

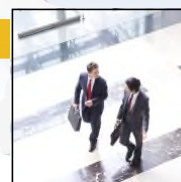
# 해운시황 포커스

통권 285호 (2016.01.18~01.22)

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

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



## 뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 변화하는 컨테이너선 시장의 경쟁구도



- ▶ 잘 알려진 바와 같이 제3위 선사인 CMA-CGM이 APL을 인수하는 것으로 결정되었으며, COSCO는 CSCL의 컨테이너 부문을 흡수 합병하는 것으로 결정되었음. 2016년까지 APL은 G6, CSCL은 O3에 소속되어 영업을 계속하는 것으로 되어 있어 2017년부 이후 얼라이언스 체제에 변화가 예상됨
  - 양사의 인수·합병이 완료될 경우 CMA-CGM은 11%, COSCO는 8%의 시장점유율을 갖게 되어 COSCO는 Hapag-Lloyd를 제치고 4위 선사로 부상하게 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% APL 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% APL 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

자료 : Alphaliner

- ▶ 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
  - 아직 확실하지 않으나 2017년 APL이 O3로, CSCL이 CKYHE로 이동할 O3는 북미항로에서 점유율이 7.5%에서 14.5%로, 유럽항로에서는 CKYHE의 점유율이 23.8%에서 29.6%로 급증하는 반면 G6는 북미항로(30.6%→23.7%)와 유럽항로(18.4%→15.1%)로 시장점유율이 하락하게 되어 얼라이언스간 시장점유율에 큰 변화가 예상됨
- ▶ 작년에 2건의 대형 M&A가 발생한 것은 얼라이언스 체제의 변화에 머무르지 않고 합병을 주도한 CMA-CGM과 COSCO의 경쟁력 강화를 가져올 것으로 예상됨. CMA-CGM은 북미항로에서 시장점유율이 7.5%에서 14.4%로, COSCO는 유럽항로에서 점유율이 5.9%에서 11.7%로 급증하게 되어 결과적으로 CMA-CGM은 북미항로에서, COSCO는 유럽항로에서 영업력 확대와 시장진출 기반을 강화하는 효과를 얻을 것으로 예상됨

- ▶ 또한 얼라이언스 전체적으로 시장점유율 변화를 보면, 2M은 최대 얼라이언스의 지위를 유지하는 반면 G6는 G5로 축소되어 시장점유율이 하락할 가능성이 있으며, O3도 시장점유율이 약간 하락할 것으로 예상됨, 반면에 COSCO가 속한 CKYHE는 시장점유율이 16.9%에서 20.4%로 늘어나 유일하게 시장지배력이 커질 것으로 예상됨
  - 얼라이언스내의 유력 선사가 탈퇴하고 신규 편입될 경우, 얼라이언스 전체의 선대 구성, 기항지 및 서비스의 변화가 불가피하다는 점에서 유력 선사들의 통합은 선사들간에 이합집산을 통한 새로운 얼라이언스 구성도 촉발할 가능성이 있음

< 얼라이언스별 선복량 및 시장점유율 변화 전망 >

구 분	선복량(천TEU)		시장점유율(%)		비 고
	2015	2017	2015	2017	
2M	5,687	5,687	28.7	28.7	
CKYHE	3,351	4,046	16.9	20.4	CSCS 편입
G6	3,485	2,948	17.6	14.9	G5로 축소
O3	3,015	2,858	15.2	14.4	APL 편입

자료 : Alphaliner

- ▶ 얼라이언스 체제의 속성이 초대형선박의 발주를 통한 규모의 경제를 극대화하고, 이를 바탕으로 화물집화에 공격적으로 나설 것으로 예상된다는 점에서 국적선사들이 손놓고 있는 것은 매우 우려할 만한 상황임
  - 현재 국적선사들은 더 이상의 구조조정의 여력이 없다는 점에서 국적선사들이 자체 능력만으로 경쟁력을 강화해 나가는 것이 매우 어렵다고 판단됨. 경쟁선사들이 M&A를 통해 더 강력해지는 반면 국적선사들은 경쟁력이 정체되고 있다는 점에서 국가 차원에서 실질적이고 즉각적인 지원이 이루어져야 할 것임



# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## 케이프, 나홀로 소폭의 운임 상승

- ▶ 최근 BDI는 354p(1월 22일)를 기록하여 전주 대비 19p 하락
  - 케이프는 1,851달러(일)를 기록하며 전주 대비 256달러(일) 상승
  - 파나마스는 전주 대비 377달러(일) 하락하며 2,672달러(일) 기록
  - 수프라막스는 383달러(일) 하락한 3,742달러(일), 핸디사이즈는 165달러(일) 하락한 3,439달러(일) 기록
  - FFA 시장의 경우, 케이프는 2월물이 250달러(일) 상승한 2,925달러(일), 1분기물이 175달러(일) 상승한 2,875달러(일)을 기록하였음. 파나마스는 2월물이 225달러(일) 하락한 3,050달러(일), 1분기물이 150달러(일) 하락한 3,250달러(일)을 기록함. 수프라막스는 2월물이 200달러(일) 하락한 3,900달러(일), 1분기물이 113달러(일) 하락한 4,075달러(일)을 기록함. 핸디사이즈는 전주에 이어 보합세를 보였음
- ▶ 케이프는 지난 화요일에 저점을 통과하여 소폭 상승세로 전환되었음
  - 태평양수역은 호주 철광석이 전주 대비 증가했으나 대서양수역의 브라질 철광석 물동량은 전주 대비 감소한 모습
  - 한편 지난 목요일(1월 21일)에 브라질 Tubarao항(브라질 철광석 수출의 1/3을 차지)이 환경오염문제로 법원으로부터 가동중지 명령을 받으면서 케이프 상황에 부정적 영향을 미칠 것으로 우려
- ▶ 파나마스 선형은 양 수역에서 물동량 유입이 저조한 가운데 하락세를 이어감
  - 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 크게 줄어든 모습을 보임
  - 대서양 수역은 미국 걸프만, 남미 곡물 물동량이 전주 대비 소폭 증가했으나 운임하락을 막지는 못함
- ▶ 수프라막스는 양 수역 모두 물동량 유입이 부진한 가운데 선박과잉으로 운임 하락이 이어짐

		금주 (01.22)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	354	(-19)	354	473	403	471	1,511	719
	BCI	229	(31)	185	472	293	311	2,604	1,026
	BPI	334	(-47)	334	466	404	408	1,179	695
	BSI	358	(-36)	358	449	408	448	993	665
	BHSI	233	(-12)	233	267	250	260	488	365
		(01.22)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	4,725*	(-)	4,725	4,725	4,725	4,500	10,850	7,627
	Panamax	5,000	(-375)	5,000	5,825	5,506	5,825	8,875	7,492
	Handymax	5,000	(-)	4,750	5,000	4,875	4,750	9,500	7,606
		(01.22)							
운임(\$/day)*	Capesize	1,851	(256)	1,528	3,853	2,359	2,594	19,499	6,977
	Panamax	2,672	(-377)	2,672	3,722	3,230	3,258	9,403	5,561
	Supramax	3,742	(-383)	3,742	4,699	4,252	4,681	9,770	6,964
	Handysize	3,439	(-165)	3,439	3,920	3,672	3,900	7,239	5,381

\* 1월8일 자료임

## 컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



### GRI 실패로 3주 연속 운임하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 3.5p 하락한 801.8p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 64.5p 하락한 615.8p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주와 같은 449p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 195달러 하락한 545달러, CCFI는 전주 대비 30.9p 하락한 900.4p를 기록하였음
  - 오는 2월 중국 춘절을 앞두고 물동량 증가에 따른 기대감에도 불구하고 2주 연속 운임이 하락하였음. 선사들은 1월 15일 GRI를 추진하였으나 소식률이 낮아지면서 실패한 것으로 알려지고 있음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 40달러 하락한 1,377달러, 미동안이 전주 대비 37달러 하락한 2,420달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 53.2p 하락한 816.7p, 미동안이 84.6p 상승한 986.1p를 기록함
  - 지난 주와 마찬가지로 운임조정 움직임이 강해 상해발 북미항로의 운임이 3주 연속 하락하였음. 유럽항로와 마찬가지로 GRI를 시도하였으나 운임하락을 저지하지 못한 것으로 나타났음
- ▶ 한편 알파라이너에 따르면 지난 1월 11일 계선 규모가 337척 135만TEU로 1개월 전에 비해 31척 17,700TEU로 증가한 것으로 나타났음. 계선 규모는 작년 하반기부터 꾸준히 증가해 왔으나 최근 주춤한 양상을 보이고 있음. 또한 일본해사신문에 따르면 중국 춘절 이후의 수요 감소에 대비해 다시 증가할 것으로 예상됨
  - 중국 춘절에 따른 수요증가가 기대에 미치지 못하면서 운임상승 가능성 역시 낮아지고 있음. 선사들은 운임하락에 대응하여 계선확대, 서비스 감축 등에 나설 것으로 예상되나 수급 불균형이 심하여 운임 약세가 지속될 것으로 예상됨



		금주 (01.22)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>컨테이너선 시장</b>									
운임지수(CCFI)	종합	785.1	(14.3)	735	785	764	713	1,079	874
	유럽항로	900.4	(-30.9)	855	931	896	736	1,349	994
	미서안항로	816.7	(53.2)	762	817	781	746	1,054	900
	일본항로	612.2	(-10.6)	612	623	618	608	714	651
	한국항로	555.6	(-17.9)	556	584	571	552	725	626
	동남아항로	630.2	(-7.2)	630	637	633	611	884	718
		(01.20)		2016년			2015년		
용선지수(HRCI) *		449.0	(-6.0)	-	-	-	449	783	629
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	690	660	710	674
		수입	570	(-)	570	570	570	600	572
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	313	313	363	346
		수입	403	(-)	403	403	403	537	492
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	760	760
		수입	580	(-)	580	580	580	580	580

\* 12월23일 자료임

# 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



## VLCC, '중동-아시아' 선복량 감소로 운임 상승세 전환

- ▶ 중국의 춘절 연휴에 앞서 수요가 크게 증가하는 한편 기상악화에 따른 체선, 서아프리카산 원유수요가 증가한 반면 페르시아만 선복량이 감소하면서 운임이 20% 넘게 반등, 지난주에 이어 변동성이 높은 장세를 연출하고 있음
  - VLCC 평균 운임수익은 62,253달러(일)로 전주 대비 11,048달러(21.6%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 70.0로 전주 대비 12.5p(21.7%) 상승하였음
  - 1월 20일 페르시아만 30일 가용선박은 91척으로 전주 대비 6척(6.2%) 감소하였으며 전년 동기 대비 31척(25.4%) 감소하였음
  - 연료유 가격은 주요항만에서 하락세를 지속하고 있음
- ▶ 항로별 운임수익을 보면, 중동-아시아 56,704~62,044달러/일(13~26%▲), 중동-미국 73,007달러/일(23%▲), 중동-유럽 63,826달러/일(13%▲)을 기록함. 서아프리카시장은 중국항 58,745달러/일(13%▲), 미국항 71,475달러/일(10%▲), 인도항 71,010달러/일(7%▲)을 기록함

### [01월 22일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	112.0	126.0	123.0	152.5	110.0	116.0	134.5	140.0	147.5	157.5	177.5
₩/w	-0.4%	-9.7%	-8.2%	-3.5%	-6.4%	-10.8%	-2.2%	1.1%	-3.3%	-6.0%	-



## 제품선, 선복량 증가로 전반적으로 운임 약세

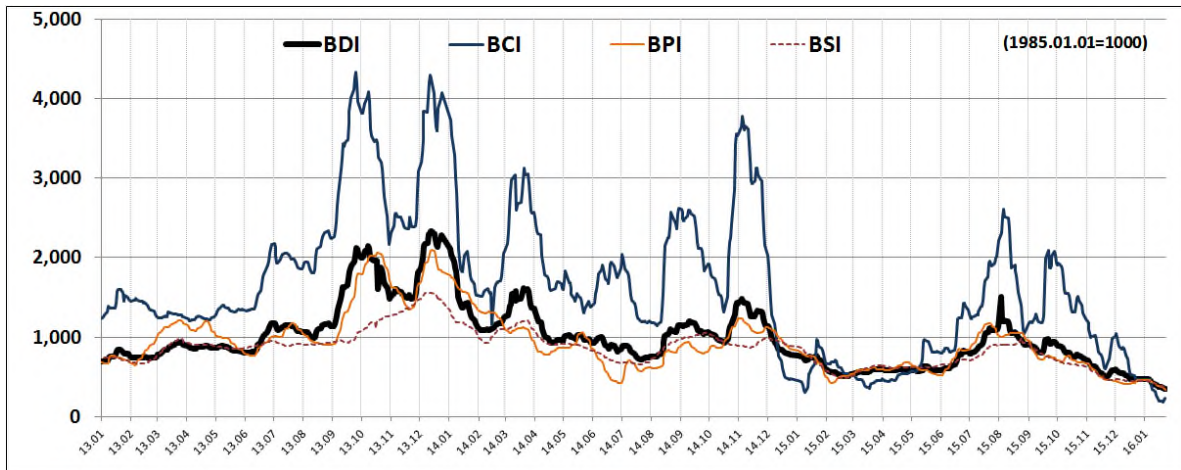
- ▶ 대서양시장 : 최근 북해시장 운임 강세로 선복량이 누적, 운임 하락으로 이어짐. 또한 유럽 재고증가, 재정거래 감소로 미겔프만 시장도 운임 약세를 이어감
- ▶ 아시아시장 : 페르시아만 나프타 수요는 지속되었으나 LR 운임상승으로 이어지지 못함. MR 시장은 큰 변동 없이 소폭 하락하였음
  - 제품선 평균 운임수익은 16,998달러(일)로 전주 대비 1,707달러(9.1%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 130.0으로 전주 대비 6.0p(4.4%) 하락하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 19,819 달러/일(11%▼), 북해-서아프리카 21,461 달러/일(17%▼), 미겔프-북해 6,810 달러/일(41%▼), 미겔프-남미동안 16,942(26%▼) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 21,635 달러/일(7%▼), LR2 30,951달러/일(-) 기록. MR은 싱가포르-일본 12,065 달러/일(4%▼), 인도-일본14,083달러/일(5%▼)

(전주비)				2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (01.22)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	62,253	(11,048)	51,205	93,982	73,570	25,546	105,379	60,180
	MR	16,998	(-1,707)	16,998	19,413	18,492	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	55,000	(-2,500)	55,000	59,000	57,250	38,000	59,000	48,433
	MR	18,850	(-150)	18,500	19,000	18,713	14,500	20,500	17,731
(01.22)									
운임지수(WS)	VLCC	70.0	(12.5)	57.5	87.5	71.7	29.0	90.0	63.5
	MR	130.0	(-6.0)	130.0	137.5	134.5	107.5	172.0	132.7

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임



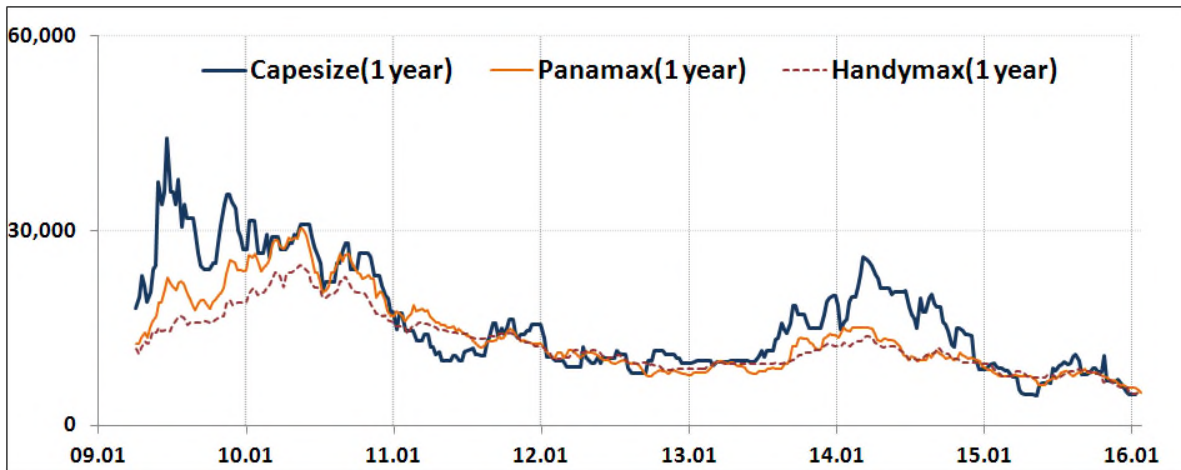
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

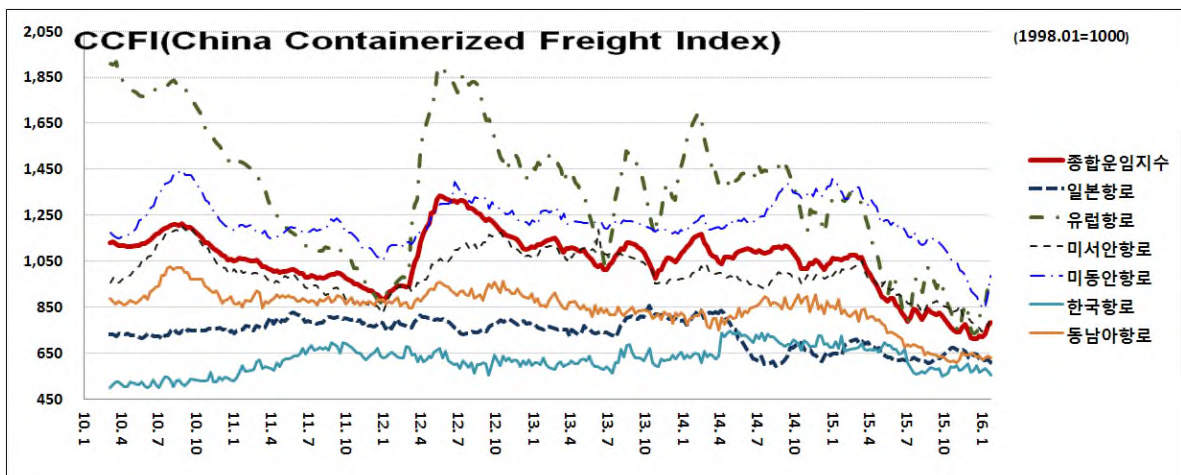
건화물선 용선료

\$/day



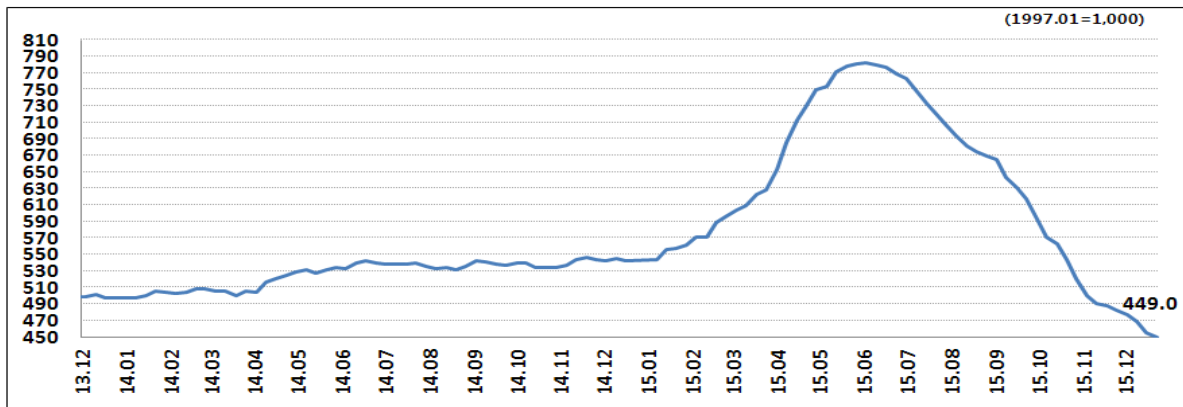
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



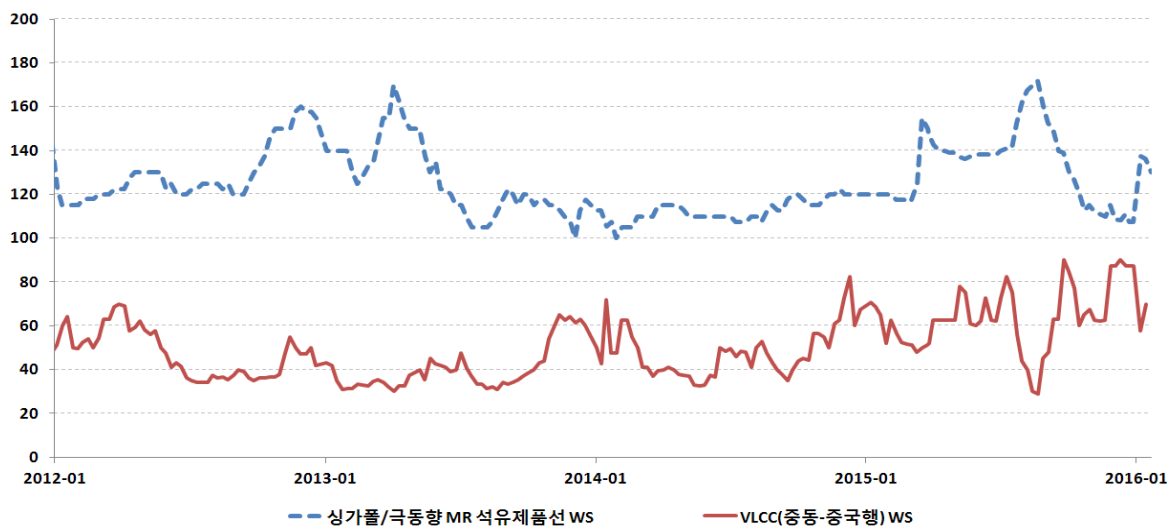
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

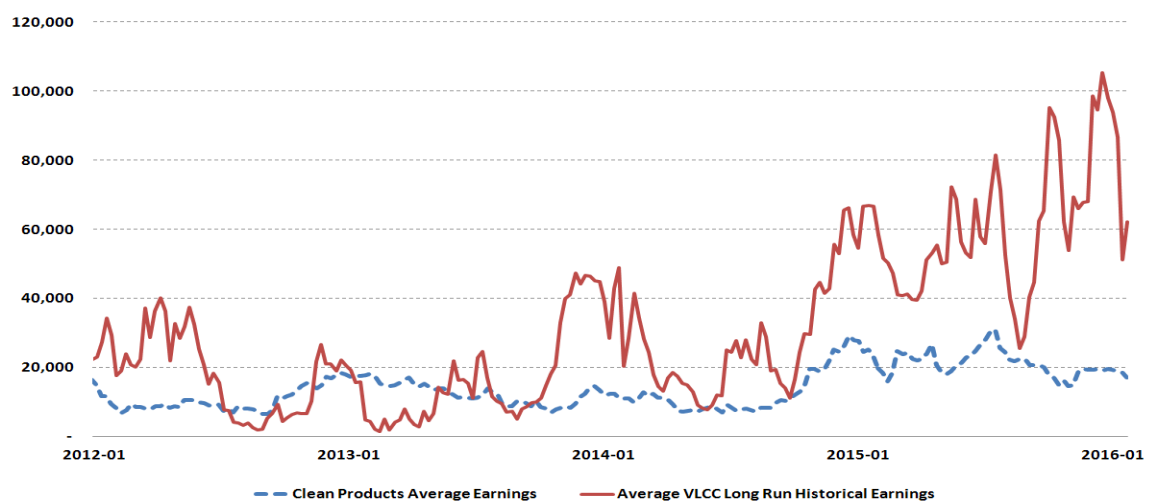
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금 주 (전주비) 1월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (01.22)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	13.0	(-1.0)	13.8	13.0	14.0	13.8	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	81.0	(-1.0)	81.3	80.0	82.0	81.3	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.0	(-)	11.0	11.0	11.0	11.0	8.5	13.8	11.9

<b>신조선 시장 (\$ Million) (01.22)</b>										
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.8	25.8	25.8	25.8	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	93.5	(-)	93.5	93.5	93.5	93.5	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	29.5	(-)	29.5	29.5	29.5	29.5	29.5	32.5	30.7

<b>연료유 (\$/Tonne) (01.22)</b>										
380 CST	Rotterdam	112.0	(-0.5)	121.4	112.0	140.0	121.5	133.5	359.5	265.2
	Singapore	147.5	(-5.0)	161.9	147.5	180.0	161.9	167.5	389.0	292.5
	Korea	202.5	(20.0)	191.0	182.5	202.5	191.0	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	157.5	(-10.0)	178.6	157.5	202.0	178.6	187.5	402.5	301.7

<b>주요 원자재가 (\$) (01.22) 1월평균</b>										
철광석	국제價	41.3	(0.1)	41.8	41.2	43.2	41.8	39.4	71.4	55.8
	중국産	65.5	(0.1)	65.4	65.0	65.6	65.4	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	60.9	(0.1)	61.0	60.8	61.5	61.0	61.7	75.4	66.9
	중국産	65.5	(0.1)	65.6	65.3	66.1	65.6	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産	99.0	(0.1)	99.5	98.8	100.7	99.5	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	55.6	(0.1)	55.6	55.4	56.1	55.6	56.3	74.5	66.9
	중국産	96.7	(0.1)	96.8	96.5	97.6	96.8	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	876.5	(-1.9)	880.2	865	899	880	856	1,066	944
	밀(국제)	475.5	(1.8)	471.2	458	481	471	452	615	508

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	'15년	10월	11월	12월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,112	6,011	5,687	79,145		81,997		84,577	
	수입	4,143	3,522	3,642	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,211	6,378	6,921	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,684	3,887	4,171	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	3,749	5,162	3,753	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,081	4,848	5,226	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	14,434	13,145	12,678	167,628		178,083		177,122	
	수입	10,120	9,655	8,986	105,145		106,302		115,933	