

KMI 주간해운시장포커스

통권 336호(2017.02.27~03.03)

한국해양수산개발원 발행: 양창호 원장 감리: 김범중 본부장 051)797-4635

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

중국의 철광석 및 석탄수입 증가, 시황에 도움될 듯

작년 중국 철광석 수입량 10억톤 돌파

작년 중국의 철광석 수입량이 사상 최초로 10억톤을 돌파하였음. 중국 해관총서에 따르면 작년 중국의 철광석 수입량은 전년 대비 7.5% 증가한 10억 2,412만톤으로 역대 최고치를 기록하였음

세계 철광석 교역량이 약 15억톤에 이르는 가운데 중국이 2/3를 차지하고 있으며 중국의 철광석 수입이 계속 증가할 것으로 예상됨. 최근 몇 년간 중국내의 철광석 품위가 갈수록 낮아지고 있어 수입 철광석 의존도가 갈수록 높아지고 있으며 이러한 추세는 올해에도 계속될 전망이다

세계 철강생산 급증으로 철광석 교역 증가 예상

World Steel Association에 따르면 올해 1월 세계 철강 생산량은 작년 동월 대비 7% 증가한 1억 3,650만톤을 기록하였음, 세계 최대 철강생산국인 중국의 경우 1월 춘절 연휴에도 불구하고 전년 동월 대비 7.4% 증가하였고 인도도 동기간 12%의 생산 증가율을 보였음.

이처럼 세계 철강 생산량의 급증은 세계 생산량의 약 50%를 차지하는 중국은 물론 인도, 미국, 일본, 러시아 등 주요 생산국의 철광석 수입을 증가시키는 요인이 될 것으로 예상됨

중국의 석탄수입도 증가세로 전환

중국 해관총서에 따르면 작년 중국의 석탄 수입량은 2억 5,551만톤으로 전년 대비 25.5% 증가하였음. 중국의 석탄 수입량은 환경규제 강화의 영향으로 2013년 3억 2,697만톤에서 2015년 2억 400만톤으로 격감했으나 작년 5천만 증가하여 다시 증가세로 전환되었음

중국의 석탄수입이 증가한 이유는 작년 중국 정부가 석탄 광산의 조업일수를 연간 276일로 제한하면서 자국 석탄 생산량이 크게 감소하였음. 중국 석탄 광산 조업일수를 연간 276일로 제한할 경우 연간 6,500~1억 2,500만톤 감소 효과가 예상됨. 중국 정부의 13차 5개년 계획에 따르면 작년 3억톤, 2020년까지 6억톤의 생산 감축이 이루어질 것으로 예상되고 있어 석탄수입량이 지속적으로 증가할 전망이다

중국의 철광석 및 석탄수입 증가는 건화물선 시황에 긍정적

건화물선 시장의 주요 화물인 철광석과 석탄의 최대 수입국인 중국의 수입 증가세는 건화물선 시황에 긍정적으로 작용할 전망이다. 이미 알려진 바와 같이 중국은 세계 철광석 수입량의 2/3를 차지하고 있으며, 작년 인도를 제치고 다시 세계 최대의 석탄 수입국으로 올라섰음

반면 중국과 더불어 양대 석탄 수입국인 인도는 자국탄 생산증가 정책의 추진으로 지속적인 수입감소가 예상되고 있음. 인도의 화력발전 비중이 높아지고 있음에도 불구하고 인도 국영 석탄공사의 지속적인 생산증가가 연료탄 수입 감소를 초래하고 있음. 이는 건화물선 시황에 부정적 요인이 될 것임



| 건화물선 시장 | 이주원 연구원 / peterlee@kmi.re.kr

물동량 증가로 운임 상승세

최근 BDI는 890p(3월 3일)를 기록하여 전주 대비 76p 상승함

(운임) 대부분의 선형에서 물동량(석탄, 철광석, 곡물 등) 증가로 운임 상승

(1년 용선료) 운임시장과 마찬가지로 대부분의 선형에서 용선료가 상승함, 특히 케이프 1년 용선료의 경우 1,500 달러/일로 대폭 상승함

(FFA 시장) 케이프 운임 평가치가 근월물, 근분기물 모두 대폭 상승한 가운데 파나마스도 남미 곡물 수요 증가의 기대으로 근월물, 근분기물에서 상승세를 지속함. 반면 수프라막스와 핸디는 단기 운임상승에 따른 매도물량 증가로 대부분의 물에서 운임 평가치가 하락함

케이프는 주 초반 브라질 및 대만 등의 휴일 여파로 운임 하락세를 보였으나 주 후반 운임 반등

태평양 수역은 대만 등 휴일과 신규 수요 둔화로 하락세를 보였으나 주 후반 서호주 석탄유입이 증가로 운임 상승

대서양 수역은 주 초 성악활동이 부진했으나 주 중반부터 브라질 철광석 유입이 증가하면서 운임지지세 역할

파나마스는 양대 수역 모두 석탄, 곡물 등 수요 증가로 전주에 이어 상승세 유지

태평양 수역은 인도네시아, 호주 석탄 수요 증가 및 NOPAC 곡물 수요 유입으로 전주에 이어 운임 상승세 유지

대서양 수역은 남미곡물 물동량 수요의 지속 증대 속에 가용 선박의 감소 효과로 인하여 운임 상승이 지속

수프라막스/핸디의 경우 양대 수역 모두 운임 상승세 유지함. 태평양 수역은 인도네시아 석탄 수요 및 동남아 물 동량 증가로 운임이 상승하였고, 대서양 수역은 남미곡물 수요 증가로 전주에 이어 운임 상승세를 유지함

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~03.03)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	890	(76)	702	967	843	291	1,216	671
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	7,546	(677)	4,030	11,238	7,861	536	18,091	6,324
	파나마스(4TC)	8,363	(977)	6,693	8,363	7,622	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	8,702	(543)	6,970	8,702	7,721	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	6,593	(552)	5,464	7,591	6,276	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 ³⁾ (달러/일)	케이프	13,250	(1,500)	8,550	13,250	10,644	4,975	11,250	7,344
	파나마스	9,550	(175)	7,925	9,550	8,628	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	8,750	(250)	7,000	8,750	7,639	4,250	7,500	6,044
	핸디	6,750	(-)	6,250	6,750	6,611	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		3월물		2017년 2분기물		2018물		2019년물	
		금주 (03.03)	(전주비)	금주 (03.03)	(전주비)	금주 (03.03)	(전주비)	금주 (02.24)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	11,900	(2,062)	12,525	(1,800)	13,625	(925)	14,000	(475)
운임	파나마스(4TC)	10,300	(1,200)	10,350	(550)	9,400	(0)	9,700	(-250)
평가치 ⁴⁾	수프라막스(6TC)	9,375	(-350)	9,525	(25)	9,150	(-50)	9,575	(0)
(달러/일)	핸디(6TC)	5,775	(-775)	7,125	(0)	7,100	(0)	7,400	(0)

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 1년 용선료 및 FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

수요 부진으로 원양항로는 운임 하락세

상해발 운임지수인 SCFI는 778.86p 기록(전주 대비 36.24p 하락)

용선료 지수 HRCI는 425p 기록(전주 대비 5p 상승)

(원양항로) 아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 45달러 하락한 876달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 154달러 하락한 1,496달러, 미동안행이 100달러 하락한 2,955달러를 기록함

유럽항로의 경우 주요 선사들이 FAK(Freight All Kind)를 TEU당 1,000달러 이상으로 설정했음에도 불구하고 수요 부진 속에 선복과잉문제가 두드러지면서 운임이 하락함. 북미항로도 머스크 등 주요 선사들이 GRI를 시도하고 있음에도 불구하고 춘절 이후 수요 부진으로 운임이 하락함. 그러나 MSI 등 해운전문기관에서는 올해에도 대규모 해체와 선사들의 공급조절 노력이 두드러져 작년 보다 운임이 상승할 것으로 기대함

(아시아 역내) 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 1달러 하락한 92달러, 상해-일본 항로는 5달러 상승한 211달러, 상해-동남아 항로는 3달러 상승한 111달러를 기록

말레이시아, 베트남, 필리핀을 중심으로 동남아 항로의 운임인상(RR)이 진행되었으나 다시 하락압력을 받고 있어 당분간 운임이 강세로 전환하기는 힘든 상황임. 한일항로의 경우 물동량이 소폭 증가하는 가운데 선사의 운임인상 노력으로 운임이 소폭 상승함

한편 지난 3월 1일 현대상선, 머스크 등 중국 기항 11개 선사가 중국 발전개혁위원회의 조치에 따라 THC를 인하하였음. 오는 3월 15일에 THC 인하 선사를 2차로 추가 발표할 예정임. 이 같은 중국 정부의 THC 인하조치는 중국 수출입 물류비 인하를 목표로 하고 있음

		금주 (03.03)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	778.86	(-36.24)	778.86	990.24	904.81	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(TEU)	876	(-45)	858	1,116	987	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	1,496	(-154)	1,496	2,211	1,949	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	2,955	(-100)	2,955	6,947	3,370	1,496	3,133	2,066
	한국항로(TEU)	92	(-1)	92	101	98	86	125	103
	일본항로(TEU)	211	(5)	202	212	209	110	214	185
	동남아항로(TEU)	111	(3)	97	111	103	53	105	69
용선지수(HRCI)		425.0	(5.0)	394	425	408	392	453	431
운임지수(CCFI)	종합	795.0	(-20.5)	795.0	877.9	843.9	632.4	811.1	710.7
	유럽항로	1,047.0	(-27.2)	1,047.0	1,179.3	1,130.6	625.1	1,023.4	809.8
	미서안항로	670.6	(-37.3)	670.6	769.6	720.3	534.5	859.0	674.0
	미동안항로	907.7	(-21.6)	860.5	1,014.4	939.9	722.7	1,028.9	836.9
	한국항로	525.2	(-5.8)	496.6	556.3	532.2	499.6	607.3	545.9
	일본항로	653.0	(-3.4)	648.1	723.3	663.2	612.2	667.5	636.0
	동남아항로	645.0	(-3.3)	645.0	679.7	659.6	589.6	673.1	620.3



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 수요 부진으로 중동항로 운임 하락

중동시장은 수요 부진이 계속되어 유럽항을 제외한 대부분의 항로에서 운임수익이 하락하였으며 서아프리카 시장도 중동에 비해 상대적으로 운임수익이 높았으나 선박 증가로 운임수익이 하락세 전환

VLCC 평균 운임수익은 18,372 달러(일)로 전주 대비 6,396 달러(25.8%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 60.0p로 전주 대비 10.0p(14.3%) 하락하였음

연료유 가격은 유럽과 북중미 일부를 제외한 대부분의 항만에서 하락하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 20,287 달러/일(-31%), 한국항 17,557 달러/일(-33%), 싱가포르항 19,731 달러/일(-31%), 미국항 14,652 달러/일(-14%), 유럽항 13,964 달러/일(+12%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 20,990 달러/일(-20%), 미국항 27,207 달러/일(-31%), 인도항 22,404 달러/일(-28%) 기록

[03월 03일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	301.5	328.5	321.5	327.5	307.0	317.5	322.5	321.5	322.5	333.5	367.5
w/w	-0.7%	2.8%	2.9%	0.0%	4.1%	1.1%	-2.1%	-2.1%	-1.5%	-1.2%	0.0%

제품선, 남미 수요 증가로 대서양시장 운임 상승

대서양시장 : 미걸프만 시장은 남미 수요증가 등으로 운임수익이 상승세가 이어졌으며 북해시장 또한 운임수익이 상승하였음

아시아시장 : LR 시장은 지난주에 이어 하락하였으며, MR 인도-일본 운임수익 역시 하락하였음

제품선 평균 운임수익은 9,070 달러(일)로 전주 대비 735 달러(8.8%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 7,994 달러/일(+5%), 북해-서아프리카 8,383 달러/일(+13%), 미걸프-북해 8,116 달러/일(+123%), 미걸프-남미동안 15,132 (+17%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 7,916 달러/일(-3%), LR2 9,948 달러/일(-16%) 기록. MR은 인도-일본 8,942 달러/일(-3%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (03.03)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	18,372	(-6,396)	18,372	42,986	31,560	14,354	93,982	40,552
	MR	9,070	(735)	7,326	14,034	9,652	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,250	(-)	27,250	31,750	28,500	26,500	59,000	37,534
	MR	12,500	(-)	12,500	12,875	12,667	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	60.0	(-10.0)	60.0	90.0	76.3	32.0	97.5	58.4
	MR	150.0	(-)	150.0	176.0	163.9	102.0	150.0	124.7

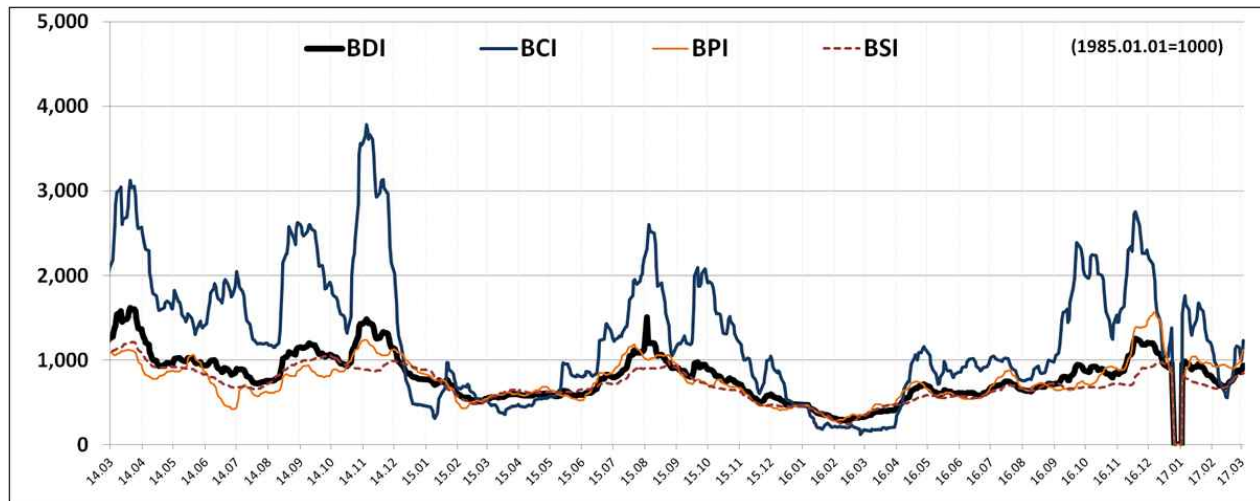
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



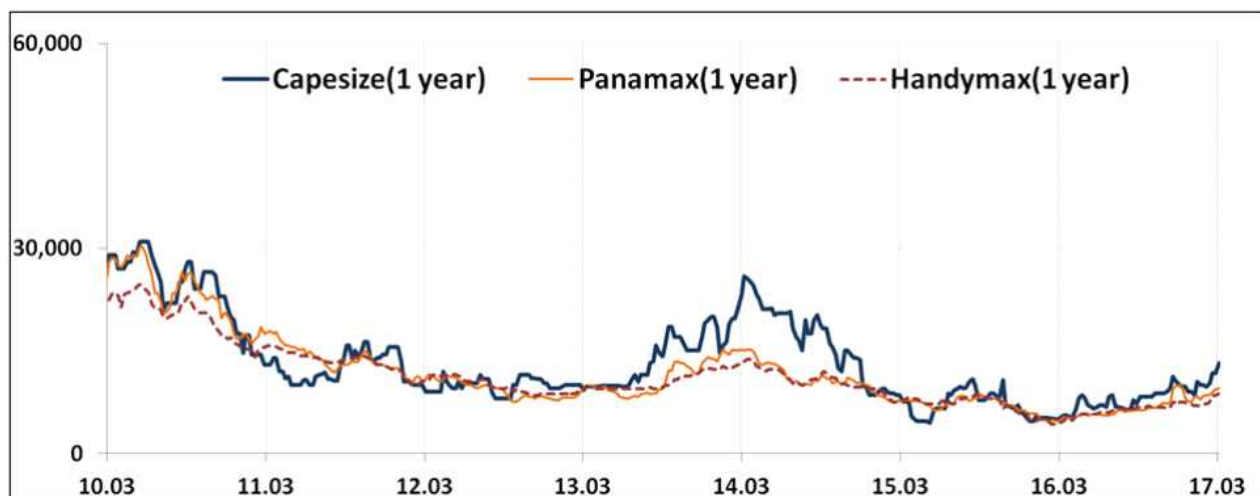
KMI 주간해운시장포커스 통권 336호 (2017.02.27~03.03)

건화물선 운임 지수



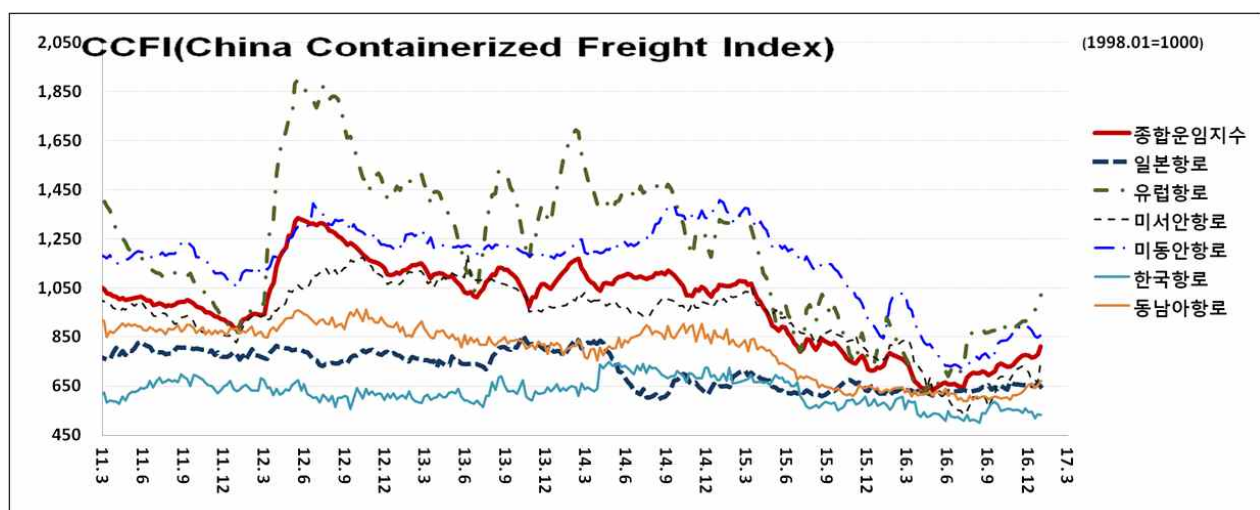
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



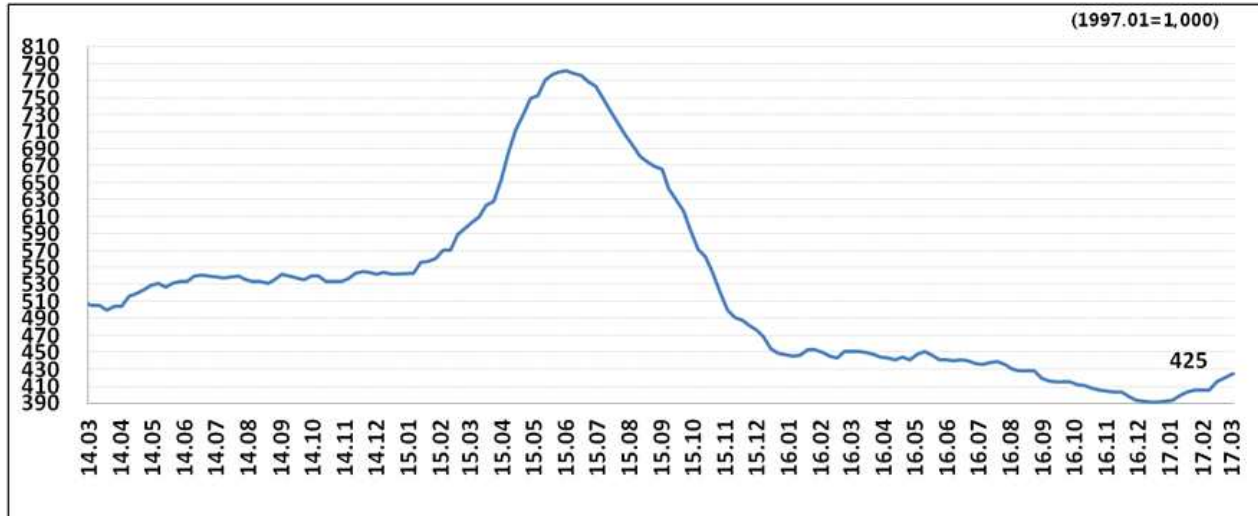
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 336호 (2017.02.27~03.03)

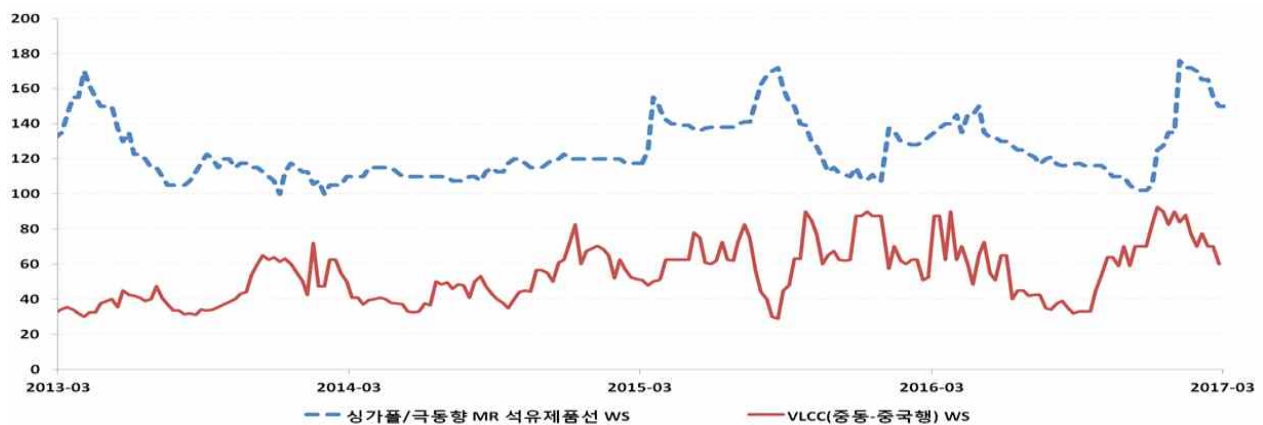
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



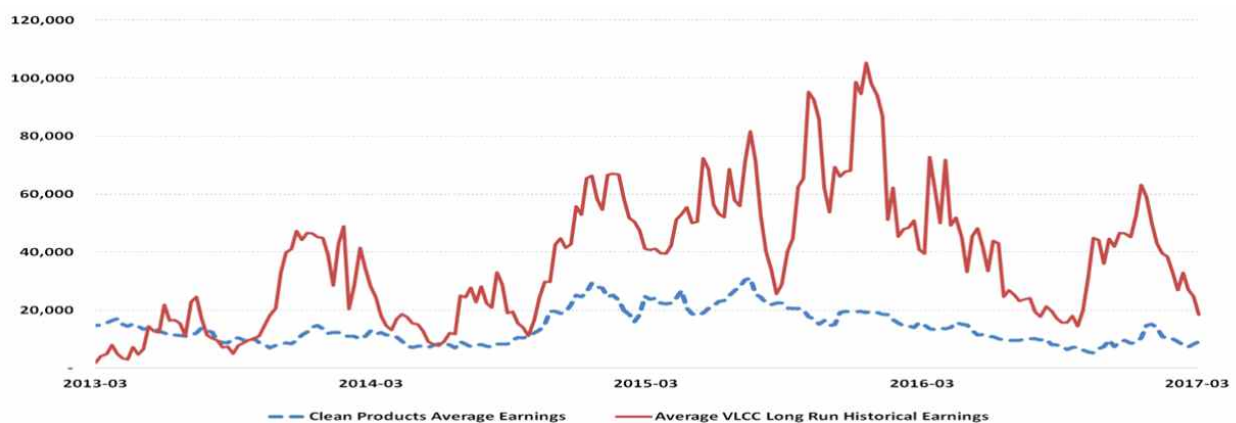
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 336호 (2017.02.27~03.03)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.03)								
건화물선(5년)	Panamax	15.5	(-)	15.5	15.0	15.5	15.3	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.4	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	6.0	(-)	6.0	5.8	6.0	5.9	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(03.03)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	81.0	81.0	84.0	82.1	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	26.5	26.1	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(03.03)								
380 CST	Rotterdam	301.5	(-2.0)	301.5	299.5	312.5	304.3	112.0	303.0	211.4
	Singapore	322.5	(-5.0)	322.5	322.5	352.5	333.1	147.5	340.0	231.1
	Korea	352.5	(-5.0)	352.5	352.5	382.5	369.3	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	333.5	(-4.0)	333.5	333.5	362.5	344.8	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(03.03)								
철광석	국제價	91.3	(3.4)	91.4	77.8	91.7	83.0	41.2	81.0	57.2
	중국産	124.2	(2.4)	123.3	103.2	124.3	109.7	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	83.5	(0.4)	83.5	79.1	83.9	80.9	59.8	63.5	61.4
	중국産	98.7	(-0.4)	98.7	97.5	109.6	100.1	61.7	83.1	69.0
	호주産	190.2	(3.7)	190.0	183.3	225.0	200.8	98.8	150.0	109.5
원료탄	내륙(외몽고)	130.7	(-0.5)	130.9	130.7	151.4	141.4	51.6	70.5	56.3
	중국産	214.9	(-0.8)	215.2	214.9	223.7	219.2	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	1,027.0	(13.50)	1,031.7	986.0	1,075.0	1,035.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	433.8	(2.50)	433.8	407.0	455.0	431.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		11월	12월	1월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	7,299	6,426	6,075	84,577		74,824		74,518	
	수입	3,868	4,215	4,063	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,907	6,984	6,151	86,048		85,347		81,068	
	수입	4,422	5,011	4,751	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	3,972	4,923	4,081	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,468	4,773	4,207	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	13,523	13,926	12,700	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,714	9,514	9,528	115,933		109,858		103,255	