



KMI 주간해운시장포커스

통권 377호(2018.03.12~03.16)

한국해양수산개발원 발행인 : 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

| 주간 동향/이슈 | 전형진 해운산업연구실장 / chun@kmi.re.kr / 051-797-4631

인도의 철강생산 증가로 물동량 증가 기대

인도의 가파른 철강생산 증가

인도는 현재 세계에서 가장 빠르게 성장하는 국가 중 하나로 건설 및 제조활동이 가속화되면서 철강 수요와 생산량이 급속히 증가하고 있음. 최근 몇 년간 인도의 조강 생산량은 확고한 경제성장과 제조업을 발전시키기 위한 인도 정부의 정책이 반영되면서 급속히 확대되고 있음

인도의 조강 생산은 처음으로 1억 톤을 초과한 2010년부터 2017년까지 연평균 7.3% 증가하였음. 올해 인도의 철강 수요는 6% 증가할 것으로 예상되며, 내년에 세계 2위의 철강 생산국으로 올라설 것으로 예상됨. 또한 인도의 철강 생산량은 2030년까지 현재의 두 배로 증가할 것으로 전망되며, 그 기간 동안 세계 철강 생산량 증가를 주도할 것으로 예상됨

인도의 철강생산 급증으로 발전탄 수입도 급증 예상

최근 인도의 철강 생산량이 급격히 증가하면서 세계 2위의 원료탄 수입국이 되었음. 인도의 원료탄 수요는 거의 대부분 수입에 의존하고 있으며, 원료탄의 품질 및 비용 문제로 자국산 원료탄의 이용도가 낮은 실정임. 인도의 원료탄 수입량은 2010년부터 연평균 7% 증가하여 2017년에 5천만 톤에 이르렀음. 2016~17년 인도의 원료탄 수입량이 소폭 감소했는데, 이는 해상 물동량에 영향을 미쳤음.

인도의 주요 원료탄 수입국은 호주와 미국이며, 최근 인도 기업들이 동아프리카 국가들의 광산에 투자하면서 모잠비크로부터의 원료탄 수입이 급속히 증가하고 있음. 전반적으로 향후 10년간 인도의 조강 생산량의 급격한 증가로 인해 원료탄 수입량도 급격한 증가세를 보일 것으로 예상됨

인도의 철광석 수출도 지속 증가 예상

인도 철강산업이 급속히 성장하면서 철광석 생산도 급증세를 보이고 있음. 인도의 철광석 매장량은 호주, 브라질, 러시아, 중국에 이어 세계 제5위에 속해있음. 인도의 철광석 생산량은 2000년대 급격히 증가했으며 2009년 1억 1,500만 톤의 철광석을 수출했는데, 이는 세계 철광석 교역량의 13%를 차지하였음. 그러나 인도 정부는 2010년 7월부터 철광석 채굴제한 및 30% 수출관세 부과 등의 조치를 취해 인도의 철광석 수출량은 2009년 1억 1,500만 톤에서 2015년 400만 톤으로 급격히 감소하였음

그런데 2016년 2월 인도 모디정부가 철광석 수출관세와 몇 가지 채굴제한을 철회하면서 인도의 철광석 생산량이 다시 급증하고 있음. 인도의 철광석 수출은 2015년 400만 톤에서 2016년 1,900만 톤으로 증가하였고, 2017년에는 3,700만 톤을 수출하여 2016년의 2배에 가까운 급증세를 보였음. 비록 2009년 수출량에 도달하기까지 많은 시간이 필요할 것으로 보이나 인도 철광석 수출의 급증세를 주목할 필요가 있음

인도의 급속한 경제성장과 인프라 투자 확대, 건설 및 제조업 활동의 성장으로 앞으로 인도의 철강 수요와 생산이 지속적으로 증가할 전망이다. 인도의 철강 생산 증가는 원료탄의 세계 해상물동량 증가에 크게 기여할 것으로 예상될 뿐만 아니라 철광석 수요확대도 건화물선 물동량 증가에도 중요한 역할을 할 것으로 기대됨

대형선 약세, 중소형선 강세 시현

케이프는 중국 철광석 수요에 대한 시장의 견해가 부정적으로 바뀌며 1일당 수익이 10,000달러 이하로 떨어지는 약세를 보임. 이로 인해 중소형선이 견조한 흐름을 보였음에도 BDI는 하락세를 시현함. 파나마스는 주 후반 들어 소폭의 하락세를 보였으나 추세전환으로는 보이지 않는 미미한 변화에 그치고, 수프라막스의 경우 견조한 수요로 지난 1개월 간 지속적인 상승세를 보임.

케이프 1년 용선료는 전주 대비 1,200달러 하락한 18,000달러를 기록하여 spot 시장의 분위기가 장기에 영향을 미치는 양상임. 케이프 시장에서의 중기적인 무력감은 FFA 시장의 변화에서도 읽을 수 있음. 한편 중소형선의 1년 용선료는 각각 250달러씩 상승하여 시장의 견조한 흐름이 중기적으로도 유지됨을 알 수 있음. 특히 파나마스의 경우 1년 용선료가 15,500달러에 달해 2011년 5월 이후 거의 7년 만에 최고치를 기록함. 파나마스의 경우 실물 헤징의 기화로 활용하는 것을 적극적으로 검토할 필요가 있음.

FFA 시장에서 케이프는 spot 시장의 부진으로 익월물이 큰 폭으로 하락하였으며 차분기물도 3주 연속 하락하여 수급에 대한 시장의 우려를 드러내고 있음. 케이프시황 예측 측면에서 중국 양회 이후 기업부채, 환경문제, 부동산과 열 등에 대한 중국의 정책변화를 파악하는 것이 중요한 시점임. 파나마스 FFA는 전 기간물 공히 100-200달러의 하락을 보였으나 유의미한 변화는 아닌 것으로 판단됨.

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~03.16)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,167	(-36)	1,082	1,395	1,186	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(5TC) ⁷⁾	10,389	(-1,648)	9,600	20,890	13,628	3,566	29,411	14,086
	파나마스(4TC)	13,015	(513)	9,856	13,034	11,344	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,951	(586)	9,350	12,247	10,377	6,934	11,891	9,165
	헨디(6TC)	9,145	(310)	7,530	9,227	8,339	5,422	10,104	7,637
	케이프	18,000	(-1,250)	17,500	20,375	18,959	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	15,500	(250)	13,500	15,500	14,261	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(250)	11,000	13,000	12,136	7,500	11,250	9,844
	헨디	10,750	(-)	9,500	10,750	10,227	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		4월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (03.16)	(전주비)	금주 (03.16)	(전주비)	금주 (03.16)	(전주비)	금주 (03.16)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	13,340	(-2,200)	15,180	(-1,260)	17,220	(-410)	16,270	(-230)
운임	파나마스(4TC)	13,970	(-240)	13,803	(-167)	12,180	(-110)	11,200	(-130)
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	13,040	(170)	12,846	(166)	11,735	(-130)	10,910	(-130)
(달러/일)	헨디(6TC)	9,950	(112)	9,817	(113)	9,281	(18)	9,119	(-37)

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



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 부연구위원 / valiance@kmi.re.kr / 051-797-4632

춘절 이후 물동량 감소로 운임 하락 지속

상해발 운임지수 SCFI는 675.46p 기록(전주 대비 54.03p 하락)

용선료 지수 HRCI는 703p 기록(전주 대비 26p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 50달러 하락한 741달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 127달러 하락한 1,016달러, 미동안행이 172달러 하락한 2,009달러를 기록함

동서 기간 항로는 중국 춘절 이후 물량 감소의 영향으로 큰 폭으로 하락세를 이어가고 있음. 지난 해 같은 기간과 비교해도, 아시아-유럽 항로는 10%, 아시아-북미 서안 항로는 24%, 아시아-북미 동안 항로는 26% 하락한 상태임

이 같은 동서 기간 항로의 운임 하락은 수급 불균형 심화에 따른 것으로 이해됨. SeaIntel에 따르면, 올해 1월에만 7척의 2만 TEU급 초대형선을 포함한 25만 TEU 상당의 신조선이 시장에 진입했음. 이 같은 공급부담은 올해 7월까지 급속도로 진행될 것으로 전망됨. 따라서 얼라이언스 차원에서의 선박 조절 노력(선대 및 서비스 축소, 임시결항 등)이 가시화 되지 않으면 올해 수급 여건은 운임 하락으로 불가피하게 이어질 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 4달러 하락한 146달러, 상해-일본 항로는 3달러 하락한 217달러, 상해-동남아 항로는 2달러 상승한 142달러를 각각 기록함

상해-한국 항로와 상해-일본 항로는 중국 춘절 이후 물량 감소세로 인해 운임이 하락했으나 상해-동남아 항로는 물량 회복으로 운임이 소폭 상승함

5월이면 북미 항로의 서비스 계약 및 운임이 확정되는데, 춘절 이후의 운임 약세로 선사들의 협상력 저하가 우려됨

주요 항만에서 기록적인 물동량 증가세가 보고되고 있는 가운데, 앞서 언급한 신조선 압박으로 춘절 이후 운임하락이 이어지면서 스팟 운임과 연동되는 서비스 계약 운임의 하락이 일정 정도 불가피할 것으로 보임. 이 같은 front haul 항로에서의 운임 움직임에 대응하여 선사들은 back haul 항로에서의 운임 인상 노력을 경주하고 있는 것으로 알려짐. 한편, 미국 트럼프 대통령의 철강 등에 대한 보호무역조치와 그에 대응한 상대국의 조치로 국제 교역의 위축이 조심스럽게 전망되고 있는 점 또한 선사들에게는 악재로 작용하고 있음. 따라서 2018년 올해는 2016년 만큼의 치킨게임은 아니지만, 선사들의 수익성 제고를 위한 특단의 조치가 필요하다고 판단됨

	금주 (03.16)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	675.46	(-54.03)	675.46	883.59	814.22	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	741	(-50)	741	916	868	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,016	(-127)	1,016	1,552	1,373	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,009	(-172)	2,009	2,843	2,548	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	146	(-4)	146	165	154	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	217	(-3)	210	220	214	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	142	(2)	140	166	154	97	185	148
용선지수(HRCI)	703	(26)	610	703	648	394	642	557	



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / jwoong01@kmi.re.kr / 051-797-4633

VLCC, 성약건수가 감소하며 운임 하락 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 20% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 7% 감소하였음. 성약건수가 증가하고 대기 선박이 감소했음에도 중동발 운임은 하락세를 지속함. 단 서아프리카 운임 상승으로 평균 운임은 강보합을 나타냄

VLCC 평균 1일 운임은 3,393 달러로 전주 대비 275 달러(+8.8%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 34.5p로 전주대비 0.5p 상승하였음

연료유 가격은 유럽과 북중미 항만들은 하락 기조가 강한 가운데 아시아 항만은 극동만이 하락세를 이어가고 있음

중동시장 항로별 1일 운임은 한국향 2,759 달러(-1%), 일본향 6,297 달러(+17%), 싱가포르향 7,144 달러(-6%), 미국향 -2,598 달러(- 지속), 유럽향 -129 달러(- 지속) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 7,115 달러(+9%), 미국향 11,354 달러(+4%), 인도향 11,619 달러(+14%)를 기록함

[3월 16일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	347.5	371.5	368.0	365.0	342.5	350.0	374.5	372.5	363.5	376.5	400.0
전주비	1.0%	-1.1%	-1.2%	-0.9%	-2.1%	-2.1%	0.5%	1.9%	1.1%	-1.6%	-1.7%

제품선, 아시아 MR 상승세 지속

대서양시장 : 화물량 증가에도 미겔프만 선복량이 많아 북해 운임을 제외하고 약세를 지속하고 있음

아시아시장 : 중동발 운임이 약세를 이어가는 가운데 MR은 강보합세를 유지함

제품선 평균 1일 운임은 8,983달러로 전주 대비 875 달러(-8.9%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 140.0p로 전주대비 변동없음

대서양 MR 항로별 1일 운임 수익은 북해-미동안 7,638 달러(+4%), 북해-서아프리카 9,445 달러(-11%), 미겔프-북해 272 달러(-93%), 미겔프-남미동안 11,746 달러(-23%) 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 9,363 달러(-2%), LR2 13,868 달러(-17%) 기록. MR은 인도-일본 10,457 달러(+3%) 기록을 기록함

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (03.16)										
Average Earnings (\$/day)	VLCC	3,393	(275)		3,118	11,065	6,064	5,042	42,986	17,805
	MR	8,983	(-875)		8,063	11,783	9,850	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	20,500	(-)		20,500	24,750	22,750	24,750	31,750	27,084
	MR	13,625	(-250)		13,625	14,000	13,875	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	34.5	(0.5)		34.0	50.0	38.6	37.0	90.0	58.3
	MR	140.0	(-)		130.0	140.0	133.6	135.0	205.0	159.6

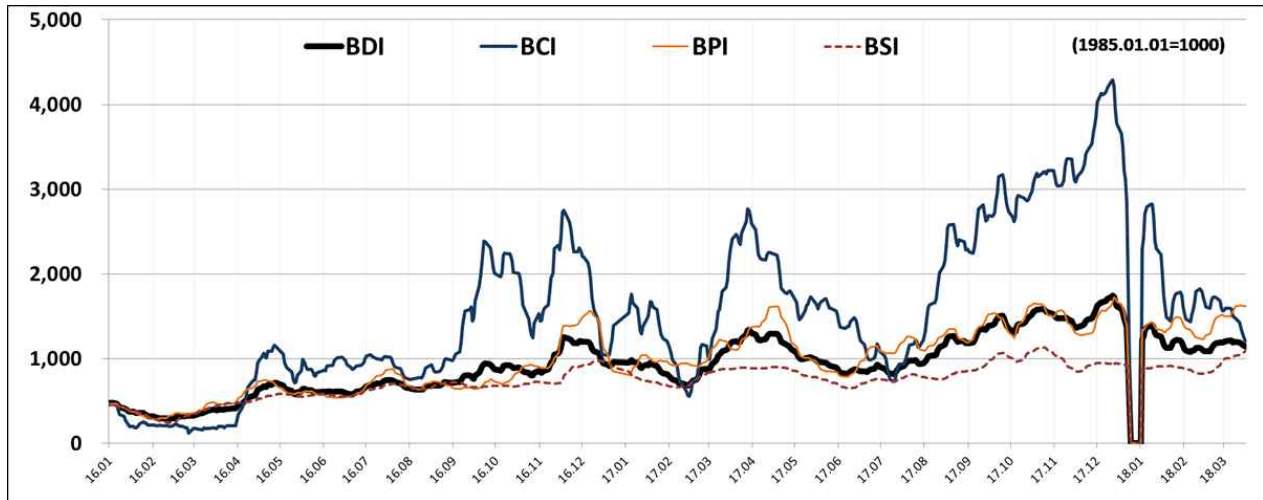
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



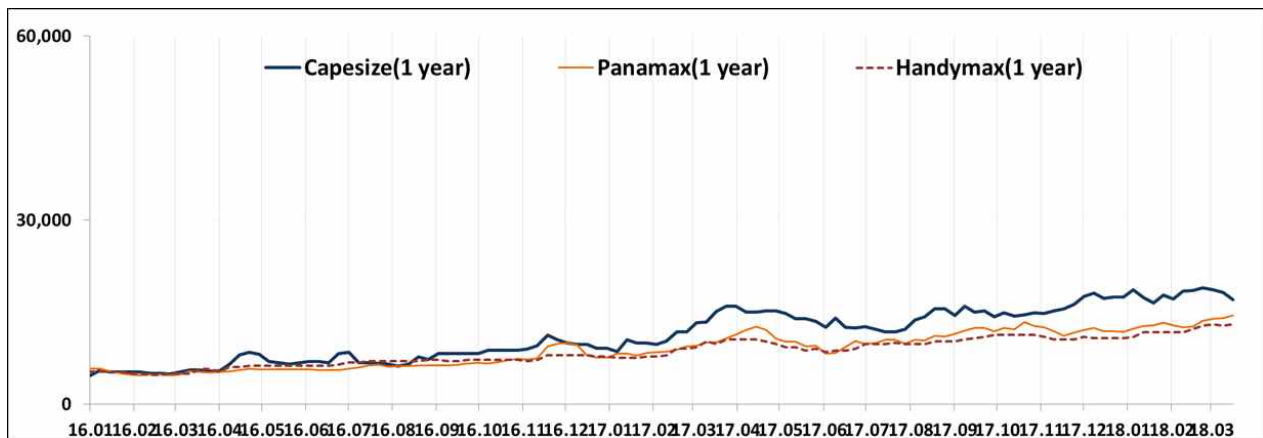
KMI 주간해운시장포커스 통권 377호 (2018.03.12~03.16)

건화물선 운임 지수



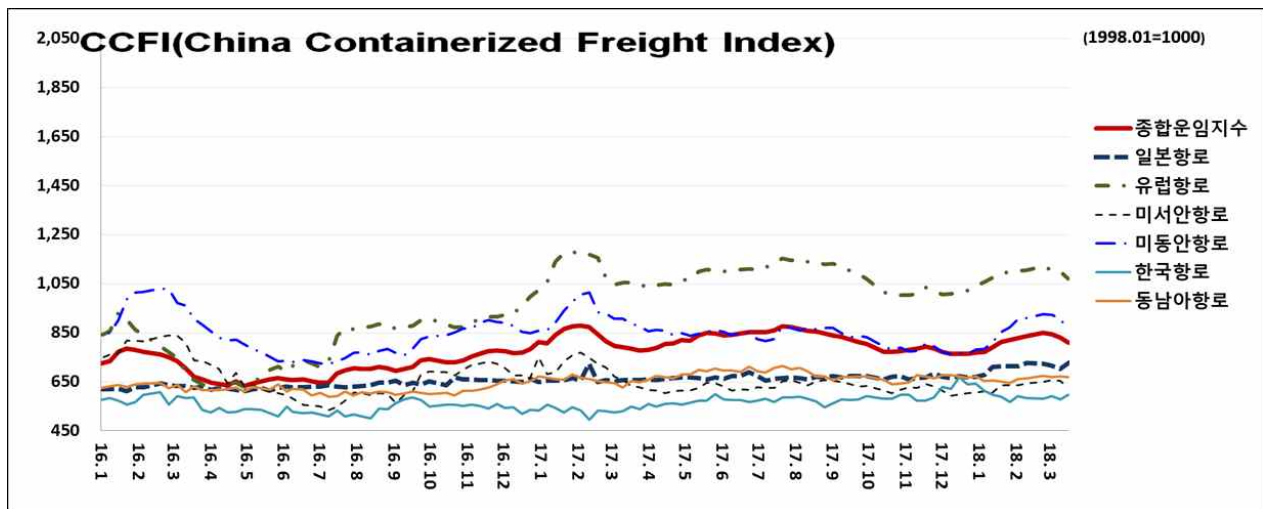
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



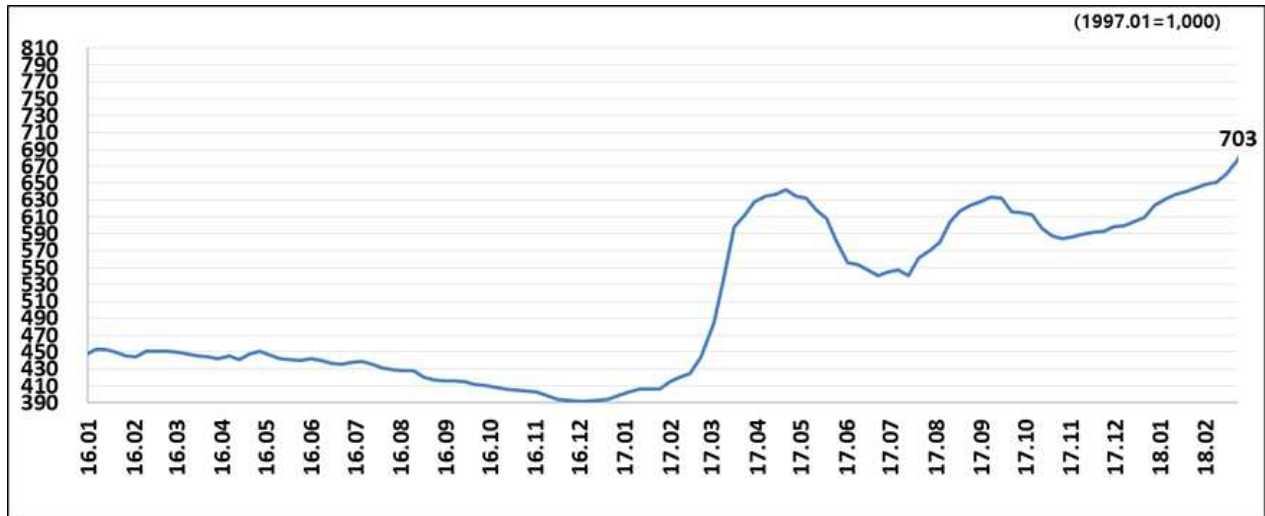
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 377호 (2018.03.12~03.16)

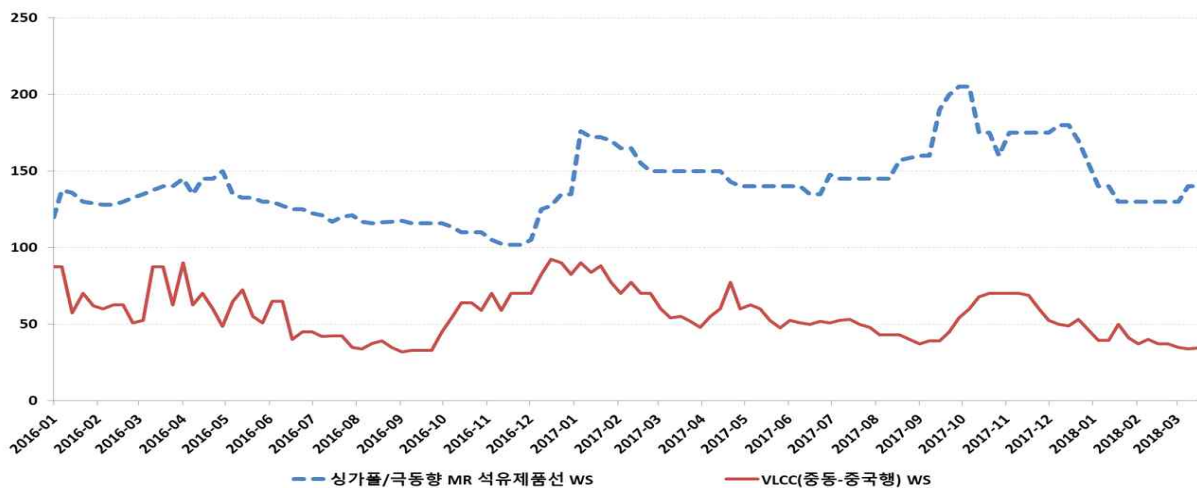
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



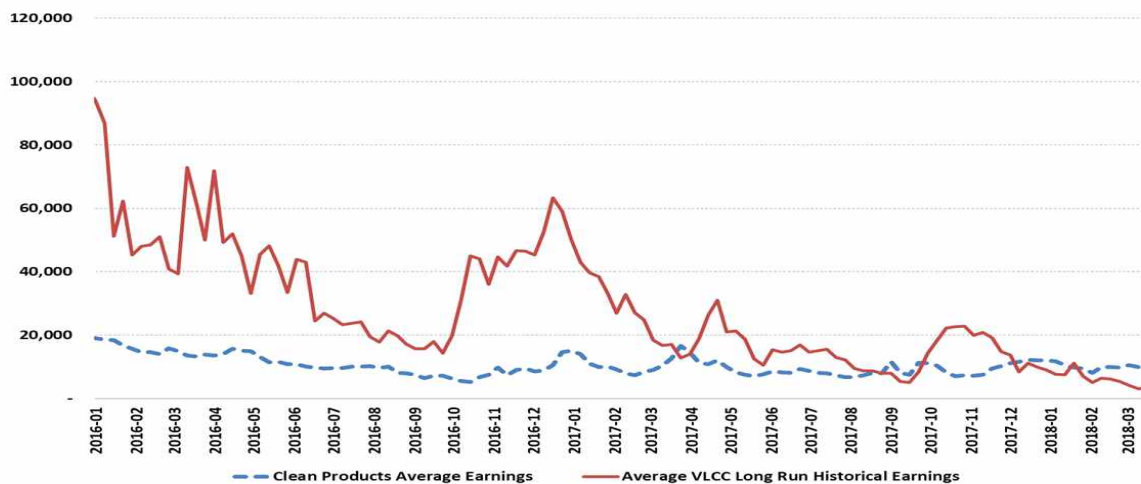
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 377호 (2018.03.12~03.16)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.16)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(0.5)	18.7	18.5	19.0	18.5	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	63.5	(-)	63.3	63.0	64.0	63.3	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.3	(-)	12.3	11.5	12.3	11.9	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(03.16)								
건화물선	Panamax	26.0	(0.7)	25.5	25.0	26.0	25.2	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	86.0	(0.5)	85.5	82.0	86.0	83.8	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	30.3	(0.5)	29.9	29.0	30.3	29.7	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(03.16)								
380 CST	Rotterdam	347.5	(3.5)	344.3	341.5	372.0	358.1	267.5	364.0	305.2
	Singapore	363.5	(4.0)	362.5	359.5	399.5	377.8	291.0	387.5	328.7
	Korea	389.5	(-4.5)	394.2	388.5	423.5	405.6	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	376.5	(-6.0)	381.5	376.5	408.5	388.9	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(03.16)								
철광석	국제價	73.0	(-2.2)	75.8	72.6	79.3	75.9	55.3	91.7	71.3
	중국産	107.6	(-3.1)	110.5	105.9	111.8	109.4	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	99.4	(-3.1)	102.7	99.4	105.1	103.1	78.0	101.4	87.1
	중국産	119.5	(-3.1)	126.0	119.5	138.2	132.0	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	245.3	(0.1)	243.3	223.4	245.8	234.9	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	185.1	(0.1)	185.1	170.3	186.9	182.6	130.4	191.2	149.6
	중국産	248.4	(0.1)	248.4	234.5	250.9	246.8	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1,049.5	(10.3)	1,049.5	940.5	1,066.8	1,004.2	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	467.8	(-21.5)	490.8	416.5	505.5	454.4	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		12월	1월	2월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,318	8,330	7,614	15,944	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,911	5,194	4,556	9,750	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,426	6,423	5,857	12,280	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,285	5,840	5,190	11,030	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,471	4,498	4,634	9,132	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,426	5,722	5,005	10,727	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,942	15,666	13,724	29,390	159,334	145,255	169,584		
	수입	10,736	11,248	9,433	20,681	109,858	103,255	118,556		