
2021년 KOBIC 연간 해운시황보고서

'21년 회고 및 '22년 전망

2021.12.23



Chapter 1. 건화물선

['21년 키워드]

- '20년 기저효과 / 선대 운항 효율성 저하 / 친환경 기조 강화

['21년 시장 회고]

- 선대 운항 효율성 저하에 따른 실질 공급 감소, 글로벌 유동성 장세로 인한 FFA 시장 상승 등으로 '08년 이후 최고 시황 구현

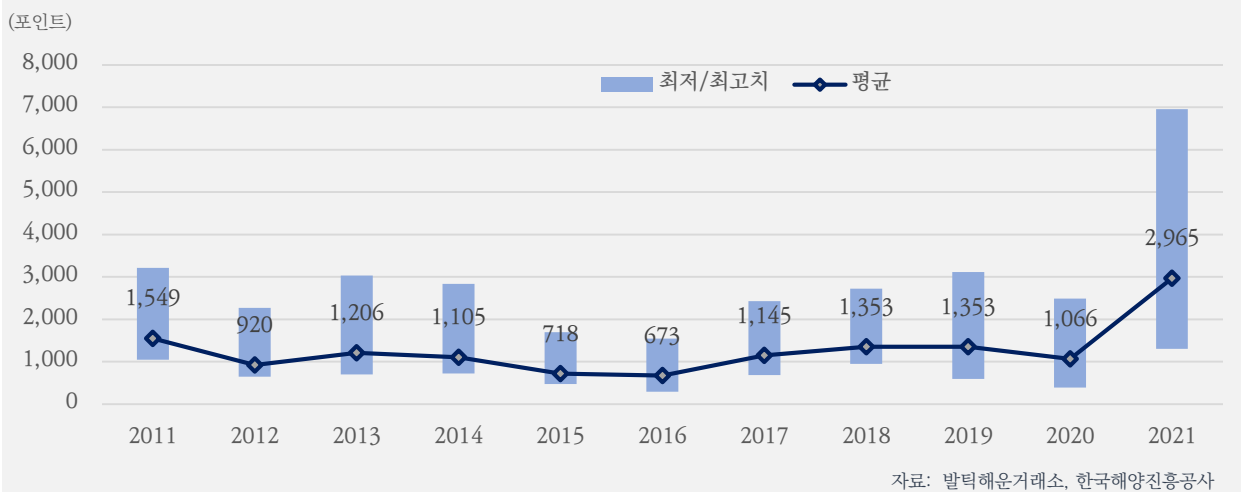
['22년 시장 전망]

- '22년에도 수요 증가율이 공급 증가율을 상회하며 회복세를 이어가겠으나 팬데믹의 종료는 실질 선대 공급을 증가시켜 시황의 변곡점이 될 가능성 존재

들어가며

'21년 평균 BDI 지수는 12월 20일 현재 2,965 포인트를 기록하고 있다. 이는 BDI 지수가 발표된 '99년 이후 22년 중 6번째로 높은 수준이며, 슈퍼사이클 기간으로 분류되는 '04~'08년 5년 기간을 제외하면 최고치이다. 특히 지난 10월 7일 BDI 지수는 5,650 포인트를 기록하며 '08년 7월 이후 무려 13년 만의 최고치를 기록하기도 하였다.

[그래프 1. 연도별 BDI 평균, 최저/최고치 편차]

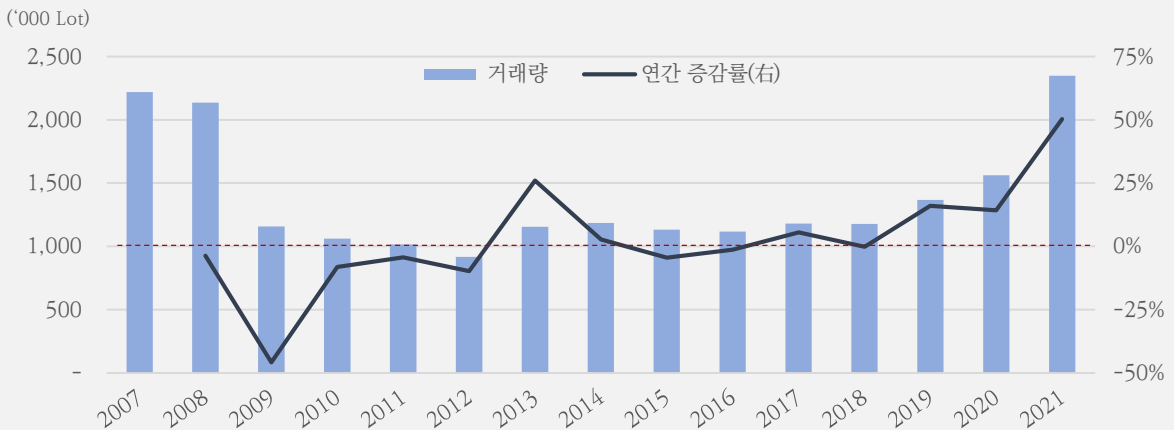


금년 건화물선 시장의 역사적인 강세를 구현한 핵심 배경은 역시 코로나19 팬데믹으로 인한 글로벌 공급망 위축을 들 수 있다. 작년 말 코로나19 백신 개발 및 보급이 이루어지며 글로벌 공급망 정상화에 대한 기대가 피어났으나, 연이은 변이 바이러스 확산 및 선진국 위주의 백신 보급, 시간 경과에 따른 백신 효과 감소 등으로 인해 팬데믹의 종료 시기는 아직도 예측이 불가능하다.

끝이 보이지 않는 코로나19와의 싸움을 위해 세계 각국은 외국 선박의 자국 입항에 대한 방역 지침을 대폭 강화하였고, 이는 선박의 운항 효율성을 크게 저하시켰다. 특히 중국은 코로나19 방역 무관용 원칙을 적용하여 외국 선박에 대한 의무 검사 실시, 코로나19 고위험 지역 기항 선박에 대한 입항 제한 등을 실시하며 전 선종에 걸친 항만 체류 시간 증가를 촉발하기도 하였다. 또한 항만 등 현장 필수인원의 코로나19 확진 및 자가격리 등에 따른 인력 부족은 서플라이 체인 전반에 걸친 비효율성을 초래하여 선박의 실질 공급을 감소시키는 역할을 하였다.

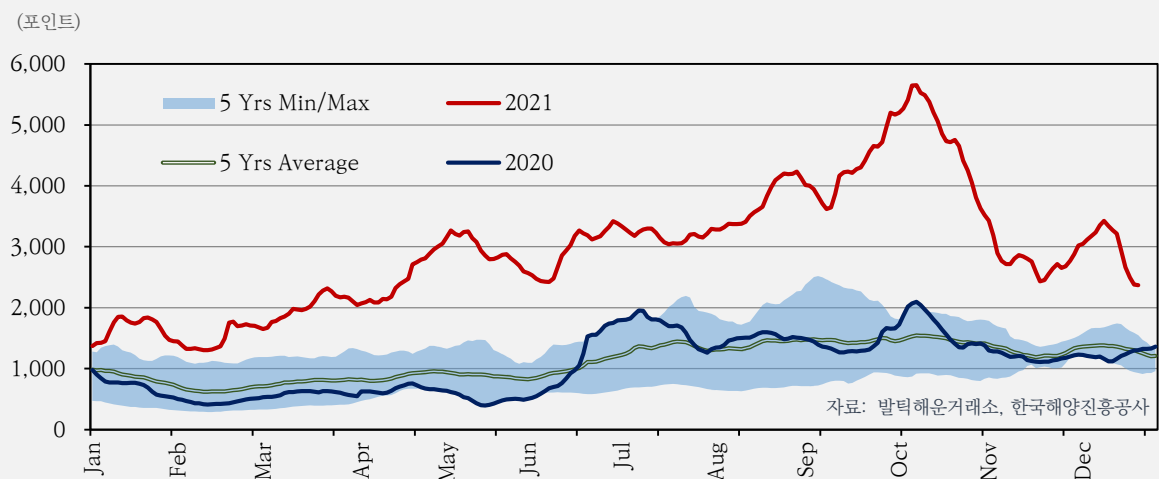
공급망 효율성 저하로 선박의 실질 공급이 위축되자, 건화물선 시장은 수요의 증가에 한층 민감하게 반응하였다. 특히 팬데믹 극복을 위해 각국 정부가 시장에 쏟아부은 천문학적인 유동성은 원자재 가격과 운임선도거래(FFA) 시장의 급등을 촉발하기도 하였다.

【 그래프 2. 연도별 FFA 거래량 추이 】



자료: 발틱해운거래소, 한국해양진흥공사

【 그래프 3. 최근 5년 BDI 계절적 추이 】



자료: 발틱해운거래소, 한국해양진흥공사

일반적으로 FFA 거래량 증가는 건화물선 시황의 상승 신호로 작용한다. '21년 FFA 거래량은 12월 9일 현재 약 230만 lot로 전년 대비 50% 가량 증가하며 '07년 집계 이후 최고치를 기록하였다. '09~'18년 기간 FFA 연간 거래량이 보통 110만 lot 내외를 기록한 점을 감안하면 금년의 거래량은 평소의 약 2배 수준이다. 넘치는 시중 유동성과 건화물선 수급 편더멘탈에 대한 개선 전망이 선순환하며 선물과 현물 시장을 동반 견인한 것으로 해석된다.

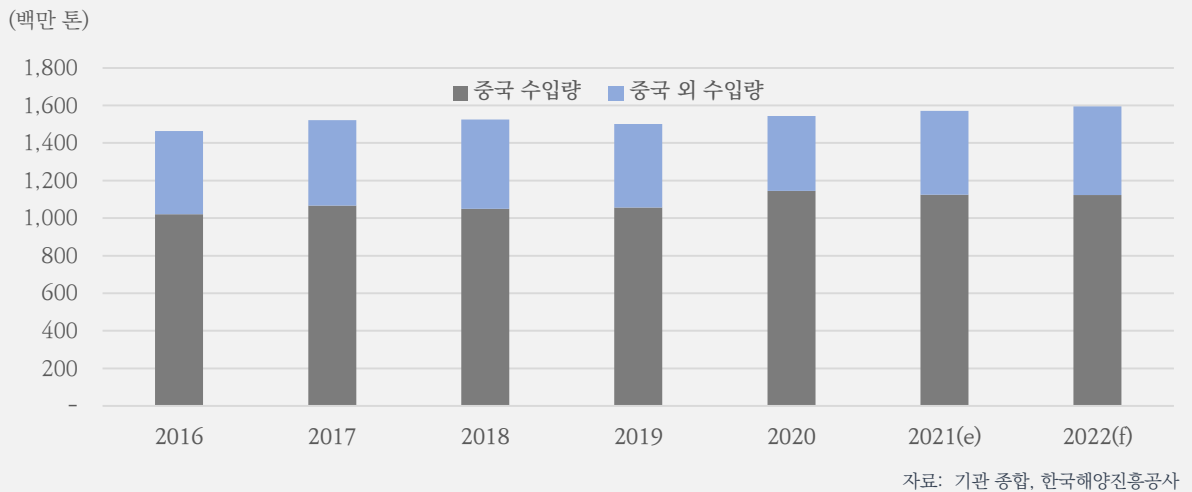
그러나 FFA 시장이 실물의 방향성을 주도하자 변동성 또한 급격히 확대 되었다. '21년 BDI 최저점과 최고점 간 격차는 무려 4,347 포인트로 최근 5년 평균 대비 3.4배 증가하였으며, 지난 10월 초 13년 만의 최고치를 기록한 후에는 단 1개월 만에 57% 폭락하기도 하는 등 극심한 변동성을 나타냈다.

이외에도 세계 각국의 산업활동 회복에 따른 원자재 수요 증가, 중국의 환경 정책과 경제 정책의 잦은 충돌로 인한 시장 변동성 확대, 갈수록 대형화되는 자연재해 등을 금년 건화물선 시장의 주요 변수들로 꼽을 수 있다. 팬데믹이라는 유례없는 재난으로 인해 화물과 선박의 수급 자체는 그 영향력이 다소 퇴색된 듯 하지만, 올 한해 시장을 움직인 주요 동력들을 분야별로 되짚어보고 다가오는 '22년 시황 변수들을 도출하도록 한다.

건화물선 수요 – 철강 및 철광석

'21년 글로벌 철광석 물동량은 상반기 중국의 수요 증가 및 중국 이외 국가들의 경기 회복에 힘입어 전년 대비 1.7% 증가할 것으로 전망된다. 그러나 전 세계 철광석 수입량의 약 75%를 차지하는 중국의 조강 생산량이 올 하반기 이후 급격히 감소하며 글로벌 철광석 물동량 증가를 압박하고 있다.

[그래프 4. 전 세계 철광석 물동량 추이]

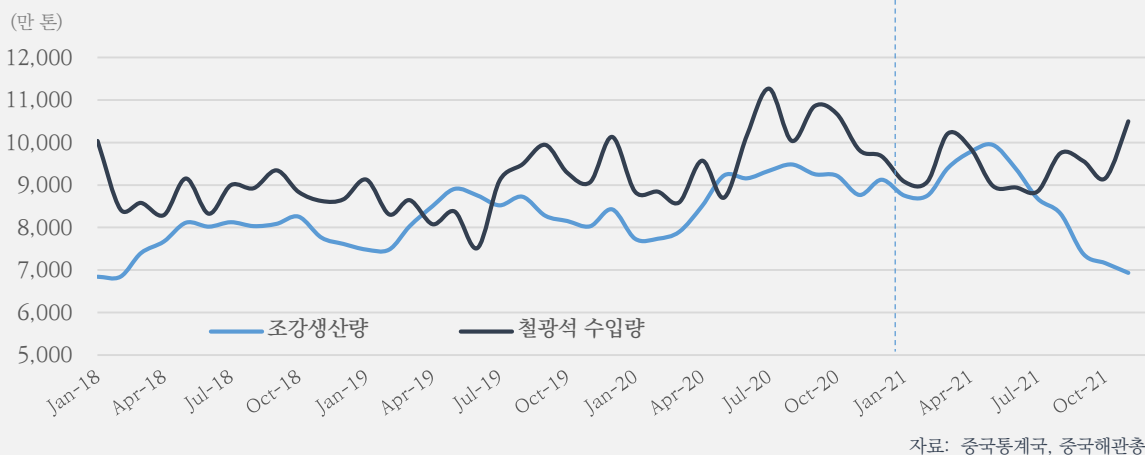


'20년 하반기부터 본격적으로 실시된 중국 정부의 경기 부양책 효과는 금년 상반기까지 이어지며 중국의 철강 수요와 조강 생산량을 증가시켰다. 중국 이외 지역의 경기 회복에 따른 철강 수출 수요 증가와 소매 상품 수출 호조에 따른 산업용 철강 수요 증가도 중국의 공격적인 조강 생산량 확대에 일조하였다. 그 결과 올 상반기 중국의 조강 생산량은 5억 6,018만 톤으로 전년 동기대비 11% 증가하였으며, 팬데믹 이전인 '19년 같은 기간 대비로는 14% 증가하는 등 견조한 확장세를 나타냈다. 조강 생산량 증가는 철광석 수입 수요 확대로 이어지며 올 상반기 중국의 철광석 수입량도 5억 6,139만 톤으로 전년 동기대비 3% 증가하며 케이프 시황 상승을 이끌었다.

그러나 시중 유동성 확대에 기반한 경기 부양책이 원자재 가격의 급등을 초래하여 인플레이션 위협을 고조시키자, 중국 정부는 원자재 가격 안정을 위해 은행들의 원자재 파생상품 소매 판매 금지, 국영 기업들의 해외 원자재 파생상품 투자 제한, 상품거래소

시찰 강화 등의 조치를 전방위적으로 시행하였다. 철강 제품의 수출세 환급 폐지 및 철강 원료의 수입관세율 인하 등 자국 내 철강 공급 증대를 유도하는 세제 개편 또한 실시되었다. 이에 더해 6월 이후 건설용 철강의 계절적 수요 감소 및 7월 1일 중국 공산당 창건 100주년 기념식을 앞둔 대대적인 산업 활동 제한 등은 중국의 철강 가격을 압박하며 제철소들의 생산 마진을 위축시켰다. 무엇보다도 탄소 배출량 감축을 위해 '21년 조강 생산량을 '20년 수준 이내로 제한하겠다는 중국 정부의 방침은 중국의 조강 생산량을 직접적으로 감소시키는 작용을 하였다. 그 결과 지난 4~5월 연이어 사상 최대치를 갱신하며 1억 톤에 가까운 물량을 기록했던 중국의 조강 생산량은 6월부터 본격적인 감소세로 전환, 11월에는 6,931만 톤으로 전년 동기대비 21% 급감하였다. 1~11월 누적 조강 생산량도 전년 동기대비 2% 감소하여 중국 정부의 감산 계획이 실현되는 모습이다.

[그래프 5. 중국 월간 조강 생산량 및 철광석 수입량]

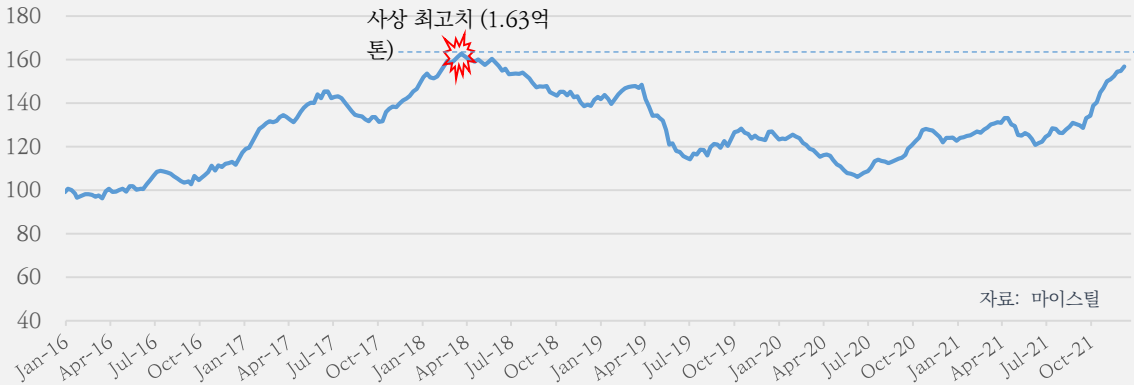


그러나 '21년 12월 현재 중국의 철강 산업에는 침체의 신호가 감지되고 있다. 올 하반기 중국의 급격한 조강 생산량 감축에도 불구하고 시장에 철강 공급 부진으로 인한 부작용이 나타나지 않은 점은 철강 수요 위축의 반증으로 볼 수 있다. 실제로 중국은 인플레이션 통제를 위해 부동산 시장으로의 자금 유입을 강력히 통제하였고, 이는 '형다 사태'로 대변되는 중국의 부동산 경기 위축을 초래하고 있다.

중국 철강 수요의 절반 이상을 차지하는 건설 분야의 위축은 당연히 철강과 철광석 수요 부진으로 이어진다. 철광석 수요 침체 영향으로 항만 재고량은 사상 최대치에 근접하고 있으며, 제철소들의 철강 생산 수익성도 상반기 대비 크게 위축된 상황이다. 이에 중국 정부는 정책 기조를 다시 경기 부양으로 전환하려는 신호를 서서히 내비치고 있다.

[그래프 6. 중국 철광석 항만 재고량]

(백만 톤)



'22년에도 중국의 조강 생산량 통제는 지속될 것으로 전망된다. 중국 정부는 2030년을 정점으로 2060년까지 탄소 배출 중립을 실현하겠다는 목표를 설정하고, 이를 위해 제 14차 경제개발 5개년 계획이 종료되는 2025년까지 탄소 배출량을 현행 대비 18% 감축하겠다고 발표하였다. 이 목표를 달성하기 위해서는 탄소 배출량이 많은 철강 산업에 대한 규제 강화가 필수적이라, '21년 조강 생산량을 전년 수준 이하로 통제하겠다는 계획도 이러한 맥락에서 발현되었다. 친환경 트렌드가 비단 중국 만의 문제가 아니라 전세계적인 현상인 점을 감안하면, 환경 이슈에 의한 산업 활동 위축 가능성은 이제 상시적인 것으로 판단된다.

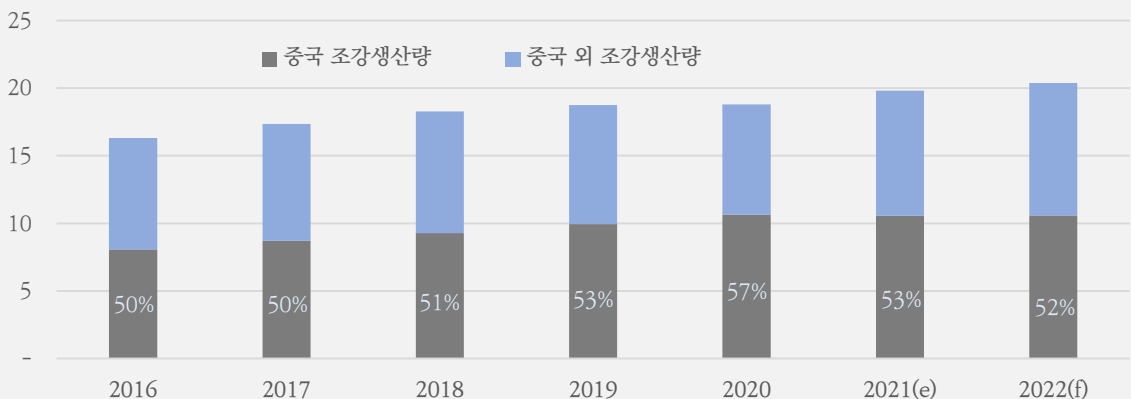
중국 정부의 경제 정책과 환경 정책이 잦은 충돌을 일으키고 있는 점은 시장의 변동성을 확대하는 요인으로 지속 작용할 전망이다. 금년에도 물가 안정을 위해 원자재 가격 억제 정책을 전개하는 한편, 환경 보호 명목으로 철강 등 원자재의 생산을 제한하여 가격 상승을 촉발하는 등 정책 분야 간 이해가 상충되는 경우가 빈번하게 발생한 바 있다. 내년에도 탄소 배출 절감을 위해 조강 생산량을 통제하는 정책을 우선으로 실시하되, 공급 부족으로 인한 물가 상승 압력이나 산업활동 부진에 따른 고용 문제 등이 불거질 경우, 정책 방향을 긴급히 수정하며 시장에 변동성을 촉발할 것이다.

'22년 2월 초 개최 예정인 베이징 동계올림픽은 중국 정부의 정책 전환 기점이 될 것으로 예상된다. 일각에서는 올 하반기 실시된 조강 생산량 감축이 이번 올림픽을 전후하여 '푸른 하늘'을 연출하기 위한 중국 정부의 의도라고 지적할 정도로 중국 정부는 올림픽의 성공적인 개최에 정성을 기울이고 있다. 일단 베이징 동계 올림픽이 종료될 때 까지는 대기오염을 악화시킬 정도의 산업 활동 확대는 시행되지 않을 것으로 보인다.

그러나 올림픽 이후에는 중국 정부가 침체된 경기를 방어하기 위한 부양책을 시행할 가능성이 높다는 것이 중론이다. 최근 헝가리 디폴트 사태로 중국의 부동산 경기가 급격한 위축 가능성을 보이자, 중국 정부는 긴급히 은행 지급준비율과 대출우대금리를 인하하며 방어에 나섰다. 베이징 동계 올림픽을 앞두고 여러 방면에서 산업 활동을 압박해왔던 점을 감안하여, 내년 3월 양회에서는 보다 확장적인 재정 정책이 나올 가능성이 예측되고 있다. 다만, 환경 정책의 우선 순위가 여전히 상단에 자리잡고 있고 과도한 유동성으로 인한 인플레이션 우려는 당국의 부담 요인이다. 이에 예전과 같은 인프라 투자 중심의 부양책보다는 부채 위기 완화에 중점을 둔 ‘경제 안정’의 성격의 정책이 추진될 것으로 전망된다.

[그래프 7. 전세계 및 중국 조강 생산량 추이]

(억 톤)



자료: 세계철강협회, 한국해양진흥공사

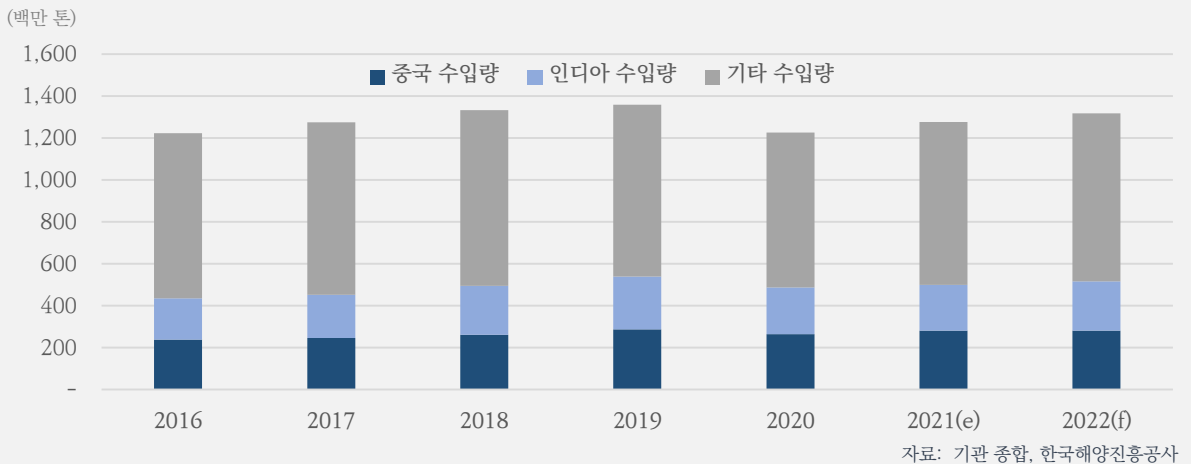
’22년 글로벌 철광석 물동량은 약 15.95억 톤으로 ’21년 대비 약 1.5% 증가할 것으로 전망된다. 중국의 수입 수요는 조강 생산량 통제 정책의 영향으로 금년 수준을 유지하겠으나, 중국 이외 지역의 수입량은 회복세를 이어갈 것으로 보인다.

세계철강협회는 중국의 철강 수요가 ’20년 9.95억 톤에서 ’21년과 ’22년에는 각각 9.85억 톤으로 감소하겠으나, 중국 이외 국가들의 수요는 ’20년 7.8억 톤에서 ’21년 8.7억 톤, ’22년 9.1억 톤으로 증가할 것으로 예상하였다. 중국의 철강 생산은 정체 되겠으나, 중국 이외 국가들의 생산량이 증가하여 전체적인 성장을 이어가는 그림이다. 다만 전 세계 철광석 수입량의 70% 이상을 차지하는 중국의 수요 정체는 해상 물동량의 변동성을 제한할 것으로 예상된다.

건화물선 수요 – 석탄

'21년 글로벌 석탄 물동량은 전년 대비 4.1% 증가한 12.8억 톤을 기록할 전망이다. 전 세계 주요 지역의 전력 수요가 '20년 팬데믹으로 인한 위축에서 회복되는 한편, 중국의 친환경 정책 강화로 인한 자체 석탄 생산량 위축이 주요 원인이다. 이에 더해 러시아와 서방 국가들 간 천연가스 공급을 매개로 한 알력 다툼과 중국의 호주산 석탄 수입 금지 등 자원의 무기화 움직임도 석탄의 정상적인 교역 패턴에 왜곡을 발생시키며 운임 상황에도 변동성을 만들어냈다.

[그래프 8. 전 세계 석탄 물동량 추이]

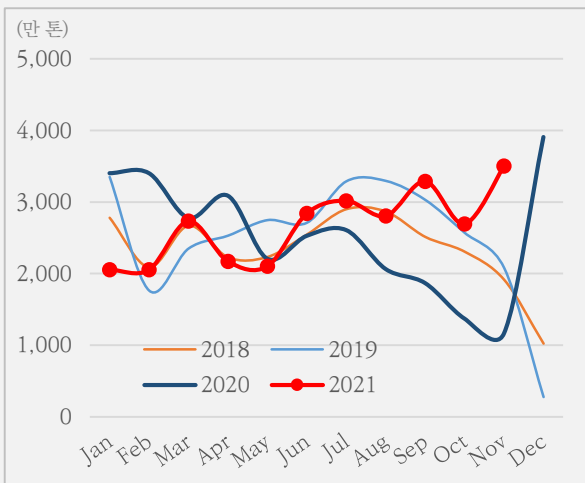


금년 초 북반구의 기록적인 한파로 초래되었던 중국의 석탄 수요 급증은 신속한 석탄 증산으로 조기에 극복되었다. 중국의 지난 1분기 석탄 생산량은 9.88억 톤으로 전년 동기대비 19.6% 증가하며 전력 공급 안정에 기여하였다. 그러나 7월 초 중국 공산당 창건 100주년 기념식을 앞두고 2분기 내내 시행된 탄광 안전 관리 강화 및 3분기 초 장마철 탄광 운영 제한 등은 중국의 석탄 공급 부족 및 전력난을 악화시켰다. 이에 더해 수출 호조에 따른 산업 활동 회복 및 전력 수요 증대, 6월까지 이어진 남중국 가뭄으로 인한 수력 발전량 감소 등은 중국의 전력난을 추가 압박하며 석탄에 대한 수요를 한층 증대시켰다.

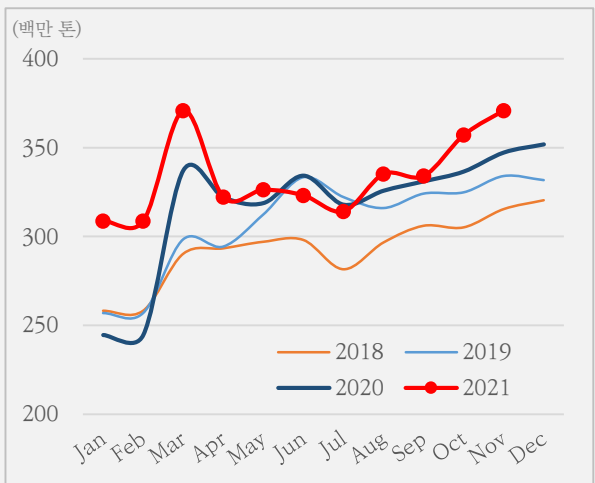
중국 정부는 석탄 공급 부족이 전력 가격 상승으로 이어져 물가 불안을 초래하는 사태를 차단하기 위해, 다시 석탄 수입 특별 쿼터 부여 및 자국 탄광들의 증산 독려에 나섰다. 그러나 연초와는 다르게 3분기에는 정부의 독려에도 불구하고 중국의 석탄 생산량은 담보

상태를 반복했다. 중국 정부가 연중 ‘안전’과 ‘환경’을 강조하며 관련 규제를 엄격히 적용하자 탄광업체들이 무리한 생산량 증대보다는 안전 및 환경 규정 준수에 보다 무게를 두었기 때문이다. 실제로 올 상반기 중 안전사고 또는 지침 위반으로 운영이 중단된 중국 탄광들은 대부분 3분기까지 가동을 재개하지 못한 것으로 파악되었다. 그 결과 중국의 2~3분기 석탄 생산량은 19.6억 톤으로 전년 동기대비 0.3% 증가에 그쳤는데, 같은 기간 중국의 화력 발전량이 8.8% 증가한 점을 고려하면 중국의 전력난 발생은 당연한 수순이었다.

[그래프 9. 중국 월간 석탄 수입량]



[그래프 10. 중국 월간 석탄 생산량]



자료: 중국 통계국, 중국해관총서

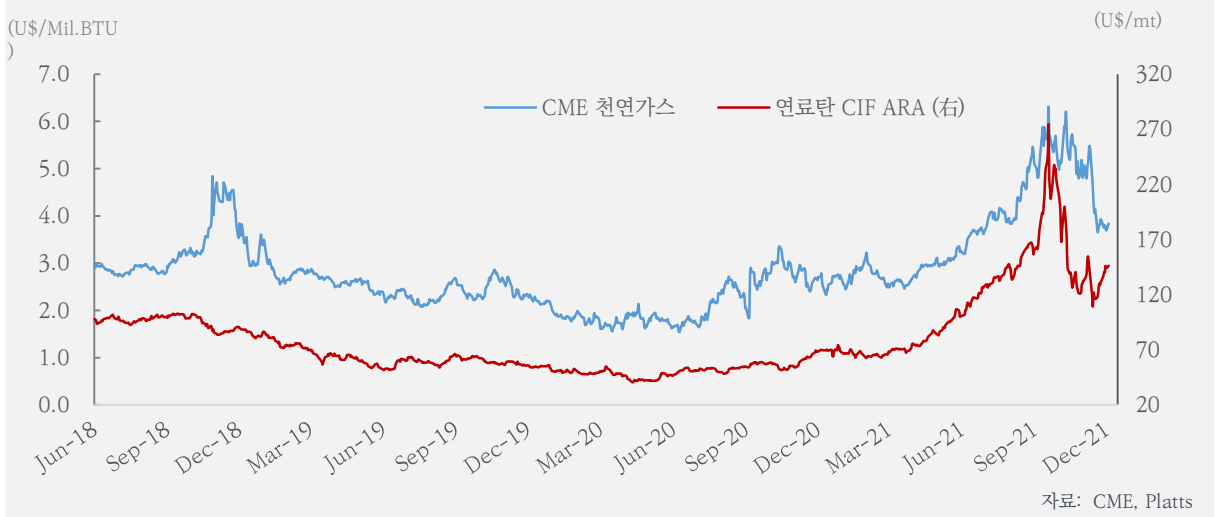
자체 석탄 증산이 여의치 않자, 중국은 석탄 수입량을 확대하여 지난 6월 이후로는 줄곧 지난해 같은 기간 대비 많은 양의 석탄이 수입되었고, 이는 건화물선 시황에 긍정적으로 작용하였다. 그러나 중국의 전체 석탄 공급량 중 수입산이 차지하는 비중은 약 7.4% 가량으로 낮은 편이라 수입 증대로 전력난을 해소하기에는 역부족이었다. 이에 중국은 대대적인 증산 독려 및 석탄 가격 상한제 실시, 전력 가격 시장 연동제 도입, 석탄 가격 교란행위 엄단 등 다양한 조치를 동시다발적으로 시행하여 4분기부터는 마침내 본격적인 석탄 증산에 성공하였다. 환경과 안전에 우선순위를 두고 정책을 추진한 결과 전력난과 물가 상승 등 부작용이 확대되자, 정책 우선순위를 다시 경제 쪽으로 전환한 것이다.

이와 같은 중국의 정책 변화는 시사하는 바가 크다. 전 세계적 친환경 트렌드와 중국 내 환경 보호 요구 확대에 부응하여 그동안 석탄을 ‘감축 대상’으로 취급하였으나, 올 하반기 전력난이 전체 산업 생태계를 위협하는 수준으로까지 악화되자 석탄의 역할이 ‘예비 에너지’ 개념으로 재정립되고 있다.

'21년 12월 현재에도 중국은 안정적인 전력 공급을 최우선 순위에 두고 석탄의 생산과 수입을 동시에 독려하고 있다. 세계적인 석탄 사용 감축 트렌드를 계속 외면할 수는 없겠지만, 석탄 생산에 대한 강력한 규제보다는 전체 에너지믹스 전환 상황을 면밀히 살펴가며 석탄의 생산과 사용을 통제할 것으로 예상된다. 이 경우 중국의 천연가스 및 신재생 에너지 수급 상황에 따라 석탄에 대한 수요가 변동성을 나타낼 것인 바, 아시아 역내 석탄 물동량도 유럽 시장처럼 천연가스 시장에 종속되는 구조가 나타날 가능성이 엿보인다.

한편 유럽의 천연가스 공급 부족에 따른 석탄 수요 증가는 올 한해 대서양 파나마스와 수프라막스 시황 강세를 주도한 요인이다. 전 세계적인 탄소 배출 감축 움직임으로 인해 아시아 지역의 천연가스 수요가 급증하였고, 이는 그동안 천연가스 소비를 주도해온 유럽 지역의 공급 부족으로 연결되었다. 이에 더해 유럽향 천연가스의 최대 공급처인 러시아가 자국의 유럽향 신규 가스관(Nord Stream2) 사용 승인과 자국에 대한 서방의 제재 해제를 요구하며 유럽향 가스 공급을 축소시키자, 유럽 내 천연가스 가격이 급등하며 이를 대체하기 위한 석탄의 물동량이 크게 증가하였다.

[그래프 11. 천연가스 및 유럽향 연료탄 가격 추이]



유럽향 가스 공급 축소는 건화물선 시황에는 상승 요인이다. 그러나 상황은 그리 간단하지 않다. 러시아의 가스 공급 무기화가 현실화되자 미국을 비롯한 서방 국가들은 러시아에 대한 제재를 오히려 강화하고 있다. 이에 러시아는 나토(NATO)의 동진(東進) 중단을 요구하며 우크라이나 국경 인근에 병력을 증강시켜 무력 충돌 위험도 고조되고 있다.

서방 국가들과 러시아는 최악의 상황을 피하기 위해 협상을 진행 중이나, 지정학적 위험으로 진행된 가스 공급 문제는 '22년에도 유럽향 석탄 물동량을 좌우할 중요 변수가 될 것이다.

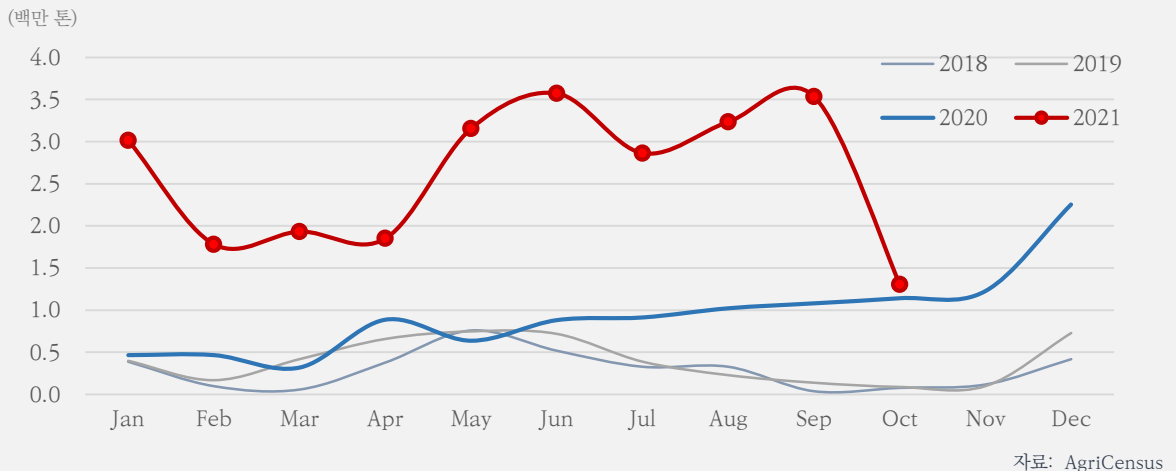
'22년 석탄 해상물동량은 약 13.2억 톤으로 금년 대비 3.2% 가량의 증가가 전망된다. 중국의 경우 자체 석탄 생산이 증가하여 금년 수준의 수입량을 유지하겠으나, 올 한해 코로나19 재확산 등으로 전력 수요 부진을 겪은 인디아의 수입 증대가 물동량 회복을 주도할 것으로 예상된다. 다만 신흥국들의 저조한 백신 보급에 따른 에너지 수요 회복 지연과 탈탄소 움직임으로 인한 석탄 소비 위축의 영향으로 글로벌 석탄 물동량은 팬데믹 이전인 '19년 수준을 회복하기는 어려워 보인다.

건화물선 수요 – 곡물

전 세계 곡물 물동량은 팬데믹과 무관하게 꾸준한 성장세를 이어가며 중소형선 시황을 지지하고 있다. '21년에는 평년 대비 낮은 남미 곡물 시즌과 브라질 이모작 옥수수 작황 부진, 옥수수 가격 급등으로 인한 소맥 대체 수요 증가 등이 해상물동량 변화를 주도하였다. 그 중에서도 특히 중국의 옥수수 수입량 증대와, 남미-북미-흑해가 상호간 작황 및 수출 여력에 따라 상호 보완적 물동량 구조를 구성한 점이 중요한 변화로 판단된다.

중국의 올 1~10월 기간 옥수수 수입량은 2,624만 톤으로 전년 동기대비 무려 236% 급증하였다. 중국을 휩쓸던 아프리카 돼지열병(ASF)이 통제 단계에 접어들며 사료 수요는 회복된 반면, 2020/21 시즌 중국의 옥수수 생산량은 2.6억 톤으로 전 시즌과 거의 동일한 생산량을 기록하며 정체된 탓이다. 최근 수년간 과도한 기말 재고를 해소하기 위해 옥수수 소비를 촉진한 점도 공급 부족을 심화시켰으며, 미중 무역분쟁 1단계 합의에 따른 미국산 곡물 구매 확대도 옥수수 수입 증가의 원인이다.

[그래프 12. 중국 월간 옥수수 수입량 추이]



중국의 옥수수 수입은 주로 미국산과 우크라이나산으로 충족되었다. 특히 미국산 옥수수의 중국향 수출 증가는 톤마일을 증대시켜 건화물선 시황 지지요인으로 작용하였다. '21년 1~10월 기간 미국의 옥수수 수출량은 전년 동기대비 39% 증가한 6,018만 톤을 기록하였는데, 이중 중국향 수출은 306% 증가하며 물량과 톤마일의 증가를 동시에 견인하였다.

[표 13. '20 vs '21 미국산 옥수수 수입국별 수출량 현황 (1~10월 기준)]

단위: 톤

	2020년	2021년	증가율
중 국	4,238,997	17,225,358	306%
멕시코	12,112,134	13,876,848	15%
일 본	9,205,852	10,151,538	10%
콜롬비아	4,599,933	3,364,666	-27%
대한민국	2,978,239	3,214,966	8%
캐나다	1,523,856	1,690,823	11%
대 만	701,627	1,506,849	115%
과테말라	1,049,379	1,039,704	-1%
온두라스	600,192	653,720	9%
코스타리카	704,713	620,720	-12%
기 타	5,509,726	6,836,654	24%
합 계	43,224,648	60,181,846	39%

자료: USDA, 한국해양진흥공사

USDA는 중국의 옥수수 수입량이 2020/21 시즌에는 2,951만 톤을 기록한 후, 2021/22 시즌에는 약 350만 톤 감소한 2,600만 톤을 기록할 것으로 전망하고 있다. 중국의 국영 농업연구기관은 자국의 옥수수 생산량이 약 1,300만 톤 가량 증가할 것이므로, 수입량은 USDA의 전망치보다 2천만 톤 가량 추가 감소할 것으로 전망하기도 한다. 다만 어떠한 경우에도 중국의 옥수수 수입량이 '19년 이전 수준(760만톤 이하)으로 감소할 가능성은 낮아 보이며, 중국향 옥수수 물동량은 '22년에도 중소형 건화물선 수요를 지지할 것으로 전망된다.

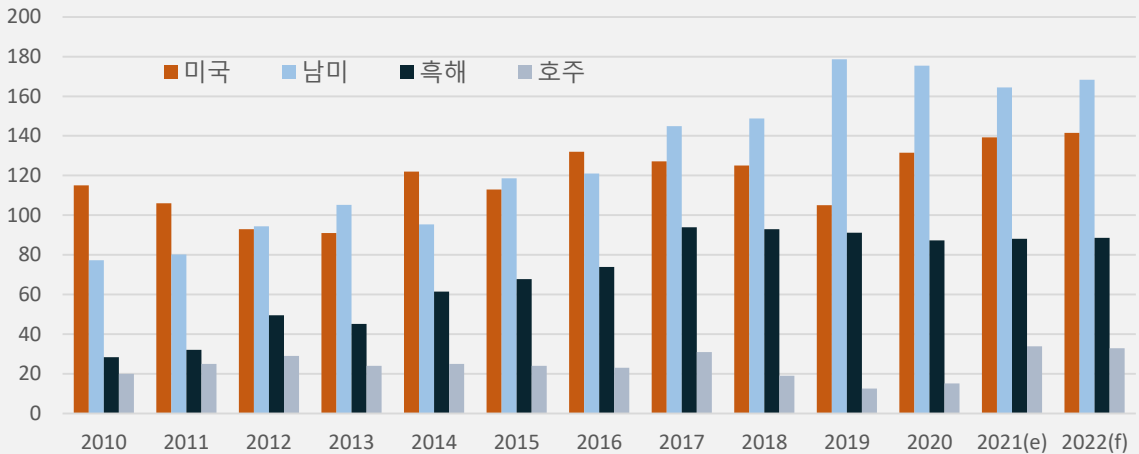
국제 곡물 물동량이 주요 수출국들의 작황과 수출 여력에 따라 유연하게 변화하는 추세가 강화되고 있다. 예를들면 브라질의 대두 수확이 지연되면 미국산 대두가 시즌을 초과하여 수출을 이어가거나, 남미산 옥수수의 작황이 부진하면 흑해산 소맥 또는 옥수수가 그 공백을 메우는 식이다. 이는 2010년대 중반 이후 남미와 흑해의 곡물 생산량이 크게 증가하며 국제 곡물 시장에 공급 대안을 확대한 점에 기인한다.

과거 미국 중심으로 형성되던 국제 곡물 교역에 점차 남미와 흑해의 비중이 확대되어 수입국들의 곡물 조달 옵션이 다양화되었고, 이는 특정 공급처의 수출 여력 감소를 타 공급처의 물량으로 대체 가능토록 하였다. '21년의 경우 연초 브라질 대두의 수확이 지연

되자 1분기 중 미국산 대두의 수출이 증가하며 수입국들의 수요를 충족시켰고, 반대로 미국산 대두의 수출이 허리케인 피해로 지연되자 남미산 대두가 3분기까지 수출을 이어갔다.

[그래프 14. 주요 권역별 곡물 수출량 추이]

(백만 톤)



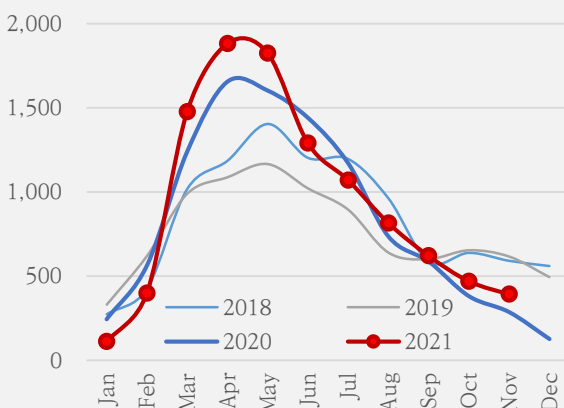
* 남미: 브라질+아르헨티나, 흑해: 러시아+우크라이나

자료: 클락슨, 한국해양진흥공사

옥수수의 경우 지난 3분기 미국산 옥수수의 수출 여력이 소진되고 브라질산 이모작 옥수수는 작황 부진으로 가격 경쟁력을 상실하자, 흑해산 소맥이 옥수수를 대체하여 사료용으로 판매를 확대하였다. 과거에는 특정 수출국의 수출 여력이 부족한 경우 타 지역의 신곡이 수확될 때까지 물동량이 침체되는 패턴이 일반적이었으나, 이제는 즉각적인 대체 조달이 이루어지며 물동량 패턴을 보다ダイナミック하게 만들고 있다. 이와 같은 추세는 '22년에도 계속되어 주요 산지별 가격과 수출 여력이 해상물동량을 결정하는 구조가 강화될 것이다.

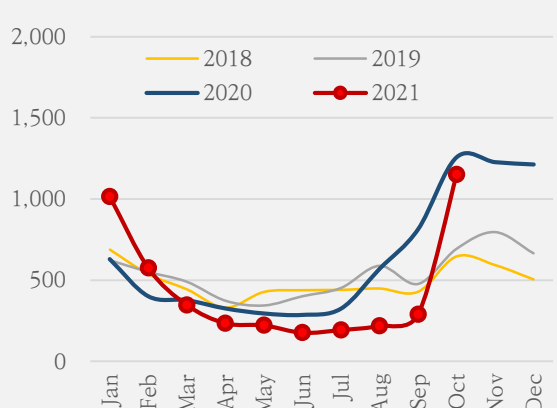
[그래프 15. 브라질 월간 대두 수출량 추이]

(만 톤)



[그래프 16. 미국 월간 대두 수출량 추이]

(만 톤)



자료: 브라질 상공부, USDA

한편 국제 비료 공급 부족은 내년 하반기 이후 작황에 대한 우려를 일으키고 있다. 올해 발생한 에너지 대란은 질소계 비료의 주 원료인 석유, 석탄, 가스 가격을 일제히 급등시켜, 대표적인 질소계 비료인 우레아(Urea, 요소)의 가격 급등을 유발하였다. 이에 중국, 러시아 등 주요 비료 수출국들이 자국 내 안정적인 비료 공급을 위해 수출을 제한하여, 북미, 남미, 동북아 등 주요 수입국들의 비료 수급 차질 발생 가능성이 고조되고 있다.

주요 비료 수입국들은 현재 내년 봄시즌 파종기에 필요한 비료 물량은 대부분 확보하였으나, 하반기 이후 소요 물량에 대한 수급 불안에 노출된 상황이다. 현재와 같은 높은 에너지 가격이 지속될 경우, 당장 내년 하반기 브라질의 이모작 옥수수 재배부터 비료 공급 차질이 발생할 수 있다. 비료 부족은 농산물이 생산성 저하로 이어져 해상 물동량 위축을 초래하므로, 향후 비료 수급 상황에 대한 면밀한 주시가 요망된다.

건화물선 수요 - 종합

[표 17. 건화물선 물동량 종합]

단위: 백만 톤

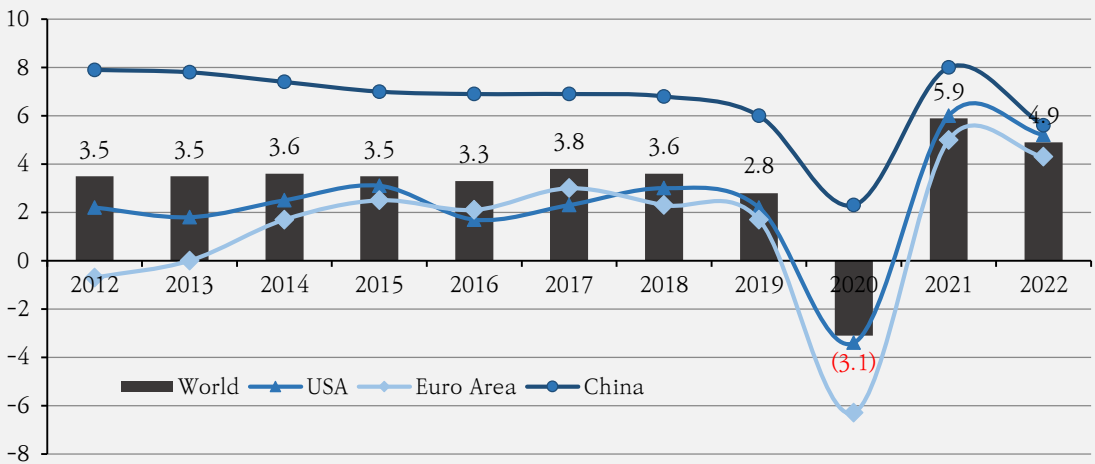
	철광석	석탄	곡물	마이너	합계
2016	1,463.4	1,222.9	450.0	1,842.0	4,978.2
2017	1,521.9	1,273.9	476.0	1,898.8	5,170.7
2018	1,524.3	1,332.8	475.0	1,968.3	5,300.4
2019	1,501.3	1,359.2	478.0	2,020.2	5,358.7
2020	1,544.4	1,226.3	512.0	1,977.9	5,260.6
2021(e)	1,571.0	1,276.2	530.0	2,072.7	5,449.9
2022(f)	1,594.9	1,316.8	544.0	2,125.1	5,580.8

자료: 기관 종합, 한국해양진흥공사

'21년 전 세계 건화물 물동량은 54.5억 톤으로 '20년 대비 3.6% 증가할 것으로 전망된다. 코로나19 팬데믹 이후 세계 각국이 일제히 시행한 경기 부양정책과 백신 보급에 따른 산업활동 재개가 '20년의 기저효과와 더불어 높은 성장세를 나타내었다. 그러나 팬데믹 이전인 '19년과 비교하면 1.7% 증가에 그쳐, 그 회복세는 아직 견조하지 않다. 특히 석탄의 경우 팬데믹으로 인한 에너지 수요 침체에 더해 전 세계적 친환경 트렌드까지 영향을 미치며 '19년 수준의 물동량을 회복하기는 어려워 보인다.

[그래프 18. 전 세계 및 주요국 GDP 성장률 추이]

(% Change)



자료: IMF

IMF는 지난 10월 발표한 보고서에서 '22년 글로벌 경제 성장률을 4.9%로 기존 전망치 대비 0.5%p 상향 조정하였다. 이는 '21년 성장률 5.9% 대비 둔화된 수준이지만, 예상보다 강한 회복세가 반영된 것이다. 건화물 물동량 또한 글로벌 경기 회복세의 영향으로 '22년에도 약 2.4% 증가할 것으로 예상된다. 그러나 올 한해 건화물선 시장이 선박과 화물의 수급 자체보다는 선대 운영 효율성 저하, 풍부한 유동성 등에 의해 주로 좌우되었다는 점을 감안하면, 미국의 테이퍼링 개시, 주요 국가들의 금리인상 움직임 등 거시경제 환경에 보다 높은 주의를 기울여야 할 것이다.

한편, 여전히 사상 최고 수준을 이어가고 있는 컨테이너선 시황 호조의 영향으로 마이너스 벌크 화물 물동량은 '22년에도 호조를 이어갈 것으로 예상된다. 그동안 주로 컨테이너로 소량 수출되던 고철, 임업제품, 비료, 비철금속 등 화물들이 컨선 운임 폭등으로 선박 확보가 어려워지자 물량을 키워 소형 건화물선에 선적되고 있다. 이러한 현상은 '21년 중소형선 시황 강세의 가장 중요한 요인 중 하나이며, 컨테이너선 시장이 현재의 고시황을 유지할 경우 소형 건화물선에 대한 수요 또한 지속적인 강세를 나타낼 전망이다.

선대 공급 전망

‘21년 말 건화물선 선대는 9.44억 dwt로 전년 대비 3.6% 증가를 기록할 전망이다. 이는 매년 꾸준히 3~4% 대의 확장을 기록한 ’17년 이후의 추세에 부합한다. 그러나 금년 초에 제시된 선대 증가율 전망치가 1% 대 중반에 불과했던 점을 상기하면 올 한해 선대 확장은 당초 예상보다 강하게 나타난 편이다. 선형별로는 케이프 4.3%, 파나마스 3.6%, 수프라막스 2.9%, 핸디사이즈 2.9% 로 각각 증가하여 상대적으로 대형 선박의 선대 증가율이 더 높게 나타났다.

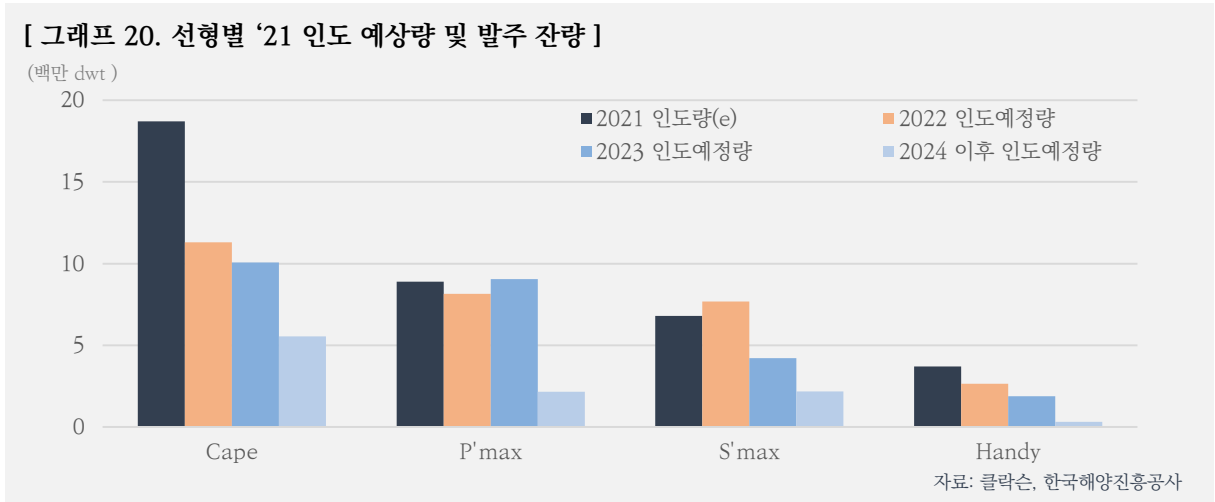
[표 19. 연도별 건화물선 선대 변동 추이]

		2016	2017	2018	2019	2020	2021(e)	2022(f)
Capesize	척	1,652	1,693	1,726	1,777	1,838	1,916	1,934
	M.DWT	315.2	323.9	335.0	348.1	361.2	376.6	380.1
	증가율	2.2%	2.9%	3.4%	3.9%	3.6%	4.3%	0.9%
Panamax	척	2,445	2,504	2,568	2,699	2,831	3,030	3,098
	M.DWT	195.1	200.7	206.3	217.1	228.1	236.4	241.7
	증가율	0.4%	2.9%	2.8%	5.2%	5.1%	3.6%	2.3%
Supramax	척	3,419	3,523	3,598	3,712	3,819	3,930	4,026
	M.DWT	186.2	194.4	199.4	206.7	214.0	220.2	225.6
	증가율	4.4%	4.4%	2.5%	3.7%	3.5%	2.9%	2.5%
Handysize	척	3,622	3,655	3,726	3,788	3,833	3,943	3,965
	M.DWT	98.8	101.1	103.8	106.1	107.8	110.9	111.5
	증가율	1.8%	2.3%	2.7%	2.2%	1.6%	2.9%	0.5%
Total	척	11,138	11,375	11,618	11,976	12,321	12,819	13,023
	M.DWT	795.3	820.1	844.5	878.0	911.1	944.1	958.9
	증가율	2.2%	3.2%	3.0%	4.0%	3.7%	3.6%	1.6%

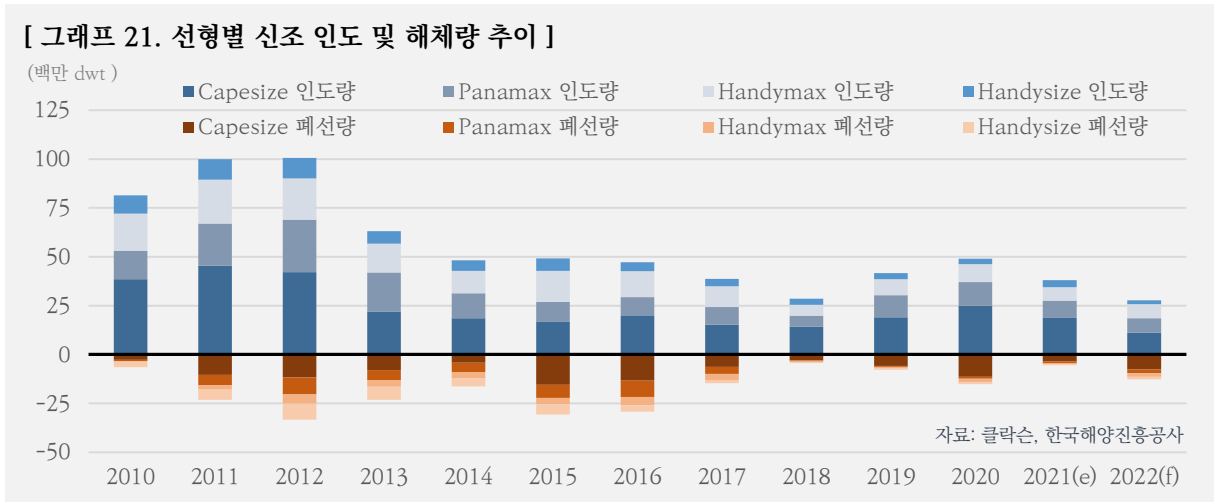
자료: 클락슨, 한국해양진흥공사

’22년에도 건화물선 선대는 증가 추이를 이어가겠으나 증가율은 1.6% 수준으로 낮아질 전망이다. 지난 ’19~’20년 기간 저조한 발주의 영향으로 ’22년 중 인도 예정인 신조선 물량이 적고, 운임 상황이 선박 운항 원가를 넉넉히 상회하며 노후 선박의 해체 유인 또한 감소한 탓이다.

’21년 12월 현재 전체 건화물선 발주 잔량(orderbook)은 현존 선대의 6% 수준에 그쳐 사상 최저 수준을 이어가고 있다. 특히 케이프 선형의 ’22년 인도 예정량은 1,131만 dwt로 금년 인도 예상량 대비 40% 급감하며 전체 건화물선 신조 인도량 위축을 주도할 전망이다. 파나막스의 ’22년 신조선 인도 예정량은 815만 dwt로 ’21년 대비 8% 감소하는 반면, 수프라막스는 768만 dwt로 13% 증가할 것으로 예상된다.



’22년 신조선 인도 예정량은 감소한 반면, 노후선의 해체는 금년 대비 증가할 것이라는 전망이 지배적이다. ’23년 EEXI, CII 등 IMO 탄소배출규제 시행을 앞두고 경제성이 떨어지는 선박에 대한 해체가 증가할 것으로 예상되는데, 그 경제성 판단의 기준이 되는 운임 시황도 ’21년 보다는 낮게 형성될 것으로 보기 때문이다. ’21년 12월 FFA 시장의 각 선형별 ’22년물(Cal.22) 평균은 케이프 U\$22,625 / 파나막스 U\$22,054 / 수프라막스 U\$21,236 으로 각각 형성되어있다. 이를 바탕으로 BDI를 산출하면 2,204 포인트로, 금년 평균 2,965 포인트 대비 약 26% 낮다. 다만 선박 해체 결정을 위한 경제성 판단에는 시장 수익력이 반영되므로, 내년 시황의 전개 양상에 따라 해체량은 유동적이다.



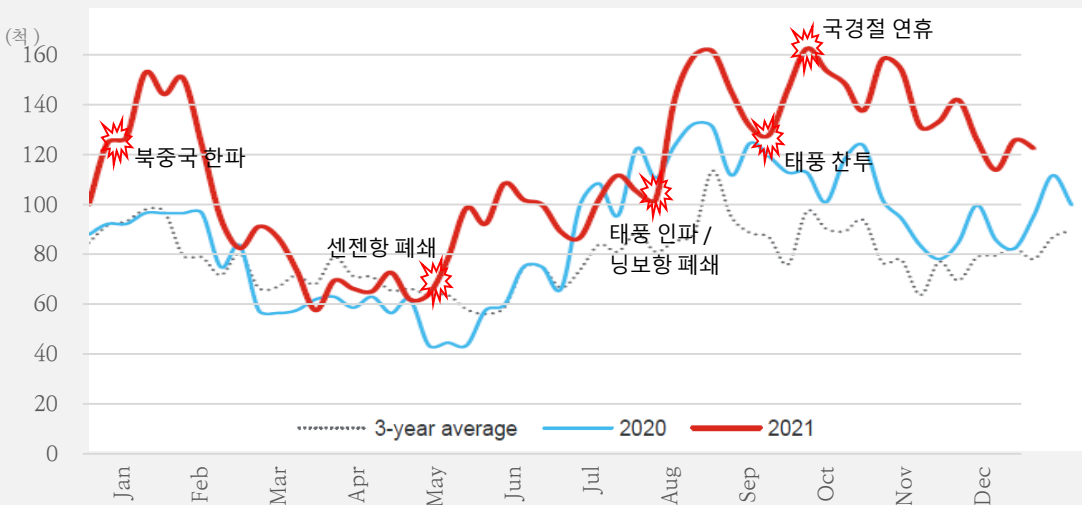
종합

'22년 건화물선 선대와 화물의 연간 증가율은 각각 1.6%와 2.4%로 예상되어 수급은 여전히 수요 우위로 형성될 전망이다. 공급 증가율을 상회하는 수요 증가율은 기본적으로 양호한 시황의 바탕이 된다. 다만 '21년 시장을 좌우한 선대 공급의 비효율성 해소 여부와 글로벌 유동성 장세의 연착륙 가능성은 내년에도 매우 큰 영향력을 발휘할 것으로 예상된다.

올 한해 전 세계적인 코로나19 방역지침 강화에 따른 항만 체선 증가는 실제 수송에 투입 가능한 선박량을 크게 감소시켰다. 코로나19가 최초 확산된 '20년의 경우 세계 각국의 방역 대책은 국가 차원의 '봉쇄'가 주류를 이루었는데, 이는 경제산업활동 자체를 중단시켜 해상물동량 발생을 위축시키는 결과를 가져왔다.

그러나 국가 차원의 대대적인 봉쇄가 경제에 심각한 타격을 입히자, 금년부터는 각국의 방역 초점이 '거리두기'와 '해외유입차단'으로 전환되었다. 작년 말부터 백신 보급이 이루어진 점도 이러한 방역의 전환을 가능하게 하였다. 중국을 비롯한 세계 각국이 '거리두기'를 유지하며 산업활동을 재개하자 해상물동량은 회복되었고, '해외유입차단'을 위해 자국 입항 선박에 대한 방역을 강화하자 선박의 항만 대기 시간은 증가하며 선박운항 효율성은 저하되었다. 장기간의 검역 과정을 거쳐 선박의 입항이 허가되더라도, 엄격한 방역지침으로 인한 항만 현장 인력 부족(도선사, 대리점, 부두근로자 등)은 모두 선박의 항만 체류시간 증가 요인이 되었다.

[표 22. 중국 항만 철광석 양하선박 대기척수]



자료: 클락슨, 한국해양진흥공사

자연 재해로 인한 선박 출항 지연도 용선 시장에 강한 충격을 주었다. 위 그래프에서 나타나듯이, 태평양 수역 내 공선 공급의 중심인 중국의 체선은 한파, 태풍 등 자연재해가 발생할 때마다 급격히 증가하였고, 이는 spot 선박 공급 감소로 이어지며 운임 시장을 전인하였다. 실질 선박 공급이 이미 위축된 상황에 자연재해가 발생하자, 가용 선박 부족이 급격히 악화되며 운임 시황을 밀어올렸다.

오미크론 등 코로나19 변이 바이러스가 지속 발생하고 돌파감염 사례도 빈번히 보고되고 있으나, '22년에는 세계 각국의 방역 지침이 금년보다는 완화될 것이라는 전망이 우세하다. 이 경우 엄격한 방역 지침이 유발한 선대 운영 효율성 저하가 해소되며 선박의 실질 공급을 증가시킬 것으로 전망된다. 인류가 바이러스와의 싸움에서 승기를 잡는 그 시점이 해운 시장에는 아이러니하게도 하락 변곡점이 될 수 있겠다.

전 세계적인 인플레이션 압력 심화에 따른 금리 인상 움직임도 '22년 시장에는 부담요인이다. 유동성 장세는 원자재 가격을 상승시켜 화물의 선취 수요를 촉진하고, FFA 시장 전인을 통해 실물 운임을 부양한다. 그러나 미국이 조기 금리 인상을 공식화하고 유럽은 이미 금리 인상에 나서는 등 유동성 장세의 종료는 이미 가시화되고 있다. 올 한해 시장에 강한 상승 동력을 제공했던 FFA 시장이 내년에는 역으로 하락 압력으로 작용할 가능성도 염두에 두어야 할 것이다. 다만 앞서 언급했듯이, 시장 수익력 약화는 비경제 선박의 해체를 촉진하므로 수급 외 요인들로 인한 하락 압력은 다시 수급을 조정하는 '시장 기능'을 수행할 것이다.

해마다 연말이면 지나간 한해를 회고하고 주요 시장 요인들을 분석하여 다음 해를 예상해보지만, 시장은 항상 돌발 변수에 의해 예상과는 다른 방향으로 전개되고는 한다. '22년은 그 어느 해 보다도 예측 불가능한 대형 변수가 다수 포진되어 있다. 펀더멘털에 기반을 두고 시장을 고찰하되, 시시각각 변화하는 환경에 신속히 대응하는 것이 그 어느때 보다 중요할 것으로 사료된다.

Chapter 2. 원유선

['21년 키워드]

- OPEC+ 생산량 통제 / 국제 유가 급등 / 재고 우선 사용 / 저장 수요 감소

['21년 시황 회고]

- 해상 물동량 위축 및 선박 공급 과잉으로 VLCC 연평균 수익력 마이너스 기록

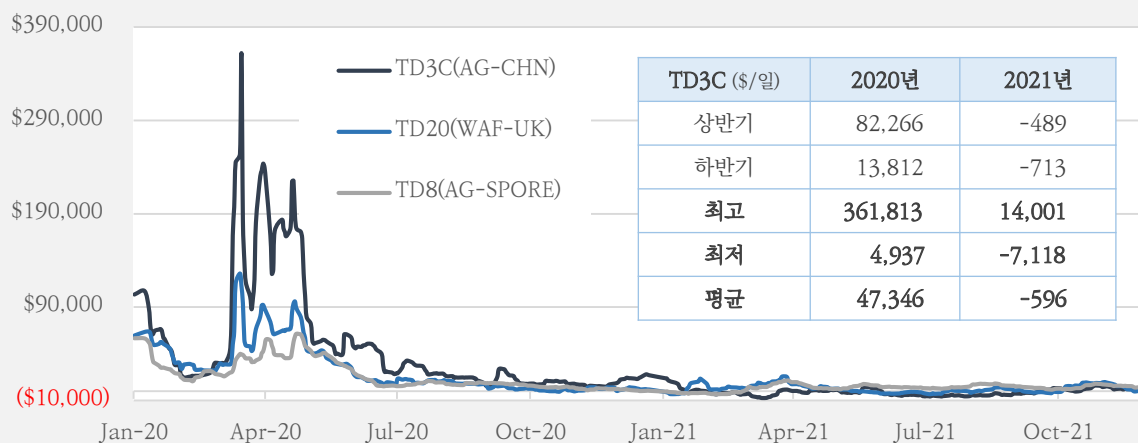
['22년 시장 전망]

- 물동량 팬데믹 이전 수준 회복 및 노후 선박 해체 가속화는 시장 회복을 견인
미국과 이란의 핵합의 복원 협상 결과는 석유 공급 및 선박 해체 전망의 변수

2021년 원유선 시장 회고

코로나19 팬데믹이 장기화되며 시장의 불확실성은 그 어느 때보다도 증대되고 있다. 일반적으로 시장 불확실성이 증대되면 돌발 변수들의 자주 등장하며 시장의 변동성도 확대되기 마련이다. 그러나 올해 원유선 시장은 시장의 변화에 거의 아무런 반응을 나타내지 않는 무기력한 모습을 보였다. 올 4분기 동계 계절적 성수기를 앞두고 서서히 회복세를 보이는 듯 했으나, 오미크론 변이의 등장은 그 미미한 회복세마저 진압하였다. VLCC 중동/중국 구간 TCE(Time Charter Equivalence)는 다시 마이너스로 전환되었으며, '20년 하반기의 암울한 상황은 아직 개선의 여지를 보여주지 못하고 있다.

[그래프 1. 2020~2021년 원유선 시장 TCE]



자료: 한국해양진흥공사

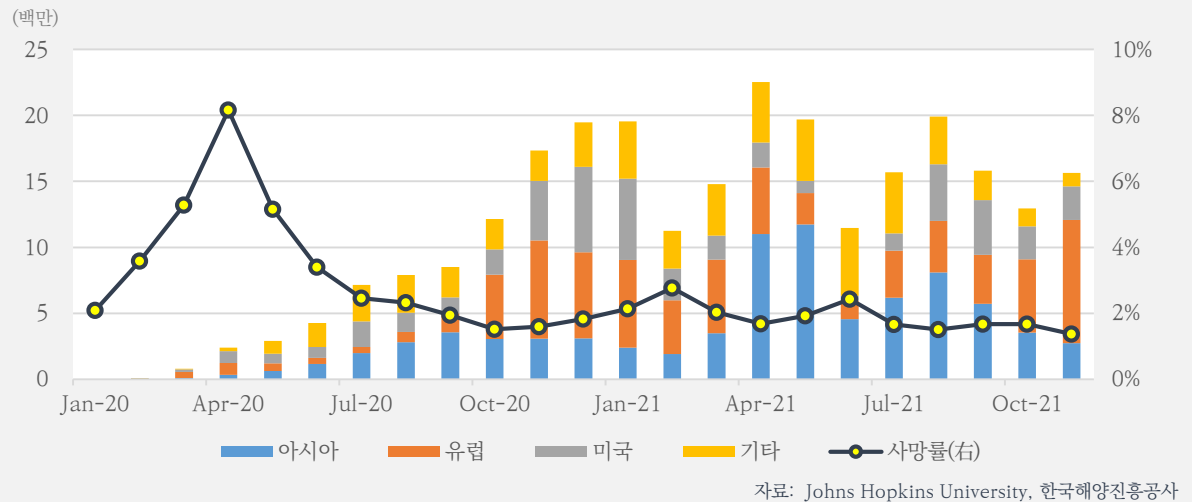
'20년 원유선 시장은 코로나19 팬데믹으로 인한 석유 수요 감소 및 사우디와 러시아의 가격 전쟁으로 인한 국제 유가 폭락, 그리고 이로 인해 유발된 해상 저장용 선박 수요 급증 등의 영향으로 극도의 변동성을 구현한 바 있다. 그러나 사우디와 러시아의 갈등이 봉합되자 OPEC+는 사상 최대 규모의 감산에 합의하며 강력한 생산량 통제를 실시하였다. 이에 원유선 시장은 큰 폭으로 하락한 후 1년 이상 장기 침체를 이어가고 있다.

'21년 VLCC 시장은 연초 수준을 단 한번도 회복하지 못하는 부진을 겪었다. 연초의 '연중 최고점' 마저도 '20년 최고치의 4%에도 채 미치지 못한다. 사상 초유의 연평균 마이너스 TCE를 기록하며 올 한해가 마감될 것으로 보이는 지금, 원유선 시장을 압박하고 있는 원인을 점검해보고, 다가오는 '22년에는 무엇을 주목해야 할 지 짚어보도록 한다.

선박 수요 “원유 수요는 회복, 물동량은 위축”

’20년 12월, 영국이 코로나19 백신 접종을 개시하자 시장에는 팬데믹의 조기 종식을 기대하는 분위기가 확산되었다. 원유선 시장 역시 원유 수요 회복과 더불어 상승 곡선을 그릴 것으로 기대되었다. 하지만 코로나19는 다양한 변이 바이러스의 형태로 우리 곁에 계속 머물고 있으며, 지금도 그 변화를 멈추지 않고 있다. 지난 5월 인도에서 폭발적으로 확산되었던 델타 변이가 하반기 이후 미국, 중국, 동남아시아 등 전 세계로 확산되자 세계 각국은 봉쇄 조치를 강화하였다. 이는 곧바로 석유 수요 회복 둔화를 초래하였으며, 최근 유행하고 있는 오미크론 변이도 동절기를 앞두고 조금씩 회복세를 보이던 원유선 시장에 다시 하방 압력으로 작용하고 있다.

[그래프 2. 전 세계 코로나19 신규 확진자 수 및 사망률]

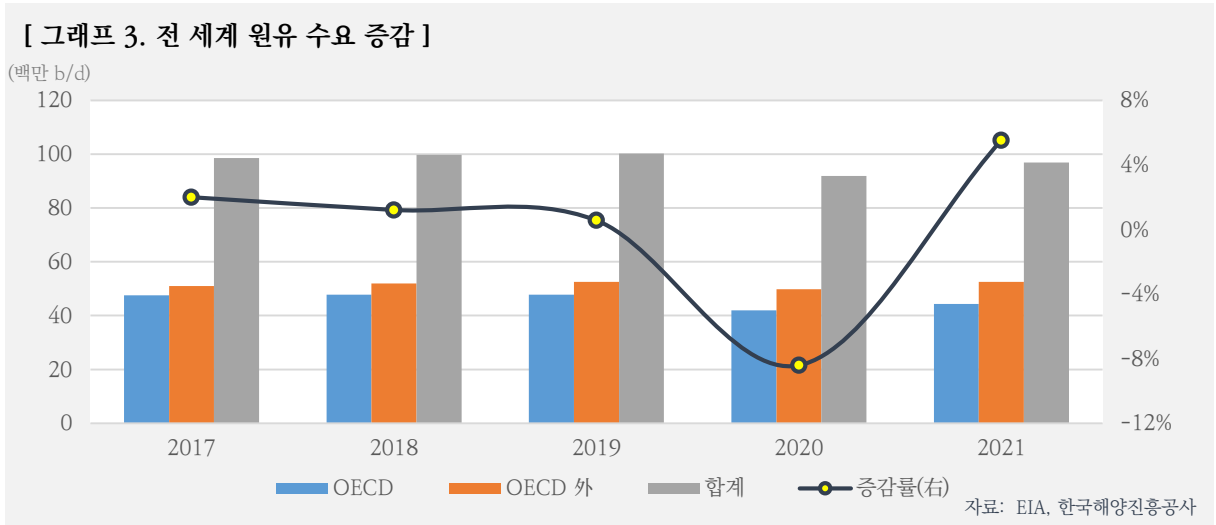


[원유 수요] ’20년 대비 5.5% 증가, ’19년 대비 3.4% 감소

그럼에도 불구하고, 각국의 경기 부양책 시행 및 위드 코로나 전환을 통해 올해 원유 수요 자체는 ’20년 대비 약 5.5% 증가할 것으로 전망된다.

(경기 부양책) 코로나19로 침체된 경제를 살리기 위해 세계 각국은 대규모 경기 부양책을 시행하였다. 특히 미국은 ’20년 이미 시행한 3.6조 달러 규모의 부양책에 이어 올해 3월 1.9조 달러 규모의 추가 부양책, 11월 1조 달러 규모의 인프라 투자안을 통과시켰다. 1.75조 달러 규모의 사회복지 투자안 역시 의회에 계류 중이다. 미국 경제는 빠른 속도로 회복되기 시작했으며, 산업용 그리고 연료용 석유제품 수요 역시 증가세를 구현하였다.

(위드 코로나) 올해 상반기 미국, 유럽 등 선진국 중심의 백신 접종이 하반기에 전 세계로 점차 확대되며 코로나19로 인한 사망률은 감소하였고, 변이 바이러스는 초기 바이러스에 비해 상대적으로 낮은 치명률을 보이고 있다. 이에 세계 주요 국가들은 방역 조치를 완화하는 이른바 ‘위드 코로나’를 시작했다. 즉, 코로나19 완전 종식이 아닌 공존을 선택한 것인데, 이동 제한이 완화되자 휘발유, 경유 등 연료 소비가 급증했다.



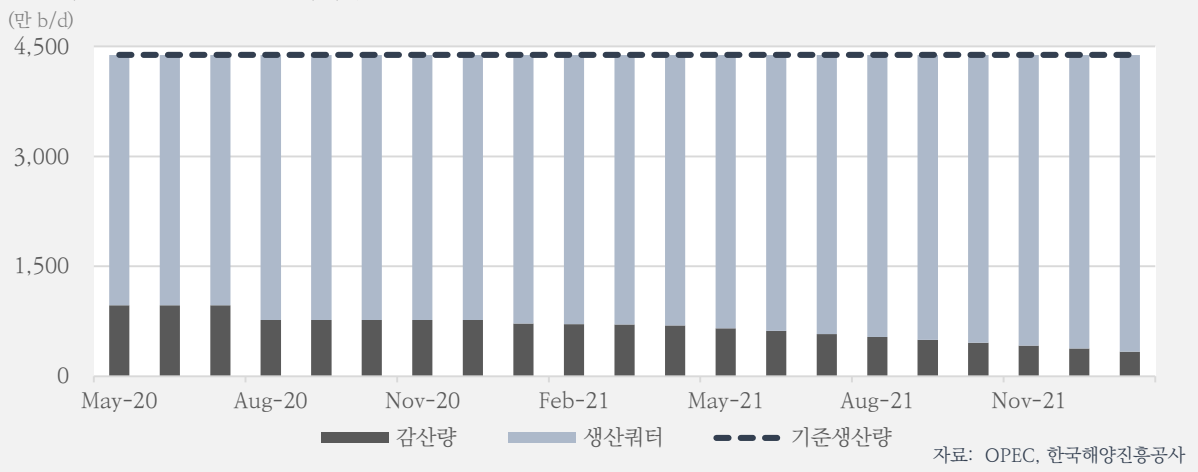
’21년 원유 수요는 팬데믹 이전인 ’19년 대비 여전히 3.4% 낮은 수준에 그칠 것으로 보이나, ’20년과 비교하면 뚜렷한 회복세를 나타내고 있다. 그렇다면 석유 수요 증가에 대응하여 시장 내 충분한 공급이 발생하였는지 살펴보자.

[원유 공급] 2020년 대비 1.9% 증가, 2019년 대비 4.7% 감소

’20년 4월 OPEC+는 원유 수요 급감에 대응하기 위해 전 세계 소비량의 10%에 달하는 970만 b/d 규모의 대규모 감산에 합의했다. 이후 단계적으로 감산 완화를 추진하고 있으나, 생산량 통제는 여전히 계속되고 있다. 미국 역시 사우디와 러시아의 가격 전쟁으로 국제유가가 급락하자 채산성이 맞지 않는 원유 시추 시설은 가동을 중단하였다. 올해 유가 상승에도 불구하고 셰일오일 등 생산량 증가는 아직 더디기만 하다. 세계 경제 침체로 인해 주요 산유국들은 원유 생산을 위한 신규 투자를 줄였고, 이는 석유 공급 정상화를 지연시키고 있다. 이에 더해 탄소 중립, 에너지 전환 등 전 세계 환경 정책 강화는 현재 에너지기업의 전략수립과 의사결정에 영향을 미치며 향후 석유 수요와 공급의 구조적 변화를 가져올 핵심 요인으로 작용하고 있다.

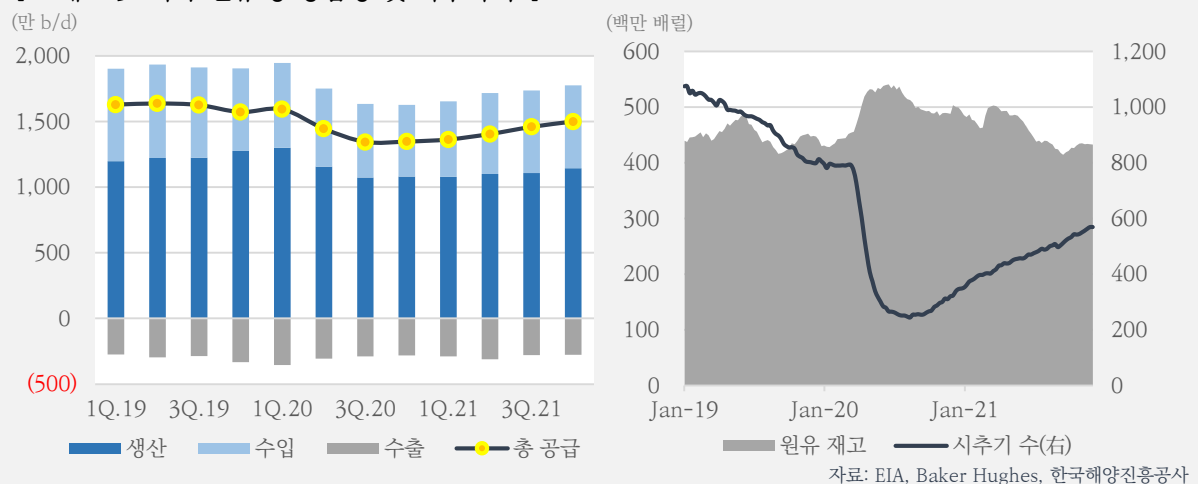
(OPEC+ 감산) OPEC+는 '18년 10월 생산량(4,385만 b/d)을 기준으로 '20년 5월 이후 국가별 생산쿼터를 부여하고 감산에 돌입하였다. 기준 생산량 대비 최초 감산 비율은 22% 수준이었으나, 단계적으로 감산 규모를 축소해온 결과 '21년 12월 현재 감산 비율은 약 8.6%로 하락하였다. 그러나 지난 2~4월 사우디의 100만 b/d 자발적 감산 및 앙골라, 나이지리아 등 아프리카 산유국들의 설비 노후화로 인한 생산량 감소 등은 실제 생산량이 생산쿼터 미달하는 경우를 빈번하게 초래하여 원유 공급 회복을 지연시켰다.

[그래프 4. OPEC+ 생산쿼터 및 감산량]

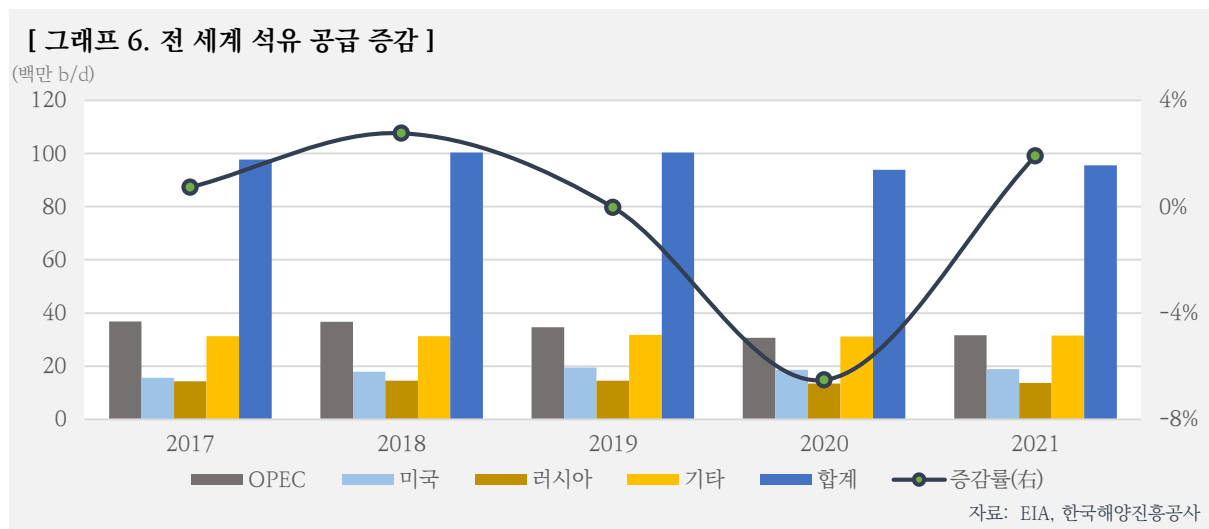


(미국 생산 둔화) '20년 2분기 국제 유가가 급락하자 미국 원유 생산량 역시 급감하였다. 올해 소폭의 회복세가 나타났으나, '21년 4분기 생산량은 '19년 동기 대비 여전히 10% 이상 낮다. 생산량 전망 지표로 활용되는 시추기(가스 포함) 투입 수 또한 '20년 4월 244기 까지 감소한 후 현재 569기로 회복되었으나, '19년 말 805기의 71% 수준에 불과하다.

[그래프 5. 미국 원유 총 공급량 및 시추기 수]



미국 원유 시장은 국제유가 변동의 완충 장치를 하며 유가 등락에 따라 생산량을 탄력적으로 조절해왔다. 그러나 올해에는 유가 급등에도 불구하고 미국 원유 생산 회복 속도는 더디기만 하다. 먼저 미국 에너지기업은 자본 지출 축소 등 경영합리화에 중점을 두고 투자자, 주주 등의 배당 요구에 우선 대응하는 모습을 보였다. 또한 생산 증가에 수반되는 유가 하락을 고려하면 생산을 늘릴 필요성 역시 부족한 상황이었던 것으로 판단된다. 즉, 생산을 현 수준으로 유지하며 고유가에 의한 수익 향유를 추구하는 선택을 한 것이다. 마지막으로 '22년 이후 수요 대비 공급 우위 전망 및 탄소중립 등 환경 정책 강화를 고려하면 현 단계에서 생산을 증가시킬 당위성도 부족한 것으로 보인다.



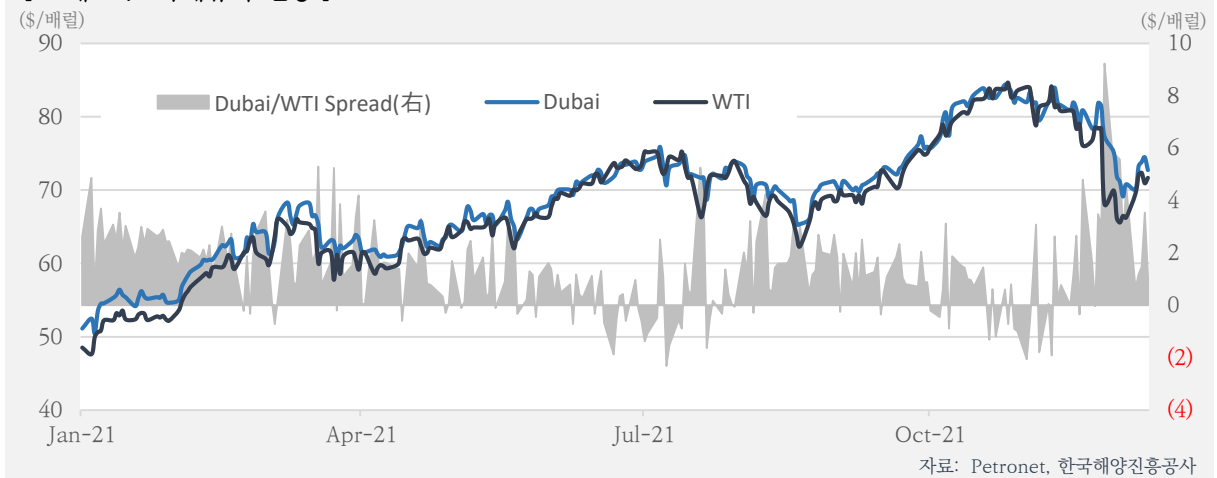
OPEC+ 감산 정책, 미국 생산 회복 둔화 등으로 인해 올해 전 세계 석유 공급은 '20년 대비 1.9% 증가하는 수준에 그칠 것으로 전망된다. 이와 같이 석유 수요 증가율(5.5%)이 공급 증가율을 크게 상회하는 초과 수요 상태의 석유 시장 구조가 올 한해 원유선 시장에 어떻게 작용했는지 점검해보자.

[해상 물동량] '20년 대비 1% 증가, '19년 대비 8% 감소

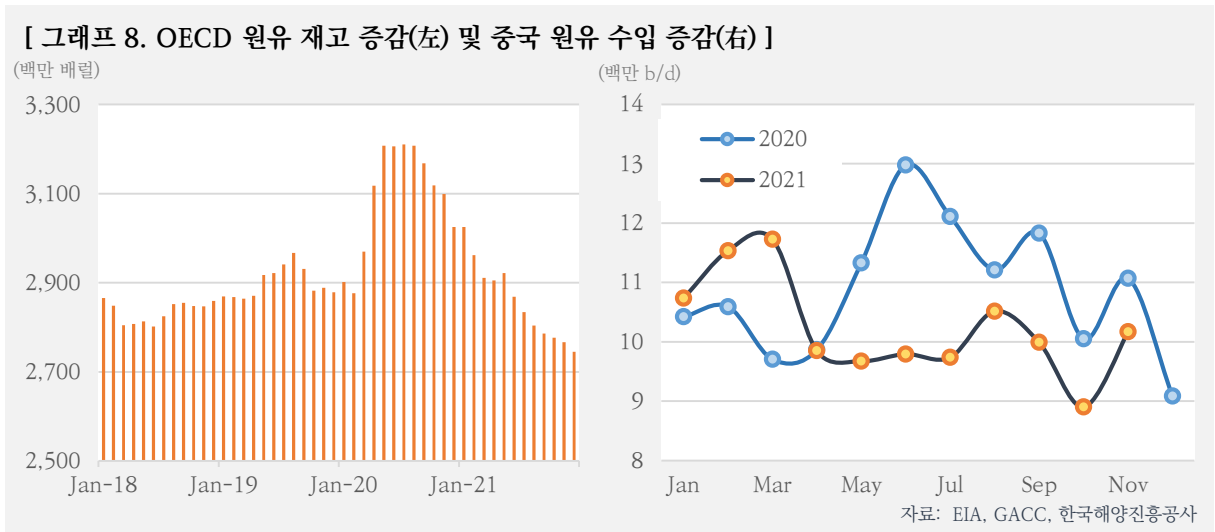
올해 전 세계 원유 수요는 작년 대비 5.5% 증가하는 반면 공급은 1.9% 증가에 그칠 것으로 전망된다. 그러나 원유 수요의 뚜렷한 증가에도 불구하고 수요 증가분이 해상 물동량 증가로 이어지지 못한 점은 원유선 시장의 회복을 저해하였다. 특히 '20년 사우디와 러시아의 가격 전쟁이 유발한 공급 과잉 및 재고 증가는 이러한 하방 압력을 더욱 가중시키고 장기화 시켰다.

(국제 유가 상승) 코로나19로 감소했던 원유 수요는 백신 접종 확대 및 경기부양책 시행으로 회복되기 시작하였다. 이에 반해 OPEC+ 생산량 통제 등 공급 정상화는 지연되며 원유 시장은 초과 수요 상태로 전환되었고, 이는 국제 유가의 빠른 상승을 유발하였다. '21년 1월 배럴당 48.52 달러로 시작한 WTI 가격은 10월에는 84.65 달러까지 상승하였으며, 12월 현재 70 달러 수준을 유지하고 있다. 유가 급등으로 인한 인플레이션 우려에 미국 등 주요 소비국의 증산 요구가 확대되고 있으나, OPEC+는 매월 40만 b/d 증산이라는 기존 방침을 고수 중이며, 이는 '22년 1월에도 동일하게 적용될 예정이다.

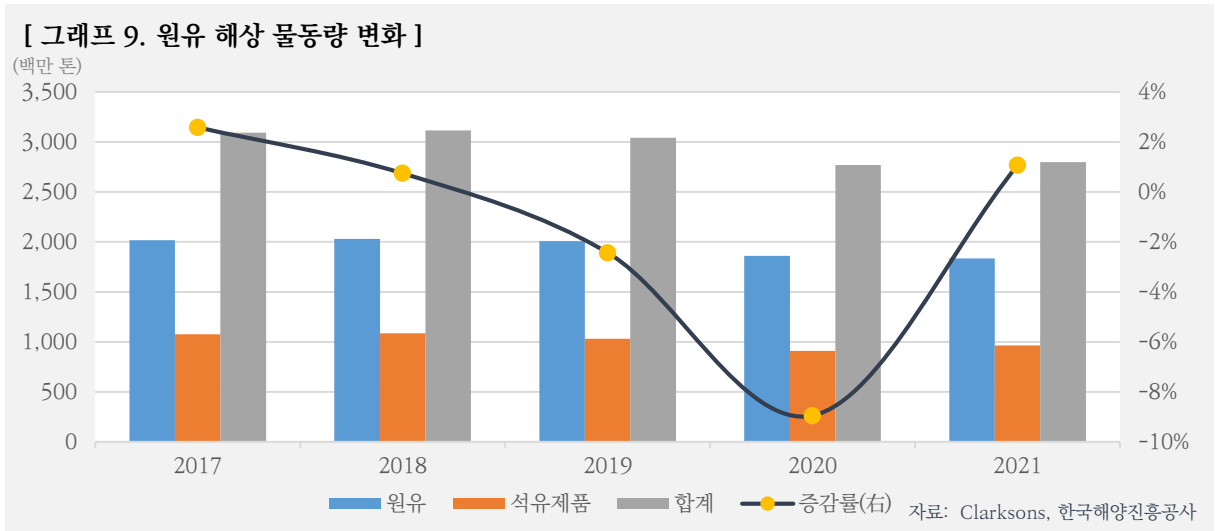
【 그래프 7. 국제유가 변동 】



(재고 사용 촉진) 수급 불균형으로 유가는 급등하고 백워데이션 경향은 강화되었다. 원유 저장 경제성이 낮아지자 각 국은 비축 중인 재고 사용을 촉진했으며, 주요 소비국의 재고는 코로나19 확산 이전 수준으로 감소하였다. 재고 우선 사용은 신규 수입 수요 감소 및 해상 물동량 위축으로 연결됐다. 세계 석유 최대 수입국인 중국의 올해 1~11월 정제 처리량이 작년 동기 대비 약 4.9% 증가한 반면 원유 수입량은 오히려 7% 수준 감소한 것은 이를 단적으로 증명해 준다. 이러한 재고 사용은 비단 상업용 재고 뿐만 아니라 전략비축유로 범위가 확대되었다. 특히 전략비축유 사용을 극히 꺼리는 것으로 알려졌던 중국은 올해 들어 수 차례에 걸쳐 비축유를 사용하는 것으로 추정되었다가 급기야 9월 공식적으로는 사상 최초로 공개 입찰을 통한 비축유 판매를 실시하였다. 또한 미국은 OPEC+의 증산 요청 거절에 11월 비축유 5,000만 배럴 방출 계획을 발표하였으며, 이에 동조하여 중국, 인도, 일본 등 5개국도 비축유 사용 계획을 검토 중에 있다. 미국의 비축유 방출 결정은 '11년 리비아 내전 시 2,064만 배럴을 방출한 이후 10년 만이다.



(중국 통제 강화) 중국의 탄소중립 정책 추진 역시 해상 물동량 회복에 부담으로 작용하고 있다. 중국은 올해 원유 수입 및 석유제품 수출 할당량을 축소하였으며, 국영 정유사와 민간 정유사간의 원유 수입 할당량 불법 거래에 대한 단속을 강화하는 등 석유 시장에 대한 통제를 강화하고 있다. 또한 '25년까지 석유제품 수출 제로화 추진 등 중국의 원유 수입 수요 감소 움직임에 따른 물동량 위축 우려는 단기에 해소될 것으로 보이지 않는다.



원유 수급 불균형은 국제유가 급등을 야기하였고 이는 신규 수입 수요보다는 비축 재고 우선 사용을 촉진시키며 물동량 위축을 가져왔다. 사실상 작년 코로나19 확산으로 인해 급감한 물동량은 거의 회복되지 못한 채 현재까지 이어지고 있으며 올해 증가율은 1% 수준에 그칠 것으로 전망된다. 이처럼 물동량 위축에 따른 선박 수요 둔화는 올 한해 원유선 시장을 끊임없이 압박하며 회복을 가로막은 주요 요인으로 작용하였다.

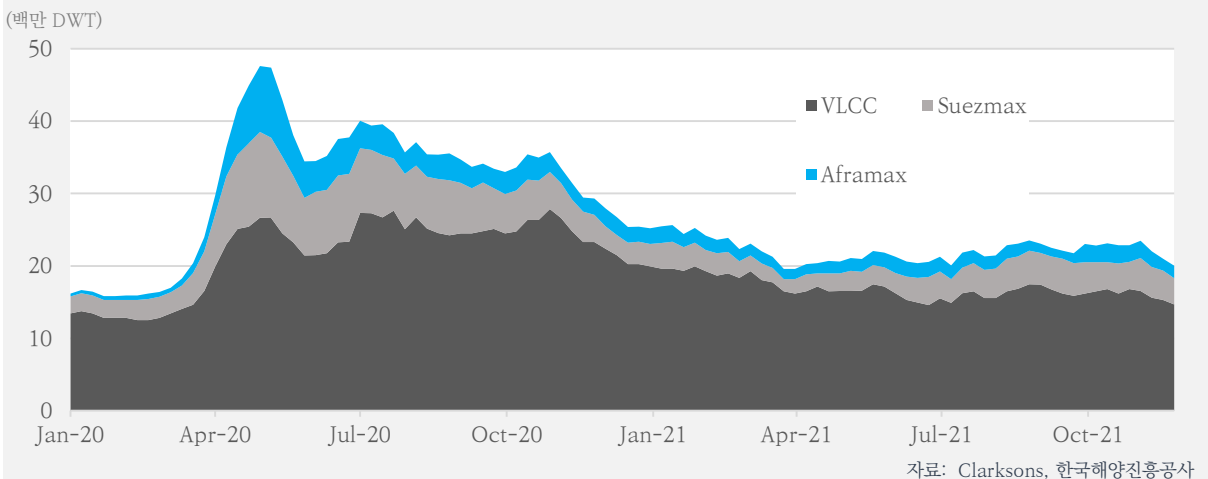
선박 공급 “저장 수요 감소, 노후선 해체 지연”

금년 원유 해상 물동량은 앞서 살펴본 바와 같이 수요 증가율과는 무관하게 약 1% 증가에 그칠 전망이다. 이는 코로나19 확산 이전인 '19년 대비 8% 낮은 수준이다. 그러나 선박 공급은 매년 꾸준히 증가하고 있다. 이에 더해 '20년 원유선 시장을 지탱했던 해상 저장 수요 역시 점차 감소하며 시장에 투입되는 가용 선박은 늘어만 가고 있다. 시장 악화에 따라 급증이 예상되었던 노후선 해체량도 기대치를 하회하며 선박 공급 압력은 심화되었다.

[저장 수요] 저장용 VLCC, 40 척 → 90 척 → 다시 40 척

'20년 3월 사우디와 러시아의 가격 전쟁에 따른 유가 급락 및 콘탱고 경향 강화로 원유의 저장 경제성이 크게 상승하였다. 육상 저장 시설이 포화 상태에 이르자 해상 저장을 위한 선박 수요가 급격히 증가하며, 해상 저장용 VLCC는 '20년 2월 40여 척에서 같은 해 10월 90여 척으로 두 배 이상 증가하였다. 이는 전체 VLCC 선대의 10%를 상회하는 수치이다. 그러나 석유 수요 회복에도 불구하고 OPEC+ 생산량 통제가 지속되자 국제 유가가 상승하며 선물 가격은 다시 백워드이션으로 전환되었다. 저장 경제성이 감소하고 초과 수요 상태가 유지되자 재고 사용은 더욱 활발해지고 해상 저장용 선박이 석유 하역 후 시장에 진입하는 속도는 점차 가속화되었다. 이로 인한 선박 공급 과잉은 작년 하반기부터 올 한해가 마무리 되어가는 지금까지 원유선 시장을 지속 압박 중이다. 다만 해상 저장용 VLCC가 '21년 12월 현재 팬데믹 이전 수준인 40여 척으로 감소한 점이 조금이나마 긍정적인 부분이라 할 수 있다.

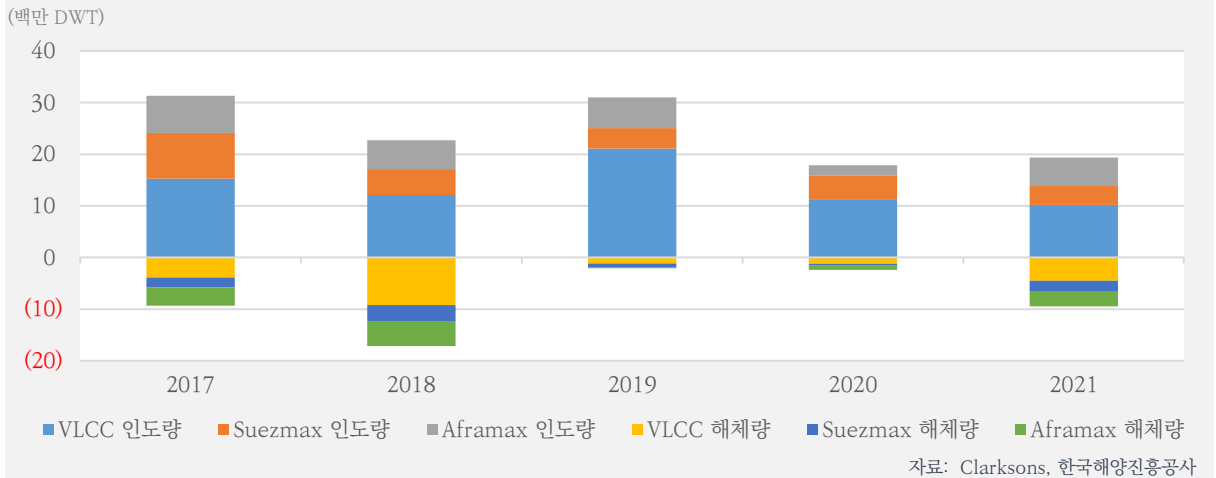
[그래프 10. 해상 저장용 원유선 증감]



[선대 증가] VLCC '20년 대비 3.6%, '19년 대비 12.5% 증가

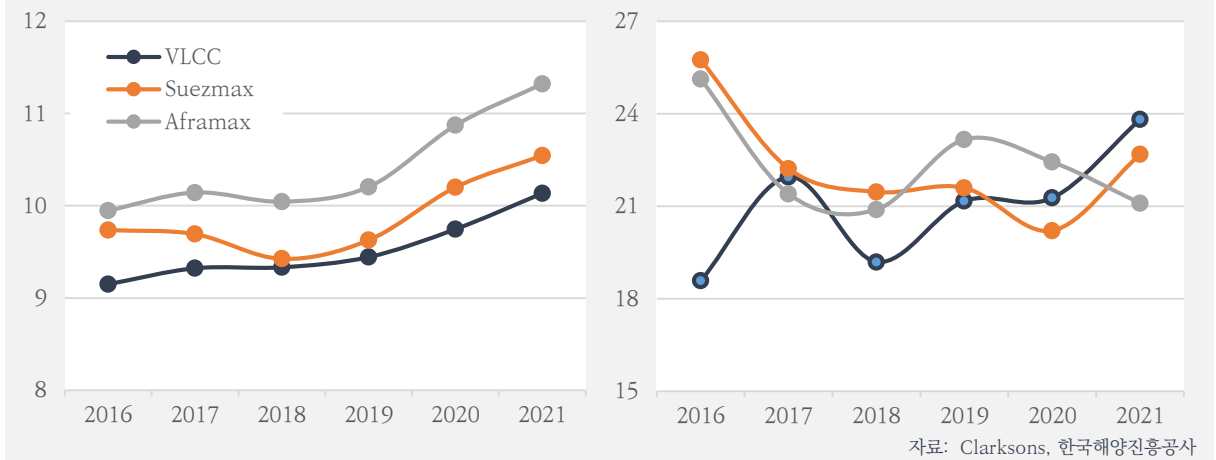
올해 원유 물동량은 코로나19 확산 이전인 '19년 대비 8% 감소가 예상되는 반면, 원유선 선복량은 10% 가까이 증가할 것으로 전망된다. 특히 '19년에는 IMO2020 대비 연료유 저장을 위해, '20년에는 저장 경제성 증가로 인해 노후선에 대한 저장 수요가 증가하며 해체량은 급감하였다. 작년 하반기 이후 원유선 시장 침체가 지속됨에도 불구하고 올해 해체량 수준 역시 기대치를 하회하며 선박 공급 압력은 가중되었고, 결국 물동량 위축과 함께 원유선 시장 회복을 가로막는 하방 압력으로 작용하였다.

[그래프 11. 원유선 인도량 및 해체량 증감]



(선박 해체 지연) 을 한해 원유선 시장 침체는 장기화되고 연료유 가격은 상승하여 선사들의 비용 부담은 증가하였다. 해상 저장 수요도 감소하며 에너지 효율이 낮은 노후선 해체는 필연적일 것으로 예상되어, 대부분의 기관들은 올해 원유선 해체량이 '18년 수준을 상회할 것으로 예측하였다. 그러나 올해 해체량은 '18년 수준의 절반에도 미치지 못할 것으로 전망되고 있다. 인도를 비롯한 주요 선박 해체국가들의 코로나19 확산으로 해체 야드들이 폐쇄된 점도 해체량 감소에 영향을 미쳤으며, 선박 탄소배출 규제 강화를 앞두고 노후 선박의 신규 선박 대체가 연기된 점도 해체 둔화에 일조하였다. 이에 더해 미국의 제재를 받고 있는 이란과 베네수엘라의 원유를 불법 수송하는 노후 선박에 대한 수요가 급년 들어 크게 증가한 점은 해체 유인을 추가로 위축시켰다. 노후선의 해체가 지연됨에 따라 전 세계 원유선대 중 선령 16년 이상 선박의 비중은 25%를 넘어선 것으로 나타난다.

[그래프 12. 원유선 평균 선령(左) 및 평균 해체 선령(右)]



앞서 살펴본 바와 같이, '21년 원유선 시장은 원유 수요 증가에도 불구하고 국제유가 급등에 따른 재고 우선 사용으로 인한 물동량 위축과 해상 저장 수요 감소, 선박 해체 지연에 따른 선박 공급 압력 확대의 이중고를 겪었다. 1월부터 시작된 사우디와 예멘 후티 반군 간의 분쟁 격화, 미국-이라크 간 무장 공격, 오만 만에서의 유조선 드론 공격 및 납치 사건 등 중동 지역의 극심한 긴장감마저 시장을 흔들지 못했다. 이처럼 올 한해 지나칠 정도의 무기력함을 보였던 원유선 시장이 '22년에는 어떠한 움직임을 나타낼 지 짚어 보도록 한다.

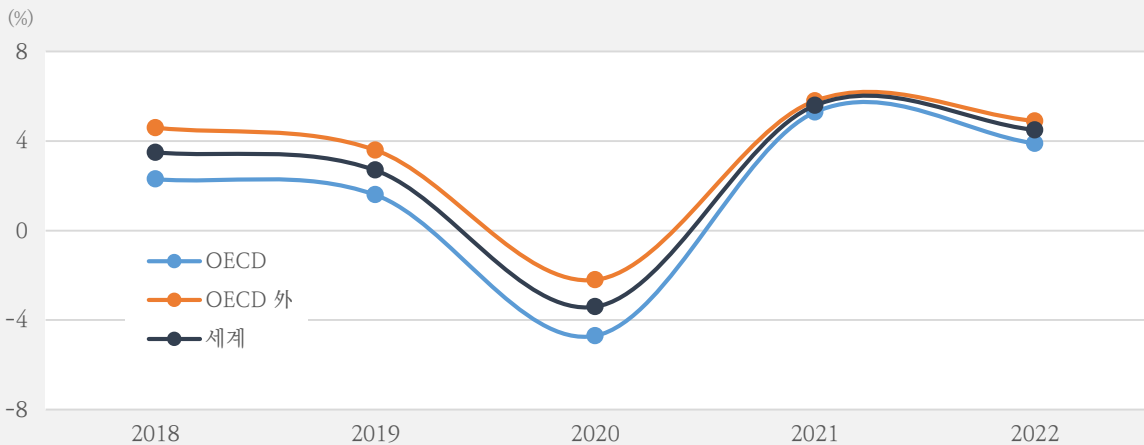
2022년 원유선 시황 전망

미국 화이자는 코로나19 백신을 시장에 내놓은 지 일년 만에 치료제 개발을 완료하여 식품의약국(FDA)에 긴급 사용 승인을 신청했다. 시장에서는 연말까지 승인을 받은 후 환자들에게 처방될 수 있을 것으로 기대하고 있다. 화이자는 치료제가 코로나 감염 3일 이내 투여할 경우 입원 또는 사망 위험을 89% 감소시키는 것으로 나타났다고 발표했다. 감염을 예방하는 백신과 치명률을 낮추는 치료제가 결합하여 코로나19에 대응한다면 우리의 일상은 조금 더 일찍 회복될 수 있을 것이다. 또한 방역 조치가 완화된 국내외 이동이 자유로워지고 산업 활동도 활발해지는 과정을 통해 전 세계 석유 수요는 코로나19 확산 이전으로 회복되고 원유선 시장 역시 다시 활기를 찾게 될 것이다. 이번 장에서는 '22년 선박 수급 전망을 통해 시장 회복 속도를 가늠해보고자 한다.

선박 수요 “원유 수요 회복, 물동량 증가”

OECD는 올해 세계 경제성장률을 5.6%로 예상하고 있다. 작년 마이너스 3.4%에서 V자형 회복이다. 코로나19 충격으로 깊은 침체에 빠졌던 세계 경제는 올해 각국의 경기부양책 시행에 힘입어 빠른 속도로 회복되고 있다. '22년에도 세계 경제는 4.5%의 양호한 성장률을 달성할 것으로 전망된다. 그러나 코로나19는 여전히 우리 곁에 있으며, 경기부양책 시행 등 대규모 유동성 공급에 따른 인플레이션 우려도 현실화 되고있다. 현재 미국은 통화 긴축 신호를 전 세계에 보내고 있다. 테이퍼링 속도를 높임과 동시에 내년 세차례에 걸친 기준금리 인상 가능성도 시사했다. 경제 회복과 물가 안정이라는 과제의 동시달성을 위한 세계 각국의 경제 정책이 '22년 원유 물동량에 어떠한 영향을 미칠 지 살펴보자.

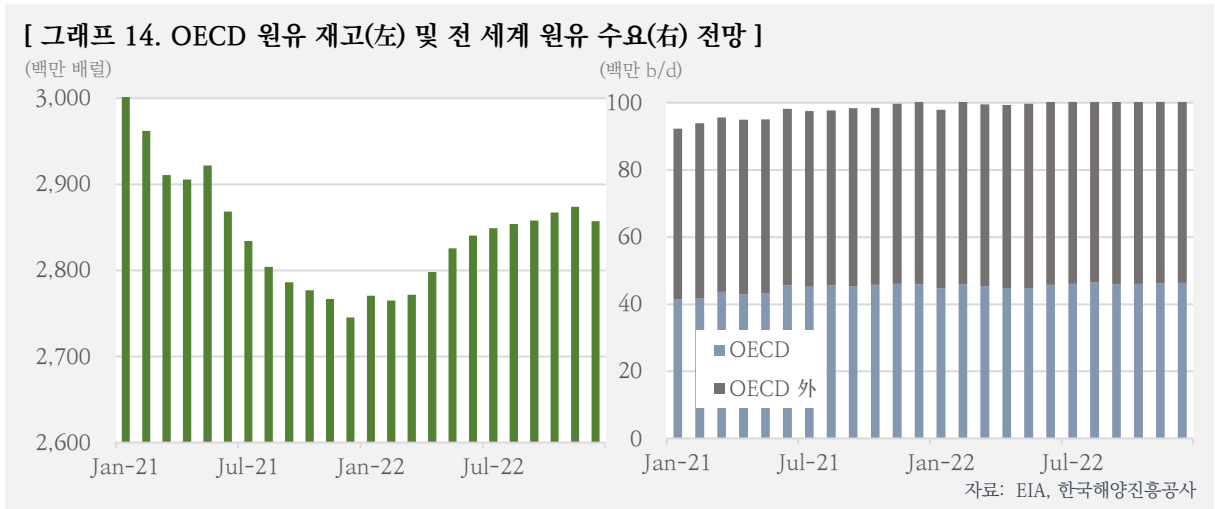
[그래프 13. 전 세계 경제성장률 전망]



자료: OECD, 한국해양진흥공사

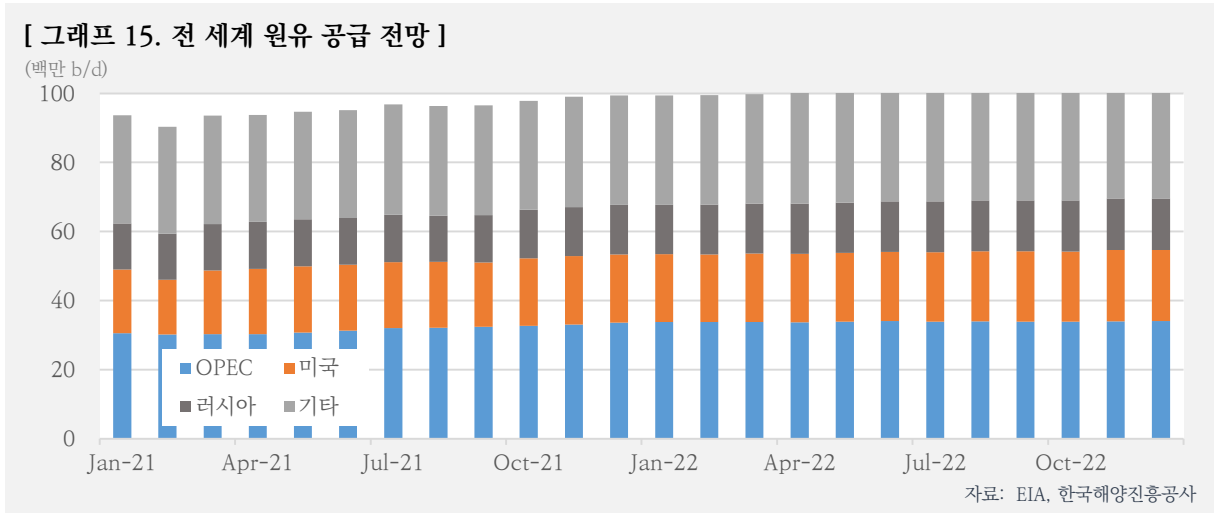
[원유 수요] '21년 대비 3.7% 증가, 코로나19 이전 수준 회복

EIA는 전 세계 원유 수요 증가율을 금년 5.5%, '22년 3.7%로 전망하며 팬데믹 이전 수준을 회복할 것으로 예상하고 있다. 특히 올해 재고 사용 증가로 급감한 원유 재고 수준을 정상화하기 위한 구매 증가와 LNG 가격 상승에 따른 대체 수요 확대가 원유 수요 회복을 주도할 것으로 예상된다. 다만 인플레이션 우려로 인한 세계 각국의 긴축 정책은 단기 수요 회복에 부담이다. 또한 재택근무 등 코로나19로 인한 생활 방식의 변화, 기후변화 대응을 위한 화석연료 사용 제한 움직임, 국제 유가 급등에 따른 대체연료 개발 확대 등은 향후 원유 수요 증가폭을 점차 둔화시킬 것이다.



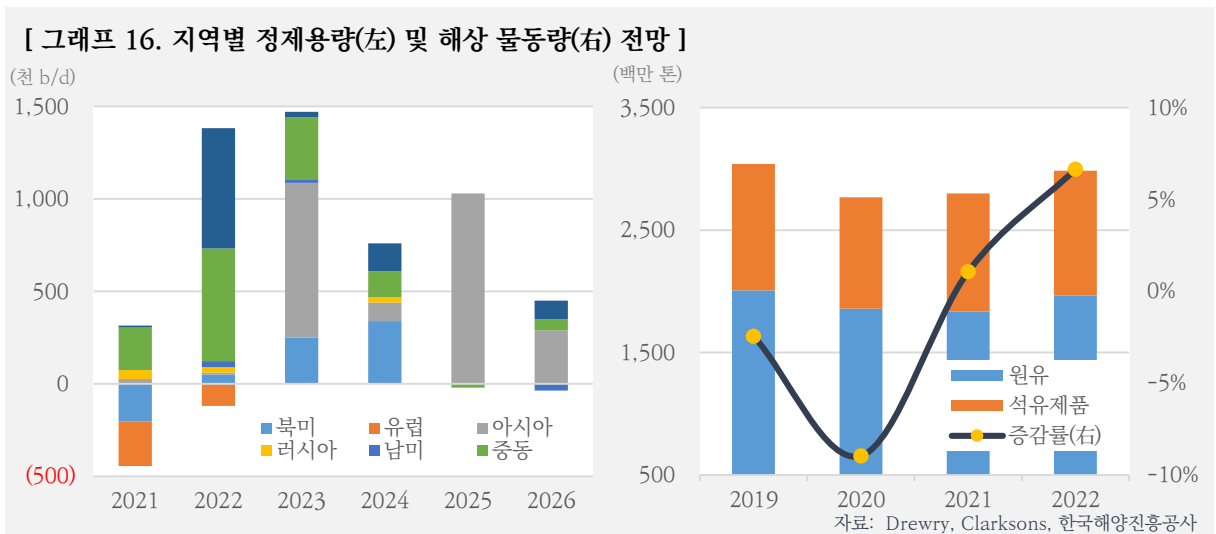
[원유 공급] '21년 대비 5.5% 증가, 초과 공급 시장으로 전환

OPEC+는 올해 8월 이후 매월 40만 b/d 규모의 감산 완화를 추진 중이며, 현재 방침을 유지할 경우 내년 9월에는 감산 이전 공급량을 회복하게 된다. '22년 미국 석유 공급 역시 올해 대비 6.8% 증가할 것으로 보고 있다. EIA는 내년 3월 세계 석유 시장이 공급 우위로 전환된 후 4분기에는 코로나19 확산 이전 공급 수준을 완전히 회복할 것으로 예측하였다. 내년 석유 공급의 가장 큰 변수는 미국과 이란의 핵합의(JCPOA) 복원 여부이다. '15년 미국 등 주요 6개국은 이란의 핵무기 개발 중단과 이란에 대한 경제 제재 해제를 골자로 핵합의를 체결하였다. 그러나 '18년 트럼프 행정부는 동 합의에를 파기하고 이란에 대한 제재를 복원했다. 바이든 행정부 출범 이후 핵합의 복원을 위한 다자간 협상이 지속 추진 중인 바, 협상 타결 시 약 150만 b/d 규모의 이란산 원유가 시장에 추가 공급될 것으로 전망된다.



[해상 물동량] '21년 대비 6.6% 증가, 코로나19 이전 수준 근접

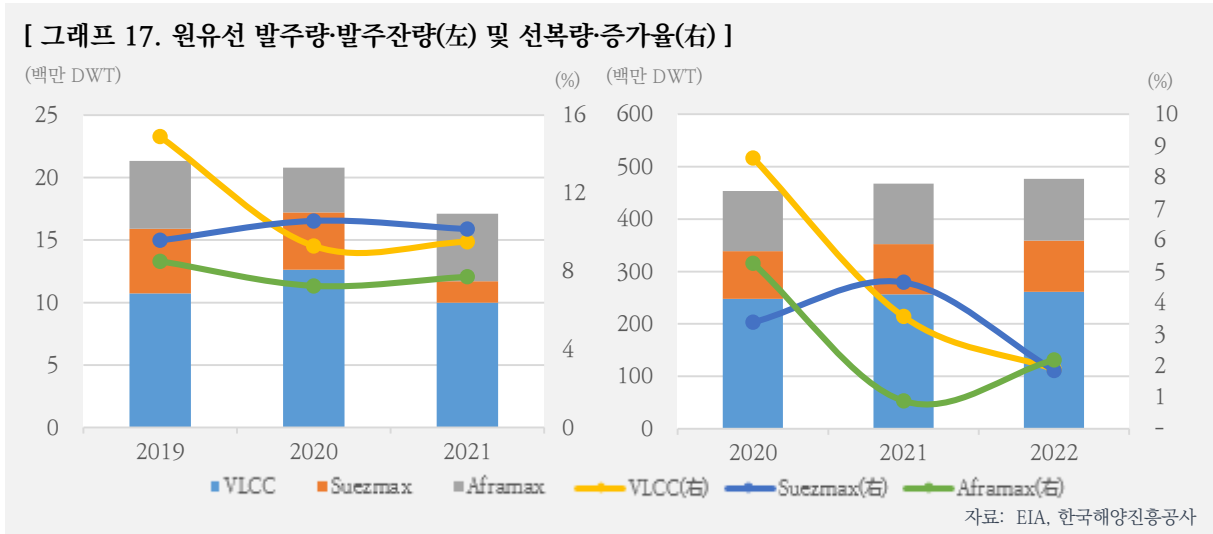
'22년 해상 물동량은 올해 대비 6.6% 증가하며 원유 수요 증가율을 상회할 것으로 전망된다. 재고 구축을 위한 신규 수입 수요 증가가 내년 물동량 회복을 견인하는 주요 요인이다. 다만 '22년 중동과 아프리카의 신규 정제시설 확충은 원유 물동량 패턴에 변화를 야기할 것으로 보인다. 중동은 원유 수출 대신 부가가치가 높은 석유제품 수출을 증가시킬 것이며, 아프리카 역시 원유의 자체 정유 확대를 추진하여 석유제품 수입은 상대적으로 감소할 것이다. 원유 생산국이 석유제품 수출국 역할까지 동시에 수행하는 방식으로의 변화는 중장기적으로 한국, 일본 등 주요 원유 수입 및 석유제품 수출국에게 새로운 도전이 될 것이다.



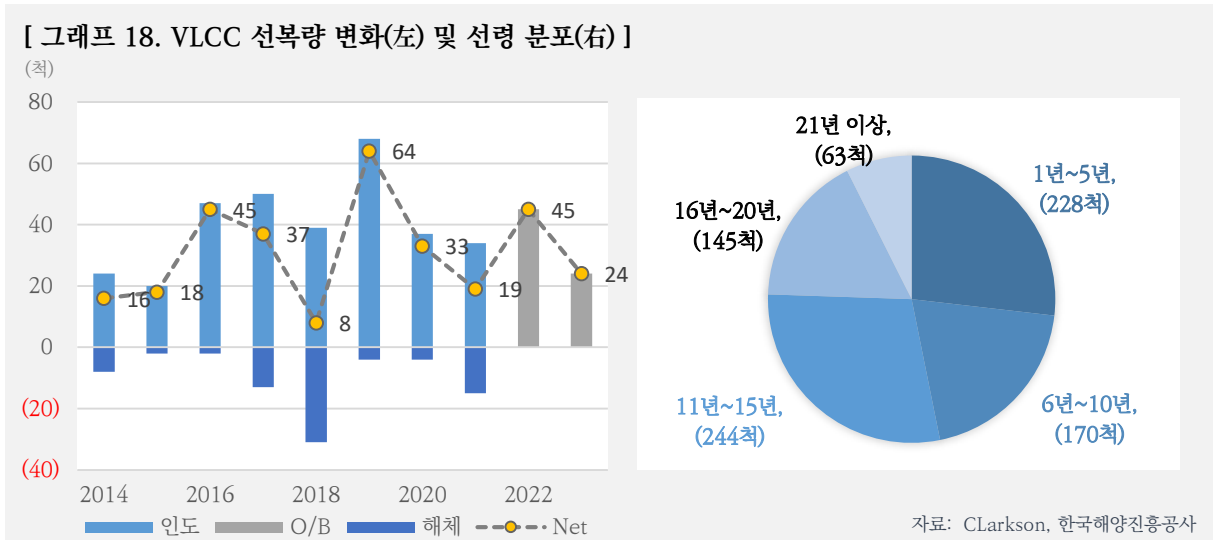
선박 공급 “증가세 둔화, 해체는 증가”

신조선 발주는 '17~'18년 대폭 증가한 이후 '19년부터 현저하게 감소하였다. 올해 역시 코로나19로 인한 투자 심리 위축과 철강가격 상승에 따른 건조비용 증가, 환경규제 강화에 따른 대체연료 선택 고민으로 작년 대비 20% 가까이 감소할 것으로 예측된다. 이에 12월 현재 현존 선대 대비 발주 잔량 비율은 10%를 넘지 않으며 '00년 이후 가장 낮은 수준을 보이고 있다. 발주 잔량 감소에 따른 신조선 공급 압력 감소는 물동량 증가와 더불어 '22년 원유선 시장 회복을 견인하는 주요 요인이 될 것이다.

[선대 공급] VLCC, '21년 대비 1.9% 증가, 공급 압력 감소



(선박 해체 증가) 그러나 원유선 시장이 회복을 넘어 본격적인 상승 국면으로 전환하기 위해서는 대규모 선박 해체가 무엇보다 중요하다. '19년 이후 해상 저장용 수요와 불법 거래용 수요가 증가하며 노후선 해체는 급감하였다. 앞서 언급한 미국과 이란의 핵협상 결과는 원유 공급뿐만 아니라 선박 해체에도 상당한 영향을 미칠 것으로 보인다. 핵합의가 복원될 경우 미국의 제재 회피를 위해 이란 원유의 불법 거래에 사용되고 있는 노후선에 대한 수요는 사라질 것이다. 불법 거래 수요가 사라진 정상적인 시장에서 에너지 효율이 낮은 노후선은 경쟁하기 힘들어지고 더욱이 환경규제가 강화되는 시장 환경을 고려할 때 해체는 가속화될 것으로 전망된다. 대규모 선박 해체를 통한 선박 수급 개선이 수반될 경우 원유선 시장의 본격적인 상승이 가능할 것이다.



'22년, 회복으로 가는 길

재고 사용 증가와 선박 해체 지연은 각각 해상 물동량 위축과 공급 압력 가중을 초래하며 올 한해 원유선 시장을 끊임없이 압박하였으나, '22년에는 반대로 시장 상승 동력으로 작용할 것이다. 국제 유가 급등으로 인한 재고 사용 증가는 재고 수준 정상화를 위한 신규 수입 수요를 발생시키며 '22년 물동량 회복으로 연결될 것이다. 그리고 선박 해체 감소로 심화된 선대의 노후화는 환경규제 강화와 결합되어 내년 해체량 증가 요인이 될 것이다. 특히 '22년 물동량과 선박량 전망의 중요한 변수로 작용할 미국과 이란의 핵합의 협상 과정은 계속해서 눈여겨봐야 할 것이다.

원유선 시장의 침체가 예상보다 장기화되고 있으나, 이제 서서히 긴 터널의 끝이 보이고 있다. '22년이 되더라도 시황 급등을 기대하기는 어렵지만, 원유 수요와 공급의 꾸준한 회복세는 시장 상승의 기반을 마련할 것이다. 이에 더해 '23년 EEXI, CII 등 IMO 탄소배출규제 시행을 앞두고 내년 하반기 선박 해체가 본격화 될 경우 원유선 시장은 추가 상승 동력을 확보할 수 있을 것으로 예상된다.

Chapter 3. 컨테이너선

['21년 키워드]

- 수에즈/옌텐/닝보 봉쇄, 항만 적체 확산, 기록적인 교역량

['21년 시황 회고]

- 공급망 적체 누적과 수요 강세 지속으로 컨테이너 운임시황 사상 최고치 경신

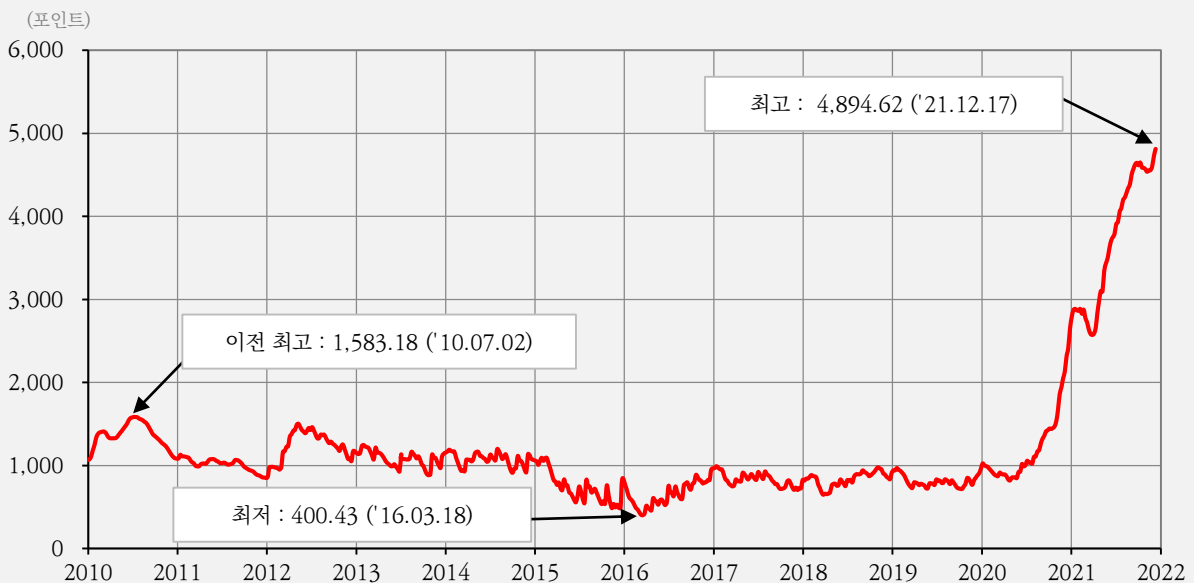
['22년 시장 전망]

- 공급망 적체에 따른 강세 지속이 예상되나 상승세는 둔화 전망
美서부 항만 정체, 재정정책 변화, 변이 바이러스 확산은 주요 변수로 작용할 것

2021 현황회고

[최고치 경신] '21년 첫 주, 2,870pt로 전고점을 경신하며 시작한 SCFI는 4월 3,000pt, 7월 4,000pt를 차례로 돌파, 12월 현재 4,800pt까지 상승하며 연중 28차례 신고점을 기록하였다. '10년 7월에 기록한 1,583pt가 작년까지 10년 이상 최고치로 유지되었던 점을 고려하면 금년 시황은 실로 유례없는 강세라고 할 수 있다.

[그래프1. 연도별 SCFI 변동 추이]



자료: 상하이항운교역소

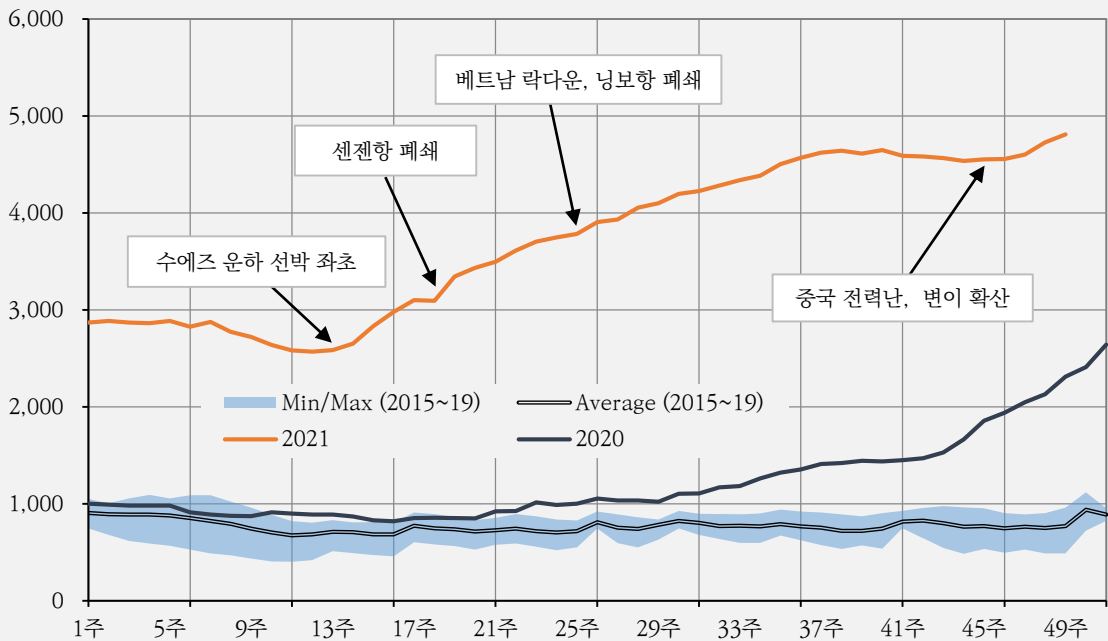
컨테이너 운임 고공행진의 배경에는 글로벌 공급 체인의 효율성 저하가 자리하고 있다. 작년 3월 팬데믹 선포 직후 급격히 냉각되었던 글로벌 교역이 미국 정부의 강력한 경기 부양책과 회복 소비에 힘입어 '20년 6월 부터 회복세에 돌입하였고, 급격히 증가하는 운송 수요를 북미 해운/물류 공급망이 감당하지 못하며 美서부 항만 정체가 시작되었다. 이는 아시아 주요 선적항의 컨박스 부족 및 실질 선복량 감소를 초래하며 공급망 혼란이 전 세계로 확산되는 계기가 되었고, '20년 11월부터는 지금까지 전 항로 운임이 동반 상승하는 강세장이 전개되었다.

[연이은 사건사고] '21년도 컨테이너 운임시장은 전세계 거점에서 발생한 사건사고를 제외하고는 설명할 수 없다.

수에즈 운하 좌초 사고(3월), 중국 센젠항 폐쇄(5월), 베트남 락다운(7월) 닝보항 폐쇄(8월), 중국 전력난(9월), 그리고 델타/오미크론 변이 확산 등 컨테이너 운임이 안정세를 보일 때마다 공급망에 부담을 가중시키는 대형 사건들이 이어지며 해상운임은 상승을 거듭하였다.

[그래프2. 2021년 주차별 SCFI 변동 추이]

(포인트)



자료: 상하이항운교역소, 한국해양진흥공사

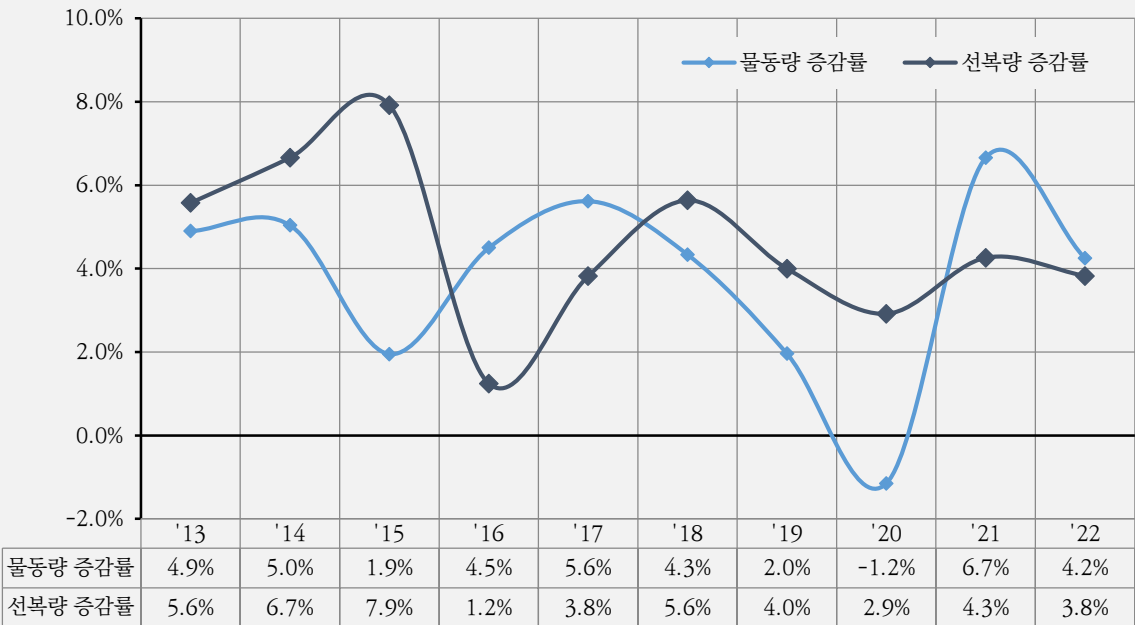
연중 수시로 발생한 사건들은 컨테이너 정기선 시장의 공급 측면에 부정적인 영향을 끼치며 운임 급등의 기폭제가 되었다.

'21년 공급 증가율은 4.3%로 예년에 비해 결코 낮지 않은 수준이었으나 선적지(중국, 동아시아), 운항 거점(수에즈), 도착지(북미, 유럽)에서 나타난 정체 현상들은 선박의 회전율을 저하시켰고, 이는 수출 시장인 동아시아의 선복 부족을 초래하였다. 그 결과 '21년 말 SCFI 지수는 4,895pt로 5,000pt를 목전에 두고 있다.

수급 현황

[수급 역전] 글로벌 컨테이너 교역량은 '20년 팬데믹 선포 이후 급격히 위축되며 -1.2%의 역성장을 기록하였으나, 이후 북미 시장이 회복을 주도하며 '21년에는 +6.7% 증가하였다. 이는 선복 공급량 증가율(+4.3%) 대비 2.4%p 높은 수준으로, 공급망 비효율을 차치 하고서도 '21년 컨테이너 시장은 수요 증가가 공급을 상회하는 구조이다.

[그래프3. 컨테이너선 수요·공급 추이]



자료: 클락슨

[미국 주도의 회복] 수요 회복의 중심에는 미국이 있다. 팬데믹 이후 경기 위축을 극복하기 위해 미국 정부는 공격적인 경기부양책을 통해 유동성 공급을 확대하였다. 그 결과 대외활동 감소에 따른 서비스 수요는 위축된 반면, 유동성 증가로 가계 구매력이 향상되며 소비재/내구재 중심의 수요가 급증하게 되었다.

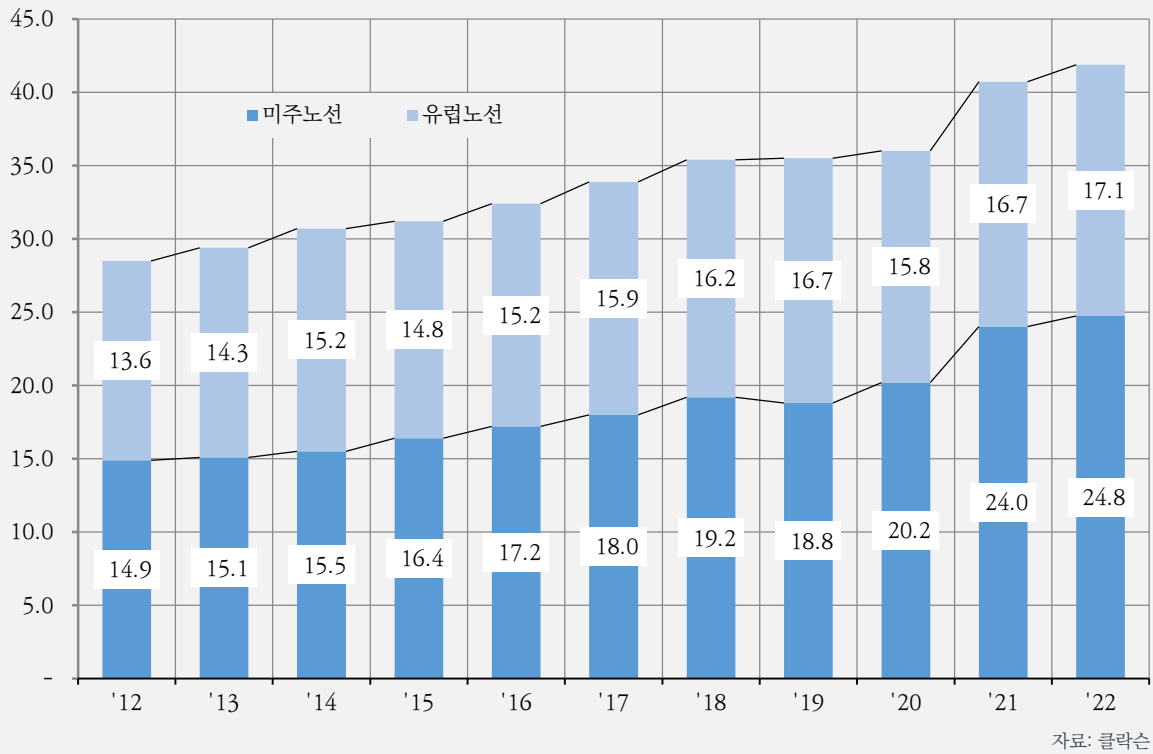
외부 활동이 단절된 상황에서 급증한 보복 소비가 북미 교역의 관문항인 LA/LB항의 과부하와 연결되며 항만 정체가 심화 되었고, 현지 수입업자들은 사전 재고 확보 경쟁에 뛰어들며 수급 불균형은 지속 확대되었다.

[기타 항로, 약한 회복세] '21년 연간 북미항로 물동량은 2,400만 TEU로 전년 대비 약 19% 증가하였다. 이는 '21년 전세계 교역량 증가율(4.2%)을 크게 상회하는 수준으로, 미국이 사실상 전세계 교역량을 견인하였다 할 수 있다.

상대적으로 소극적인 재정정책으로 대응한 유로존 및 아시아 국가들은 미국 대비 낮고 낮은 회복세를 보였으나, 백신 보급이 확대되며 유럽노선은 5.7%, 아주 역내 노선은 6.5%대의 물량 증가를 기록하였다.

[그래프4. 원양항로 물동량 변동 추이]

(백만 TEU)



[빈약한 인프라] 수요의 신속한 회복에 비하여 공급망의 지원은 부족했다. 코로나 프로토콜에 따른 항만 및 트러킹 노동력 부족, 동아시아/북미/유럽 지역의 적재/하역 공간 부족, 컨테이너 박스 부족이 연중 계속 되며 SCFI 종합지수 및 주요 항로 별 운임은 전 지역에 걸쳐 연초 대비 크게 상승하였다.

* SCFI 종합지수 ▲75.9%, 미서안 ▲85.8%, 동안 ▲132.2%, 유럽 ▲85.8%, 동남아 ▲57.4%

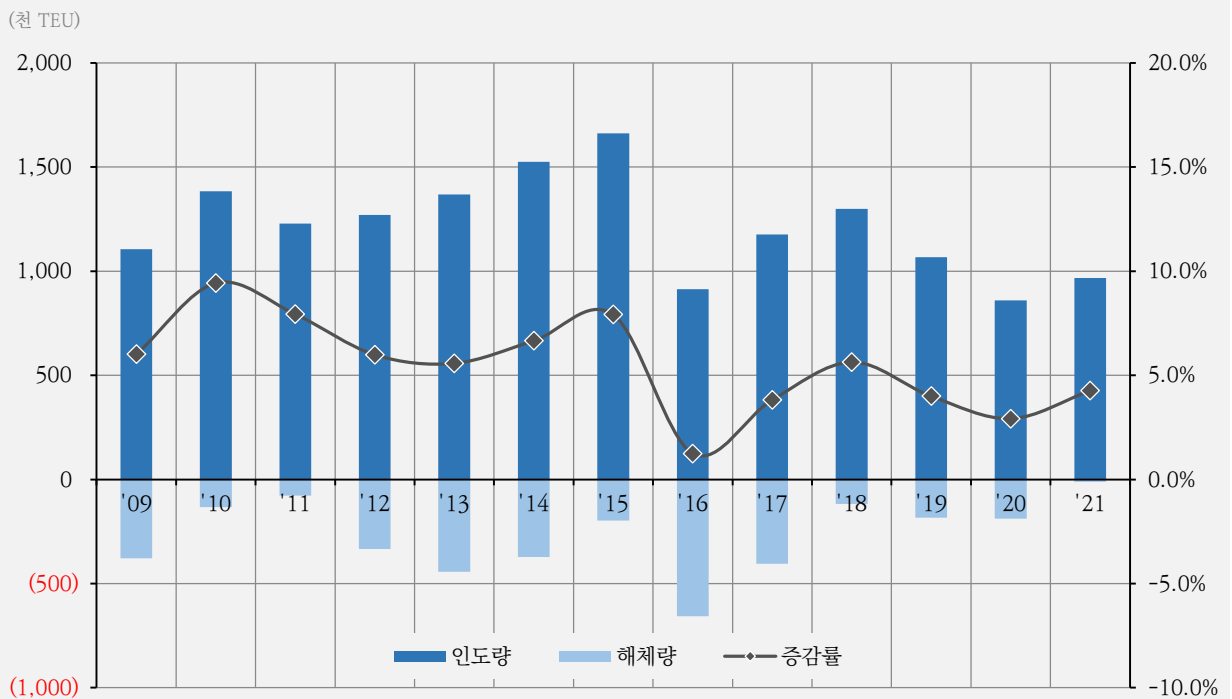
공급 현황

[선박 확보 경쟁] 컨테이너선 운임의 고공 행진이 이어지자, 글로벌 선사들의 선박 확보 경쟁도 심화되었다. 기존 발주된 신조 선박의 조기 인도가 적극적으로 추진되었으며, 즉각적인 공급확대 효과를 누릴 수 있는 중고선 매매 및 용선 확보 경쟁도 치열하게 이루어졌다.

선박 확보 경쟁은 신조선 및 중고선 가격의 급등으로 이어졌다. 컨테이너 선박의 용선료가 가파르게 상승하자, 선주들의 장기대선 계약 선호 현상도 강하게 나타났다.

* 연초대비 증감 : 신조선가(13k) ▲44%, 중고선가(HRCI) ▲273%, 용선료(7k) ▲249%

[그래프5. 컨테이너선 인도·해체 및 선박량 추이]



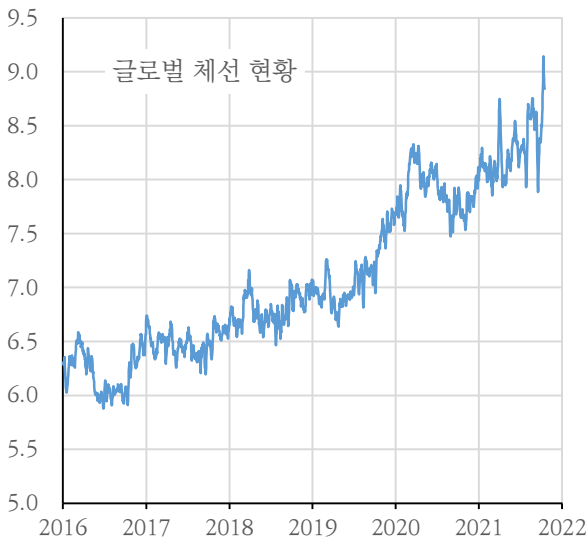
자료: 클락슨

[해체량 급감] 한정된 공급 여건 하에 선박을 확충하기 위해서는 유휴 선대를 최소화와 선박 해체 연기가 요구된다. '21년 연중 계선 선박 비율은 1%를 지속 하회하였으며, 폐선 가격이 전년 동기 대비 53% 급등했음에도 불구하고 선박 해체는 연간 단 11척만이 시행되었다. 예년 같았으면 이미 해체되었을 법한 노후 선박들도 현재 모두 시장에 투입된 상황이라 볼 수 있다.

공급망 적체

[적체 확산] 북미 서부항만에서 시작된 적체의 장기화는 세계 주요 거점에서 발생한 사건들과 맞물리며 전세계적으로 확산되었다. 클락슨 자료에 따르면 올 12월 현재 전년 대비 항만 적체 상황은 전 세계 13.5%, 미서부 42.2% 악화된 것으로 나타났다.

[그래프6. 글로벌 체선 현황]



자료: 클락슨, 백만TEU

[요원한 정시성 회복] 체선, 스케줄 지연의 영향은 정시성 악화와 연결되었고 이는 주차별 실질 공급량 감소를 초래했다.

Sea-intelligence에서 발표한 10월 정시성 지표는 전체 34.4%(▼18%), 북미서안 10.1%(▼22%), 유럽 20.5%(▼34%)로 전년대비 대폭 악화된 수치를 보여주고 있다. 선사들은 정시성 회복을 위해 노선 합리화를 적극 시행 중이나 아직까지 뚜렷한 개선 효과는 나타나지 않고 있다.

[임시 결항의 증가] '20년 초와 올해에는 공통적으로 임시 결항이 증가하였으나, 그 이유와 내용에는 제법 차이가 있다.

작년에는 코로나 확산에 따른 수요 하락에 선제 대응하기 위해 선사들이 자의적으로 상업적 계선을 선택했으나, 올해에는 정체 및 체선의 심화가 스케줄 지연을 초래하며 원치 않는 임시 결항이 증가한 것이다.

신규 진입 증가

[중소선사 원양진출 확대] 공급망 차질의 장기화는 심각한 스케줄 지연과 선복 부족을 초래하며 선사들의 '21년 실적을 크게 향상시켰다. 우수한 실적을 기록한 중소 선사들이 그동안 해운동맹 회원사들의 전유물로 여겨졌던 원양 항로에 적극 진출하고 있는 점은 주목되는 부분이다.

아시아계 소형 선사인 BAL, CUL 부터 Rifline, Eshipping Gateways 등이 중소형 선박 용선을 통해 북미/유럽항로에 진출 하였고, 대만계 선사 TSL도 10년 만에 북미 항로 재진출을 결정하였다. 뿐만 아니라 상대적인 규모의 열세를 보이며 단독 서비스 위주로 원양항로를 운영하던 WanHai, ZIM, SM상선, Matson 등도 북미 서비스를 대폭 확대하며 수익 확대에 나섰다.

얼라이언스에 소속되지 않고 북미항로에서 운영하던 단독 서비스의 수는 지난 4년간 평균 9~11개에 불과했으나, 현재에는 약 23개 이상으로 100% 이상 증가하였다.

[표1. 해운동맹 회원사 외 원양 사업 참여 현황]

신규 진출	서비스 확대	화주사 직접 용선
BAL, CUL(북미,유럽) Eshipping Gateways, Rifline(유럽) TSL(북미) 등	WAN HAI, ZIM, SM상선, Matson 등 *해운동맹 회원사 제외	월마트, 홈디포, 이케아, 코카콜라, TSMC, 타겟, 아마존 등

[화주사 직접 용선] 극심한 선복난으로 납기 준수에 어려움을 겪던 화주사들은 대량 화물의 적기 운송을 위해 컨선 및 벌크선 용선에 나섰다. '21년 5월 이후 7개 이상의 대형 컨 화주사들이 이 같은 방법으로 물류 대란에 적극 대응하고 있다. 동아시아에서 북미, 유럽으로 제품을 공급받는 대형 유통사 및 소비재 업체(월마트, 홈디포, 이케아, 코카콜라 등), 그리고 북미 공장 증설용 자재 운송을 위한 반도체사(TSMC)가 이에 해당한다.

공급망 정체가 계속될 경우 화주사들의 추가적인 용선 투입이 이루어질 것으로 예상되는데, 대형 화주사들의 직접 배선 증가는 컨테이너 선사들의 선복 확보 부담을 다소 경감시킬 수 있을 것이다.

'22년 전망

[표2. '22년 수급 전망치]

수요	공급	비고
전체 : +4.2% 북미 : +3.0%, 유럽 : +2.5% 아시아 역내 : +5.0%	전체 : + 3.8% 신조 인도 : +102.5만TEU 해체 : 5.6만 TEU	수요 4.2% > 공급 3.8% + 항만 적체에 따른 주간 공급량 감소 효과

자료: 클락슨

[수요 대비 낮은 공급 증가율] 클락슨은 '22년 컨테이너 화물 수요 증가율이 4.2%를 기록하여 금년 증가율 대비 2.5%p 하락할 것으로 전망하였다. 그러나 '22년 컨테이너 선대 증가율은 금년 대비 0.5%p 하락한 3.8%로 예상되어, 수요 증가율이 여전히 공급 증가율을 0.4%p 상회할 것으로 보고있다. 수요 증가율과 선박 증가율 간 격차가 전년 대비 축소되어 수급 균형을 점차 찾아갈 것으로 예상되지만, 항만 적체의 해소 여부는 여전히 변수로 남아있다.

[11월 美서부항만 처리량 감소세] '21년 북미 지역 전체 물동량은 사상 최고 수준을 기록할 것으로 전망되나, 11월 북미 서부 주요항의 처리량은 전년 대비 다소 둔화되고 있다. LA/LB항은 11월 처리량은 전년 동기 대비 각각 8.8%, 4.9% 감소하였고, '19년 동기 대비로는 여전히 11.3%, 24.2% 높은 수준이다. 재고 확충 수요에 따른 강세가 지속되고 있으나, 작년보다는 다소 완화된 상황이라 할 수 있다.

['22년 1분기, 중국] 내년 1월말 중국의 춘절 연휴가 2월 초 베이징 동계 올림픽 개최로 이어지며, 춘절 전후의 산업활동 위축이 평년 대비 장기화될 것으로 예상된다. 춘절 연휴 대비 先처리 물량 집중이 1월 초·중순 경 단기 수요 증가 요인으로 작용하겠으나, 평년 대비 긴 산업활동의 브레이크는 동아시아 지역의 항만 적체 완화에 도움이 될 것으로 전망된다.

[관건은 적체 해소] 국내외 여러 기관에서 발표한 바와 같이 현재 시장에 투입된 컨테이너선 6,315척 / 2,500만 TEU의 선대는 절대적으로 부족한 수치는 아니다. 문제는 북미, 유럽, 중국 등 세계 각지에서 동시 다발적으로 벌어지고 있는 물류 적체와 이에 따른 실질 선복 공급량의 감소이다.

글로벌 공급망이 정상화되어 선박의 운항 효율이 팬데믹 이전 수준으로 회복될 경우, 약 10~20% 가량의 선복 증대 효과가 발생하여 운임의 하향 안정화를 기대할 수 있을 것이다. 그러나 '22년 ILWU 노사 협상*, 선대 대형화 속도를 따라잡지 못하는 항만 인프라 확대 등은 여전히 공급망 정상화 시점의 예측을 어렵게 하고 있다.

* '22년 7월, ILWU(International Longshore & Warehouse Union)와 PMA(항만운행사 단체) 간 계약 만료로 신규 노사 협상 진행 예정

- 지난 '14년 협상 결렬 및 파업으로 미주 운임 폭등한 바 있음
- 강성 노조인 ILWU와의 협상이 순탄치 않을 경우 미서부 항만 적체상황에 혼란 증대될 것

종합

'21년 북미항 물동량이 사상 최대 수준을 기록한 배경에는 풍부한 유동성을 바탕으로 한 구매력 증대와 유형재화 소비의 확대가 있었다. 그러나 테이퍼링 조기 종료, 금리 인상 등 금융 환경의 긴축 기조 선회와 변이 바이러스 재유행에 따른 구매력 위축 우려 등은 '22년 컨테이너선 시장이 올해와는 또다른 방향으로 진행될 가능성을 시사한다.

수요 우위의 수급 구조가 이어지는 가운데 글로벌 공급망 차질 장기화가 초래한 병목 현상의 해소에도 제법 오랜 시간이 소요될 것으로 예상되어, 내년에도 컨테이너선 시황의 급격한 하락 가능성은 높지 않아 보인다. 다만 올해 구현된 전례없는 고시황은 팬데믹이라는 특수 상황과 이에 대응하기 위한 비상 대응에 주로 기인하고 있으므로, 향후 코로나19의 통제 수준과 이에 따른 글로벌 거시환경 변화는 컨테이너선 시황의 방향성에 높은 영향력을 행사할 것으로 예상된다.