



Shipping market outlook - Container vs Dry bulk

Q2 2022

해운 시장 전망 - 컨테이너 vs 건화물 : 2022 년 2 분기 업데이트

이대진, 수석연구원(이사), S&P Global Market Intelligence, Daejin.Lee@spglobal.com

보고서를 작성한 시점인 6 월 초 Capesize 운임은 크게 하락하여 소형 선박의センチ먼트에 부정적인 영향을 미쳤습니다. 운임이 예기치 않게 큰 폭으로 하락함에 따라 운임선물시장(FFA) 또는 선박 용선 시장의 많은 롱 포지션 플레이어는 FFA 시장에서 자신의 포지션을 커버하거나 즉시 가용 화물을 확보하는 것 외에 선택의 여지가 없었으며, 이는 단기적으로 더 많은 하방 압력을 촉발하였습니다. 그러나 우리는 심리 및 FFA 가 주도하는 단기 움직임과는 별개로 근본적인 수급 균형이 결국 시장을 결정할 것이라고 믿습니다.

S&P Global Market Intelligence 는 제한된 공급과 안정적인 무역 성장으로 건화물 운임이 향후 몇 년 동안 안정적으로 유지될 것으로 예측하고 있습니다. 건화물 수요 증가율은 2021 년 2.2%에서 2022 년 0.2%로 감소하고 2023 년 1.7%로 안정될 것으로 예상되는 반면, 건화물 선대 성장율은 2021 년의 3.4%와 비교하여 2022 년 2.8%, 2023 년 2.2%, 2023 년 2.4%로 둔화될 것으로 예상됩니다.

아래 차트에서 볼 수 있듯이 [S&P Global Commodities at Sea](#) 데이터를 통해 우리는 러시아 화물 선적량이 지속적으로 강세를 보이고 있음을 목격하고 있습니다; 러시아 항구로 향하는 공선선박의 증가는 유럽의 석탄 수입 금지를 포함한 몇몇 무역제재가 3 분기 중순에 시작되기 전까지 러시아로부터의 안정적인 화물 수송이 유지될 것임을 나타냅니다. 또한, 러시아의 석탄 수입 금지의 결과에 대비하기 위해 호주산 석탄에 대한 유럽의 수요는 안정적인 백홀 운임을 지속적 지지할 것으로 예상됩니다.

Contact Us:

Daejin Lee | Lead Shipping Analyst, Associate Director
E Daejin.Lee@spglobal.com

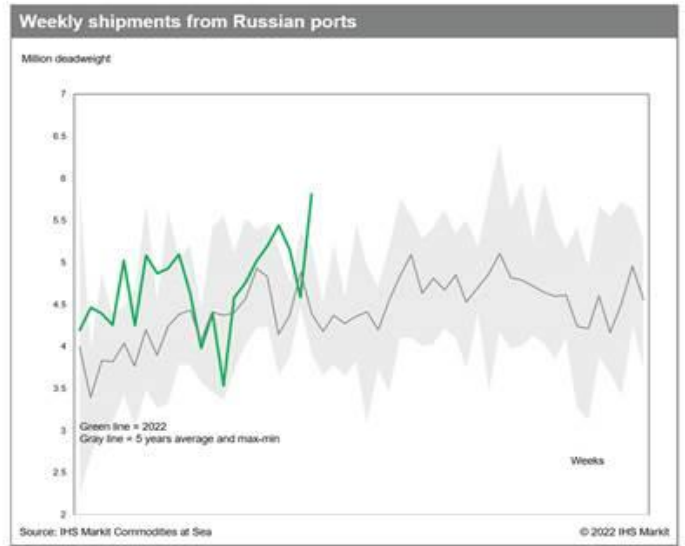
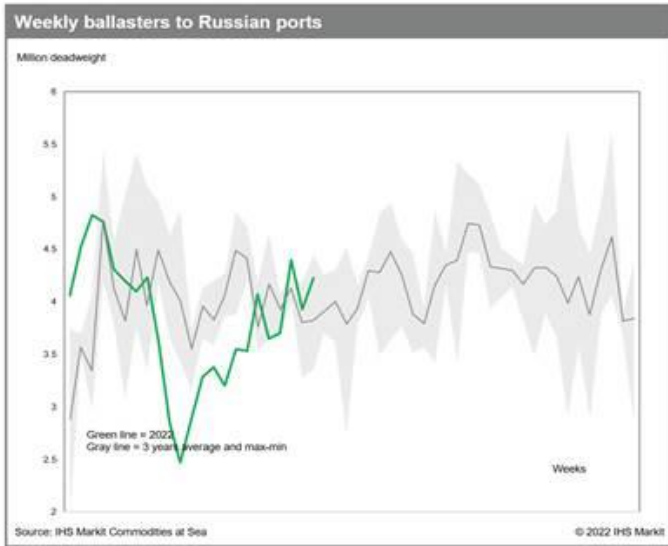
Abigail Mott | Senior Research Analyst
E Abigail.Mott@spglobal.com

Liz Gao | Senior Research Analyst
E Liz.Gao@spglobal.com

Melvin Chan | Research Analyst
E Melvin.Chan@spglobal.com

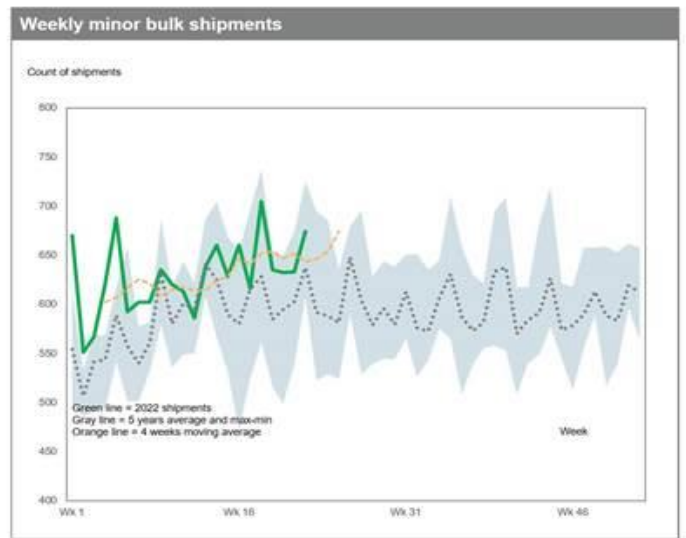
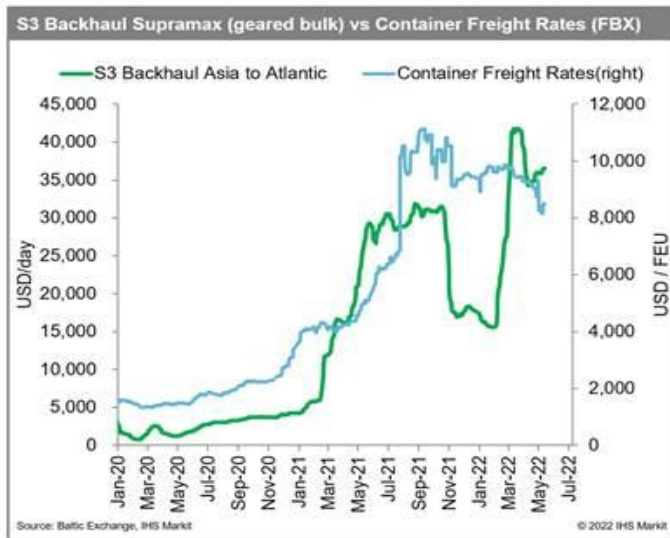
Phoebus Kaloudis | Product Manager
E Phoebus.Kaloudis@spglobal.com

Rahul Kapoor | VP, Head of commodity analytics
E Rahul.Kapoor@spglobal.com



앞서 언급하였듯이 백홀 항로는 여전히 가장 강력한 노선 중 하나이며 S&P Global Market Intelligence 은 컨테이너 시장의 강세와 우크라이나 및 러시아 화물에 대한 대체 교체 수요로 백홀 운임이 높은 운임 수준으로 유지 될것으로 예상합니다. 특히 높은 컨테이너 운임으로 일반 화물선과 소형 벌크선의 일부가 상업적으로 컨테이너 무역에 운영되고 있는 것을 분석 보고한 바 있습니다 - 즉, 크레인이 장착된 소형 벌크선(Supramax, Handysize)과 비슷한 터미널과 화물을 공유하던 일반 화물선(다목적선)이 컨테이너선 운임이 극도로 높아짐에 따라 컨테이너 연계 시장으로 전환되었고, 또한 기존의 컨테이너 화물 중 일부분은 일반 화물(브레이크벌크/MPV/HL)로, 컨테이너나 일반 화물선에서 주로 운송하는 마이너 벌크 화물은 기어드 벌크 화물로 이동하는 현상이 일어났습니다. 또한 일반 화물선이 컨테이너 관련 화물을 주로 운송하게 됨에 따라 소형 벌크선의 마이너 벌크 항로에서 일반 화물선과의 경쟁이 훨씬 줄어들게 되었습니다. - 이러한 수요 증가와 공급의 감소는 벌크선의 백홀 운송 비율과 그에 따른 운임을 훨씬 더 상승 시켰습니다.

그러나 우리는 2021 년 같은 기간과 비교하여 2022 년 3 분기 후반부터 영향을 미치게 될 여러 하방 리스크로 인하여 연말로 갈수록 시장 움직임에 대한 신중한 입장을 유지하고 있습니다. 구체적으로 중국 본토에서 국내 석탄 생산량이 지속적으로 늘어남에 따라 2021 년 3 분기 운임 강세장의 주요 원인 중 하나였던 중국 본토 석탄 수입 수요가 제한될 수 있기 때문에 현재 석탄 생산 및 수입 시장을 매우 조심스럽게 추적하고 있습니다. 또한, 전세계적인 코로나 19 관련 규제 완화의 결과로 다음 분기에 작년 만큼의 항만체선을 기대하기는 어려우며 또한 팬데믹이후 소비패턴 변화 그리고 우크라이나-러시아 전쟁으로 인한 높은 물가 상승률과 세계 경제 성장을 둔화로 컨테이너 교역량 증가세가 둔화되고 있는 것도 3 분기의 성수기가 끝나는 연말을 앞두고 주요 하방 리스크 요인이 될 것으로 보입니다. 올해 세계 컨테이너 무역량은 2021 년 전년대비 9.3%라는 폭발적인 증가에서 2022 년에는 다소 안정을 찾으면서 전년대비 1.2% 감소할 것으로 예상되고 있으며 특히 미국 컨테이너 화물 수입량은 2021 년 전년대비 13.0% 증가에서 1.3%증가로 크게 둔화 될 것으로 전망하고 있습니다.



이러한 맥락에서 [S&P Global Freight Rate Forecast](#) 운임 예측 모델은 러시아 석탄 수입금지 이전 유럽발 재고 확충 수요 그리고 원자재 가격의 강세와 계절적 선적량 회복으로 3 분기 초 BDI (Baltic Dry Index, 벌크선 운임지수)가 2 분기 대비 상승할 것으로 전망하고 있습니다. 그러나 우크라이나-러시아 갈등에 따른 주요 공급 이슈가 지속되고 있고 중국 본토의 석탄 생산량 확대와 경제 성장을 약화 그리고 컨테이너 운임의 하락세가 예상됨에 따라 2022 년 하반기 전체 평균으로 봤을때는 전년 대비 약 20~30% 하락하여 2,500~3,000 포인트가 될 것으로 예측되고 있습니다.

컨테이너 운임 역시 2022 년 하반기 평균 컨테이너 박스(FEU)당 \$6,000-7,000 로 작년 같은 기간 컨테이너 박스(FEU)당 평균 \$9,000-10,000 과 비교해서 20-30% 하락 조정에 직면할 것으로 가정하고 있습니다. 높은 물가 상승률, 소비 패턴 변화에 따른 다른 컨테이너 무역량의 둔화와 신조선에 대한 막대한 투자와 코로나 19 규제 완화에 따른 체선 완화에 따른 선박 공급량 증가 등이 하반기의 주요 운임 하락 리스크 요인으로 보고 있습니다.

중국 본토의 또 다른 봉쇄 조치가 일어나거나 예상보다 약한 경제 부양책으로 인한 더딘 경제 성장세가 현재 전망치에 대한 주요 하락 리스크로 간주되고 있으며 반면 제한된 내륙 및 항만 설비로 인하여 체선이 증가하거나 중국 본토의 석탄 생산량 부족 및 소비량 증가에 따른 석탄 수입량이 강세를 보일 경우 그리고 마지막으로 우크라이나-러시아 전쟁의 휴전 발표 및 흑해항의 빠른 수출 재개는 현재 예측치의 주요한 상승 리스크 요인으로 면밀하게 관찰하고 있습니다.

영문 원본 보고서(12 페이지)는 아래 링크에서 받으실 수 있습니다.

[DOWNLOAD THE FULL REPORT FOR DEEPER ANALYSIS COVERING STEEL, IRON ORE, COAL, GRAIN, AND](#)

[FREIGHT](#)

IHS MARKIT CUSTOMER CARE

CustomerCare@ihsmarkit.com

Asia and the Pacific Rim:

Japan: +81 3 6262 1887

Asia Pacific: +604 291 3600

Europe, Middle East, and Africa:

+44 1344 328 300

Americas:

+1 800 447 2273

DISCLAIMER

The information contained in this presentation is confidential. Any unauthorized use, disclosure, reproduction, or dissemination, in full or in part, in any media or by any means, without the prior written permission of IHS Markit or any of its affiliates ("IHS Markit") is strictly prohibited. IHS Markit owns all IHS Markit logos and trade names contained in this presentation that are subject to license. Opinions, statements, estimates, and projections in this presentation (including other media) are solely those of the individual author(s) at the time of writing and do not necessarily reflect the opinions of IHS Markit. Neither IHS Markit nor the author(s) has any obligation to update this presentation in the event that any content, opinion, statement, estimate, or projection (collectively, "information") changes or subsequently becomes inaccurate. IHS Markit makes no warranty, expressed or implied, as to the accuracy, completeness, or timeliness of any information in this presentation, and shall not in any way be liable to any recipient for any inaccuracies or omissions. Without limiting the foregoing, IHS Markit shall have no liability whatsoever to any recipient, whether in contract, in tort (including negligence), under warranty, under statute or otherwise, in respect of any loss or damage suffered by any recipient as a result of or in connection with any information provided, or any course of action determined, by it or any third party, whether or not based on any information provided. The inclusion of a link to an external website by IHS Markit should not be understood to be an endorsement of that website or the site's owners (or their products/services). IHS Markit is not responsible for either the content or output of external websites. Copyright © 2022, IHS Markit®. All rights reserved and all intellectual property rights are retained by IHS Markit.