

The header image features a stylized globe on the left and a large container ship sailing on the ocean on the right, with a sunset or sunrise sky in the background.

KMI 주간해운시장포커스

통권 373호(2018.02.12~02.16)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

세계 석탄 물동량, 향후 5년간 정체 예상

세계 석탄 수요 향후 5년간 정체

IEA가 발간하는 연간 석탄시장 보고서(Coal 2017)에 따르면 2017년에서 2022년까지 향후 세계 석탄 수요가 거의 같은 수준을 유지할 것으로 예상됨. IEA는 2022년까지 세계 석탄 수요는 지난 5년 평균과 동일한 5,530Mtce에 이를 것으로 예상되며, 이는 석탄 사용이 10년간 정체되는 것을 의미한다고 밝혔음

Coal 2017에 따르면 작년 세계 석탄 소비량은 가스가격 하락, 재생에너지 급증 및 에너지 효율 개선에 따라 전년 대비 1.9% 감소한 53억 7,700만Mtce를 기록하였음. 석탄 수요는 지난 2년간 4.2% 감소하였는바, 이것은 IEA가 지난 40년간 통계를 작성한 이후 최대의 감소폭을 보였던 1990년대 초 2년간의 감소폭과 거의 대등한 수준임

세계 에너지 믹스에서 석탄의 비중 감소

석탄 수요가 다른 연료에 비해 부진한 흐름을 보이고 있어 세계 에너지 믹스에서 석탄의 비중은 2016년 27%에서 2022년 26%로 하락할 것으로 예상됨. 비록 석탄을 사용하는 화력발전이 2016~2022년 매년 1.2% 증가할 것으로 예상되나 2022년 세계 전력 믹스에서 석탄의 비중은 IEA 통계가 시작된 이래 가장 낮은 수준인 36% 이하로 하락할 전망이다

2016년 세계 석탄 수요는 중국, 미국 및 EU에서는 감소했지만 인도와 서아시아 여러 지역에서 증가했으며 석탄 수요의 감소의 징후는 보이지 않았음. 예를 들어 재생에너지의 급속한 성장에도 불구하고 인도의 석탄 발전은 2022년까지 매년 4% 성장할 것으로 예상됨

IEA에 따르면 세계 석탄 시장에 있어 중국이 여전히 최대 수입국의 지위를 유지할 것으로 보이나 인도의 위상이 점점 더 커질 것으로 예상됨. 그러나 중국의 석탄 수요 성장잠재력은 제한적이며 세계 석탄수요 성장을 이끌기에는 한계가 있음. 반면 인도는 화력발전 증가에 따라 석탄 수입이 지속적으로 증가할 것으로 예상되며, 세계 석탄 수요의 6%에 불과한 EU도 점점 더 중요한 소비국이 될 것으로 보임

세계 석탄 해상물동량 정체를 보일 것으로 예상

세계 석탄 소비의 둔화는 환경규제 강화와 무관하지 않음. 환경규제 강화 움직임으로 기존의 석유, 석탄과 같은 화석에너지 대신 신재생에너지, 천연가스 등 청정 연료의 비중이 갈수록 높아지고 있음. 이에 따라 세계 석탄 해상물동량 역시 크게 늘어나기를 기대하기 어려움

다만 계절적으로 또는 기후 변화에 따른 석탄 수요의 일시적 증가 현상이 나타날 수 있으나 석탄의 최대 수입국인 중국의 환경규제 강화에 따른 석탄생산 및 수입의 감축으로 세계 석탄 해상물동량이 늘어나기 어려운 것으로 예상됨. 다만 인도 경제의 고도성장 추세에 따른 전력소비 증가에 대응하기 위한 화력발전 증대 정책이 세계 석탄 해상물동량을 지지하는 역할을 할 것으로 예상됨

중국 춘절의 영향으로 소강상태

BDI는 금요일 기준 주간 소폭(3.6%)의 하락을 보였는데 이는 케이프가 중국 춘절의 영향으로 다시 12,000달러대 초반으로 밀렸기 때문임. 파나막스는 주초 10,000달러 아래로 하락했다가 주 후반에 긍정적인 분위기가 살아나면서 소폭의 반등세를 보임. 시황의 변동폭이 매우 작아 2월 시황은 전반적으로 '횡보'하고 있는 것으로 볼 수 있음. 중국 춘절 이외에는 단기수급 측면에서 큰 변동이 없는 상황에서センチ멘탈 측면에서도 어느 한 쪽으로 기울어지는 모습을 보이지 않고 있음

한편 1년 정기용선료는 안정적인 흐름을 유지하고 있는 바, 이는 단기 시황변동이 장기 시황개선을 기대하는 전반적인 분위기에 큰 영향을 미치지 못하는 것으로 해석됨. 케이프는 일당 19,500달러로 원가 수준을 상회하고 있으며 파나막스나 수프라막스도 향후 1년간 작은 규모이기는 하나 이익을 실현할 수 있는 수준을 유지함

FFA 시장은 익월물에만 Spot 시장의 약세가 반영되었을 뿐 2분기 이후 내년물까지는 가격이 전반적으로 긍정적인 방향으로 움직이고 있어 정기용선시장과 같은 흐름을 보임. 케이프와 파나막스의 경우 내년물의 가격이 손익분기점 부근에서 형성되어 있어 노출(exposure)이 큰 경우 손익 안정화를 위해 부분적인 헤지를 고려할 필요가 있음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~02.16)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	1,101	(-)	1,082	1,395	1,192	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	13,386	(788)	11,189	20,890	14,557	3,566	29,411	14,086
	파나막스(4TC)	9,985	(-381)	9,856	11,958	10,851	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	9,424	(-190)	9,350	10,475	10,026	6,934	11,891	9,165
	헨디(6TC)	7,561	(-233)	7,530	8,924	8,261	5,422	10,104	7,637
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	19,500	(125)	17,500	19,675	18,757	9,350	19,675	15,235
	파나막스	13,625	(125)	13,500	14,375	13,804	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	12,250	(500)	11,000	12,250	11,714	7,500	11,250	9,844
	헨디	10,500	(-)	9,500	10,500	9,964	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		3월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (02.16)	(전주비)	금주 (02.16)	(전주비)	금주 (02.16)	(전주비)	금주 (02.16)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	15,875	(-1,125)	17,700	(-175)	17,050	(-138)	15,950	(-100)
	파나막스(4TC)	13,050	(625)	13,750	(500)	12,000	(475)	10,950	(375)
	수프라막스(6TC)	11,300	(600)	12,075	(650)	11,250	(325)	10,300	(25)
	헨디(6TC)	8,850	(-)	9,000	(-)	9,063	(-)	9,125	(-)

주 - 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운임지표, 1년 용선료는 해당 주의 평균값,

3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경

6) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

7) : 2018년부터 5 T/C값



중국 춘절 연휴로 인해 운임지수(SCFI, CCFI) 및 운임이 발표되지 않아 게재하지 않습니다.



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / jwoong01@kmi.re.kr

VLCC, 대기 선박량 감소에도 운임은 소폭 하락

VLCC 성약 건수는 전주 대비 약 30% 감소, 중동 대기 선박량은 12% 감소하였음. 대기선박이 감소하였으나 성약 건수가 크게 감소하여 운임은 약보합세를 보였음

VLCC 평균 일일 운임은 6,048 달러로 전주 대비 324 달러(-5.1%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 37.0p로 전주대비 3.0p(-8.1%) 하락하였음

연료유 가격은 대부분 항만에서 하락세를 이어가고 있음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국향 6,173 달러(-1%), 일본향 7,580 달러(-6%), 싱가포르향 8,803 달러(-10%), 미국향 1,796 달러(-2%), 유럽향 3,273 달러(+3%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 8,642 달러(-7%), 미국향 15,870 달러(+2%), 인도향 10,051 달러(-1%) 기록

[2월 16일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	345.5	379.5	362.5	369.0	342.5	357.5	367.5	367.5	367.5	377.5	407.0
전주비	-2.0%	-0.3%	-4.7%	-6.1%	-1.4%	-2.2%	-2.1%	0.3%	-0.8%	-0.8%	0.1%

제품선, 아시아 LR1 운임의 강세 지속

대서양시장 : 전반적으로 소폭 약세를 나타내었으며 미걸프만 운임 하락폭이 더욱 컸음

아시아시장 : LR1 운임이 강세를 나타낸 반면 LR2 운임은 크게 하락하며 대조를 나타내었음

제품선 평균 일일 운임은 9,884 달러로 전주 대비 19 달러(-0.2%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0p로 전주대비 변동없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 11,701 달러(-1%), 북해-서아프리카 13,093 달러(-1%), 미걸프-북해 4,141 달러(-13%), 미걸프-남미동안 12,486 달러(-7%) 기록

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 8,577 달러(+12%), LR2 7,563 달러(-21%) 기록. MR은 인도-일본 7,896 달러(+13%) 기록

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (02.16)										
Average Earnings (\$/day)	VLCC	6,048	(-324)		5,017	11,065	7,224	5,042	42,986	17,805
	MR	9,884	(-19)		8,063	11,783	9,892	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	22,000	(-500)		22,000	24,750	23,750	24,750	31,750	27,084
	MR	13,875	(-)		13,875	14,000	13,911	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	37.0	(-3.0)		37.0	50.0	40.5	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-)		130.0	140.0	132.9	135.0	205.0	159.6

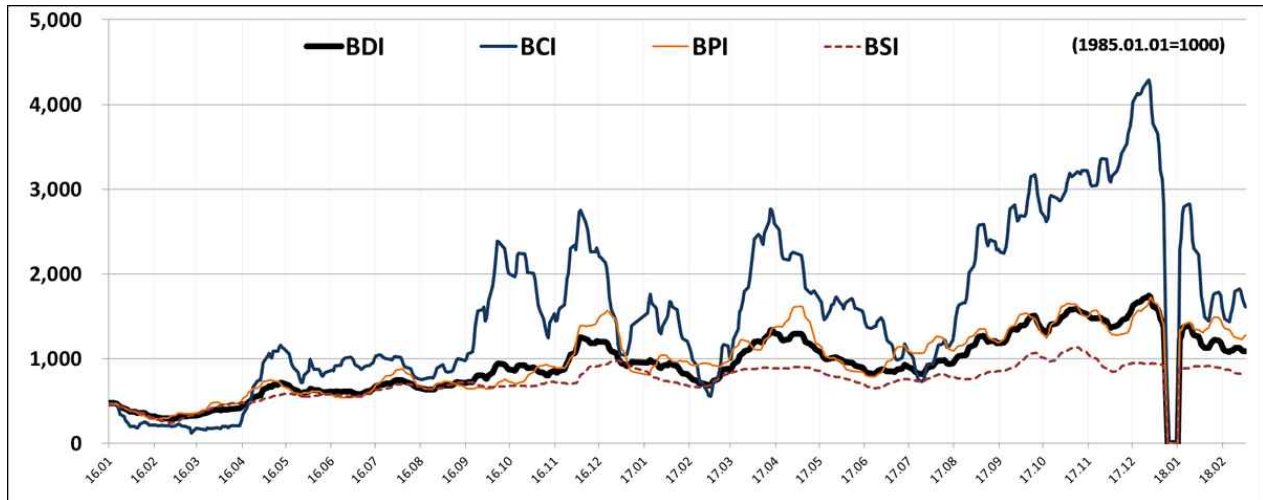
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



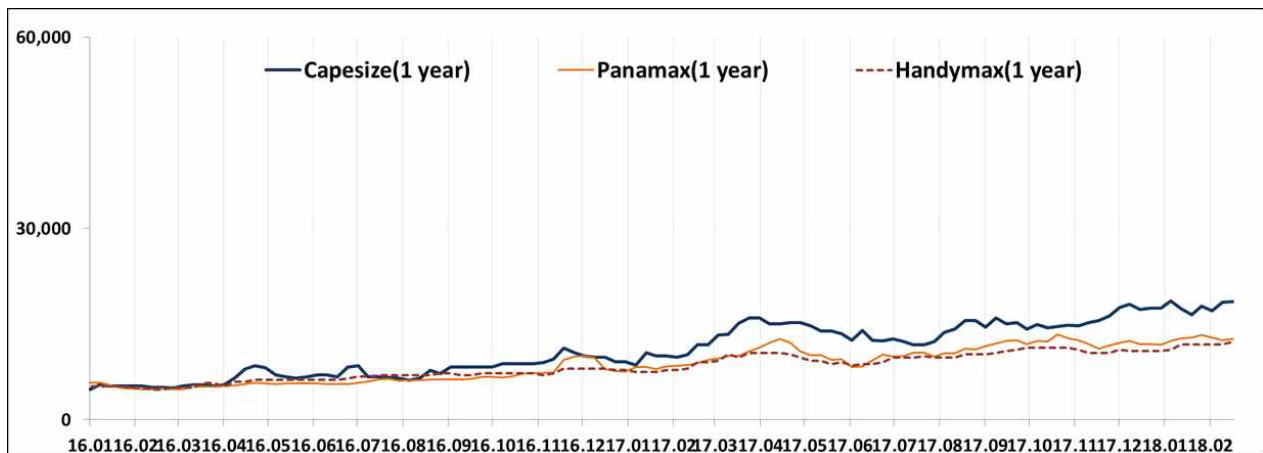
KMI 주간해운시장포커스 통권 373호 (2018.02.12~02.16)

건화물선 운임 지수



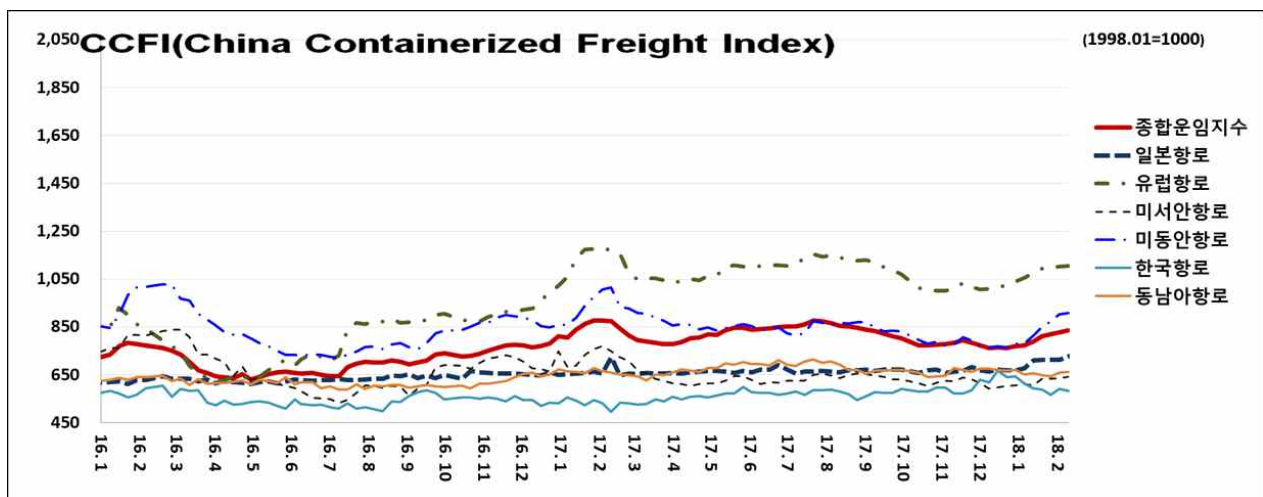
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



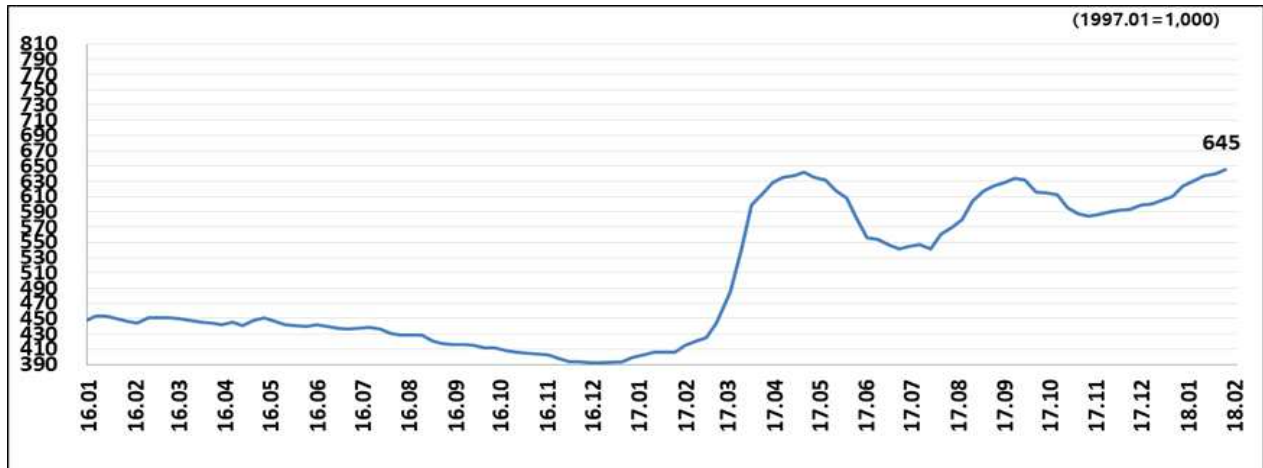
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 373호 (2018.02.12~02.16)

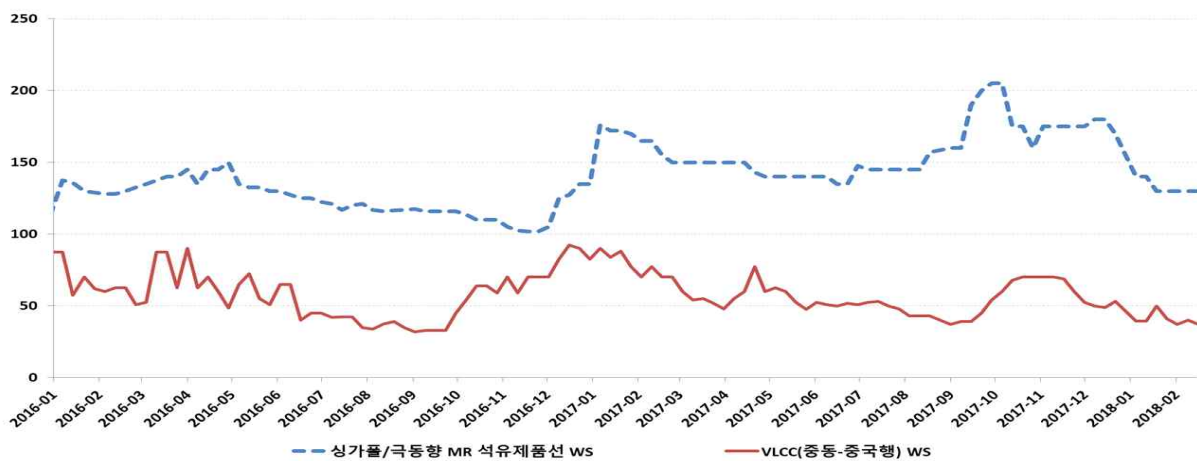
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



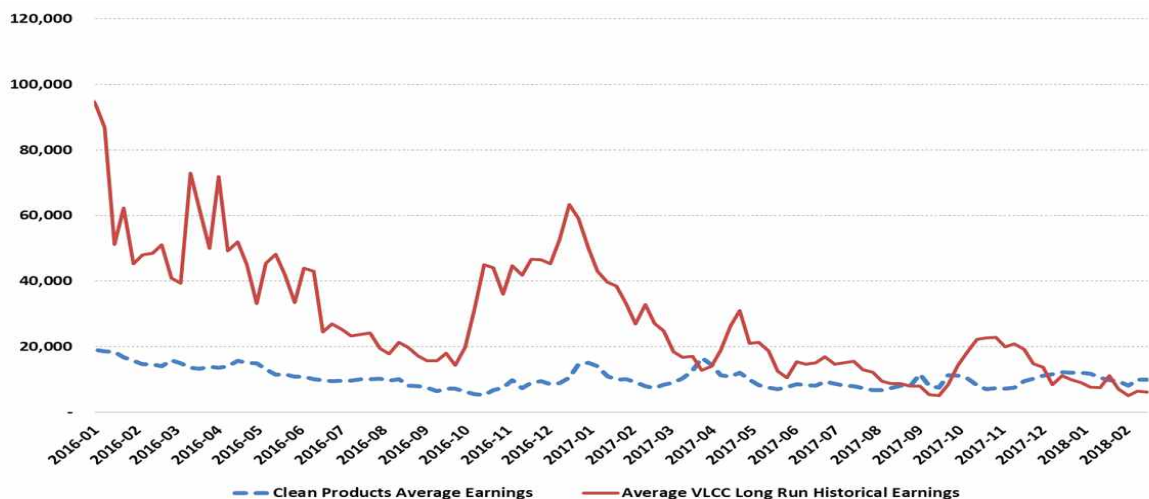
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 373호 (2018.02.12~02.16)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.16)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	18.5	18.5	18.5	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-)	63.0	63.0	64.0	63.3	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.8	(-)	10.8	10.8	10.8	10.8	5.8	10.8	8.5
신조선 시장 (\$ Million)		(02.16)								
건화물선	Panamax	25.3	(-)	25.2	25.0	25.3	25.1	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	84.0	(0.5)	83.6	82.0	84.0	83.0	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	29.8	(-)	29.8	29.0	29.8	29.5	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(02.16)								
380 CST	Rotterdam	345.5	(-7.0)	356.5	345.5	372.0	364.6	267.5	364.0	305.2
	Singapore	367.5	(-3.0)	377.8	367.5	399.5	386.0	291.0	387.5	328.7
	Korea	391.5	(-7.0)	403.2	391.5	423.5	412.9	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	377.5	(-3.0)	387.5	377.5	408.5	393.4	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(02.16)								
철광석	국제價	-	-	74.9	72.6	77.2	75.8	55.3	91.7	71.3
	중국産	-	-	111.1	105.9	111.8	108.4	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	-	-	104.7	101.0	105.1	103.1	78.0	101.4	87.1
	중국産	-	-	137.6	129.7	138.2	133.3	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	-	-	231.4	223.4	238.6	230.8	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	-	-	186.2	170.3	186.9	180.9	130.4	191.2	149.6
	중국産	-	-	249.8	234.5	250.9	245.7	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1021.5	(38.5)	995.8	940.5	1,024.3	981.2	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	457.8	(8.75)	454.2	416.5	464.0	440.3	399.0	539.0	436.0

- : 자료미공시

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		10월	11월	12월	2017년 합계	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계
ASEAN	수출	7,403	8,321	8,318	95,252	84,577	74,824	74,518
	수입	4,550	4,709	4,911	53,817	53,418	45,031	44,319
NAFTA	수출	5,778	7,512	6,426	84,260	86,048	85,347	81,068
	수입	4,215	4,988	5,285	60,184	53,994	51,472	50,854
EU	수출	3,990	4,080	4,471	54,042	51,658	48,079	46,610
	수입	4,389	5,112	5,426	57,272	62,394	57,199	51,902
BRICs	수출	14,328	16,083	15,942	169,584	177,122	159,334	145,255
	수입	9,707	11,003	10,736	118,556	115,933	109,858	103,255