

2021 4Q

MSI 분기보고서 요약

✓ CONTENTS

1. MSI '21년 4분기 현황보고서 요약
2. 건화물선
3. 유조선
4. 컨테이너선





MSI '21년 4분기 시황보고서 요약

□ 건화물선

- (수급전망) '22년 건화물선 수요는 전년과 비슷한 수준 유지 전망. 반면 총 선복량 증가율은 2%, 유효 선복 증가율은 3%로 예상되어 공급 증가율이 수요 증가율을 상회
- (운임시장) 중국 부동산 시장 침체 및 탈탄소 기조로 '22년 전 선형 운임 전년 대비 하락 전망. 수요 감소에 따른 체선 완화도 운임 약세의 중요한 원인
- (선가전망) 신조선가는 후판가격의 상승으로 '22년까지 상승, 이후 운임시장의 약세로 조정 예상. 중고선가는 향후 지속적인 수요 감소로 '22년 이후 하락 전망

□ 유조선

- (수급전망) '22년 선복량은 저시황 지속 및 환경규제 강화에 따른 노후선 해체 증가에 0.6% 감소. 물동량은 석유 공급 증가 및 재고 구축 활동에 힘입어 8% 증가 전망
- (운임시장) 글로벌 석유 재고 수준 정상화를 위한 비축 수요 증가 및 대규모 선박 해체에 따른 공급 개선으로 '22년 완만한 회복세 구현 전망
- (선가전망) 원자재 가격 인플레이션 현상 지속에 '22년에도 신조선가 상승. 중고선가는 운임시장 회복 및 해체량 증가로 '22년 상승 후 '24년 신조선가와 함께 약세 전환 전망

□ 컨테이너선

- (수급전망) '22년 수급 불균형은 다소 완화될 것으로 보여지나 공급망 정체의 장기화가 생산성 저하를 유발하며 강세 지속 ('22년 증감률 전망 : 수요 ▲4.2%, 공급 ▲4.1%)
- (운임시장) 전통적인 성수기 종료에도 불구하고 정체에 따른 선복 부족이 계속되며 컨테이너 운임은 고공행진 지속 (52주차 SCFI: 미서안 7,681/FEU, 유럽 7,751/TEU)
- (선가전망) '21년 신조 발주 러쉬 및 원자재가 상승에 따른 고비용 구조의 영향으로 '21년 신조선가는 전년대비 9.6% 상승, '22년에는 8.1% 추가 상승 전망

건화물선

✓ CONTENTS

1. Fleet Demand
2. Fleet Supply
3. Market Balances, Rates and Prices

Fleet Demand

건화물선 수요

(단위 : 백만 DWT)

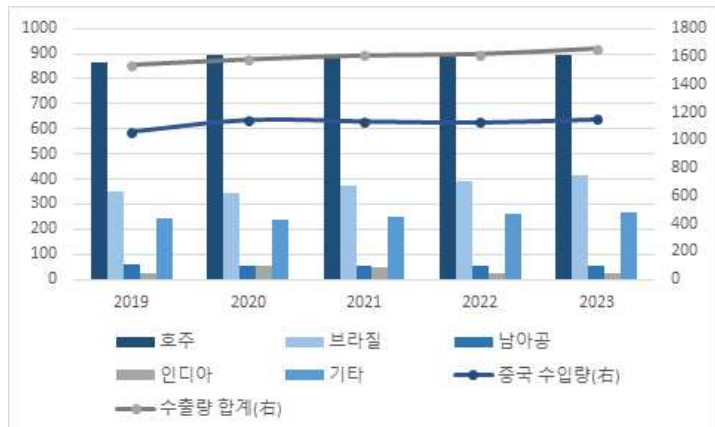
	2019	2020	2021	2022	2023
철광석	250.8	273.8	281.8	279.8	279.9
석 탄	158.6	141.9	148.3	149.6	150.9
곡 물	85.1	92.7	101.8	102.2	102.2
마이너벌크	173.4	176.4	192.5	191.0	190.8
합 계	667.8	684.8	724.4	722.6	723.7
증감률(YoY)	-	2.5%	5.8%	-0.2%	0.2%

- 중국 부동산 시장 침체 및 철강 생산 제한으로 '22년 건화물선 수요는 전년 대비 0.2% 감소 전망
- 중국 조강 생산량은 '21년 상반기까지 증가세를 나타냈으나, 하반기 이후 정부의 강력한 생산 통제 정책이 시행되며 급감. 베이징 동계올림픽 개최 이전 대기질 개선을 위한 철강 생산 감축도 중국향 철광석 수요 위축 요인
- 철광석 자체 생산 증대 및 해외 투자 확대 등을 통해 철광석 자급률을 '25년까지 45% 수준으로 끌어올리겠다는 중국의 정책도 건화물선 시장에 부정적으로 작용할 것
- 세계 각국의 전력난 및 LNG 공급 부족으로 인해 '21년 석탄 수요는 전년대비 6.5% 증가. COP26에서 논의된 석탄 사용의 '점진적 감축'도 석탄 물동량 급감을 제한하는 시장 지지요인
- 중국 부동산 시장 침체로 시멘트를 비롯한 마이너벌크 수요 증가도 제한적일 전망

□ 철강 | 철광석

철광석 수출량 및 중국 수입량 전망

(단위 : 백만 톤)



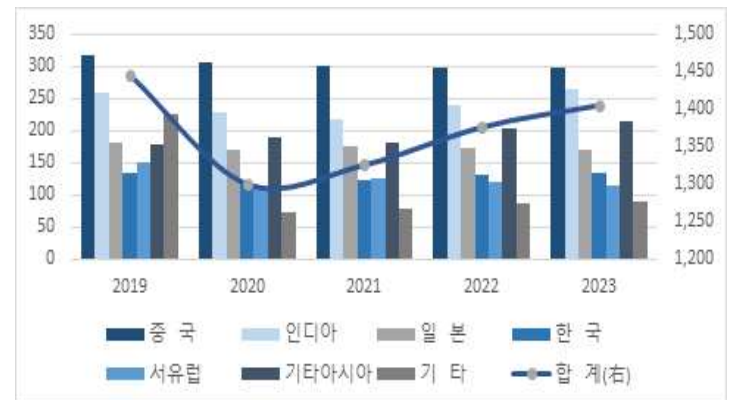
- 호주와의 정치적 갈등으로 중국의 브라질 철광석 수입 비중 지속적으로 증가
- 브라질 광산업체 Vale의 철광석 증산이 꾸준히 이루어지며 브라질 철광석 수출량은 '24년까지 지속 증가할 전망
- '21년 10월 중국 조강 생산량은 환경정책 등의 영향으로 전년 동기 대비 20% 감소
- 베이징 동계올림픽 및 탈탄소 기조로 금년 조강 생산량 증가폭 또한 제한 전망

- 베이징 올림픽 이후 중국 조강 생산량이 증가할 가능성이 존재하나, 당국의 탈탄소 기조에 증가폭 미미할 전망
- 한편 중국 부동산 부문의 침체로 인해 중국의 '22년 철광석 수요도 위축 전망
 - 부동산 개발을 경제성장의 수단으로 이용한 중국은 부동산 업체들의 부채비율이 높아지자 '21년 8월 해당 업체들의 차입 제한
 - 이로 인한 중국 부동산 경기의 급격한 위축 및 에버그란데 그룹의 디폴트 위기는 철광석 수요에 부정적
- 중국 정부는 향후 철광석 수입 의존도를 낮춰, '25년까지 철광석 수요량의 45%를 자체 조달할 것이라 발표
 - 해당 정책에 따른 철광석 자체 생산 독려, 친환경 기조로 인한 고철 사용량 증가는 철광석 물동량 감소 요인
- 다만 중국의 철광석 수입량 감소분은 서유럽과 일본의 철광석 수입량 증가가 다소간 상쇄할 전망

□ 석 탄

석탄 수입량 전망

(단위 : 백만 톤)



- 석탄 재고 부족으로 인한 세계 각국의 전력난 등으로 석탄 수요는 '24년까지 지속 증가 전망
 - 타이탄한 가스 공급, 겨울철 북반구의 건조한 수요 등은 석탄 물동량을 꾸준히 지지할 것
- 중국 정전 사태의 확산, 공장 가동 중단으로 석탄 물동량 증가
 - 중국-호주간 정치적 갈등으로 인해 중국향 석탄은 인도네시아, 러시아, 몽고산의 비중이 확대됨
- 중국 당국이 안전 문제로 일시 폐쇄한 광산의 채굴을 재허용한 점은 자체 생산량 증대로 이어져 석탄 물동량을 감소시킬 전망
- COP26에서 세계 각국의 석탄 사용 감축이 합의됨에 따라 석탄 물동량은 장기적으로 감소할 전망
 - 영국, 독일은 화력발전소 건설 중단 합의. 한·중·일은 향후 해외 화력발전소 투자 중단 예정
 - 석탄 사용의 점진적 감축이라는 합의로 당분간 석탄 물동량이 급감하지는 않겠으나, 전세계 77개국이 '50년까지 탈탄소 목표에 동의함에 따라 장기적인 전망은 부정적

Fleet Demand

□ 곡 물

곡물 수출량 전망

(단위 : 백만 톤)



○ 높은 곡물 가격, 브라질 대두 물동량 증가로 곡물 물동량 '24년까지 증가 전망

- 비료 가격 상승, 곡물 재고 감소 등으로 전반적인 곡물 가격 상승. 가격 상승에 따른 곡물 생산 증대 유인 증가
- 상대적으로 라니냐의 영향이 적은 브라질의 대두 생산량 증가 전망. 브라질 해일화 약세도 브라질 대두 수출 증가에 긍정적

○ 반면 곡물 기말재고 감소 등 물동량 위축 요인도 상존

- 러시아, 자국 내 곡물 공급 안정을 곡물 수출세 도입. 이에 따른 농가 이익 하락은 물동량 감소요인
- 라니냐의 영향으로 호주 강우량이 증가하여 곡물 생산량이 증가할 수 있겠으나, 남미 기후는 건조해져 곡물 생산량이 감소할 전망
- 중국 전력난 및 에너지 가격 상승으로 인한 비료 생산 차질도 곡물 생산에 악영향

○ 중국 사료 수요 감소 및 대두가격 상승에 따른 크러싱 마진 하락도 대두 물동량 증가폭 제한

○ 비료 및 니켈광석 물동량은 마이너벌크 물동량 증가를 견인

- 질소 비료의 주 원료인 천연가스 공급 부족은 비료 가격 상승을 유발하였으나, 인디아의 건조한 비료 수요에 힘입어 '22년 비료 물동량 증가 전망
- 니켈광석 물동량은 필리핀의 생산량 증가와 중국의 건조한 수요로 증가세를 나타낼 것
- 반면 중국 부동산 부문 침체로 시멘트 및 기타 광석에 대한 수요는 감소할 것으로 예상되어, 마이너벌크에 대한 전망이 긍정적이지만은 않은 상황

Fleet Supply

건화물선 공급

(단위 : 백만 DWT)

	2019	2020	2021	2022	2023
총 선대	797.7	823.5	831.8	856.2	864.6
증감률(YoY)	-	3.0%	1.0%	2.9%	1.0%
신조발주	26.6	22.1	37.0	18.4	21.9
신조인도	41.4	48.8	37.5	28.8	23.4
폐 선	8.2	13.6	8.1	16.6	26.7

○ '21년 7월~11월 기간 신조 발주량은 1,150만 DWT을 기록해 '21년 상반기 발주량 대비 14% 감소

- '22년 신조 발주량은 운임시장 약세로 전년 대비 50% 감소한 1,840만 DWT에 그칠 전망. 이는 이전 전망치 대비 약 57% 하향 조정된 수치

○ '21년 신조 인도량은 3,750만 DWT로 예상되어 당초 전망치 수준에 근접

- '22년 예상 신조 인도량은 2,560만 DWT에서 2,880만 DWT로 상향 조정되었으나, '23년과 '24년 예상 신조 인도량은 당초 전망치보다 각각 16%, 35% 하향 조정

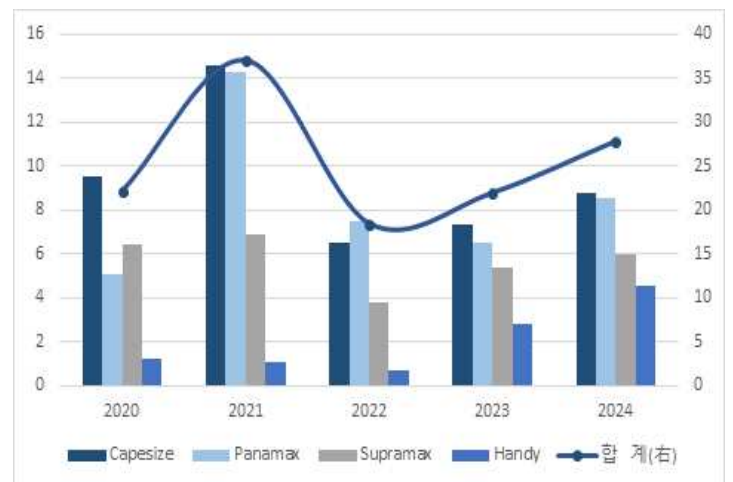
○ 운임시장의 하락 조정으로 '21년 이후 해체량은 지속 증가 전망

- '22년과 '23년 해체량은 당초 전망치 대비 각각 약 42%, 77% 상향 조정

□ 발주 및 인도량, 해체량

신조선 발주량 전망

(단위 : 백만 DWT)



○ 중국 수요 감소에 따른 운임시장 약세로 '22년 신조 발주량 감소 예상. 이후 '23년부터 반등 전망

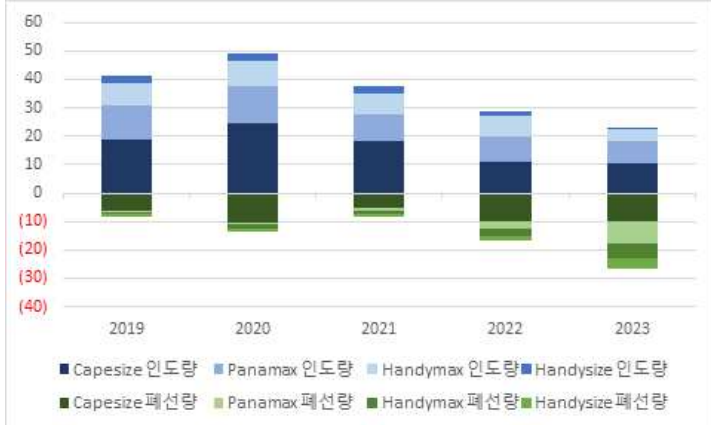
○ 발주잔량은 현존 선대의 약 7%로 비교적 낮은 수준을 유지 중이나, 환경규제에 따른 불확실성 등으로 신조 발주 위축

- 대체 연료에 대한 개발이 완료된 후 선주들의 신조 발주 증가할 전망

Fleet Supply

신조 인도량 및 선박 해체량 전망

(단위 : 백만 DWT)



- '17~'18년 발주된 Cape 선박들은 이미 대부분 인도 완료. 이에 따라 신조 인도는 '22년 2,880만 DWT를 기록한 이후 지속 감소 전망
- Scrap 가격 하락에도 불구하고 수요 감소 및 환경규제로 인한 비용 증가 등으로 폐선량은 '22년 이후 증가세를 이어갈 전망
 - 비효율 선박에 대한 금융 및 보험 제약도 발생할 수 있어, 향후 폐선 압박은 더 심화될 것

Market Balance, Rates and Prices

운영율 및 1년 용선료, 선가 전망

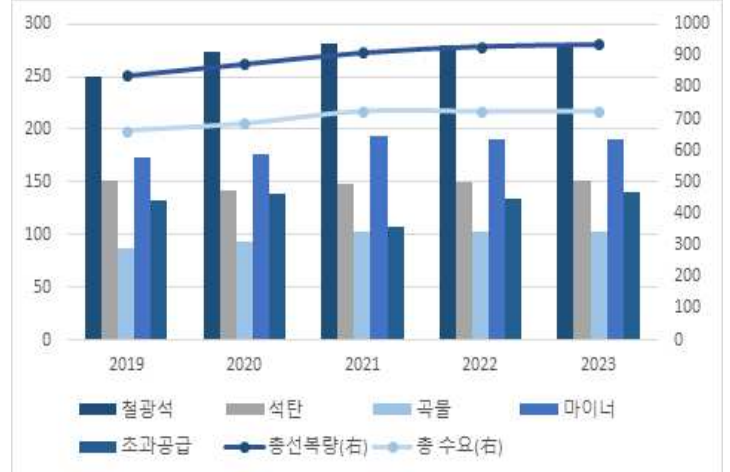
운영율		(단위 : %)				
		2019	2020	2021	2022	2023
전 체		83.3	83.2	87.1	84.4	83.7
1년 용선료 전망		(단위 : U\$'000/일)				
		2019	2020	2021	2022	2023
Cape		16.9	15.1	28.1	19.0	16.1
Pmax		12.0	11.0	23.1	14.5	11.6
Smax		11.1	10.2	22.2	14.0	11.1
선가 전망		(단위 : U\$백만, 중고선 선행 5년 기준)				
		2019	2020	2021	2022	2023
Cape	신조	50.1	48.4	56.5	62.1	58.8
	중고	33.4	30.0	40.7	44.3	43.8
Pmax	신조	28.4	26.7	32.2	35.8	33.2
	중고	22.5	20.5	28.0	29.3	25.9
Smax	신조	27.3	25.9	29.8	33.3	30.8
	중고	17.6	15.3	24.2	23.7	22.2

- Cape : 중국 수요 감소 및 부동산 시장 침체 등의 영향으로 조정 지속 예상
- Pmax : 미국, 남미 등 주요 농업 국가들의 곡물 수출 증가에도 불구하고, 글로벌 전력난 해소에 따른 석탄 수요 위축 및 Cape 공급 증가로 약세 유지 전망
- Smax/Handy : 상위 선행의 약세 및 시장 심리 약화의 영향으로 하락 전망

- 신조선가는 후판가격의 상승으로 '22년 고점을 기록한 이후, 운임 시장 조정에 따라 '23년부터 하락 예상
 - 한편 컨테이너선 운임시장 강세에 따른 컨테이너선 신조 발주 증가로 건화물선 신조 발주는 제한적
- 중고선가도 '23년 이후 운임시장 조정 전망에 따라 하락 예상
 - 중국의 탈탄소 정책 등으로 인한 수요 감소가 중고선가 하락에 직접적인 영향 미칠 전망
 - 환경규제에 대한 불확실성도 시장 참여자들이 중고선 매입에 소극적인 태도를 보이는 요소

건화물선 수급

(단위 : 백만 DWT)



- '22년 중국의 수요 감소가 운임시장에 큰 영향을 미치며 모든 선행 용선료 '21년 대비 하락 전망
 - 전세계 건화물선 물동량 중 중국의 철광석 및 석탄 수입량이 차지하는 비중은 지난 20년간 3%에서 30%로 증가
 - 중국 수요 감소에 따른 체선 완화도 운임시장에 부정적으로 작용
- 그럼에도 불구하고 환경규제 등의 변수가 시장 지지요인으로 작용할 가능성 상존
 - 소형선박의 발주잔량은 현존 선대 대비 6%로 낮은 수준 유지. 환경규제로 인한 신조 발주 감소 및 폐선 증가도 중장기 시장 지지할 전망
 - 중국 정부가 부동산 개발업체에 대한 신용 제재를 철회할 경우 중국의 철광석 수요 회복에 따른 운임 상승 가능성 존재
 - 한편 중국의 견조한 에너지 수요에 따라 '22년 석탄 수입량은 지난 '13년 기록한 역대 최고치 3억 2,700만 톤에 달할 것
- 한편 '22년 총 건화물선 수요는 전년과 비슷한 수준 유지 전망. 반면 선복 증가율은 2%, 중국 내항선박 등을 제외한 유효선복 증가율은 3%로 예상되어, 공급 증가율이 수요 증가율을 상회할 것으로 예상됨
 - 선대 운영율은 '21년 87.1%를 기록한 이후 '23년까지 하락할 것으로 예상되어, 운임 시장에 대한 하락 압력도 증가할 전망

유조선

✓ CONTENTS

1. Fleet Demand
2. Fleet Supply
3. Market Balances, Rates and Prices

Fleet Demand

석유 수요

- '21년 세계 경제성장률은 경기부양책 시행에 힘입어 5.6% 기록, '22년 성장률은 오미크론 변이 확산, 인플레이션 압력 심화 및 중국 부동산 시장 침체로 인해 4.2%에 그칠 전망
- '21년 석유 수요는 백신 보급 확대, 이동제한 조치 완화로 인해 전년 대비 6% 증가. 하반기 가스 공급 부족 사태는 발전용 대체연료인 석유 수요 증가로 연결, 이는 '22.1분기까지 지속될 것
- '22년 석유 수요는 변이 바이러스 확산이라는 변수에도 불구하고, 전년 대비 3.1% 증가하며 팬데믹 이전 수준 회복 전망

석유 공급

- '21년 석유 공급은 OPEC+ 생산량 통제 및 미국 원유 생산 회복 지연으로 인해 전년 대비 1.2% 증가에 그칠 것
- 중동의 '21년 생산량은 '19년, '20년 대비 각각 8.6%, 0.3% 감소. 미국의 '21년 생산량은 '20년에 비해서는 0.4% 증가하나 '19년 대비 여전히 3.1% 감소한 수준
- '22년 석유 공급은 고유가 지속에 따른 주요 산유국들의 생산 수준 정상화에 전년 대비 5% 증가 전망, 석유 수요 증가율을 상회할 것
- 중동과 FSU의 '22년 생산량은 OPEC+ 감산 규모 완화와 함께 전년 대비 각각 6.8%, 6.3% 증가. 고유가 지속에 따른 생산 설비 재개에 미국의 '22년 생산량 역시 5.8% 증가 전망

해상 물동량

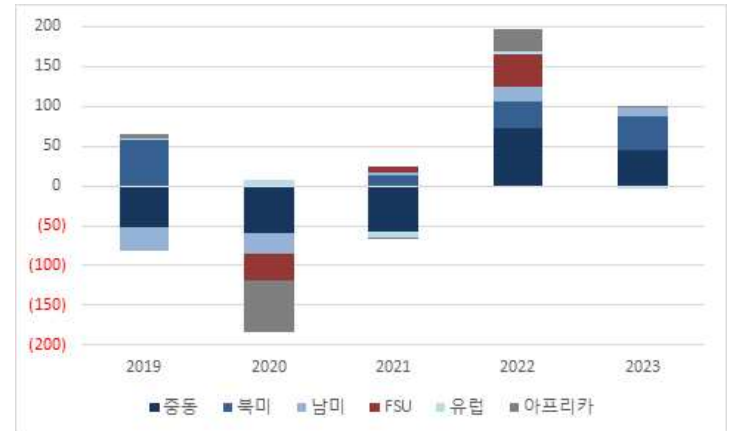
(단위: 백만 톤)

	2019	2020	2021	2022	2023
원 유	2,140	1,969	1,976	2,161	2,197
제 품	1,215	1,130	1,193	1,260	1,294
합 계	3,355	3,100	3,169	3,421	3,491
증감률(YoY)	-0.2%	-7.6%	2.2%	8.0%	2.0%

- '21년 석유 물동량은 전년 대비 2.2% 증가에 그칠 전망. 원유 물동량은 0.4% 증가에 불과한 반면, 제 품 물동량은 미국의 소비 증가에 힘입어 5.5% 증가
- '21년 석유 초과 수요 시장 형성에 따른 국제 유가 상승은 신규 수입 수요 증가가 아닌 재고 우선 사용을 이끌며 물동량 위축 지속
- 상업재고 외 미국 등 주요 수입국의 전략비축용 방출 결정은 재고 사용 촉진을 가속화. 방출 효과가 장기화되지 않을 것이나, 주요 수입국의 석유 수급 정책 변화 주시 필요
- '22년 석유 물동량은 석유 생산 증가 및 재고 구축 활동에 힘입어 8% 증가하며 팬데믹 이전 수준 회복 전망

지역별 원유 수출량

(단위: 백만 톤, 연도별 증감)



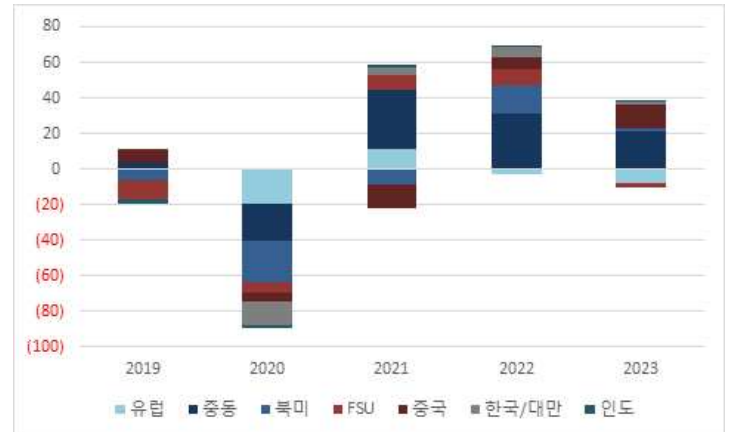
- 중동의 '21년 원유 수출량은 전년 대비 6.8% 감소. OPEC+ 생산량 통제 완화로 '22년, '23년에는 각각 9%, 5.2% 증가할 것
- 북미는 원유 생산 회복 둔화에도 불구하고 '21년 원유 수출량은 전년 대비 3.9% 증가. '22년과 '23년에도 각각 9.5%, 10.9% 증가 전망

지역별 원유 수입량

- 중국의 '21년 원유 수입량은 전년 대비 4.1% 감소하며 OECD 국가들과 인도 수입량 증가분을 상쇄. 반면 '22년과 '23년에는 각각 12.5%, 5.5% 증가하며 원유 물동량 회복 견인 전망

지역별 제 품 수출량

(단위: 백만 톤, 연도별 증감)



- 중국은 제 품 수출 쿼터 축소로 인해 '21년 수출량은 전년 대비 22% 급감. 반면 '22년, '23년에는 각각 14.7%, 23.8% 증가할 것
- 중동의 '21년 수출량은 전년 대비 18% 증가. 대규모 정제설비 증설을 통해 '22년, '23년에도 각각 14.4%, 8.4% 증가 전망
- 유럽은 노후 정제설비 가동 중단으로 '22년 이후 제 품 수출량 감소세 지속 전망. 유럽 제 품 주요 소비지역인 아프리카는 자체 정제설비 확충을 통해 '23년 이후 제 품 수입량 감소세 구현할 것

Fleet Supply

유조선 공급

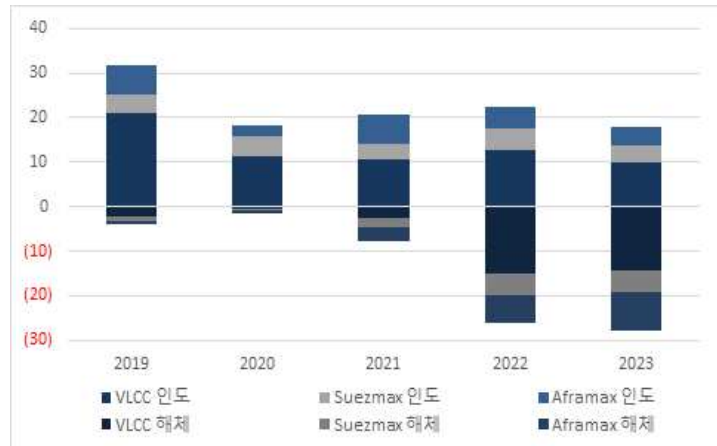
(단위 : 백만 DWT)

	2019	2020	2021	2022	2023
총 선대	622	643	657	653	641
증감률(YoY)	5.6%	3.4%	2.1%	-0.6%	-1.9%
신조발주	29.0	21.2	23.3	18.2	24.5
신조인도	38.1	23.7	25.4	27.8	22.2
폐 선	5.1	2.4	11.7	31.9	34.6

- [VLCC] '21년 선복량은 전년 대비 3.1% 증가. '22년에는 노후선 해체량 증가하며 1% 감소할 것. '23년 이후에도 신조선 인도량 감소로 선복량 감소세 유지 전망
- [Suezmax] '21년 선복량은 전년 대비 2% 증가. '22년 선복량은 전년 수준 유지. '23년 이후 해체량이 인도량을 상회하며 선복량 감소세 전환 전망
- [Aframax] '21년 선복량은 전년 대비 2.2% 증가. '22년과 '23년 선복량은 각각 1%, 2.9% 감소 전망. '23년에는 해체량이 인도량을 두 배 넘기며 선복 수급 개선 전망
- [LR2] '21년 선복량은 전년 대비 4% 수준증가. '22년 이후에도 유조선 중 선복량 증가세를 유지하는 유일한 선형일 것
- [MR*] '21년, '22년 선복량은 전년 대비 각각 2.1%, 2.3% 증가. '23년 이후 감소세 전환 전망 *40~59.9K

신조 인도량 및 선박 해체량 전망

(단위 : 백만 DWT)

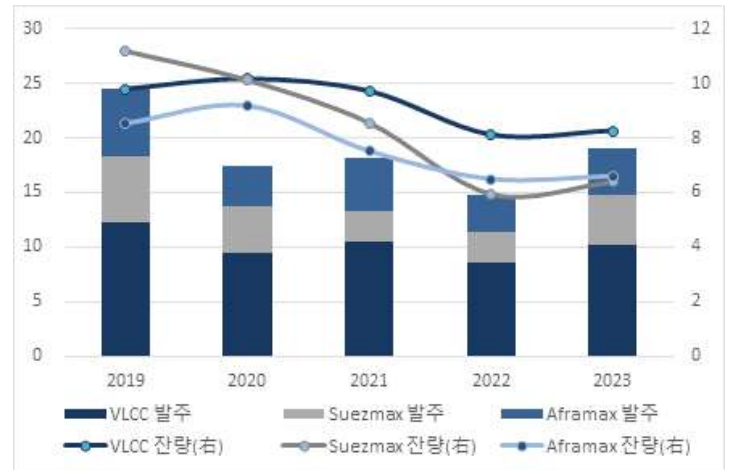


- '19년 대량 발주 및 '20년 코로나19로 인한 조업 차질 및 시황 침체에 따른 인도 지연에 '21년 인도량은 전년 대비 7% 증가
- '22년 인도량은 전년 대비 9.3% 증가 전망. 다만 '21년과 '22년 저조한 발주량에 '23년 인도량은 전년 대비 20% 급감하며 선복 수급 개선을 통한 운임 회복 이끌 것
 - VLCC : '21년 1,050만 → '22년 1,266만 → '23년 988만 DWT
 - Suezmax : '21년 375만 → '22년 501만 → '23년 391만 DWT
 - 제품선(Coated) : '21년 839만 → '22년 795만 → '23년 625만 DWT

- '21년 해체량은 기대치를 크게 하회하며 1,169만 DWT에 그칠 것. 다만 4분기 이후 본격적인 노후선 해체 움직임 발생은 긍정적
- 저시황 지속 및 환경규제 강화 영향으로 '22년과 '23년 해체량은 각각 3,186만, 3,461만 DWT 기록 전망. 선박 해체량이 인도량을 상회하며 총 선복량 감소세 유지
 - VLCC : '21년 260만 → '22년 1,519만 → '23년 1,437만 DWT
 - Suezmax : '21년 188만 → '22년 475만 → '23년 487만 DWT
 - 제품선(Coated) : '21년 435만 → '22년 534만 → '23년 749만 DWT

발주량 및 발주잔량

(단위 : 백만 DWT(左), %(右))



- '21년 신조선 발주량은 상반기 활발한 성약에 힘입어 전년 대비 10% 증가할 것
- 다만 시황 약세 지속 및 신조선가 급등으로 '21년 하반기 이후 발주량 감소세 구현. 이는 '22년에도 이어지며 '22년 발주량은 전년 대비 21.8% 감소 전망
- 환경규제 강화에 따른 대규모 노후선 해체와 함께 '23년 이후 신조선 발주량은 증가세로 전환될 것
- '21년 현존선대 대비 발주잔량 비율은 8.3%. '22년과 '23년 역시 각각 6.7%, 7%의 낮은 수준을 유지할 것. 중장기 선박 공급 압력 해소에 긍정적으로 작용

선령 변화

- 노후선 해체 지연으로 인해 '21년 말 기준 선령 20년 이상 선박은 9.3%, 15~19년은 18.3%로 높은 노후선 비중 구현
- '22년과 '23년에는 대규모 선박 해체로 인해 20년 이상 선박 비중이 각각 8.4%, 7.7%로 감소할 것. VLCC의 경우 20년 이상 선박 비중은 '21년 8.2%에서 '23년 4%로 절반 이상 감소 전망

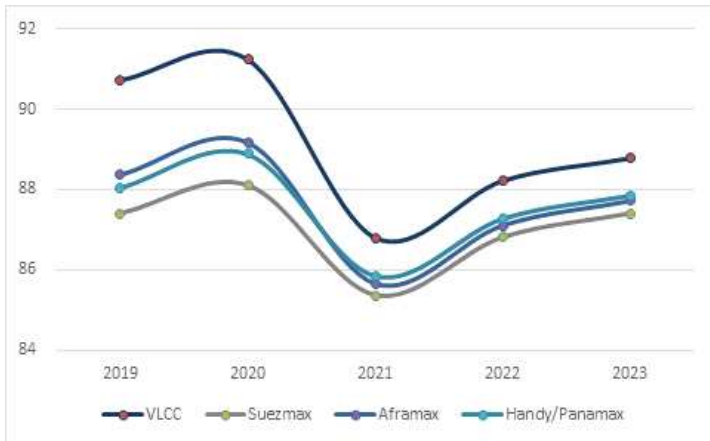
Market Balance, Rates and Prices

운영을 및 1년 용선료, 선가 전망

운영율					(단위 : %)	
	2019	2020	2021	2022	2023	
전 체	89.0	89.7	86.1	87.5	88.1	
1년 용선료 전망			(단위 : U\$'000/일)			
	2019	2020	2021	2022	2023	
VLCC	37.6	43.9	25.6	27.6	29.0	
Suezmax	27.1	30.2	18.7	21.2	22.1	
LR2	21.6	24.4	19.1	19.8	20.6	
MR	14.9	15.8	13.8	14.7	15.0	
선가 전망			(단위 : U\$백만, 중고선 선행 5년 기준)			
	2019	2020	2021	2022	2023	
VLCC	신조	91.5	88.6	95.9	106.9	101.2
	중고	69.9	70.5	68.6	74.8	75.4
Suezmax	신조	61.0	58.2	64.4	73.3	69.4
	중고	49.6	49.0	46.4	52.1	54.0
LR2	신조	50.5	49.6	55.4	62.5	59.4
	중고	38.0	39.0	39.9	44.9	44.6
MR	신조	36.4	34.8	37.7	42.0	39.9
	중고	27.5	27.8	27.4	30.2	30.3

선박 운영률

(단위 : %)



- '20년 물동량 및 톤마일 감소에도 불구하고, 해상 저장수요 증가 및 항만 적체 심화로 인한 선박 수요 증가에 운영률 상승
- '21년 해상 저장수요 감소 및 노후선 해체 지연으로 인해 선박 공급 증가율이 수요 증가율을 앞서며 운영률 하락
- 중국의 탄소 중립 정책 추진에 따른 원유 수입 감소 및 근거리 항해 증가에 따른 톤마일 감소는 선박 운영률 하락 요인으로 작용
- '22년 주요 석유 수입국들의 재고 수준 정상화를 위한 신규 수입 수요 증가는 운영률 상승 견인할 것
- 중동 주요 산유국들의 정제설비 확충에 따른 자체 원유 소비 및 석유제품 생산 증가는 원유선 운영률 제고에 부담
- '23년 이후에도 선박 수급 개선에 힘입어 선박 운영률 상승세 유지 전망. 다만 팬데믹 이전 선박 운영률을 하회하는 수준에 머물 것

기간 용선료(1년)

- OPEC+ 생산량 통제, 중국 원유 수입 감소, 해상 저장수요 감소 및 신조선 인도 등 선박 공급 압력에 용선 시장 약세 지속
- '21년 4분기 중국 원유 수입 증가세 전환 및 OPEC+ 증산 유지 결정은 긍정적 요인이나, 변이 바이러스 출현은 시장 하방 압력
- 단발성 계약 운임 약세 지속과 달리, '21년 4분기 기간 용선료는 3분기 대비 16% 상승. '22년 상반기까지 완만한 상승세 유지 후 3분기 소폭 하향 조정 보일 것
- '22년과 '23년 VLCC 기간 용선료는 전년 대비 각각 8%, 5% 상승 전망. 다만 '19~20년 용선료 수준에는 미치지 못할 것

신조선가

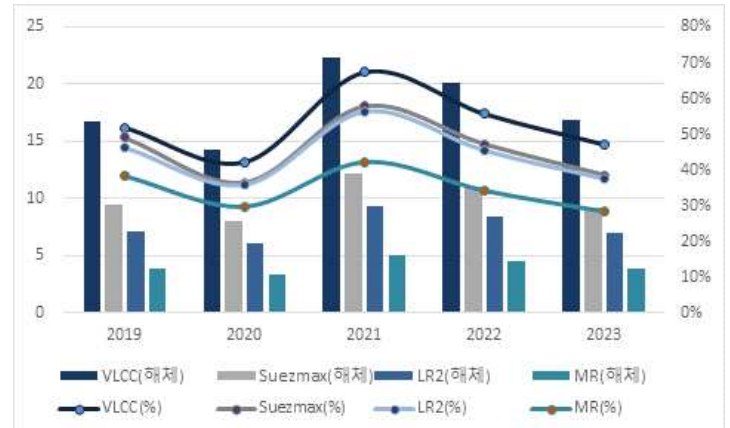
- 유동성 확대 및 운임 시장 호조는 컨테이너선, LNG선에 대한 대규모 발주로 연결. 조선소 조업 능력 한계 및 철강 가격 상승 효과로 '21년 VLCC 신조선가는 전년 대비 8.2% 상승할 것
- 철강 등 원자재 가격 인플레이션 현상 지속에 VLCC 신조선가는 '22년에도 전년 대비 11.5% 상승. '23년까지 높은 수준 유지 후 '24년 U\$8,983만 수준으로 하락 전망

중고선가(5년)

- '21년 신조선가 상승 및 발주량 감소에도 불구하고, 시장 약세 지속에 하반기 이후 거래량 급감. '21년 VLCC 중고선가는 전년 대비 2.7% 하락할 것
- '22년 시장 회복, 발주량 감소 및 해체량 증가로 인해 VLCC 중고 선가 9% 상승 전망. '23년에도 상승세 유지 후 '24년 U\$6,561만 수준으로 하락 전망

해체선가

(단위: U\$백만, %=(해체선가/중고선가(15년))



- 철강 가격 상승 및 선박 해체량 감소로 '21년 VLCC 해체선가는 전년 대비 56.3% 급등. '22년과 '23년 해체선가는 각각 9.9%, 16.5% 하향 조정 전망

컨테이너선

✓ CONTENTS

1. Fleet Demand
2. Fleet Supply
3. Market Balances, Rates and Prices

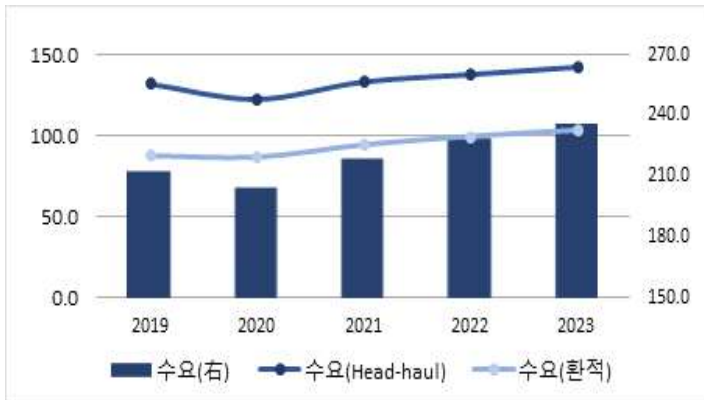
Fleet Demand

□ 컨테이너 시장 상황

- (수요 강세 지속, 고운임 기조) 북미 소비자 수요 회복, 0.5%대 낮은 계선을 그리고 미서부항만 정체 등 공급망 상황이 좀처럼 개선되지 않으며 운임 및 T/C 강세 지속
 - 9월 이후 보험세를 보이던 컨 운임은 12월부터 상승세가 이어지며 12월 마지막주 SCFI는 최초 5,000pt 돌파(5,047pt)
- (3분기 교역량, 3.5% 증가) 중국 및 동남아 통제강화, 전력부족 이슈가 생산에 큰 영향을 끼치며 3분기 물동량 하락폭은 예상치를 상회. 4분기 산업 생산 및 정체 이슈를 반영하여 '21년 연간 교역량 전망 7.1%로 하향(기존 대비 ▼1%p)
 - '21년 4분기로부터 이월된 물량이 '22년 상반기 성장을 이끌며 연간 교역량은 4.2% 성장 전망

컨테이너선 수요

(단위 : 백만 TEU)



□ 주요 기간항로(Mainlane Trades)

- (북미/유럽, 경제 전망치 하향) '21년 회복세는 예상치를 상회했으나 최근 인플레이션 급증에 따른 불확실성이 증가하며 실질 GDP 성장을 하향 조정
 - 미국 '21년 5.7%, '22년 3.7% / 유럽 '21년 4.5%, '22년 4.0%
- (북미항로 헤드홀, 강세 장기화) '20년 하반기부터 반등한 북미 항로의 강세는 예상보다 오래 지속 중. 하지만 최근 정체 상황 및 동아시아 생산 이슈가 3분기 상승세 둔화를 야기. 3분기 E/B 물동량은 전년 대비 1.6% 증가, 팬데믹 이전 '19년 동기 대비 10% 이상 증가
 - 3분기 상승세 완화의 영향으로 '21년 북미항로 E/B 물동량 증가율은 12.5%로 기존 대비 ▼3.5%p 하향
- (북미, 비내구재 중심 소비 지속) 팬데믹 이후 벌어진 비내구재 소비와 서비스업 간의 간극이 좁혀지지 않으며 소비재 제품 재고 부족은 계속되는 중. 이것이 수입 강세를 이끌며 항만/창고 시설의 적재 공간 및 샷시 부족을 유발하며 공급망 부담 가중
 - '22년 상반기 강세 지속 전망. 단, 물가 상승 및 거시경제 정책 변화에 따른 파급 효과로 하방 리스크는 증가할 것

- (유럽항로, 3분기 교역량 하락) '21년 3분기 유럽항로 W/B는 전년 동기 대비 ▼3.0%, 19년 대비 ▼1.1% 하락하며 역성장. '20년 하반기부터 반등했던 교역량은 중국의 생산량 변화와 유사한 움직임을 보이며 2분기 정점을 찍은 뒤 3분기 부터 하락 전환
 - '21년 유럽항로 W/B 물량 6.5% 증가 및 '22년 물량 4.6% 증가 전망

주요 기간항로 H/H 물량

(단위 : 백만 TEU)



□ 기타항로(Non-Mainlane Trades)

- (성장 기조, 하지만 3분기 상승세 둔화) 올해 첫 9개월간 강세 기조를 유지했던 기타 항로는 3분기 들어 하락세 전환. 변이 확산에 따른 수입량 완화 그리고 선사들의 선박 재배치 전략에 따라 원양 항로로의 선박량 이탈에 따른 영향
 - 3분기 남북항로 헤드홀 물량 전년대비 ▼1.3%, 19년 대비 ▲4.0% / 동서항로 물량 전년 대비 ▼3.5%, 19년 대비 ▼11%
- (남미항로, 계속되는 강세) 브라질은 3분기 상승세가 다소 완화되었으나 연중 자본재 및 소비재 수요가 꾸준한 강세를 보이며 성장을 견인. 단, 남미 일부 국가의 낮은 백신 보급률 및 빈약한 경제 펀더멘탈은 위험 요소로 작용할 것. '22년 남미 GDP 성장 전망은 0.7%로 기존대비 하향
 - '21년 아시아-중남미 수입은 ▲22.3%, '22년은 ▼1.1% 전망
- (인도/중동항로, 완만한 성장) 변이 확산의 직격탄을 맞은 아시아-인도 항로는 3분기 전년 대비 ▼4.7%, 19년 대비 ▼9.6%를 기록했음에도 불구하고 꾸준한 소비 회복과 하반기 축제 시즌의 영향으로 10월 서비스업 PMI는 58.4로 회복
 - '21년 아시아-중동,인도 W/B 전년 대비 ▲6.9%, 19년 대비 ▼9.4%
- (아시아 역내항로, 코로나 영향) 직전 3개월 한국-동북아시아 교역량은 18.5% 성장한 반면, 한-중, 한-동남아 구간은 코로나 확산의 영향을 피해가지 못하며 각각 ▼1.3%, ▼3.8% 역성장
 - '21년 아시아 역내 구간 물동량은 전년 대비 5.1% 증가 전망 (기존 대비 ▼2.5%p 하향 조정)



□ 수요 전망

항로별 수요 전망

(단위: 백만 TEU)

	2019	2020	2021	2022	2023
Mainlane	39.9	39.8	44.0	43.4	44.3
Non-Mainlane EW	14.1	13.0	14.1	15.1	15.8
North-South	9.0	8.6	10.1	10.2	10.4
Intra-Asia	66.4	65.3	68.6	73.3	76.3
총 합	207.8	203.8	218.3	227.6	235.2
증감률(YoY)	2.2%	-1.9%	7.1%	4.2%	3.3%

Fleet Supply

□ 선복 현황

- ('21년 공급량, 4.1% 증가) 고운임, 고용선료 기조에 따라 선복 확보 경쟁이 치열하게 벌어지며 선박의 인도는 앞당기고 폐선은 연기하는 추세 고착화. 3분기 인도량은 26만TEU, 전년동기 대비 ▼18%로 부진 했으나 연중 계속된 공급 확대로 총 선대 규모는 약 2,450만TEU에 도달

- '23년~'25년 간 연평균 4.5% 선대 증가 전망

- (신조 발주, '21년 470만TEU 전망) 역사적인 수익을 기록한 선사들이 공격적으로 신조 발주에 나서며 기존 전망(450만 TEU) 대비 상향 조정. 11월 말 기준 약 580만TEU가 오더북에 등재되며 총 선대 대비 발주 잔량 비중은 24%로 '12년 이후 가장 높은 수치를 기록

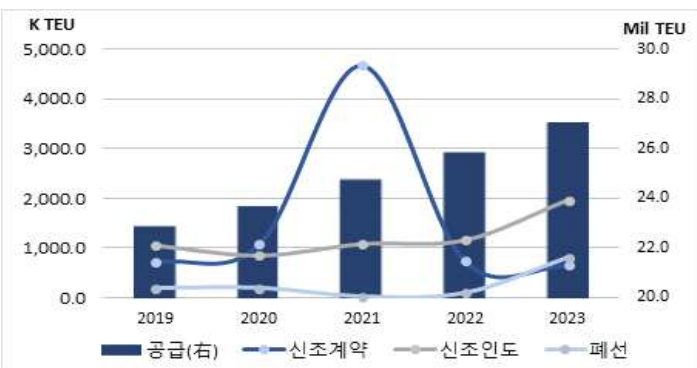
- 신조 계약은 '22, '23년 크게 하락한 뒤 '24년부터 서서히 회복 예상. 향후 3년간 연평균 120만 TEU 계약 전망

- (신조 인도, 연초 계획 초과) 3분기 누계 총 82만 TEU가 인도되며 '21년 총 인도량은 약110만TEU, 전년 대비 27% 증가 전망. 지난 4분기부터 계속된 인도량 강세는 올 3분기 들어 약세 전환. 특히 5천TEU급 중형선 인도가 매우 부진

- '23년~'24년에는 연평균 240만 TEU 인도가 예정되어 있으나 공급 대비 낮은 수요 증가세가 나타날 경우 선사/선주사들의 인도 연기 움직임이 있을 것으로 예상

글로벌 공급

(단위 : K TEU /백만 TEU)



- (노후 컨선, 해체 연기) 고운임 상황이 장기화되면서 이미 해체 되었을 노후선박도 시장에 재투입되는 중. 3분기 단 3척만이 해체(선령 25년 1척, 32년 2척)되었으며, 이 중 2대는 Dole이 운용하는 리퍼컨테이너 운반선

- (MSC, 신조 계약 주도) 580만TEU의 발주 잔량 중 MSC가 110만TEU로 전체 오더북 물량의 23%를 차지. MSC는 신조 계약 뿐만 아니라 중고선 매매에도 적극 나서며 공격적인 선대 확장을 시도. 반면, 양밍은 잔량 8.3만TEU로 신조 발주에 소극적으로 대응

- (선복 배치, 원양항로 집중화) 새롭게 인도된 대형선 외 아주 역내항로에 배치되었던 선박의 원양항로 투입이 계속되며 6월부터 동남아항로 선복량 감소세. 초기에는 중형선의 이탈이 컸으나 하반기부터는 피더선형까지 임시 선박으로 투입 중
 - 아주역내 투입 선박의 약 1/4이 장거리 노선에 전환 배치

□ 공급 전망

컨테이너선 공급

(단위 : 백만 TEU)

	2019	2020	2021	2022	2023
총 선대	22.9	23.7	24.8	25.8	27.0
증감률(YoY)	4.0%	3.5%	4.5%	4.3%	4.5%
신조발주	0.73	1.07	4.68	0.74	0.65
신조인도	1.06	0.86	1.09	1.17	1.96
폐 선	0.19	0.19	0.02	0.09	0.81

Market Balance, Rates and Prices

□ 수익 현황

- (컨 스팟운임, 강보합세) 연초 부터 계속된 고운임 상황은 3분기 들어 횡보를 거듭하다 12월 들어 재반등. 전통적인 성수기가 종료됐으나 1년 넘게 해소되지 못하고 있는 공급망 정체가 운임과 T/C를 상승 압박

- '21년 내 선적되지 못한 화물의 이월 및 2월 중국 설연휴 직전 수요 강세 영향으로 2월까지 운임 하락은 없을 것

- (SCFI 지수, 5,000pt 돌파) 52주 SCFI는 5,047pt를 기록하며 최초 5,000pt 돌파, 연초 대비 78% 상승. 특히 원양 및 중장거리 항로(북미, 유럽, 남미, 호주) 상승세 지속

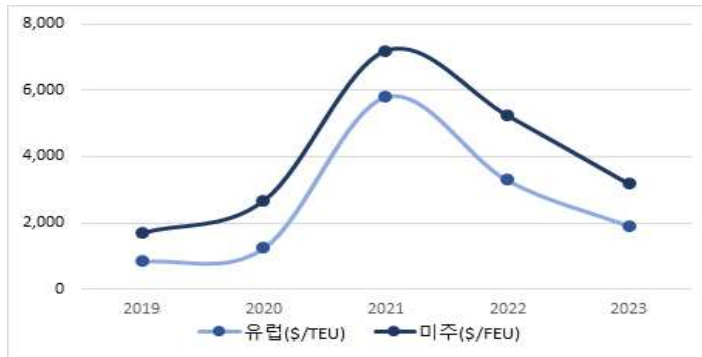
- 11월 기준 Xeneta 장기 계약 운임은 전월 대비 16.3% 상승, 전년 대비 121% 상승

- 머스크社は 장거리항로 계약운임 비중이 64%로 전년(50%) 대비 크게 증가했으며 1년 이상의 다년 계약도 약 140만 FEU 확보한 것으로 발표



유럽, 미주항로 운임 전망

(단위 : \$/TEU, FEU)



- (공급망 비효율, 악화일로) 공급 증대 노력이 계속 되고 있으나 정체로 야기된 비효율이 실질 공급량을 잠식.(’21년 선대 1백만 TEU 확대, 컨박스 생산 40% 증가)

- 수에즈/엔티엔 폐쇄, 베트남 통제, 델타변이 그리고 기상이슈 까지 계속된 악재로 생산성 개선은 요원한 상황. 정체 완화는 ’23년 이후에나 나타날 수 있을 것

- (소폭 하락, 하지만 강세장 지속) 북미 정체의 단기 개선이 쉽지 않은 상황으로 컨선박 및 장비의 가용성 악화가 지속되며 ’22년 컨운임의 하방을 단단히 지지할 것으로 예상

- ’22년 운임은 ’21년보다 다소 하락 예상되나 대규모 공급확대가 예정된 ’23년까지 고운임 기조 유지 전망. 단, 정체해소 및 인플레이션으로 인한 경기 변동에 따라 시기는 달라질 수 있음

신조 시장

- (컨선 발주, 전년 대비 4배 증가) 역대급 실적을 기반으로 선사들은 공격적인 선대 확장에 나선 결과, ’21년 컨선 계약 (470만TEU)은 최대 호황을 기록했고 신조가도 동반 상승

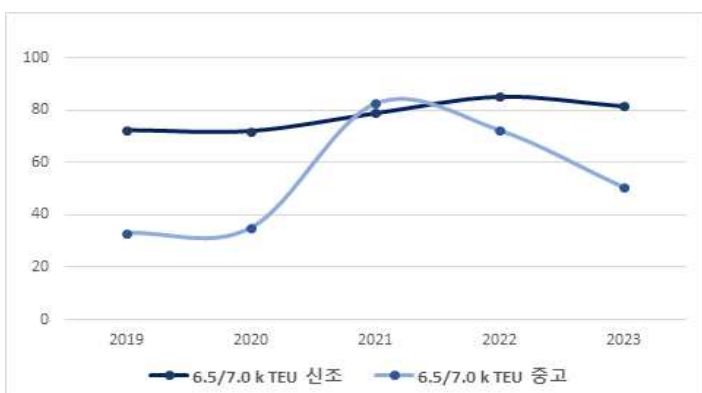
- ’22년 컨선 계약은 팬데믹 이전 수준으로 급락한 후 ’23년까지 제한적인 발주가 진행될 것으로 전망

- 철강가 상승에 따른 고비용 구조는 ’25년까지 지속, 신조가는 ’22년 정점(+7kTEU▲8%)에 도달한 이후 ’23년부터 하락 예상

- (IMO2020, 친환경 선박 발주) 현재 오더북에 등록된 선박 중 디젤 연료 선박 비중이 69%로 여전히 높은 수준을 보이고 있으나 IMO 규제 대비 대체연료 활용 선박의 발주 증가세 (LNG 및 듀얼 27.7%, 메탄올 2.8%, 암모니아 0.6%)

중형선 신조, 중고선가 전망

(단위 : Mil \$)



S&P 상황

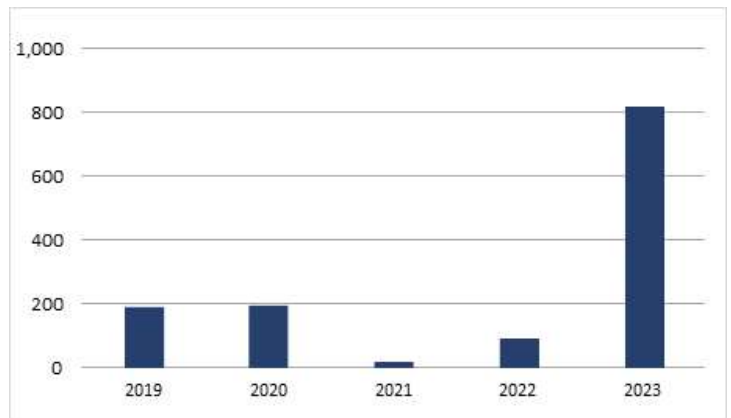
- (중고선가, 고공행진 지속) 선가 급등이 계속되며 3분기 중고선 거래 규모는 상반기 대비 50% 이상 급락. 상대적으로 전문 선사 대비 컨선사 거래 비중이 크며 MSC와 완하이가 중고선 거래 시장을 주도

- 중고선가는 ’21년 말 정점에 도달한 뒤 하락세를 보일 것으로 예상되며 대규모 신조선이 인도되는 ’23년부터 중고선가 하방 리스크 증가 전망

폐선 시장

컨테이너선 폐선 전망

(단위 : K TEU)



- (노후선 해체, 부진 지속) 선박 부족 및 고운임 여파로 노후선박 활용이 증가하며 선박 해체 급감. ’21년 3분기에는 단 2,500TEU만이 해체되며 ’21년 전체 해체량 전망은 1.9만 TEU로 하향 조정(기존 전망 5.1만TEU)

- 상황 강세에 따라 ’22년에도 비슷한 양상이 나타날 것으로 보이며, 총 9.1만TEU가 폐선 될 것으로 예상, 신조선이 대거 인도되는 ’23년 이후부터 해체 활성화 전망(약 80만TEU)

1년 용선료, 선가 전망

1년 용선료 전망		(단위 : U\$'000/일)				
		2019	2020	2021	2022	2023
1.0/1.1k		6.3	6.3	22.7	18.5	9.9
1.6/1.8k		8.1	8.2	33.2	27.5	12.8
3.2/3.6k		9.8	11.7	55.4	51.1	17.9
4.2/4.4k		11.3	14.0	63.2	54.9	19.8

선가 전망		(단위 : U\$'백만, 중고선 선령 5년 기준)				
		2019	2020	2021	2022	2023
1.0/1.1k	신조	19.6	18.2	21.7	23.8	22.5
	중고	9.7	9.0	18.8	18.0	14.7
1.6/1.8k	신조	26.4	24.3	26.1	29.1	27.5
	중고	12.8	11.6	26.1	25.5	17.6
3.2/3.6k	신조	42.2	42.0	47.0	51.1	48.4
	중고	10.4	12.8	47.1	43.9	25.1
6.5/7.0k	신조	72.3	72.0	78.9	85.3	81.6
	중고	33.1	35.2	82.7	72.6	50.7