

KMI 해운시황 보고서

2021
2분기
VOL.10

발행년월 | 2021년 7월 주 소 | 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
발행인 | 장영태 발행처 | 한국해양수산개발원
감수 | 김태일 자료문의 | 해운물류연구본부 해운빅데이터연구센터

www.kmi.re.kr



컨테이너

- 2분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 수급불안에 따라 높은 운임수준 유지
- '21년 'Q' 수요는 증가할 것으로 예상되며, 코로나19 상황에 따라 국가별 수요는 차이가 발생할 것으로 예상
- '21년 선대 증가세는 높지 않으며, 선사들의 공급 조절 기조는 유지될 것으로 예상
- '21년 2분기 운임과 처리량 모두 전년수준을 상회할 것으로 예상되어 선사 경영실적은 낙관적임

건화물선

- 2분기 평균 BDI는 전기 대비 61.8% 상승
- 중국, 미국 등의 경기부양책 효과, 인플레이션에 대한 우려 확산 및 폭염에 대비한 철강 원료, 석탄, 곡물의 수요 증가
- 선복량은 전년대비 3.3% 증가한 9억 4,180만 DWT 전망. 2분기에는 인도량과 해체량이 전년대비 각각 24%, 50% 감소하는 반면 발주량이 증가함
- 3분기 운임은 2분기 대비 수준에서 보험권 내 등락 전망

원유선 및 제품선

- 2분기 VLCC 운임은 COVID-19 델타 변이 바이러스의 전 세계적 확산으로 인한 원유 소비 감소로 급감(중동-중국 평균 스팟운임 -697달러/일)
- '21년 원유 수요는 글로벌 경기 회복에 대한 기대감으로 전년 대비 일일 69만 배럴, 1.1% 증가할 것으로 전망됨
- '21년 VLCC 예상 발주량은 80척, 2,438만 DWT이며 이는 전년 75척, 2,301만 DWT 대비 5척, DWT 기준 137만 DWT, 6.0% 증가한 수치임
- 3분기까지 약세를 지속하다가 계절성 성수기인 4분기부터 원유 수요 회복이 이루어지면서 전 세계 COVID-19 백신 보급 확대에 의한 국경 이동 기대감, OPEC+의 원유 증산, 노후 유조선 스크랩 증가 현상 등이 시장 상승을 유도할 것으로 예상됨



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



컨테이너

요약	2
운임시장동향	
- 운임지수	3
- 용선료	5
- 연료유	8
수요시장동향	
- 경제성장률 및 컨테이너 물동량	11
공급시장동향	
- 선대현황	15
주요 뉴스	22

건화물선

요약	26
BDI	28
케이프	
- 운임동향	31
- 수요동향	35
- 공급동향	40
- 수급 및 FFA	43
파나막스	
- 운임동향	44
- 수요동향	48
- 공급동향	53
- FFA	56
수프라막스	
- 운임동향	57
- 수요동향	61
- 공급동향	63
- 수급 및 FFA	66
주요 뉴스	67

원유선 및 제품선

요약	72
운임시장동향	
- 운임현황	73
- 선박 연료유	76
수요시장동향	
- 세계 원유 수요 및 공급	79
공급시장동향	
- 선대현황	85
- 선박 발주 및 해체	87
주요 뉴스	90

컨테이너



2021년 2분기 요약

- (운임) 2021년 6월말 기준 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동시점 1,001.3에 비해 높은 3,785.4를 기록함
 - 지난해 3분기부터 수요 증가세가 지속되고 있으며 코로나19로 인한 항만 및 내륙물류 생 산성 하락으로 공급에 제약이 발생함
 - 유휴선박 감소로 실제 가용 가능한 선박은 역대 최저수준이며 용선료도 급등함
- (수요) 2021년 세계경제성장률은 6.0%, 컨테이너 물동량은 전년대비 4.5~6.6% 증가 전망
 - 2021년 세계 경제성장률 상승으로 컨테이너 물동량도 증가할 것으로 전망되며, 코로나 19 확산에 따라 국가별 물동량 차이가 발생할 것으로 예상됨
 - 코로나19 진정 시 보복소비에 따른 수요 증가가 예상되나, 서비스산업 활성화로 예상보 다 상품 수요가 저조할 가능성도 상존함
- (공급) 2021년 선대 증가세는 4% 내외로 예상되며 선사들의 최대 선박 투입에도 공급망 전체의 효율성이 낮음
 - 2021년 컨테이너선 인도량은 110만 TEU 내외로 전망되며 해체량은 역대 최저수준이 될 것으로 예상됨
 - 2022년까지 선대 공급이 제한적이기 때문에 선사들은 시장 점유율 경쟁보다는 수익에 중점이 될 것으로 전망됨
 - 다만 2020년 4분기부터 신조발주량 증가로 2023년 인도량은 최소 200만 TEU 이상으 로 예상되어 2023년 이후 공급과잉이 우려됨
- (전망) 2021년 3분기 운임은 전년대비 높은 수준을 유지할 것으로 예상됨
 - 항만에서의 병목현상이 공급망 전체에 영향을 미치고 있는 상황으로 연말까지 악순환이 될 가능성이 높음. 화주들의 선박확보를 위한 경쟁은 단기간에 해소되기 어려울 것으로 전망됨
 - 연말까지 고운임이 지속되면 내년도 장기계약 시 선사들에게 유리하며 이는 내년도 운임 에도 영향을 미칠 것으로 예상됨



운임시장동향 : 운임지수

[그림 1] SCFI 운임 추이



자료: 상하이해운거래소

- 2021년 2분기 컨테이너운임지수(SCFI)는 전년 동기 대비 큰 폭으로 상승했으며 최근 5년 평균(2016~2020) 운임수준에 비해 매우 높음
 - 2021년 6월 현재 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 전년동시점 982.8에 비해 높은 3,712.7을 기록함
 - 선사들의 공급량도 역대 최대이나 지난해 3분기부터 예상보다 높은 수요로 인해 공급망에 차질이 생겨 운임이 크게 상승함

[표 1] SCFI 운임 지수 현황

(단위: 달러/TEU, FEU)

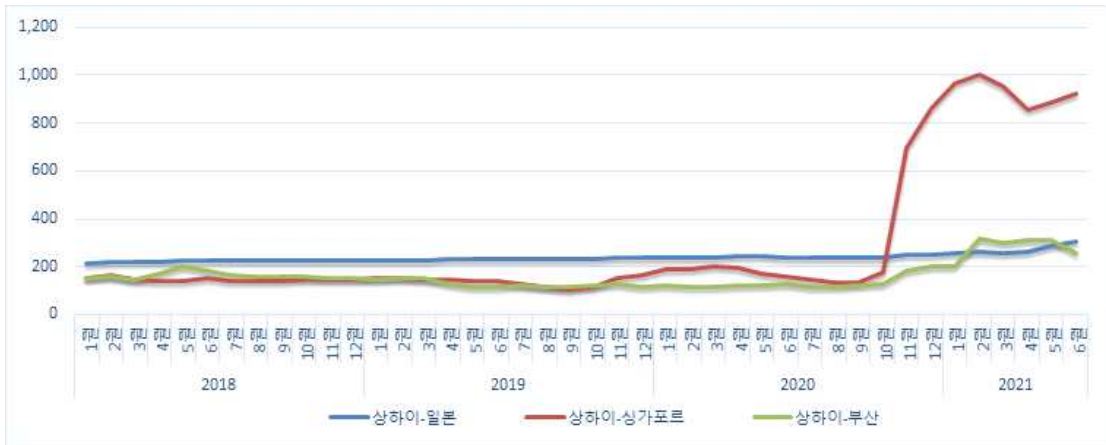
구분	2020년			2021년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전 분기대비	전년 동기대비
종합(SCFI)	897	1,209	1,975	2,780	3,368	21.2	275.5
유럽	807	982	2,100	4,115	5,180	25.9	358.8
지중해	891	1,035	2,212	4,178	5,228	25.1	308.6
미주(서안)	1,960	3,368	3,911	4,020	4,618	14.9	167.9
미주(동안)	2,819	3,956	4,709	4,785	7,087	48.1	70.5
미주(남미)	996	1,811	5,101	8,082	8,040	-0.5	365.0
일본	241	238	248	258	283	9.6	7.8
동남아(싱가포르)	177	138	601	975	886	-9.1	406.4
한국(부산)	123	119	173	273	294	7.7	130.6

자료: 상하이해운거래소, 미주(서안, 동안) 운임은 FEU 기준임
수요와 높은 공급 그리고 2018년 반



[그림 2] 인트라아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)



자료: 상하이해운거래소

● 2021년 2분기 인트라아시아 운임은 전분기대비 큰 폭으로 상승

- 일부 선대의 원양항로 투입, 원양항로 운임 상승에 따른 동조화 등의 이유로 2021년 1분기 이후 인트라 아시아 모든 항로의 운임이 크게 상승함
- 중국 춘절 이후 일부 구간 운임이 하락하였으나 대부분 전년 동기 대비 50% 이상 상승함

[표 2] 인트라-아시아 운임 현황

(단위: 달러/TEU)

구분	2020			2021		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기대비
상하이-일본(요코하마)	680	663	833	970	890	-8.2	30.9
상하이-한국(부산)	347	307	430	563	617	9.5	77.9
상하이-홍콩	530	490	810	910	860	-5.5	62.3
상하이-싱가포르	560	520	990	1,320	1,320	0.0	135.7
상하이-인도네시아(자카르타)	533	467	897	1,207	1,100	-8.8	106.3
상하이-태국(람차방)	430	377	837	990	823	-16.8	91.5
상하이-베트남(호치민)	450	385	870	1,085	870	-19.8	93.3
상하이-대만(카우슝)	540	485	550	1,015	1,150	13.3	113.0
상하이-필리핀(마닐라)	370	365	560	770	710	-7.8	91.9
상하이-말레이시아(탄중펠레파스)	550	525	880	1,435	1,380	-3.8	150.9

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

자료: Drewry, Container Freight Rate Insight



운임시장동향 : 용선료

[그림 3] 용선료와 운임지수 간의 관계



자료: 알파라이니, 상하이해운거래소

- 2021년 2분기 컨테이너 운송 수요 증가에 따른 선대 수요 증가로 용선료 상승
 - 과거 2014~2019년 컨테이너 운임과 용선료 간의 상관관계는 0.1~0.2에 불과했지만 최근에는 동조화 되어 운임과 용선료가 동반 상승함
 - 수에즈운하, 오티엔항 사태로 인해 컨테이너선에 대한 수요가 가중되어 용선료의 고공행진은 2021년 3분기에도 지속될 것으로 예상됨

[그림 4] 아시아-미서부 운임과 용선료(9,000TEU급) 현황

(단위: 달러/day)



주: 용선기간은 6~12개월임

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

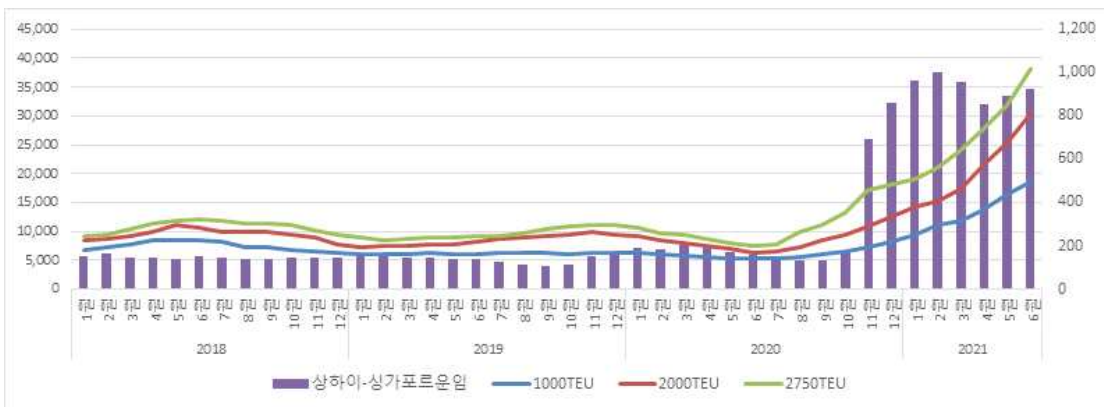


● 2021년 2분기 용선료와 현물운임은 동반 상승 지속

- 2020년 3분기부터 운임과 용선료가 동반 상승하였으며 최근에는 역대 최고 용선료 기록중
- 아시아-북미 항로에 대한 수요가 크게 증가하여 이들 항로에 투입되는 선박에 대한 수요가 크게 상승함. 주력 선대 외에 4,000~5,000TEU급에 대한 수요도 증가하고 있으며, 9,000TEU급 단기 용선료도 크게 상승함

[그림 5] 인트라아시아 운임과 용선료(3,000TEU이하) 현황

(단위: 달러/day)



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

자료: 클락슨, 상하이해운거래소

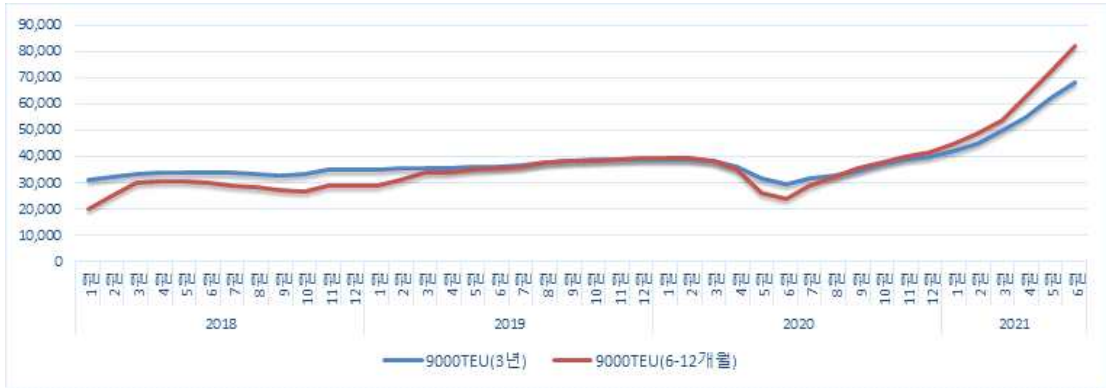
● 2021년 2분기 3,000TEU급 이하 용선료는 전분기 대비 상승함

- 2020년 2분기 코로나19로 인해 컨테이너선 공급 축소로 계선이 증가하면서 3,000TEU급 선박에 대한 수요가 감소하였으나 3분기 이후 수요 증가로 중소형 선박에 대한 용선료가 크게 상승함
- 원양항로의 공급 부족으로 인트라항로에 투입되는 선대 중 일부가 원양항로에 투입됨. 현재 인트라항로는 원양항로 수급 상황에 영향을 받고 있어 강세가 유지될 것으로 예상됨



[그림 6] 9,000TEU급 장단기 용선료 추이

(단위: 달러/day)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소

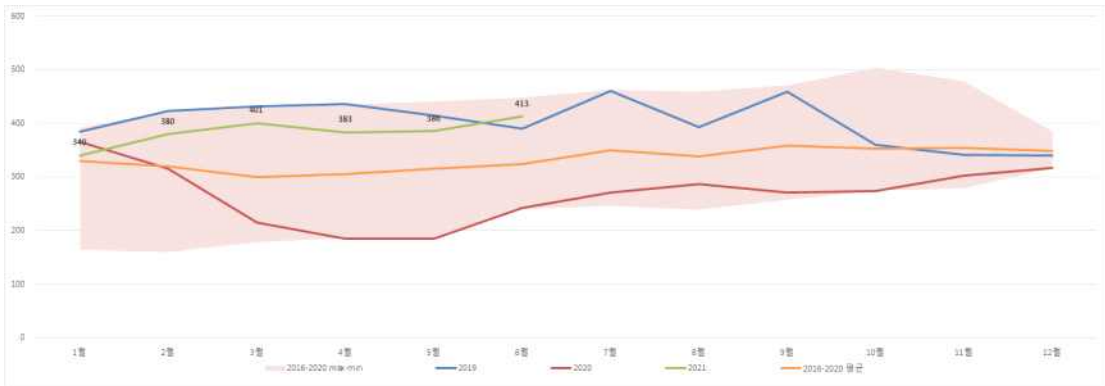
- **장·단기 용선료의 차이는 모든 선형에서 발생하며 일반적으로 장기용선료가 단기에 비해 높으나 최근에는 역전현상 발생**
 - 장기용선료는 단기에 비해 변동성이 적어 위험관리측면에서는 유리할 수 있음. 12개월 미만의 용선료는 장기용선료에 비해 항상 낮았으나 지난해 하반기부터 이러한 현상이 역전됨
 - 선주사들은 3년 이상의 장기계약을 원하나 선사들은 1년 이하의 단기 용선을 원함. 단기 선박 수요가 크기 때문에 현재 단기용선료가 더 높으며 선박 공급 부족현상이 1년 내에 해소될 것으로 해석 가능함
 - 최근 파나막스급 단기용선료가 장기용선료의 2배 이상에 거래되는 등 단기용선에 대한 프리미엄이 매우 높은 상황임



운임시장동향 : 연료유

[그림 7] 연료유 가격 추이

(단위: 달러/톤)



주: 싱가포르 380cst 기준임

자료: 클락슨

- 2021년 2분기 연료유 가격은 유가 하락으로 전년대비 하락하여 6월 기준 413달러를 기록 (싱가포르 380cst 기준)
 - 코로나19로 인한 수요 감소로 2020년 2분기 최저가를 기록하였으나 이후 반등함
 - 2021년 6월 싱가포르 저유황유(VLSFO)의 가격은 529달러로 고유황유(HFO)와의 가격 차이가 톤당 약 116달러임
 - IMO2020 초기 저유황유가는 고유황유가의 1.5배 이상이었으나 2020년 4월 이후 1.2~1.3배로 하향 안정화됨(2021년 6월 기준 1.28배)



[그림 8] 연료유종별 가격 추이

(단위: 달러/톤)

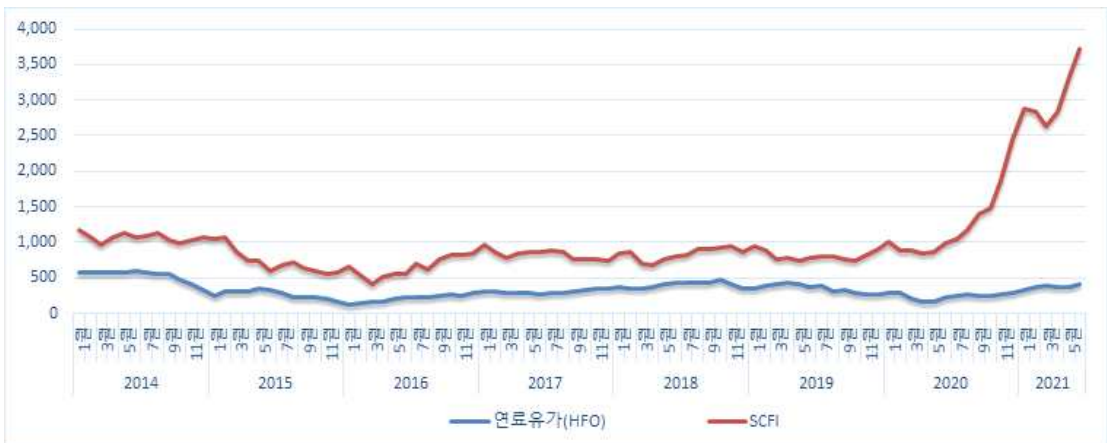


주: 싱가포르 MGO, VLSFO, 380cst 기준임
자료: 클락슨

- 2021년 6월 기준 싱가포르에서 판매되는 저유황유(LSFO)와 선박용경유(MGO)와의 차이는 61달러로 나타남
 - 과거 MGO는 HFO에 비해 톤당 약 40~50% 가격이 높았지만 연료유가 하락으로 실질 가격 차이는 약 170달러대로 낮아짐
 - 2020년 3분기 이후 연료유가 반등에 따라 저유황유와 선박용경유 간 가격 차이는 확대됨

[그림 9] 연료유가와 운임

(단위: 달러/톤)



자료: 클락슨, 상하이해운거래소



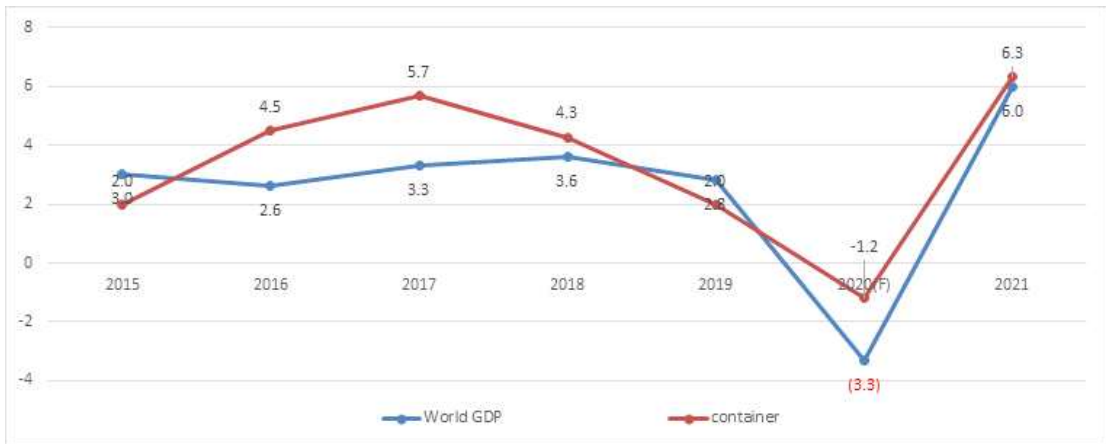
- 과거 연료유가는 컨테이너 운임에 영향을 미쳤으나 2017년 이후 관계가 낮아짐
 - 2014~2016년 연료유가와 컨테이너 운임과의 상관관계는 0.8 이상으로 나타나 유류비 상승이 운임 상승으로 이어졌으나 2017년 이후 이러한 관계가 거의 사라짐(2017년 이후 연료유가와 운임 간의 상관계수는 0.1에 불과함)
 - 2020년에 비해 상대적으로 낮은 연료유가로 인해 저유황유 사용에 대한 화주의 추가 운임 부담이 크지 않았으나 최근 유가 상승으로 2분기부터 유류할증료가 상승함



수요시장동향 : 경제성장률 및 컨테이너 물동량

[그림 10] 세계 경제성장률 및 컨테이너 물동량 추이 및 전망

(단위: %)



자료: IMF, 클락슨

- 2021년 세계 경제성장률은 6.0%, 컨테이너 물동량 증가세는 4.5~6.5%를 기록할 것으로 전망됨
 - 2021년 세계 경제성장률 상승으로 컨테이너 물동량도 증가할 것으로 전망되며, 코로나 19 확산에 따라 국가별 물동량 차이가 발생할 것으로 예상됨
 - 코로나19 진정 시 보복소비에 따른 수요 증가를 예상할 수 있으나, 서비스산업 활성화로 예상보다 상품 수요가 저조할 가능성도 상존함

[표 3] 주요국 경제성장률 추이 및 전망

(단위: %)

국가	2018	2019	2020	2021
세계	3.6	2.8	-3.3	6.0
미국	3	2.2	-3.5	6.4
EU	1.8	1.3	-6.6	4.4
중국	6.7	6.1	2.3	8.4
인도	6.1	4.2	-8.0	12.5
일본	0.3	0.7	-4.8	3.3



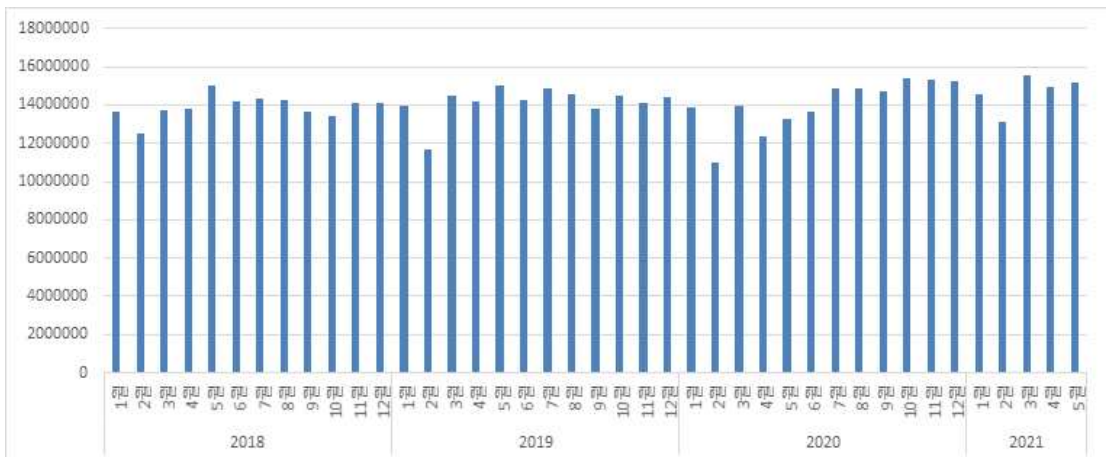
국가	2018	2019	2020	2021
한국	2.9	2.0	-1.0	3.6

자료: IMF

- 2021년 미국, 중국, EU 등 주요국의 경제성장률은 2020년 코로나19로 인한 기저효과로 전년대비 상승 전망
 - 선진국을 중심으로 정부의 재정지출 증가로 일부 국가는 가처분소득이 상승으로 상품수요가 증가함
 - 구매관리자지수(PMI)에 2020년 3분기 이후 반등하여 9개월 연속 50 이상을 기록하였으며 제조업 구매관리자지수(54.91)가 서비스(51.04)에 비해 높은 것으로 나타남

[그림 11] 글로벌 컨테이너 물동량

(단위: TEU)



자료: CTS(Container Trade Service)

- 2021년 5월 누계 세계 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 13.7% 증가한 7,332만 TEU를 기록
 - 높은 컨테이너 물동량 증가세는 2020년 상반기 물동량 감소에 따른 기저효과도 일부 영향을 미침
 - * 전년동기대비증가율: 1월(3.6%), 2월(15.4%), 3월(19.2%), 4월(21.1%), 5월(14.4%)
 - 일반적으로 매년 2월 중국 춘절로 인해 물동량이 크게 감소하나 올해에는 지난해부터 지속된 수요 증가세로 컨테이너 물동량이 전년대비 크게 증가함



[그림 12] 주요 원양항로 컨테이너 물동량

(단위: TEU)

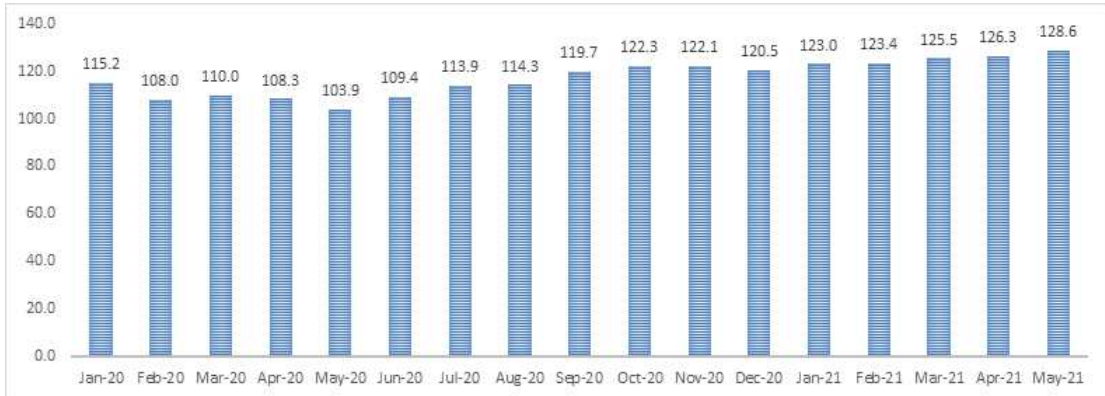


자료: 알파라이너

- 2021년 5월 누계 아시아-유럽항로, 아시아-북미항로 컨테이너 물동량 전년대비 증가
 - 전년 동기 대비 2021년 5월 아시아-유럽항로 물동량은 19.7%, 아시아-미주항로 물동량은 49.7% 증가함
 - 5월 누적 물동량 증가세는 아시아-유럽항로 17.6%, 아시아-미주항로 물동량은 39.3% 증가함
 - 2020년 3분기 이후 물동량이 회복되고 있으나 항만에서 병목현상으로 컨테이너 선복 공급은 원활하지 못한 상황임



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



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

자료: ISL

- 2021년 5월 기준 글로벌 항만 컨테이너 물동량 지수는 전년 동월대비 23.8%p 상승
 - 2021년 1월 이후 컨테이너 물동량 지수는 120을 상회하여 전년 동기 대비 약 20포인트 이상 상승함
 - 2021년 항만 컨테이너 물동량 증가세는 3분기에도 이어질 가능성이 높아 전년대비 증가 폭이 커질 것으로 예상됨



공급시장동향 : 선대현황

[그림 14] 세계 선대 및 평균 선박크기 추이

(단위: TEU)



자료: 클락슨

- 2021년 6월 기준 컨테이너선대는 총 5,503척, 2,410만 TEU를 기록
 - 초대형선박의 증가로 인해 평균 선박 크기도 2018년 초 4,039TEU에서 2021년 6월 기준 4,380TEU로 증가함
 - 총 선대에서 15,000TEU급 이상 선박의 점유비중이 계속 높아져 15.3%에 이르는 것으로 나타남
 - 반면 3,000~8,000TEU급 선박은 신조 발주가 많지 않아 점유비중이 계속 축소됨(최근 Seaspan에서 7천 TEU급에 대한 신조 발주)



[그림 15] 인도척수 및 총 인도량

(단위: 척, TEU)

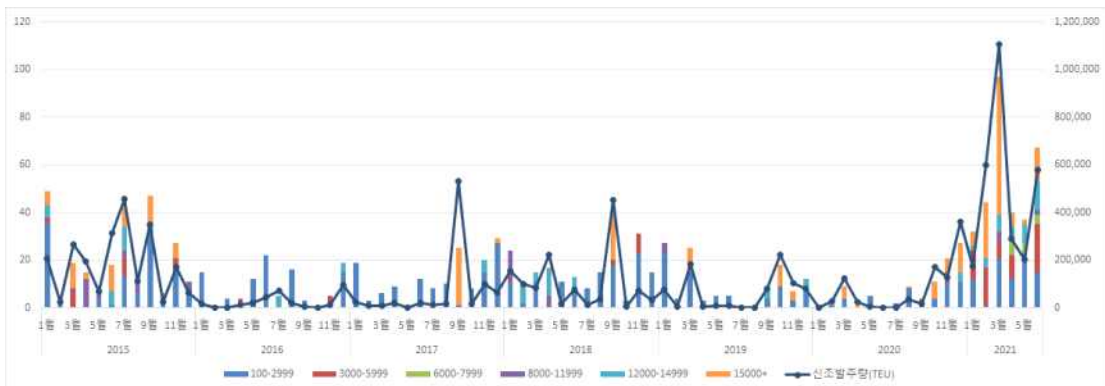


자료: 클락슨

- 2021년 6월까지 인도된 컨테이너 선박은 총 84척, 53.6만 TEU으로 2020년 인도량 33.8만 TEU에 비해 58.5% 증가함
 - 2021년 인도 예정인 선박은 171척, 약 115만 TEU 내외로 예상됨
 - 최근 5년간 월평균 인도척수는 13척으로 나타났으며 2021년 2분기 월평균 인도 척수는 12척임

[그림 16] 신조 발주량 및 척수

(단위: 척, TEU)



자료: 클락슨

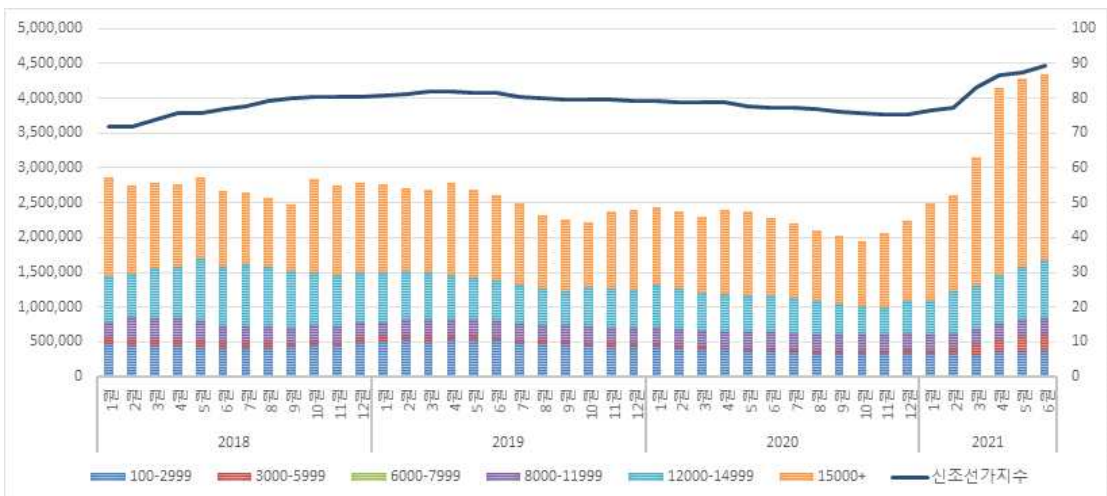


● 2021년 컨테이너 신조 발주량 큰 폭으로 증가

- 클락슨 자료에 따르면 올해 2분기까지 컨테이너 신조 발주량은 317척(약 294.4만 TEU)으로 2020년 2분기 누적 신조 발주량인 20척(약 18.5만 TEU)을 크게 상회함
- 특히, 동기간 동안 MSC, Seaspn, Wanhai 등에서 대규모 신조 발주가 이루어짐. 특히 Seaspn은 올해에만 30척 이상 신조 발주함
- 24,000TEU급 발주보다는 15,000TEU급 발주가 주를 이루었으며 최근 몇 년간 발주가 되지 않은 4,000-7,000TEU급에 대한 발주도 진행됨
- 최근의 경쟁적인 신조 발주는 2023년 인도량(최소 200만 TEU 이상)을 증가시켜 운임에는 부정적인 영향을 미칠 수 있음
- 다만 2023년 에너지효율등급지수(EEXI·Energy Efficiency Existing Ship Index) 시행에 따라 선속 조정 또는 개조가 진행되어 공급량 조절이 예상됨

[그림 17] 컨테이너 선박 크기별 발주잔량

(단위: TEU)



자료: 클락슨

● 2021년 6월 기준 컨테이너선의 발주잔량은 509척, 442만 TEU이며 이중 60.4%는 15,000TEU급 이상

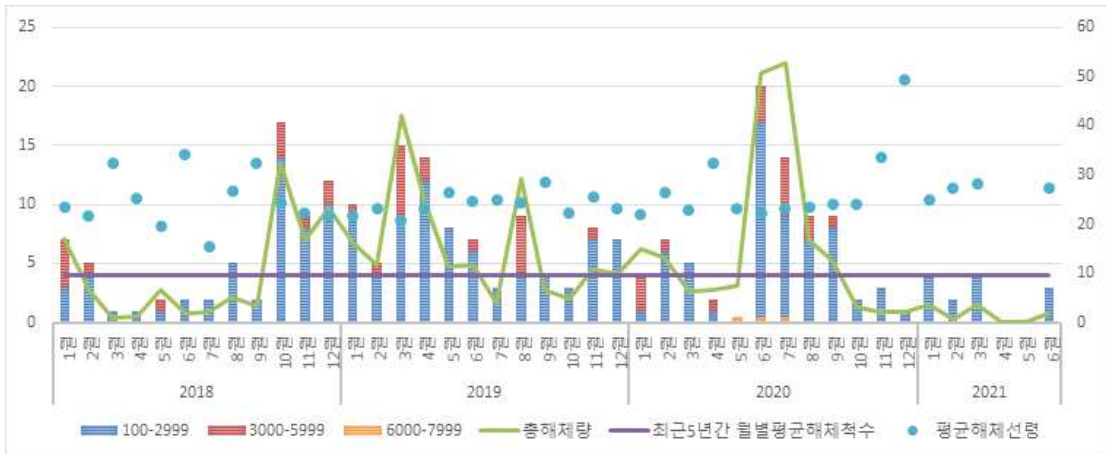
- 15,000TEU급 이상 선박은 2021년 28척(약 54.1만 TEU), 2022년 21척, 2023년 53척이 인도될 예정임



- 2021년 말 신조 발주량 증가로 신조가격도 크게 상승함. 올해 가장 많이 발주된 15,000TEU급 신조선가는 연초 대비 20% 이상 상승함
- 또한 환경규제에 따라 LNG, 친환경선박 발주 수요도 증가할 것으로 예상됨

[그림 18] 해체척수 및 선령

(단위: 척, 연)



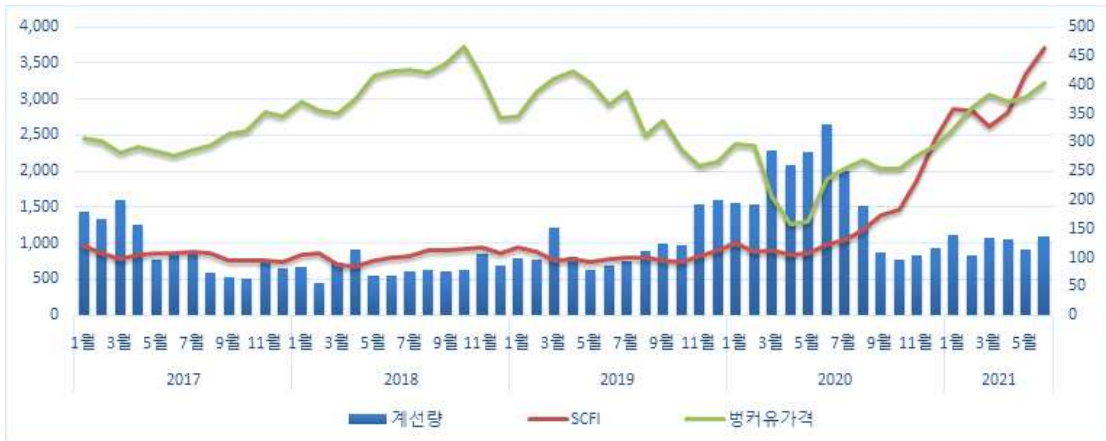
자료: 클락슨

- 2021년 6월 누계 해체량은 13척(9,900TEU)을 기록하여 전년 동기 대비16척(3.5만 TEU)에 비해 감소함
 - 올해 해체된 선박은 1990년대에 건조된 선박들로 대부분 1,000TEU급 미만임
 - 컨테이너시황 호조로 일부 노후선을 제외한 해체수요는 과거에 비해 낮을 것으로 예상되며 해체 수요가 적어 해체선박의 평균 선령도 과거에 비해 상승함
 - 현재 선박 공급이 부족한 상황에서 해체수요는 연말까지 많지 않을 것으로 예상됨. 다만 2023년 현존선에 대한 온실가스 배출규제가 실시될 예정으로 내년에는 해체량이 증가할 것으로 예상됨



[그림 19] 운임, 연료유가 및 계선량

(단위: TEU, 달러/톤)



주: 벙커유 가격은 싱가포르 380CST 임

자료: 클락슨

- 2021년 6월 기준 전체 선대의 4.5%, 약 108만 TEU가 계선 중
 - 2020년 6월 계선은 262만 TEU에 달했으나 3분기부터 공급량 증가로 계선량은 크게 감소함
 - 알파라이너 자료에 따르면 조선소 도크 입고를 제외한 실제 시장에서 가용할 수 있는 선대는 1.0% 미만으로 나타남



[그림 20] 항로별 운임 및 선복량

(단위: 천TEU, 달러/TEU, FEU)



주: 유럽, 싱가포르 운임은 TEU, 미주 운임은 FEU 기준임
 자료: 알파라이너, 상하이해운거래소



[표 4] 주요 항로 선복량

(단위: 천TEU, %)

구분	2020년			2021년		증감율	
	2분기	3분기	4분기	1분기	2분기	전분기 대비	전년 동기 대비
아시아-유럽	4,250	4,836	4,934	5,006	5,156	3.0	21.3
아시아-미주(북미)	3,458	4,356	4,480	4,419	4,692	6.2	35.7
인트라 아시아	2,888	3,007	3,037	3,032	3,061	1.0	6.0

자료: 알파라이너

- 올해 2분기 아시아-유럽항로, 아시아-미주항로의 선복량 모두 전년대비 증가
 - 계선율이 1.0% 미만으로 현재 가용할 수 있는 선대가 대부분 투입되어 있는 상황으로 대부분의 항로에서 선복량은 전년대비 증가함
 - 투입되는 선복량에 비해 항만에서의 병목현상으로 인해 회전율은 현저하게 떨어져 있어 실제 공급되는 선복량은 기대보다 낮은 수준임
 - 2021년 1분기 미주(북미)항로의 선복량은 전년 동기 대비 35.7% 증가했으며, 전 분기 대비 6.2% 증가함



주요 뉴스

● 공급 인프라에 대한 전략적 투자 필요

- MSC CEO는 원활한 공급망을 위해 항만과 내륙 인프라에 대한 투자가 필요하다고 강조함
- 지난해부터 지속된 수요 증가는 공급망 전체에 영향을 미쳤고 그중 취약한 부분에서 지·정체가 발생함
- MSC는 수요 증가에 대응하기 위해 8개의 신규서비스를 개설하고 80척의 추가 선박을 투입하였으나 낮은 정시성으로 어려움을 겪고 있음
- 해운부분의 선대 증가가 공급망 정체에 영향을 미쳤으나 더 큰 문제는 항만을 비롯한 인프라 부분에 대한 노후화로 판단되어 장기적이고 전략적인 투자가 필요함
- 최근 'World Ports Conference'에서 발표된 내용에 따르면 공급망에 영향을 미치는 이벤트는 평균적으로 3.7년에 한 번씩 발생하며 그 영향이 1~2개월 동안 지속됨
- 생산 및 유통 중단에 따라 기업의 연간 세전·이자지급전이익(EBITDA)이 4.5% 하락한 것으로 분석되어 공급망 회복을 위한 투자가 필요함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137303/MS-C-puts-weight-behind-decarbonisation-RD-fund>

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137311/Counting-the-costs-of-supply-chain-disruption>

● 탈탄소화에 대한 선사별 대응 상이

- MSC, 2022년~2024년 인도받을 예정인 40척의 선박에 대해 LNG 추진선으로 변경을 검토
- 동 선사는 약 10억 달러를 추가로 투입하여 10척의 24,000TEU급 선박과 15,000~16,000TEU급 30척에 대해 LNG 추진선으로 변경을 추진함
- 하지만 선박을 건조하는 조선소의 사정으로 MSC의 요청을 거부할 수 있다고 전문가들은 예상함. 실제로 LNG 추진선박은 기존 연료 추진선에 비해 건조 기간이 늘어나 예정된 인도 시기에 맞추기 어려울 수 있음
- 현재 CMA CGM은 13척의 LNG 기반의 컨테이너선을 운영중이며 하판로이드도 LNG선 도입을 적극적으로 추진 중임
- 머스크는 LNG보다 메탄올, 암모니아와 같은 친환경연료선 도입을 추진함
- 동사의 탈탄소화는 단순히 IMO의 규제가 아닌 화주에 대한 서비스 차별화 정책으로 접근함. 2019년부터 시작된 에코배송의 고객수는 1년 만에 3배 증가했으며 올해에도 이미 지난해 고객수를 확보함



- 머스크는 LNG선에 대한 환경적 효과에 의구심을 가지고 있어, 이에 대한 발주를 검토하지 않고 있으며 이르면 2023년에 친환경연료기반 선박을 발주할 계획임
- 또한 친환경연료 도입에 따른 추가 운임 부과는 상대적인 개념으로 접근해야 한다고 강조함. 실제로 선박연료유 가격이 2배가 되더라도 신발 한 켤레와 노트북의 가격 상승은 각각 0.06, 0.05달러에 불과하여 소매부문에 대한 영향이 크지 않을 것으로 예상함

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136773/Maersk-sees-customer-support-for-decarbonisation-plans>

<https://www.tradewindnews.com/containerships/sfl-snaps-up-bargain-boxship-with-maersk-charter-in-frenzied-market/2-1-1010549>

● 높은 운임이 시장 참여자를 증가시켜

- 2020년 하반기부터 지속된 높은 운임으로 선사들은 신규서비스를 개설하거나 확대함
- 중국 선사인 BAL Container line은 유럽과 북미에 대한 시범운항 후 정기서비스를 실시할 예정임
- 다른 중국 선사인 CU lines는 3,100-4,400TEU급 5척을 이용해 격주로 아시아-유럽 서비스를 실시함
- 미국 선사인 Matson은 내년 2월까지 중국-북미 서부에 대한 신규 서비스를 시작하였으며 화주기업인 홈 디포(The Home Depot)는 자체상품을 위해 선박을 운영하는 것으로 알려짐
- 현재 신규 서비스의 지속성에 대해서는 의문임
- 하판로이드 CEO는 장기적으로 운임은 하락할 것으로 예상되어 운임이 낮아질 경우 현재 진행되는 신규서비스의 경쟁력이 크게 하락할 것으로 전망함
- 예로 BAL Container line은 최근 파나마급 선박을 일일 10만 달러 이상에 단기 용선하여 기존 선사들의 비용에 비해 2-3배 이상 높을 것으로 예상됨

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137179/Pates-drive-new-rivals-to-transpacific-trade>

● 머스크, 계약의 유연화로 장기계약 확대

- 초과예약과 선적지연(roll over)으로 악순환 지속
- 화주는 여러 선사에게 화물 선적 예약을 실시하고 유리한 계약에 대해서만 실행하여 노쇼(no show)를 빈번하게 발생시킴
- 머스크는 현재 운영 중인 “Maersk Spot”과 같은 예약 플랫폼을 활용해 선-화주 간에 구속력 있는 거래를 장기계약에 적용하기를 희망함
- “Maersk Spot”에서는 출발(ETD: Estimated time of departure) 7일 전에 미 선적에 대해 고지하지 않을 경우 노쇼 수수료(No-show Fee)가 부과됨



- 머스크는 선-화주 간 구속력이 있는 계약을 통해 상생하기를 희망함
- 화주는 선사와 장기계약 시 최저선적보증(MQC)을 제시하는데, 매주 발생하는 화물량은 변동되기 때문에 이를 조절할 수 있는 옵션을 부여함
- 다만 화주는 선적 몇 주 전에 예약을 확정해야 선사가 사전 수요를 확인할 수 있어 유연한 선대 운영이 가능함. 또한 장기계약 비중 확대에 의한 컨테이너 수요에 대한 변동폭도 축소 가능함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136924/Mbersk-seeks-contract-commitments-through-flexibility>

● 세계 경제성장률과 컨테이너 간 승수 효과는 둔화

- 2021년 컨테이너 물동량은 크게 증가할 것으로 예상되지만 세계경제성장률과의 승수는 지속적으로 하락함
- 2020년 IMF는 세계 경제성장률을 6.0%, 알파라이너는 컨테이너 물동량(항만기준)이 5.8% 증가할 것으로 예상함
- 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 승수는 계속 하락하는 것으로 나타남. 1990년대 두 변수 간의 탄력성은 3.4에 달했으나 2000-2008년 2.6, 2010-2019년 1.4로 하락함
- 2015년 이후에 세계 경제성장률과 컨테이너 물동량 간의 승수는 1 내외에 불과하여 과거에 비해 컨테이너 물동량 증가세는 둔화된 것으로 분석됨
- 이는 각국의 보호무역주의와 함께 운송 제품에 대한 컨테이너화가 성숙기에 접어들었기 때문으로 추정되며, 올해 컨테이너 물동량은 높은 운임과 공급 부족으로 인해 경제성장률 이상으로 증가하기는 어려울 것으로 전망됨

Alphaliner weekly 20호

● 선-화주 간 구속력 있는 계약 증가 전망

- Covid-19로 인해 화주에 대한 선사의 협상력이 상승하면서 선-화주 간 구속력 있는 계약 도입 요구가 증가할 것으로 전망됨
- 선사는 수요 감소, 체선 등을 이유로 임시 결항을 실시할 경우 화물은 다음 항차에 싣게 되는 롤 오버(roll over)가 발생함
- 이미 컨테이너 디지털 거래 플랫폼인 'NYSHEX'은 계약 미이행에 따른 페널티를 부과하고 있으며 2020년 거래량은 전년대비 3배 증가함

<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135983/Liner-shipping-leaders-look-to-mutual-commitments-in-contracts>,
<https://loydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136033/A-binding-commitment>

건화물



2021년 2분기 요약

● 케이프선 운임과 전망

- (현황) 케이프선 2분기 평균 운임은 1일 31,280달러를 기록함. 이는 전기 대비 82.6% 상승 수준
- (수요) 각국의 경기부양책 효과로 인프라 건설 비용이 증가하면서 중국을 중심으로 전 세계적인 철강 수요 급등이 원자재 수요 증가로 이어진 상황 속에 호주와 브라질에 내린 폭우로 인해 항만 일정이 지연되면서 공급 차질에 대한 불안감이 시장에 더해짐
- (공급) 1분기 케이프선 순증은 476만 DWT(인도량 450만 DWT, 해체량 70만 DWT)로 전기 대비 9.3% 감소, 발주량은 250만 DWT, 발주잔량은 2,400만 DWT로 선복량에서 발주량이 차지하는 비중 역대 최저 수준인 6.5%를 기록함
- (전망) FFA 3분기물의 2분기 평균 가격은 32,924달러/일로 전기 대비 77.0% 상승함

● 파나막스선 운임과 전망

- (현황) 파나막스선 2분기 평균운임은 1일 24,576달러를 기록함. 이는 전기 대비 45.0% 상승 수준
- (수요) 중국의 사료용 곡물 수요 강세와 작년 하반기부터 이어지고 있는 호주와 중국의 관계 악화로 인해 중국이 호주산 석탄 수입 감소분을 러시아산 등으로 대체함. 또한 올해 여름 폭염 예보로 냉방전력 수요를 위한 연료탄 수입이 증가함
- (공급) 2분기 파나막스선 순증은 208만 DWT(인도량 290만 DWT, 해체 없음)로 전기 대비 42.5% 증가, 발주량은 250만 DWT, 발주잔량은 1,500만 DWT로 선복량에서 발주량이 차지하는 비중이 역대 최저 수준인 6.6%를 기록함
- (전망) FFA 3분기물의 2분기 평균 가격은 24,558달러/일로 전기 대비 72.0% 상승함

● 수프라막스선 운임과 전망

- (현황) 금년 2분기 평균 운임은 1일 25,407달러를 기록함. 이는 전년 동기 대비 367.1%, 전기 대비 55.3% 상승한 수준임
- (수요) 여전히 석탄 물동량 수요는 견고하였으며, 러시아, 아르헨티나, 미국 등의 곡물 수출량이 증가함
- (공급) 금년 2분기 수프라막스선 순증은 약 170만 DWT(인도량 180만 DWT, 해체량



10만 DWT)로 선복량은 전년대비 3.2% 증가할 것으로 전망. 발주량은 약 70만 DWT, 발주잔량은 1,410만 DWT임. 특히 선복량 대비 발주잔량 비율이 6.5%로 2019년 3분기 이후 매분기 하락세를 보이고 있음

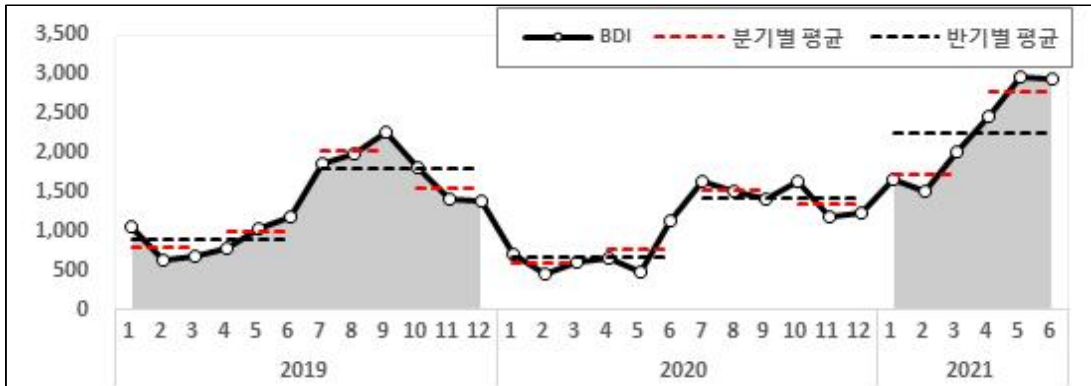
- (전망) FFA 3분기물의 2분기 평균가격은 15,264달러/일로 전기 대비 24.7% 상승함



운임지수 : BDI

[그림 21] BDI 추이

(단위: 포인트)



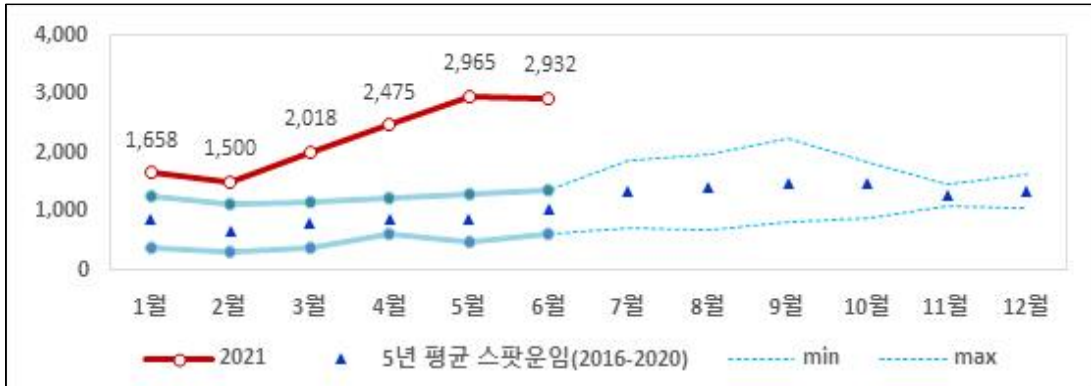
자료: 클락슨

- 2021년 2분기 평균 BDI는 전분기 대비 61.8% 상승 기록
 - 2분기 평균 BDI는 2,258을 기록했으며, 2020년 1분기 이후부터 4분기(전기대비 11.1% 하락)를 제외하고는 상승세를 이어감
 - 올해 2분기 운임 급등은 중국, 미국 등의 경기부양책 효과가 나타나면서 철강 원료에 대한 수요 증가와 함께 폭우 등과 같은 기상이변으로 인한 생산 일정 차질 및 곡물 수확 일정 지연 등이 시장에서 공급차질에 대한 불안감을 키우면서 수송수요가 급등했기 때문임



[그림 22] BDI 계절성

(단위: 포인트)



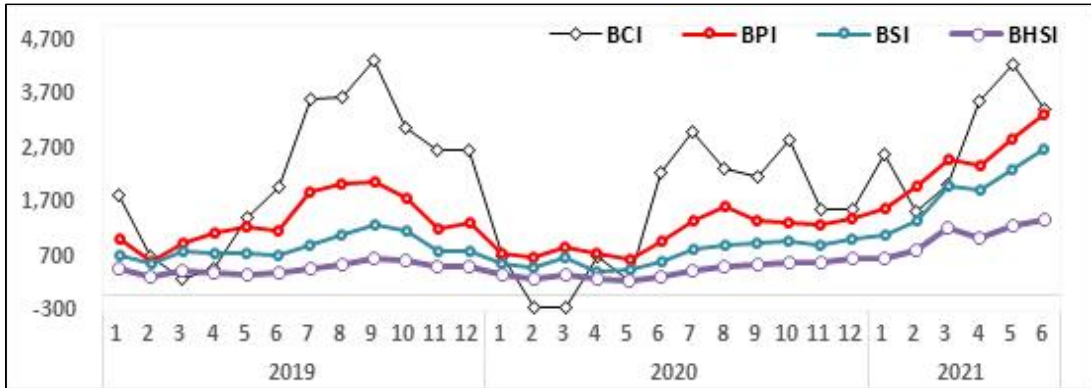
자료: 클락슨

- 2분기 BDI 최근 5년 만에 최고치 기록
 - 올해 4월부터 6월까지 월평균 BDI는 5년 최고치를 큰 폭으로 상회한 수준임



[그림 23] 선형별 운임지수 비교

(단위: 포인트)



자료: 클락슨

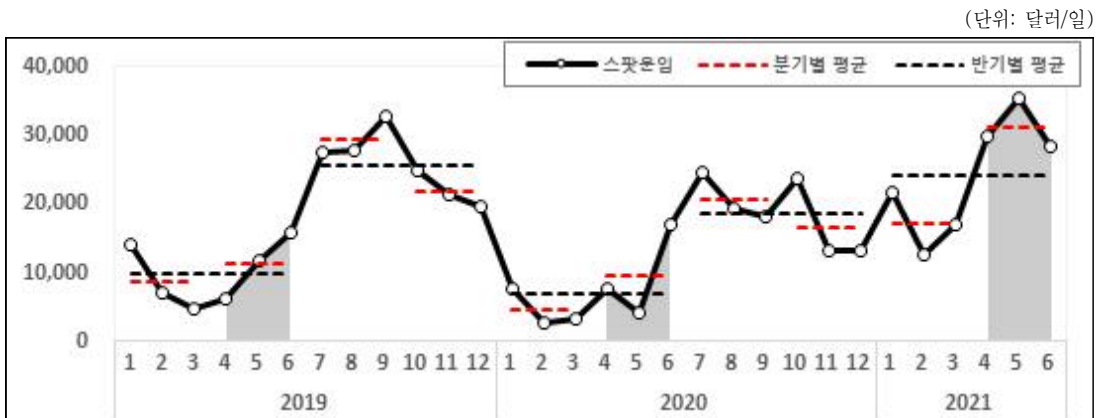
● 2021년 2분기 파나막스선과 수프라막스선 운임지수의 현저한 상승세

- 케이프선 운임지수를 제외한 모든 선형의 운임지수의 운임 상승세가 지속됨. 특히 파나막스와 수프라막스선 운임지수의 상승세가 강하게 나타남
- 중국을 포함한 세계 철강 수요 증가가 원자재 수요로 이어진 상황에서 브라질, 호주 등의 주요 원자재 수출국이 폭우 등 기상악화로 인해 공급 일정이 지연될 수 있다는 불안감이 시장에 확산하면서 재고 확보를 위한 수송수요가 증가함
- 파나막스선 운임지수의 상승은 중국의 사료 수요 증가, 1분기 지연된 곡물 수출 본격화 때문임. 중국이 미국과의 관계 개선을 위해 미국산 곡물 수입, 중국의 돼지 개체수가 아프리카돼지열병 이전 수준으로 회복됨에 따른 사료용 곡물에 대한 수요가 증가함
- 여름철 폭염에 대비한 연료탄 수요의 증가가 이어지고 있는 상황에 중국이 호주산 석탄 수입을 중단하면서 감소분에 대해 대체지에서 연료탄을 수입하면서 톤마일이 증가한 점도 운임에 긍정적인 영향을 미침



케이프선 : 운임동향

[그림 24] 케이프선 스팟운임 추이



자료: 클락슨

- 2021년 2분기 케이프선 평균 운임은 전분기 대비 82.6% 상승 기록
 - 케이프선의 2분기 평균 운임은 1일 31,280달러를 기록하며 전분기 대비 82.6% 상승함
 - 각국의 경기부양책의 효과가 2분기까지 지속되면서 중국을 중심으로 인프라 건설 등으로 인한 철강 원자재에 대한 수요가 급등함
 - 2분기에는 세계적으로 철강 원자재에 대한 수요가 급증한 가운데 호주에 폭우와 사이클론 등 연이은 악재, 브라질에 폭우로 인한 항만 일정 지연과 안전상 문제로 인한 광산 운영 중단 등으로 철광석, 원료탄의 공급 차질에 대한 시장의 불안감이 확대됨
 - 중국 국가발전개혁위원회와 산업정보기술부는 원자재 가격 안정화를 위해 투기 세력에 대한 단속을 시행했으나 그 영향력은 제한적임



[그림 25] 케이프선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

● 케이프선 운임은 전통적인 계절성을 극복하며 5년 평균보다 높은 수준 기록

- 올해 2분기 평균운임이 최근 5년(2016년-2020년, 7,952달러/일) 평균을 큰 폭으로 상회해 전분기 대비 1.8배 상승한 31,280달러/일을 기록함
- 올 한 해 세계적으로 철강 수요가 증가할 것으로 예상되는 가운데 주요 철광석 수출국인 호주와 브라질에 내린 폭우와 브라질 철광석 운영 중단이 시장에 공급 차질에 대한 불안감이 확산함
- 중국 정부는 원자재 가격 급등의 원인을 세계적인 철강 수요 증가와 투기 활동으로 지목하고 가격 안정화를 위해 투기 세력에 대한 단속을 강화했으며 일시적인 가격 하락으로 이어졌으나 그 영향력은 제한적이었음

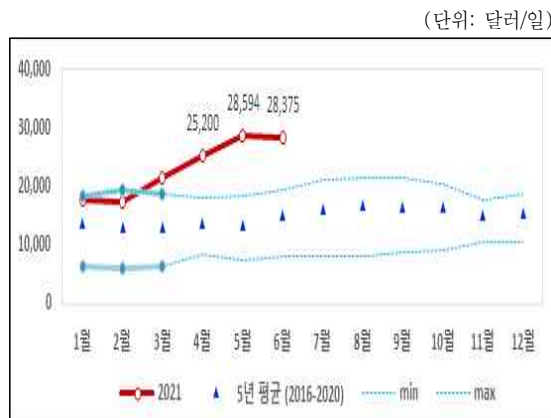


[그림 26] 케이프선 스팟운임과 용선료 추이



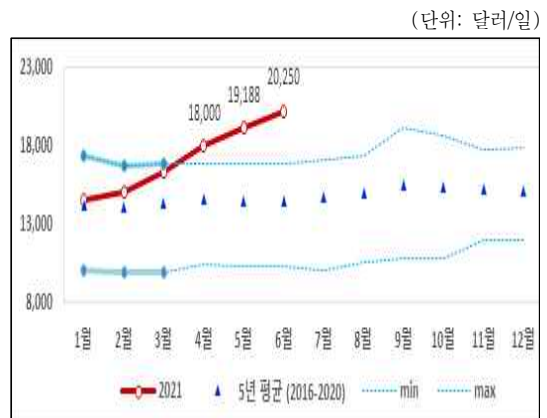
자료: 클락슨

[그림 27] 케이프선 단기용선료의 계절성



자료: 클락슨

[그림 28] 케이프선 장기용선료의 계절성



자료: 클락슨

● 올해 2분기 장기용선료 이례적 상승세

- 2분기 평균 단기용선료는 27,390달러/일, 장기용선료는 19,146달러/일로 최근 5년 평균(2016년-2020년)을 큰 폭으로 상회했으며 이는 이례적인 상승세임



[그림 29] 케이프선 용선료와 선가 추이

(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 30] 케이프선 신조선가 추이

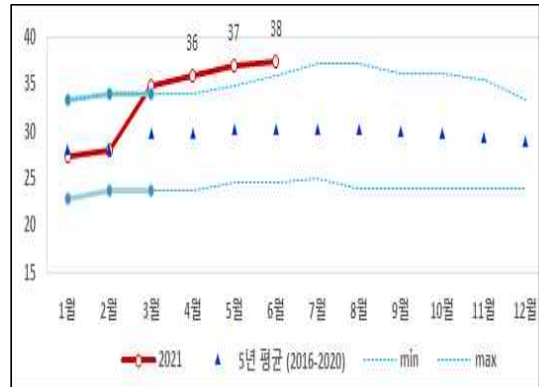
(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

[그림 31] 케이프선 중고선가 추이

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

● 올해 2분기 신조선과 중고선 가격 차이 축소

- 올해 2분기 평균 신조선가와 중고선가는 전분기 대비 각각 13.1% 상승한 5,600만 달러, 22.1% 상승한 3,700만 달러를 기록함. 일반적으로 시황이 호전될 때 두 선가의 가격 차이가 축소됨



케이프선 : 수요동향

[그림 32] 철광석 및 원료탄 해상물동량 추이

(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 33] 철광석 및 원료탄 해상물동량 증감률

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

● 2021년 해상물동량(철광석 및 원료탄) 전년 대비 3.6% 증가 전망

- 2021년 해상물동량(철광석 및 원료탄)은 18억 2,200만 톤을 기록하며 전년 대비 각각 3.6%(15억 5,700만 톤), 6.0%(2억 6,500만 톤) 증가할 것으로 전망됨
- 세계 철강 협회에 따르면 각국의 경기부양 효과로 인해 전 세계적으로 철강 수요가 증가할 것으로 전망됨. 올해 4월에 발표된 철강 수요는 직전에 발표한 전망치(작년 10월)보다 1.7%p 상향 조정된 5.8%(18억 7,400만 톤)임
- 전 세계적으로 철강 수요가 증가할 것으로 예상되는 가운데 호주, 브라질 등에 내린 폭우로 양적하 작업 일정이 지연되었으며, 특히 브라질에서 안전상 문제로 인해 광산 운영이 중단되면서 공급 차질에 대한 시장의 불안심리가 확대됨
- 기상이변으로 인한 인플레이션에 대한 우려가 실물자산인 철광석과 원료탄에 대한 수요 증가로 이어지고 있음



[그림 34] 철광석 해상물동량 추이 (수출)

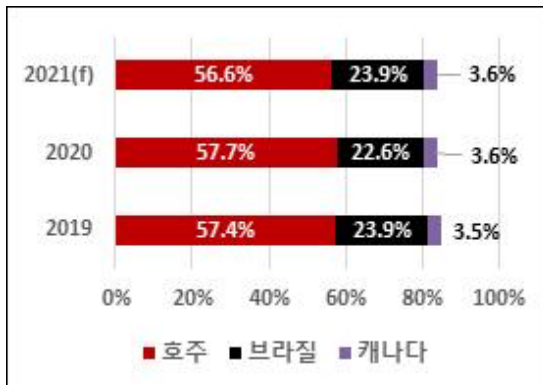
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 35] 철광석 수출국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 36] 주요국의 철광석 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

- 2021년 주요 철광석 수출국의 시장 점유율 변화, 브라질 수출량 전년 대비 3.6% 증가 전망
 - 올해 철광석 해상물동량은 15억 5,700만 톤을 기록할 전망으로 이전 분기의 올해 전망치(15억 5,000만 톤)를 상회함
 - 호주의 세계 시장 점유율이 56.6%로 전년 대비 1.1%p 낮아진 데 비해 브라질은 1.3%p 높아진 23.9%임. 호주의 철광석 수출량은 2019년 8억 3,600만 톤에서 올해 8억 8,100만 톤으로 연평균 2.6% 증가했으며, 같은 기간 브라질의 연평균 증가율은 3.50%임
 - 호주에 폭우, 사이클론 발생 등 연이은 악재가 겹치면서 2분기 내내 철광석 생산 및 공급 차질 발생
 - 브라질 역시 폭우로 인한 항만 일정 지연, 안전상 문제로 인한 광산 운영 중단 등 다양한 악재가 있었으나, 2019년에 발생한 댐 붕괴사고로 감소한 생산능력이 일부 회복되면서 증가세로 전환됨. 당시 사고로 인해 브라질 철광석 수출이 전년 대비 10.1% 감소함



[그림 37] 광석 해상물동량 추이 (수입)

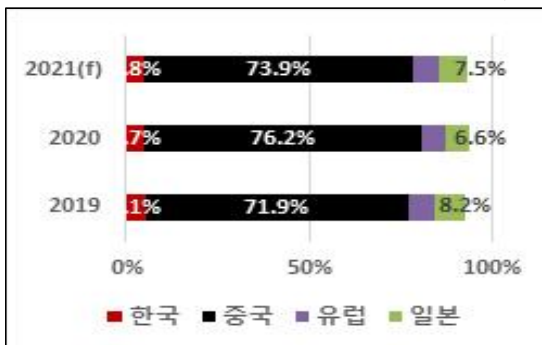
(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 38] 철광석 수입국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 39] 주요국의 철광석 수입량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

● 2021년 중국 철광석 수입량 전년 대비 -0.3% 감소 전망

- 작년 마이너스 증가율을 보인 한국, 일본, 유럽이 플러스로 전환되면서 전 세계 철광석 수입량은 전년 대비 3.6% 증가한 15억 5,700만 톤을 기록할 전망이다
- 중국 정부가 탄소배출저감을 위해 철강 생산 감산 정책을 추진하고 있음. 중국 국가발전개혁위원회와 산업정보기술부가 공문을 통해 중국 제철소의 철강생산 감축을 명령했으며, 국가발전개혁위원회는 인플레이션 억제 및 원자재 가격 안정화를 위한 시장에서 투기 및 비축에 대한 단속을 시행함
- 2020년에 주요 수입국 중 유일하게 플러스 증가세를 보였던 중국(전년 대비 3.2%)의 해상물동량 증가율이 올해 마이너스로 전환된 것으로 보이나, 이는 기저효과 때문임
- 중국은 3년 동안 (2019년-2021년) 연평균 4.8%씩 꾸준히 증가해 같은 기간 세계 철광석 해상물동량 연평균 증가율(3.4%)을 상회함. 일본과 유럽도 기저효과로 인해 올해 상승폭 확대됨



[그림 40] 원료탄 해상물동량 추이 (수출)

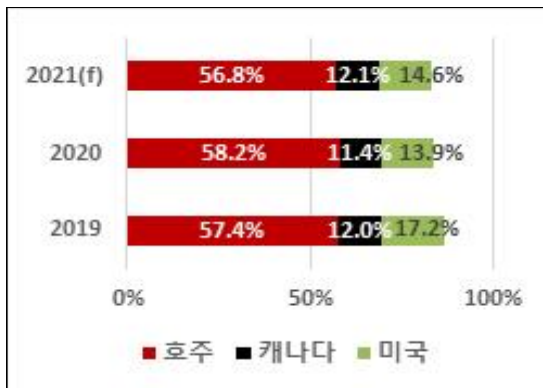
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 41] 원료탄 수출국 비중

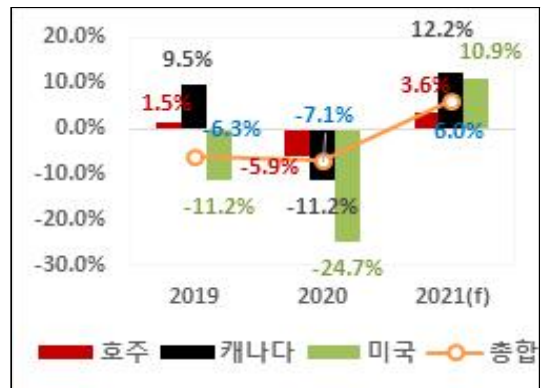
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 42] 주요국의 원료탄 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

● 2021년 주요 원료탄 수출국의 수출량 전년 대비 6% 증가 전망

- 올해 전 세계 철강 수요는 코로나19 이전보다 증가할 것으로 예상되고 있으나, 세계 1위의 원료탄 수출국인 호주의 전년 대비 증가율(3.6%)은 캐나다(12.2%)와 미국(10.9%)을 하회할 전망이다
- 세계 철강 협회는 철강 단기 수요 전망을 통해 2021년 철강 수요가 전년 대비 5.8% 증가한 18억 7,400만 톤에 이를 것으로 전망함. 이는 지난해 10월에 발표한 전망치보다 1.7%p 상향됨
- 지난해 마이너스 증가율을 보였던 주요 수출국의 증가세가 플러스로 전환될 것으로 예상되나, 캐나다가 코로나19 이전 수준까지 수출량이 회복된 것에 비해 미국과 호주의 회복세가 느림



[그림 43] 원료탄 해상물동량 추이 (수입)

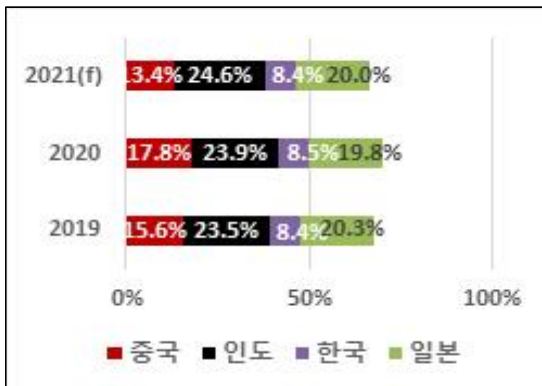
(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 44] 원료탄 수입국 비중

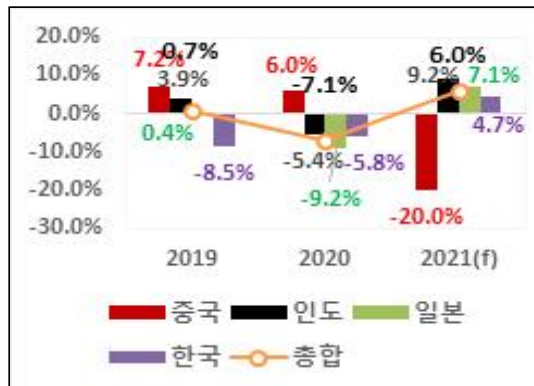
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 45] 주요국의 원료탄 수입량 증가율

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

● 2021년 중국과 호주 간 정치적 갈등 심화, 중국 원료탄 수입량 전년 대비 20% 감소

- 전 세계 원료탄의 17.8%(2020년 기준)를 수입했던 중국이 올해 4.4%p 비중을 줄일 전망이다. 호주와 정치적 관계 악화로 중국이 호주산 석탄 수입을 전면 중단하고 이를 통해 발생하는 물량 부족분을 대체지를 통해 수입할 예정이었으나, 감소분 전량을 상쇄하기에는 역부족이었기 때문임
- 중국의 원료탄 수입량은 줄어든 전망이기는 하나 전 세계적으로 철강에 대한 수요가 증가해 원료탄 해상물동량(수입)은 전년 대비 6.4% 증가할 것으로 전망됨
- 2021년 중국의 원료탄 수입량이 3,550만 톤으로 전년 대비 20%로 심하게 감소할 것으로 전망되나, 일본(5,360만 톤)과 인도(6,530만 톤)는 각각 전년 대비 7.1%, 9.2% 증가 전망임
- 세계 철강 협회의 철강 단기 수요 전망에 따르면 올해 중국의 철강 수요는 전년 대비 3.0% 증가한 10억 2,409만 톤을 기록할 것으로 파악되나, 철강 원재료인 원료탄 수입은 890만 톤 감소할 전망이다



케이프선 : 공급동향

[그림 46] 케이프선 선복량 변화추이 및 증감



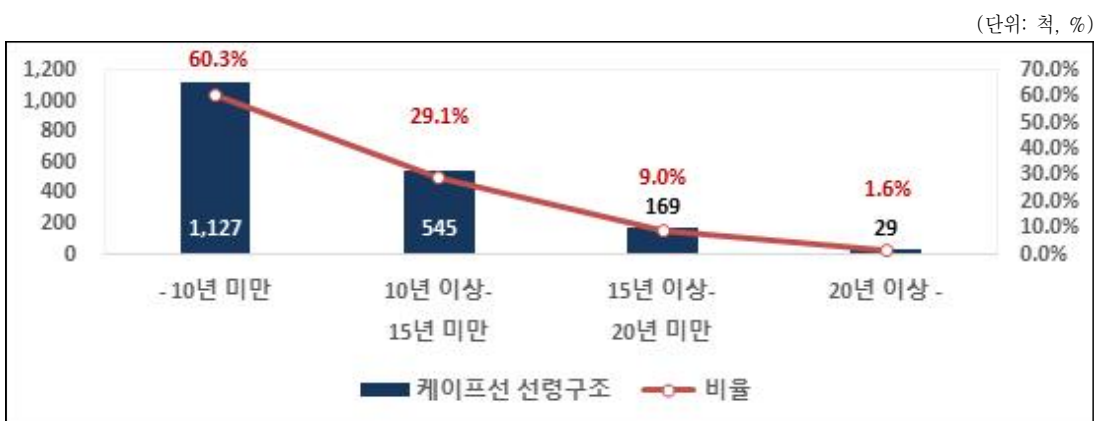
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

• 2021년 선복량은 3억 7,400만 DWT 기록 전망

- 케이프선의 선복량은 전년 대비 3.6% 증가 전망이며 이는 전기대비 0.5%p 상향 조정된 수준

주요와 은 공급 그리고 2018년 반

[그림 47] 케이프선 선령 구조



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

• 케이프선 건실한 선령 구조 유지 (케이프선 중 89.4%가 선령 15년 미만)

- 케이프선 총 1,870척 중 선령이 10년 미만인 선박이 60.3%, 10년 이상 15년 미만인 선박 29.1%, 15년 이상 20년 미만 선박 9.0%, 20년 이상이 1.6%임



[그림 48] 케이프선 공급 추이 (인도량, 해체량, 순증)



- 2021년 2분기 순증은 전기 대비 9.3% 감소

- 2분기 케이프선 순증은 476만 DWT로 전년 동기 대비 6.9% 감소함. 해체량이 70만 DWT에 불과해 전분기 대비 77.9% 감소했으나 인도량은 전분기 대비 38.2% 감소한 450만 DWT였기 때문임

[그림 49] 케이프선 신조 발주량과 발주잔량



- 2020년 2분기 발주량은 250만 DWT 기록

- 2분기 케이프선 발주량은 전분기 대비 19.8% 증가한 250만 DWT임



[그림 50] 케이프선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만 DWT, %)



자료: 클락슨

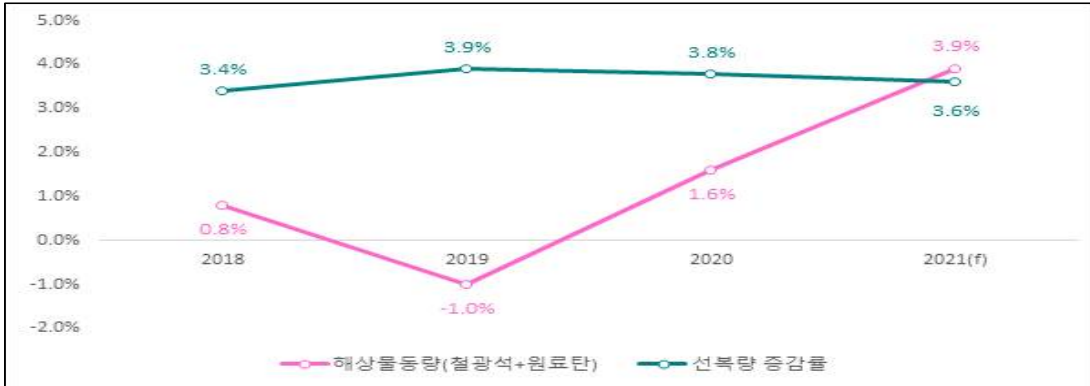
- 2021년 2분기 선복량 대비 발주잔량은 6.5% 기록
 - 올해 2분기 케이프선의 발주잔량은 2,400만 DWT로 작년 4분기부터 선복량에서 발주잔량이 차지하는 비중이 한 자릿수대로 떨어짐



케이프선 : 수급 및 FFA

[그림 51] 케이프선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)

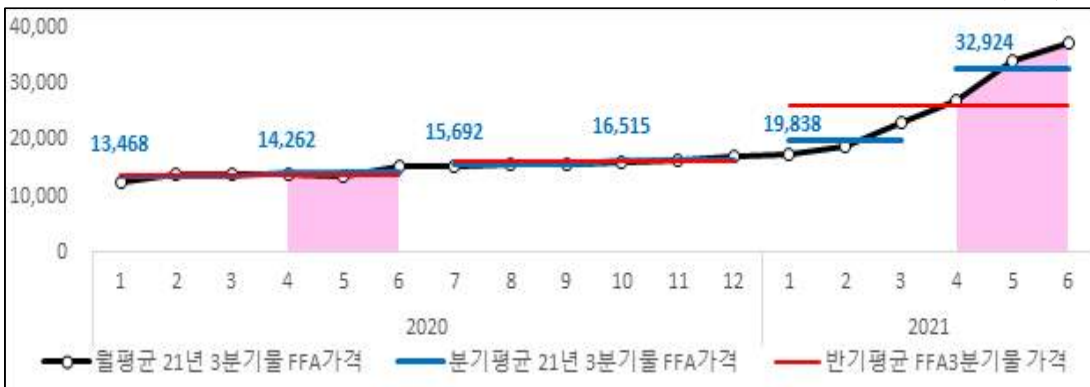


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

- 2021년 해상물동량 증가율이 선복량 증가율을 상회할 것으로 전망
 - 2021년 해상물동량 증가율(3.9%)은 전분기 대비 0.3%p 증가했으며 선복량 증가율(3.6%)도 전분기 대비 0.5%p 증가할 것으로 전망됨

[그림 52] 케이프선 FFA 3분기물 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 발틱

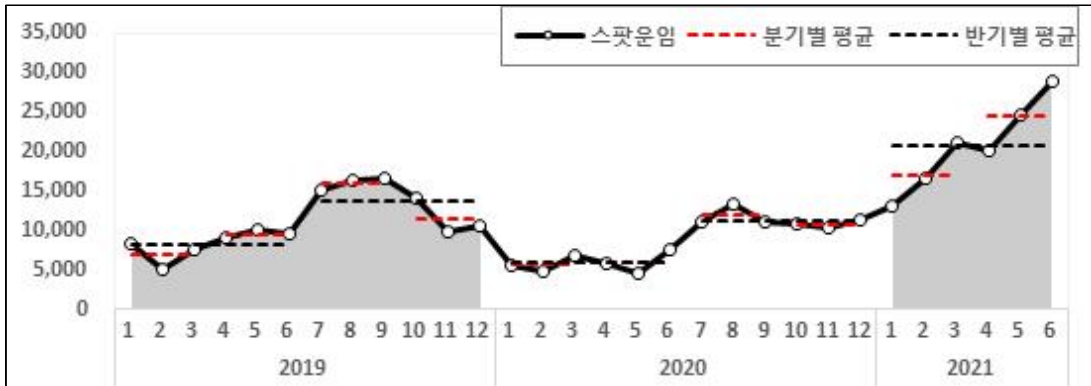
- 케이프선 FFA 3분기물 가격 급등
 - 2분기 평균 FFA 3분기물 가격이 32,924달러/일을 기록하면서 전분기 대비 77% 상승함. 이는 시장에 2분기의 운임 강세가 3분기까지 이어질 것이라는 기대감이 반영된 결과임



파나막스선 : 운임동향

[그림 53] 파나막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

- 파나막스선의 2021년 2분기 평균운임은 전분기 대비 45.0% 상승 기록
 - 파나막스선의 2분기 평균운임은 24,576달러/일을 기록하며 전기 대비 45.0%, 전년 동기 대비 4배 가까이 상승함
 - 2분기에는 기상이변과 함께 중국과 호주의 정치적 관계 악화로 인한 중국의 호주산 석탄 수입 중단 및 호주산 석탄 감소분 상쇄에 의한 톤마일 증가로 연료탄에 대한 수요가 증가함
 - 또한 2018년 아프리카돼지 열병으로 인해 절반 수준으로 줄어들었던 중국의 돼지 개체수가 4억 마리 이상으로 회복됨에 따라 중국의 곡물 수요가 증가함



[그림 54] 파나마선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

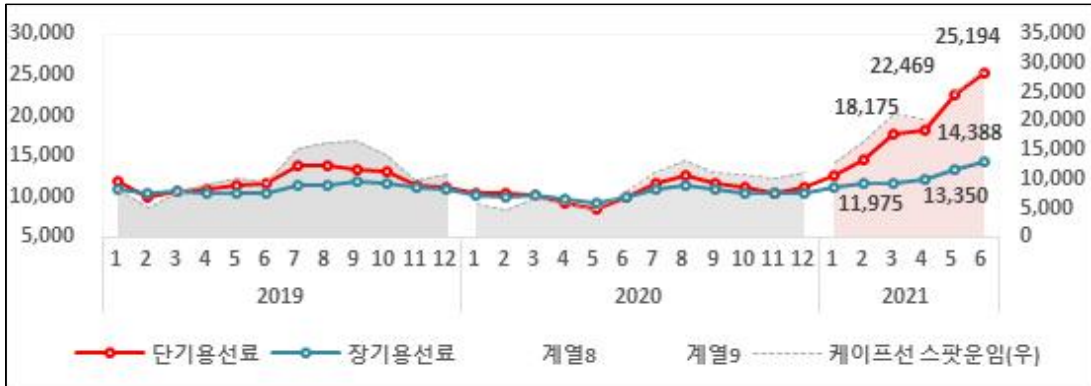
● 파나마선 운임은 최근 5년 평균보다 높은 수준 기록

- 올해 2분기 평균운임이 최근 5년(2016년~2020년, 7,974달러/일)보다 높은 수준을 기록하며 전분기 대비 45.0% 상승한 24,576달러/일을 기록함
- 월평균 운임은 올해 4월(20,218달러/일)부터 연속으로 가파르게 상승해 6월에는 28,875달러/일을 기록했으며, 6월 운임은 케이프선 월평균운임(28,533달러/일) 보다 높은 수준을 기록함
- 아프리카 돼지 열병 이후 중국의 돼지개체수가 증가하면서 사료용 곡물에 대한 수요가 증가한데다 1분기 브라질에서 발생한 가뭄과 폭우로 인해 수확시기가 지연된 것이 2분기에 호재로 작용함
- 중국이 호주산 석탄 수입을 금지하면서 호주산 감소분을 러시아, 인도네시아, 몽골 등으로 대체해 톤마일 증가 효과가 나타났으며, 여름철 폭염에 대비해 냉방 전력 수요를 충족하기 위한 연료탄 수입이 급증함



[그림 55] 파나막스선 스팟운임과 용선료 추이

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 56] 파나막스선 단기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 57] 파나막스선 장기용선료의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

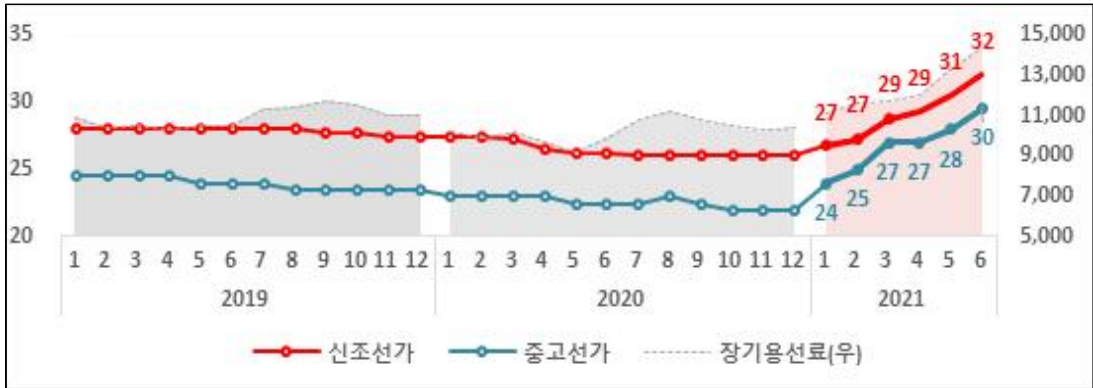
● 올해 2분기 단기용선료의 상승폭은 최근 5년 역대 최대 기록

- 올해 2분기 단기용선료 평균은 21,946달러/일을 기록하며 전분기 대비 47.3%의 상승폭을 기록했지만, 장기용선료는 15.3% 상승한 13,238달러/일을 기록함



[그림 58] 파나마maks선 용선료와 선가 추이

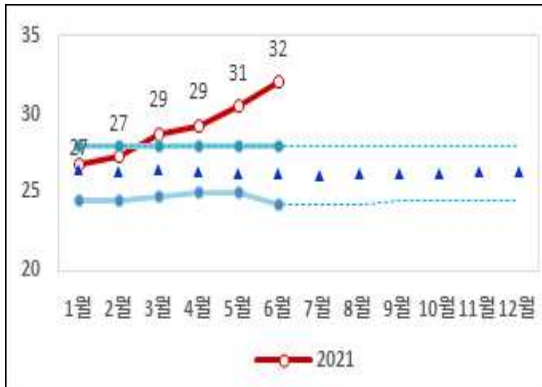
(단위: 백만달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 59] 파나마maks선 신조선가 추이

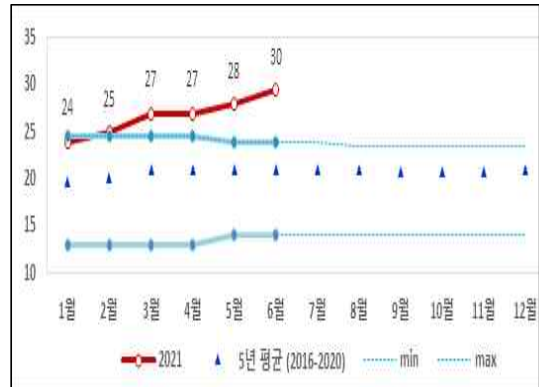
(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

[그림 60] 파나마maks선 중고선가 추이

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

● 올해 2분기 선가 간 가격 차이 대폭 축소

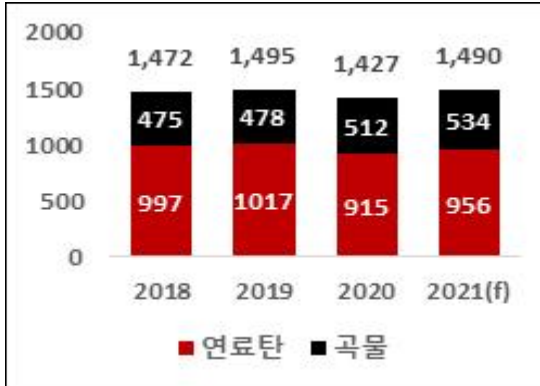
- 올해 2분기 평균 신조선가와 중고선가는 전분기 대비 각각 10.9% 상승한 3,058만 달러, 11.2% 상승한 2,870만 달러를 기록함. 일반적으로 시황이 호전될 때 두 선가 가격 차이가 축소됨



파나막스선 : 수요동향

[그림 61] 연료탄 및 곡물 해상물동량 추이

(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨

[그림 62] 연료탄 및 곡물 해상물동량 증감률

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨

● 2021년 해상물동량(연료탄 및 곡물) 전년 대비 4.4% 증가 전망

- 2021년 해상물동량(연료탄 및 곡물)은 14억 9,000만 톤을 기록하며 전년 대비 각각 4.5%(9억 5,600만 톤), 4.3%(5억 3,400만 톤) 증가할 것으로 전망됨
- 기상이변으로 인해 올해 여름은 폭염으로 인한 냉방용 전력 수요가 급증할 것으로 예상됨
- 중국이 호주산 석탄 수입을 중단하면서 그 감소분을 러시아, 인도네시아산으로 대체할 것으로 예상되나 호주산 석탄 감소분을 전량 대체해 수입하는데 한계가 있음
- 올해 중국의 돼지 개체수가 2017년 수준(4억 4,700마리) 이상으로 회복되면서 중국의 곡물 수요가 급증해 전체 곡물 해상물동량 증가로 이어짐. 다만, 올해 초부터 중국이 아프리카 돼지 열병에서 회복되었다는 소식과 다시 재발하고 있다는 소식이 혼재하면서 이에 대한 향후 상황을 지켜보아야 함



[그림 63] 연료탄 해상물동량 추이 (수출)

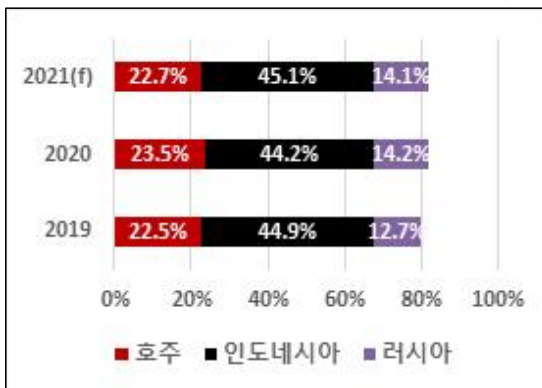
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 64] 연료탄 수출국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 65] 주요국의 연료탄 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

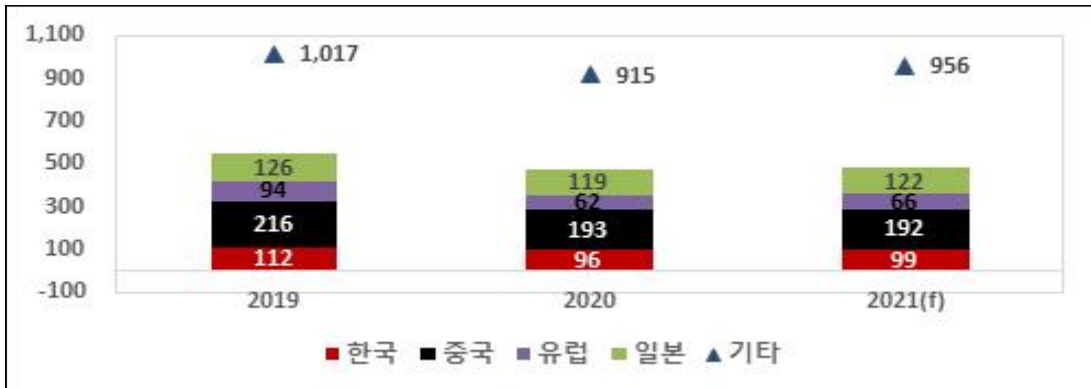
● 2021년 연료탄 수출량은 전년 대비 4.5% 증가 전망

- 올해 연료탄 해상물동량(수출)은 9억 5,600만 톤으로 전년 대비 4.5% 증가한 수준이기는 하나, 러시아를 제외하고는 코로나19 발생 전인 2019년 수준의 94.0% 수준으로 회복 중임
- 러시아의 수출 비중이 2020년에 전년 대비 1.5%p 늘어나 올해까지 14%대를 기록 중이며, 이는 작년 10월부터 중국이 호주산 석탄 수입을 본격적으로 중단하기 시작하면서 부족분을 러시아, 몽골산으로 상쇄했기 때문임



[그림 66] 연료탄 해상물동량 추이 (수입)

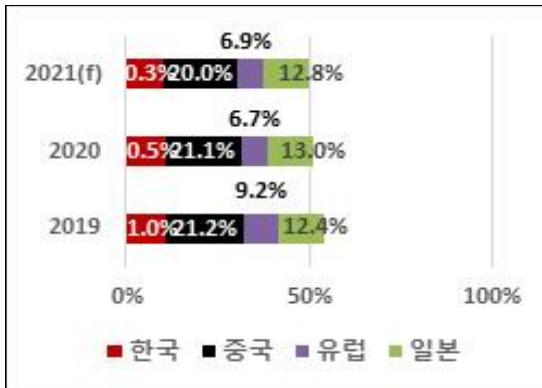
(단위: 백만톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 67] 연료탄 수입국 비중

(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 68] 주요국의 연료탄 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

● 2021년 에너지 탈탄소화 현상에도 연료탄 수입 전년 대비 6.5% 증가 전망

- 중국은 작년 10월 이후 호주산 석탄 수입을 중단한 후 부족분을 러시아, 몽골산으로 대체해 부족분을 일부 상쇄할 수 있었으나 호주산 석탄 감소의 공백을 메우기에는 역부족이었음
- 올해 여름은 폭염이 예고되고 있는 만큼 냉방을 위한 전력 수요도 증가할 것으로 전망됨



[그림 69] 곡물 해상물동량 추이 (수출)

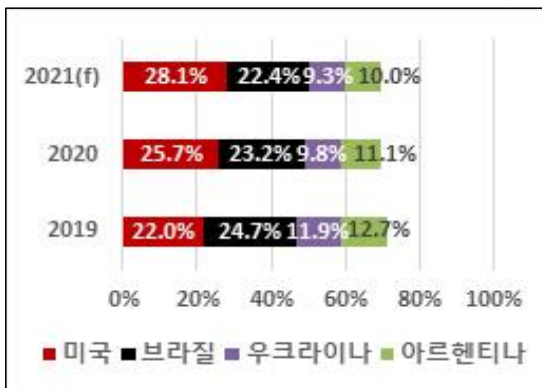
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 70] 곡물 수출국 비중

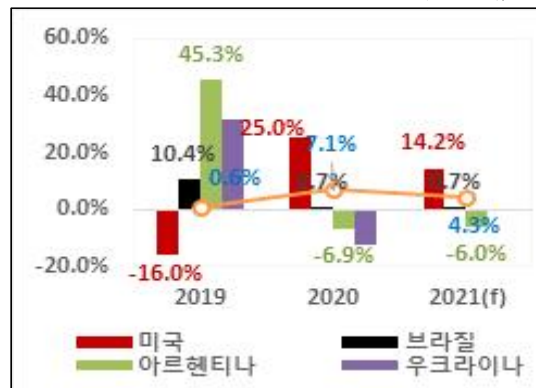
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 71] 주요국의 곡물 수출량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

- 2021년 미국과 중국의 1단계 합의 이행, 미국산 대두 수출량 전년 대비 14.2% 증가 전망
 - 2021년 미국의 곡물 수출량은 전년 대비 14.2% 증가한 1억 5,020만 톤 기록할 것으로 전망됨. 2019년 마이너스 증가세를 보였던 미국 곡물 수출이 2020년부터 플러스로 전환됨
 - 이는 중국이 미국과의 관계 개선을 위해 수입을 금지했던 미국산 대두 수입의 재개와 아프리카 돼지 열병 발생 이전 수준으로 돼지 사육두수가 늘어나면서 사료용 곡물 수요가 증가했기 때문임



[그림 72] 곡물 해상물동량 추이 (수입)

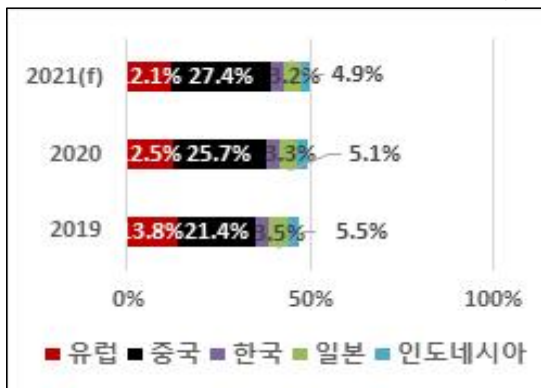
(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 73] 곡물 수입국 비중

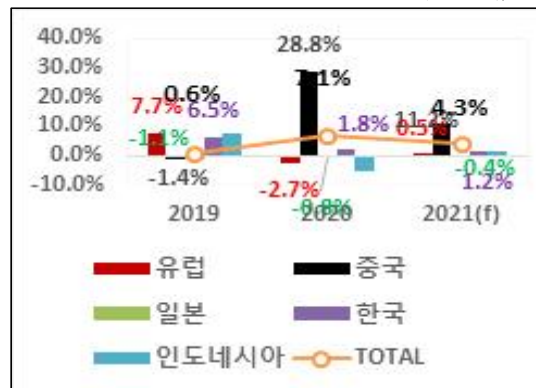
(단위: %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

[그림 74] 주요국의 곡물 수입량 증가율

(단위: 전년비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

● 2021년 중국 곡물 수입량 전년 대비 4.3% 증가 전망

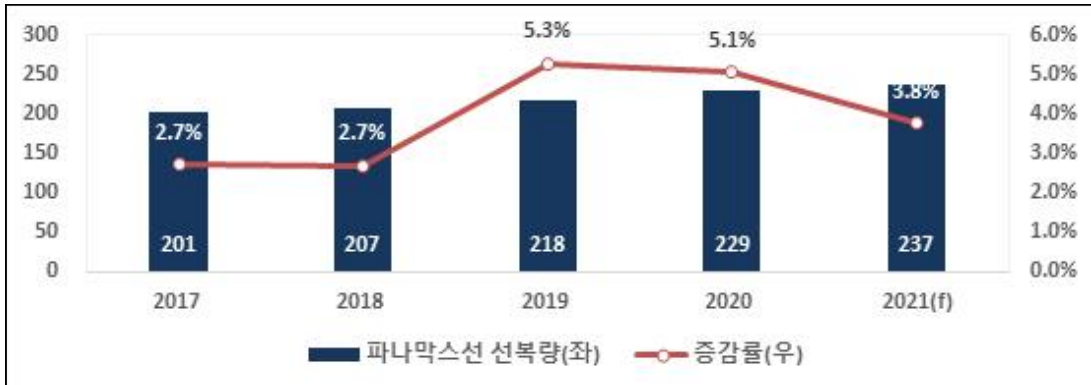
- 중국이 미국과의 1단계 합의 이행을 위해 미국산 곡물 수입을 재개한데다, 2018년 아프리카 돼지 열병으로 인해 한때 절반 가까이 줄어들었던 돼지 사육두수가 예년 수준인 4억 마리 이상으로 늘어나면서 사료용 곡물인 옥수수, 대두에 대한 중국의 수요가 증가함



파나막스선 : 공급동향

[그림 75] 파나막스선 선복량 변화추이 및 증감

(단위: 백만DWT, 전년비 %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

- 2021년 선복량은 2억 3,700만 DWT 기록 전망
 - 파나막스선 선복량은 전년 대비 3.8% 증가할 것으로 예상됨

주요와 은 공급 그리고 2018년 반

[그림 76] 파나막스선 선령구조

(단위: 척, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

- 파나막스선 건실한 선령 구조 유지 (파나막스선 중 76.9%가 선령 15년 미만)
 - 파나막스선 총 2,873척 중 선령이 10년 미만인 선박이 57.9%, 10년 이상 15년 미만인 선박 19.0%, 15년 이상 20년 미만 선박 12.0%, 20년 이상이 11.1%임



[그림 77] 파나막스선 공급 추이 (인도량, 해체량, 순증, 발주량, 선복량)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨

- 2021년 2분기 순증은 208만 DWT 증가

- 올해 2분기 파나막스선 순증은 208만 DWT로 전분기 대비 42.5% 증가함. 이는 2분기 동안 인도량이 전분기 대비 17.8% 증가한 289만 DWT를 기록했으나 해체된 선박은 없었기 때문임

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

(단위: 백만DWT, %)



자료: 클락슨

- 2021년 2분기 발주량은 전분기 대비 19.8% 증가

- 올해 2분기 파나막스선의 발주량은 250만 DWT를 기록해 전년 동분기 대비 24.9% 늘어남



[그림 79] 파나막스선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만DWT, %)



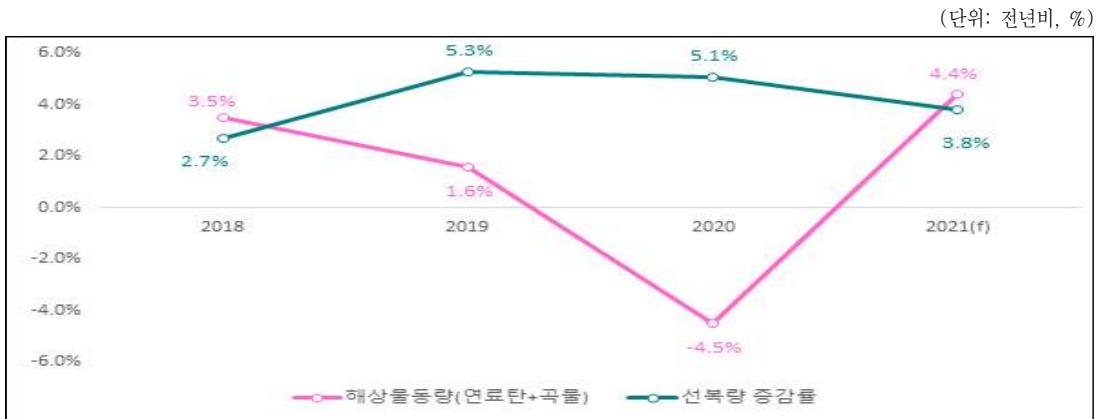
자료: 클락슨

- 2021년 2분기 선복량 대비 발주잔량은 6.5% 기록
 - 올해 2분기 파나막스선의 발주잔량은 1,500만 DWT로 2020년 4분기부터 선복량에서 발주량이 차지하는 비중이 6%대를 기록함



파나막스선 : 수급 및 FFA

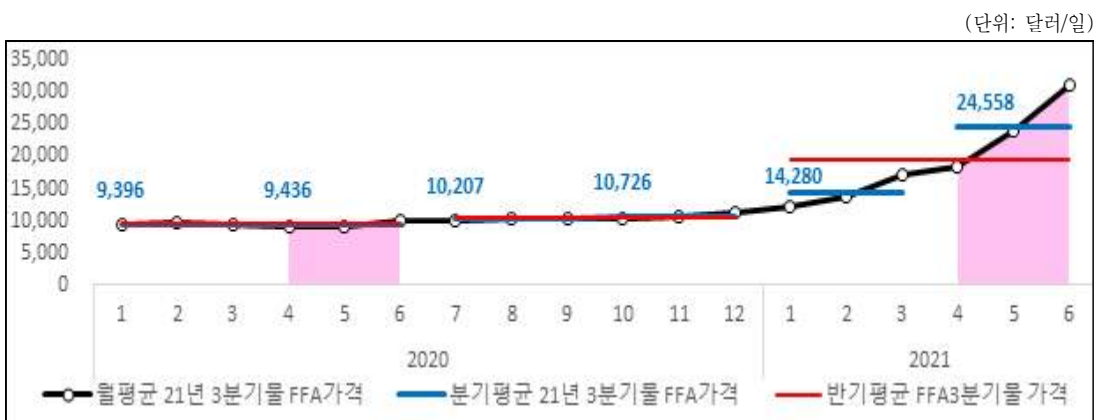
[그림 80] 파나막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook April 2021

- 2021년 해상물동량 증가율이 선복량 증가율을 상회할 것으로 전망
 - 2021년 해상물동량 증가율은 4.4%를 기록했으며, 선복량 증가율(3.8%)은 전분기 대비 0.8%p 높은 수준임

[그림 81] 파나막스선 FFA 3분기물 가격 추이



자료: 발틱

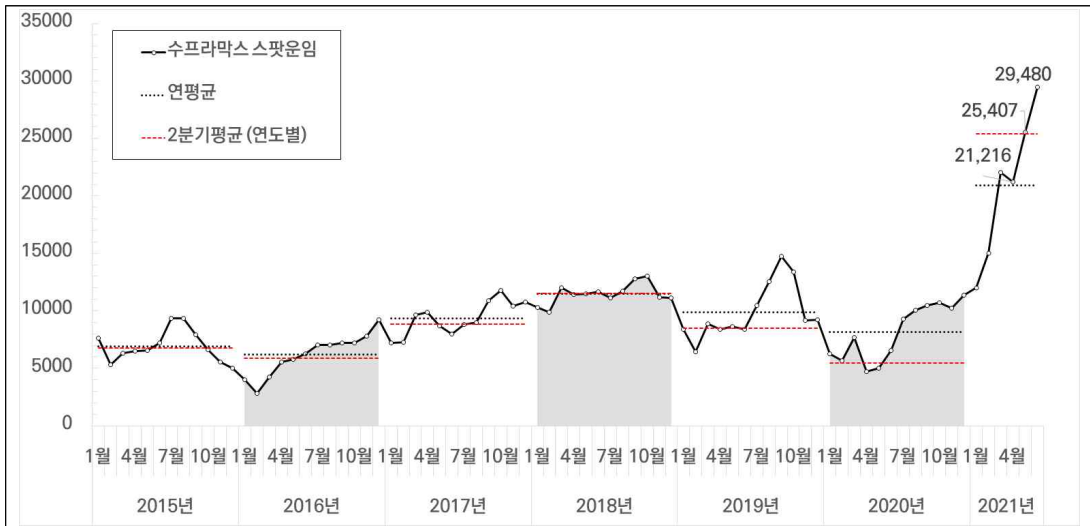
- 파나막스선 FFA 3분기물 가격 급등
 - 2분기 평균 FFA 3분기물 가격이 24,558달러/일을 기록하면서 전분기 대비 72% 상승함.
이는 2분기 운임 강세가 3분기까지 이어질 것이라는 기대감이 시장에 반영된 결과임



수프라막스선 : 운임동향

[그림 82] 수프라막스선 스팟운임 추이

(단위: 달러/일)



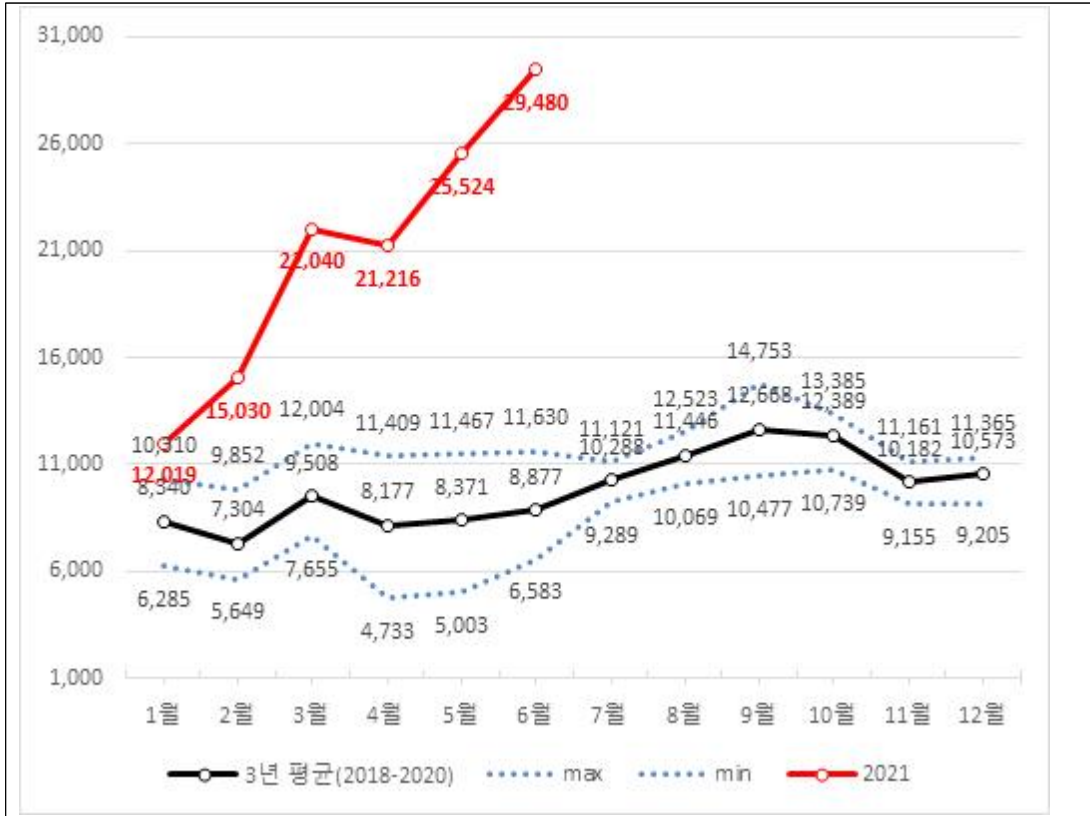
자료: 클락슨

- 2021년 2분기 수프라막스선 운임은 전년 동기 대비 367.1% 상승
 - 올해 2분기 평균 운임은 1일 25,407달러를 기록함. 이는 전년 동기 대비 367.1%, 전분기 대비 55.3% 상승한 수치임
 - 올해 2분기 수프라막스선 운임은 급격한 상승세를 보였으며, 6월 기준 1일 29,480달러까지 상승함



[그림 83] 수프라막스선 스팟운임의 계절성

(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

- 최근 3년간 수프라막스선 운임의 계절성을 감안하면 올해 2분기 수프라막스선 운임은 5월을 기점으로 최근 3년 평균보다 3배 이상 상승(2018년~2020년)
 - 2분기 수프라막스선 운임은 올해 2월부터 급격히 상승하여 최근 3년 평균보다 2배 이상 상승하였으며, 올해 6월 기준 1일 29,480달러까지 치솟아 지난 3년(2018년~2020년) 운임 중 최고가를 갱신 중



[그림 84] 수프라막스선 스팟운임과 용선료 추이

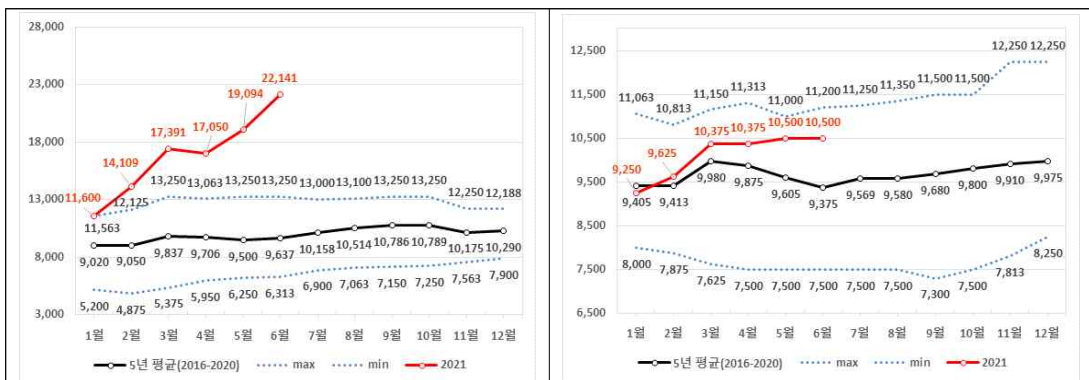
(단위: 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 85] 수프라막스선 단기용선료(좌) 및 장기용선료(우) 계절성

(단위: 달러/일)



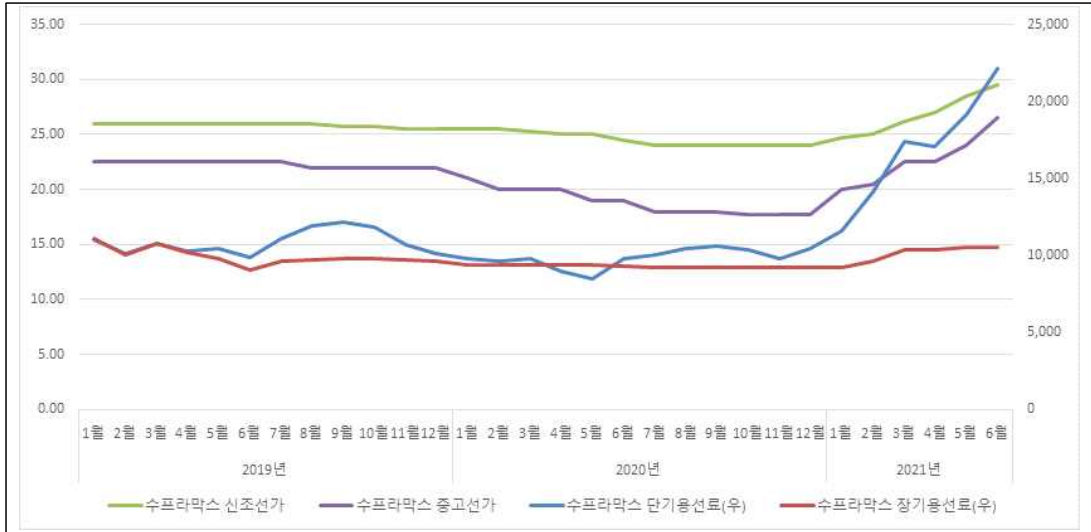
자료: 클락슨

- 2분기 수프라막스선 단기용선료(좌) 및 장기용선료(우) 모두 최근 5년 평균을 상회하며 특히 단기용선료는 최근 5년 평균 운임보다 약 2배가량 치솟음
 - 2분기 월평균 수프라막스선 장·단기 용선료의 변화추이를 살펴보면 단기용선료 및 장기용선료 모두 매월 최근 5년 평균 수치를 큰 폭으로 상회하였으며, 단기용선료는 6월 기준 월평균 22,141 달러/일을 기록하며 2만 달러를 돌파함



[그림 86] 수프라막스선 용선료와 선가 추이

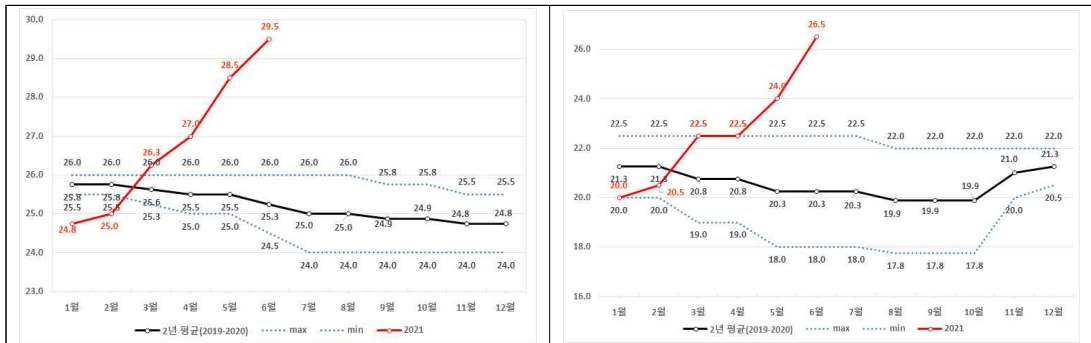
(단위: 백만 달러, 달러/일)



자료: 클락슨

[그림 87] 수프라막스선 신조선가(좌) 및 중고선가(우) 계절성

(단위: 백만 달러)



자료: 클락슨

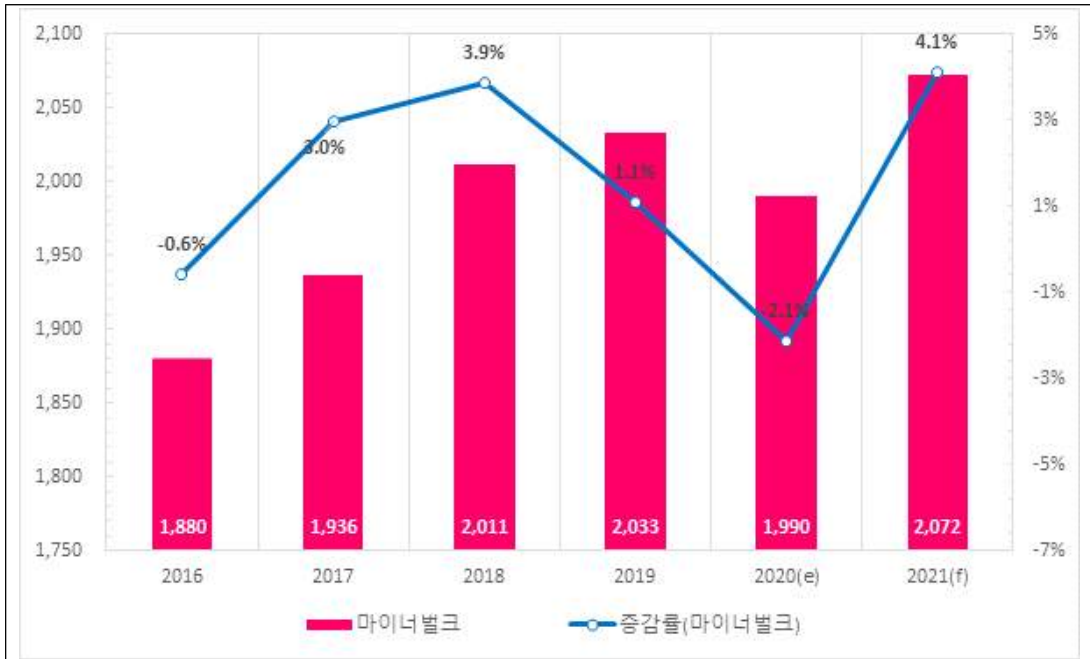
- 금년 2분기 수프라막스선 신조선과 중고선가는 최근 2년 평균 수치를 상회
 - 금년 2분기 신조선가 및 중고선가는 4-6월 기간 동안 매월 상승하는 추이를 보이며 최근 2년 평균 수치를 상회함



수프라막스선 : 수요동향

[그림 88] 마이너벌크 해상물동량

(단위: 백만 톤, %)



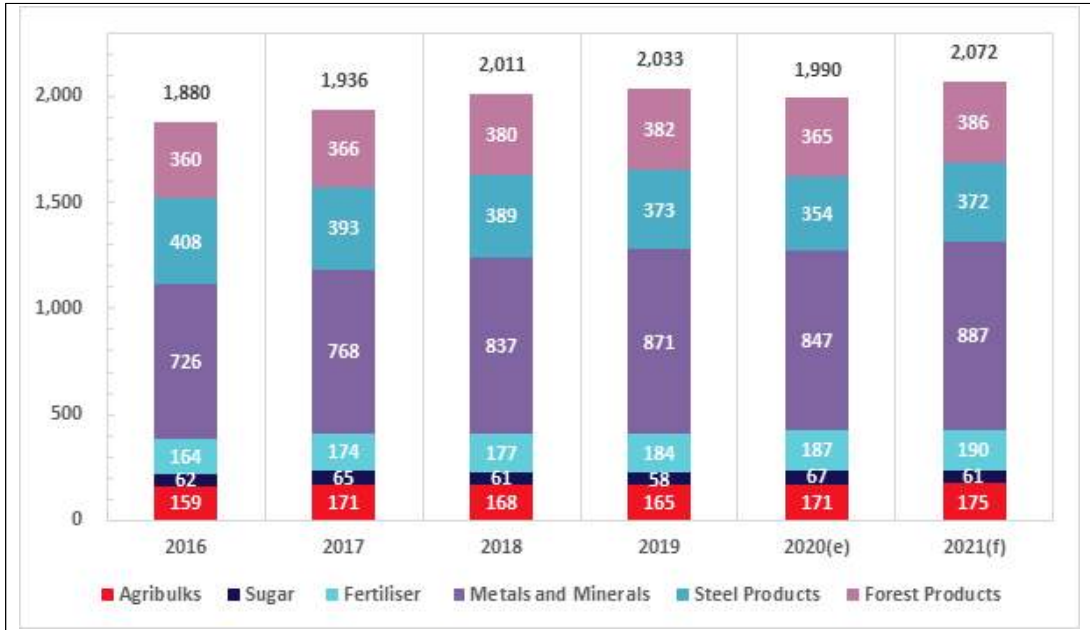
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2021

- 2021년 마이너벌크 해상물동량은 20억 7,200만 DWT 기록 전망
 - 금년 마이너벌크 해상물동량은 전년 대비 4.1% 상승할 것으로 예상됨



[그림 89] 마이너벌크 품목별 해상물동량 추이

(단위: 백만 톤)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2021

[그림 90] 마이너벌크 품목별 비중(좌) 및 품목별 증가율(우)

(단위: %)

(단위: 전년대비, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2021

● 2021년 마이너벌크 해상물동량은 전년대비 4.1% 상승 전망

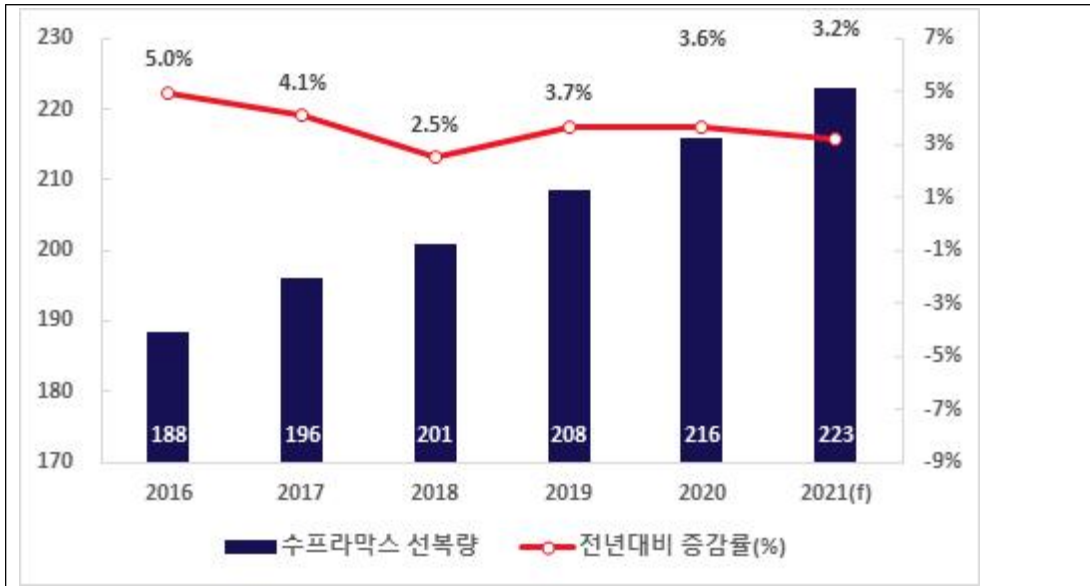
- 최근 5년 마이너벌크 해상물동량 추이를 살펴보면 2019년까지 증가폭이 둔화되는 추세를 보이다 2020년에는 -2.1%를 기록하였으며 2021년 다시 4.1% 상승 추세가 나타남. 특히 메탈 및 철강제품의 성장률이 높게 나타남



수프라막스선 : 공급동향

[그림 91] 수프라막스선 선복량 변화추이 및 증감률

(단위: 백만 DWT, 전년비 %)



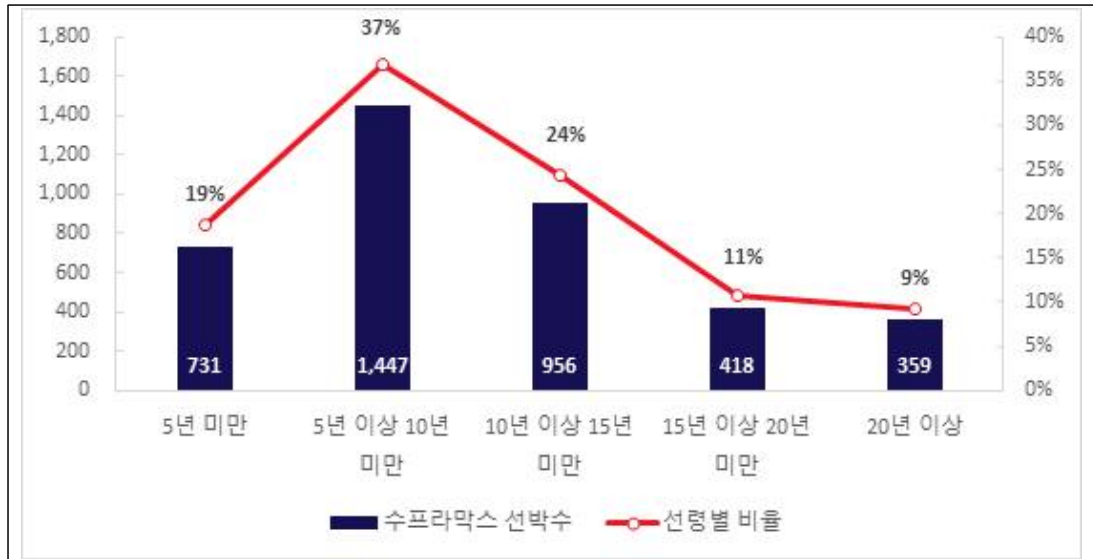
자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2021

- 2021년 수프라막스선 선복량은 전년 대비 3.2% 증가할 것으로 전망
 - 금년 수프라막스선 선복량은 2억 2,290만 DWT가 될 것으로 예상됨



[그림 92] 수프라막스선의 선령구조

(단위: 척, %)



자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2021

- 수프라막스선은 건실한 선령구조 유지(수프라막스선 중 56%가 선령 10년 미만)
 - 수프라막스선 총 3,911척 중 선령이 10년 미만인 선박이 56%로 선령의 노후화가 양호

[그림 93] 수프라막스선 공급 추이(인도량, 해체량, 순증)

(단위: 백만DWT)



자료: 클락슨

- 2021년 2분기 순증은 약 170만 DWT 기록
 - 금년 2분기 수프라막스선 순증은 약 170만 DWT로 전기 대비 2.1% 상승한 것으로 나타남. 인도량이 약 180만 DWT로 전기대비 약 130만 DWT 하락하였으며, 해체량은 약 10만 DWT로 전기대비 약 10만 DWT가 감소한 것으로 나타남



[그림 94] 수프라막스선 발주잔량 변화추이 및 선복량 대비 발주잔량 비율

(단위: 백만 DWT, %)



자료: 클락슨

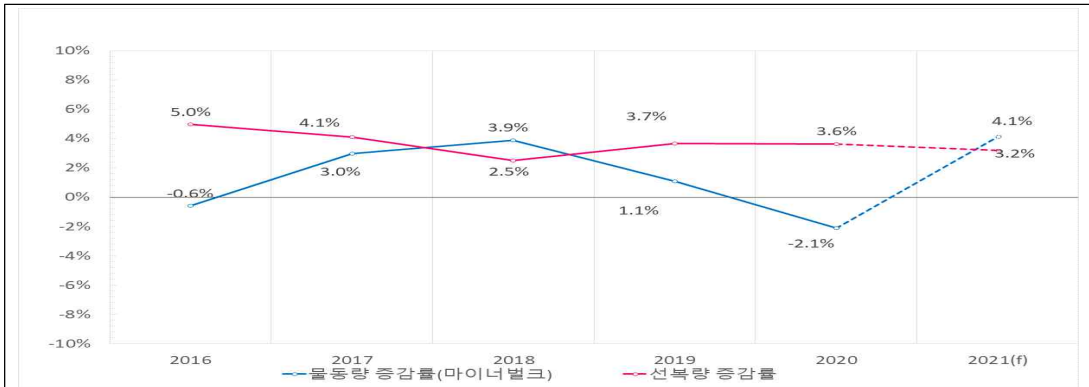
- 2021년 2분기 수프라막스선 발주량은 약 70만 DWT를 기록
 - 금년 2분기 수프라막스선 발주량은 약 70만 DWT로 전년 동기 대비 70.9%, 전기 대비 57.5% 감소함
- 2021년 2분기 수프라막스선 발주잔량은 약 1,410만 DWT를 기록
 - 금년 2분기 수프라막스선 발주잔량은 약 1,410만 DWT로 전년 동기 대비 5.2%, 전기 대비 2.1% 감소함



수프라막스선 : 수급 및 FFA

[그림 95] 수프라막스선 수급 상황 (물동량 vs 선복량)

(단위: 전년비, %)

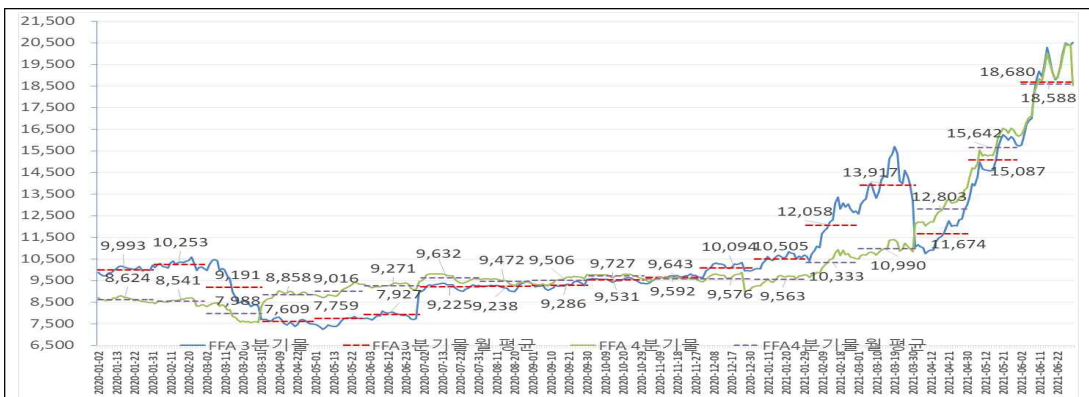


자료: 클락슨, Dry Bulk Trade Outlook June 2021

- 2021년 물동량 증감률은 선복량 증감률을 상회할 것으로 전망
 - 전년대비 선복량 증가율은 3.2%, 물동량 증가율은 4.1%로 전망됨

[그림 96] 수프라막스선 FFA 3, 4분기물 가격 추이

(단위: 달러/일)



자료: 볼틱

- 2021년 수프라막스선 FFA 3분기, 4분기물의 6월 평균 가격은 각각 18,680달러/일, 18,588달러/일 기록
 - 금년 2분기(4월~6월) 기간 동안 수프라막스선 FFA 3, 4분기물 추이를 살펴보면 3분기 물은 4월 기준 전월대비 소폭 하락 후 5~6월 급상승하는 추세를 보였으며, 4분기물은 2월 기준으로 6월까지 지속적으로 상승하여 1만 8천 달러/일을 상회함



주요 뉴스

● 코스타마레, 벌크선 매입으로 시장 진입

- 컨테이너 선주사로 알려진 동사는 올해 5월까지 컨테이너선 15척을 매입했지만 중고선가가 급상승함에 따라 컨테이너선 추가매수보다는 벌크선 매수를 통해 시장에 진입함
- 최근 벌크선에 대한 중고선가가 상승했지만 여전히 장기 평균가보다 낮아 여전히 매력적인 시장임. 코스타마레는 올해 6월 총 16척의 중고 벌크선을 매입함
- Allied Shipbroking에 따르면 올해 5월 누적 벌크시장의 중고선 거래량은 총 428척으로 전년 동기 실적인 145척을 크게 넘어서
- 동 사의 벌크선 시장에 대한 투자는 사업다각화보다 컨테이너에 비해 저평가되어 있는 벌크시장에 대한 투자로 보는 게 지배적인 시각임
- 향후 몇 달 동안 컨테이너선보다는 상대적으로 저평가된 벌크선 거래에 관심을 가질 것으로 예상되며 추가 매수를 위한 현금은 충분한 것으로 알려짐
- 동 사는 올해 1분기 2억 3천만 달러의 현금을 보유했을 뿐 아니라 5월에는 채권시장을 통해 1억 달러 이상을 추가 확보함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/111137189/thinking-outside-the-box-leads-costamare-back-to-bulkers>

● 노르웨이 건화물선 선주사인 골든오션과 벨ships, 건화물선 시장 강세 전망

- 노르웨이 투자은행 아티시큐리티즈(Arctic securities)가 주관한 영상회의에서 노르웨이 건화물선 선주사인 골든오션과 벨ships의 CEO들은 시장 수급상황을 근거로 당분간 건화물선 시장이 강세일 것으로 전망함
- 골든오션(Golden Ocean)의 최고경영자인 울리크 안데르센(Ulik Andersen)은 2023년까지 수요가 공급을 초과할 것이라 예상함. 케이프선 시장이 저점을 찍고 3·4분기에 지금보다 더 강세를 나타낼 것이라 전망함
- 벨ships(Belships)의 최고경영자인 라르스 스카르스고르드(Lars Skarsgård)는 울트라막스와 수프라막스의 운임 강세가 아시아의 수요 강세와 체선으로 인해 계속해서 유지되고 있다고 언급함
- 현존선에너지효율지수(EEXI)의 도입은 건화물선의 감속운항을 초래해 운임 강세에 기여할 것으로 예상됨



- 골든오션의 안테르센은 전체 케이프선의 75~90%가 EEXI를 준수하지 못할 것으로 예상 되기에 이 선박들은 감속운항을 할 수 밖에 없고 결국 시장에 공급을 줄이는 효과가 발생할 것으로 예상함
- 또한 최근 이중연료 케이프선의 신조가가 5천만~5.5천만 달러에서 7.5천만 달러로 증가 하면서 신조발주가 감소함에 따라 공급을 제한하고 있기에 케이프선 시장은 2023년까지 수익이 날 것으로 예상함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137178/Bulker-owners-set-for-strong-market>

● 수프라막스선 운임, 11년 만에 최고치 기록

- 곡물과 마이너벌크 수요의 증가로 수프라막스 운임은 2010년 6월 이후 최고치를 기록함
- 남미 동부의 대두 및 옥수수 수출 증가로 인한 영향으로 전주대비 상승하여 수프라막스선 운임은 일일 31,644달러, BSI는 2,877을 기록함(6월 25일 기준)
- 인도네시아산 석탄 수요 증가와 함께 아시아 항만의 기상조건 악화와 체선이 영향을 미친 것으로 알려짐
- 수요와 공급, 거시적 요인으로 인해 올해 3분기 수프라막스선 운임은 평균을 상회할 것으로 예상됨
- 중국의 안정적인 곡물 수요와 함께 과거 컨테이너 운송된 고철, 포장곡물 등 수요가 최근 컨테이너 고운임으로 인해 벌크수요로 전환됨
- 아울러 제프리스(Jefferies)에 따르면 중국과 호주의 무역 분쟁은 마이너벌크 화물의 수요 다각화로 인한 톤 마일 증가를 가져와 결과적으로 운임에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망함

<https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/ll1137189/thinking-outside-the-box-leads-costamare-back-to-bulkers>

● 브라질 6월 대두 수출량, 재고 비축으로 감소

- S&P 글로벌 플라츠(S&P Global Platts)에 따르면 브라질 6월 대두 무역량은 농가들의 재고 비축으로 공급량이 감소하여 수입량이 급증함
- 대외무역국 보고서(Secretariat of Foreign Trade's report)에 따르면 세계 최대 대두 수출국인 브라질의 6월 1~3주 대두 수출량은 전년 동기(936만 톤)대비 약 180만 톤 감소한 756만 톤을 기록함



- 반면 '21년 6월 대두 수입량은 9.9만 톤으로 전년 동기(5.3만 톤)대비 약 4.6만 톤 증가함
- 시장 분석가들은 브라질 대두 수출량 감소 및 수입량 증가 요인을 대두 가격 하락으로 인한 농가들의 대두 재고 비축이라고 언급함
- 6월 11일 기준 브라질 국내 대두 평균 가격은 160레알/60kg(31.9달러/60kg)로 6월에 만 3레알/60kg 하락함
- COVID-19 전국 확산이 공급망에 부정적인 영향을 미쳐 대두 공급에 부정적인 영향을 미친 것 또한 브라질 대두 수입 증가의 요인 중 하나로 파악됨

<https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/agriculture/062221-brazils-june-soybean-exports-stagnate-imports-surge-on-tight-supply-sources>

● 전 세계 '저탄소 경제로의 전환' 추진으로 비금속 수요 증가

- 세계 최대 원자재 무역회사인 트라피규라(Trafigura Group Pte. Ltd) CFO(최고재무관리자, Chief Financial Officer)는 올해 세계 경제가 팬데믹 충격에서 서서히 회복되면서 광물(Mineral), 금속(Metal)등에 대한 거래량이 증가했는데 이는 전 세계가 "저탄소 경제로의 전환"(Transition to a Low-Carbon Economy)을 추진하기 위해 노력하고 있기 때문이라고 전함
- 세계는 화석연료에 대한 의존도를 낮추고 저탄소화 에너지 사용을 위해 자동차 등 운송 수단의 경량화, 전기 배터리 사용, 인프라 구축 등의 다양한 시도를 하고 있으며, 이로 인해 비금속 수요의 꾸준한 증가가 예상됨
- 트라피규라는 전기차 배터리의 소재인 코발트의 안정적 공급을 위해 콩고민주공화국에서 채굴하는 모든 코발트에 대해 독점권을 가진 EGC(Enterprise Generale du Cobalt)에 자금을 지원하고, 트라피규라가 주도하는 컨소시엄 "프로니 리소시스(Prony Resources)"가 뉴칼레도니아(New Caledonia)의 니켈 공장과 광산을 매각함

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137100/Trafigura-expects-higher-metals-volumes-in-transition-to-low-carbon-future>

● 주요 메이저사들의 5월 누적 철광석 수출량은 1.7% 증가에 그쳐

- Platts Analytics에 따르면 세계 주요 광산업체의 5월 철광석 수출량은 전년 동기 대비 7.8% 증가했으나 5월 누적 실적은 전년 대비 1.7% 증가한 4억 6,501만 톤을 기록함
- 2020년 5월 리오 틴토(Rio Tinto)사, BHP사, 발레(Vale)사, 포테스큐 메탈즈 그룹(Fortescue Metals Group), 로이힐(Roy Hill) 등의 주요 메이저사 수출량은 올해 최대치인 9,941만 톤을 기록함



- 리오 틴토와 발레사의 상반기 실적관리와 호주 회계연도 마감(6월)으로 BHP와 포테스큐 메탈즈 그룹의 밀어내기 물량 증가가 재고 부족으로 이어져 7월 수출 증가세는 약세 전환이 예상됨
- 중국 철강 수요 증가와 타이트한 수급 상황은 철광석 가격의 지속적인 강세로 이어져 5월 톤당 205.7달러에서 217.0달러(6월 11일 기준)로 상승함(Platts 62% Fe Benchmark 가격 기준)
- 올해 5월 누적 출하량은 리오 틴토사가 선두이고 BHP사, 발레사가 뒤를 이으며, 전년 동기 대비 리오 틴토사와 BHP사는 소폭 감소했으며, 발레사는 증가함
- 주요 메이저사들의 5월까지 출하량은 리오 틴토사가 1억 2,886만 톤, BHP사는 1억 668만 톤으로 전년 동기 대비 각각 2.4%, 3% 감소했으며, 발레사는 13.4% 증가한 1억 414만 톤을 기록함

<https://www.spglobal.com/platts/ko/market-insights/latest-news/metals/061121-iron-ore-exports-from-majors-rise-8-but-some-in-catch-up-mode-platts-analytics>

● 중국의 곡물 수요 증가, 파나마스선 실적 개선 기대

- 중국의 곡물 수요가 지속적으로 증가할 것으로 기대되면서 파나마스선 운임에 긍정적인 영향을 미침
- 애로우 리서치(Arrow Research)에 따르면 중국에서 과거 몇 년 간 옥수수를 비롯한 다양한 곡물의 지속적인 수입 증가는 곡물 가격의 급격한 상승 랠리를 불러왔고 이로 인해 파나마스선 운임이 유지 가능했음
- 대두가 1부셀당 15달러 가격을 유지할 경우 미국의 중국 대두 수출량은 계속해서 증가할 것이며 파나마스선 운임에도 긍정적인 역할을 미칠 수 있음
- 중국 축산업 정상화로 인한 가축 사료의 수요 증가가 벌크선 수요 강세로 이어짐
- 중국 국가통계국(National Bureau of Statistics)에 따르면 2년 전 아프리카 돼지열병으로 급감한 돼지 개체수가 정상화되면서 돼지 사료의 일부인 옥수수에 대한 수요도 크게 증가함
- 오션 애널리틱스(Ocean Analytics)의 울프 베리만(Ulf Bergman)에 따르면 컨테이너선 운임 급등으로 컨테이너의 곡물 수송 수요가 파나마스선으로 전환되면서 건화물선 운임 상승에 영향을 미침

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137026/Chinese-grain-demand-offers-significant-boost-to-panamax-earnings>

유조선



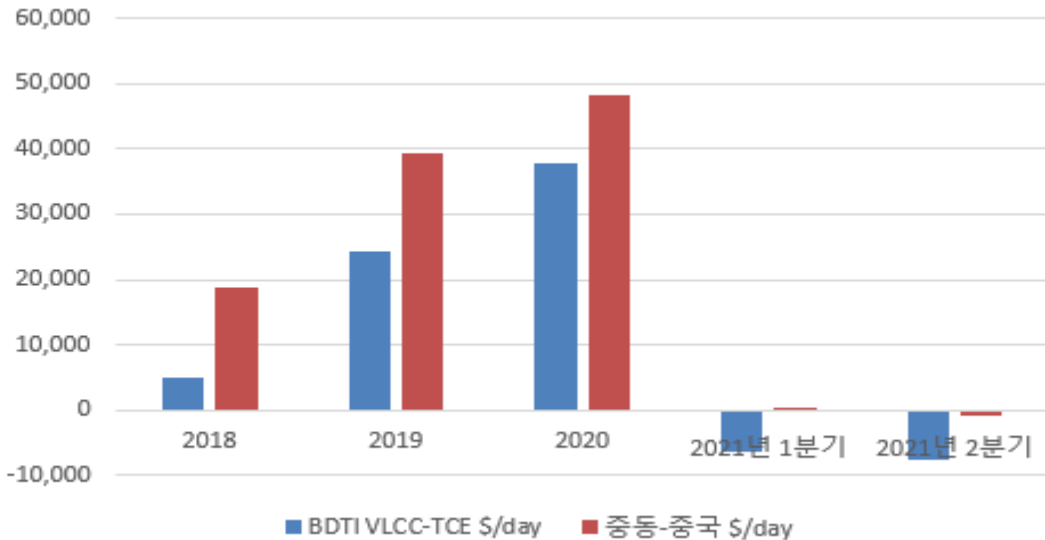
2021년 2분기 요약

- **(운임)** 2021년 2분기 VLCC 중동-중국 평균 스팟운임(-697달러)은 동년 1분기 평균 운임(62달러) 대비 10,251달러, 99.4% 감소함
 - 2021년 2분기 단기 용선료(1년)는 22,038달러로 전년 동기 55,962달러 대비 33,924달러, 60.6% 감소했으며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 전년 동기 대비 감소함
 - VLCC 시황은 COVID-19 델타 변이 바이러스 외 전 세계적 확산으로 인한 원유 소비 감소로 기록적인 침체 상태에 빠져 있으며, 선복량 과잉과 인적·물적 이동 제한에 따른 석유 수요 회복 둔화 현상이 좀처럼 개선되지 못하고 있는 실정임
- **(수요)** OPEC 회원국들의 2021년 1분기 평균 원유 공급은 일일 2,552만 배럴로 이는 전년 대비 51만 배럴, 2% 감소한 수치이며, 2021년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 전년 대비 일일 38만 배럴, 1.5% 증가할 것으로 전망됨
 - 주요 원유 수입국의 원유 재고량과 비축해둔 재고 소진 이후 시장으로 복귀하는 많은 선박으로 인한 선복량 과잉 현상이 부정적인 요인으로 작용하면서 유조선 시황은 하반기까지 실질적 회복이 어려울 것으로 전망됨
- **(공급)** 2021년 VLCC 선복량은 832척, 2억 5,649만 DWT로 전, 2021년 기준 VLCC의 해체 평균 선령은 22.79년으로 전망됨
 - 신조선 선박 발주량은 COVID-19 발생 이후 시황 악화로 감소하였으며, IMO 2020 환경규제 강화로 인한 노후선박 교체 수요 발생 등으로 발주량은 향후 증가 추이를 보일 것으로 예상됨
 - 지속적인 시황 약세 속에 스크랩 가격이 상승하면서 노후선 해체는 증가 추이를 보이고 있으며, 이러한 노후선 해체 증가는 선복량 과잉현상 해소에 도움이 될 것으로 기대됨
- **(전망)** 2021년 유조선 시황은 3분기까지 하락세를 유지하다가 계절성 성수기인 4분기부터 원유 수요 회복이 이루어지면서 상승세를 보일 것으로 전망됨
 - 3분기까지 약세를 지속하다가 계절성 성수기인 4분기부터 원유 수요 회복이 이루어지면서 전 세계 COVID-19 백신 보급 확대에 의한 국경 이동 기대감, OPEC+의 원유 증산, 노후 유조선 스크랩 증가 현상 등이 시황 회복을 유도할 것으로 예상됨



운임시장동향 : 운임현황

[그림 97] VLCC 스팟 운임 추이



자료: 클락슨(Clarksons)

[표 3] VLCC 스팟운임 추이

구분	2018년	2019년	2020년	2021년 1분기	2021년 2분기
BDTI VLCC \$/day	4,843	24,199	37,902	-6,308	-7,608
중동-중국 WS	56.68	65.81	60.44	32.40	33.31
중동-중국 \$/day	18,802	39,387	48,296	62	-697

주 : 중동-중국 27만 톤급 기준임.

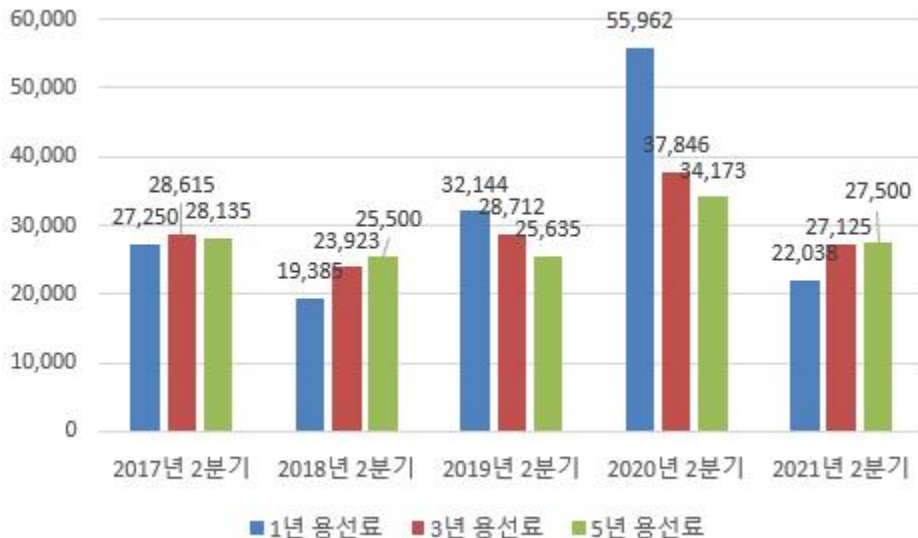
자료: 클락슨

- 2021년 2분기 VLCC 중동-중국 평균 스팟운임(-697달러)은 동년 1분기 평균운임(62달러) 대비 10,251달러, 99.4% 감소함
 - 2021년 1분기 전 항로, 전 선형을 아우르는 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)는 -6,397달러로 전년 4분기 62달러보다 -635달러, -1,224% 수준으로 감소함
 - VLCC 운임은 COVID-19 델타 변이 바이러스의 확산으로 인한 이동 제한 등에 따른 석유 소비 감소와 기존 비축 재고 사용 등의 요인으로 21년 1분기 대비 기록적인 하락세를 보임



[그림 98] VLCC 기간 용선료 추이

(달러/일)



주 : 31만 톤 VLCC 기준임.

자료: 클락슨

- 2021년 2분기 단기 용선료(1년)는 22,038달러로 전년 동기 55,962달러 대비 33,924달러, 60.6% 감소했으며, 중·장기 용선료(3년, 5년)도 전년 동기 대비 감소함
 - 2021년 2분기 중기 용선료(3년)는 27,125달러로 2020년 2분기 37,846달러 대비 10,721달러, 28.3% 감소함
 - 2021년 2분기 장기 용선료(5년)는 27,500달러로 2020년 2분기 34,173달러 대비 6,673달러, 19.5% 감소함
- VLCC 시황이 지속적으로 하락세를 보이고 있으며 연료유 가격의 상승으로 인해 용선료는 마이너스를 기록할 것으로 전망됨
 - COVID-19 팬데믹 이후 전 세계적으로 인적·물적 이동이 제한되어 연료유 등을 비롯한 석유 수요가 급감하면서 VLCC 시황 약세가 지속되고 있음
 - 또한 1분기 이후 유가의 상승세가 지속되면서 원유수입국들이 저유가 시기에 미리 비축해둔 원유재고를 우선 사용하면서 해상물동량이 둔화되고 있는 점 또한 VLCC 저시황 요인이 됨



[그림 99] VLCC 수익 추이

(달러/일)



주 : Average Long Run Historical Earnings

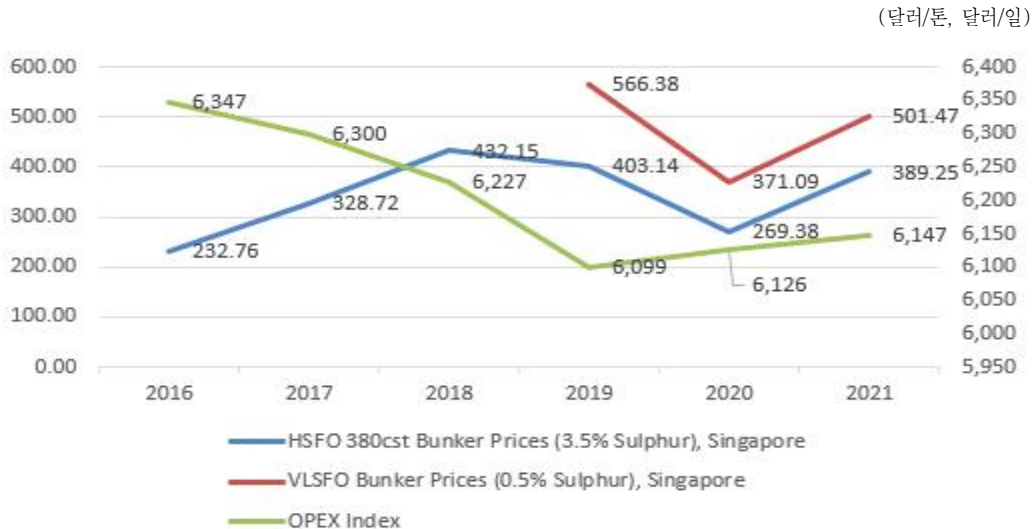
자료: 클락슨

- 2021년 2분기 VLCC 일일 평균 수익은 2,837달러로 전년 동기 88,907달러 대비 96.8% 수준까지 감소하였음
 - 지난 4월 OPEC+가 7월까지 기존의 원유 감산 기조를 완화하며 일일 35만 배럴 규모의 원유 증산 결정에도 불구하고 유조선 시장은 지속적인 침체에 빠져있음
 - 선박량 과잉과 COVID-19 발생으로 인적·물적 이동 제한에 따른 석유 수요 회복 둔화 현상이 델타 변이 바이러스가 확대되며 좀처럼 개선되지 못하고 있는 실정임
- 2021년 VLCC 기간 용선료는 3분기까지 하락세를 유지하다가 계절성 성수기인 4분기부터 원유 수요 회복이 이루어지면서 상승세를 보일 것으로 예상됨
 - 계절적 요인으로 인한 원유 수요 확대 외에도 전 세계 COVID-19 백신 보급 확대로 인한 국경 이동 기대감, OPEC+의 원유 증산, 시장 악화로 인한 노후 유조선 스크랩 증가 현상 등이 3분기 이후 시장 회복을 유도할 것으로 기대됨



운임시장동향 : 선박 연료유

[그림 100] 선박 연료유 가격 및 OPEX 추이



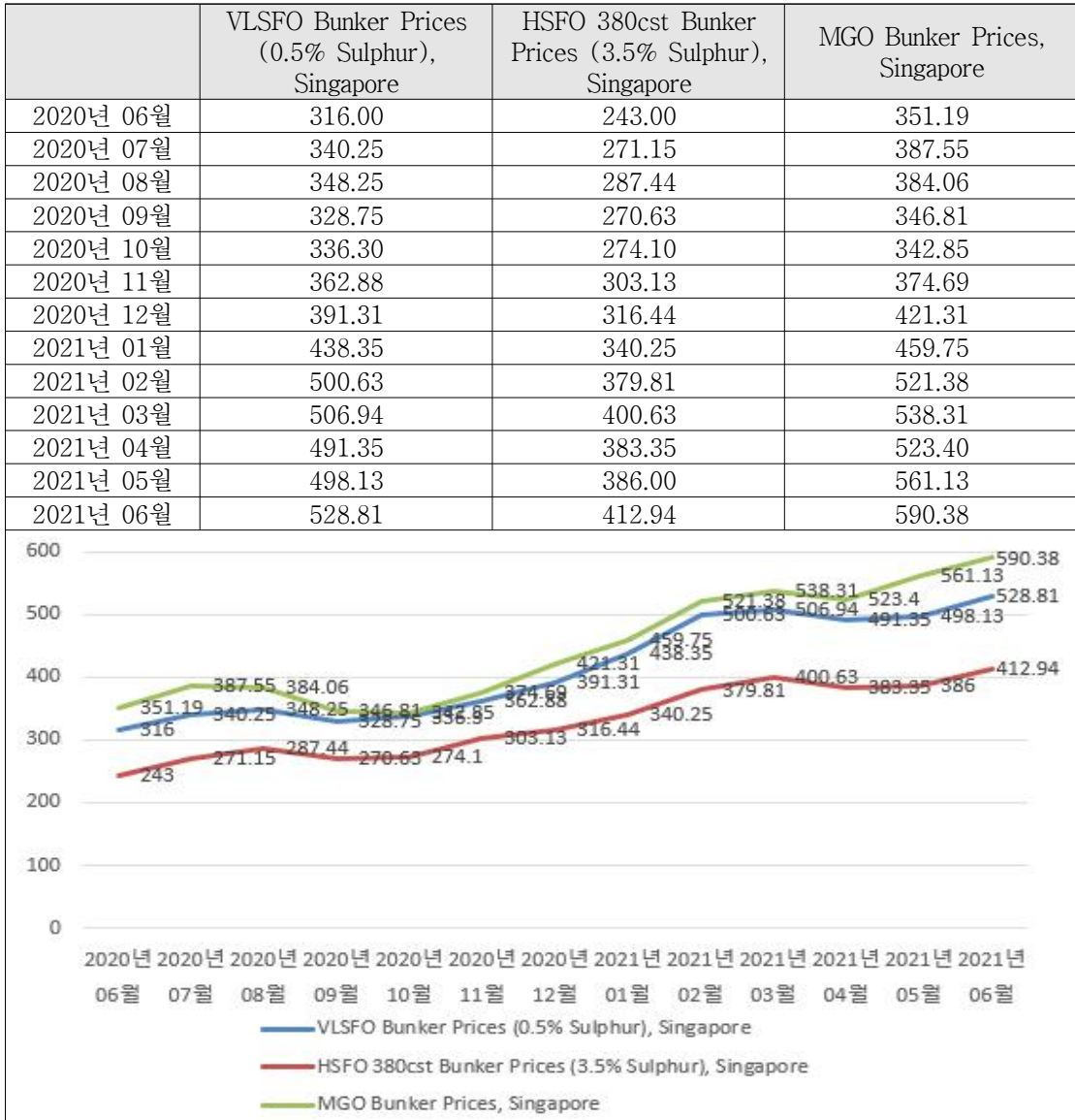
자료: 클락슨

- 2021년 고유황 C중유 평균 가격은 톤당 389.25달러로, 2020년 톤당 371.09달러 대비 18.16 달러, 4.9% 상승했음
 - 고유황 C중유 380cst는 싱가포르항 기준 2016년 톤당 평균 232.8달러, 2017년 평균 328.7달러, 2018년 평균 432.2달러, 2019년 평균 403.1달러 등을 각각 기록하였음
- 2021년 저유황유 평균 가격은 톤당 501.47달러로, 2020년 톤당 371.09달러 대비 130.38 달러, 35.1% 상승했음
 - 저유황유는 싱가포르항 기준 2019년 톤당 평균 566.38달러, 2020년 371.09를 기록하였음
- 2021년 전 선종을 망라한 선박유지운영비(OPEX: Operational Expenses)는 일일 6,147달러로, 2020년 일일 6,126달러 대비 21달러, 0.3% 상승함
 - OPEX는 선원비, 선비, 보험료 등 선박을 가동 가능한 상태로 유지하는데 소요되는 비용으로, 자본비나 연료비, 항만비용 등을 제외한 비용임
 - OPEX는 COVID-19 발생 이후, 선체 및 기계(H&M) 및 보호 및 배상(P&I) 커버 비용 등 전염병 관련 보험 제반 비용의 지출이 증가하면서 상승한 것으로 분석됨



[표 4] 저유황유 가격 추이 (황 함유량 0.5%)

(달러/톤)



자료: 클락스

- IMO 2020 선박연료유 황함유량 규제에 대응하기 위해 초저유황연료유(VLSFO: Very Low Sulphur Fuel Oil, 황 함유량 0.5% 이하)의 수요가 증가하고 있음
 - 2021년 3월 기준 마린가스 오일(MGO: Marine Gas Oil)이 톤당 590.3달러, 고유황 C 중유 412.9달러, 저유황유 528.8달러임
 - 전년 3분기 이후 대부분의 선박 연료유는 지속적인 상승세를 나타내고 있음



- 전년 3분기부터 VLSFO 가격은 상승추세가 지속되고 있음
 - 2021년 6월 VLSFO 가격은 톤당 528.8달러로, 전년 6월 톤당 316.0달러 대비 톤당 212달러, 67.1% 하락하였음
 - 현재 저유황유의 가격 인상으로 인해 고유황유 사용 선박이 연료비 절감 효과가 더욱 높은 것으로 파악됨
 - 이는 환경규제 영향으로 인해 환경오염 원인 중 하나인 유황 성분이 적은 저유황유의 수요가 증가하면서 저유황유의 상승폭이 더욱 높은 것으로 나타났기 때문임



수요시장동향 : 세계 원유 수요 및 공급

[표 5] 세계 원유 수요 및 공급(Non-OPEC) 전망

(백만 배럴/일, %)

구 분		2020	2021				2021	2021~2020
			1Q	2Q	3Q	4Q		
수요량	Total	60.79	60.10	60.82	62.21	62.73	61.48	0.69 (1.13%)
	OECD	29.15	28.56	29.01	30.13	30.51	29.56	0.41 (1.42%)
	Non-OECD	31.64	31.54	31.82	32.08	32.22	31.91	0.27 (0.86%)
공급량	Non-OPEC	24.71	24.11	24.83	25.55	25.86	25.09	0.38 (1.54%)

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

주: 2020 = Estimate and 2021 = Forecast

- 2021년 OPEC 비가입국의 원유 공급은 코로나19 완화 등을 배경으로 전년 대비 일일 38만 배럴, 1.5% 증가할 것으로 전망되며, 원유 수요는 전년 대비 일일 69만 배럴, 1.1% 증가할 것으로 전망됨
 - COVID-19 백신 보급 확대로 높은 석유 증가세를 기대하였으나, 2분기 이후 델타 변이 바이러스 유행으로 인해 세계 경기 회복이 예상보다 늦어지면서, 전 세계 원유 수급 또한 예상치를 하회하고 있음
 - 이는 국경 폐쇄 및 이동제한으로 인한 항공 등 교통수요 빠르게 회복되지 못하면서 제트유, 휘발유 등의 소비가 둔화되고 있는 것으로 분석됨
 - 주요 원유 수입국의 원유 재고량과 비축해둔 재고 소진 이후 시장으로 복귀하는 많은 선박으로 인해 선박량 과잉 현상이 부정적인 요인으로 작용하면서 유조선 시황은 하반기까지 실질적 회복이 어려울 것으로 전망됨



[표 6] 세계 원유 공급(OPEC) 전망

(천 배럴/일)

구분	2020	2021 4월	2021년 5월	2021년 6월	2021년 2분기
알제리	897	870	886	903	886
앙골라	1,248	1,140	1,080	1,115	1,111
콩고	288	270	259	265	262
적도기니	115	115	109	110	111
가봉	195	197	179	173	183
이란	1,988	2,422	2,437	2,470	2,443
이라크	4,049	3,947	3,948	3,938	3,944
쿠웨이트	2,432	2,326	2,358	2,383	2,356
리비아	367	1,136	1,157	1,163	1,152
나이지리아	1,579	1,455	1,407	1,399	1,420
사우디아라비아	9,182	8,122	8,481	8,906	8,503
아랍에미리트	2,802	2,613	2,640	2,680	2,644
베네수엘라	500	481	510	529	507
Total OPEC	25,642	25,092	25,448	26,034	25,524

주: 회원국 각각의 생산량 발표자료를 토대로 OPEC 작성

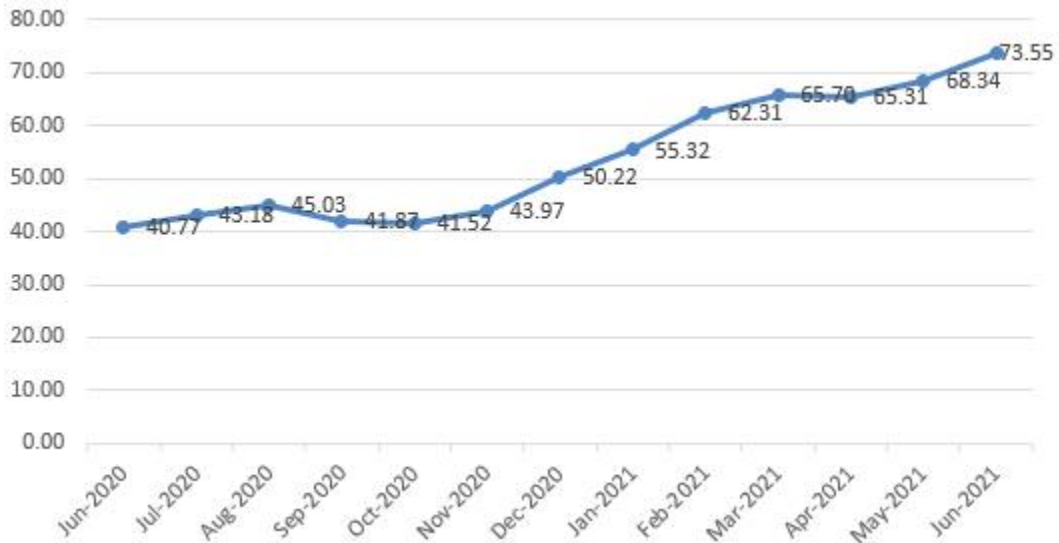
자료: OPEC Monthly Oil Market Report, 2021. 1. 31.

- OPEC 회원국들의 2021년 1분기 평균 원유 공급은 일일 2,552만 배럴로 이는 2020년 일일 2,503만 배럴 대비 51만 배럴, 2% 감소한 것임
 - OPEC 회원국들의 2021년 4월 평균 원유 공급은 2,545만 배럴, 5월 2603만 배럴, 6월 2,552만 배럴을 각각 기록함
 - 원유 생산은 주로 이란, 사우디아라비아 등에서 소폭 증가세를 나타냈으며, 나이지리아, 아랍에미리트 등은 작년 평균 대비 생산량이 감소함
 - 미국 에너지정보청(EIA), OPEC, 국제에너지기구(IEA)는 2분기 에너지 전망 보고서에서 모두 하반기 수요 회복에 대한 기대를 언급하며, 내년에는 원유 수요가 코로나19 이전 수준을 회복할 것으로 전망함



[그림 101] 브렌트유(Brent oil) 가격 추이

(달러/배럴)



자료: 클락슨

- 브렌트유는 2021년 1분기 이후 지속적인 상승세를 보이며 2021년 6월 평균 배럴당 73.6 달러를 기록했음
 - 2021년 6월의 브렌트유 평균 가격은 배럴당 73.55달러로 전년 동월 40.77 대비 32.78달러, 80.4% 급등한 것임
 - OPEC+의 증산 결정 이후 유가가 상승하였으며, 원유 증산은 일반적으로 유가의 하락 요인으로 작용하나, 현재 원유 수요 증가세가 공급을 앞서면서 유가 상승의 동력이 됨
 - 1분기 이후 미국과 유럽을 중심으로 COVID-19 백신 접종 확대와 주요국의 경기 부양책 등으로 인해 하반기 석유 수요에 대한 기대감이 커지면서 유가가 상승세를 보임
 - 향후 국경 봉쇄 해제와 경제 활동 재개로 석유 소비 증가가 예상되며, 계절적 성수기인 4분기 전후로 석유 수요가 COVID-19 발생 이전 수준으로 회복될 것으로 전망됨



[표 7] 2020년 4분기 세계 석유제품 공급량 실적

(백만 배럴/일)

구 분		2020년	2020년			2021년	
			2분기	3분기	4분기	1분기	2분기
석유제품 공급량	Total World	73.92	69.31	72.93	74.81	75.19	77.12
	Total OECD	33.07	30.74	32.49	32.52	32.26	34.30
	OECD Americas	16.54	15.31	16.35	16.24	16.28	18.13
	OECD Europe	10.64	9.90	10.65	10.39	10.17	10.51
	OECD Asia Pacific	5.89	5.53	5.50	5.88	5.82	5.66
	Total Non-OECD	40.85	38.57	40.44	42.29	42.93	42.82
	China	13.48	13.76	14.00	14.14	14.12	14.20
	Russia	5.39	5.10	5.28	5.29	5.55	5.57
	Others	21.98	19.71	21.16	22.86	23.26	23.05

● 2021년 2분기 세계 석유제품 공급량은 일일 7,712만 배럴임

- 이는 2020년 2분기 일일 6,931만 배럴 대비 일일 781만 배럴, 11.3% 증가한 것임
- OECD는 2021년 2분기 일일 3,430만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 OECD Americas 일일 1,813만 배럴, OECD Europe 일일 1,051만 배럴, OECD Asia Pacific 566만 배럴로 구성됨
- Non-OECD는 2021년 2분기 일일 4,282만 배럴의 석유제품을 공급했으며, 이는 중국 일일 1,420만 배럴, 러시아 일일 557만 배럴, 기타 2,305만 배럴로 구성됨



[표 8] 미국 원유 생산 실적 및 전망

(백만 배럴/일, %)

구분	2017	2018	2019	2020	2021
Tight Crude	4.96	6.51	7.76	7.29	7.15
Gulf of Mexico Crude	1.68	1.76	1.90	1.66	1.81
Conventional Crude Oil	2.71	2.69	2.59	2.37	2.24
Unconventional NGLs	3.02	3.46	3.92	4.26	4.44
Conventional NGLs	0.76	0.91	0.90	0.90	0.86
Biofuels + Other Liquids	1.27	1.35	1.35	1.15	1.19
US Total Supply	14.40	16.69	18.43	17.62	17.68

주: 2017~2010 = 실적(Estimate), 2021 = 예측(Forecast)

자료: OPEC Monthly Oil Market Report,

- **2021년 미국 원유 생산은 COVID-19 등의 영향으로 전년 대비 일일 0.06만 배럴 출하량이 증가한 일일 1,768만 배럴을 기록할 예정임**
 - 2017년 일일 1,440만 배럴, 2018년 일일 1,669만 배럴, 2019년 일일 1,843만 배럴, 2020년 1,762만 배럴을 각각 기록했음
 - 2021년 Tight Crude 일일 715만 배럴, Gulf of Mexico Crude 일일 181만 배럴, Conventional Crude Oil 224만 배럴 등 일일 미국 총 원유 생산량은 1,768만 배럴로 전망됨



[표 9] 세계 원유 해상물동량 전망

(백만 톤, 십억 톤마일, %)

구 분	2017	2018	2019	2020	2021
원유 해상물동량	2,019 (3.2)	2,030 (0.5)	2,008 (-1.1)	1,859 (-7.4)	1,905 (2.5)
원유 톤마일	10,260 (5.6)	10,560 (2.9)	10,590 (0.3)	9,855 (-6.9)	10,106 (2.6)
석유제품 해상물동량	1,074 (1.5)	1,086 (1.1)	1,032 (-5.0)	909 (-11.9)	969 (6.6)
석유제품 톤마일	3,112 (1.3)	3,151 (1.3)	3,051 (-3.2)	2,739 (-10.2)	2,969 (8.4)

자료: 클락슨

- 2021년 원유 해상물동량은 19억 500만 톤으로 전망되며, 이는 전년 18억 5,900만 톤 대비 2.5% 증가한 수치임
 - 2021년 원유 해상톤마일은 10조 1,060억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 9조 8,550억 톤마일에서 2.6% 증가한 수치임
- 2021년 석유제품 해상물동량은 9억 6,900만 톤으로 전망되며, 이는 전년 9억 900만 톤 대비 6.6% 증가한 수치임
 - 2021년 석유제품 해상톤마일은 29조 6,900억 톤마일로 전망되며, 이는 전년 27조 3,900억 톤마일 대비 8.4% 증가한 수치임
- 2019년 이후 COVID-19 대유행으로 원유 및 석유제품 소비량이 감소하면서 해상물동량 또한 감소하였으나 4분기 전후 원유 수요 확대로 해상물동량이 증가할 것으로 예상됨
 - 최근 델타 변이 바이러스 확산이 석유 수요 회복에 대한 불확실성을 높이고 있지만 경제 회복, 전 세계의 COVID-18 백신 접종률 증가, 국경 간 이동 완화 등으로 석유 수요 증가가 이어질 것으로 전망됨



공급시장동향 : 선대현황

[표 10] VLCC 선복량 추이

(척수, 백만DWT)

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 척수	698	734	740	803	832
VLCC 선복량	214.64	225.70	228.03	247.66	256.49

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

자료: 클락슨

- 2021년 VLCC 선복량은 832척, 2억 5,649만 DWT로 전망됨
 - 전년 대비 29척, 883만 톤(3.6%)의 VLCC 선복량 증가가 전망됨

[표 11] VLCC 인도량 추이

(척수, 백만 DWT)

구분	2019	2020	2021	2019 2분기	2020 2분기	2021 2분기
VLCC 척수	68	37	24	19	8	12
VLCC 선복량	21.06	11.28	7.39	5.90	2.43	3.73

자료: 클락슨

- 2021년 2분기 VLCC 총 12척, 373만 DWT의 선박이 인도되었으며, COVID-19 영향으로 선박 인도 지연 현상이 발생하기도 함
 - 2019년 COVID-19 발생 이후 시황 악화로 신조선 선박 발주량은 감소하였으며, IMO 2020 환경규제 강화로 인한 노후선박 교체 수요 발생 등으로 발주량은 향후 증가 추이를 보일 것으로 전망됨



[그림 102] VLCC 평균선령 추이

(연령)



자료: 클락슨

- 2021년 1분기 기준 VLCC 평균 선령은 10.08년으로 건전한 선령구조를 유지하고 있음
 - 전년 동기 평균 선령은 9.61년, 동년 1분기 평균 선령은 10.02년으로 선령이 소폭 증가하고 있음

[표 12] VLCC 해체 평균 선령

(년/선령)

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 해체 평균 선령	21.95	19.19	21.17	21.27	22.79

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

자료: 클락슨

- 2021년 기준 VLCC의 해체 평균 선령은 22.79년으로 전년 대비 1.52년 증가할 것으로 예상됨
 - 전 세계 철강 가격의 강세로 선박 해체 가격이 동반 상승하면서 해체량도 증함
 - 스크랩 가격이 상승하면서 지속적인 시황 약세 속에 놓여있던 노후선 해체는 지속적으로 증가 추이를 보이고 있으며, 이러한 노후선 해체 증가는 선박량 과잉현상 해소에 도움이 될 것으로 기대됨
 - 올해 상반기, 이란과 베네수엘라산 원유 불법 거래를 위한 노후선 거래가 활발한 모습을 보이며 선박 해체 지연 요인으로 작용하기도 함



공급시장동향 : 선박 발주 및 해체

[표 13] VLCC 발주 추이

(척수, 백만 DWT)

구분	2017	2018	2019	2020	2021
VLCC 척수	96	101	110	75	80
VLCC 선복량	29.43	31.37	33.97	23.01	24.38

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

자료: 클락슨

- 2021년 VLCC 예상 발주량은 80척, 2,438만 DWT이며, 이는 전년 75척, 2,301만 DWT 대비 5척, DWT 기준 137만 DWT, 6.0% 증가한 수치임
 - 2020년 VLCC 발주량은 75척, 2,301만 DWT로, 2년 연속 연간 발주량 100척, 3000만 DWT를 초과한 2018년, 2019년 대비 감소함

[그림 103] VLCC 중고선 가격 추이

(척수, 백만 달러)



자료: 클락슨

- 2021년 2분기 기준 30만 톤급 VLCC 중고선 평균가격은 선령 10년이 4,900만 달러, 선령 15년이 3,500만 달러임
 - 이는 전년 1분기 VLCC 선령 10년이 300만 달러, 선령 15년이 250만 달러 각각 상승, 전년 동기 대비 VLCC 선령 10년이 200만 달러, 선령 15년이 100만 달러 각각 하락함



[표 14] 전체 원유선 및 VLCC 중고선 매매 실적

(척수, 백만 DWT)

구분	2017	2018	2019	2020	2021
전체 유조선 중고선 매매 척수	279	335	380	366	329
전체 유조선 중고선 매매 선복량	27.83	31.83	34.22	44.90	39.59
VLCC 중고선 매매 척수	43	40	45	79	65
VLCC 중고선 매매 선복량	13.16	12.35	13.65	24.11	19.85

자료: 클락슨

● 2021년 유조선 중고선 매매는 329척을 기록할 전망이다

- COVID-19 및 델타 바이러스 변이 확산으로 전 세계적인 원유 소비가 감소하면서 2분기 유조선 운임은 큰 폭으로 하락하며, 중고선가 또한 가격이 낮게 형성되면서 전년 대비 중고선 매매가 저조할 것으로 예상됨
- 21년 중고선가는 시황 회복 전망 및 신조선가 상승 영향으로 낙폭이 축소되면서 점차 회복세를 보일 것으로 전망됨

[표 15] 유조선 해체 실적 및 전망

(백만 DWT)

구분	1만~ 5.5만 톤	5.5~ 8.5만 톤	8.5~ 12만 톤	12.5만 톤~ 20만 톤	20만 톤 초과	합계
2017	1.3	0.5	3.5	1.9	3.9	11.1
2018	2.1	0.8	4.8	3.3	9.2	20.2
2019	1.2	0.1	0.1	0.8	1.1	3.4
2020	0.9	0.2	1.0	0.4	1.2	3.7
2021	0.2		0.3	0.2		0.6
2021(F)	0.3	0.6	2.8	1.8	6.9	14.4

자료: 클락슨

● 전년 유조선 해체는 307만 DWT 발생했으며, 2021년에는 1,440만 DWT로 대폭 증가할 것으로 전망됨

- 철강 가격의 급등으로 인해 유조선 해체량은 전년 대비 큰 폭으로 증가할 것으로 예상되며, 이는 노후 유조선 해체를 유도하는 요인이 될 것으로 예상됨
- 향후 저시황 지속된다면 선사의 스크랩이 증가할 것으로 예상되나, 철강 가격의 하락 조



정 발생 시에는 유조선 해체량도 감소할 것으로 예상됨

- 선박 해체량 규모에 따라 유조선 선복량 과잉 현상이 해소되면서 선박 수급이 원활해질 것으로 기대됨

[표 16] 스크랩 유조선 평균 선령

(년/선령)

구분	1만~ 5.5만 톤	5.5~ 8.5만 톤	8.5~ 12만 톤	12.5만 톤~ 20만 톤	20만 톤 초과	전선형 평균
2017	27.0	24.8	21.4	22.2	21.9	23.7
2018	26.3	18.9	20.9	21.5	19.2	22.5
2019	27.2	19.3	23.2	21.6	21.2	25.8
2020	29.3	29.4	22.5	20.4	21.3	26.7
2021	27.9		22.1	20.9		25.7

자료: 클락슨

- **2021년 해체 유조선의 평균 선령은 25.7년으로 전년 해체 유조선 평균선령 대비 1년 증가할 전망이다**
 - 해체 유조선의 평균 선령은 2017년 23.7년, 2018년 22.5년, 2019년 25.8년, 2020년 26.7년 등을 기록하며, 점차 선령이 높아지고 있는 추세를 보임
 - IMO 2020 환경 규제를 근거로 retrofit(기존 선박의 스크러버 탑재)이 필요한 노후 선박의 경우 운항 유지비용을 감안 시, 스크랩이 경제적 실익이 있는 것으로 판단되면서 노후 선 스크랩의 비율이 증가할 것으로 예상됨



주요 뉴스

- **OPEC 증산 계획, 유조선 폐선 증가 현상과 더불어 향후 탱커 시황 상승에 긍정적 요인으로 작용할 전망**
 - 지난 4월 OPEC+의 5~7월 원유 생산량 증산 결정으로 인한 석유 공급 증가로 일각에서는 유가 하락을 예상함
 - 그러나 OPEC+ 증산 계획 발표 직후인 4월 1일, 국제유가는 일시적인 하락 후 반등에 성공함
 - 업계는 일반적으로 원유 증산이 국제유가의 하락 요인이 되지만, OPEC 및 러시아 등 주요 산유국들의 원유 수요 회복에 대한 강한 시장 기대감이 이러한 유가 반등을 유도한 것으로 평가함
 - OPEC+의 증산 결정과 탱커 폐선 증가 현상은 VLCC 위주의 탱커 시황 상승으로 이어질 가능성이 높음
 - 현재 COVID-19 이후 지속된 원유 감산 기조가 완화된 점, 시장 예상을 상회한 증산 결정 등을 근거로 7월 이후 추가 증산 가능성도 거론되고 있는 실정임
 - 증산으로 늘어나는 운송 수요 대비 최근 탱커 폐선의 증가 현상 또한 운임 반등의 방어책으로 작용할 개연성이 높을 것으로 예상되면서 향후 탱커 시황 상승에 긍정적 요인으로 작용할 전망이다

<https://www.tradewindsnews.com/tankers/opec-easter-egg-confidence-in-oil-demand-recovery-bolsters-vlcc-outlook/2-1-990857>

- **유조선 시장, 여전히 시황개선이 어려운 상황**
 - 유조선 시장은 여전히 부진한 수준이지만 수요 회복세에 따른 기대감으로 향후 긍정적인 모멘텀을 창출할 수 있을 것으로 예상됨
 - 이탈리아 운송컨설팅업체 뱅체로 코스타(Banchero Costa)는 최근 보고서에서 “2020년은 원유 무역에 전반적으로 매우 부정적인 해였으며, 부유식 저장소의 수요 증가가 긍정적 요인으로 작용한 면이 일부 있다”라고 밝힘
 - 글로벌 금융정보회사 레피니티브(Refinitive)의 데이터에 따르면 2020년 유조선의 총 적재량은 전년 동기 대비 5.6% 감소한 2억 2700만 톤으로 분석됨
 - 사우디아라비아, 러시아 등의 원유 수출량은 전년대비 각각 3.2%, 13.9% 감소했으며, 반면 노르웨이, 영국 등 일부 서유럽 지역은 전년 대비 증가세를 보임



- 노르웨이와 영국발 원유 수출량은 2020년 132.1 mln 톤으로 전년 대비 11.1% 증가했으며, 노르웨이와 영국의 총 원유 수출량을 합산하면 2020년 세계 해상 원유 수출의 6.5%를 차지하는 수치를 나타냄
- 노르웨이, 영국산 원유의 주요 수출지역은 유럽 대륙으로 2020년 기준 총 62.9mln톤, 즉 전체의 47.7%가 네덜란드, 스웨덴, 독일 등 유럽연합(27개)으로 운송 되었으며, 아시아 지역으로는 총 선적량의 15.1%인 19.9mln톤이 중국, 총 선적량의 2.9%인 3.9mln톤이 한국으로 수출된 것으로 분석됨

<https://www.hellenicshippingnews.com/is-the-worst-over-for-the-tanker-market/>

● OPEC의 공급량 증가로 인해 유조선 시황 회복 기대

- 유조선 운임은 지난 1일 OPEC+의 감산 완화 유지 결정에도 불구하고 다음날인 2일 하락세를 보임
- 6월 1일 OPEC+는 기존의 점진적 증산 계획을 7월까지 유지하기로 결정했으며, 이는 이미 지난 4월 OPEC+석유장관회의에서 하루 200만 배럴 이상 증산하기로 협의한 바와 같음
- 이 같은 OPEC+의 증산 기조는 하반기 유조선 랠리를 기대하게 했으나, 2일 Baltic Dirty Tanker Index는 595로 3포인트 하락했으며, VLCC는 1,503달러 하락한 7,488달러, 수에즈막스는 600달러 하락한 3,680달러, 아프리카막스는 800달러 하락한 898달러를 기록함
- 최근 몇 달간 유조선 운임은 COVID-19 여파로 인한 수요 감소로 하락세를 지속해왔으나 전문가들은 백신보급에 따른 경기 회복, 운송연료 수요 증가세 등을 근거로 시황이 곧 회복세에 접어들 것으로 예상함
- 로이터통신에 따르면 “백신은 전 세계적으로 약 18억 개가 보급되면서 증가 추이를 보이고 있으며, 이는 세계 석유시장의 추가적인 재조정으로 이어질 것”이라고 언급함
- 이번 회의에서 OPEC+의 증산 유지 기조가 재확인되면서 경제 회복 기대감으로 인해 브랜트유는 1일 69,32달러에서 2일, 70.25달러, 3일 71.38달러로 급등하며 2019년 5월 이후 최고가를 기록함

<https://www.tradewindnews.com/tankers/tanker-rates-stay-low-as-pec-holds-the-line-on-supply-increases/2-1-1019683>



- **COVID-19 대유행으로 인한 원유 수요 저조가 여전히 유조선 시장 둔화 요인으로 지목됨**
 - COVID-19의 대유행으로 원유 수요는 여전히 저조한 편이며 유조선 운임도 낮은 요율을 기록하고 있음
 - BIMCO에 따르면 올해 컨테이너선 운임이 사상 최고 수준을 기록하는 동안 유조선 운임은 전년 동기(1월~5월) 대비 최대 4배 낮은 것으로 분석됨
 - BIMCO는 유조선 시장 둔화의 원인으로 COVID-19의 대유행을 지목하며, 수차례의 항만 봉쇄로 인한 경제 활동 감소가 직접적인 원인이라고 언급함
 - 특히 중국에 이어 두 번째로 큰 원유 수입국인 인도의 COVID-19 대유행이 유조선 시장에 큰 영향을 미친 것으로 분석되었으며, IEA는 2023년 원유 수요가 COVID-19 이전 수준으로 회복할 것으로 전망함
 - BIMCO는 2020년 4월부터 2021년 3월까지 12개월 동안 인도 정유사의 활동이 전년 동기 대비 12.8% 감소했다고 밝힘
 - IEA는 전 세계적으로 올해 석유수요가 일일 9,640만 배럴에 이를 것으로 예상하였으며, 이는 2019년보다는 330만배럴 감소하였지만 2020년보다는 540만 배럴 증가한 수치임

<https://shippingwatch.com/carriers/Tanker/article13029101.ece>

- **중국으로의 원유 수송량 감소로 VLCC 시장 여전히 침체**
 - 세계 최대 석유 수입국인 중국의 원유 수입량이 최근 몇 주 동안 감소하면서 VLCC 시장이 어려움을 겪고 있음
 - 에너지시장정보업체 보르텍사(Vortexa)는 이달 들어 중국항 전 세계 원유 수송량이 3년 만에 최저치인 3,550만 톤까지 감소하였으며, 전년 동기에는 하루 약 6,460만 톤의 원유가 수송된 것으로 분석함
 - 현재 약 120척의 VLCC가 중국으로 원유를 수송하고 있으며, 이는 전년 동월 200척 이상의 VLCC 수송량에서 80척 이상 감소한 수치로 전년 동월 105억 톤마일에서 현재 76억 톤마일까지 감소함
 - 보르텍사는 “이러한 중국의 원유 수입 둔화는 VLCC 가동률과 중국으로의 톤마일 수요에 타격을 입혔으며, VLCC 운임이 지속적으로 침체 상태에 머물러 있는 원인”이라고 분석함
 - 보르텍사는 중국 정유사들이 원유 가격 상승에 대한 부담과 저유가 시기에 비축해둔 재고량으로 인해 원유 수입을 줄였으며, 석유제품 수출 마진이 약해지면서 중국 정유사들의 원유 수요가 약해진 것이라고 언급함
 - 또한 보르텍사는 중국의 석유 수요가 3분기에는 계절적인 요인, 골든위크 여행 등의 요



인으로 증가할 것으로 예상되나, 하반기에는 원유 수입과 제품 수출 쿼터로 인해 추가적인 상승세가 제한될 수 있을 것이라고 전망함

<https://www.tradewindnews.com/tankers/vlccs-stay-in-doldrums-as-crude-in-transit-to-china-falls-to-lowest-in-three-years/2-1-1025742>

● 이란, 핵 회담의 진전에 따라 오만만에서 석유 수출 계획

- 이란은 핵 협상 재개를 위한 다자간 협상이 진전되고 있는 가운데 다음 달부터 오만만에서 석유수출을 시작할 계획임
- 이란 석유 국영기업은 오만만 해안의 자스크(Jask) 터미널로부터 1,000km(621마일)의 송유관을 통해 석유를 주입하고 있으며, 6월부터 자스크 터미널로부터 선적된 원유를 수출할 예정임
- 이란의 주요 원유 수출 터미널인 카르그섬(Kharg)에서 수송되는 유조선은 호르무즈 해협을 통과해야 하며, 호르무즈 해협은 전 세계 해상 원유 수송량의 약 20%가 매일 지나는 전략적 요충지이자 미국과의 갈등으로 인한 위험지역임
- 현재 미국과 이란은 이란 핵합의(JCPOA, 포괄적 공동행동계획) 복원회담에 나서는 등 양국의 관계 개선이 이루어지고 있으며, 미국은 석유 부문에 대한 대이란 제재를 해제할 것으로 예상됨
- 클락슨 플랏트 증권(Clarksons Platou Securities)은 OPEC이 이란의 원유 생산량을 수용하기 위해 생산량을 조정할 것인지 여부에 따라 미국의 제재 완화 가능성이 유조선 시장에 미치는 영향이 달라질 것으로 언급함
- 또한 일부 유조선 전문가들은 제재가 해제되면 현재 이란 해상 물동량을 담당하고 있는 노후 유조선이 현대식 선박과 경쟁이 불가능해짐으로써 폐선처리 될 것으로 분석함

<https://www.tradewindnews.com/tankers/iran-plans-to-export-oil-from-gulf-of-oman-as-nuclear-talks-advance/2-1-1013038>

● 유가 100달러, VLCC 선주들에게 이익 되나

- 현재 석유는 100달러대에 도달할 것으로 예상되고 있으며, 최근 원유가격은 최근 유럽과 미국의 소비 회복세가 지속되면서 거의 3년 만에 최고치인 배럴 당 75달러 수준까지 상승함
- 파이낸셜타임스(FT)는 골드만삭스의 리서치 책임자가 정부의 경기 부양책이 수요를 끌어 올리면서 유가시장의 새로운 슈퍼 사이클을 예고하고 있다고 보도한 바 있음
- 자산운용사 케플러 쇠브뢰(Keppler Cheuvreux)의 애널리스트 페터 호겐(Petter Haugen) 또한 고유가는 운송 수요의 증가와 그러한 운송에 대한 지불 의지를 의미하기



때문에 석유시장의 가격 상승은 유조선 시황에 매우 긍정적일 것으로 전망함

- 그러나 깁슨(Gibson Shipbrokers)의 연구 책임자인 리처드 매튜스(Richard Matthews)는 원유 가격 자체보다는 원유의 수급상황이 유조선 시황에 영향을 미치는 중요한 요인이라고 언급함
- 매튜스는 공급 제한으로 인해 유가가 100달러에 달하면 석유 선적이 감소하고 단기적으로 재고부터 감소되기 때문에 시황 회복이 어려우나, 강한 수요로 인해 단가가 일정 수준에 도달하는 것은 시황에 호재가 될 것으로 예상함
- 일부 전문가들은 유가 상승은 오히려 벙커비용 상승으로 선주에게 부담이 되고 있으며, 백신 부족 현상과 개발도상국의 변이 바이러스 확산이 원유 수요의 완전한 회복을 막고 있어 유조선 시황 상승에는 시간이 걸릴 것으로 전망함

<https://www.tradewindnews.com/tankers/will-100-oil-benefit-struggling-crude-tanker-owners-/2-1-1026483>

● 인도, 중동에서의 원유 수입 비중 25개월 만에 최저치를 기록

- 5월 인도의 원유 수입에서 중동산 원유 비중이 25개월 만에 최저치로 감소한 것으로 분석됨
- 세계 3위의 석유 수입국인 인도는 지난 3월 OPEC이 인도의 감산 완화 요구를 무시하자 인도 국영 정유사들에게 원유 공급처의 다각화를 지시함
- 아시아 3위의 경제국인 인도는 5월에 일일 약 420만 배럴의 석유를 수입했으며 이는 전년 대비 약 31.5% 증가한 수치로, 이 중 중동산 원유의 점유율은 2019년 4월 이후 가장 낮은 52.7%로 나타남
- 인도 국영 정유사들은 중동산 원유를 대체하기 위해 라틴 아메리카, 미국, 지중해 연안국 등으로부터 원유 수입을 늘림
- 금융데이터기관인 리피니티브(Refinitiv)의 원유 전문가 에산 울 하크(Ehsan Ul-Haq)는 인도 국영 정유사들이 정제 시 휘발유가 상대적으로 많이 생산되는 미국산 원유를 지난 3월 다량 수입했으며, 이는 향후 몇 달 동안 자국 내 휘발유 수요 회복이 지속될 것에 대비한 것으로 분석함

<https://www.reuters.com/world/india/middle-east-shares-indias-oil-imports-hits-25-month-low-2021-06-23/>



보고서 집필 내역 I

총괄

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

컨테이너선

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

원유선

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

건화물선 (케이프, 파나막스)

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

건화물선 (수프라막스)

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