

KMI 주간해운시장포커스

통권 369호(2018.01.08~01.12)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

올해 컨테이너선 시장의 주요 이슈들

거대선사의 과점화 확대

글로벌 선사들이 M&A를 통한 규모의 거대화를 추구하면서 세계 컨테이너선 시장에서 상위권 선사들의 시장점유율이 크게 높아지고 있음. 세계 5대 선사의 시장점유율은 2012년 9월 45.4%에서 2015년 9월 47%로 소폭 상승했으나 M&A가 본격화된 2016년 이후 크게 높아져 2016년 9월 54%, 2017년 11월 63.9%까지 상승하였음

여기에 2017년 7월 통합법인을 설립한 일본의 ONE, 대만의 Evergreen이 포함된 상위 7대 선사의 보유 선박량은 1억 6,150만TEU, 시장점유율은 75.7%로 나타났음. 또한 동서 기간항로에 있어 7대 선사의 점유율은 아시아-유럽 항로 93.5%, 아시아-북미 항로 82.6%로 거대선사들이 사실상 컨테이너선 시장을 지배하고 있음

7+2 경쟁체제 정착

2012년부터 2014년까지 M&A는 8건이 발생했으며 얼라이언스 참여선사는 16개사였음. 그러나 2017년 4월 3대 얼라이언스 출범과 함께 3건의 M&A가 발생하여 얼라이언스 참여선사는 12개로 축소되었음. 또한 올해는 COSCO가 OOCL을 인수하고 일본의 ONE이 출범하게 되어 2018년 얼라이언스 참여선사는 9개사로 축소될 것임. 이에 따라 세계 컨테이너선 시장은 상위 7대 거대선사와 2개의 중견선사가 경쟁하는 7+2 체제가 정착될 것으로 예상됨. 그러나 2개 중견선사는 대만의 YangMing과 한국의 현대상선으로 이들 두 선사의 점유율이 작기 때문에 세계 컨테이너선 시장의 경쟁구도는 사실상 7개 선사간의 경쟁으로 압축될 것임

수요의 안정적 성장

미국 Datamyne에 따르면 2017년 아시아-북미 항로 물동량은 2016년 대비 7.5% 증가한 1,561만TEU를 기록하여 2016년의 증가율을 초과한 것으로 나타났음. 또한 아시아-유럽 항로도 2017년 10월까지 누적 기준으로 전년 동기 대비 4.7% 증가하여 4년 연속 역대 최고기록을 경신하고 있음. 미국의 완전한 경제회복을 필두로 유럽의 장기침체 극복, 아시아 신흥국들의 수출 증가 등에 따른 글로벌 교역증가로 해상 물동량이 안정적으로 증가할 전망이다

공급부담 증가

Alphaliner에 따르면 올해 1월 컨테이너선 준공은 역대 최대인 25만TEU를 기록하고, 이어서 2~5월 4개월간 79만TEU로 전망됨. Alphaliner는 올해 150만TEU가 준공될 것으로 예상하고 있으며, 이중에서 절반 이상이 14,000TEU급 이상으로 전망하고 있음. Alphaliner는 초대형선박의 대량 인도와 투입, 그리고 캐스케이딩으로 공급과잉이 더 심화될 것으로 우려하고 있음. 반면에 올해 해체량은 35만TEU로 2016년 65만TEU, 2017년 42만TEU에 비해 크게 줄어든 것으로 예상되고 있음. 따라서 컨테이너선 시장의 공급부담이 커질 것으로 판단됨

올해 컨테이너선 시장은 초대형선박 대량 인도와 해체 감소로 공급부담이 커질 것으로 예상되나 견고한 수요 흐름을 바탕으로 수급개선이 지속되고, 거대선사의 과점화와 시장지배력 확대에 따라 운임 협상력이 커지면서 작년에 이어 올해도 상승세를 유지할 것으로 예상됨



| 건화물선 시장 | 윤희성 부연구위원 / heesung@kmi.re.kr

대형선 주도의 약세

서호주 사이클론 발생에 따른 일시적인 선적중단 영향으로 케이프와 파나마스의 운임이 하락세로 돌아선 가운데 지난 주까지 선복량을 압박했던 체선이 중국을 제외하고 점차 해소되는 모습을 보인 것도 운임 하락을 초래한 원인 중의 하나로 판단됨.

케이프는 태평양지역의 기상요인으로 운임이 하락하였음. 주초 20,890달러로 반등세를 보이던 케이프 5-T/C 평균 운임은 약 18% 하락한 17,118달러에 머물렀음. 파나마스도 케이프와 동일한 패턴으로 주초에 반짝 장세를 보이다 수요 부진으로 다시 10,000달러대로 하락함.

케이프 익월물 FFA는 지난 주말 16,050달러에서 이번 주말 14,025달러로 하락하여 1분기의 계절적 하락에 대한 우려를 드러내었음. 파나마스도 익월물은 다소 하락세를 보이나 2분기물은 건조한 12,750달러 수준으로 헤징 기회를 열어두고 있음. 상대적으로 양호한 파나마스 FFA를 활용한 크로스 헤지가 여전히 유효할 것으로 판단됨.

다음 주에 케이프 운임이 반등하지 못할 경우 중소형의 운임을 끌어내리는 방향으로 작용할 가능성이 있음.

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~01.12)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,346	(45)	1,230	1,395	1,326	685	1,743	1,145
선형별	케이프(5TC) ⁷⁾	19,274	(1,491)	15,125	20,890	18,612	3,566	29,411	14,086
운임지표 ²⁾	파나마스(4TC)	11,187	(288)	10,683	11,451	11,059	6,281	13,740	9,766
(달러/일)	수프라마스(6TC)	10,213	(4)	10,111	10,344	10,212	6,934	11,891	9,165
	헨디(6TC)	8,602	(-229)	8,555	8,924	8,704	5,422	10,104	7,637
	케이프	18,375	(-1,300)	18,375	19,675	19,025	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾	파나마스	13,500	(-125)	13,500	13,625	13,563	8,500	14,300	11,524
(달러/일)	수프라마스	11,750	(750)	11,000	11,750	11,375	7,500	11,250	9,844
	헨디	9,500	(-)	9,500	9,500	9,500	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		2월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (01.12)	(전주비)	금주 (01.12)	(전주비)	금주 (01.12)	(전주비)	금주 (01.12)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	14,025	(-2,025)	16,400	(-225)	16,125	(-75)	15,500	(175)
운임	파나마스(4TC)	10,975	(-600)	12,750	(50)	10,675	(75)	10,150	(75)
평가치 ⁶⁾	수프라마스(6TC)	10,000	(-50)	10,975	(50)	10,400	(50)	10,100	(100)
(달러/일)	헨디(6TC)	8,500	(-)	9,000	(-)	8,825	(-)	8,900	(-)

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 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

춘절전 밀어내기로 운임 상승

상해발 운임지수 SCFI는 839.72p 기록(전주 대비 23.14p 상승)

용선료 지수 HRCI는 624p 기록(전주 대비 14p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 9달러 상승한 897달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 49달러 상승한 1,514달러, 미동안행이 183달러 상승한 2,608달러를 기록함

동서 기간항로는 중국 춘절 전 밀어내기로 물량이 증가하는 가운데, 1월 중순, 2월초에 예정된 일괄 운임인상에 따라 운임이 상승했음. 그러나 물동량 증가에 비해 운임 상승폭이 커지 않은 것은 공급압박 때문인 것으로 이해됨. 미국, 유럽 등의 수입화주들이 중국 춘절에 공장의 폐쇄 또는 일부 가동에 대비하여 당분간 수입을 확대할 것으로 전망되어 물동량 흐름은 양호할 것으로 예측됨. 그러나 시장에서는 중국 춘절이 끝난 후 시장이 정상화된 이후 어느 수준에서 안정화될 것인지가 올해 운임 수준의 향배를 가를 것으로 전망함. 한편 올해 대규모 인도가 예정된 초대형 선의 인도 연기가 이어지고 있음. 중국 COSCO가 4척의 13K, 6척의 20K 선박의 인도를 2019년 이후로 연기했으며, 대만 Yang Ming도 4척의 14K 선박의 인도를 연기하였음. 이는 임시결항과 함께 컨테이너 해운시장의 공급부담을 완화하는 선사들의 공급조정로서, 2018년 운임 시장에는 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 및 상해-일본 항로는 TEU당 전주와 같은 각각 150달러, 213달러를 기록하였고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 8달러 상승한 153달러를 기록함

상해-동남아 항로는 중국 춘절 이전 밀어내기로 물동량이 증가함에 따라 운임이 상승했으나 상해-한국, 상해-일본 항로는 아직 춘절 효과가 나타나지 않고 있음. 동남아 항로의 경우 신규 서비스 개설이 예정되어 있어 춘절 효과가 지속될지 여부는 불투명한 상황임

최근 JOC 기사에 따르면 해운의 디지털화는 선사와 포워더에게는 새로운 경쟁관계를 요구하지만 결국에는 화주의 이익을 증진시키는 것으로 분석되고 있음

중소화주를 대상으로 강화되고 있는 디지털 서비스로 선사들이 NVOCC(또는 포워더)와의 경쟁에 이점을 찾아가고 있으나 동일한 기술을 NVOCC도 활용할 수 있다는 점에서 큰 경쟁력 차이를 가져오기 어려움. 또한 내륙물류까지 책임지는 NVOCC의 서비스 때문에 중소화주의 물량을 선사가 직접 처리하기 힘든 경우도 있음. 따라서 비교적 간단한 운송서비스를 요구하는 중소화주들을 대상으로 선사와 NVOCC간의 디지털 서비스 경쟁이 전개될 것으로 전망됨. 그러나 이러한 물류서비스 제공기업간의 경쟁은 화주들에게는 운임, 서비스 질과 신뢰성의 개선을 가져오기 때문에 전체적으로 긍정적인 움직임으로 평가됨. 우리나라도 디지털화를 매개로 수출입 물류경쟁력이 제고될 수 있도록 IT 투자 등에 대한 지원책의 모색이 필요한 것으로 보임

	금주 (01.12)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
종합(SCFI)	839.72	(23.14)	816.58	839.72	828.15	703.67	990.24	826.91	
유럽항로(\$/TEU)	897	(9)	888	897	893	681	1,116	876	
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	미서안항로(\$/FEU)	1,514	(49)	1,465	1,514	1,490	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,608	(183)	2,425	2,608	2,517	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	150	(-)	150	150	150	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	213	(-)	213	213	213	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	153	(8)	145	153	149	97	185	148
용선지수(HRCI)	624.0	(14.0)	610	624	617	394	642	557	



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / jwoong01@kmi.re.kr

VLCC, 선복 과잉으로 저운임 지속

VLCC 성약건수는 전주 대비 약 43% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 6.3% 감소하였음. 시장 상황이 전주 대비 개선되었으나 전년 대비 성약은 7%감소, 대기선박은 32% 증가하여 낮은 수준의 운임이 지속되고 있음

VLCC 평균 운임은 7,500 달러(일)로 전주 대비 95 달러(-1.3%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 39.4p로 전주대비 변동 없음

연료유 가격은 로테르담, 싱가포르 등 하락반전 한 향만이 있으나 오름세가 지속되고 있음

중동시장 항로별 운임은 한국향 8,548 달러/일(-2%), 일본향 10,172 달러/일(-2%), 싱가포르향 8,588 달러/일(-15%), 미국향 2,239 달러/일(-8%), 유럽향 3,731 달러/일(-1%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 9,041 달러/일(+2%), 미국향 18,669 달러/일(-1%), 인도향 12,591 달러/일(+39%) 기록

[1월 12일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	370.0	392.5	387.5	421.0	367.5	381.0	397.5	385.0	388.5	392.5	441.0
전주비	-0.1%	0.3%	0.8%	1.4%	0.7%	-0.4%	0.6%	0.7%	-0.5%	-1.1%	1.7%

제품선, 전반적으로 운임 하락세

대서양시장 : 성약 건수가 감소하며 전반적으로 운임 하락을 나타냈으나 미동안-북해 운임은 상승 지속

아시아시장 : LR 1,2 운임 모두 연저점을 생성하며 낮은 수준을 이어가고 있음

제품선 평균 운임은 10,469 달러(일)로 전주 대비 1,314 달러(-11.2%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 140.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 10,518 달러/일(-16%), 북해-서아프리카 12,032 달러/일(-8%), 미걸프-북해 9,336 달러/일(+32%), 미걸프-남미동안 19,345 달러/일(+8%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 4,270 달러/일(-27%), LR2 5,699 달러/일(-6%) 기록. MR은 인도-일본 6,565 달러/일(-23%) 기록

유조선 시장	(전주비)	(01.12)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
Average Earnings (\$/day)									
VLCC	7,500	(-95)	7,500	7,595	7,548	5,042	42,986	17,805	
MR	10,469	(-1,314)	10,469	11,783	11,126	6,740	16,540	9,510	
용선료 (1년,\$/day)									
VLCC	24,750	(-)	24,750	24,750	24,750	24,750	31,750	27,084	
MR	14,000	(-)	14,000	14,000	14,000	12,500	14,000	13,238	
운임지수(WS)									
VLCC	39.4	(-)	39.4	39.4	39.4	37.0	90.0	58.3	
MR	140.0	(-)	140.0	140.0	140.0	135.0	205.0	159.6	

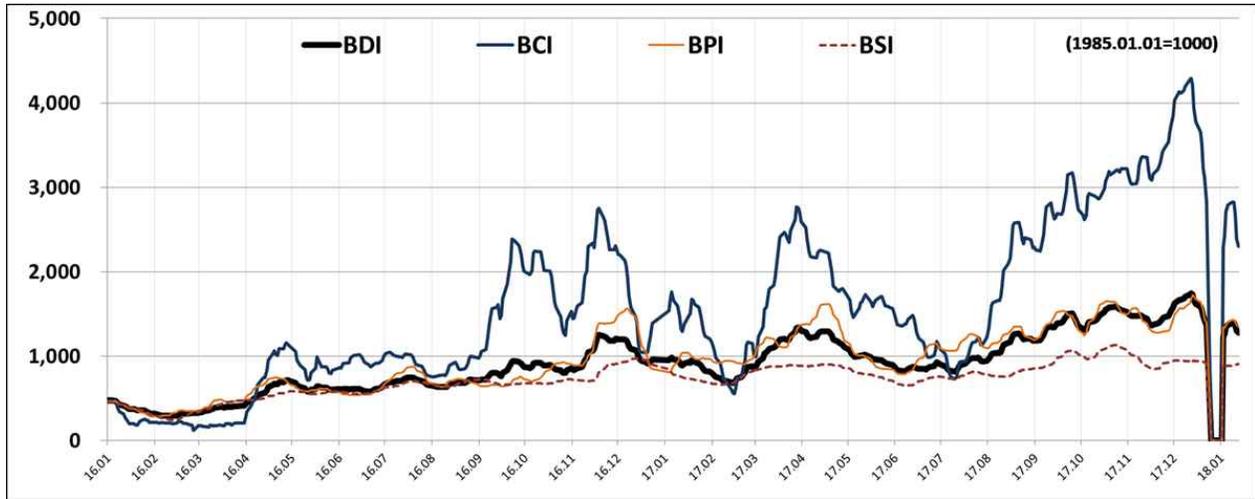
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



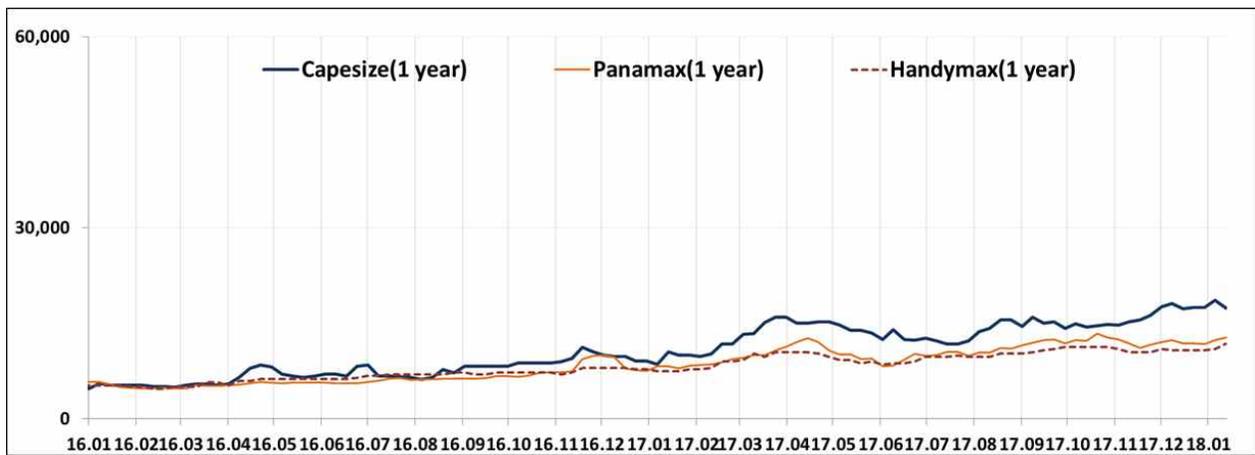
KMI 주간해운시장포커스 통권 369호 (2018.01.08~01.12)

건화물선 운임 지수



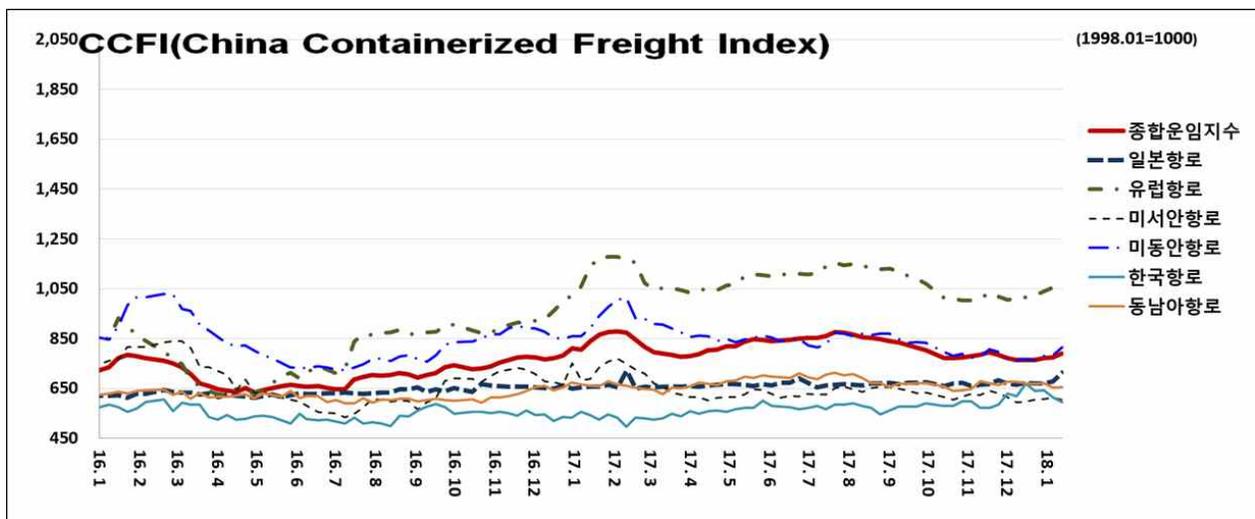
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



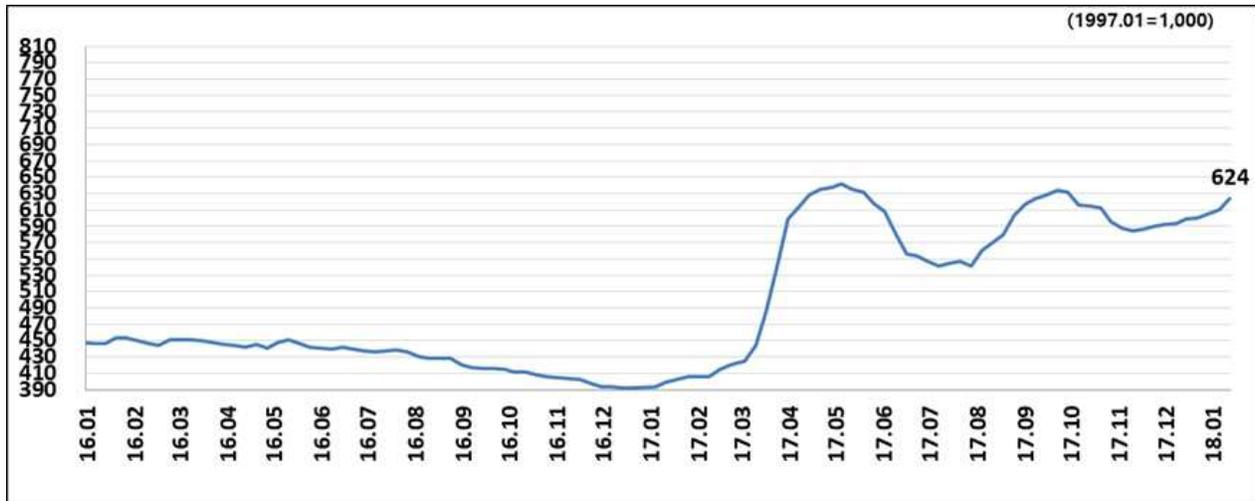
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 369호 (2018.01.08~01.12)

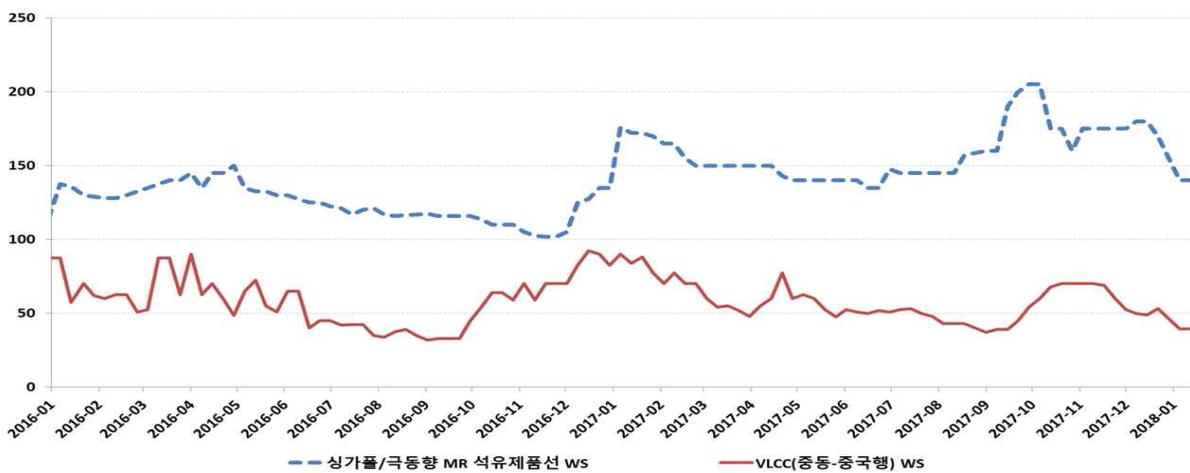
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



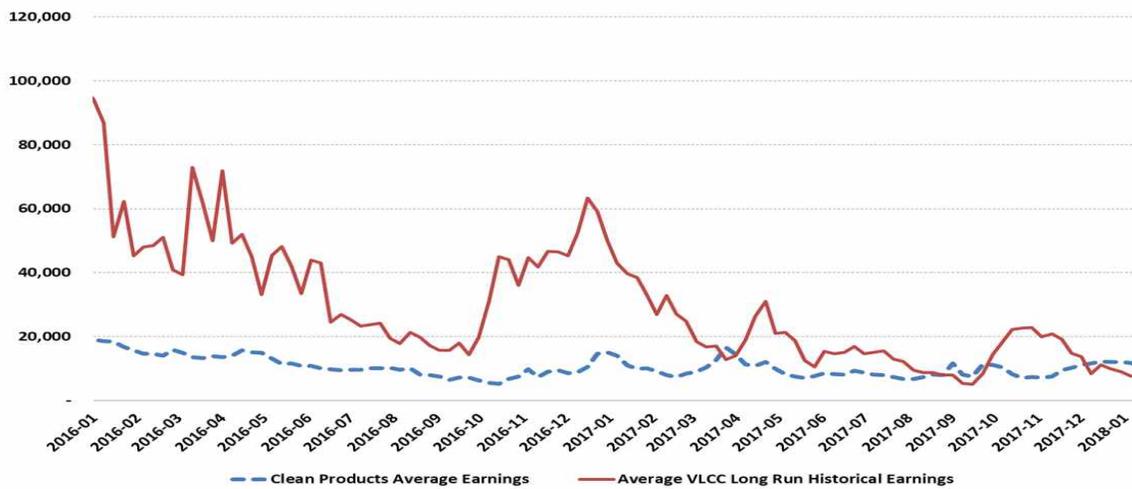
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 369호 (2018.01.08~01.12)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.12)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	18.5	18.5	18.5	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	64.0	64.0	64.0	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.8	(-)	10.8	10.8	10.8	10.8	5.8	10.8	8.5
신조선 시장 (\$ Million)		(01.12)								
건화물선	Panamax	25.0	(-)	25.0	25.0	25.0	25.0	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	82.5	(0.5)	82.3	82.0	82.5	82.3	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	29.3	(0.3)	29.1	29.0	29.3	29.1	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(01.12)								
380 CST	Rotterdam	370.0	(-0.5)	370.3	370.0	370.5	370.3	267.5	364.0	305.2
	Singapore	388.5	(-2.0)	389.5	388.5	390.5	389.5	291.0	387.5	328.7
	Korea	420.5	(-3.0)	422.0	420.5	423.5	422.0	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	392.5	(-4.5)	394.8	392.5	397.0	394.8	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(01.12)								
철광석	국제價	77.2	(1.6)	76.0	75.0	77.2	76.0	55.3	91.7	71.3
	중국産	106.9	(0.4)	106.4	105.9	106.9	106.4	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	102.0	(0.4)	101.5	101.0	102.0	101.5	78.0	101.4	87.1
	중국産	131.0	(0.5)	130.3	129.7	131.0	130.3	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	236.3	(0.9)	235.1	234.0	236.3	235.1	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	178.2	(6.8)	172.5	170.3	178.2	172.5	130.4	191.2	149.6
	중국産	243.3	(0.9)	241.2	234.5	243.3	241.2	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	960.5	(-1.0)	957.1	940.5	963.8	957.1	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	420.5	(-10.3)	431.1	420.5	436.0	431.1	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		9월	10월	11월	2017년 누계	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계		
ASEAN	수출	9,109	7,373	8,281	86,897	84,577	74,824	74,518		
	수입	4,978	4,549	4,705	48,902	53,418	45,031	44,319		
NAFTA	수출	8,090	5,784	7,512	77,844	86,048	85,347	81,068		
	수입	5,101	4,214	4,988	54,892	53,994	51,472	50,854		
EU	수출	4,661	3,991	4,082	49,575	51,658	48,079	46,610		
	수입	5,229	4,387	5,111	51,837	62,394	57,199	51,902		
BRICs	수출	15,754	14,329	16,074	153,643	177,122	159,334	145,255		
	수입	10,468	9,704	11,003	107,810	115,933	109,858	103,255		