

KMI 주간해운시장포커스

통권 362호(2017.10.09~10.13)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

중국의 원자재 수입증가가 시황상승 이끌어

올해 들어 시황 상승세 뚜렷

올해 들어 건화물선 시황이 뚜렷한 상승세를 보이고 있음. 작년 BDI 평균이 673p로 역대 최저치를 기록한 이후 올해 10월 13일까지 BDI 평균은 1,048p를 기록하여 작년 대비 55%p의 가파른 시황 상승을 보였음. 작년 상반기 BDI 평균이 486p인 데 비해 올해 상반기 평균은 975p로 두 배의 시황상승을 보였음. 반면 작년 하반기 BDI 평균이 860p인 데 비해 올해 하반기 평균은 1,172p로 36%p의 시황상승을 보여 하반기 들어 운임 상승세가 둔화되었음

다만 올해 하반기 들어 상반기에 비해 운임 상승 폭이 작아졌음에도 불구하고 건화물선 시장의 최대 성수기인 4분기가 시작 된지 얼마 되지 않았기 때문에 건화물선 시황이 더 상승할 가능성이 있음. 특히 올해는 중국의 철광석 및 석탄 수입이 작년 보다 증가할 것으로 예상되고 있어 4분기 시황 상승세가 지속될 것으로 예상됨

중국의 철광석 및 석탄 수입이 작년 보다 늘어날 전망

2016년 중국의 철광석 수입량은 10억 2,471만톤을 기록하였으나 올해 9월까지 8억 1,724만톤을 기록하여 올해 전체적으로 작년 보다 6,400만톤 늘어난 10억 8,900만톤에 이를 것으로 예상됨. 석탄의 경우 올해 8월까지의 수입 추세를 볼 때, 원료탄은 작년(5,930만톤) 대비 19% 증가한 7,080만톤, 연료탄은 작년(7,400만톤) 대비 소폭 증가한 7,480만톤으로 예상되고 있어 4분기에도 건화물선 시장의 수요 증가세가 지속될 것으로 예상됨

중국의 철광석 및 석탄 수입이 지속적으로 증가하는 이유는 중국 정부의 환경 규제 강화에 따라 오염물질 배출이 적은 고품질의 해외 철광석 및 석탄 수요가 계속 늘어날 수밖에 없다는 데 있음. 다만 중국 정부가 동절기(10월~2월)에 자국 제철소에 철강생산 감축을 지시할 것으로 알려지고 있으며, 이것이 철광석 수입에 영향을 미칠 가능성이 있음

인도의 석탄 수입 둔화는 시황 상승에 장애

2008년에서 2014년까지 인도는 발전탄 해상교역에 큰 손이었으나 인도 정부의 자국산 석탄 사용 촉진정책으로 인해 작년과 재작년 발전탄 수입량이 연평균 9%씩 감소하였음. 인도 정부는 국영석탄회사의 생산량을 지속적으로 확대해 나갈 계획이며 민간 석탄광산의 생산량도 점차 늘어나고 있어 인도의 석탄 수입을 억제할 것으로 예상됨

반면 인도의 국영 및 민간석탄회사의 석탄 생산량이 인도 정부의 계획대로 빠르게 증가하지 못하고 있다는 점과 인도 경제의 고성장에 따른 전력수요 증가 등으로 인해 석탄 수입이 계속될 수밖에 없다는 의견도 있음. 그럼에도 불구하고 전반적으로 인도의 석탄 수입은 둔화 또는 감소추세를 보일 가능성이 높다는 점에서 건화물선 시장 수요에 좋지 않은 영향을 줄 것으로 판단됨

올해 들어 인도의 석탄 수입 감소에도 불구하고 건화물선 시황이 크게 상승한 주된 요인은 중국의 철광석 및 석탄 수입 증가에 따른 수요 증가로 판단됨. 또한 건화물선 시장의 최대 성수기인 4분기에 접어들었다는 점에서 여전히 운임 상승의 가능성이 있으나 운임 상승 폭은 상반기에 비해 작을 것으로 예상됨



| 건화물선 시장 | 윤희성 부연구위원 / heesung@kmi.re.kr

손익분기점을 넘긴 상태에서 등락 반복

9월 초 케이프 일당 수익력이 \$19,000을 넘어서며 BDI가 1,300p 수준으로 상승한 이후 1,300~1,500p 수준에서 등락을 반복하고 있음. 전반적인 시장 호전으로 대부분의 선주가 이익을 실현하고 있는 상태이며, 호주 철광석 가격 약세와 계절적으로 곡물수요 증가에 따른 파나마스 호조 등을 고려할 때 4분기 동안 시장 상승 추세가 지속될 것으로 예상됨

지난 9월 중국의 철광석 수입이 1억톤을 넘어서며 월간 기준 최대를 기록하는 등 수요가 호조세를 보이고 있으나 동절기 중국 정부가 철강생산량 감축 지침을 내릴 것으로 알려져 철광석 수입이 제동을 받을 가능성이 있음. 그러나 중국 정부의 환경규제 강화로 인해 고품질 철광석 및 석탄 수입이 증가할 가능성도 있음

FFA 시장을 보면 케이프의 내년 1분기물 가격이 금요일 spot 가격(\$20,047)의 1/2 수준임. 실제 1분기에 들어가는 운임을 하락이 가시화되면 장기물도 하락압력을 받으므로 노출 수준을 고려한 선제적 대응이 필요함. 내년 1년물로 케이프가 특히 backwation 정도가 큰 것에 주목해야 함. Spot이 호조를 보이고 있음에도 시장회복에 대한 시장의 기대는 아주 제한적인 것으로 해석되기 때문임

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~10.13)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,356	(100)	685	1,385	1,007	290	1,257	673
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	18,696	(1,318)	3,566	19,767	11,120	485	20,063	6,374
	파나마스(4TC)	11,739	(1,238)	6,281	12,987	8,930	2,260	12,478	5,562
	수프라마스(6TC)	10,103	(301)	6,934	10,270	8,563	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	7,701	(422)	5,422	8,449	6,990	2,698	8,619	5,214
	케이프	16,000	(-1,000)	9,350	17,000	14,402	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	13,425	(550)	8,500	13,150	10,738	4,750	10,475	6,408
	수프라마스	10,750	(250)	7,500	10,500	9,340	4,250	8,000	6,186
	핸디	9,000	(250)	6,750	9,500	8,236	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		10월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (10.13)	(전주비)	금주 (10.13)	(전주비)	금주 (10.13)	(전주비)	금주 (10.13)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	19,700	(974)	18,450	(964)	14,188	(1,036)	14,100	(949)
운임	파나마스(4TC)	13,125	(655)	12,525	(438)	9,988	(190)	9,725	(75)
평가치 ⁶⁾	수프라마스(6TC)	11,875	(775)	11,600	(775)	9,600	(75)	9,700	(100)
(달러/일)	핸디(6TC)	8,425	(725)	8,175	(250)	7,888	(-)	8,075	(25)

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



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

공급과잉으로 원양항로 운임 하락 지속

상해발 운임지수 SCFI는 724.93p 기록(전전주 대비 9p 상승)

용선료 지수 HRCI는 615p 기록(전전주 대비 1p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전전주 대비 TEU당 28달러 하락한 686달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전전주 대비 FEU당 47달러 하락한 1,367달러, 미동안행이 190달러 하락한 1,801달러를 기록함

아시아-유럽 항로와 아시아-미동안 항로가 올해 최저 운임을 기록하는 등 동서 기간항로의 시황이 부진을 면치 못하고 있음. 아시아-유럽 항로는 선사들이 무차별품목운임(FAK)의 인상을 시도했음에도 불구하고 반등하지 못하고 운임이 하락함. 아시아-북미 항로도 미동안 항로의 운임 하락이 두드러지게 나타나는 가운데 미서안 항로도 운임이 하락함. 특히 북미 항로의 경우 지난 7월, 8월에 수요가 약 10% 정도 증가했음에도 불구하고 선박 투입이 많았던 것이 운임 하락의 주된 요인으로 판단됨

이와 같이 동서 기간항로의 저조한 운임이 상승하기 위해서는 선사들의 적극적인 공급조절이 필요하다는 의견이 대두하고 있음. 특히 지난해 여름 성수기에 맞춰 추가 투입된 선박들이 공급과잉 문제를 더 심화시킨 것으로 해석됨. 결과적으로 선사들이 경영목표를 비용경쟁을 통한 시장점유율 확대가 아니라 수익성 확대로 전환할 때서야 비로소 운임이 상승 또는 안정화될 것으로 판단됨

아시아 역내 항로의 경우, 상해-한국 항로는 전전주와 같은 137달러, 상해-일본 항로는 11달러 하락한 207달러를 기록한 반면 상해-동남아 항로는 전전주 대비 2달러 상승한 150달러를 기록함

상해-한국 및 상해-일본 항로는 중국 국경절 연후 이후 수요 감소로 운임이 하락세를 보이고 있음. 그러나 상해-동남아 항로는 상대적으로 수요 감소가 없었기 때문에 10월 중순 이후 선사들의 운임 인상을 시도할 가능성이 있음

	금주 (10.13)	(전전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	724.93	(9.0)	715.97	990.24	846.69	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	686	(-28)	686	1,116	911	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,367	(-47)	1,092	2,211	1,536	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	1,801	(-190)	1,801	3,647	2,598	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	137	(-)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	207	(-11)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	150	(2)	97	185	145	53	105	69
	용선지수(HRCI)	615.0	(-1.0)	394	642	548	392	453	431



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

VLCC, 수급개선 전망에 따른 운임강세 지속

VLCC 성악건수는 전주 대비 약 21% 감소하였으며, 중동의 대기 선박량도 9.2% 감소하였음. 계절적인 난방수요 기대와 중동의 대기 선박이 지속적으로 감소하고 있어 운임은 강세를 나타내고 있음

VLCC 평균 운임은 22,148 달러(일)로 전주 대비 3,951 달러(22%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 68.0p로 전주 8.0(13.3%) 증가하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 23,983 달러/일(+27%), 일본항 27,053 달러/일(+19%), 싱가포르항 28,257 달러/일(+19%), 미국항 13,864 달러/일(20%), 유럽항 11,928 달러/일(22%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 23,691 달러/일(+23%), 미국항 30,495 달러/일(+12%), 인도항 34,285 달러/일(+30%) 기록

[10월 13일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	321.5	343.5	335.5	349.0	312.5	327.5	342.5	337.5	342.5	347.5	370.0
전주비	3.2%	0.9%	0.9%	2.0%	3.3%	3.1%	3.0%	1.5%	1.5%	1.5%	3.5%

제품선, 아시아 LR 시장을 제외하고 운임 하락

대서양시장 : 허리케인 허비로 인한 피해복구가 지속되면서 U.S. Gulf 지역 운임은 하락세를 이어가고 있음

아시아시장 : 전반적인 수요 감소로 LR 시장은 및 인도-일본 항로 모두 운임이 하락하였음

제품선 평균 운임은 8,293 달러(일)로 전주 대비 2,112 달러(20.3%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 175.0p로 전주 대비 30.0p(14.6%) 하락하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 4,129 달러/일(-35%), 북해-서아프리카 5,506 달러/일(-27%), 미컬프-북해 -1,497 달러/일(-162%), 미컬프-남미동안 7,951 달러/일(-16%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 8,477 달러/일(-10%), LR2 11,565 달러/일(-33%) 기록. MR은 인도-일본 11,168 달러/일(-12%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.13)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	22,148	(3,951)	5,042	42,986	18,384	14,354	93,982	41,362
	MR	8,293	(-2,112)	6,740	16,540	9,437	5,202	19,093	11,334
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	25,750	(-)	25,750	31,750	27,174	26,500	59,000	37,425
	MR	13,375	(125)	12,500	13,750	13,082	12,000	19,000	15,196
운임지수(WS)	VLCC	68.0	(8.0)	37.0	90.0	57.6	32.0	97.5	58.8
	MR	175.0	(-30.0)	135.0	205.0	155.9	102.0	150.0	124.9

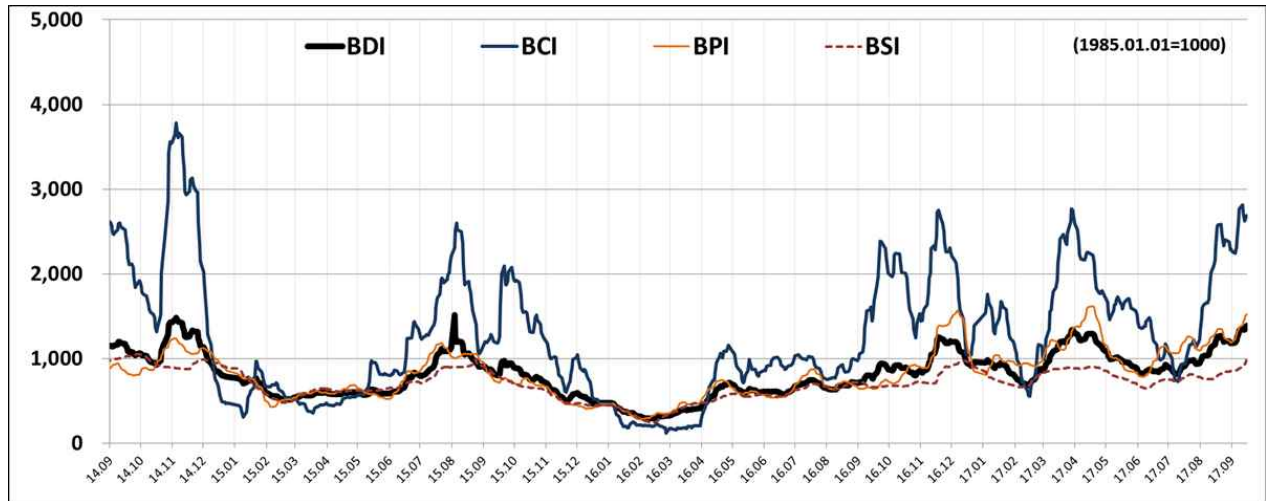
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



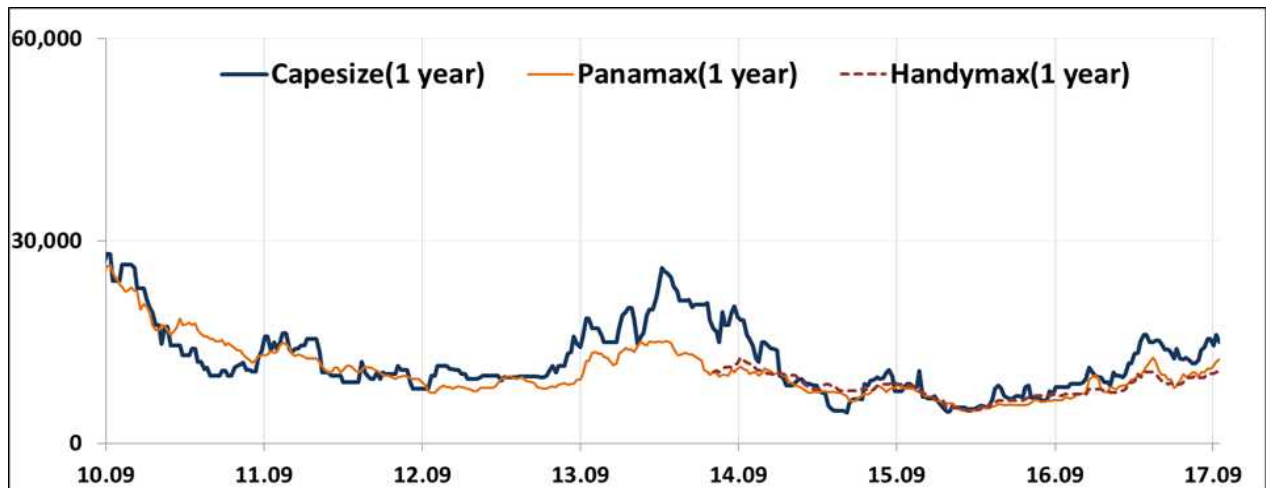
KMI 주간해운시장포커스 통권 362호 (2017.10.09~10.13)

건화물선 운임 지수



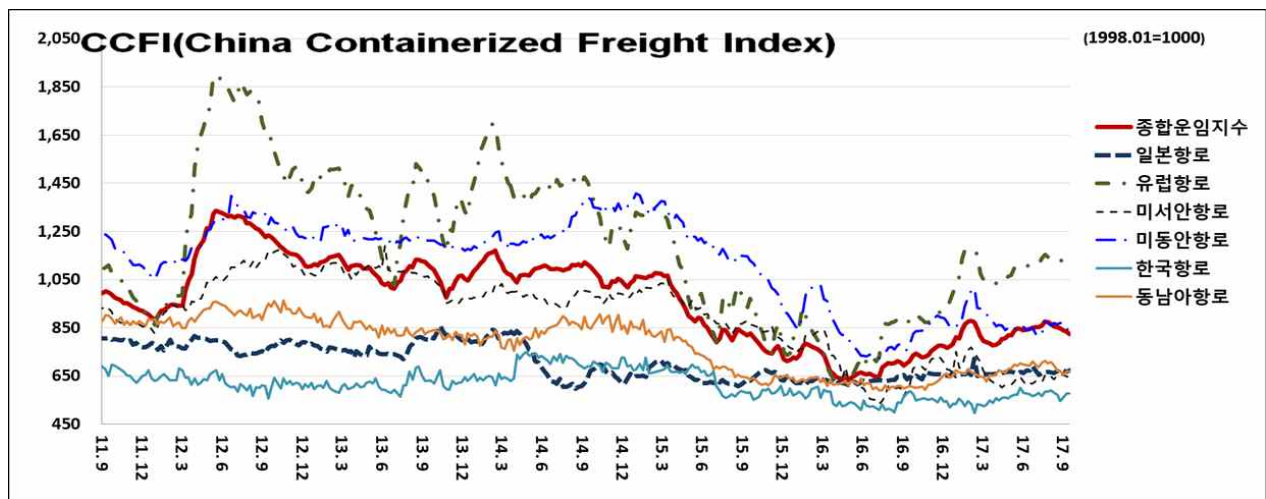
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



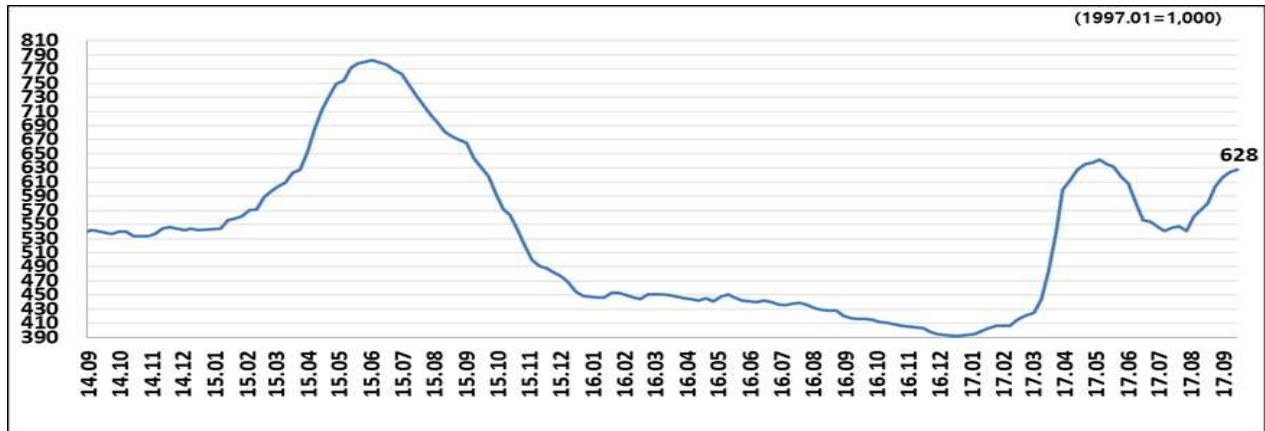
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 362호 (2017.10.09.~10.13)

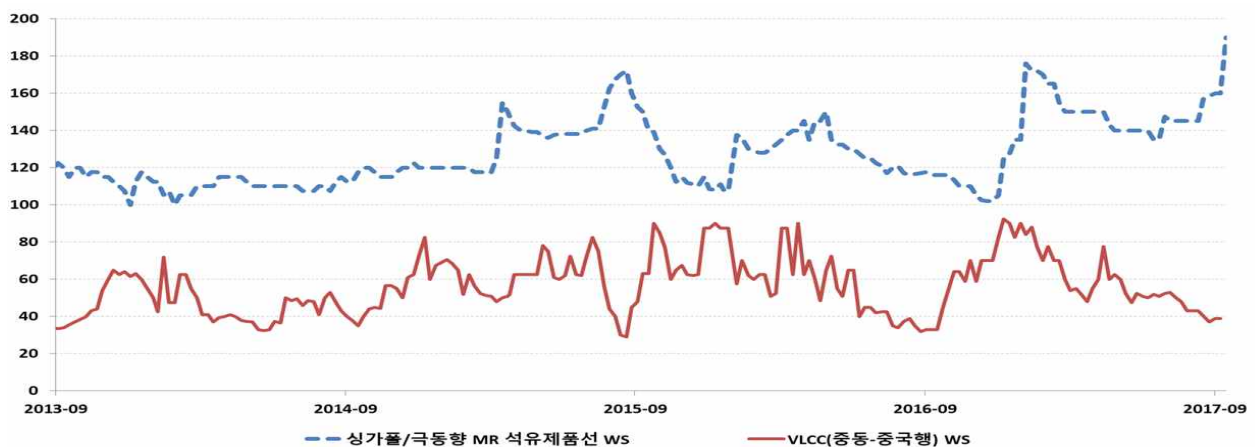
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



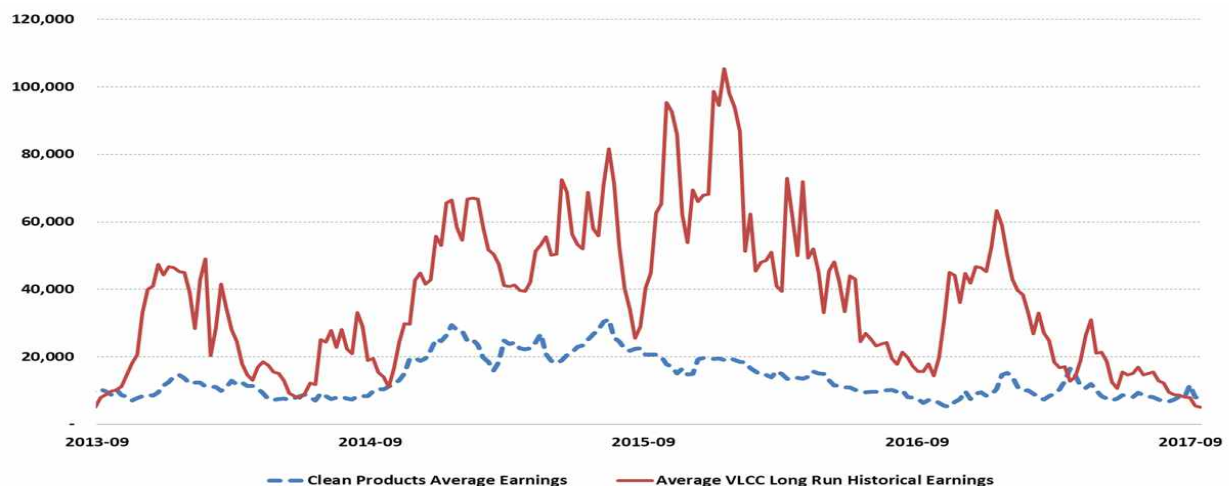
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 362호 (2017.10.09.~10.13)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.13)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	17.4	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.3	62.0	65.0	63.3	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(0.5)	9.0	5.8	9.0	7.5	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(10.13)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.5	24.2	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	84.0	81.0	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.0	(-)	27.9	26.0	28.0	26.9	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(10.13)								
380 CST	Rotterdam	320.5	(5.0)	309.2	267.5	320.5	292.1	112.0	303.0	211.4
	Singapore	339.5	(2.0)	329.8	291.0	352.5	315.4	147.5	340.0	231.1
	Korea	352.5	(-)	344.2	310.0	382.5	338.6	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	342.5	(-)	334.2	297.5	362.5	323.5	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(10.13)								
철광석	국제價	75.5	(-1.3)	77.1	55.3	91.7	73.8	41.2	81.0	57.2
	중국産	110.1	(-1.0)	110.4	86.4	124.4	104.0	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	91.3	(4.4)	87.0	78.0	91.3	83.5	59.8	63.5	61.4
	중국産	115.4	(3.6)	111.7	97.5	115.4	105.5	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	227.8	(-11.3)	236.9	170.0	239.3	201.2	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	169.7	(13.9)	160.0	130.4	169.7	144.2	51.6	70.5	56.3
	중국産	230.8	(-2.0)	226.8	196.2	233.2	208.3	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	968.8	(12.3)	957.5	904.0	1,075.0	975.6	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	449.0	(35.3)	423.0	400.0	539.3	439.4	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
	(2017년)	5월	6월	7월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,099	8,024	8,375	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,272	4,445	4,316	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,909	7,396	7,017	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,438	5,561	4,774	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,819	4,420	4,309	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,599	5,295	4,785	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	12,827	13,306	13,450	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,724	10,142	9,371	115,933		109,858		103,255	