

# KMI 주간해운시장포커스

통권 365호(2017.11.13~11.17)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / [chun@kmi.re.kr](mailto:chun@kmi.re.kr)

## 중국 철강생산 감축, 철광석 수입에 큰 영향 없을 듯

### 중국의 철강업 구조조정 급진전

중국 정부는 작년 환경오염 주요 유발원인의 하나로 철강산업을 지목하고 철강 생산량을 점차 축소해 나갈 것임을 밝힌 바 있으며, 향후 2020년까지 1억 5,000만톤의 철강생산 능력을 축소할 계획임. 중국의 철강산업 구조조정은 뚜렷한 효과를 나타내고 있음. 2016년 시작한 공급개혁 과제로 시행된 철강산업 구조조정에 따라 감축한 생산시설이 이미 1억 1,000만톤에 달하고 있음

또한 작년에 목표치 4,500만톤을 초과한 6,900만톤의 생산시설을 폐쇄한 데 이어 올해도 4,239만톤의 생산시설을 감축하여 목표치 5,000만톤의 85%를 달성하였음. 이는 작년에 중국 정부가 5년 내 달성하겠다고 내세운 감축목표 구간(1.1~1.5억톤) 하한선에 이미 도달하였고 상한선의 74% 수준에 달하고 있음. 만일 이러한 추세가 유지될 경우 내년에 감축목표 구간의 상한선에 도달할 가능성이 높음

### 중국 정부의 철강생산 감축지시로 당분간 철광석 수입감소 예상

중국 정부가 중국내 26개 도시에 소재한 주요 제철소들에 대해 11월부터 내년 3월까지 고로 가동률을 50%로 낮출 것을 지시하여 지난 10월 이후 철광석과 석탄(원료탄) 수입이 크게 감소하고 있음. 중국 해관총서에 따르면, 올해 1~10월 철광석 수입량 누계는 8억 9,600만톤으로 작년 동기간 대비 6.3% 증가하였음. 그러나 지난 10월 중국의 철광석 수입량은 7,949만톤으로 9월 수입량에 비해 23% 감소하였으며, 2016년 2월 이후 최저치를 기록하였음

이처럼 철광석 수입이 감소한 것은 중국 정부가 환경오염 저감대책 일환으로 주요 제철소의 철강생산 감축을 지시했기 때문이며, 10월초 국경절 전후 장기간 연휴로 철강재 수출이 감소하면서 철광석 수입도 그만큼 감소한 것으로 판단됨. 또한 철강생산 감축과 과도한 항만재고 수준으로 철광석 수요 증가를 기대하기 쉽지 않다는 점에서 11월과 12월의 철광석 수입량도 예년에 비해 적은 수준을 보일 것으로 전망됨

### 그러나 생산시설 감축이 생산량 감소를 말하는 것이 아니다

중국의 철강산업 구조조정으로 작년에 6,900만톤, 올해도 4,239만톤의 생산시설을 감축한 바 있으나 올해 중국의 철강 생산량은 사상 최대 수준에 이를 것으로 예상됨. 중국 철강 생산시설 감축이 계획 보다 빨리 진행되고 있는 데 생산량이 사상 최고 수준으로 증가하고 수출은 급격히 감소한 것으로 나타났음. 이러한 현상은 중국의 철강 생산능력이 실제 생산량을 크게 초과하여 생산시설을 감축해도 생산량을 늘릴 수 있기 때문에 나타나는 현상임

중국의 철강생산 능력은 연간 11억톤으로 1.1~1.5억톤의 생산시설을 줄여도 10억톤에 이를 것으로 추정됨. 이는 중국의 철강수요 7억톤을 크게 초과하는 수준이며, 현재 중국내 철강 생산이 연간 8억톤 정도라는 점에서 구조조정 목표를 달성해도 2억톤 정도 생산을 늘릴 수 있음. 중국의 철강업 구조조정의 대상은 생산능력이지 생산량이 아니기 때문에 생산시설 감축이 생산량 감소를 의미하지 않음

중국의 철강생산 감축은 동절기에만 철광석 수입을 제한하는 요인일 뿐이며 연간 철광석 수입량은 중국내의 인프라, 건설, 부동산 등 철강 내수의 수준에 따라 달라질 것으로 판단됨. 따라서 중국의 철강생산 감축이 중국의 철광석 수입에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 예상됨



| 건화물선 시장 | 윤희성 부연구위원 / [heesung@kmi.re.kr](mailto:heesung@kmi.re.kr)

## 중소형선 위주로 하락세

11월 들어 지난 주까지 BDI가 1,480p 수준에서 보합세를 유지하였으나 지난 주에 중소형선 주도의 시황하락으로 금요일 기준 약 100p 하락하며 1,370p를 기록함. 주간 평균으로 BDI가 1,400p 이하로 내려온 것은 9월 중순 이후 처음임

11월 이후의 추세를 크게 보면 중국의 철강생산 축소(winter cut)에도 불구하고 케이프는 현물, 선물 공히 강보합세를 유지하고 있으나, 파나마스의 경우 곡물 수요 부진에 따른 공급과잉으로 spot과 근월물에서 큰 하락을 보였음. 수프라막스의 경우 중국의 철강생산 감축이 미네랄 수요에 영향을 미쳐 현물, 선물 공히 약세를 면치 못하고 있음

현재 시장의 펀더멘털은 케이프선에는 우호적이지 않은 반면 소형선의 경우 인도 석탄수요 증가 등의 긍정적 요인으로 인해 다음 주는 선형별로 추세가 전환될 가능성이 있음.

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~11.17)	(전주비)	2017년 <sup>3)</sup>			2016년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,391	(-85)	685	1,588	1,099	290	1,257	673
	케이프(4TC)	20,457	(-437)	3,566	22,613	12,917	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나마스(4TC)	10,645	(-1,438)	6,281	13,265	9,526	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	10,196	(-625)	6,934	11,891	9,022	2,544	10,198	6,236
	헨디(6TC)	9,289	(-244)	5,422	10,104	7,465	2,698	8,619	5,214
	케이프	16,750	(500)	9,350	17,000	14,729	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	12,000	(-600)	8,500	14,300	11,273	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	10,500	(-)	7,500	11,250	9,701	4,250	8,000	6,186
	헨디	9,750	(250)	6,750	9,750	8,489	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		12월물		2018년 1분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (11.17)	(전주비)	금주 (11.17)	(전주비)	금주 (11.17)	(전주비)	금주 (11.17)	(전주비)
선형별 운임	케이프(4TC)	17,900	(25)	11,950	(300)	14,300	(37)	13,925	(75)
	파나마스(4TC)	10,750	(-125)	9,875	(175)	10,450	(300)	9,700	(50)
평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	수프라막스(6TC)	10,350	(75)	9,300	(75)	9,725	(100)	9,650	(-13)
	헨디(6TC)	9,200	(-300)	8,025	(-)	8,275	(-)	8,325	(-)

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](mailto:valiance@kmi.re.kr)

## 선박공급과잉으로 동서 기간항로 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 734.15.81p 기록함(전주 대비 48.1p 하락)

용선료 지수 HRCI는 587p 기록(전주 대비 3p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 39달러 하락한 689달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 162달러 하락한 1,249달러, 미동안행이 116달러 하락한 1,801달러를 기록함

동서 기간항로는 물동량 증가세 둔화와 선박 과잉으로 운임이 하락하였음. 아시아-유럽 항로의 경우 수요 증가에 대비해 추가 투입된 선박량 축소가 원활이 이루어지지 못하고, 선사들의 계선 및 임시 결항도 충분치 않아 공급부담으로 인한 운임 하락이 나타났음

아시아-북미 항로의 경우, 미서안 항로의 운임하락 폭이 12%로 미동안 항로의 6%에 비해 거의 2배에 이르고 있음. 이는 파나마운하 확장으로 대형선박 투입이 가능해진 선사들이 미동안 항로에서 운항비용을 절감하면서 운임 인하의 여력이 생긴 가운데, 북미지역의 배송시간(transit time) 제약이 줄어들면서 미서안→육로 경로에 비해 전체 운송비용이 저렴한 미동안 항로 이용이 상대적으로 많아졌기 때문임

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 1달러 상승한 154달러, 상해-일본 항로와 상해-동남아 항로는 전주와 같은 215달러, 168달러를 각각 기록함

상해-한국 항로는 11월부터 시작된 선사들의 운임인상 시도가 소폭의 운임 상승으로 이어짐. 상해-일본, 상해-동남아 항로는 수급상의 특이한 사항이 없는 것으로 알려짐. 한편, 지난 주말 상해항에서 발생한 30여개 컨테이너 박스의 유실 및 강풍 등으로 항만 여건이 악화되어 향후 물류부문에 미칠 영향이 우려됨

향후 컨테이너선 운임은 선사들의 적극적인 공급조절 노력에 달려 있음

IHS 자료에 따르면, 내년 컨테이너선 시장 선대 증가율은 인도 지연이 없을 경우 7.1%에 달할 전망이다(이는 35만 TEU의 선박이 해체될 것으로 가정한 경우임). 만약 올해 수준의 인도 지연(25%)이 발생하더라도 선박공급 증가율은 5.6%에 달할 전망이다. 이에 따라 초대형선박 인도와 그에 따른 캐스케이딩으로 컨테이너선 시장의 가용선박은 크게 증가할 전망이다. 따라서 선사들은 인도 지연, 계선, 임시 결항 등 적극적인 공급조절을 통해 운임회복과 수익성 개선을 추구해야 할 것으로 판단됨

		금주 (11.17)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	734.15	(-48.1)	715.97	990.24	839.04	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	689	(-39)	681	1,116	890	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,249	(-162)	1,092	2,211	1,523	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	1,801	(-116)	1,755	3,647	2,524	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	154	(1)	92	168	139	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	215	(0)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	168	(0)	97	185	147	53	105	69
	용선지수(HRCI)	587.0	(3.0)	394	642	553	392	453	431



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

VLCC, 계절 수요에도 운임 상승은 제한적

VLCC 성약 건수는 전주 대비 약 14% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 15% 감소하였음. 계절 수요에도 운임은 기대에 못미치며 11월 한달간 20,000달러(일)을 중심으로 ±5%에서 제한적 변화를 보이고 있음

VLCC 평균 운임은 19,193 달러(일)로 전주 대비 1,730 달러(-8.3%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 69.0p로 전주 대비 1.0(-1.4%) 감소하였음

연료유 가격은 대부분 항만에서 전주 대비 하락세로 반전하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 22,183 달러/일(-8%), 일본항 25,676 달러/일(-5%), 싱가포르항 25,750 달러/일(-9%), 미국항 6,265 달러/일(-28%), 유럽항 7,932 달러/일(-10%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 22,646 달러/일(-5%), 미국항 16,410 달러/일(-29%), 인도항 28,786 달러/일(-20%) 기록

[11월 17일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	349.5	373.5	370.5	367.5	355.0	352.5	381.0	364.5	375.0	382.5	407.5
전주비	-3.3%	-3.6%	-2.6%	-1.3%	-4.1%	-2.1%	-3.4%	-0.8%	-1.1%	-1.3%	-2.4%

제품선, 대서양시장 활기로 평균운임 상승 지속

대서양시장 : 계절수요 증가, 미-걸프만 정제시설 가동률 회복으로 운임 상승세가 지속되고 있음

아시아시장 : 주중 MR 시장거래가 증가한 반면 LR1,2 거래는 소강상태를 보여 운임은 전주 대비 소폭 증가

제품선 평균 운임은 9,529 달러(일)로 전주 대비 2,015 달러(+26.8%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 175p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 6,237 달러/일(+76%), 북해-서아프리카 7,258 달러/일(+60%), 미걸프-북해 6,684 달러/일(+6%), 미걸프-남미동안 13,907 달러/일(-2%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 7,674 달러/일(+1%), LR2 12,269 달러/일(+1%) 기록. MR은 인도-일본 12,405 달러/일(+7%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.17)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	19,193	(-1,730)	5,042	42,986	18,679	14,354	93,982	40,552
	MR	9,529	(2,015)	6,740	16,540	9,249	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,750	(-)	25,750	31,750	27,231	26,500	59,000	37,534
	MR	13,750	(-)	12,500	13,750	13,155	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	69.0	(-1.0)	37.0	90.0	58.9	32.0	97.5	58.4
	MR	175.0	(-)	135.0	205.0	157.7	102.0	150.0	124.7

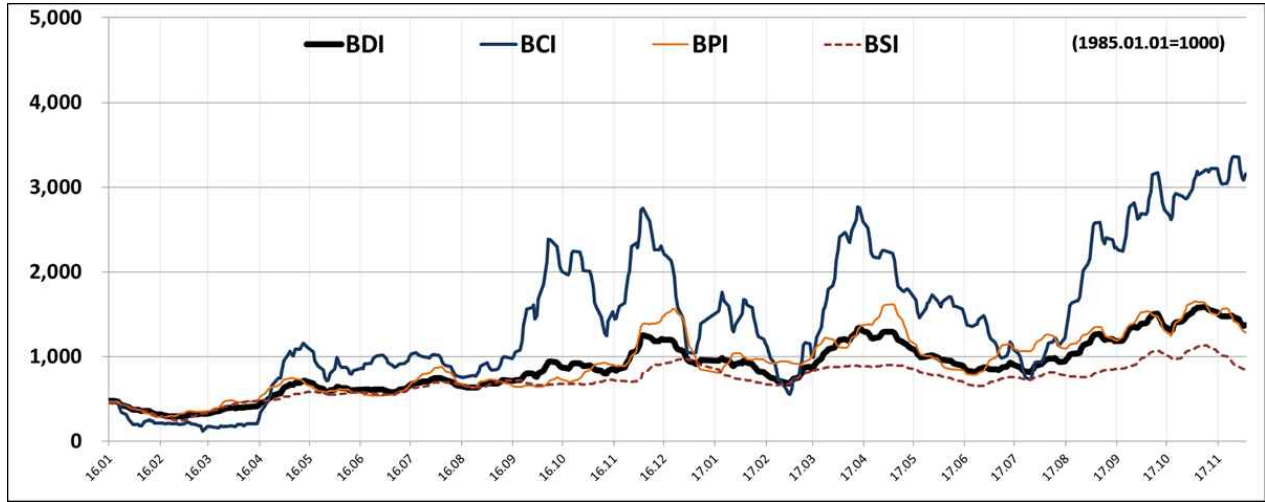
\* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

# KMI 주간해운시장포커스



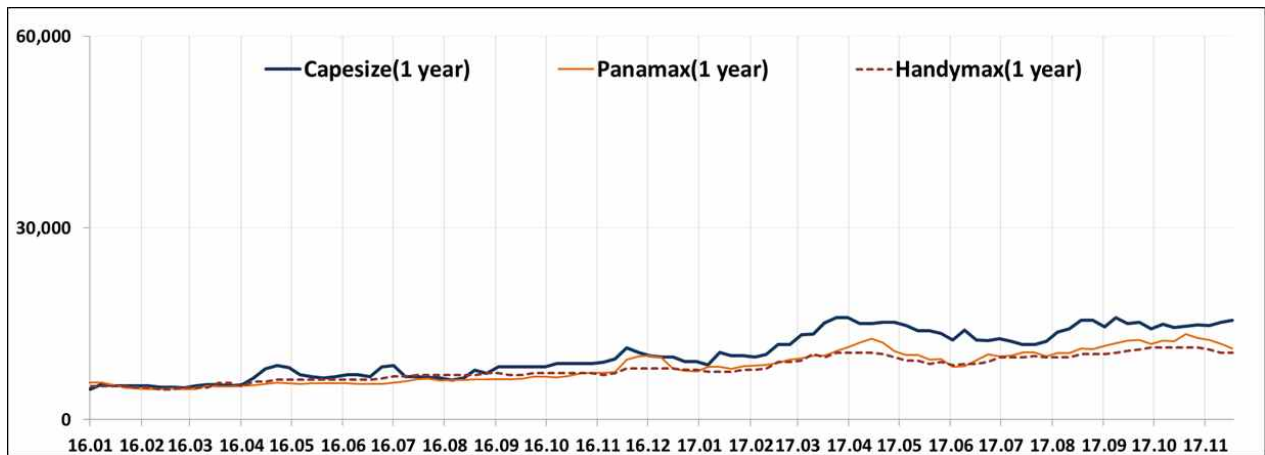
KMI 주간해운시장포커스 통권 365호 (2017.11.13~11.17)

## 건화물선 운임 지수



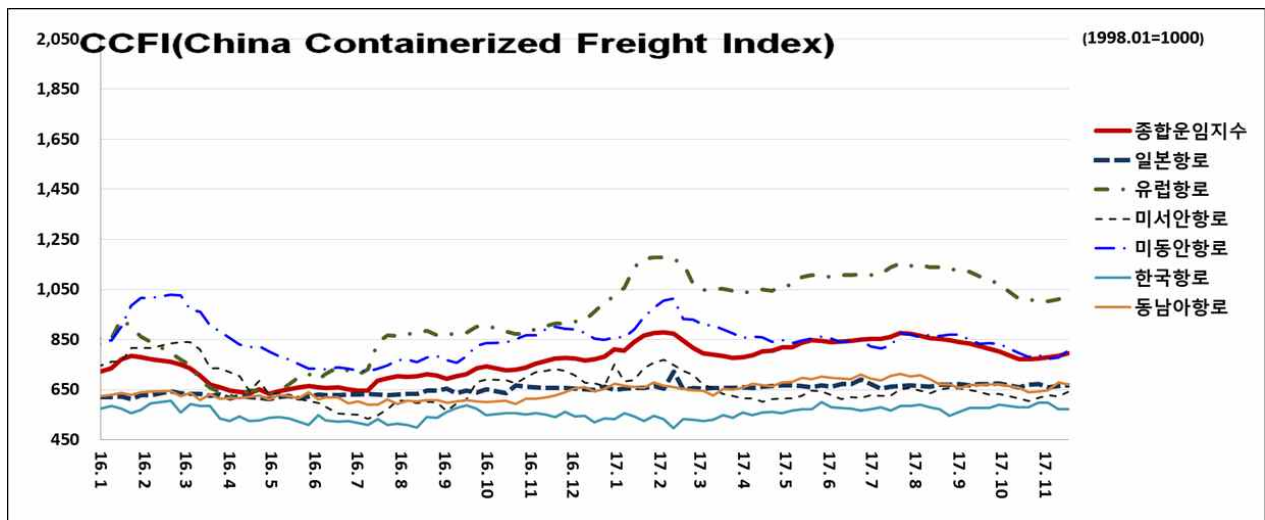
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소





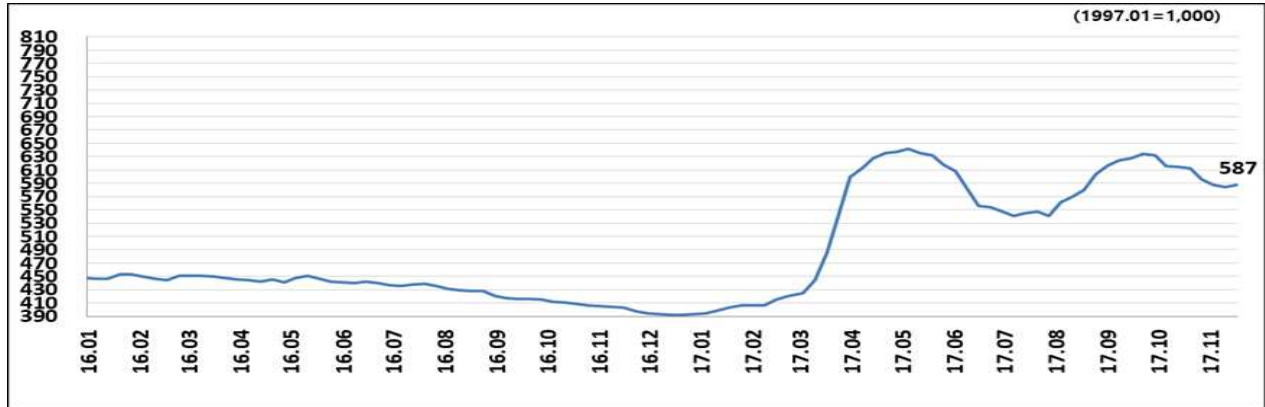
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 365호 (2017.11.13.~11.17)

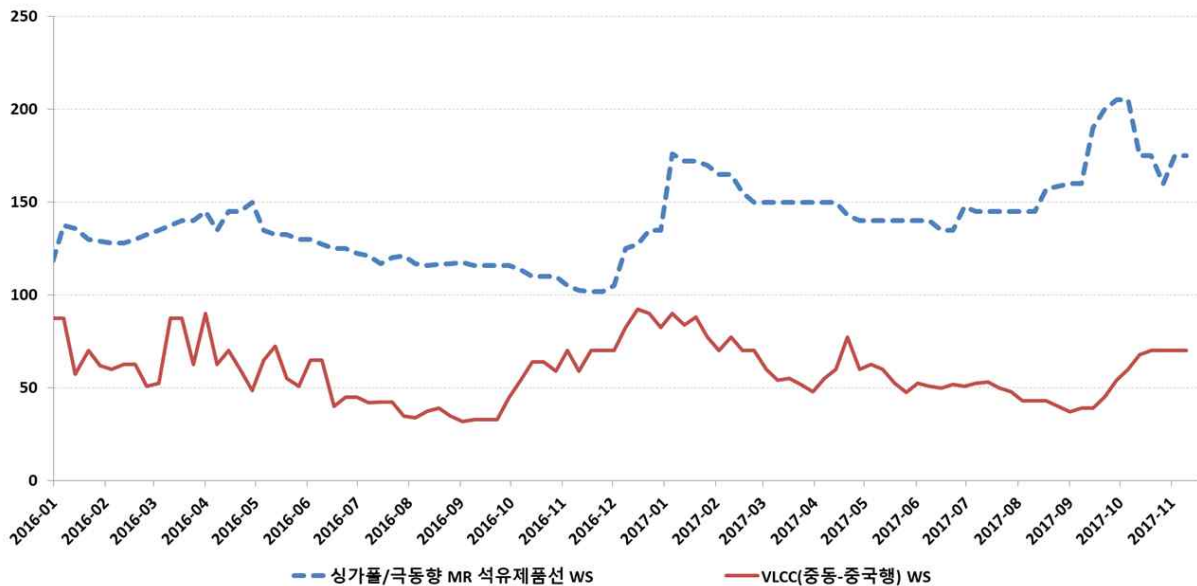
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



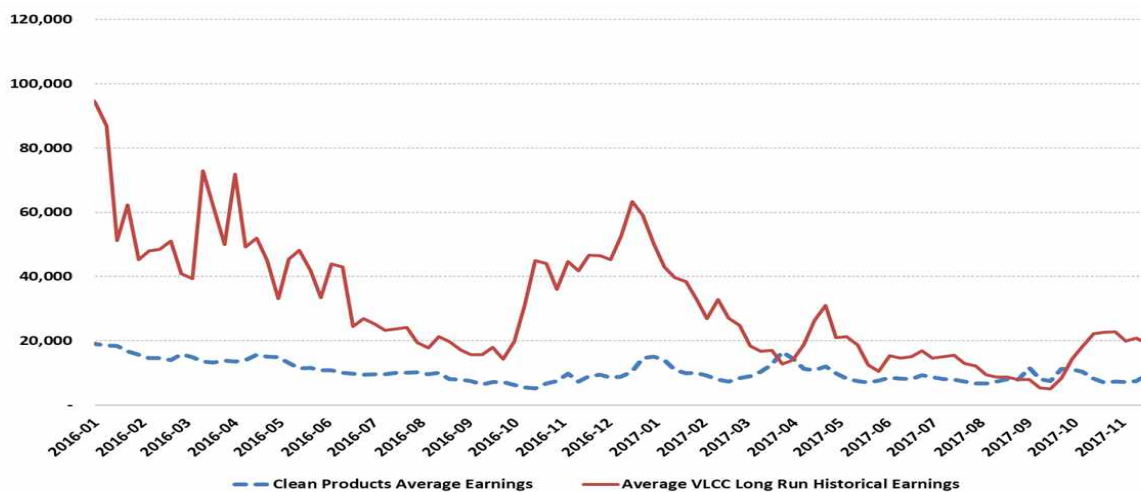
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 365호 (2017.11.13.~11.17)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	11월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(11.17)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-0.5)	18.3	15.0	18.5	17.6	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-)	63.0	61.0	65.0	63.0	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.5	(0.5)	9.0	5.8	10.5	8.0	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(11.17)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	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	28.75	(0.25)	28.6	26.0	28.8	27.2	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(11.17)								
380 CST	Rotterdam	349.5	(-12.0)	353.5	267.5	361.5	299.8	112.0	303.0	211.4
	Singapore	375.0	(-4.0)	372.0	291.0	379.0	322.8	147.5	340.0	231.1
	Korea	392.5	(-7.0)	389.8	310.0	399.5	344.9	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	382.5	(-5.0)	381.0	297.5	387.5	330.4	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(11.17)								
철광석	국제價	61.9	(0.4)	61.0	55.3	91.7	71.7	41.2	81.0	57.2
	중국産	97.5	(1.0)	98.1	86.0	124.4	103.4	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	94.8	(-1.3)	96.1	78.0	97.0	85.9	59.8	63.5	61.4
	중국産	123.2	(-2.8)	125.9	97.5	126.7	109.0	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	196.5	(0.4)	196.4	170.0	239.3	201.2	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	152.7	(-2.7)	163.0	130.4	191.2	148.2	51.6	70.5	56.3
	중국産	211.6	(0.4)	212.1	196.2	233.2	210.5	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	990.5	(3.5)	979.8	904.0	1,075.0	975.5	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	427.3	(-4.25)	425.8	400.0	539.3	438.7	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
	2017년	8월	9월	10월	2017년 누계	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계		
ASEAN	수출	7,520	9,109	7,373	78,577	84,577	74,824	74,518		
	수입	4,721	4,978	4,549	44,180	53,418	45,031	44,319		
NAFTA	수출	7,426	8,090	5,784	70,332	86,048	85,347	81,068		
	수입	5,251	5,101	4,214	49,892	53,994	51,472	50,854		
EU	수출	4,656	4,661	3,991	45,495	51,658	48,079	46,610		
	수입	4,745	5,229	4,387	46,703	62,394	57,199	51,902		
BRICs	수출	14,901	15,754	14,329	137,569	177,122	159,334	145,255		
	수입	9,757	10,468	9,704	96,791	115,933	109,858	103,255		