

# KMI 주간해운시장포커스

통권 352호(2017.07.03~07.07)

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

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

## 거대 선사의 시장지배력 갈수록 공고해진다

### 선사들의 거대화 급격히 진전

최근 몇년간 일어난 선사들간의 M&A로 인해 세계 컨테이너선 시장은 거대 선사들이 지배하는 과점시장으로 변화하고 있음. 몸값을 두고 치열한 협상을 전개했던 COSCO와 OOCL이 드디어 M&A에 합의하였음. COSCO가 OOCL을 63억달러에 인수하기로 합의하면서 인수 완료 후 COSCO는 선복량 242만TEU를 보유하게 되어 CMA-CGM을 제치고 세계 3위 선사로 부상하게 되었음

더욱 놀라운 것은 COSCO와 OOCL 두 회사의 발주잔량이 64만TEU에 이르고 있고 최근에 COSCO가 14척(23만TEU)을 중국 조선소에 발주했다는 점에서 향후 3년 후에 COSCO는 보유선복량이 330만TEU에 이르러 MSC가 추가 발주에 나서지 않을 경우 세계 2위 선사로 부상하게 될 것임

또한 지난 주에는 일본 3사의 통합법인인 ONE이 출범하게 되었으며 2018년 4월 영업을 개시할 예정임. ONE은 144만TEU의 선복량을 보유하게 되어 대만 선사인 Evergreen을 제치고 세계 6위 선사로 올라섰음

### 발주잔량까지 포함할 경우 거대선사들의 시장지배력 더욱 커질 듯

상위 5대 선사들의 공급점유율 보면, 2012년 9월 선복량은 757만TEU로 세계 전체의 45.4%를 차지했으나 2016년 9월에는 선복량 1,118만TEU로 54%, 2017년 6월에는 선복량 1,322만TEU로 63.3%로 급격히 높아지고 있음. 이는 M&A를 통해 상위권 선사들의 규모가 거대해졌기 때문임

또한 발주잔량까지 포함하면 상위권 선사들의 시장지배력은 더욱 커질 것으로 예상됨. 발주잔량을 포함한 상위권 선사들의 선복량은 Maersk가 431만TEU, MSC가 323만TEU, COSCO가 330만TEU, CMA-CGM이 266만TEU, Hapag-Lloyd가 156만TEU, ONE이 175만TEU, Evergreen이 132만TEU로 상위 3대 선사만 1,000만TEU를 초과하게 될 것임

만일 심각한 재무적 어려움을 겪고 있는 대만의 YangMing과 Evergreen이 통합할 경우 발주잔량까지 포함된 보유 선복량은 198만TEU에 이르게 되어 상위 7대 선사의 보유량은 1,880만TEU에 이르게 되고 공급 점유율은 78%에 이르게 되어 세계 컨테이너선 시장은 사실상 7대 선사가 장악하게 될 것임

### 세계 컨테이너선 시장은 7대 선사 체제로 귀결

이제 컨테이너선 시장에서 M&A가 가능한 선사는, 특히 원양선사 중에서는 Evergreen, YangMing, 현대상선 등 3개 선사가 남았음. 이 중에서 M&A가 일어난다면 그 대상은 대만 선사들인 Evergreen과 YangMing이 될 것임. 이에 따라 세계 컨테이너선 시장은 Maersk, MSC, COSCO, CMA-CGM, Hapag-Lloyd, ONE, Evergreen의 7대 선사가 지배하는 과점체제가 형성될 것으로 예상됨

특히 COSCO의 급격한 규모 확대가 단기간에 이루어졌다는 점에서 중국 정부의 해운업에 대한 지원의지가 얼마나 강력한지 보여 주는 사례로 판단됨. 반면 7대 선사들에 비해 우리 국적선사인 현대상선은 규모가 너무 작고 단기간에 규모를 키우기도 어려운 상황에 있음. 우리 정부는 해운업에 대한 더욱 강력한 지원의지와 꾸준히 지원이 필요함

## 대형선 반등세는 단명에 그쳐

실물시장은 지난 주와 반대로 진행

일간 변화를 살펴보면 아래의 주간평균과 다른 양상을 보임. 대형선의 회복에 힘입어 900선을 회복했던 BDI는 대형선의 부진으로 다시 800대 초반으로 주저앉음. 케이프 시장의 수요부진이 지수하락으로 이어져 케이프 4TC는 5,000불 초반까지 밀려났음. 계절적으로 하한기에 들어서 있고 이렇다 할 호재가 없어 대형선의 저조세는 당분간 유지될 것으로 예상됨

전주에 하락세를 보였던 파나마스는 대체로 횡보하는 모습을 보였으며 소형선도 큰 변화는 없었음

FFA시장은 실물시장의 움직임을 제한적으로 반영

대형선의 경우 실물시장의 하락이 당월물인 7월물에만 영향을 주었을 뿐 8월물 이후에는 거의 영향을 주지 않아 시장이 현재의 하락국면을 단기에 그칠 것으로 해석하고 있는 것으로 볼 수 있음. 하지만 FFA seller들이 숏 포지션을 커버하는(buy back) 힘도 작용하고 있으므로 8월물에도 현재의 부정적 분위기가 전달될 가능성이 있음

아래의 FFA 주간변동에는 월바침이 포함되어 실제와 달리 전주 대비 상승으로 표시되므로 표의 해석에 유의해야 함

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~07.07)	(전주비)	2017년 <sup>3)</sup>			2016년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	850	(-57)	685	1,338	970	290	1,257	673
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	6,286	(-1,548)	3,566	19,593	10,369	485	20,063	6,374
	파나마스(4TC)	8,525	(-540)	6,281	12,987	8,536	2,260	12,478	5,562
	수프라마스(6TC)	8,056	(-176)	6,934	9,794	8,369	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	6,868	(147)	5,422	8,449	6,934	2,698	8,619	5,214
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	케이프	13,250	(-375)	9,350	17,000	14,203	4,975	12,000	7,544
	파나마스	10,750	(250)	8,500	13,150	10,351	4,750	10,475	6,408
	수프라마스	9,750	(-)	7,500	10,500	9,111	4,250	8,000	6,186
	핸디	8,750	(-)	6,750	9,500	8,120	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		8월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (07.07)	(전주비)	금주 (07.07)	(전주비)	금주 (07.07)	(전주비)	금주 (07.07)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	10,925	(825)	14,925	(2,750)	12,613	(-350)	12,650	(-325)
운임	파나마스(4TC)	9,050	(300)	9,813	(963)	8,750	(75)	8,825	(-)
평가치 <sup>6)</sup>	수프라마스(6TC)	8,850	(650)	9,075	(575)	8,700	(200)	8,850	(50)
(달러/일)	핸디(6TC)	7,000	(175)	7,550	(450)	7,300	(-50)	7,550	(-)

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)

## 월초 운임 하락 패턴 반복

상해발 운임지수 SCFI는 889.38p 기록(전주 대비 29.45p 하락)

용선료 지수 HRCI는 541p 기록(전주 대비 6p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 46달러 하락한 969달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 45달러 하락한 1,333달러, 미동안행이 49달러 하락한 2,307달러를 기록함

아시아-유럽 항로는 전주 운임 일괄 상승 이후 다시 하향 조정세를 보임. 그러나 2분기에 비해 3분기가 여름 성수기로 물량 유입이 많을 것으로 기대되고 있고 선사들이 7월 중순에 다시 운임 일괄 상승 노력을 전개할 것으로 보여, 운임 상승 가능성도 있는 것으로 이해됨

아시아-북미 항로는 전주에 운임이 대폭 상승한데 비해 금주 운임 하락이 크지 않았음. 이는 치열한 운임경쟁을 펼치는 가운데, 여름 성수기 진입으로 물량 증가세가 크기 때문인 것으로 해석됨. 한편, 전주에 7월 초 GRI가 운임 상승으로 이어졌듯이, 7월 15일을 전후한 GRI가 예견되는 가운데, 운임이 상승할 가능성이 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 8달러 하락한 152달러, 상해-일본 항로는 전주와 같은 TEU당 216달러를 기록했고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 1달러 상승한 181달러를 기록함

상해-한국 항로는 신규 서비스가 개설되면서 운임이 하락함. 상해-동남아 항로는 인도네시아 등에 물동량 증가로 운임이 소폭 상승했음. 그러나 동 항로에서 선사들이 꾸준히 운임상승 시도를 하고 있으나, 효과가 나타나지 않고 있는 것으로 평가됨

세계 4위 COSCO Shipping이 7위 OOCL를 63억 달러에 인수할 것으로 알려짐

이번 인수로 COSCO Shipping은 CMA CGM을 제치고 세계 3위 선사가 될 것임. 한편, 인수 후에도 중국 국영기업인 COSCO와 홍콩 민간기업인 OOCL의 기업문화 차이로 OOCL은 고유 브랜드로 계속 남아 있을 것으로 보도됨. 이는 Maersk가 Hamburg Sud, CMA CGM이 APL의 브랜드를 계속 사용하는 것과 같음. 특히 OOCL은 서비스의 질이 높고, 대형 화주와의 신뢰관계가 좋기 때문에 고유 브랜드로서 가치가 큰 것으로 이해됨

IMO는 선박평형수 관리 협약의 발효를 2년 유예함

올해 9월 발효 예정이었던 선박평형수 관리 협약이 2019년 이후에 발효되는 것으로 정해지면서 미처 협약에 대응하지 못한 선사는 일단 준비시간을 추가로 얻게 됨

	금주 (07.07)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	889.38	(-29.45)	747.03	990.24	861.42	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	969	(-46)	815	1,116	937	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,333	(-45)	1,092	2,211	1,553	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,307	(-49)	2,013	3,647	2,733	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	152	(-8)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	216	(-)	202	219	214	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	181	(1)	97	185	137	53	105	69
	용선지수(HRCI)	541.0	(-6.0)	394	642	525	392	453	431



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

## VLCC, 공급 억제 노력으로 운임 상승

연이은 운임 하락으로 선주가 공급을 제한하려는 움직임을 반영하여 VLCC 시장 전체 성약건수가 전주 대비 약 32%가 감소하였으며 중동-대서양 항로의 소폭 하락을 제외하고 중동 및 서아프리카 시장 모두 운임이 상승하였음

VLCC 평균 운임은 15,110 달러(일)로 전주 대비 433 달러(3.0%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 51.0 52.5p로 전주 대비 1.5p(2.9%) 상승하였음

연료유 가격은 유럽 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 15,053 달러/일(+4%), 일본항 18,333 달러/일(+6%), 싱가포르항 19,051 달러/일(+7%), 미국항 9,483 달러/일(-6%), 유럽항 7,148 달러/일(-1%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 17,570 달러/일(+5%), 미국항 29,752 달러/일(+13%), 인도항 29,789 달러/일(+16%) 기록

[07월 07일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	286.5	305.0	308.5	327.5	269.5	290.0	294.5	306.5	307.5	312.5	337.0
전주비	1.2%	1.0%	-0.2%	2.2%	1.9%	2.8%	0.7%	2.9%	1.7%	1.6%	1.4%

## 제품선, U.S. Gulf를 제외하고 운임 상승

대서양시장 : U.S. Gulf의 체선이 해소되면서 제품선 선복량을 흡수하여 U.S. Gulf 시장은 운임이 하락하고 북해 시장은 공급 감소로 운임이 소폭 상승하였음

아시아시장 : LR시장은 지난주에 이어 지속적인 수급 개선으로 운임이 상승하였음. 인도-일본 항로 운임은 소폭 하락하였음

제품선 평균 운임은 8,140달러(일)로 전주 대비 514 달러(5.9%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 145.0p로 전주 대비 2.5p(1.7%) 하락하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 8,390 달러/일(+2%), 북해-서아프리카 9,291 달러/일(+2%), 미걸프-북해 7,842 3,236달러/일(-59%), 미걸프-남미동안 12,308 달러/일(-21%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 8,451 달러/일(-0%), LR2 8,291 달러/일(+11%) 기록. MR은 인도-일본 8,597 달러/일(-5%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (07.07)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	15,110	(433)	10,567	42,986	22,105	14,354	93,982	40,552
	MR	8,140	(-514)	7,023	16,540	9,863	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,500	(-)	26,500	31,750	27,542	26,500	59,000	37,534
	MR	13,375	(-250)	12,500	13,750	13,037	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	52.5	(1.5)	47.5	90.0	62.2	32.0	97.5	58.4
	MR	145.0	(-2.5)	135.0	176.0	150.4	102.0	150.0	124.7

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

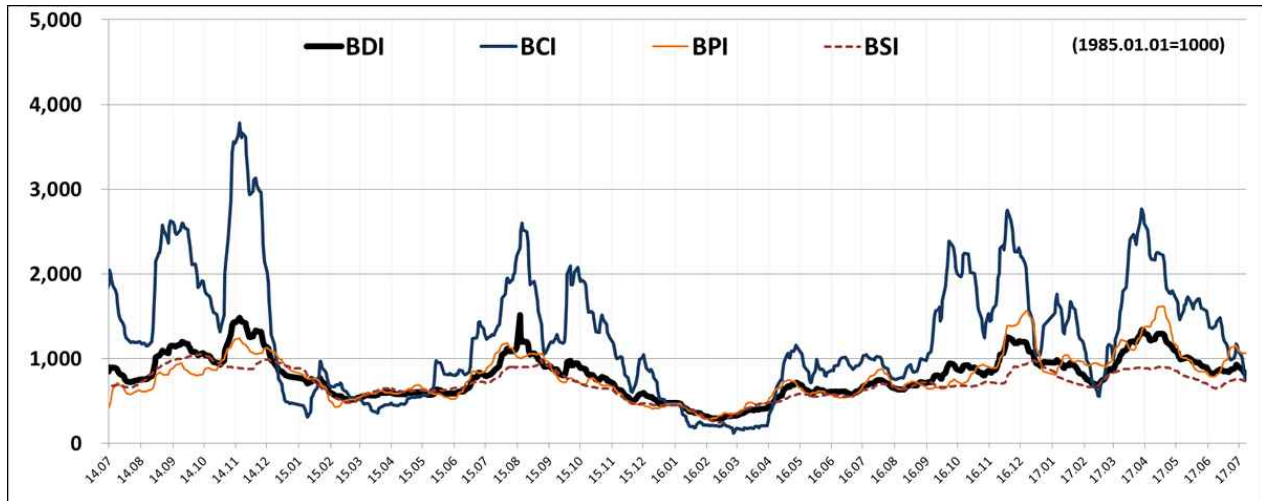


# KMI 주간해운시장포커스



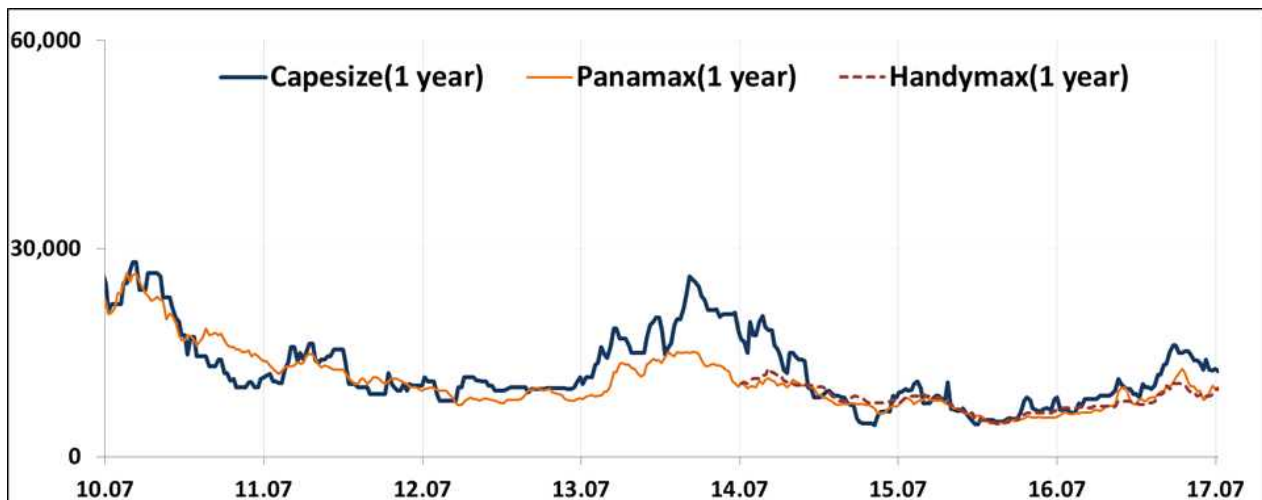
KMI 주간해운시장포커스 통권 352호 (2017.07.03~07.07)

## 건화물선 운임 지수



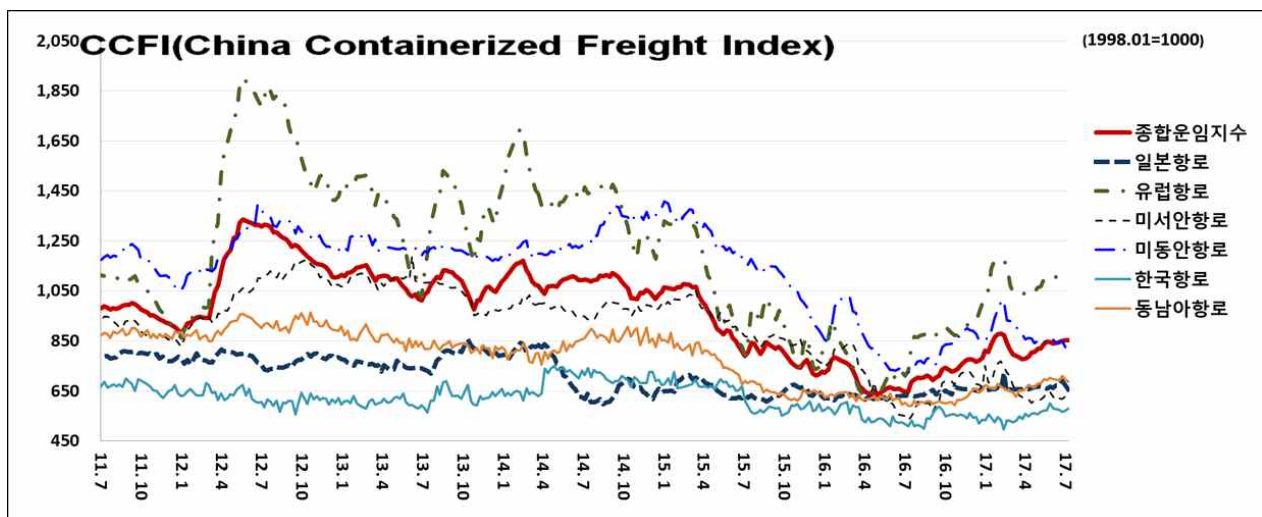
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

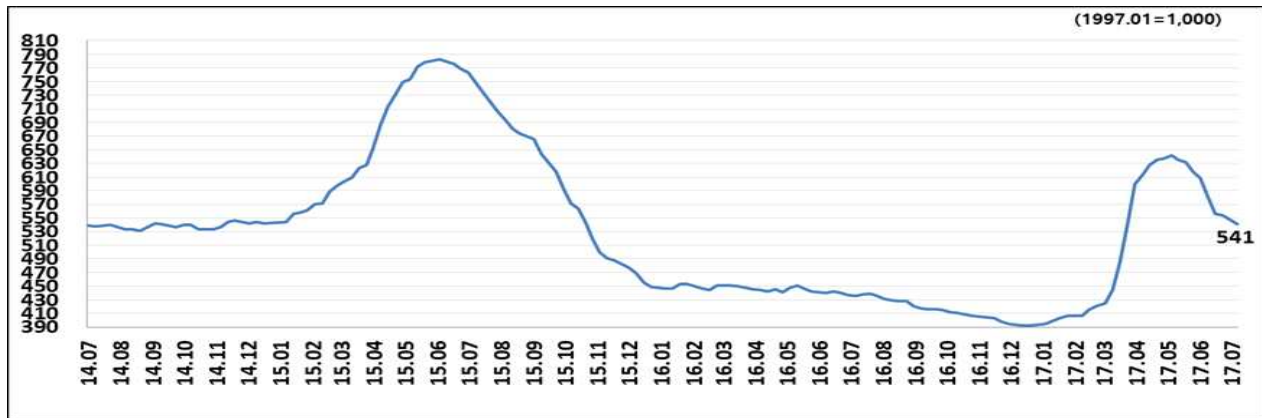


# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 352호 (2017.07.03~07.07)

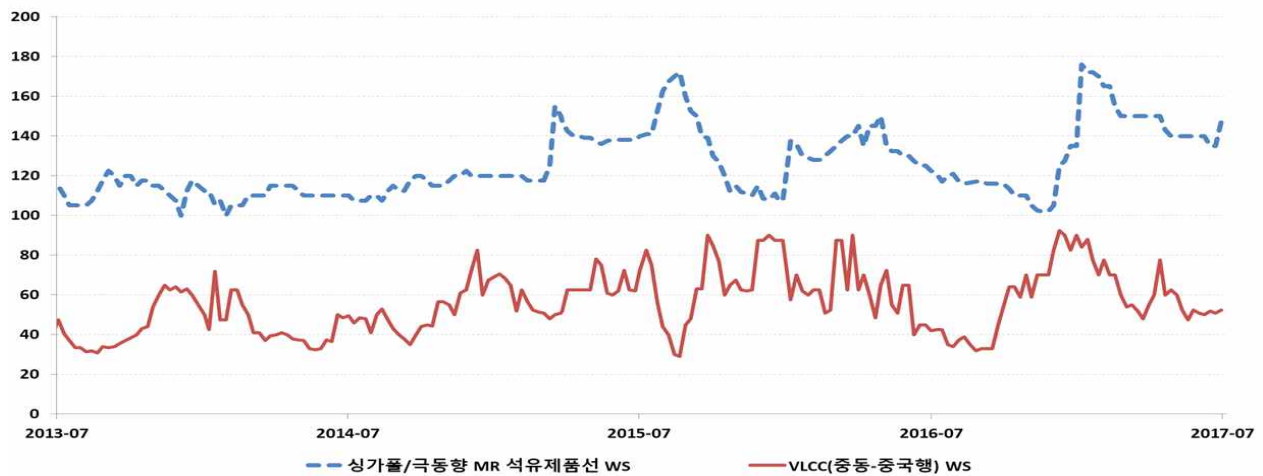
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



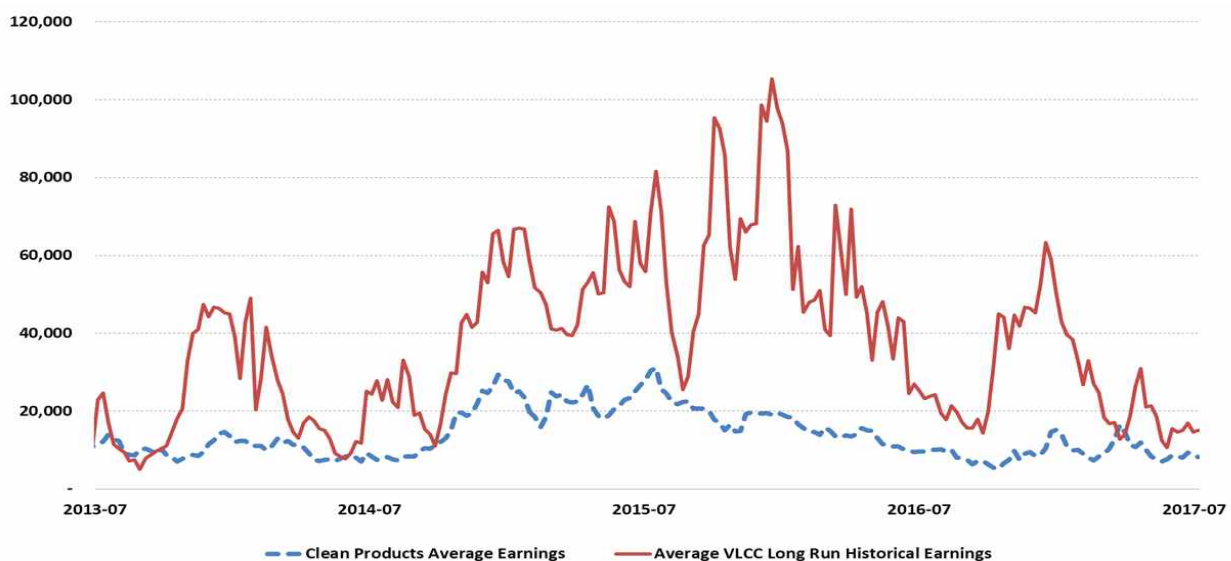
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 352호 (2017.07.03.~07.07)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.07)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	15.0	18.5	17.2	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	62.0	65.0	63.1	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.3	(-)	8.3	5.8	8.3	7.2	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(07.07)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	24.0	24.5	24.3	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	84.0	80.9	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.8	(-)	27.8	26.0	27.8	26.5	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(07.07)								
380 CST	Rotterdam	286.5	(3.5)	286.5	267.5	312.5	290.2	112.0	303.0	211.4
	Singapore	307.5	(5.0)	307.5	291.0	352.5	315.0	147.5	340.0	231.1
	Korea	324.0	(6.5)	324.0	310.0	382.5	340.2	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	312.5	(5.0)	312.5	297.5	362.5	324.3	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(07.07)								
철광석	국제價	63.4	(6.5)	63.9	55.3	91.7	74.4	41.2	81.0	57.2
	중국産	94.9	(1.1)	94.2	86.4	124.4	104.0	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	82.9	(4.1)	81.1	78.0	90.1	83.1	59.8	63.5	61.4
	중국産	105.2	(3.3)	103.8	97.5	109.6	104.2	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주産	176.6	(-0.6)	176.7	170.0	227.1	197.8	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	131.0	(-0.5)	131.1	130.4	155.8	143.8	51.6	70.5	56.3
	중국産	197.2	(-0.7)	197.3	196.2	223.7	209.3	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	996.0	(53.75)	979.4	904.0	1,075.0	980.5	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	515.3	(4.25)	527.6	402.5	539.3	435.3	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		3월	4월	5월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,433	8,366	8,099	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,656	4,254	4,272	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	7,585	7,453	6,909	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,214	5,141	5,438	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,267	6,422	4,819	51,658		48,079		46,610	
	수입	5,056	4,207	4,599	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	14,235	12,854	12,827	177,122		159,334		145,255	
	수입	10,386	9,521	9,724	115,933		109,858		103,255	