

# KMI 주간해운시장포커스

통권 376호 (2018.03.05~03.09) 한국해양수산개발원 발행인 : 양창호 원장, 감리 : 황진희 본부장

| 주간 동향/이슈 | 전형진 해운산업연구실장 / [chun@kmi.re.kr](mailto:chun@kmi.re.kr) / 051-797-4631

## 컨테이너선시장 과점화 확산의 영향

### 거대선사에 의한 과점화 확대

세계 컨테이너선 시장에서 상위권 선사들의 시장점유율이 갈수록 높아지고 있음. Alphaliner 따르면 상위 7대 선사의 점유율은 2012년 9월 53%에서 2015년 9월 54.8%, 2016년 12월 59.5%, 2018년 2월 77.8%로 급격하게 상승하였음. 이는 2015년 이후 진행된 선사간 M&A와 초대형선박 발주 급증의 결과로 판단됨. 2018년 2월 기준으로 상위 7대 선사의 보유 선복량은 1,662만 TEU로 세계 선복량의 77.7%를 점하고 있으며, 특히 기간항로에서 7대 선사들의 점유율은 아시아-유럽 93.3%, 아시아-북미 82.7%로 나타났다

이는 지난 몇 년간 컨테이너선 시장에서 상위권 선사들의 과점화가 꾸준히 진행되어 왔으며, M&A가 완료되는 시점에서 정점에 이른 것으로 보임. 앞으로 7대 선사들에 의한 규모의 경쟁은 M&A 보다는 초대형선박 발주를 통해 계속될 것이라는 점에서 7대 선사들에 의한 과점화 현상이 더욱 심화될 것으로 예상됨

### 규모의 경쟁은 운임전쟁을 통한 중소선사 죽이기 유발

현재 상위 7대 선사들은 최소 100만 TEU, 최대 421만 TEU의 거대 규모를 갖고 있으며, 발주잔량을 고려하면 상위 7대 선사의 최소 규모는 150만 TEU를 초과함. 이는 현대상선 보유 선복량의 3배에 이르는 것으로 현대상선이나 YangMing 등 중견선사들이 따라잡기에는 매우 벅찬 수준임

현재 컨테이너해운서비스 수요가 견고한 증가세를 보이고 있으나 수요가 감소하거나 둔화되는 경우 규모가 클수록 리스크도 그만큼 커질 수밖에 없음. 이러한 경우 거대선사들은 시장에서 지배력을 유지하고 공급을 축소하기 위해 새로운 희생양을 찾을 우려가 있음. 2015~2016년에 걸친 극단적 치킨게임의 결과로 경쟁력이 낮은 선사들이 퇴출되었고 이로 인해 운임이 상승 추세를 보였다는 점에서 중견선사들이 다음 타겟이 될 가능성을 배제할 수 없음

### 운임결정에 있어 선사의 영향력은 제한적임

세계 컨테이너해운서비스 시장이 장기간 불황에서 벗어나지 못한 것은 공급과잉 상태에서 시장플레이어가 많았기 때문임. 2016년 1분기까지 얼라이언스 참여선사는 4개 얼라이언스에 16개 선사에 이르렀으나 M&A를 통해 3대 얼라이언스 체제로 개편되면서 참여선사가 9개(7대선사+2개 중견선사)로 대폭 축소되었음

컨테이너해운서비스 시장에서 플레이어 감소는 운임결정에 영향을 미칠 것으로 예상됨. 더구나 7대 선사의 공급점유율이 세계 시장 전체의 77.7%에 이르고 있고, 특히 기간항로에 있어서는 80% 이상이라는 점에서 향후 운임결정 과정에 있어 선사들의 입김이 강해질 것임을 예고 있음

그러나 선사들의 입김이 강해진다고 해서 이것이 대폭적인 운임상승을 의미하지 않음. 왜냐하면 컨테이너해운서비스 시장은 여전히 공급과잉 상태에 있고 선사간 담합이 불가능하기 때문에 선사와 화주간의 끊임없는 줄다리기를 끝으로 타협점을 찾을 것으로 예상됨. 이러한 타협점이 바로 시장균형에 이르는 운임이 될 것이며, 이 수준에서 소폭의 등락을 보이는 안정적인 흐름을 보일 것으로 판단됨

## BDI, 큰 변동요인이 없는 가운데 횡보하는 모습

BDI는 1,200p선을 유지하여 유의미한 변화를 보이지 않음. 선형별로는 케이프가 주 중반이후 약보합세로 전환되었으며 파나막스와 수프라막스는 지난주의 강보합세를 이어감. 실물시장에서 수급에 영향을 미치는 큰 변동요인이 없기 때문에 일시적인 수급차이에 따라 수역별로 소폭의 등락이 반복되는 장세가 당분간 이어질 것으로 보임

1년 용선료는 파나막스의 경우 일당 15,000달러를 넘어서며 2014년 3월 이후 4년 만에 최고치를 기록함. 건화물선의 경우 대형선부터 소형선까지 공히 1년 용선료 기준으로 이익을 실현할 수 있는 수준으로 상승하여 손익 안정을 꾀하는 선주들에게 실물해징 기회를 제공하고 있음. 특히 케이프의 경우 Spot 대비 1년 용선료 격차가 커서 하반기 이후 시황에 대한 시장참여자들의 기대가 큰 것을 확인할 수 있음

한편 FFA시장에서는 케이프의 익월물이 2,230달러 하락하여 Spot 운임율과의 격차를 좁히고 있음. FFA의 특성상 만기에 다가가면서 Spot 운임률에 수렴하는 경향이 있으므로 해징시점의 선택에 있어 각별히 유의할 필요가 있음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~03.09)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,202	(7)	1,082	1,395	1,188	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	12,037	(-604)	11,189	20,890	13,959	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	12,502	(413)	9,856	12,960	11,173	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,365	(586)	9,350	11,574	10,216	6,934	11,891	9,165
	헨디(6TC)	8,835	(605)	7,530	8,991	8,257	5,422	10,104	7,637
	케이프	19,250	(-375)	17,500	20,375	19,055	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나막스	15,250	(375)	13,500	15,250	14,138	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	12,750	(-250)	11,000	13,000	12,050	7,500	11,250	9,844
	헨디	10,750	(-)	9,500	10,750	10,175	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		4월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (03.09)	(전주비)	금주 (03.09)	(전주비)	금주 (03.09)	(전주비)	금주 (03.09)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	15,540	(-2,230)	16,440	(-1,507)	17,630	(-200)	16,500	(-120)
	파나막스(4TC)	14,210	(400)	13,970	(186)	12,290	(-115)	11,330	(-90)
평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	수프라막스(6TC)	12,870	(-110)	12,680	(-140)	11,865	(-10)	11,040	(100)
	헨디(6TC)	9,838	(75)	9,704	(33)	9,263	(44)	9,156	(-32)

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

7) : 2018년부터 5 T/C값



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 부연구위원 / [valiance@kmi.re.kr](mailto:valiance@kmi.re.kr) / 051-797-4632

## 춘절 후 수요둔화로 운임하락 지속

상해발 운임지수 SCFI는 729.49p 기록(전주 대비 42.96p 하락)

용선료 지수 HRCI는 677p 기록(전주 대비 16p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 36달러 하락한 791달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 109달러 하락한 1,143달러, 미동안행이 194달러 하락한 2,181달러 기록

동서 기간항로는 중국 춘절 이후 물동량 증가세 둔화로 지속적인 운임 하락세를 보이고 있음. 유럽 항로는 지난해 같은 기간에 비해 8%, 미서안은 20%, 미동안은 24% 정도 낮은 운임을 기록하고 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주와 같은 TEU당 150달러, 상해-일본 항로는 9달러 상승한 220달러, 상해-동남아 항로는 18달러 하락한 140달러를 각각 기록함

상해-일본 항로는 체선 및 기상악화로 인해 공급이 타이트해지면서 운임이 상승했으나 상해-동남아 항로는 신규 서비스 개설 및 선박 대형화로 공급이 증가하면서 운임이 하락함

반면 올해 세계 컨테이너선 시장의 수요가 안정적으로 증가할 것이라는 긍정적인 전망이 여러 분석기관들을 통해 나오고 있음. 그러나 장기적으로는 다시 재개되는 초대형선박 발주, 선진국 중심의 리쇼어링에 따른 동서 기간항로의 수요 감소 등 우려 요인도 거론되고 있음. 아울러 선박 대형화에 따른 항만체선 등 육상운송의 병목현상 또한 화주들의 SCM 효율화에 장애가 되는 것으로 알려짐. 이에 따라 국적선사들은 비용경쟁력을 제고하는 한편 화주에 대한 고품질 서비스 제공 역량을 갖추는 방향으로 체질개선에 적극 나서야 할 것임

한편 지난 8일에 미국 트럼프 대통령이 철강 및 알루미늄 수입에 대해 멕시코, 캐나다, 호주를 제외하고 관세를 부과하는 명령에 서명하였음. 이를 계기로 상대국의 보복관세 등으로 무역전쟁으로 비화하는 것이 아니냐는 우려가 나오고 있음. 일각에서는 미국이 관세 부과를 통해 얻게 되는 일자리보다 타 부문 보복관세와 수입가격 상승에 따른 일자리 감소가 더 크다는 분석도 제기되고 있음. 현재로서는 트럼프 대통령의 보호무역 정책기조가 약화될 것으로 전망하기는 어려우나 1930년대 대공황기의 보호무역주의에 대한 폐해의 경험과 2차 세계대전 이후 자유무역 기조를 통해 얻은 호황의 경험 등이 극단적인 보호주의로의 회귀를 막는 지혜로 기능할 것으로 조심스럽게 전망됨

	금주 (03.09)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	729.49	(-42.96)	729.49	883.59	829.64	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	791	(-36)	791	916	883	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,143	(-109)	1,143	1,552	1,413	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,181	(-194)	2,181	2,843	2,608	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	150	(-)	150	165	155	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	220	(9)	210	220	214	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	140	(-18)	140	166	155	97	185	148
용선지수(HRCI)		677	(16)	610	677	643	394	642	557

## VLCC, 성약건수 감소로 운임 하락세 지속

VLCC 성약건수는 전주 대비 24% 감소하였으며 중동 대기 선박량도 2% 감소하였음. 전주 대비 성약건수가 감소하면서 운임은 약세를 지속하고 있음. 동절기 계절수요가 끝나고 정제시설이 정기보수 시즌에 돌입하면서 오는 2분기 운임은 낮은 수준을 유지할 전망이다

VLCC 평균 일일 운임은 3,118 달러로 전주 대비 1,086 달러(-25.8%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 34.0p로 전주대비 1.0p(-2.9%) 하락하였음

연료유 가격은 로테르담항을 제외한 대부분 항만에서 하락세를 이어가고 있음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국향 2,778 달러(0%), 일본향 5,380 달러(-15%), 싱가포르향 7,602 달러(+6%), 미국향 -2,197 달러(- 전환), 유럽향 -41 달러(- 전환) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 6,511 달러(-13%), 미국향 10,867 달러(-28%), 인도향 10,232 달러(0%)를 기록함

[3월 9일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	344.0	375.5	372.5	368.5	350.0	357.5	372.5	365.5	359.5	382.5	407.0
전주비	0.7%	-2.2%	-0.5%	-2.1%	-0.7%	-0.7%	-	-	-1.4%	-0.8%	-3.4%

## 제품선, 아시아 MR을 제외하고 약세 전환

대서양시장 : 주 중반 이후 성약이 줄어들며 운임은 전 항로에서 약세를 나타냄

아시아시장 : LR은 화물 증가에도 운임은 약세를 나타낸 반면 MR은 상승세를 나타냄

제품선 평균 일일 운임은 9,858달러로 전주 대비 654 달러(-6.2%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 140.0p로 전주대비 10.0p(+7.1%) 상승하였음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 7,344 달러(-37%), 북해-서아프리카 10,598 달러(-19%), 미 걸프-북해 3,975 달러(-43%), 미 걸프-남미동안 15,307 달러(-14%) 기록

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 9,574 달러(-5%), LR2 16,712 달러(0%) 기록. MR은 인도-일본 10,513 달러(+6%)를 기록함

(전주비)				2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.09)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	3,118	(-1,086)	3,118	11,065	6,332	5,042	42,986	17,805
	MR	9,858	(-654)	8,063	11,783	9,936	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	20,500	(-500)	20,500	24,750	22,975	24,750	31,750	27,084
	MR	13,875	(-)	13,875	14,000	13,900	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	34.0	(-1.0)	34.0	50.0	39.0	37.0	90.0	58.3
	MR	140.0	(10)	130.0	140.0	133.0	135.0	205.0	159.6

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

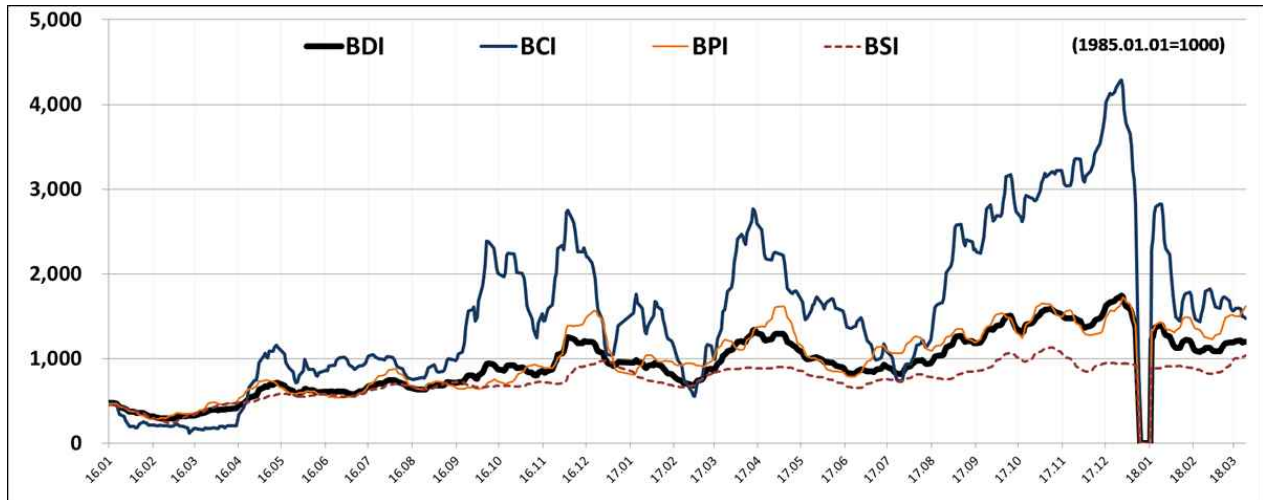


# KMI 주간해운시장포커스



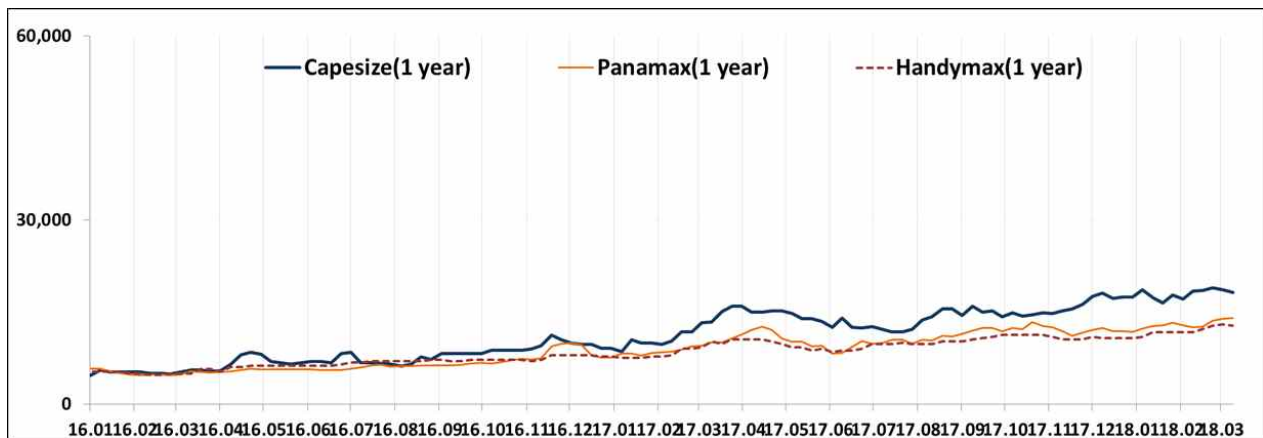
KMI 주간해운시장포커스 통권 376호 (2018.03.05~03.09)

## 건화물선 운임 지수



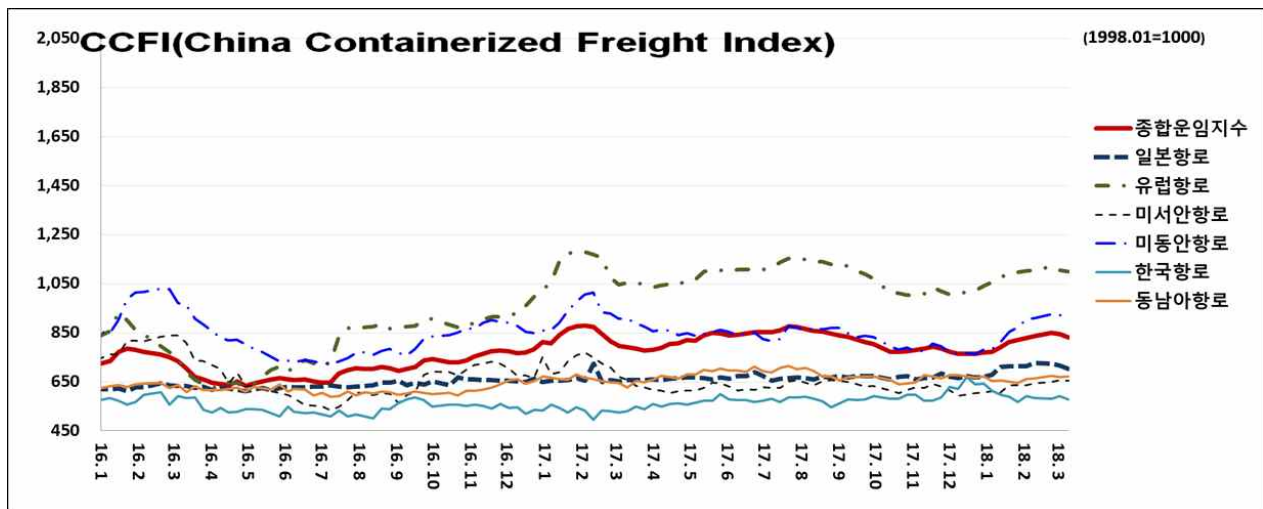
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



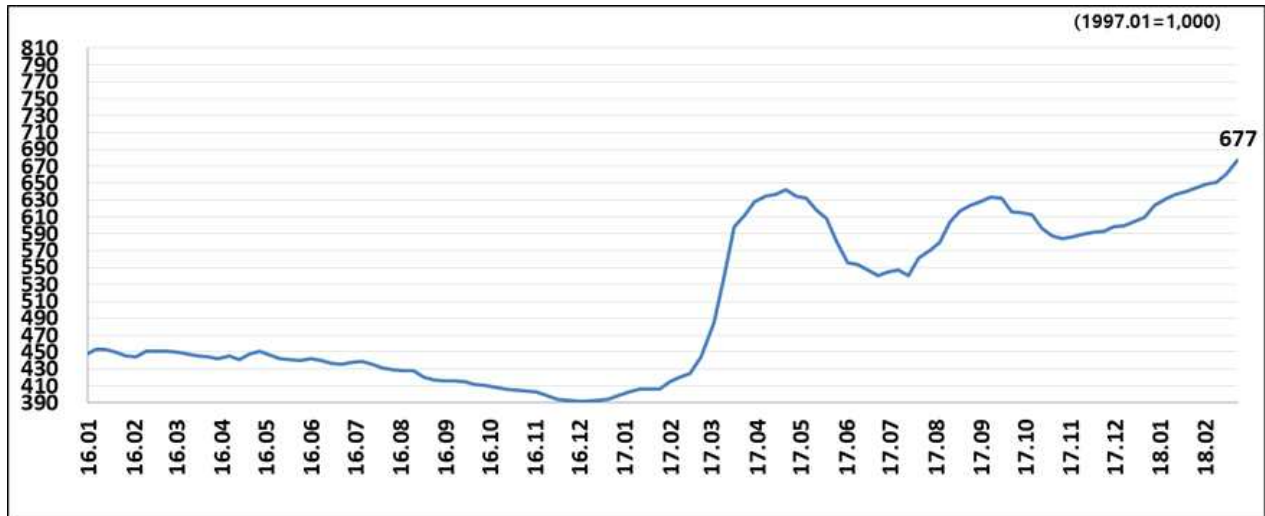
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 376호 (2018.03.05~03.09)

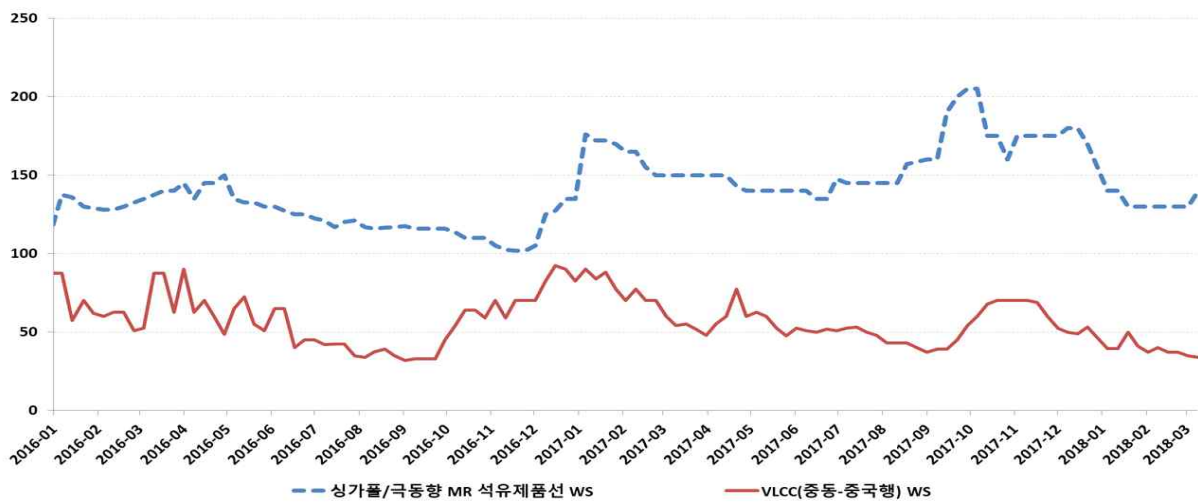
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



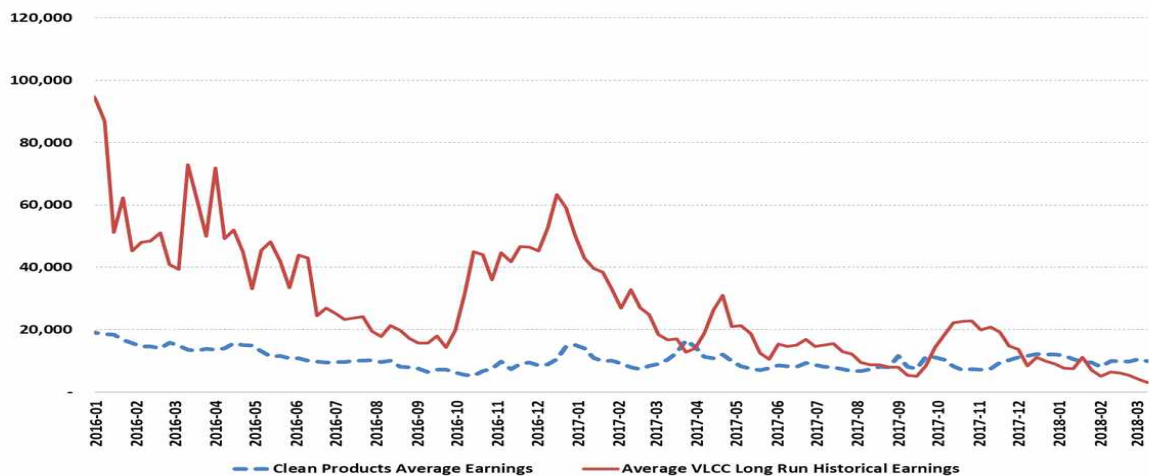
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 376호 (2018.03.05~03.09)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.09)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	18.5	18.5	18.5	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	63.5	(-)	63.0	63.0	64.0	63.3	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.3	(-)	12.3	11.5	12.3	11.9	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(03.09)								
건화물선	Panamax	25.3	(-)	25.3	25.0	25.3	25.1	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	85.5	(0.5)	85.3	82.0	85.5	83.6	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	29.8	(-)	29.8	29.0	29.8	29.6	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(03.09)								
380 CST	Rotterdam	344.0	(2.5)	342.8	341.5	372.0	359.2	267.5	364.0	305.2
	Singapore	359.5	(-5.0)	362.0	359.5	399.5	379.3	291.0	387.5	328.7
	Korea	394.0	(-5.0)	396.5	388.5	423.5	407.2	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	382.5	(3.0)	384.0	377.5	408.5	390.2	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(03.09)								
철광석	국제價	75.19	(-3.5)	77.3	72.6	79.3	76.2	55.3	91.7	71.3
	중국産	110.7	(-0.6)	111.3	105.9	111.8	109.4	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	102.5	(-1.4)	103.8	101.0	105.1	103.4	78.0	101.4	87.1
	중국産	122.6	(-10.9)	129.5	122.6	138.2	133.2	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	245.2	(8.2)	241.6	223.4	245.6	233.7	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	185.1	(0.3)	185.0	170.3	186.9	182.3	130.4	191.2	149.6
	중국産	248.3	(0.4)	248.2	234.5	250.9	246.6	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1,039.3	(-21.5)	1,056.8	940.5	1,066.8	1,000.5	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	489.3	(-2.8)	497.0	416.5	505.5	451.4	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		11월	12월	1월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,321	8,318	8,329	8,329	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,709	4,911	5,180	5,180	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	7,512	6,426	6,441	6,441	85,347	81,068	84,260		
	수입	4,988	5,285	5,803	5,803	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,080	4,471	4,500	4,500	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,112	5,426	5,700	5,700	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	16,083	15,942	15,666	15,666	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,003	10,736	11,248	11,248	109,858	103,255	118,556		