

# KMI 주간해운시장포커스

통권 333호(2017.02.06~02.10)

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

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

## 향후 컨테이너선 시장 거대 선사들이 지배?

### M&A 확산으로 상위권 선사들의 규모 거대화 촉진

2015년 이후 진행된 M&A로 상위권 선사들의 덩치가 거대해지고 있음. Maersk는 Hamburg Sud를 합병하게 되어 선복량이 387만TEU에 이르게 되었으며, CMA-CGM은 APL을 인수하면서 200만TEU를 넘어서게 되었고, COSCO는 CSCL을 합병하여 163만TEU, H-L은 UASC를 합병하여 148만TEU에 이르는 거대 선사가 되었음. 여기에 일본 3사 역시 통합을 결정하면서 통합법인은 136만TEU의 거대 선사로 부상하게 되었음

2015년 이후 M&A가 확산되면서 상위 5대 선사의 공급점유율이 2015년 9월 47%에서 2016년 9월 54%까지 크게 높아진 것으로 나타났음. 현재까지 확정된 M&A를 기준으로 5대 선사의 점유율은 Maersk의 Hamburg Sud 합병이 완료 되는 2017년 12월에는 57%로 상승할 것으로 예상되고 있음. 또한 일본 3사의 통합법인이 출범하는 2018년 4월 6대 선사의 점유율은 61.1%까지 상승하게 되어 상위권 선사들의 시장 과점화 경향이 확대될 것으로 예상됨

### M&A 열풍은 아직 끝나지 않았음

최근 경영실적이 악화된 홍콩 선사 OOCL이 M&A 시장에 나오게 되었으며, 여러 외신 보도에 따르면 OOCL 인수자는 COSCO가 될 가능성이 높음. COSCO가 OOCL을 인수할 경우 보유 선복량은 219만TEU가 되어 근소한 차이로 CMA-CGM을 제치고 세계 3위 선사로 부상하게 됨

그리고 아직까지 합병계획이 없으나 대만 선사인 Evergreen과 YangMing도 통합의 압력에 노출될 가능성이 높음. 만일 양사가 M&A를 거쳐 통합할 경우 선복량이 156만TEU에 이르는 세계 5위의 거대 선사로 부상할 것임

### 거대 선사들의 시장지배력 갈수록 커질 전망

현재까지 확정된 6대 선사의 공급점유율은 60%를 초과하며, 여기에 COSCO와 OOCL, Evergreen과 YangMing의 통합이 현실화될 경우 7대 선사의 공급점유율은 71%까지 치솟게 될 것임. 또한 이들 거대 선사들의 시장지배력은 동서 항로에서 더욱 커질 것으로 예상됨

유럽항로의 경우 6대 선사의 공급점유율은 78%에 이르게 되며 COSCO와 OOCL, Evergreen과 YangMing의 통합을 고려하면 공급점유율이 93%까지 높아지게 되고, 북미항로의 경우 6대 선사의 공급점유율은 66%에 이르게 되며 COSCO와 OOCL, Evergreen과 YangMing의 통합을 고려하면 공급점유율이 83%까지 높아지는 것으로 나타남

### 향후 3~4년 후에는 거대 선사들이 시장을 장악하여 화주 우위의 시장 지배구조 변화

위에서 설명한 바와 같이 M&A를 통해 시장 전체가 구조조정되는 과정에 있으며 이러한 과정에서 6~7개의 거대 선사들이 시장을 지배하게 될 것임. 이처럼 소수의 거대 선사들이 지배하는 시장에서는 운임 결정과정에서의 선사들의 영향력이 점차 커질 것으로 예상되고 있음. 이는 9년간 지속된 장기 불황에 따른 화주 우위의 시장 지배구조가 점차 변화될 가능성이 있음을 의미함



| 건화물선 시장 | 이주원 연구원 / [peterlee@kmi.re.kr](mailto:peterlee@kmi.re.kr)

케이프 급락으로 BDI 하락

BDI는 주간 평균 712p 기록(전주 대비 73p 하락)

(운임) 케이프를 중심으로 전 선형에서 운임은 하락세를 보임(케이프는 전주 대비 2,278달러(일) 대폭 하락)

(1년 용선료) 주목되는 사실은 운임시장과는 반대 방향으로 1년 용선료는 전 선형에서 소폭 상향 조정됨

(FFA 시장) 케이프 운임 평가치의 하락이 두드러지는 가운데, 수프라막스 이하 선형에서는 철광석 신규 수요 유입에 대한 기대감으로 2월물 이후 대부분의 물이 상승세를 보임

케이프 선형은 서호주 지역 기상악화 등의 영향으로 수요가 급감하여 큰 폭으로 운임 하락

태평양수역은 서호주 철광석 물동량 및 동호주 석탄항로 등에서 물동량이 감소하면서 운임 하락으로 이어짐

대서양수역은 브라질의 철광석 수출이 부진한 가운데 남미→유럽 석탄 물동량도 줄어들면서 시황이 약세를 보임

파나막스 선형은 태평양 수역은 소폭 상승, 대서양 수역은 운임하락세 전환

태평양수역은 인도네시아, 동호주 석탄 물동량 등의 유입이 운임의 소폭 상승으로 이어짐

대서양수역은 남미 곡물 물동량 수요가 부진한 가운데, 미국 걸프만 물동량 유입도 크지 않아 운임이 하락세를 보임

수프라막스는 춘절 이후 복귀한 중국 화주들로 태평양 운임 소폭 상승, 대서양 운임 하락

태평양수역은 인도네시아 석탄수요 유입 및 춘절 이후 중국 화주들의 복귀로 대부분의 항로에서 운임이 소폭 상승

대서양수역은 남미 곡물, 미국 걸프만 물동량 등 신규 수요 유입이 있었으나, 직전 수준보다 낮은 가격에 성약이 체결되어 운임시장 상승으로 이어지지 못함

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~02.10)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	712	(-73)	712	967	863	291	1,216	671
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	4,830	(-2,278)	4,830	11,238	8,718	536	18,091	6,324
	파나막스(4TC)	7,478	(-28)	6,693	7,993	7,563	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	6,970	(-95)	6,970	8,470	7,559	2,591	10,127	6,233
	헨디(6TC)	5,464	(-243)	5,464	7,591	6,373	2,744	8,581	5,208
	케이프	10,250	(500)	8,550	10,500	9,842	4,975	11,250	7,344
1년 용선료 (달러/일)	파나막스	8,575	(75)	7,925	8,575	8,308	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	7,500	(250)	7,000	7,500	7,167	4,250	7,500	6,044
	헨디	6,500	(250)	6,250	6,750	6,542	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		2월물		2017년 2분기물		2018물		2019년물	
		금주 (02.10)	(전주비)	금주 (02.10)	(전주비)	금주 (02.10)	(전주비)	금주 (02.10)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	6,050	(-1,150)	8,175	(-325)	11,750	(-75)	12,775	(-150)
운임	파나막스(4TC)	7,500	(-400)	8,400	(-300)	8,850	(-100)	9,275	(-100)
평가치 <sup>3)</sup>	수프라막스(6TC)	7,150	(-50)	8,025	(100)	8,500	(62)	8,750	(125)
(달러/일)	헨디(6TC)	5,775	(-25)	6,475	(25)	6,900	(550)	7,075	(425)



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / [valiance@kmi.re.kr](mailto:valiance@kmi.re.kr)

춘절이 끝나가면서 운임이 하락

상해발 운임지수 SCFI는 886.26p 기록(전주 대비 61.82p 하락)

용선료 지수 HRCI는 406p 기록(전주 대비 동일)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 110달러 하락한 913달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 183달러 하락한 1,964달러, 미동안행이 183달러 하락한 3,456달러를 기록함

춘절이 끝나가면서 일단 원양항로 운임은 예상대로 하락세를 보임. 그러나 지난해 동기 대비 유럽항로는 100%, 미주항로는 50% 정도 높은 운임 수준을 보이고 있음. 2017~2018 주요 화주(미주 항로)의 서비스계약(SC)이 4월말 이면 종료될 것인 바, 향후 1, 2개월의 스팟 운임의 향방이 이에 큰 영향을 미칠 전망이다. 지난해 운임 수준이 너무 낮아 대부분의 선사들이 경영수지 악화를 경험한 바, 올해는 기저효과에 따른 운임상승이 있을 개연성이 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주와 동일하고, 상해-일본 항로는 TEU당 10달러 하락한 202달러, 상해-동남아 항로는 1달러 상승한 99달러를 기록함

춘절이 끝나가면서 상해-일본 항로의 운임이 하락했는데, 이는 주요 기간 항로의 항만에 국한된 것으로 알려지고 있으며, 피더 로컬(local) 항만의 경우 물동량 유입이 호조세를 보이는 가운데 운임이 보합 또는 상승할 것으로 전망됨

Maersk Line이 지난해 3억 7,600억 달러 적자를 기록함

여타 정기선사와 같이 지난해는 운임이 매우 저조해 운송 물동량이 증가했음에도 불구하고 Maersk Line은 적자를 기록했음. 그러나 올해는 선사들의 계선 등의 적극적인 공급조절 노력과 물동량 증가로 운임이 전년 대비 상승할 것으로 전망되면서, Maersk Line을 포함한 정기선사들의 실적 개선이 기대됨

아울러 Maersk Line은 Hamburg Sud의 인수 작업에 박차를 가하고 있을 뿐 아니라, A.P. Moller-Maersk 그룹 차원에서 해운, 항만, 물류 부문을 통합하는 구조조정을 추진하고 있음. 이는 전사적 경쟁력 제고를 통해 시장의 리더십을 강화하려는 것으로 우리 정기선 산업도 산업 및 기업 차원의 경쟁력 강화를 위한 구조조정 등의 개선방안을 강구해야 함

		금주 (02.10)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	886.26	(-61.8)	886.26	990.24	953.15	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(TEU)	913	(-110)	913	1,116	1,039	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	1,964	(-128)	1,964	2,211	2,104	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	3,456	(-183)	3,133	3,647	3,518	1,496	3,133	2,066
	일본항로(TEU)	202	(-10)	202	212	210	110	214	185
	한국항로(TEU)	101	(-)	98	101	101	86	125	103
	동남아항로(TEU)	99	(1)	97	104	101	53	105	69
	용선지수(HRCI)	406	(-)	394	406	402	392	453	431
운임지수(CCFI)	종합	873.8	(-4.1)	806.3	877.9	856.5	632.4	811.1	710.7
	유럽항로	1,170.1	(-9.2)	1,059.0	1,179.3	1,149.9	625.1	1,023.4	809.8
	미서안항로	747.7	(-21.9)	682.2	769.6	730.0	534.5	859.0	674.0
	미동안항로	1,014.4	(7.9)	860.5	1,014.4	948.1	722.7	1,028.9	836.9
	일본항로	723.3	(68.2)	653.6	723.3	668.5	612.2	667.5	636.0
	한국항로	496.6	(-35.7)	496.6	556.3	533.3	499.6	607.3	545.9
	동남아항로	659.9	(-5.6)	657.1	679.7	665.1	589.6	673.1	620.3



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / [cyjnas@kmi.re.kr](mailto:cyjnas@kmi.re.kr)

VLCC, 수요 회복으로 8주만의 상승반전

정제업체의 원유재고확충으로 중동시장 성약건수가 전주 대비 약 54% 증가하였으며 대서양 연안 체선으로 유류선복량이 감소하는 등 수급개선으로 운임수익이 상승하였으며, 서아프리카 시장 또한 상승하였음

VLCC 평균 운임수익은 32,917 달러(일)로 전주 대비 6,071 달러(22.6%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 77.5p로 전주 대비 7.5p(10.7%) 상승하였음

연료유 가격은 북중미, 아시아 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 37,584 달러/일(+34%), 한국항 34,022달러/일(+48%), 싱가포르항 38,592 달러/일(+32%), 미국항 30,950 달러/일(+10%), 유럽항 25,209 달러/일(+7%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 29,111 달러/일(+4%), 미국항 43,092 달러/일(+6%), 인도항 42,644 달러/일(+18%) 기록

[02월 10일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	301.5	321.5	314.5	340.5	295	315.0	320.5	323.5	327.5	338	362.5
w/w	0.7%	1.6%	1.6%	1.9%	-1.8%	0.8%	-3.6%	0.3%	0.5%	-1.3%	0.0%

제품선, LR시장 제외하고 운임 하락

대서양시장 : 대서양 지역 가솔린 재고량이 높은 수준이며 가용선복량 또한 높은 수준으로 대부분의 항로에서 운임수익이 하락하였음.

아시아시장 : LR 시장은 화주의 운임하락 압력이 이어졌으나 공급여건이 개선되어 상승하였으며 MR 인도-일본 운임수익은 하락하였음

제품선 평균 운임수익은 8,003 달러(일)로 전주 대비 1,084 달러(11.9%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 165.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 8,643 달러/일(+4%), 북해-서아프리카 9,256 달러/일(-7%), 미겔프-북해 871 달러/일(-58%), 미겔프-남미동안 7,456 (-27%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 7,069 달러/일(+12%), LR2 4,975 달러/일(+27%) 기록. MR은 인도-일본 9,191 달러/일(-13%) 기록

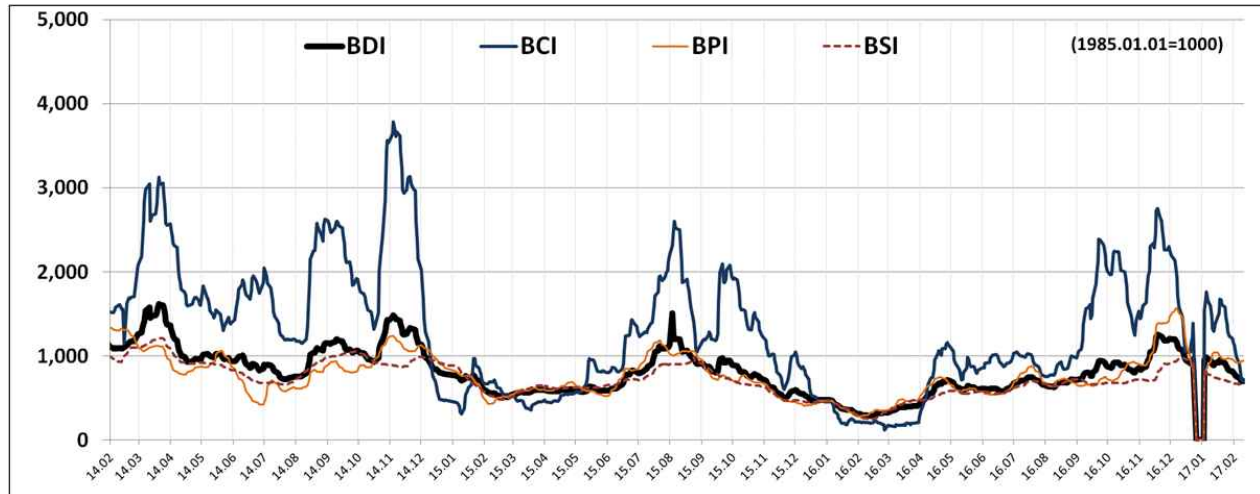
		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(02.10)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	32,917	(6,071)	26,846	42,986	35,636	14,354	93,982	41,192
	MR	8,003	(-1,084)	8,003	14,034	10,356	5,202	19,093	11,260
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,750	(-)	27,750	31,750	29,042	26,500	59,000	37,534
	MR	12,500	(-)	12,500	12,875	12,750	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	77.5	(7.5)	70.0	90.0	81.2	32.0	97.5	58.4
	MR	165.0	(-)	165.0	176.0	170.0	102.0	150.0	124.7

# KMI 주간해운시장포커스



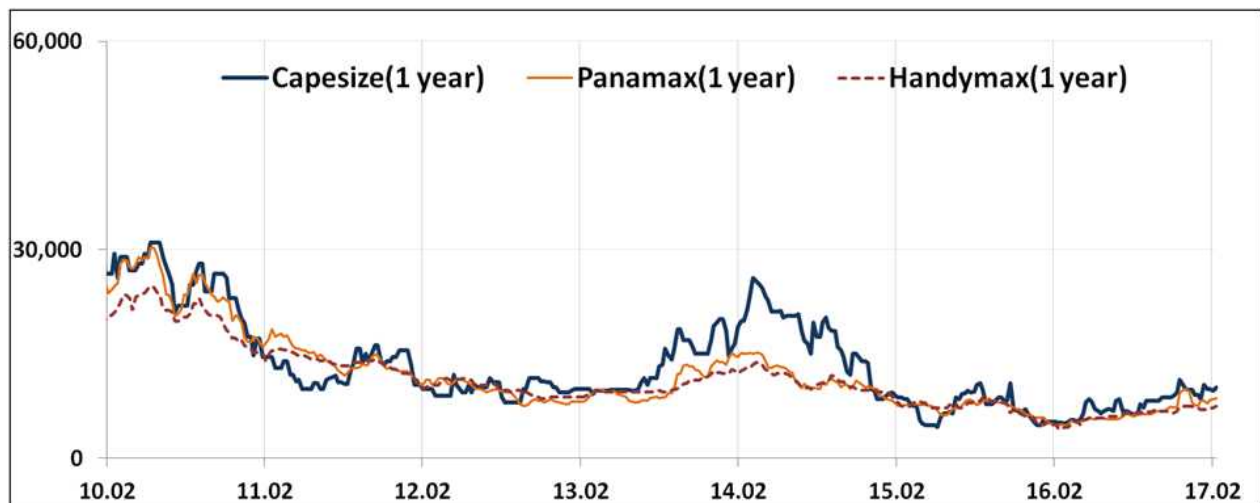
KMI 주간해운시장포커스 통권 333호 (2017.02.06~02.10)

## 건화물선 운임 지수



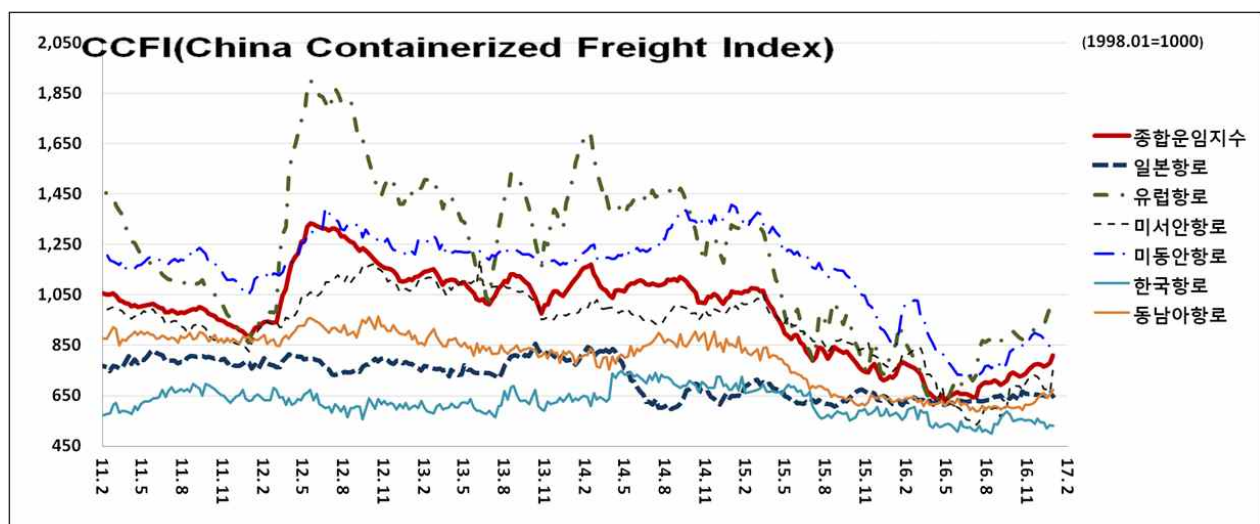
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



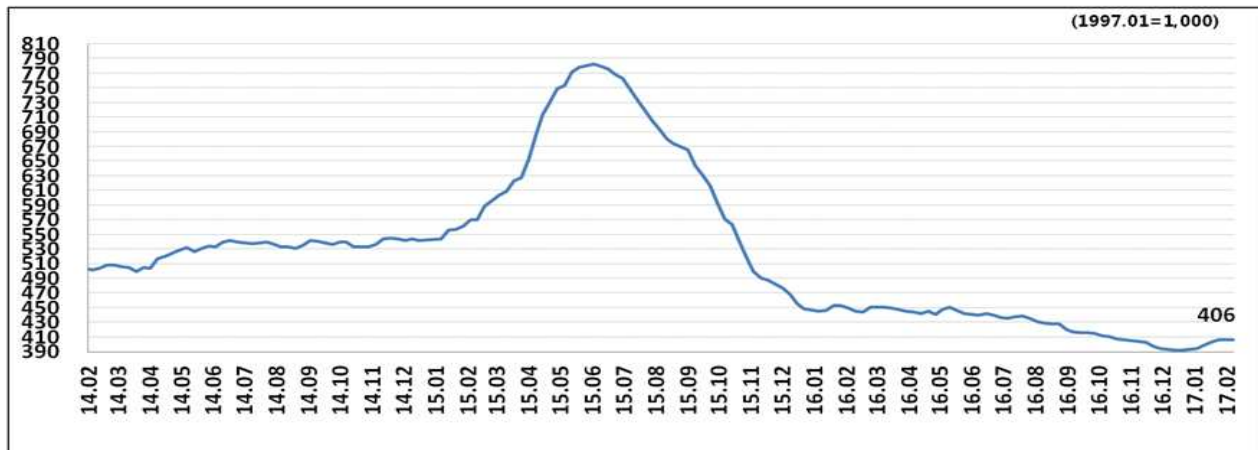
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 333호 (2017.02.03~02.10)

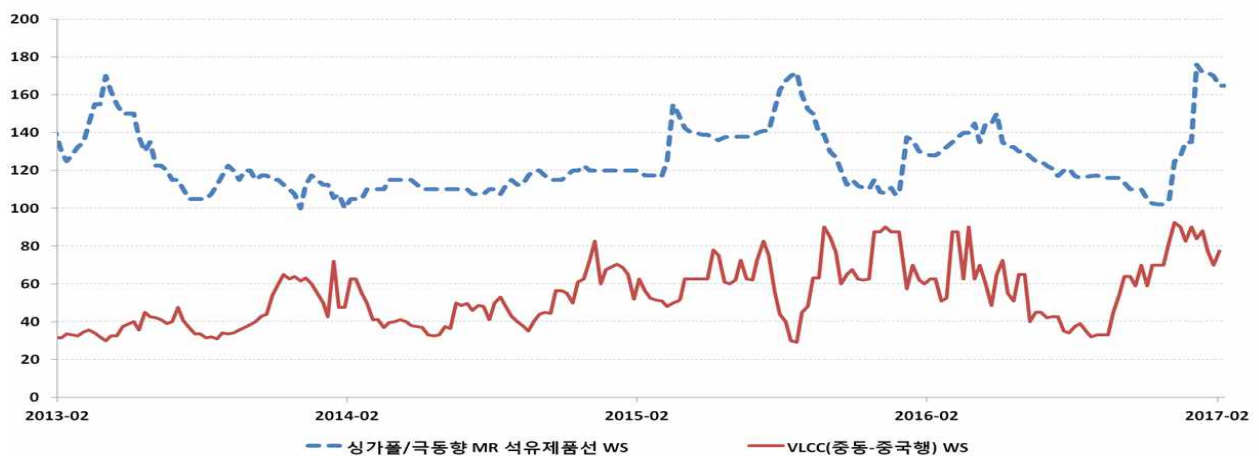
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



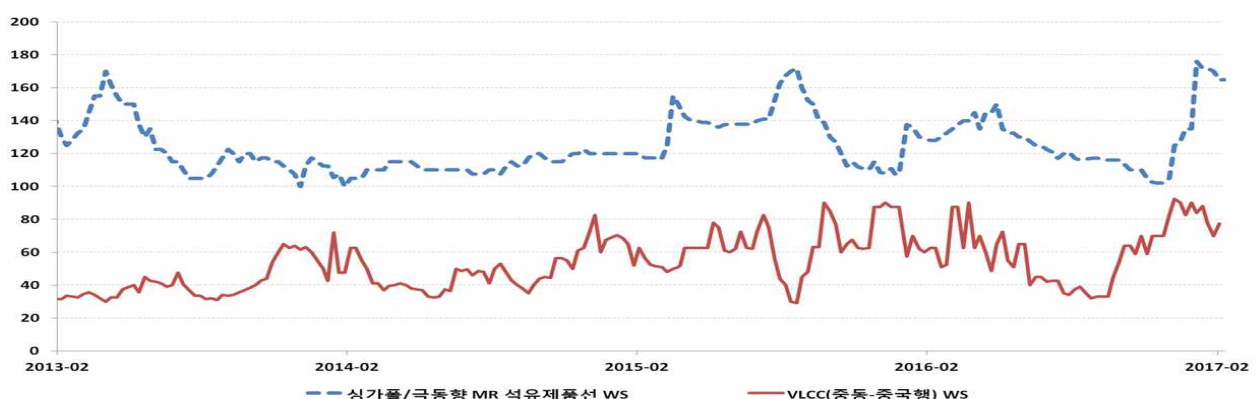
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 333호 (2017.02.06~02.10)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.10)								
건화물선(5년)	Panamax	15.5	(-)	15.5	15.0	15.5	15.2	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.7	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	5.8	(-)	5.8	5.8	5.8	5.8	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(02.10)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.5	(-0.5)	81.8	81.5	84.0	82.7	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)		(02.10)								
380 CST	Rotterdam	301.5	(2.0)	300.5	299.5	312.5	304.8	112.0	303.0	211.4
	Singapore	327.5	(1.5)	326.8	326.0	352.5	335.9	147.5	340.0	231.1
	Korea	365.5	(-2.0)	366.5	365.5	382.5	375.3	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	338.0	(-4.5)	340.3	338.0	362.5	348.3	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(02.10)								
철광석	국제價	86.2	(2.5)	83.6	77.8	86.2	80.6	41.2	81.0	57.2
	중국産	107.8	(2.8)	106.4	103.2	107.9	104.9	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	80.9	(0.7)	80.8	79.1	81.0	80.1	59.8	63.5	61.4
	중국産	99.1	(-0.1)	99.1	98.6	109.6	101.0	61.7	83.1	69.0
	호주산	195.3	(-7.4)	199.5	195.3	225.0	209.2	98.8	150.0	109.5
원료탄	내륙(외몽고)	145.7	(-0.1)	145.8	144.3	151.4	145.9	51.6	70.5	56.3
	중국産	215.7	(-7.4)	219.4	215.7	223.7	221.5	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	1,059.0	(32.0)	1,043.5	986.0	1,075.0	1,036.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	449.0	(18.8)	434.6	407.0	449.0	427.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		10월	11월	12월	2013년 합계		2014년 합계		2015년 합계	
ASEAN	수출	6,267	7,311	6,439	81,997		84,577		74,824	
	수입	3,954	3,867	4,214	53,339		53,418		45,031	
NAFTA	수출	6,634	6,915	6,992	76,983		86,048		85,347	
	수입	4,171	4,420	5,015	48,530		53,994		51,472	
EU	수출	3,891	4,023	4,921	48,857		51,658		48,079	
	수입	4,253	4,466	4,777	56,230		62,394		57,199	
BRICs	수출	12,832	13,546	13,921	178,083		177,122		159,334	
	수입	9,198	9,704	9,510	106,302		115,933		109,858	