로 전망됨

● 파나막스선 운임과 전망

- 2019년 2분기 파나막스선 평균운임은 9,513달러/일을 기록하며 최근 5년 2분기 평균(2014-2018)을 큰 폭으로 상회함
- 2분기 남미 곡물 출하 시즌으로 인해 파나막스선 운임이 BEP에 조금 못 미치는 수준까지 회복된 것으로 보임
- 금년 곡물 해상물동량은 작년과 비슷한 수준인 4억 7,700만 톤으로 전망됨. 최근 미국과 중국과의 무역 협상이 교착 상태에 빠지면서 불확실성은 여전히 존재하는 상태임
- 중국뿐만 아니라 베트남 등의 동남아 지역에도 돼지 콜레라가 확산되고 있어 사료용 곡물 수출량이 감소될 수 있다는 것도 불확실성을 확대시키는 불안 요소임
- 반면 중국이 경기부양책을 발표하면서 석탄에 대한 수요가 증가할 것이라는 소식이 파나막스선 운임에 긍정적 영향일 미칠 것으로 보임
- 2019년 2분기 파나막스선의 인도량은 전분기 대비 1.1% 감소한 90만 dwt, 해체량은 없는 것으로 보고됨. 실제 선복량은 전분기 대비 1.3% 늘어난 90만 dwt를 기록함
- 2019년 3분기 FFA가격은 10,328달러/일로 전분기와 변화가 없는 것으로 나타남. 2분기가 계절적 회복기로 이미 스팟운임이 BEP수준으로 회복되어 3분기 FFA의 파나막스선



가격의 변화폭이 크지 않은 것으로 보임. 3분기에도 BEP수준의 운임을 기록할 것으로 전망됨

● 수프라막스선 운임과 전망

- 2019년 2분기 케이프선 평균운임은 8,193달러/일을 기록하며 전분기 대비 7.7% 상승함. 최근 5년 평균운임(2014-2018)과 비슷한 수준임. 2분기에 곡물 물동량이 증가했으나 수송의 대부분을 파나막스선이 처리하고 있어 수프라막스선의 2분기 운임 상승폭을 제한함
- 마이너벌크의 물동량은 20억 9,700만 톤으로 전년대비 4% 감소한 수준일 것으로 전망됨. 보크사이트의 물동량이 전년대비 18% 늘어났으며 중국이 대부분 수입하고 있는 것으로 보고됨
- 2분기 수프라막스선의 해체량은 11만 dwt로 전분기 대비 258.3% 증가, 인도량은 52만 dwt로 전분기 대비 12.5% 감소함. 실제 선대 증가량은 18만 dwt를 기록해 전분기 대비 18% 감소함
- 2019년 3분기 FFA가격은 9,730 달러/일로 전분기 대비 6.67% 하락한 것으로 나타남



운임지수 : BDI

[그림 41] BDI 추이

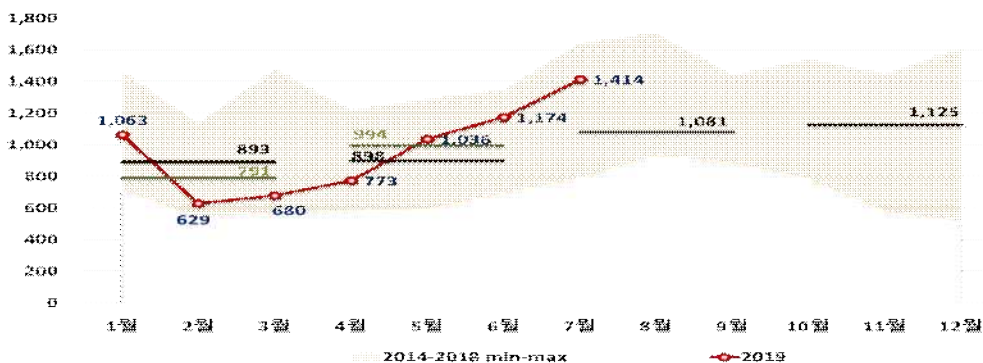


자료: Clarkson

● 2019년 2분기 BDI, 전분기 대비 25.6% 상승

- 올해 초에 발생한 브라질 댐 붕괴 사고 이후 연일 최저치를 기록하던 BDI가 2월 최저점을 기록 후 상승세를 시현함. 금년 2분기 평균 BDI는 전분기 대비 20% 상승한 994임

[그림 42] BDI 계절성



주: 2014~2018년 평균 계산

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

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

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

자료: Clarkson

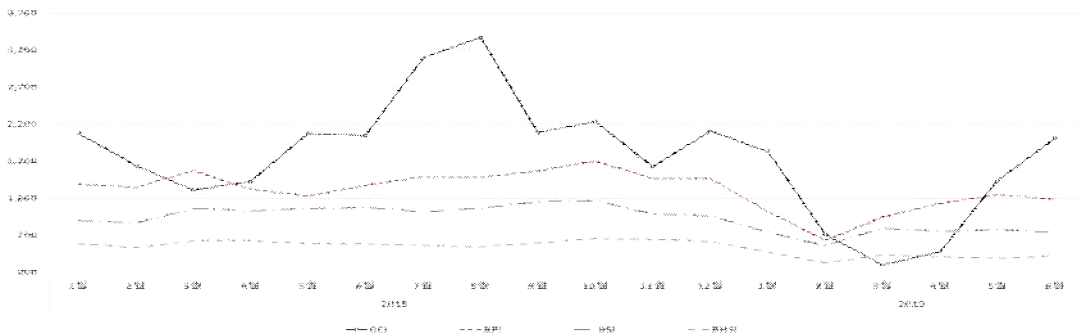


● 2분기 BDI, 최근 5년('14~'18년)간 분기 평균 상회

- 2분기 BDI는 최근 5년 평균('14년 ~'18년)보다 9.6% 높은 수준인 994를 기록함. BDI 월평균은 2월 한때 629를 기록했으나 이후 점진적 상승세를 보이며 1,174(6월)까지 상승함

[그림 43] 선형별 운임지수 비교

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson

[표 11] 건화물선 운임지수 변화

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기 대비
BCI	1,675	1,849	2,851	1,989	947	1,307	△ 38.1	-29.3
BPI	1,436	1,309	1,514	1,544	865	1,188	+ 37.3	-9.2
BSI	943	1,055	1,078	1,039	700	753	+ 7.7	-28.6
BHSI	579	601	567	640	412	407	-1.1	-32.3

자료: Clarkson

● 2분기 운임 회복으로 선형별 운임지수 간격 확대

- 4월에 들어서면서 선형간 간격이 점차 확대됨. 이는 보통 회복기로 들어설 때 관측되는 양상임
- BEP를 상회하는 운임수준을 기록했던 2018년의 선형별 운임지수간 간격을 살펴보면 계절적 성수기까지 더해진 3분기에 케이프선과 파나마스선 운임지수간의 간격차가 큰 것으



로 나타남. 이후 점차 시황이 나빠지면서 올해 초에는 BPI가 BCI보다 높은 수준을 기록하는 등 최악의 시황이 시현됨

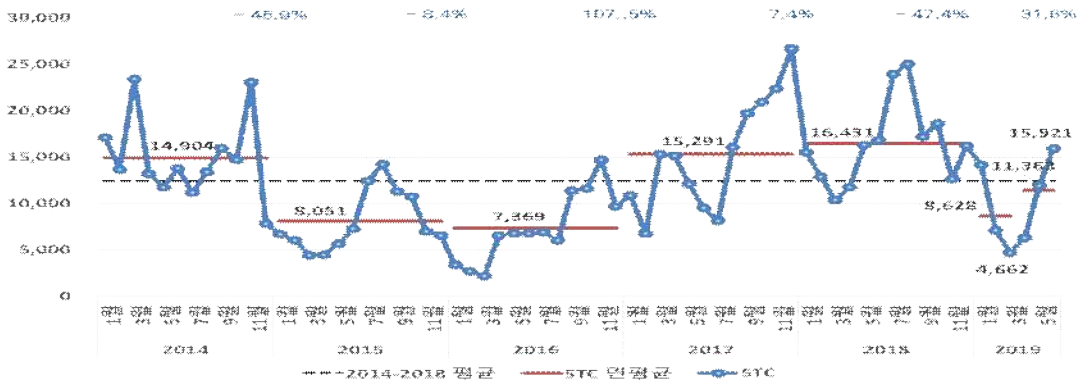
- BCI는 3월 최저점을 형성한 후 5월에 전월대비 205% 상승한 1,442, 6월에 전월대비 39% 상승한 2,006을 기록하며 큰 폭으로 상승함. 다른 선형의 운임지수 변동폭은 전분기 대비 각각 BPI(37.3%), BSI(7.7%), BHSI(-1.1%)임



케이프선 : 운임동향

[그림 44] 케이프선 5TC 운임현황

(단위: 달러/일)



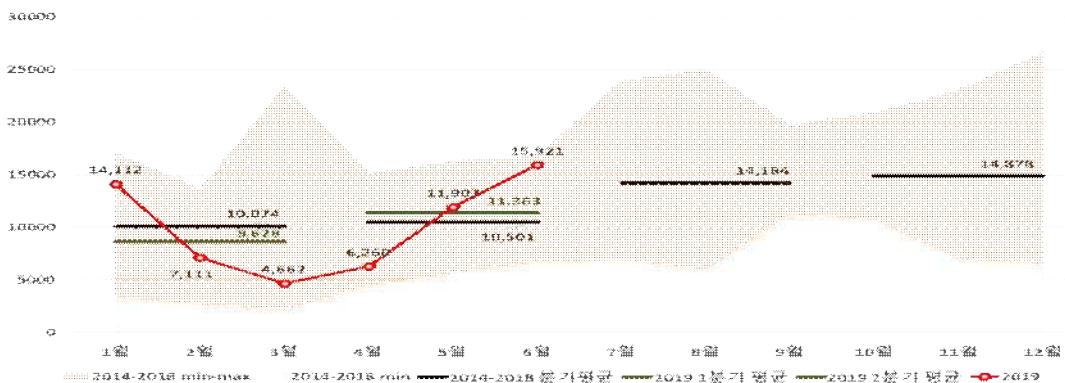
자료: Clarkson

● 2019년 2분기 케이프선 운임, 가파른 상승세 시현

- 금년 3월 4,662달러/일을 기록하며 2016년 이래 가장 낮은 수준 운임수준을 기록한 케이프선 운임이 3월 이후 점진적으로 상승해 6월에는 평균 15,921달러/일을 기록함. 이는 올해 들어 가장 높은 운임 수준임
- 2분기 케이프선 운임은 브라질 발레사의 광산 운영 재개 소식, 중국의 철광석, 석탄 수요 증가로 전분기 대비 31.6% 상승한 것으로 분석됨

[그림 45] 케이프선 5TC 운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson

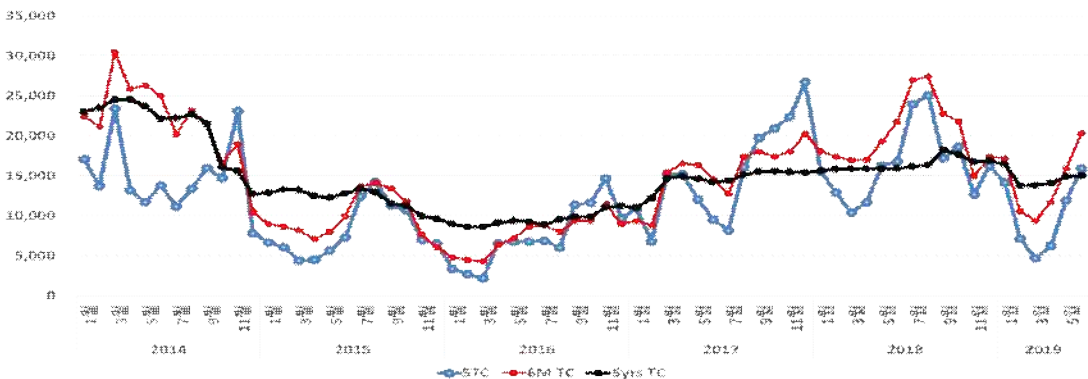


● 2분기 케이프선 운임은 장기평균을 상회

- 케이프선 2분기 평균운임이 11,363달러/일을 기록하며 최근 5년 평균(2014~2018) 2분기 평균보다 7% 높은 수준을 기록함
- 4월 케이프선 운임 상승폭은 전월대비 34.3%임에도 불구하고 최근 5년 운임평균을 크게 하회하는 수준을 기록함. 하지만 4월 이후 상승추세를 이어가 불과 한 달 후인 5월에는 전월대비 90.2%의 상승폭을 보이며 5년 평균을 조금 상회하는 수준을 기록함
- 이후 6월 케이프선 운임은 전월대비 33.7% 상승한 15,921달러/일을 기록함. 이는 2014년 이후 두 번째로 높은 수준임. 가장 높은 운임은 2018년 6월이며 당시 운임은 16,783달러/일을 기록함
- 4월에 운임이 상승한 것은 중국이 콜롬비아 석탄 수입량을 늘린 점, 브라질 발레사가 비축해 놓은 철광석 재고량 덕분에 일시적으로 물량이 시장에 풀렸던 것이 원인으로 분석됨. 5월과 6월은 서호주 지역을 중심으로 철광석 물동량이 증가함에 따른 운임 상승이 나타남

[그림 46] 케이프선 운임과 용선료 비교

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson



[표 12] 운임과 단기·장기 용선료 비교

(단위: 달러/일)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기 대비
케이프선 스팟운임	12,919	14,928	22,054	15,822	8,628	11,363	+ 31.6	-23.9
단기 용선료	17,440	19,351	25,707	18,048	12,383	15,973	+ 29.0	-17.5
장기 용선료	15,771	15,892	16,917	17,085	14,652	14,654	-	-7.8

자료: Clarkson

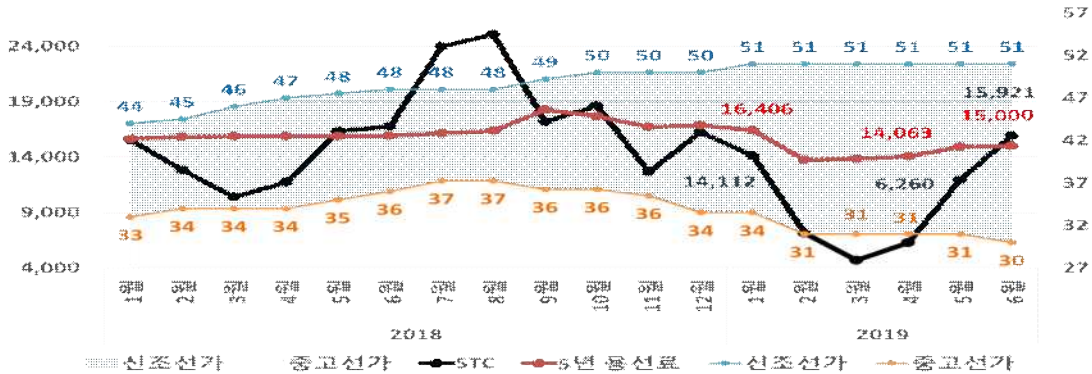
● 2019년 2분기 단기 용선료는 스팟 운임 시장의 영향으로 상승

- 금년 2분기 단기 용선료는 전분기 대비 29% 상승한 15,973달러/일을 기록함. 4월에는 11,656달러/일로 5년(2014-2018) 2분기 평균인 15,318달러/일의 76% 수준에 불과함
- 6월 단기용선료는 20,313달러/일로 4월 대비 74% 상승한 수준으로 5년 단기평균 용선료를 큰 폭으로 상회함. 6월 단기용선료의 상승은 시장이 스팟운임의 상승과 함께 3,4분기 계절적 성수기를 반영해 나타난 결과임
- 반면 장기 용선료는 5년 2분기 장기용선료 평균인 15,126달러/일에도 못 미친 14,654달러/일을 기록한 것으로 나타남. 전분기 대비 상승폭 또한 크지 않음
- 이는 올해 1월 평균 장기용선료가 16,406달러/일을 기록하면서 1분기 용선료 수준을 높였기 때문임. 6월 장기용선료는 15,126달러/일로 저점인 2월(13,750달러/일) 대비 약 10% 상승한 것으로 나타남



[그림 47] 케이프선 운임, 용선료와 선가 비교

(단위: 달러/일, 백만달러)



자료: Clarkson

● 19년 2분기 신조선가와 중고선가의 가격차 심화

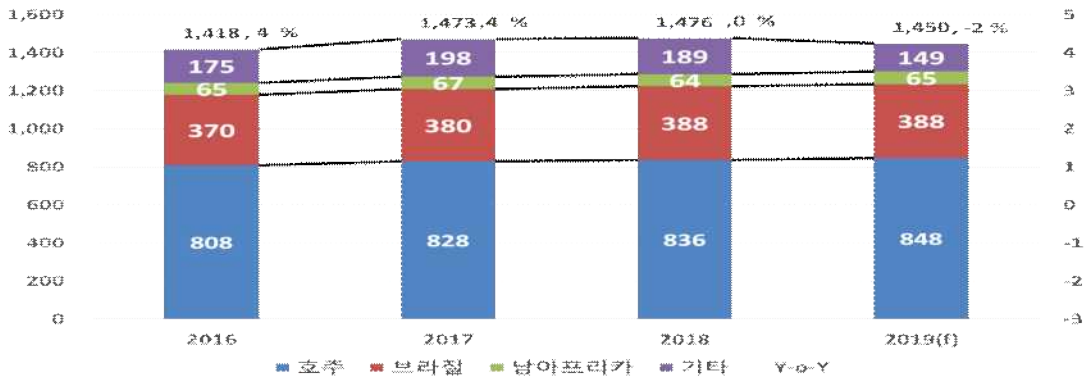
- 2019년 2분기 시황 회복에도 불구하고 여전히 선가간 가격차가 확대되고 있음. 4월과 5월의 스팟운임이 3월 보다는 높은 수준이기는 하나 여전히 OPEX에도 못 미치는 운임 수준을 기록한 것이 선가간 가격차가 지속적으로 나타난 이유인 것으로 분석됨
- 선가와 운임, 용선료간의 추세를 보면 시황이 약세를 나타낼수록 신조선과 중고선가의 차이가 확대되는 것으로 나타남
- 실제로 최근 5년(2014-2018) 중 가장 좋았던 시황인 2018년에 선가간 차이가 가장 작았고, 저조한 운임 수준을 보였던 2019년 1분기에는 큰 폭으로 확대되었음
- 스팟운임과 용선료간의 운임차이도 약세를 시현할 때 심화되는 것으로 나타나며, 특히 시황이 저조할 때 스팟운임보다 5년 용선료 수준이 높은 것으로 나타남
- 최근 같이 두 운임간의 차이가 줄어들 때 시황이 점차적으로 회복되는 것을 볼 수 있음



케이프선 : 수요동향

[그림 48] 철광석 물동량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

- 2019년 6월 기준 철광석 물동량은 전년대비 2% 감소한 14억 5,000만 톤 전망
 - 금년 철광석 해상물동량이 전년대비 약 2,600만 톤 줄어든 것으로 보고됨. 올해 들어 철광석수출업체인 발레사(Vale), 리오틴토(Rio Tinto), BHP 등이 철광석 판매량이 줄어든 것이라고 발표함
 - 1월 발생한 브라질 댐 사고로 인한 발레사의 철광석 생산 감축 소식이 있었음. 6월에 발레사의 광산 운영은 재개 되는 것으로 결론이 났으나, 철광석 판매량은 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤 사이가 될 것이라고 발표됨



[그림 49] 철광석 수출 물동량

(단위: 백만톤)



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

[표 13] 철광석 분기별 수출량

(단위: 백만톤)

구분	2018년				2019년	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전분기 대비	전년 동기 대비
브라질	84.2	95.8	105.5	104.4	84.3	-19.3	+ 0.1
호주	197.9	222.2	206.4	209.2	186.7	-10.7	-5.7
남아공	15.5	16.8	14.6	16.5	17.7	+7.1	+14.0

출처: Clarkson

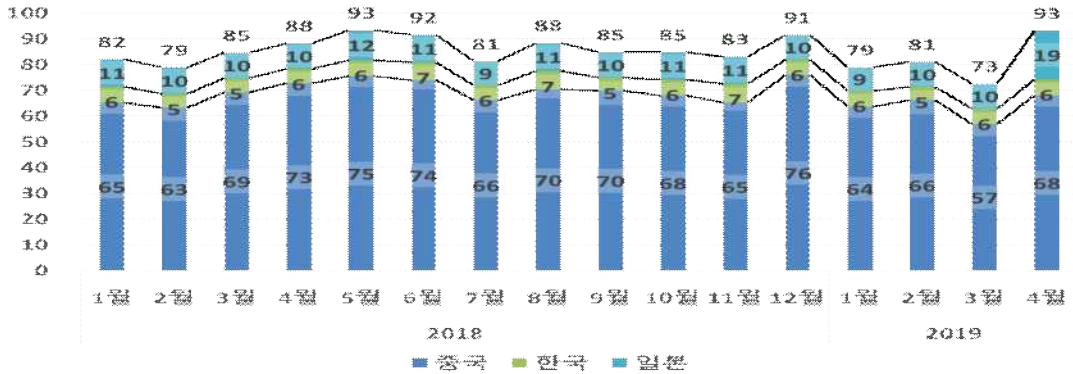
● 금년 5월, 호주, 브라질 철광석 수출량 급증

- 호주와 브라질의 철광석 수출량은 4월과 5월 전월대비 각각 10.7%, 20%로 큰 폭으로 증가하고 있는 것으로 나타남
- 5월 브라질의 철광석 수출량이 전월대비 57.7% 급증한 7,600만 톤을 기록함. 이는 전년 동기대비 1.2% 늘어난 수준임. 같은 달 10일 브라질 발레사는 철광석 광산 운영 중단 소식을 발표하며 판매량을 줄일 것으로 예고했으나 중국의 수요가 급증하자 일시적으로 철광석 물량을 시장에 풀었음
- 4월에는 브라질이 철광석 수출량을 전월대비 14.7% 감소한 1,890만 톤으로 줄어들면서 호주와 남아프리카의 철광석 수출량이 각각 전월대비 20%, 17% 늘어남



[그림 50] 철광석 월별 수입 물동량

(단위: 백만톤)



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

[표 14] 철광석 분기별 수입량

(단위: 백만톤)

구분	2018년				2019년	증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	전분기 대비	전년 동기대비
중국	90.1	86.7	90.9	87.1	86.9	-39.4	-3.5
한국	5.7	6.3	6.0	6.5	5.7	-56.7	+ 1.2
일본	10.2	10.7	10.0	10.3	9.6	-9.0	-6.5

출처: Clarkson

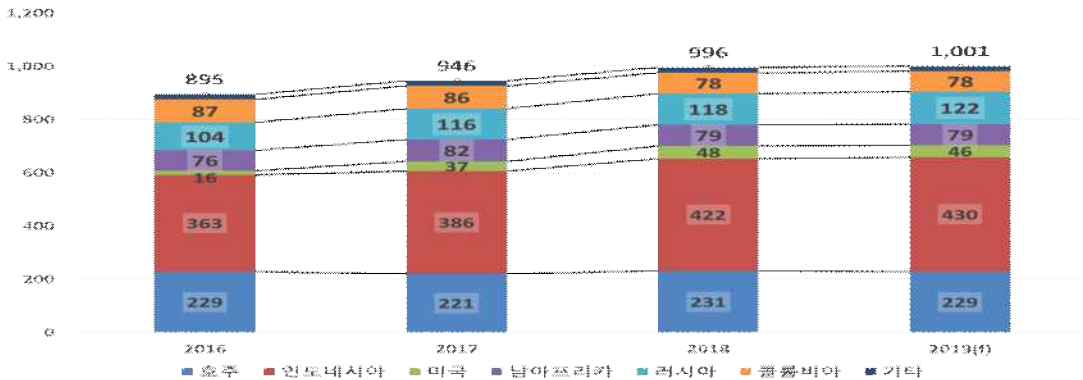
● 금년 5월 중국, 한국, 일본의 철광석 수입량 급증

- 5월 들어 중국, 한국, 일본의 철광석 총 수입량이 전월대비 5.5% 증가한 1억 200만 톤을 기록함
- 특히 한국의 수입량 증가율은 전월대비 16.8%, 전년 동기대비 4.7% 증가한 것으로 나타남
- 5월 중국의 철광석 수입량은 전월대비 3.7% 증가한 8,300만 톤을 기록함. 일본도 5월에 철광석 수입량을 전월대비 13.5% 늘려 1,130만 톤을 기록함



[그림 51] 연료탄 물동량 증가율

(단위: 백만톤)



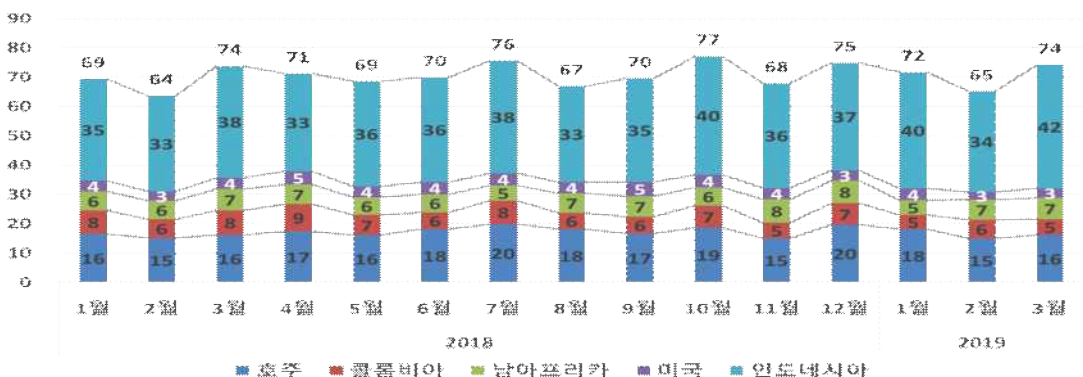
자료: Clarkson

● 2019년 연료탄 해상물동량은 전년대비 0.5% 증가한 10억 1,000만 톤 전망

- 금년 연료탄 해상물동량은 전년대비 0.5% 늘어날 것으로 전망됨. 금년에는 인도네시아와 러시아의 연료탄 수출 물동량 증가세가 눈에 띄게 증가한 것으로 나타남
- 러시아 연료탄 수출량은 전년대비 4% 증가한 1억 2,200만 톤, 인도네시아의 연료탄 수출량은 전년대비 2% 증가한 4억 3,000만 톤을 기록함. 다른 국가들의 연료탄 수출량은 마이너스 성장을 기록한데 비해 두 국가의 수출량만이 증가한 것으로 나타남

[그림 52] 연료탄 수출국 물동량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

● 2019년 인도네시아의 연료탄 수출량 증가세 뚜렷

- 2019년 인도네시아의 연료탄 수출량이 늘어나고 있는 것으로 나타남. 인도네시아가 올

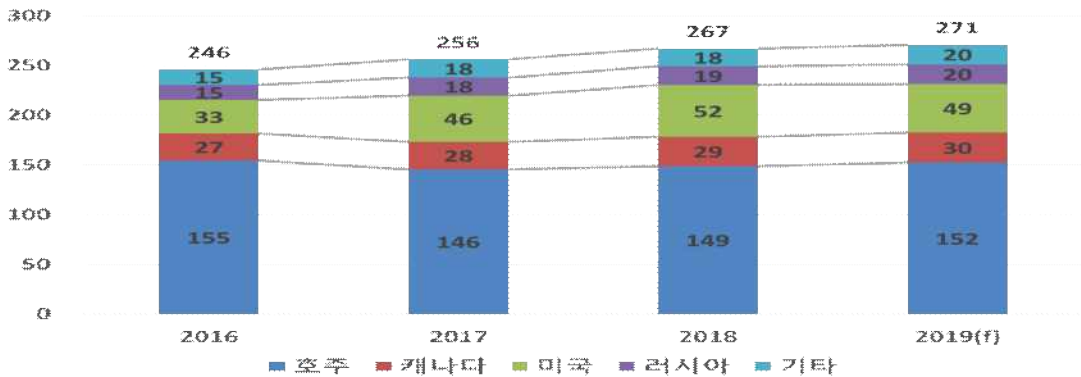


1월부터 3월까지 수출한 총 연료탄 물동량은 전년 동기대비 10.1% 증가한 7,030만 톤으로 보고됨. 호주의 올해 1월부터 3개월간 연료탄 수출량은 전년 동기대비 3% 늘어나는데 그쳐 1,604만 톤을 기록함

- 인도네시아와 호주를 제외한 다른 연료탄 수출국의 연초 3개월 동안의 수출량은 마이너스 성장률을 기록한 것으로 보고됨. 콜롬비아는 전년 동기대비 26.1% 감소한 560만 톤, 남아프리카는 전년 동기대비 5.7% 줄어든 630만 톤, 미국은 전년 동기대비 8% 감소한 340만 톤을 기록함

[그림 53] 원료탄 해상물동량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

● 2019년 원료탄 해상물동량은 전년대비 1% 증가한 2억 7,100만 톤 전망

- 미국을 제외한 대부분의 국가의 원료탄 수출량이 증가하였으나 증가폭이 크지 않아 연간 원료탄 수출량의 증가폭은 1% 그칠 것으로 전망됨
- 러시아의 원료탄 수출량의 증가폭은 전년대비 5%로 가장 컸으며, 미국의 원료탄 수출량은 전년대비 5% 감소한 4,900만 톤을 기록할 것으로 전망됨. 원료탄 수출량의 증가폭은 호주가 2%, 캐나다가 2%로 크지 않을 것으로 예상됨



[그림 54] 원료탄 수출물동량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

● 4월 들어 호주, 캐나다, 미국의 원료탄 수출량 감소

- 4월에 호주, 캐나다, 미국의 총 원료탄 수출량은 1,900만 톤으로 전월대비 23.2% 감소한 것으로 나타남. 3개국의 총 원료탄 수출량만으로 봤을 때는 전년 동기대비 0.1% 줄어든 수준으로 하락폭이 크지 않은 것으로 보임
- 또한 3월에 수출량 증가폭이 호주가 39%, 캐나다가 67%, 미국이 53%로 3개국의 수출량이 급증한 것이 4월의 증가세를 둔화시킨 것으로 보임
- 올해 1월에서 3개월간 미국을 제외하고는 호주, 캐나다의 원료탄 수출량이 늘어난 것으로 보고됨. 미국은 전년 동기대비 8% 줄어든 420만 톤의 원료탄을 수출하였으며, 호주는 전년 동기대비 0.6% 늘어난 수준인 1,450만 톤, 캐나다는 전년 동기대비 11% 증가한 250만 톤의 원료탄을 수입한 것으로 보고됨



[그림 55] 원료탄 수입물동량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

- 3월 들어 인도, 중국의 원료탄 수입 물동량 증가 뚜렷

- 3월 들어 인도와 중국의 원료탄 수입량은 각각 60% 증가한 500만 톤, 93% 증가한 300만 톤으로 보고됨
- 올해 1월부터 3개월간의 원료탄 수입량은 한국이 전년 동기대비 17% 감소한 180만 톤으로 감소폭이 가장 컸으며, 인도가 전년 동기대비 14% 원료탄 수입량을 줄여 420만 톤임. 일본은 530만 톤으로 전년 동기대비 5% 원료탄 수입량을 줄인 것으로 보고됨



케이프선 : 공급동향

[그림 56] 케이프선 선복량 추이

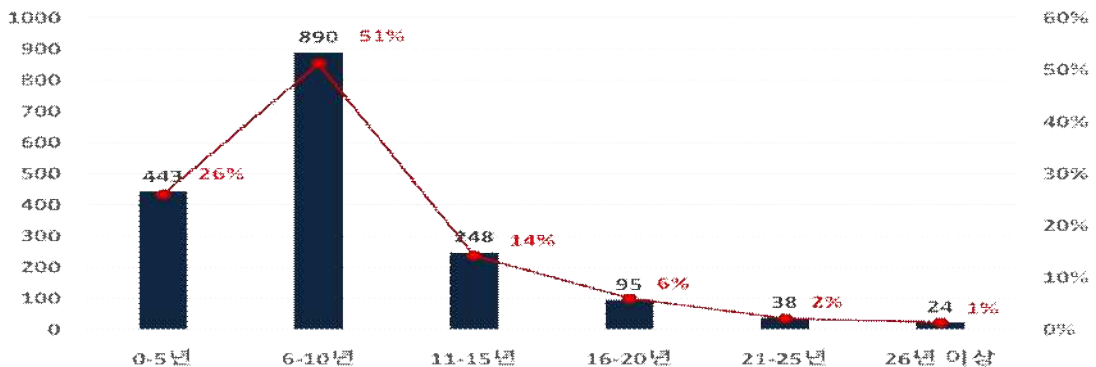
(단위: 백만dwt)



자료: Clarkson

- 2019년 6월 기준 2019년 선복량 증가율은 1.9%증가한 3억 4,200만 dwt 예상
 - 케이프선의 선복량 증가율은 전년대비 1.5%p 감소할 것으로 나타남. 2020년 4.1%로 증가할 것으로 전망됨

[그림 57] 케이프선 선령구조



자료: Clarkson

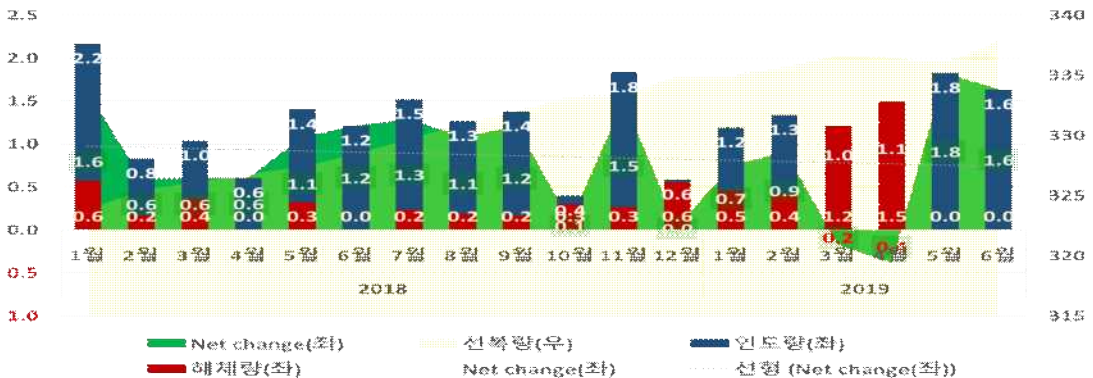
- 케이프선의 평균 선령은 8.4년, 건실한 선령구조 유지
 - 케이프선 총 1,729척 중 선령이 5년 이하인 선박이 26%, 6~10년 선박 51%, 11~15년 선박 14%, 16~20년 선박은 6%, 21년 이상 선박이 3%로 나타남
 - 케이프선 평균 선령은 8.4년으로 건실한 선령구조를 가지고 있음. 참고로 최근 5년



(2014-2018) 케이프선 평균 선령은 7.7년이었으며, 2018년부터 선령이 0.7년 정도 높아지고 있음

[그림 58] 인도량과 해체량

(단위: 백만dwt)



자료: Clarkson

[표 15] 인도량과 해체량

(단위: million dwt)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
인도량	1.3	1.1	1.4	0.9	1.2	1.5	+ 28.1	+ 41.8
해체량	0.4	0.1	0.2	0.4	0.7	0.5	-28.4	+ 360.7
Net change	0.9	1.0	1.2	0.5	0.5	1.0	+107.7	+ 6.2

자료: Clarkson

● 2019년 2분기 인도량 급증, 해체량 감소

- 2019년 2분기 인도량은 전분기 대비 28.1% 증가한 150만 dwt를 기록함. 반면 해체량은 전분기 대비 28.4% 감소한 50만 dwt에 그침
- 2분기 케이프선의 순증가량은(net change)는 100만 톤을 기록함. 선복 증가량은 전분기 대비 107.7% 증가한 수준이며, 전년 동기대비 6.2% 증가함. 전분기 대비 증가폭이 큰 것은 1분기 운임 시황이 약세를 시현하면서 해체량이 급증했기 때문임
- 1분기 인도량은 전년 동기대비 비슷한 수준을 유지했음에도 해체량 급증으로 순증량 증



가율이 0.5%에 그침. 전년 동기대비 50% 감소한 수준임

[그림 59] 발주량, 발주잔량, 인도량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

[표 16] 발주량과 운임

(단위: million dwt)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
선복량	325.1	327.6	330.9	333.9	335.8	336.8	+ 0.3	+ 2.8
인도량	1.3	1.1	1.4	0.9	1.2	1.5	+ 28.1	+ 41.8
발주량	3.3	1.0	1.2	1.3	0.6	1.3	+ 100.9	+ 26.6
발주잔량	50.4	53.0	52.3	52.6	53.1	51.6	- 31.6	-23.9

자료: Clarkson

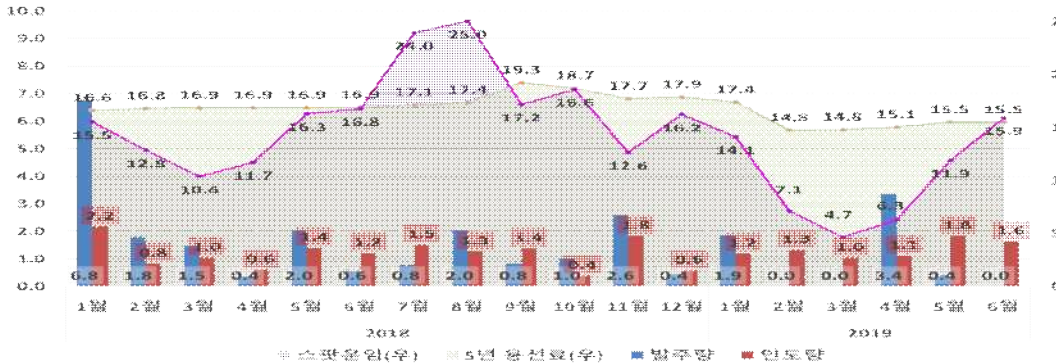
● 2019년 2분기 발주잔량은 전분기 대비 31.6% 감소

- 2019년 2분기 발주잔량은 전분기 대비 31.6% 감소한 5,160만 dwt를 기록함. 이는 전년 동기대비 23.9% 줄어든 수준임. 2분기에 들어서면서 인도량이 급증한 것이 발주잔량의 감소를 초래한 것으로 분석됨



[그림 60] 발주량, 인도량과 운임

(단위: 백만톤)dwt)



자료: Clarkson

[표 17] 발주량, 운임과 선가

(단위: million dwt)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
인도량	1.3	1.1	1.4	0.9	1.2	1.5	+ 28.1	+ 41.8
발주량	3.3	1.0	1.2	1.3	0.6	1.3	+ 100.9	+ 26.6
케이프선 스팟운임	12,919	14,928	22,054	15,822	8,628	11,363	+ 31.6	-23.9
장기 용선료	15,771	15,892	16,917	17,085	14,652	14,654	-	-7.8
신조선가	44.8	47.5	48.4	50.0	51.0	51.0	-	+ 7.4
중고선가	33.7	35.0	36.9	35.1	31.8	30.7	-3.7	-12.4

자료: Clarkson

- 2019년 2분기 발주량은 전분기 대비 100.9% 급증

- 2분기 발주량이 전분기 대비 큰 폭으로 증가함. 이는 전년 동기대비 26.6% 증가한 수준임
- 시황이 약세일 때 발주량과 인도량이 줄어드는 경우가 많음. 금년 1분기에도 예상하지 못한 운임의 급락으로 발주량은 60만 dwt, 인도량은 120만 dwt에 그친 것도 같은 맥락임
- 금년 2분기에 케이프선 스팟운임이 큰 폭으로 상승하면서 시장은 운임이 회복세로 들어섰다고 판단해 발주량이 전분기 대비 큰 폭으로 증가한 것으로 보임



케이프선 : FFA

[그림 61] 운임과 FFA

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson, 발틱

[표 18] FFA와 운임

(단위:달러/일)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
FFA 3분기	17,121	18,307	21,250	18,054	13,546	15,086	+ 11.4	-17.6
케이프선 운임	12,919	14,928	22,054	15,822	8,628	11,363	+ 31.6	-23.9

자료: Clarkson

● 2019년 3분기 FFA 가격은 상승 전망

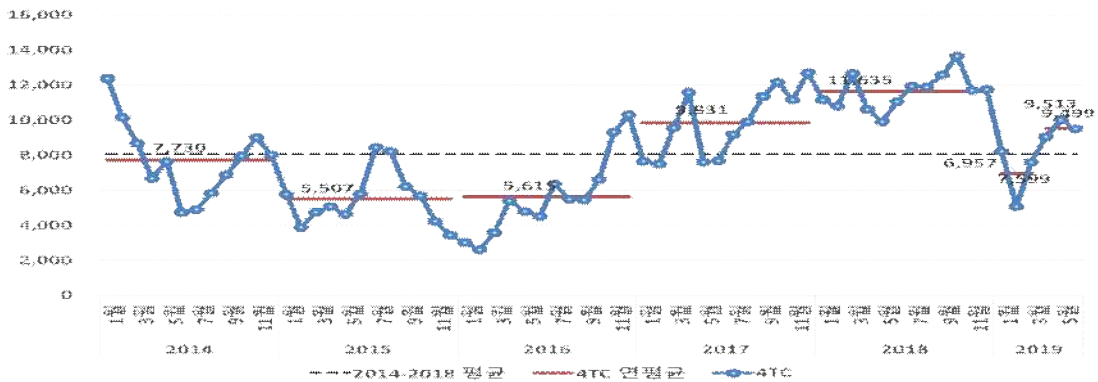
- 2019년 4월에서 6월까지 3분기물 FFA가격의 평균은 2018년 동일기간 3분기물 평균가격 대비 17.6% 하락한 15,086달러/일 수준에 그침
- 2019년 2분기 들어 상황이 회복되는 조짐을 보이자 FFA 3분기물에 대한 가격도 동조화 현상이 나타나기 시작했으나, 상승추세가 이어질지에 대한 불확실성으로 전분기 대비 11.3% 상승에 그친 것으로 보임
- 스팟운임 시장의 상승세가 이어진다면 3분기가 전통적인 계절적 회복기임을 감안했을 때, 상승할 것으로 전망됨



파나막스선 : 운임동향

[그림 62] 파나막스선 4TC 운임 추이

(단위: 달러/일)



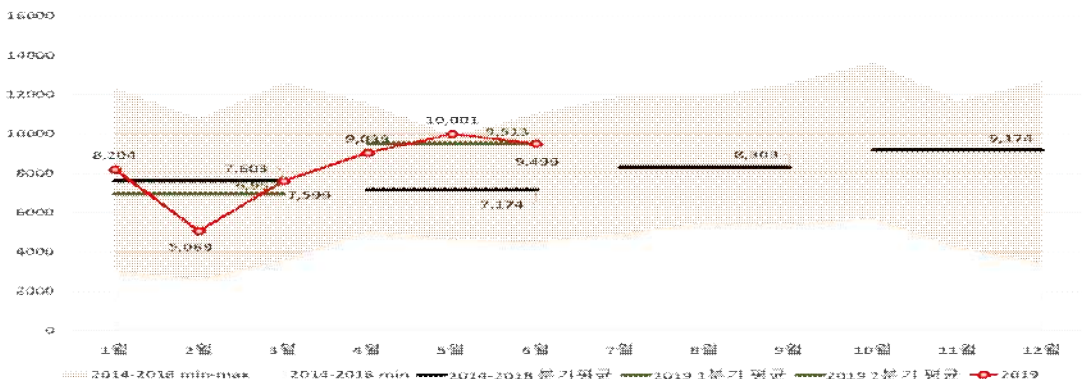
자료: Clarkson

● 2019년 2분기 파나막스선 운임 상승

- 파나막스선 2분기 평균운임은 전분기 대비 36.7% 상승한 9,513달러/일을 기록하여 5년 평균(2014-2018)을 큰 폭으로 상회함
- 파나막스선 운임도 1월 발생한 브라질 댐 사고로 인해 운임이 큰 폭으로 하락한 케이프 서 운임에 동조되는 모습을 보이며 2월 한 때 5,069달러/일을 기록함
- 2분기 파나막스선 운임은 남미 곡물 시즌과 러시아산 석탄 수요 증가로 상승한 것으로 분석됨

[그림 63] 파나막스선 계절성

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson

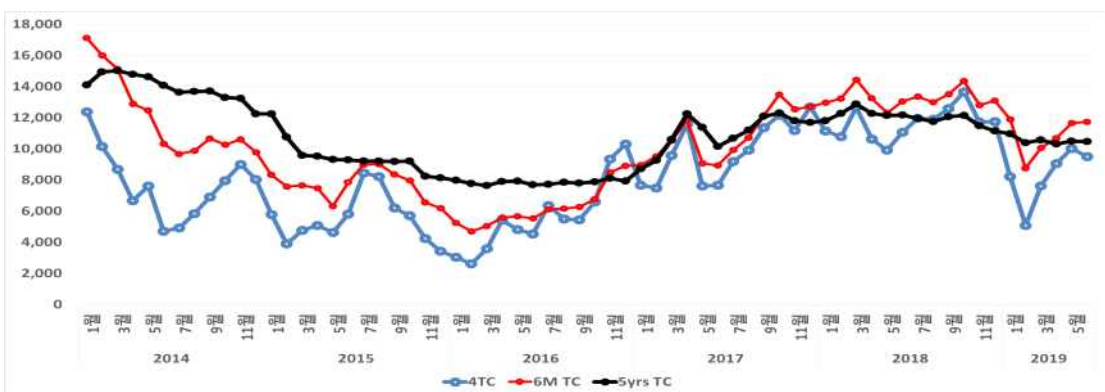


● 2분기 파나막스선 월별 운임은 높은 수준에서 횡보세 지속

- 2분기 월별 운임은 5년 2분기 평균(2014-2018)인 9,513달러/일을 중심으로 소폭의 상승과 하락을 보임. 5월 파나막스선 운임은 10,001달러/일을 기록하며 최근 5년 동월대비 가장 높은 운임을 기록함
- 3월(4,662달러/일)부터 시작된 운임 상승세가 6월까지 이어져 2분기 평균운임이 상승함. 6월 평균운임은 15,921달러/일을 기록해 올해 들어 최저 운임수준을 형성했던 3월 대비 3배 이상 상승함
- 4월부터 본격적으로 남미 곡물 시즌이 시작되면서 파나막스선 운임이 가파르게 상승한 것으로 분석됨. 또한 중국이 호주산 석탄 수입을 정치적 이유로 러시아산으로 대체한 것도 파나막스선 운임에 긍정적 영향을 미친 것으로 보임
- 미국과 중국간 무역 협상이 결렬되면서 중국이 미국산 대두 수입량을 줄여 건화물선 운임 시장, 특히 파나막스선 운임에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상되었으나 실제로 그 영향은 미미했던 것으로 나타남
- 현재 중국이 대두 수입지를 미국에서 브라질, 아르헨티나 등으로 대체했기 때문임. 참고로 중국의 대두산 수입지 변경이 톤마일을 증가시켜 파나막스선 운임에 긍정적 영향을 미칠 가능성도 제기되었음
- 한편 4월에 발생한 아프리카 돼지 콜레라로 인해 약 100만 마리의 돼지가 도살되면서 중국 내 사료 수요가 줄어든 것은 부정적 요인이나 2분기 시황의 하락으로 이어지지는 않은 것으로 보임

[그림 64] 파나막스선 운임과 용선료 비교

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson



[표 19] 운임과 단기·장기 용선료 비교

(단위: 달러/일)

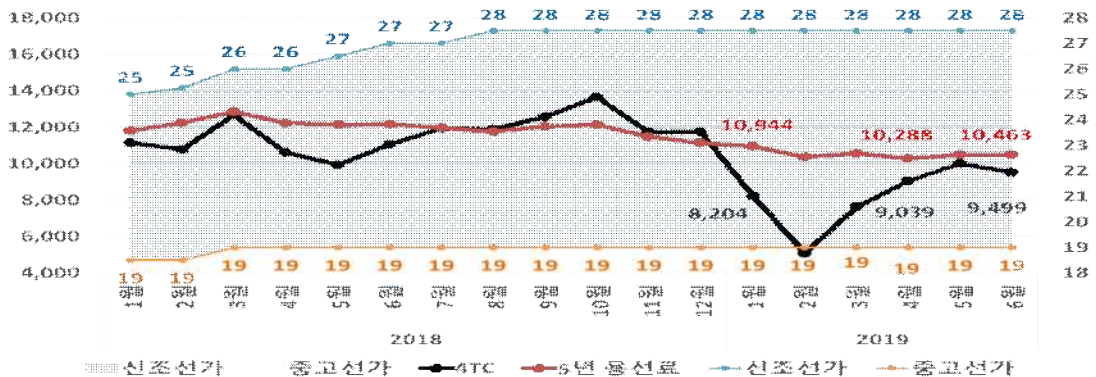
구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
파나막스선 스팟운임	11,523	10,524	12,131	12,361	6,957	9,513	+ 36.7	-9.6
단기 용선료	13,535	12,857	13,284	13,411	10,228	11,346	+ 10.9	-11.8
장기 용선료	12,296	12,184	11,911	11,575	10,623	10,407	-2.0	-14.6

자료: Clarkson

- 2019년 2분기 단기 용선료는 계절적 영향으로 상승
- - 파나막스선 2분기 평균 단기 용선료가 11,346달러/일을 기록함. 이는 전년 동기대비 11.8% 하락한 수준이기는 하나 최근 5년간(2014-2018) 2분기 평균 단기용선료인 9,491달러/일보다 20% 높은 수준임
- 2분기 장기용선료 평균은 10,407달러/일로 전분기 대비 2% 하락했으며, 전년 동기대비 14.6% 하락한 수준임. 2017년 연평균 장기용선료 수준으로 나타남

[그림 65] 파나막스선 선가와 운임

(단위: 달러/일, 백만달러)



자료: Clarkson

- 19년 2분기 선가 차이, 스팟운임과 용선료간 간격 축소에도 1분기 수준 유지
- 2019년 2분기 시황 회복에도 불구하고 여전히 신조선과 중고선간의 가격차가 1분기에



이어 유지되고 있음. 이는 2분기 스팟운임이 최저점을 형성한 2월 보다는 높은 수준이기는 하나 여전히 BEP에 못 미치는 운임 수준을 기록했기 때문임

- 선가와 운임, 용선료간의 추세를 보면 시황이 좋을수록 신조선과 중고선가의 차이가 축소되는 것으로 나타남
- 시황이 저조할수록 스팟운임보다 5년 용선료 수준이 높은 것으로 보임. 일반적으로 약세를 시현했던 시황이 회복되는 시기에 두 운임간의 간격이 축소되는 현상을 관찰할 수 있음

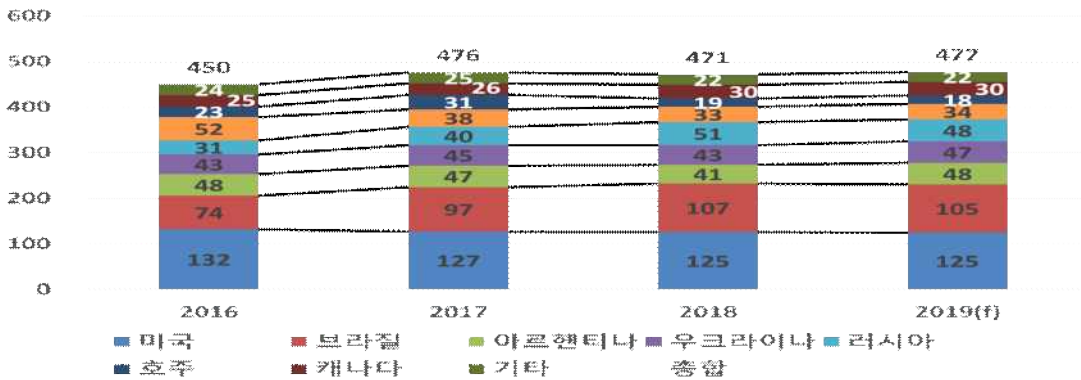
•



파나막스선 : 수요동향

[그림 66] 곡물 해상물동량(대두포함)

(단위: 백만dwt, %)



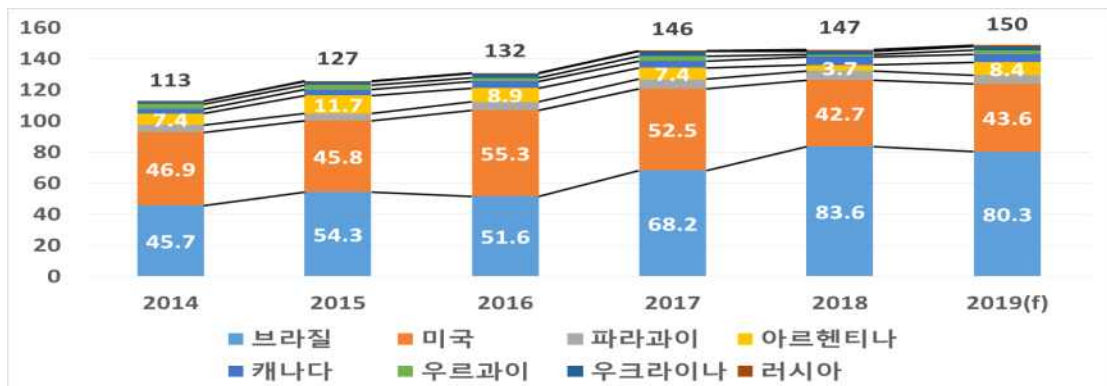
자료: Clarkson

● 2019년 곡물 해상물동량은 1% 증가한 4억 7,700만 톤 전망

- 금년 곡물 해상물동량은 작년과 비슷한 수준일 것으로 전망됨. 우크라이나의 해상 곡물물동량이 전년대비 9% 늘어날 것으로 전망됨. 곡물을 수출하는 국가 중 우크라이나의 수출량 변화가 가장 큰 폭임. 우크라이나가 수출한 곡물량의 63% 정도가 중국에 수출된 것으로 보고됨

[그림 67] 곡물 해상물동량(대두포함)

(단위: 백만dwt, %)



자료: Clarkson

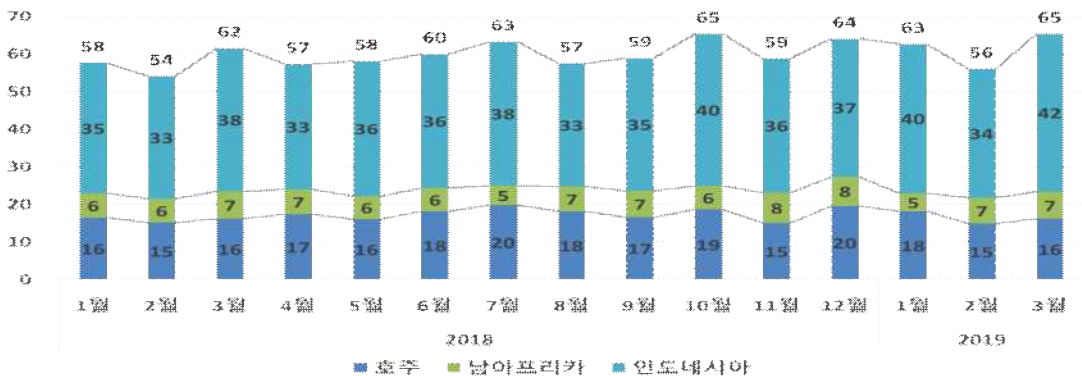


● 2019년 6월 기준 아르헨티나와 우루과이의 대두 수출량 급증

- 미국과 중국과의 무역 분쟁으로 중국이 대두 수출지를 작년부터 미국에서 아르헨티나, 브라질로 대체함. 이로 인해 금년 아르헨티나의 대두 수출량은 전년대비 129% 늘어난 840만 톤이 될 것으로 보이며, 우루과이의 대두 수출량도 전년대비 82% 증가한 510만 톤 정도로 예상됨
- 올해 중국에서 대두 재고분이 부족하지 않을 것으로 예상되고 있음. 중국은 수입된 대두의 대부분을 사료용으로 사용하는데 최근 발병된 아프리카 돼지 콜레라(African swine fever)로 인해 4월 한 달 동안 만 100만 마리 이상의 돼지를 도살하면서 중국 내 동물 사료 수요가 줄어든 것으로 나타남

[그림 68] 연료탄 수출량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

● 2019년 인도네시아 연료탄 수출량은 전년대비 2% 증가한 4억 2,900만 톤 전망

- 인도네시아의 연료탄 수출량이 빠른 속도로 증가되고 있는 것으로 보고됨. 올해 1분기 수출량은 총 1억 1,600만 톤으로 집계되고 있으며, 이는 전년 동기대비 10% 증가한 수준임
- 인도네시아의 연료탄 수출지는 인도와 중국, 대만, 말레이시아 등임. 올해 1분기에 인도네시아의 연료탄 최대 수출지였던 중국보다 인도가 더 많은 연료탄을 수입한 것으로 보고됨



[그림 69] 연료탄 수입량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

● 2019년 인도 연료탄 수입량 전년대비 5% 증가한 1억 7,800만 톤 전망

- 인도의 연료탄 수입량 증가세가 눈에 띄게 늘어나고 있는 것으로 보고됨. 인도의 1월과 2월 수입량은 총 2,900만 톤으로 전년 동기대비 38% 증가한 수준임. 반면 중국의 연료탄 수입량은 전년 동기대비 13.5% 하락한 것으로 조사됨
- 유럽 및 일본, 한국, 중국 등 연료탄을 수입하는 주요 석탄 소비국은 장기적으로 신재생 에너지 개발 등으로 석탄에 대한 의존도를 낮출 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 70] 원료탄 수입량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson



- 2019년 인도 원료탄 수입량은 전년대비 5% 증가한 6,240만 톤 전망
 - 2019년 1분기 인도의 원료탄 수입량은 총 1,300만 톤으로 전년대비 13% 줄어든 수준임. 하지만 인도는 신흥국 중 하나로 최근 산업발달로 수입량이 증가추세에 있으며, 이러한 추세는 당분간 지속될 것으로 전망됨



파나막스선 : 공급동향

[그림 71] 파나막스선 선복량

(단위: 백만톤)

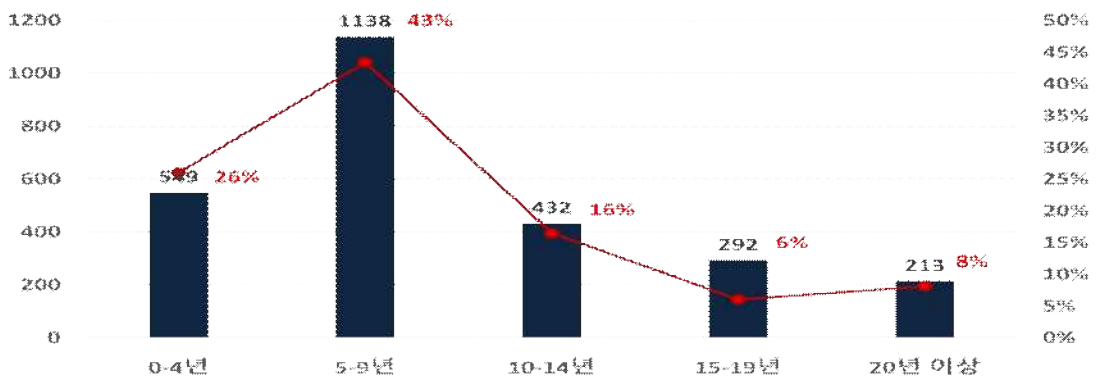


자료: Clarkson

- 2019년 6월 기준 2019년 선복량 증가율은 4%로 2억 1,500만 dwt 예상
 - 파나막스선의 선복량 증가율은 전년대비 1.3%p 늘어날 것으로 나타남. 2020년 1.7%로 증가세가 둔화될 것으로 전망됨

[그림 72] 파나막스선 선령구조

(단위: 척, %)



자료: Clarkson

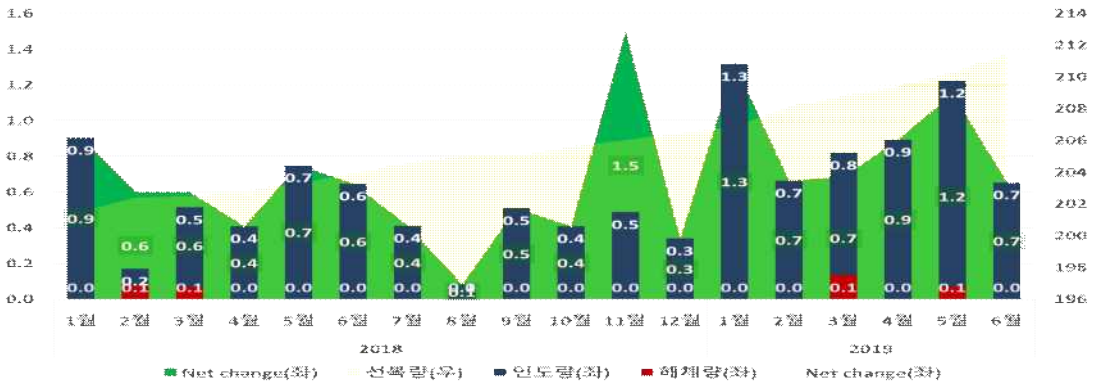
- 파나막스선의 평균 선령은 9.6년, 건실한 선령구조 유지
 - 파나막스선 총 2,624척 중 선령이 5년 미만인 선박이 26%, 5~9년 선박 43%, 10~14년 선박 16%, 15~19년 선박은 6%, 20년 이상 선박이 8%로 나타남
 - 파나막스선 평균 선령은 9.6년으로 건실한 선령구조를 가지고 있음. 참고로 최근 5년



(2014-2018) 파나막스선 평균 선령은 8.7년이었으며, 2018년부터 선령이 9.6년으로 0.9년 정도 높아지고 있음

[그림 73] 인도량, 해체량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

[표 20] 인도량과 해체량

(단위: million dwt)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
인도량	0.5	0.6	0.3	0.4	0.9	0.9	-1.1	+ 53.4
해체량	0	0	0	0	0	0	-	-
Net change	0.5	0.6	0.3	0.4	0.9	0.9	+ 1.3	+ 49.4

자료: Clarkson

● 2019년 2분기 인도량 1.1% 감소

- 2019년 2분기 인도량은 전분기 대비 1.1% 감소한 90만 dwt를 기록함. 반면 2018년부터 파나막스선의 해체는 거의 이루어지지 않고 있음
- 2분기 파나막스선의 순증가량(net change)은 90만 톤에 그침. 파나막스선의 인도량 수준은 1분기와 유사함



[그림 74] 발주잔량, 인도량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

[표 21] 발주량과 운임

(단위: million dwt)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
선복량	202.1	203.4	204.9	206.0	207.9	210.4	+ 1.2	+ 3.5
인도량	0.5	0.6	0.3	0.4	0.9	0.9	-1.1	+ 53.4
발주량	1.3	0.9	1.2	0.8	0.9	0.1	-83.7	-83.9
발주잔량	21.3	23.1	24.1	26.1	26.8	25.5	-4.9	+ 10.3

자료: Clarkson

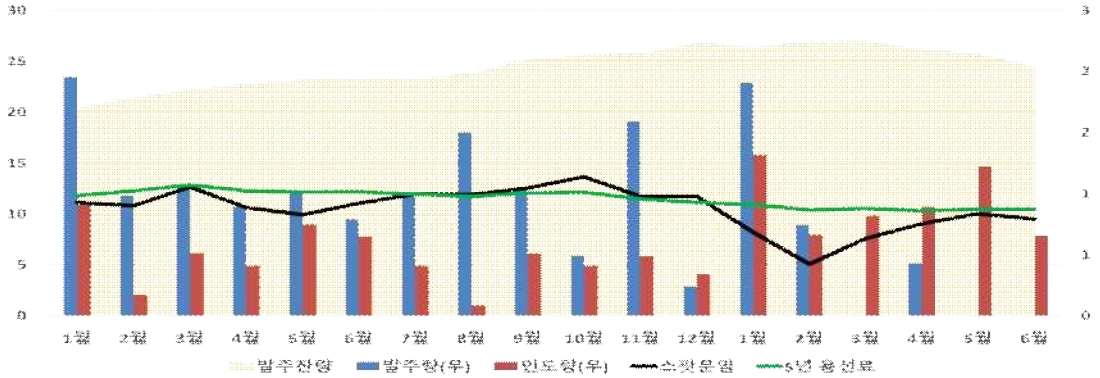
● 2019년 2분기 발주잔량은 전분기 대비 4.9% 감소

- 2019년 2분기 발주잔량은 전분기 대비 4.9% 감소한 2,550만 dwt를 기록함. 이는 전년 동기대비 10.3% 늘어난 수준임. 2분기에 들어서면서 인도량이 급증한 것이 발주잔량의 감소를 초래한 것으로 분석됨



[그림 75] 발주량, 인도량과 운임

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

[표 22] 발주량, 운임과 선가

(단위: million dwt)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
인도량	0.5	0.6	0.3	0.4	0.9	0.9	-1.1	+ 53.4
발주량	1.3	0.9	1.2	0.8	0.9	0.1	-83.7	-83.9
파나막스선 스팟운임	11,523	10,524	12,131	12,361	6,957	9,513	+ 36.7	-9.6
장기 용선료	12,296	12,184	11,911	11,575	10,623	10,407	-2.0	-14.6
신조선가	25.4	26.5	27.3	27.5	27.5	27.5	-	+ 3.8
중고선가	18.7	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	-	-

자료: Clarkson

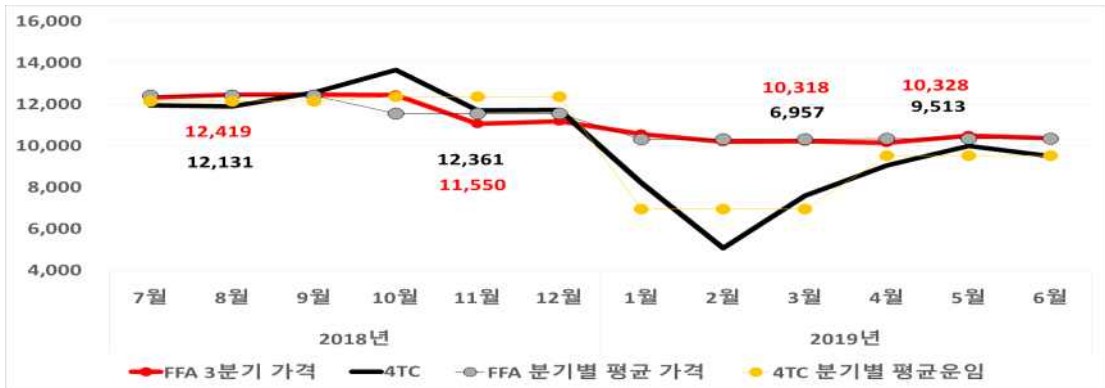
- 2019년 2분기 발주량은 전분기 대비 83.7% 감소한 10만 dwt 기록
 - 2분기 발주량이 전분기 대비 큰 폭으로 감소함. 이는 전년 동기대비 83.9% 줄어든 수준임. 상황이 악세일 때 발주량과 인도량이 줄어드는 경우가 많음



파나막스선 : FFA

[그림 76] 운임과 FFA

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson, 발틱

[표 23] FFA와 운임

(단위:달러/일)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
FFA 3분기	11,185	11,656	12,419	11,550	10,318	10,328	+ 0.1	-11.4
PMX 스팟운임	11,523	10,524	12,131	12,361	6,957	9,513	+ 36.7	-9.6

자료: Clarkson

● 2019년 3분기 FFA 가격은 10,000달러 선 전망

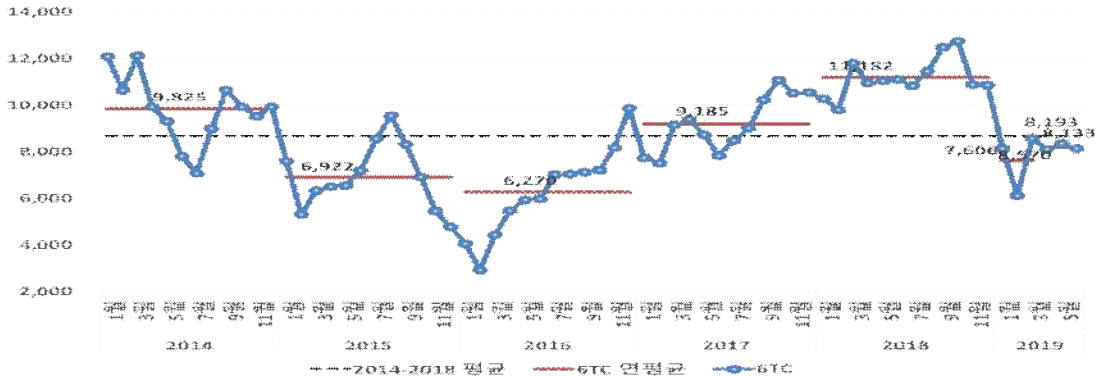
- 2019년 3분기 FFA가격은 시황이 호조세를 이어가던 2018년 3분기 가격 대비 11.4% 하락한 10,328달러/일 수준임
- 1월 예상치 못한 사고로 인해 케이프선 운임이 급락하자 동조화 현상이 나타났으나, FFA 가격은 분기 평균 10,000달러/일 선을 유지함



수프라막스선 : 운임동향

[그림 77] 수프라막스선 운임

(단위: 달러/일)



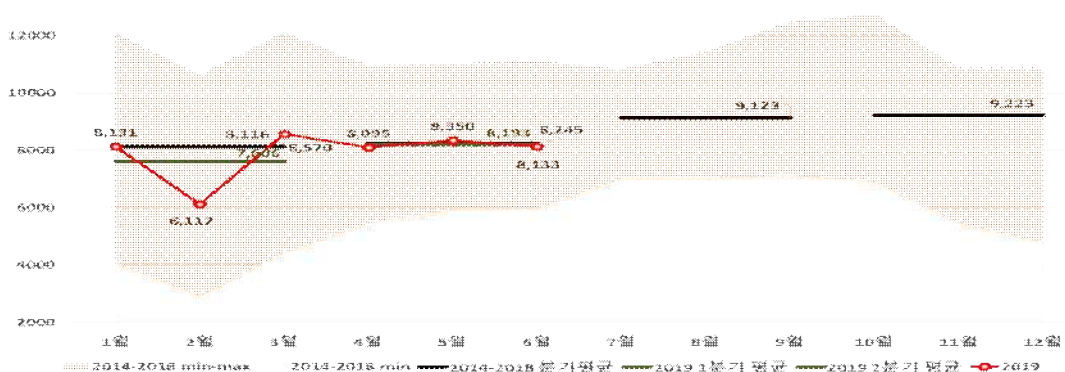
자료: Clarkson

● 2019년 2분기 수프라막스선 운임, 횡보세 시현

- 2분기 평균운임은 8,193달러/일을 기록하며 전분기 대비 7.7% 상승함. 최근 5년 (2014~2018) 평균운임과 비슷한 수준을 형성함
- 2분기 수프라막스선 운임은 4월부터 본격화된 남미곡물시즌으로 인해 상승한 것으로 분석됨. 또한 인도네시아산 석탄 수출량이 늘어난 것도 운임 상승에 긍정적 영향을 미침. 중국의 석탄 수요 증가도 운임 상승에 긍정적으로 작용함

[그림 78] 수프라막스선 운임 계절성

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson

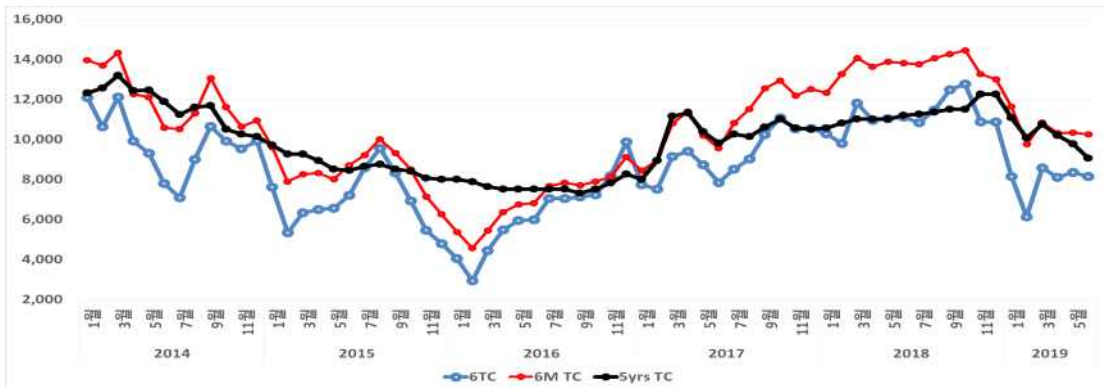


● 2분기 수프라막스 운임, 최근 5년(2014-2018) 평균 수준

- 수프라막스선 2분기 평균운임이 8,193달러/일로 전분기 대비 7.7% 상승, 전년 동기대비 25.7% 하락함. 월별 평균운임은 5년 평균에 근접해 회복한 것으로 나타남
- 수프라막스선 2분기 시장은 일반적으로 남미 곡물 시즌이 도래하면 안정적 수요를 바탕으로 운임이 견조한 모습을 나타냄. 금년 2분기 시장에도 곡물 물량이 풀렸음에도 불구하고 대부분의 남미 곡물 물량을 파나마스선이 수송해 수프라막스선의 운임 상승폭이 제한됨
- 인도네시아의 석탄 수요가 증가와 인도의 미네랄 화물 수요 증가가 운임에 긍정적 영향을 미친 것으로 분석됨

[그림 79] 수프라막스선 장기, 단기 용선료

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson



[표 24] 운임과 단기·장기 용선료 비교

(단위: 달러/일)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
수프라막스선 스팟운임	10,618	11,030	11,588	11,492	7,606	8,193	+ 7.7	-25.7
단기 용선료	13,204	13,767	14,017	13,563	10,738	10,296	-4.1	-25.2
장기 용선료	10,792	11,067	11,367	12,000	10,625	9,675	-8.9	-12.6

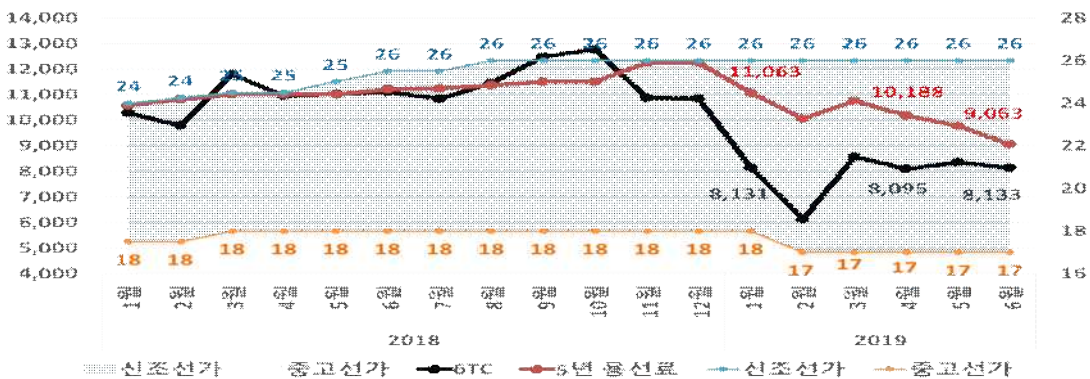
자료: Clarkson

● 2019년 2분기 장·단기 용선료 하락

- 금년 2분기 단기용선료는 전분기 대비 4.1% 하락한 10,296달러/일을 기록함. 월별 단기용선료도 스팟운임과 마찬가지로 2분기가 시작하는 4월부터 6월까지 횡보세를 이어감
- 2분기 장기용선료는 전분기 대비 8.9%하락한 9,675달러/일을 기록함. 스팟운임과 단기용선료가 일정 운임수준에서 하락을 멈추고 횡보하고 있음에도 불구하고, 장기용선료는 2분기 내내 하락함

[그림 80] 운임과 선가관계

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson

● 19년 2분기 선가간 간격 1분기 수준 지속

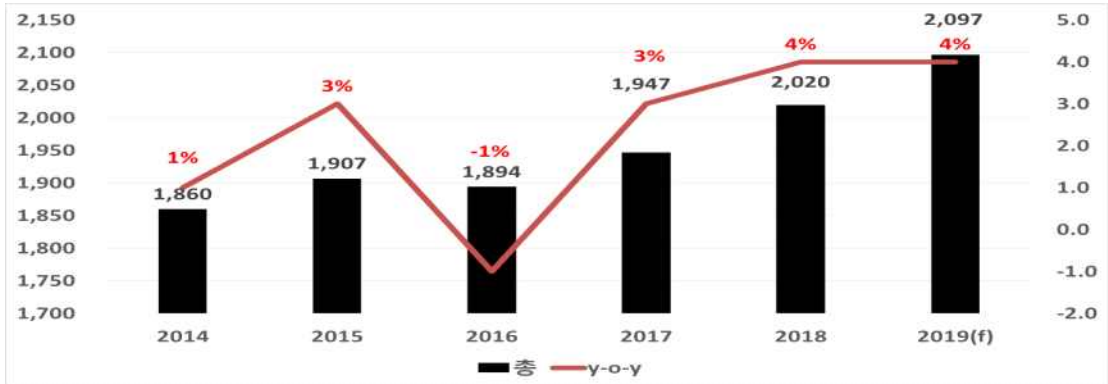
- 수프라막스선의 스팟운임이 금년 초 이후 하락국면에서 회복되지 못하고 있음. 몇 달 간 이어지고 있는 스팟운임의 하락으로 시장의 시황회복에 대한 기대심리에 부정적 영향을 미침. 이로 인해 중고선가 또한 하락한 것으로 분석됨



수프라막스선 : 수요동향

[그림 81] 마이너벌크 해상물동량

(단위: 백만톤)



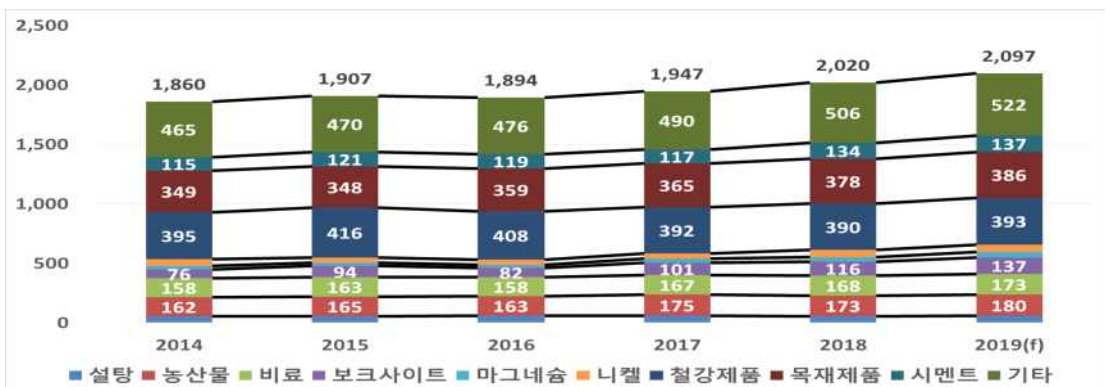
자료: Clarkson

● 2019년 6월 기준 마이너벌크 해상물동량은 전년대비 4% 증가 전망

- 마이너벌크의 해상물동량이 전년대비 4% 증가한 2억 9,700만 톤이 될 것으로 예상됨. 이는 지난 3월 발표한 증가율보다 1%p 증가한 수준임
- 2분기에 금년 마이너벌크 물동량이 증가할 것이라는 전망에는 보크사이트 물동량 증가가 기여한 것으로 분석됨

[그림 82] 마이너벌크 상세 및 수출량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson



- **보크사이트, 마그네슘, 니켈 중심으로 해상 물동량 증가**

- 마이너벌크에서 가장 높은 비중을 차지하는 것은 철강제품(19%)과 목제품(18%)이며 각각 3억 9,300만 톤, 3억 8,600만 톤의 물동량이 발생할 것으로 전망됨
- 2019년 보크사이트 물동량이 전년대비 18% 늘어날 것으로 전망됨. 중국의 수입량이 큰 폭으로 늘어난 것이 주된 원인인 것으로 나타남. 중국의 수입량은 올해 1월부터 4월까지 총 3,560만 톤 수입해 전년 동기대비 35% 증가한 것으로 보고됨
- 보크사이트의 수출은 기니를 중심으로 이루어지고 있으며 인도네시아와 브라질, 호주의 출하량도 전년 동기대비 증가하고 있는 추세임
- 마그네슘과 니켈의 물동량도 큰 폭으로 늘어날 전망이다. 마그네슘은 전년대비 13% 증가한 4,600만 톤, 니켈의 물동량은 전년대비 12% 늘어난 6,400만 톤으로 전망됨
- 2018년 눈에 띄게 물동량이 증가한 시멘트는 올해 1억 3,700만 톤으로 전년과 비슷한 수준의 물량이 시장에 풀릴 것으로 전망됨. 이는 2018년부터 중국이 시멘트 수입량을 갑자기 늘리면서 나타난 현상임



수프라막스선 : 공급동향

[그림 83] 선복량

(단위: 백만톤)

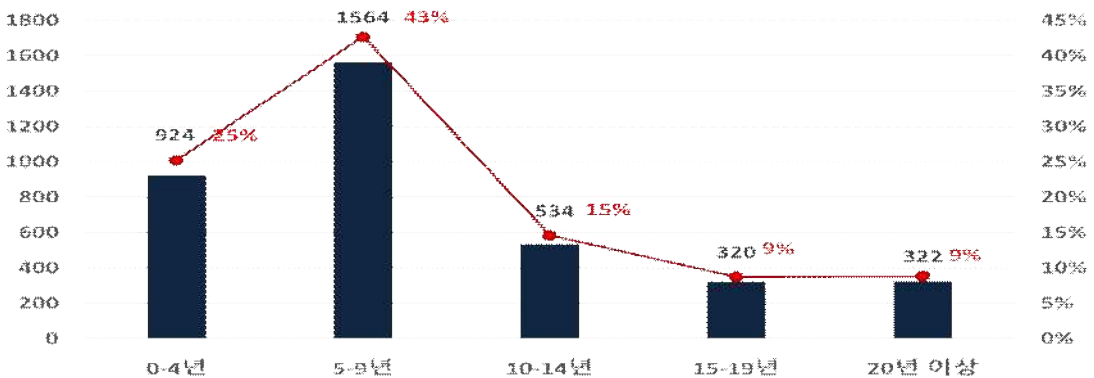


자료: Clarkson

- 2019년 6월 기준 2019년 선복량 증가율은 2.3% 증가한 2억 600만 dwt 예상
 - 수프라막스선의 선복량 증가율은 전년과 비슷한 수준의 증가율을 보일 것으로 전망됨

[그림 84] 수프라막스선 선령 구조

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

수프라막스선의 평균 선령은 9.3년, 건실한 선령구조 유지

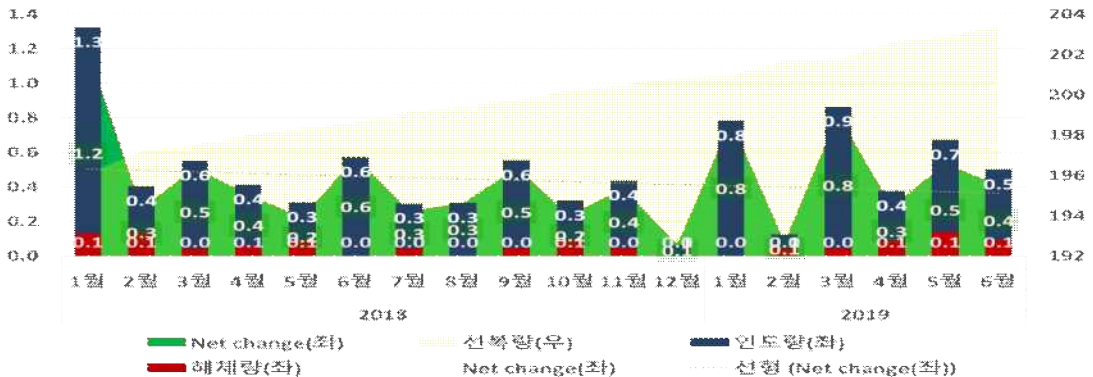
- 수프라막스선 총 3,664척 중 선령이 5년 미만인 선박이 25%, 5~9년 선박 43%, 10~14년 선박 15%, 15~19년 선박은 9%, 20년 이상 선박이 9%로 나타남



- 수프라막스선 평균 선령은 9.3년으로 건실한 선령구조를 가지고 있음. 참고로 최근 5년 (2014-2018) 수프라막스선 평균 선령은 8.3년이었으며, 2018년부터 선령이 9.2년으로 0.9년 정도 높아지고 있음

[그림 85] 인도량과 해체량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

[표 25] 인도량과 해체량

(단위: million dwt)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
인도량	0.76	0.43	0.39	0.27	0.59	0.52	-12.5	+ 19.4
해체량	0.10	0.05	0.03	0.04	0.03	0.11	+ 258.3	+ 119
Net change	0.80	0.38	0.36	0.60	0.22	0.18	-18	-52.8

자료: Clarkson

● 2019년 인도량은 감소, 해체량은 급증

- 2019년 2분기 인도량은 전분기 대비 258.3% 늘어난 11만 dwt를 기록함. 반면 해체량은 전분기 대비 12.5% 감소한 52만 dwt를 나타냄. 순증(Net Change)은 18만 dwt로 전분기 대비 18% 줄어든 것으로 나타남. 이는 전년 동기대비 52.8% 줄어든 수준임



[그림 86] 발주잔량과 인도량

(단위: 백만dwt)



자료: Clarkson

[표 26] 발주량과 운임

(단위: million dwt)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
선복량	196.93	198.33	199.45	200.54	201.49	202.99	+ 0.7	+ 2.3
인도량	0.76	0.43	0.39	0.27	0.59	0.52	-12.5	+ 19.4
발주량	0.87	0.59	0.51	0.63	0.37	0.00	-100	-100
발주잔량	17.51	17.82	18.18	18.43	18.49	17.80	-3.7	-0.1

자료: Clarkson

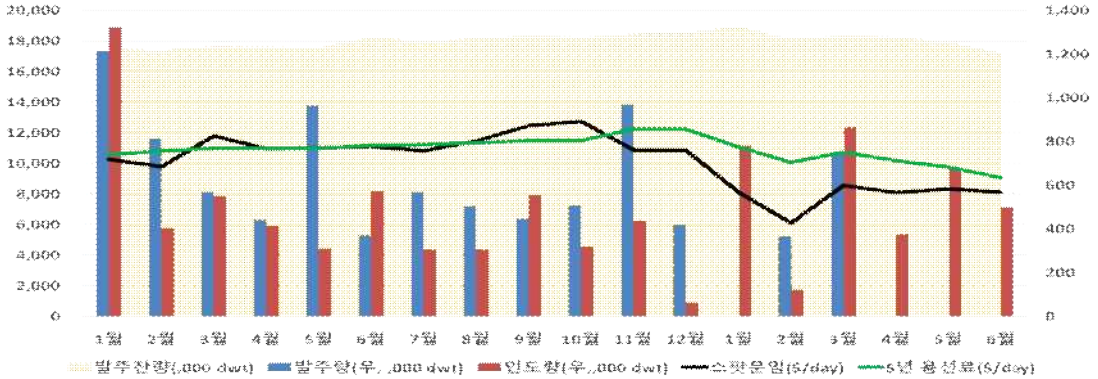
- 2019년 2분기 발주잔량은 전분기 대비 3.7% 감소

- 2019년 2분기 발주잔량은 전분기 대비 3.7% 감소한 1,780만 dwt를 기록함. 이는 전년 동기대비 0.1% 줄어든 수준임



[그림 87] 운임선가와 발주, 인도, 해체량

(단위: 백만톤)



자료: Clarkson

[표 27] 발주량, 운임과 선가

(단위: million dwt)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
인도량	0.76	0.43	0.39	0.27	0.59	0.52	-12.5	+ 19.4
발주량	0.87	0.59	0.51	0.63	0.37	0.00	-100	-100
수프라막스선 스팟운임	10,618	11,030	11,588	11,492	7,606	8,193	+ 7.7	-25.7
장기 용선료	10,792	11,067	11,367	12,000	10,625	9,675	-8.9	-12.6
신조선가	24.3	25	25.8	26	26	26	-	+ 4.0
중고선가	17.7	18	18	18	22.5	22.5	-	+ 25.0

자료: Clarkson

- 2019년 2분기 발주량은 없는 것으로 보고

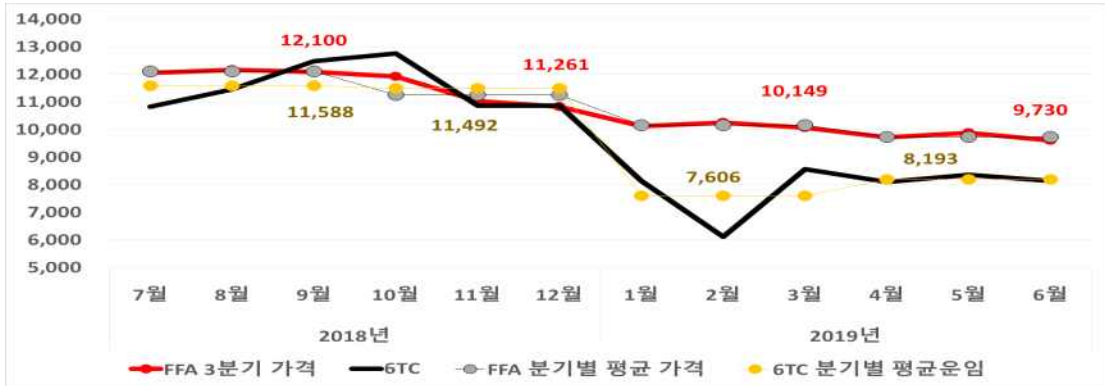
- 수프라막스선의 2019년 2분기 발주량이 없는 것으로 보고됨. 1분기에도 발주량은 37만 dwt에 그쳤던 것으로 보고되었음



수프라막스선 : FFA

[그림 88] 운임과 FFA

(단위: 달러/일)



자료: Clarkson, 발틱

[표 28] FFA와 운임

(단위:달러/일, %)

구분	2018년				2019년		증감율	
	1분기	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
FFA 3분기	-	-	12,100	11,261	10,149	9,730	-6.6	-
SMX 스팟운임	10,618	11,030	11,588	11,492	7,606	8,193	+ 7.7	-25.7

자료: Clarkson, baltic

● 2019년 3분기 FFA 가격은 하락 전망

- 2019년 4월에서 6월까지 예상한 FFA 3분기물 평균 가격은 전분기 대비 6.6% 하락한 9,730달러/일임. 2분기에 스팟운임이 하락추세의 영향으로 금년 2분기에 전망한 FFA의 3분기물 평균가격도 하락한 것으로 보임



주요 뉴스

● Vale, 2019년 철광석 해상물동량 7,500만 톤 하향 조정 발표

- 브라질 발레사가 금년 철광석 해상물동량을 약 5,000~ 7,500만 톤 하향 조정한다고 발표함. 이는 1월 발생한 브라질 댐 붕괴로 인해 당초 발표한 해상물동량이 3억 8,200만 톤에서 3억 3,200~3억 700만 톤 수준으로 축소되는 것임

<https://www.hellenicshippingnews.com/vale-sees-2019-iron-ore-shipments-up-to-75-million-mt-under-prior-forecast-cfo/>

● 서호주 지역 주요 철광석 수출항 운영 재개

- 지난주 서호주 지역에 사이클론 베로니카의 영향으로 운영이 중단되었던 주요 철광석 수출항 운영이 재개됨
- 항만의 시설과 관련하여 피해가 없었던 것으로 보고되었으나 서호주에서 중국항 철광석 해상물동량은 58,000톤/일, 한 주 동안 약 18만 8,000톤이 줄어든 것으로 발표됨. C5 항로(서호주-중국항) 케이프선 운임은 3월 19일 기준 5.73달러/톤에서 화요일 4.68달러/톤으로 약 18.3% 급락함

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

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126801/Western-Australia-ports-reopen-after-cyclone>
(로그인 필요)

● Clarksons, 건화물선 물동량 증가세 둔화 전망

- Clarkson(Clarksons)은 금년 건화물선 물동량 증가세가 2.1%에 그칠 것으로 전망함. 마이너 벌크 물동량은 원료탄과 곡물 물동량 수요 증가로 작년대비 3% 상승할 것으로 예상되나, 브라질 댐 붕괴로 인한 철광석 수출물량 감소, 중국의 환경규제로 인한 연료탄 생산량 감소 소식 등이 주요 건화물선 물동량에 부정적으로 영향을 미칠 것으로 예상함. 이로 인해 철광석과 석탄의 해상물동량 증가세는 작년대비 1%에 그쳐 건화물선 전체 물동량 증가세 둔화의 요인이 됨

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1126804/Dry-bulk-trade-growth-slows-says-Clarkson>
se(로그인 필요)

● 미국 석탄 수출 증가로 톤마일 증대 효과

- 작년 미국의 석탄 수출량은 1억 5백만 톤으로 전년대비 19.3% 증가함. 수출량 중 55.8백만 톤은 원료탄, 나머지는 연료탄임. 미국 연료탄 중 약 1/4은 아시아로 향했으며 이



물량은 지난 2년간 약 5배로 증가하였음

- 기존의 아시아항 물량에 중국이 무역전쟁의 화해 제스처로 미국산 상품의 수입을 늘리는 데 석탄이 포함된다면 톤마일 증가에 영향을 미칠 것임

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1746032/us-coal-export-surge-helps-lift-bulker-tonne-miles>(로그인 필요)

● Safe Bulkers, 금년 하반기 대형선 호조 예상

- 동사의 Hajioannou는 대형선 시장이 3~4개월 이내에 정리되면서 회복될 것으로 전망함. 이의 근거로 무역전쟁이 종결되고 중국의 경제지표가 호전되면서 수요가 회복되는 것을 들었음. 또한 11월 미국의 선거도 긍정적으로 작용할 것이라고 함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1745449/safe-bulkers-polys-hajioannou-sees-better-days-for-big-ships-in-second-half-of-2019>(로그인 필요)

● 가스사용 확대로 2019년 연료탄 수요 감소 예상

- 석탄 광산의 노후화와 가스가격하락으로 석탄의 가스전환이 진행됨. 에너지원이 석탄에서 가스로 전환되면서 금년 연료탄 수송 수요가 2~3 % 하락할 것으로 전망됨

<https://lloydslst.maritimeintelligence.informa.com/LL1126872/Coal-to-gas-switch--another-bitter-pill-for-dry-bulk-owners>(로그인 필요)

● 브라질 발레사 Brucutu 광산 운영 재개 결정

- 브라질 발레사는 법원의 결정에 따라 브루쿠투(Brucutu)광산의 운영을 재개할 것이라고 발표함. 브루쿠투 광산은 브라질에서 두 번째로 큰 규모이며 연간 생산량은 3,000만 톤에 달함. 금년 2월 운영이 중단됨
- 2019년 철광석과 펠렛의 판매량은 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤가량 될 것으로 전함. 브루쿠투 광산의 운영은 재개되지만 북부광산시스템이 지난 3월부터 두 달간 지속된 폭우로 폰타 다 마데리아(Ponta da Madeira)항과 철도 수송이 중단되면서 판매량에 영향을 미칠 것으로 발표함
- 광산 재개 소식이 전해지자 선물시장(FFA, Forward Freight Agreements)거래량이 증가하고 가격 또한 상승함. FFA 3분기물 가격이 1일 13,500달러, 2019년 가격은 12,000달러/일을 상회할 것이라고 전망됨
- 실물시장의 케이프선 운임수익 또한 상승함. 광산소식이 전해지자 운임수익은 1일 6,000달러/일을 기록하며 전날대비 100달러 상승함. 또한 향후 광산 운영이 재개되고 본격적으로 철광석을 생산하기 시작하면 운임이 급등할 것이라고 예상함



- 참고로 발레사의 경쟁사인 호주의 BHP 그룹과 리오 틴토(Rio Tinto)는 금년 3월 서호주 지역을 강타한 열대성 사이클론 베로니카의 영향으로 항만 봉쇄 및 시설물 파손으로 2019년 철광석 생산량을 하향조정함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1758891/vale-mine-reopening-delivers-very-good-news-for-battered-capesize-market>(로그인 필요)

● 중국 경제성장률 상향 조정이 건화물선 시황에 미치는 영향

- 트레이즈 원즈는 중국경제가 뚜렷한 회복세를 보이고 있다고 전함. 국제통화기금(IMF, International Monetary Fund)이 중국의 경제성장률을 6.2%에서 6.3%로 상향조정했다고 발표함. 또한 중국 구매관리지수(PMI, Purchasing Managers' Index)는 최근 6개월 만에 최고치인 50.5p를 기록함. PMI가 50이상이면 경제확장을 의미함
- Alibra 분석가는 케이프시장은 중국경제, 철광석 물동량과 불가분 관계로 중국 경제성장률, PMI와 케이프 운임간에 강한 상관관계가 있다고 밝힘
- 2016년 중국 PMI가 49를 기록하자 케이프선 운임이 5,000달러 day/pro rate(PDPR)을 기록하며 동조화 현상이 나타났었다고 분석함. 또한 금년 3월 중국 PMI가 최근 3년 만에 49.2로 최저치를 기록하자 케이프선 운임은 OPEX보다 낮은 수준으로 떨어졌으며, 심지어 중소형선박운임보다 낮은 수준을 기록했다고 분석함
- 중국경제의 회복조짐이 건화물선 운임의 반등에도 역할을 할 것인가에 대해서는 조심스러운 입장을 밝힘. 최근 PMI와 중국경제성장률이 상향 조정된 것은 건화물선 운임에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상함
- 하지만 금년 건화물선 1분기 운임의 하락은 계절성과 더불어 1월 발생한 발레사의 댐 붕괴사고가 결정적 역할을 했다고 밝힘. 따라서 과거에는 중국경제가 반등하면 건화물선 시장의 반등을 의미했으나, 지금은 브라질 댐 사고의 영향이 어느 정도 지속될지 지켜보아야 한다고 전함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1756106/can-beijing-boost-to-chinese-economy-raise-spirits-in-capesize-time-charter-market>(로그인 필요)

● 석탄 시장 불확실성 확대

- 최근 중국이 정치적 이유로 호주산 석탄 수입을 제한하고 있음. 중국 내 석탄 수요를 충당하기 위해 콜롬비아산 석탄을 수입하고 있는 것으로 보임. 이로 인해 톤마일이 증가해 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 분석됨
- 특히 케이프선 운임 상승에 기여함. 하지만 콜롬비아산 물량 증가는 콜롬비아산 석탄 가격 하락으로 나타난 일시적 현상일 뿐이라는 의견도 있음



- 향후 중국이 호주산 석탄 수입을 계속 제한한다면, 호주산 석탄이 러시아산으로 대체될 것이라는 전망도 나옴
- 러시아산 석탄 수입량이 증가하면 이는 케이프선과 파나막스선 수요에 영향을 미칠 것이라는 분석임
- 러시아산 석탄은 주로 수프라막스, 파나막스선과 같은 중소형선박으로 수송되나 호주산 석탄은 케이프선, 뉴캐슬막스로 수송됨. 따라서 호주산 석탄이 러시아산으로 대체되는 것은 선박의 수송거리에 부정적 영향을 미칠 뿐만 아니라 선박의 수요 구조를 변화시키는 것이라고 예상함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127137/Dry-bulk-owners-face-an-uncertain-coal-market>(로그인 필요)

● 코스코 해운, 뉴캐슬막스 8척, 옵션 2척 신조선 계약

- 코스코 해운(Cosco Bulk Shipping)이 뉴캐슬막스(21만 dwt) 10척을 신조할 것이며, 이 중 8척은 확정이며 2척은 옵션이라고 트레이드윈즈에서 전함. 선박 건조는 코스코의 양조우 조선소(Cosco SHipping Heavy Industry Yangzhou Shipyard)에서 진행할 것으로 확정됨
- 신조선은 2021년 상반기에 인도될 계획이며, 선박에는 스크러버가 설치될 예정이라고 밝힘. 선박은 한 척당 약 5,400만 달러에 계약했으며 총 4억 3,200만 달러임

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1760415/cosco-shipping-bulk-inks-first-round-of-newbuildings-in-newcastlemax-project>(로그인 필요)

● NYK, IMO 2020 대비

- NYK가 50척의 건화물선에 평형수처리장치(BWTS· Ballast Water Treatment System)와 스크러버를 설치할 것이라고 밝힘. 선박은 정기검사일에 맞춰 중국의 선박 수리조선소에서 입거(dry-docking)할 것이라고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1760654/nyk-line-seals-huge-imo-2020-deal-with-chinese-repair-yards>(로그인 필요)

● 캐나다, 석탄 터미널 준설 예정

- 캐나다는 밴쿠버 프레이저 항만 당국의 승인에 따라 올해 8월부터 밴쿠버 내 석탄터미널의 준설작업을 시작해 2020년 2월에 마무리할 계획이라고 로이즈리스트가 전함. 이번 준설공사는 밴쿠버 내 석탄 터미널은 만재상태의 케이프선의 입출항이 가능하도록 수심을 확보하기 위해 시행되며, 이를 통해 밴쿠버 터미널에서 제철용 석탄 등의 처리량이 기존



의 2,400만 톤에서 3,000만 톤까지 늘어날 예정이라고 발표함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127099/Vancouver-coal-terminal-dredging-could-be-positive-for-capesizes>(로그인 필요)

● 브라질, 철광석 광산 운영 중단

- 발레사가 법원판결에 따라 브루쿠투(Brucutu)광산에서 철광석 생산을 중단할 것이라고 발표함. 발레사는 1월에 발생한 댐 사고로 4월 중순에 브루쿠투 광산의 운영 재개 가능 판결을 받은 적이 있음. 이후 몇 주도 채 지나지 않아 판결 결과가 뒤집힌 상황임
- 동사는 철광석(pellets 포함) 판매량이 3억 700만 톤에서 3억 3,200만 톤 사이가 될 것이라고 전함. 이는 발레사가 브루쿠투 광산 재운영 소식을 전했을 때 발표한 판매량과 같은 수준임. 현재 발레사의 1분기 철광석 판매량은 전년대비 20% 줄어든 6,770만 톤, 철광석 생산량은 전년 동기대비 11% 감소한 7,290만 톤을 기록함
- BIMCO는 브라질 댐 사고 이후 이미 브라질 거래량은 눈에 띄게 줄어든 상태이며, 이번 중단 소식이 부정적 뉴스이기는 하나 시장에 미치는 영향이 제한적일 것이라고 평가함. 브라질의 4월 철광석 수출량은 전년동월대비 800만 톤 줄었으며, 1분기에는 전년대비 6.8% 감소한 것으로 나타남

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1773920/vale-says-court-halts-brucutu-iron-mining-operations>(로그인 필요)

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127375/Vale-halts-Brucutu-mining-operations>(로그인 필요)

● 미중무역분쟁, 미국산 대두 수출에 악영향

- 미국과 중국이 무역 분쟁의 해결 실마리를 찾지 못한다면 미국산 대두 수출에 부정적 영향을 미칠 것이라고 로이즈리스트가 전함
- 유럽에 기반을 둔 곡물 컨설턴트가 미국과 중국의 무역분쟁으로 약 800만 톤의 대두 수출량이 감소할 것이라고 전망함
- 8월말까지 중국은 약 750만 톤의 대두를 수입할 계획이나, 이번 협상이 결렬된다면 중국 국영기업이 계획을 취소할 가능성이 있다고 전함
- 미국과 중간간 무역분쟁이 장기간 교착상태에 빠진다면 중국은 아르헨티나와 브라질 등의 대체 시장을 통해 대두를 수입할 것이며, 이는 향후 톤마일을 증가시켜 건화물 시장, 특히 파나마스선과 수프라마크선 시장에 긍정적 영향을 미칠 것으로 평가함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127392/Chinas-soyabean-imports-at-risk-from-US-trade-battle>(로그인 필요)



● 중소형선박, 미중무역분쟁 영향력 제한적

- 미중무역분쟁이 중소형 선박 운임에 미치는 영향력이 제한적일 것으로 평가됨. 중국은 6월 1일부로 미국수입품(주로 곡물)에 대해 관세율을 10%에서 25%까지 인상할 것이라고 발표함
- 중국은 이미 1분기에 미국산 대두 수입량을 84%까지 줄인 상황이며, 줄어든 물량은 브라질과 아르헨티나산으로 대체한 상황임
- 중국이 브라질산과 같은 남미산 대두 수입을 가을까지 지속할 것으로 전망됨. 중국의 대두 수입 시장을 살펴보면, 중국은 일반적으로 현시점에서 대두수입을 미국에서 브라질로 대체함
- 통상적으로 미국에서 대두를 수입하는 기간은 10월에서 이듬해 4월까지이며, 나머지 기간에는 브라질과 같은 남미에서 대두를 수입함
- 또한 최근 발병된 아프리카 돼지 콜레라(African swine fever)로 인해 4월 한 달 동안만 100만 마리 이상의 돼지를 도살하면서 중국 내 동물 사료 수요가 줄어들음. 이로 인해 올해 중국에서 대두 재고분이 부족하지 않을 것으로 예측됨

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1780501/shipowners-unfazed-by-trump-tariff-hike>(로그인필요)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1780006/us-china-trade-tensions-spell-high-risk-for-boxships>(로그인 필요)

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127479/Dry-bulk-shipping-safe-from-Chinese-tariffs-for-now>(로그인 필요)

● 석탄시장 전망

- 로이즈리스트는 석탄시장에 대해 다음과 같이 발표함. 현재 석탄 시장은 중국과 유럽의 석탄에 대한 수요가 줄어들면서 공급과잉 상태가 됐다고 평가함. 인도가 중국을 대신해 석탄 수입량을 늘릴 것이라고 전망함. 또한 일부에서는 올해에도 중국의 수입량 증가세가 이어질 것이라고 예상함
- MSI(Maritime Strategies International)는 최근 석탄 가격의 하락은 수요 감소를 의미하는 것이라고 말함. 올해 중국의 수입량은 약 5%(1,300만 톤) 감소할 것이라고 전망함. 2018년 중국의 석탄 수입량은 2억 8,100만 톤 정도임.
- 인도는 1분기에 전년대비 20% 증가한 6,100만 톤의 석탄을 수입함. 3월 수입량만 2,300만 톤에 달함. 인도의 석탄 수입량 증가세가 지속된다면 중국을 추월해 세계 최대의 석탄 수입국이 될 것이라고 분석함
- BIMCO는 1분기에 중국의 원료탄 수입량은 전년 동기대비 37% 증가한 1,600만톤을 기록했으며, 연료탄과 갈탄(lignite) 수입량은 9% 감소한 5,800만 톤에 그쳤다고 발표



함. 이러한 추세가 이어진다면 금년 중국의 석탄 수입량이 증가할 것이라고 전망함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127462/Are-coal-trades-facing-the-blues>(로그인 필요)

● Clarkson, 미중무역분쟁 건화물선 물동량 증가율 0.3%p 하향 조정

- 미중 무역분쟁으로 인해 건화물선 시장에서는 곡물과 철강제품 부문이 가장 영향을 받을 것으로 예상된다고 밝힘
- 중국이 미국에서 곡물을 수입하는 대신 다른 지역에서 수입함에 따라 곡물 해상물동량은 약 5.2% 톤-마일 감소효과가 나타날 것으로 분석함. 또한 철강제품도 미국의 수입 제한으로 0.7% 톤-마일 감소효과가 나타날 것으로 전망된다고 밝힘
- 미중무역분쟁이 발생하기 전인 2018년 1분기 미국과 중국 간 곡물 무역량은 총 490만 톤을 기록했으며, 미중무역분쟁 이 후 4분기 곡물 무역량은 40만 톤에 불과함
- 미중간 협상이 교착상태에 빠지면서 시장의 불확실성이 확대되고 있으며, 중국 정부가 미국의 농산물 불매 운동을 벌이고 있다는 소식도 전해지고 있는 상황임
- Clarkson은 이러한 상황을 감안해 미중간 관세부과로 인해 건화물선의 톤-마일은 0.7%, 물동량은 0.3% 감소할 것이라고 전망함. 일부 브로커들은 이 정도의 물동량 감소가 건화물선 운임시장에 미치는 영향력은 미미할 것이라고 밝힘

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1786330/clarksons-bearish-for-shipping-as-us-china-trade-war-escalates>(로그인필요)

● 케이프선시장에 대한 기대와 우려

- 케이프선 시장이 회복할 것이라는 전망이 나왔다고 로이즈리스트가 전함. 런던에 본사를 두고 있는 한 연구소는 브라질과 호주지역의 물동량 증가와 인도에 공급하는 석탄 물동량 증가로 인해 케이프선 운임이 상승할 것이라고 분석함
- 반면 MSI(Maritime Strategies International)는 철광석 물동량 감소로 인해 운임의 상승은 제한적일 것이라는 의견을 발표함
- 올해 초 기상악화로 인해 줄어들었던 호주산 철광석 생산량이 다시 늘어나면서 최근 케이프선의 스팟운임이 상승하고 있으나, 케이프선의 평균운임은 7월에 9,700달러/일, 10월에 12,400달러/일에 그칠 것으로 추정함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127523/Is-the-worst-over-for-cape-sizes>(로그인 필요)

● 세이프 벌크, 유로드라이 2019년 1분기 흑자 기록

- 세이프 벌크(Safe Bulk)는 2019년 1분기 540만 달러의 이익을 올렸으며, 많은 해운기업들이 적자를 기록하는 동안 세이프 벌크의 주당순이익(EPR·Earning per share)은



0.03달러를 기록했다고 발표함

- 대부분의 해운기업은 2019년 1분기에 브라질 댐 붕괴사고, 미중무역분쟁, 호주에서 발생한 허리케인 등으로 시장의 불확실성이 확대되면서 적자를 기록함
- 세이프벌크가 흑자를 기록할 수 있던 이유는 용선자(Charters)가 도왔기 때문이라고 트레이드윈즈가 전함. 세이프 벌크의 선대 대부분은 단기 대선되어 있으며, 그 중에서도 케이프선은 대선기간이 길어 시황하락의 영향을 벗어날 수 있었음
- 유로드라이선사도 2019년 1분기 90만 달러의 이익을 올렸다고 발표함. 동사가 흑자를 낼 수 있었던 이유는 선도거래(FFA·forward freight agreement)를 활용한 헤징(hedging)을 통해 실물시장(physical)에서의 운임위험을 상쇄시켰다고 설명함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127656/Safe-Bulkers-posts-profit-despite-weak-dry-market>(로그인필요)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1792952/charters-help-shield-safe-bulkers-from-dry-depression-in-profitable-first-quarter>(로그인필요)

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1791465/eurodry-bullish-on-dry-bulk-for-second-half-of-2019>(로그인필요)

● 유로드라이, 2019년 하반기 건화물선 시장 회복 전망

- 유로드라이는 최근 브라질 철광석 광산의 운영 중단 소식, 미중 무역분쟁 등의 악재로 단기간 건화물선 시장이 하락세를 나타냈으나, 하반기 건화물선 시황은 수급균형이 개선되면서 회복될 것이라고 발표함
- 철광석과 석탄 등의 물동량은 증가할 것으로 예상되는 반면 선박량 증가는 제한적일 것으로 예상되기 때문이라고 밝힘
- 하지만 시황을 회복하는 데에 여전히 위험요인은 존재한다고 덧붙임. 철광석에 대한 시장의 수요가 증가할 것으로 예상되나 호주와 브라질 등의 생산량이 물동량 증가분을 감당할 수 있을지에 대해서는 미지수라는 의견을 밝힘
- 또한 IMO 2020등의 환경규제가 선박운임에 미치는 영향력이 어느 정도가 될지 아무도 결론을 내릴 수 없는 상황이라고 설명함

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1791465/eurodry-bullish-on-dry-bulk-for-second-half-of-2019>(로그인필요)

● 아르셀로미탈, 금년 철강생산량 감축 발표

- 아르셀로미탈(ArcelorMittal)이 유럽지역에서 연간 철강생산량을 적게는 100만 톤, 많게는 150만 톤 줄일 것이라고 발표함. 동사는 이미 폴란드와 스페인 지역에서 300만 톤가량의 철강 생산량을 감축할 것을 결정한 바 있음
- 해운시황 관계자들은 이와 같은 결정이 건화물선 시장에 부정적 영향을 미칠 것이라고



전함

- 동사가 철강 생산량을 줄이는 이유는 최근 유럽지역의 철강에 대한 수요약세 때문이라고 밝힘. 세계철강협회(The World Steel Association)는 4월 철강생산량은 전년동월대비 6.4% 증가한 것으로 나타나나, 중국을 제외한 철강 생산량은 전년 동월대비 0.2% 감소한 것으로 나타난다고 발표함
- 아르셀로미탈은 미국, 캐나다, 멕시코, 브라질 등의 지역에 철광석 광산을 운영 중이며 미국과 카자흐스탄 지역에서 석탄도 생산하는 기업임

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127660/ArcelorMittals-Europe-steel-output-cuts-expected-to-hit-dry-bulk-market>(로그인필요)

● 러시아 석탄 물동량 증가

- 금년 1분기 유럽으로 향하는 석탄 선적량이 2,800만 톤을 기록하며 물동량이 15% 늘어남. 이는 러시아산 석탄 수출량이 늘어났기 때문인 것으로 분석됨
- 러시아의 1분기 석탄 수출량은 5,320만 톤으로 전년 동기대비 15% 증가한 것으로 나타남
- MSI(Maritime Strategies International)는 러시아산 석탄 물동량 증가가 파나마스선 운임에 긍정적인 영향을 미칠 것이라고 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127778/Russias-rising-coal-shipments-supportive-for-dry-bulk-market>(로그인 필요)

● 발레사의 브라질 사고 이후, 중국-브라질 항로 운임 회복

- 철광석을 주로 운송하는데 이용되는 항로인 중국-브라질 항로가 기대 이상의 회복세를 보이고 있다고 전문가들이 전함
- 중국-브라질 항로가 발레사의 철광석 광산 운영 중단 소식 등으로 3개월 연속 최악의 운임을 기록하면서 케이프선 스팟 운임역시 하락했으나, 4월 이후 최근 2달 사이에 동항로의 운임이 회복세를 나타내면서 케이프선 스팟운임 또한 1일 14,000달러 선대를 기록하며 회복 중임
- 전문가는 중국-브라질 항로의 케이프선 운임 강세가 당분간 지속될 것이라고 전망함. 5월에 중국이 철강공급량을 1,100만 톤 줄이면서 부정적 소식이 있었으나, 6월부터는 건설용 철강생산량 수요 증가와 철광제품에 대한 수출량 증가로 케이프선 운임이 상승할 것이라는 분석임

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1799254/star-bulk-genco-set-to-benefit-from-iron-ore-recovery>(로그인 필요)



● 중국 철광석 수출량 증가, 케이프선 운임 상승

- 중국의 철광석 수입량이 5월 들어 반등했다고 트레이드윈즈가 전함. 세계 최대 철광석 수입국인 중국의 5월 수입량은 전월 대비 3.7% 증가한 8,375만 톤을 기록함. 이는 전년 동월 대비 11% 줄어든 수준임
- 중국은 연초 이후 지금까지 총 4억 2,392만 톤의 철광석을 수입한 것으로 나타나며 이는 전년 동기대비 5.2% 감소한 수준임
- 브라질산 철광석 수출량도 5월 한 달간 2,900만 톤을 기록함. 이는 전월 대비 58% 늘어난 수준이며, 전년 동기대비 26% 줄어든 수준임. 지난주 브라질산 철광석 물량이 스팟으로 시장에 풀렸다고 트레이드윈즈가 전함. 이는 예상 밖의 일이었다고 전문가는 평가함. 대부분의 물량은 중국으로 향하는 것으로 조사됨
- 호주에서도 철광석 수출량이 전월 대비 10% 증가한 4,620만 톤을 기록하고 있음. 이러한 분위기는 2분기 내내 이어져 케이프선 운임에 긍정적 영향을 미칠 것으로 분석됨

<https://www.tradewindsnews.com/drycargo/1804314/capesizes-buoyed-by-rise-in-china-iron-ore-imports> (로그인 필요)

● Cargill, IMO 2020 대비

- Cargill이 탄소배출량을 줄이는데 성공했다고 발표함. Cargill은 IMO 환경규제에 대비하기 위해 2017년부터 600여척에 해당하는 선박의 항해수 8,000여건의 운항방식을 분석해 탄소배출량을 줄이기 위한 방법을 강구함
- 2017년 대비 2018년 탄소배출량을 톤-마일 기준 8.9% 줄일 수 있었다고 발표함
- 공선상태에서 항해 시에 선속을 빠르게 유지하고 항만 체류시간을 늘린 것이 탄소배출량을 줄이는데 도움이 되었다고 전함
- Cargill이 운영하는 선박의 평균 항내 체류시간은 65시간으로 다른 선박의 평균 항만 체류시간의 2배 가량에 해당되는 것으로 조사됨
- Cargill은 IMO 2020을 대비하기 위해 보유한 선박 중 5%~10% 가량에 배출가스저감장치를 설치할 것이라고 전함
- 또한 스크러버 설치를 주도했던 기업임에도 불구하고 실제로는 Cargill 선박의 90~95%는 저유황연료를 사용해 운항할 것이라고 밝힘

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127876/Cargill-cuts-shipping-emissions-on-chartered-fleet> (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