

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 051)797-4633

606-080 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



합병 움직임 예사롭지 않다



- ▶ 최근 중국 양대 선사인 COSCO와 차이나쉬핑의 합병이 구체적으로 논의되고 있고, 2017년 합병이 이루어질 것이라는 외신보도가 있었음. 현재 정기선 시장에서 두 선사의 시장점유율은 COSCO가 4.8%, 차이나쉬핑이 3.6%로 합병이 현실화 될 경우 시장점유율은 8%로 급상승하게 되며, CMA-CGM(8.9%)의 뒤를 이어 4위 선사로 올라서게 됨. 또한 UASC가 APL을 인수할 것으로 보도된 바 있는데, 만일 양사의 합병이 현실화될 경우 시장점유율은 5%로 급증하게 되고, 보유선대도 100만TEU를 초과하게 됨

<글로벌 주요 선사의 시장점유율 현황(2015.7)>

구분	2M	CKHYE	G6	O3	기타
북미항로	MSK 9.6% MSC 4.6% SUM 14.3%	HJS 7.5% COSCO 7.8% EMC 9.8% YangMing 4.5% K-Line 6.0% SUM 35.6%	HPAG 5.3% NYK 4.2% OOCL 4.9% ALP 6.9% MOL 5.2% HMM 4.1% SUM 30.6%	CMA-CGM 7.5% CSCL 2.6% UASC 1.7% SUM 11.9%	7.7%
유럽항로	MSK 19.0% MSC 16.3% SUM 35.2%	HJS 4.8% COSCO 5.9% EMC 6.2% YangMing 4.1% K-Line 2.9% SUM 23.8%	HPAG 4.4% NYK 3.1% OOCL 2.3% ALP 3.3% MOL 2.9% HMM 2.4% SUM 18.4%	CMA-CGM 10.9% CSCL 5.8% UASC 4.5% SUM 21.1%	1.4%
원양 전체	28.5%	17.0%	18.4%	14.7%	21.4

- ▶ 위의 표에서 보는 바와 같이 4대 얼라이언스의 시장점유율은 북미항로에서 2M은 14.3%, CKHYE는 35.6%, G6는 30.6%, O3는 11.9%로 CKHYE와 G6가 시장을 지배하고 있음. 반면 유럽항로에서는 2M은 35.2%, CKHYE는 23.8%, G6는 18.4%, O3는 21.1%로 2M과 O3가 시장을 지배하고 있음
 - 만일 COSCO와 차이나쉬핑의 합병이 현실화되어 합병회사가 CKHYE를 선택할 경우 유럽항로에서 O3의 시장지배력이 현저히 떨어지는 현상이 발생하게 되며, 반대로 합병회사가 O3를 선택할 경우 북미항로와 유럽항로에서 CKHYE의 시장지배력이 크게 떨어지는 현상이 발생할 것임
- ▶ 또한 얼라이언스내의 유력 선사가 탈퇴할 경우, 얼라이언스 전체의 선대 구성과 기항지 및 서비스의 변화가 불가피하다는 점에서 유력 선사들의 합병 움직임은 현행 얼라이언스 체제 개편은 물론 선사간 이합집산을 통한 새로운 얼라이언스 구성도 예상해 볼 수 있음
 - 또한 얼라이언스 체제는 초대형선박 발주와 화물 집화화도 밀접하게 연결되어 있다는 점에서 국적선사들은 현행 얼라이언스 체제 변화에 지혜롭게 대처해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



철광석 물동량 감소로 케이프 운임하락 지속

- ▶ 최근 BDI는 994p(8월 21일)를 기록하여 전주 대비 61p 하락하였음
 - 케이프는 9,925달러(일)를 기록하며 전주 대비 2,617달러(일) 하락
 - 파나막스는 전주 대비 22달러(일) 하락하며 8,388달러(일) 기록
 - 수프라막스는 269달러(일) 상승한 9,729달러(일), 핸디사이즈는 200달러(일) 상승한 6,799달러(일) 기록
 - FFA 시장의 경우 케이프는 9월물이 3,050달러(일) 하락한 10,325달러(일), 4분기물이 2,000달러(일) 하락한 13,325달러(일)을 기록함. 파나막스도 현물운임 하락과 함께 소폭 하락하면서 9월물이 125달러(일) 하락한 8,350달러(일), 4분기물이 275달러(일) 하락한 8,400달러(일)을 기록함. 수프라막스 및 핸디사이즈는 2~3% 상승 조정되는 모습을 보임
- ▶ 케이프는 현재 수요의 변동성을 보이고 있는 브라질 철광석 물동량 유입이 부진하여 대폭적으로 하락함
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량 유입으로 호조세를 보였으며, 동호주 석탄 물동량도 양호했으나 운임상승으로 이어지지 못함
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 계속 부진하면서 운임하락의 주 원인이 됨
- ▶ 파나막스는 양 수역의 수요지지세가 강하게 나타났으나 운임은 보합세를 보임
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량이 전주 대비 큰 폭으로 증가
 - 대서양수역은 남미 곡물 물동량이 크게 증가하고, 미국 걸프만 물동량도 호조세를 보였으나 운임은 등락을 보이며 보합세로 귀결
- ▶ 이같은 남미 곡물, 인도네시아 석탄, 미국 걸프만 물동량은 파나막스 뿐만 아니라, 수프라막스 선형에도 수요 지지세 역할을 하면서, 케이프 시장의 부진 속에서도 파나막스 이차 선형의 운임이 동반 하락하는 것을 저지하는데 기여하고 있음

		금주 (08.21)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	994	(-61)	509	1,511	720	723	2,113	1,105
	BCI	1,559	(-325)	311	2,604	941	472	3,781	1,974
	BPI	1,054	(-3)	428	1,179	725	419	1,780	964
	BSI	930	(25)	478	930	683	659	1,330	939
	BHSI	464	(15)	260	488	368	355	773	524
(08.21)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	9,875	(-975)	4,500	10,850	7,782	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,200	(325)	6,250	8,875	7,600	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,750	(500)	7,250	9,500	7,919	9,500	13,750	11,389
(08.21)									
운임(\$/day)	Capesize	9,925	(-2,617)	2,594	19,499	6,525	3,670	35,316	13,802
	Panamax	8,388	(-22)	3,418	9,403	5,787	3,362	14,188	7,718
	Supramax	9,729	(269)	5,002	9,729	7,143	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,799	(200)	3,900	7,239	5,451	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



수출화물 증가세 둔화로 전반적인 운임 약세

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 24.8p 상승한 844.4p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 71.1p 하락한 797p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 24.8p 상승한 844.4p를 기록하며 소폭 상승
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 171달러 하락한 469달러, CCFI는 전주 대비 35.6p 상승한 1024.1p를 기록하여 상승세를 보임
 - 지속적인 수요부진과 공급과잉에 따라 GRI로 운임이 일시적으로 상승했다가 다시 하락하는 양상이 반복되고 있음. 2M이 9월 14일자로 유럽항로에서 선복량을 줄이는 계획을 발표하면서 향후 운임에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대됨
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 134달러 하락한 1,585달러, 미동안이 전주 대비 313달러 하락한 2,846달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안이 27.9p 상승한 869.1p, 미동안이 22.5p 상승한 1,154.3p를 기록함
 - 지난 8월초 GRI 성공으로 단기 상승세를 보였으나 중국발 대미 수출화물 증가세 둔화로 소폭 하락세를 보임. TSA 소속 선사들은 8월 중 FEU당 200~300달러의 성수기할증료를 부과할 예정으로 있어 운임이 상승할 것인지 주목됨
- ▶ 한편 클락슨에 따르면 경기침체에도 불구하고 18,000TEU급 이상 컨테이너선 누적 발주가 37척에 이르는 것으로 나타났음
 - 지난 달까지 7개월간 발주된 컨테이너선은 총 113척으로 8천TEU급 이상 컨테이너선이 76척 발주됐으며, 3천~8천TEU급은 18척, 3천TEU급 미만 선박은 19척이 발주됨. 대형 컨테이너선은 지난해에도 68척이 발주된 반면 3천TEU급 미만 선박은 지난해 연간 73척 발주된 것과 비교하여 크게 감소하는 추세를 보임



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	844.4	(24.8)	791	1,079	932	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	1,024.0	(35.6)	792	1,349	1,079	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	869.1	(27.9)	824	1,054	942	934	1,032	983
	일본항로	608.1	(-6.7)	608	714	653	597	843	705
	한국항로	576.7	(13.3)	559	725	649	610	749	692
	동남아항로	656.1	(11.5)	645	884	761	754	905	839
				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
용선지수(HRCI)		674.5	(-6.5)	544	783	677	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	674	670	708
		수입	570	(-)	570	600	573	540	581
	한중(All in)	수출	363	(-)	363	363	309	363	346
		수입	537	(-)	537	537	469	537	516
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	750	800	787
		수입	580	(-)	580	580	550	600	587

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, ' -아시아' 운임 연중 최저 기록

- ▶ 8월 물동량이 적어 페르시아만 선복량이 누적되며 운임하락 압력이 지속되고 있음. 현재 드라이빙 시즌이 끝난 계절적 비수기로 9월 하순부터 운임반등이 예상됨
 - VLCC 평균 운임수익은 25,546 달러(일)로 전주 대비 8,514달러(25.0%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 30.0로 전주 대비 10.0p(25.0%) 하락하였음
 - 8월 19일 페르시아만 30일 가용선박은 108척으로 전주대비 4척(3.6%) 감소하였으나 전년 동기 대비 1척(0.9%) 증가한 수준
 - 연료유 가격은 전주대비 하락폭을 확대하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 21,151~22,769 달러/일(34~36%▼), 중동-미국 23,856 달러/일(3%▼), 중동-유럽 28,829 달러/일(2%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 34,408 달러/일(22%▼), 미국항 46,756 달러/일(16%▼), 40,663 달러/일(8%▼) 기록

[8월 21일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	227.5	251.0	247.5	260.0	230.5	239.0	262.5	249.0	242.5	257.5	284.5
w/w	-9.4%	-6.7%	-7.0%	-6.3%	-5.7%	-5.0%	-8.5%	-6.9%	-7.4%	-5.5%	-2.7%

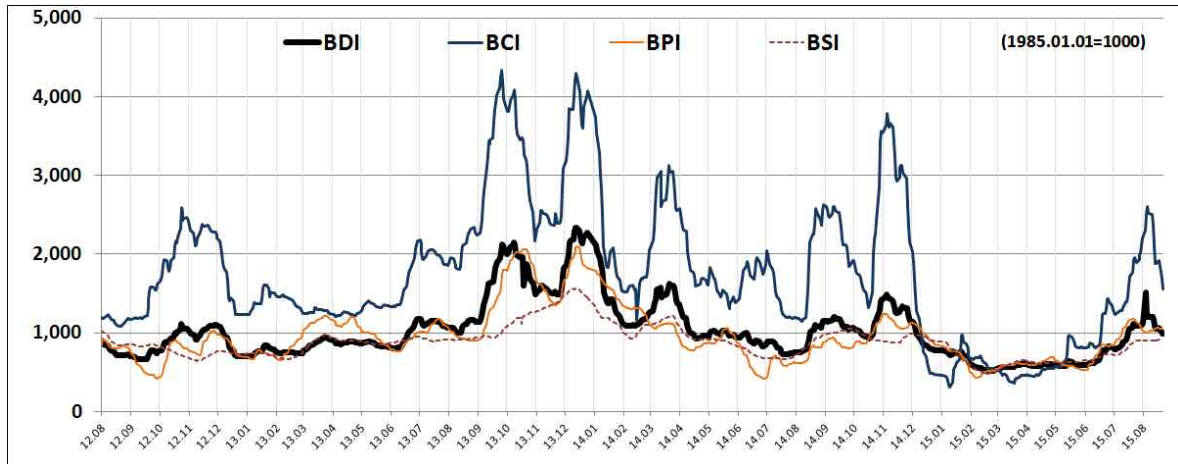


제품선, 전반적으로 약보합세

- ▶ 대서양시장 : 지중해 역내 운임강세로 평균운임이 상승하였으나 운임은 전반적으로 약세를 보임. 북해 운임이 반등하며 일부 선복량을 흡수하였으나 미걸프만 운임은 대폭 하락함. 미걸프만 정유공장 낙뢰로 운행이 정지되면서 물동량 반출이 늦어져 운임 하락폭 심화됨
- ▶ 아시아시장 : 전반적 약세가 지속되는 가운데 LR1의 하락폭이 크게 나타남. 다만 싱가포르-극동 MR 운임은 강세를 지속하고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 22,419달러(일)로 전주 대비 623달러(2.9%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 172.0로 전주 대비 2.0p(1.2%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 17,247달러/일(10%▲), 북해-서아프리카 21,931달러/일(8%▲), 미걸프-북해 8,281달러/일(32%▼), 미걸프-남미동안 20,638달러(21%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 29,579 달러/일(22%▼), LR2 53,616 달러/일(6%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 25,152 달러/일(4%▲), 인도-일본 31,682달러/일(2%▲) 기록

(전주비)				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (08.21)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	25,546	(-8,514)	25,546	81,637	53,811	7,670	66,395	27,287
	MR	22,419	(623)	15,932	31,089	23,148	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)									
	VLCC	49,000	(-3,000)	38,000	55,000	46,853	23,500	40,000	28,115
	MR	20,250	(-)	14,500	20,500	17,000	13,750	15,500	14,630
운임지수(WS) (08.21)									
	VLCC	30.0	(-10.0)	30.0	82.5	60.1	32.5	82.5	47.7
	MR	172.0	(2.0)	117.5	172.0	138.1	100.0	122.5	112.5

건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

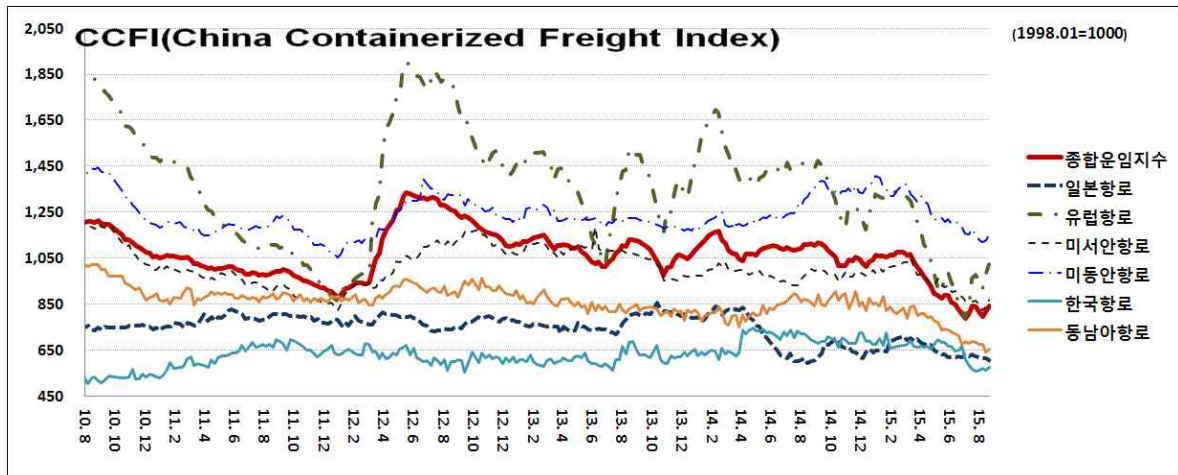
건화물선 용선료

\$/day



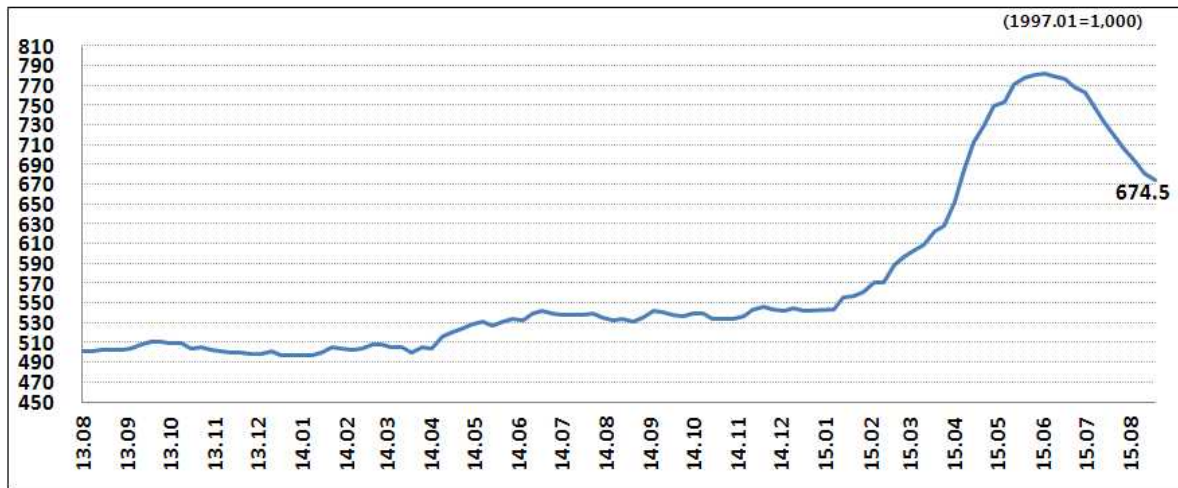
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



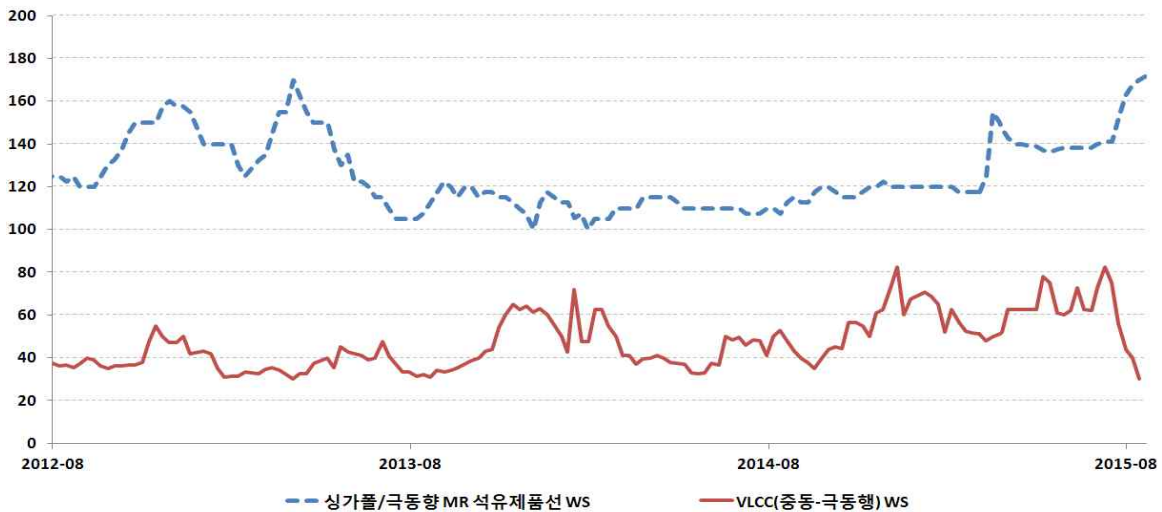
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI) ::::



Lloyd's List.

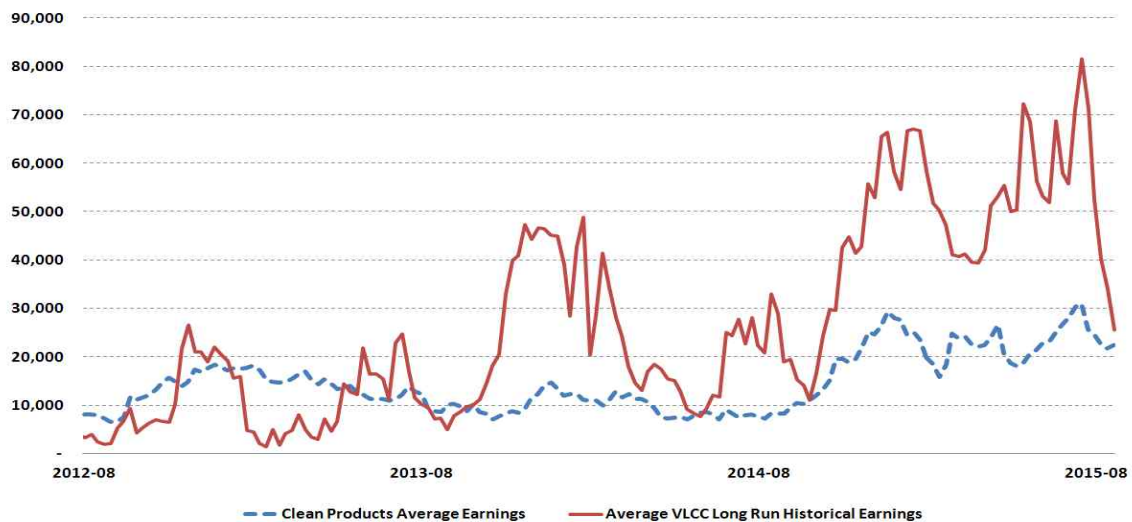
유조선운임지수(WS) ::::



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings ::::

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금주 (전주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (08.21)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	84.0	(-)	84.0	80.0	84.0	81.2	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.8	(-)	13.8	8.5	13.8	11.9	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (08.21)										
건화물선	Panamax	26.3	(-0.2)	26.4	26.3	29.0	27.4	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.5	95.5	97.0	96.1	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	30.5	(-)	30.5	30.5	32.5	31.1	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (08.21)										
380 CST	Rotterdam	227.5	(-23.5)	245.3	227.5	359.5	298.2	305.0	601.0	533.4
	Singapore	242.5	(-19.5)	261.2	242.5	389.0	328.4	337.5	622.0	560.8
	Korea	272.5	(-20.0)	289.0	272.5	417.0	355.8	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	257.5	(-15.0)	271.7	272.5	402.5	336.9	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (08.21) 8월평균										
철광석	국제價	56.2	(-)	55.9	47.4	71.4	59.0	68.9	135.0	97.8
	중국産	90.2	(-)	91.3	90.0	98.8	95.0	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	92.7	(-)	63.5	62.6	75.4	69.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	75.3	(-)	76.2	75.2	96.4	84.8	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주산	111.4	(-)	112.7	111.2	133.6	124.1	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	62.7	(-)	63.5	62.6	74.5	71.0	74.0	91.3	79.6
	중국産	116.1	(-)	117.5	115.9	132.8	129.0	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	889.5	(-27.0)	931.2	890	1,066	980	910	1,646	1,246
	밀(국제)	499.5	(-7.0)	502.9	464	615	518	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	05월	06월	07월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	5,922	7,056	6,714	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,338	3,524	3,846	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,012	7,811	7,703	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,319	4,484	4,813	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,533	4,365	4,126	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,925	5,378	4,934	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	12,727	13,080	13,151	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,537	8,833	9,368	105,145		106,302		115,933	