

# KMI 주간 해운시장 포커스

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

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



## 주간 동향/이슈

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



### M&A 확산 추세, 생존 차원에서 대응해야

- ▶ 작년 세계 컨테이너선 시장에서의 가장 주목할 만한 이슈는 글로벌 선사 간 M&A가 확산된 것으로 볼 수 있음. 그동안 세계 컨테이너선 시장이 치킨게임의 양상을 보이면서 선사들은 지속적인 비용절감 능력을 확보하기 위해 초대형선박 발주에 나설 수밖에 없었음
  - 그러나 초대형선박의 경쟁적 발주가 공급과잉을 더욱 부추겨 리딩선사인 머스크마저 이익을 내기 어려운 상태가 되면서 2016년 들어 1만TEU급 이상 초대형선박 발주가 단 5척에 그쳤음. 이는 선사들 스스로 무분별한 초대형선박 발주가 결국 승자가 없는 치킨게임을 초래할 뿐임을 깨달았기 때문임. 앞으로도 초대형선박 발주는 별로 없을 것으로 예상되며 이는 공급과잉의 부담을 완화시킬 것으로 예상됨
- ▶ 그러나 컨테이너선 시장에서의 비용경쟁은 끝난 것이 아니며, 규모 확대를 통한 비용절감 전략은 여전히 유효한 경쟁전략으로 인식되고 있음. 이에 선사들은 시장의 공급부담을 추가시키지 않으면서 규모를 확대할 수 있는 대안을 모색하게 되었으며 이것이 바로 M&A를 확산시킨 요인으로 판단됨
  - 지난 2년간 머스크가 함부르크수드를 인수하면서 머스크는 올해 말 380만TEU의 초거대선사로 부상하게 되었으며, CMA-CGM도 APL을 인수하면서 200만TEU를 넘는 초거대선사로 부상하게 되었음. 이외에도 H-L, COSCO, 일본 3사도 M&A를 통해 138만에서 150만TEU의 거대선사로 등장하게 되었음
- ▶ 아직까지 M&A에 동참하지 않은 선사는 대만의 Evergreen, YangMing, 홍콩의 OOCL, 한국의 현대상선 등 4개사가 남아 있음. 이들 선사들이 아시아-유럽, 아시아-북미 등 동서항로에서의 영업을 포기하지 않는 한 규모의 확대에 따른 비용경쟁을 피할 방법이 없으며 이는 4개 선사에게 통합의 압력으로 작용할 가능성이 높음
  - 아직 4개 선사는 M&A를 통한 규모 확대를 검토하지 않고 있음. 그러나 6대 거대선사와 Evergreen 등 4개 선사 간에 경쟁력 차이가 커질 수 있다는 점에서 이들 4개 선사 역시 M&A나 JV 등 통합에 의한 대형화 방안을 모색할 수밖에 없을 것으로 예상됨
- ▶ 글로벌 선사 간 M&A를 거치면서 얼라이언스의 수와 참여선사의 수가 갈수록 줄어들고 있음. 얼라이언스의 수는 2010년경 6개에서 2014년 4개, 2017년 3개로 줄어들었고 얼라이언스 참여선사는 2016년 1월 16개사에서 2017년 4월 12개, 2018년 4월 10개로 줄어들게 됨. 나아가 M&A가 더 진행된다면 얼라이언스 참여선사는 10개미만으로 줄어들 수 있음
  - 앞으로 얼라이언스를 주도하는 거대선사 간 비용경쟁이 더욱 치열해지는 것과 동시에 거대선사들에 의한 과점화가 확대될 것으로 예상됨. 다시 말해서 비용경쟁력을 갖춘 거대선사들에 의한 운임경쟁이 치열하게 전개되면서 규모가 작은 YangMing, OOCL, 현대상선 등 중형선사들의 생존이 크게 위협을 받을 수 있으며, 나아가 거대선사들이 시장을 완벽히 장악하게 되면 과점화를 통한 운임상승 효과를 기대할 수 있음
- ▶ 언제쯤 거대선사들이 시장을 장악하게 되어 운임을 통제 또는 방어할 수 있는 체제가 형성될지 알 수 없으나 그때까지 YangMing, OOCL, 현대상선 등이 생존할 수 있을지 장담하기 어려움. 따라서 국적선사인 현대상선이 생존하기 위해서는 M&A 확산을 주목하고 대응방안을 모색하는 것이 시급함. 현재 시점에서 선대 규모나 재정능력, 수요의 저성장 등 외부적 여건에서는 규모의 대형화를 추진하는 것이 매우 어려우나 적어도 M&A 확산추세에 적절한 대응방안을 모색하는 것이 매우 중요함



## 건화물선 시장

이주원 연구원 (peterlee@kmi.re.kr)



### 중국 철광석 수입 강세로 케이프 운임 상승

- ▶ BDI는 주간 평균 967p를 기록(전주 대비 36p 소폭 상승)
  - (운임) 주중 케이프 운임은 상승세를 유지한 가운데, 파나막스 이하 선형은 하락세 기록
  - (1년 용선료) 연초 비수기로 케이프 및 수프라막스 선형은 연말에 이어서 하락세를 보이는 가운데 파나막스 선형은 소폭 상승
  - (FFA 시장) 연말 이후 반등세를 보인 케이프는 2017년 2분기물을 제외하고(75p 하락), 1월물, 연평균물, 2018년 연평균물에서 상승세를 보임. 파나막스도 2017년, 2018년물에서 전체적으로 상승세를 보임. 그러나 수프라막스 이하 선형은 2017년, 2018년물 모두 하락세를 보임
- ▶ 케이프 운임은 연말 Spot 운임 시장 상승 영향으로 양수역 모두 상승세를 보임
  - 태평양 수역은 호주철광석 물동량 수요 증가로 상승세를 유지
  - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 및 대서양 R.V. 항로의 물동량 수요 증가로 인해 케이프 선형 운임이 상승세를 이어감
- ▶ 파나막스 운임은 태평양수역은 감소, 대서양수역은 상승세 기록함
  - 태평양 수역은 인도네시아 석탄물동량 등의 유입이 부진하면서 12월 이후 하락세 지속
  - 대서양 수역은 연초 이후 남미곡물 수요 상승 및 R.V. 항로의 지수조정 등이 운임 상승세를 견인
- ▶ 수프라막스는 양수역 모두 석탄물동량 신규 수요 유입 부진과 맞물려 연말에 이어 지속적인 하락세를 보임

### 건화물선 시장(현물)

		금주 (~01.06)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	967	(36)	291	1,216	671	476	1,195	717
선형별	케이프(4TC)	11,238	(4,147)	536	18,091	6,324	2,788	18,451	6,881
운임지표 <sup>2)</sup>	파나막스(4TC)	6,693	(-732)	2,294	12,319	5,543	3,318	9,291	5,561
(달러/일)	수프라막스(6TC)	8,470	(-1,262)	2,591	10,127	6,233	4,691	9,736	6,996
	핸디(6TC)	7,591	(-990)	2,744	8,581	5,208	3,959	7,239	5,409
1년 용선료	케이프	8,550	(-500)	4,975	11,250	7,344	6,125	14,250	10,049
(달러/일)	파나막스	8,250	(625)	4,750	10,000	6,263	5,825	8,875	7,492
	수프라막스	7,000	(-250)	4,250	7,500	6,044	4,750	9,500	7,620
	핸디	6,750	(-)	4,250	6,750	5,264	5,750	7,500	6,692

### 건화물선 시장(FFA)

		1월물		2017년 2분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (01.06)	(전주비)	금주 (01.06)	(전주비)	금주 (01.06)	(전주비)	금주 (01.06)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	8,850	(1,075)	6,850	(-75)	8,563	(1,663)	9,750	(2,200)
운임	파나막스(4TC)	7,625	(1,350)	7,800	(1,800)	7,675	(1,775)	7,925	(1,875)
평가치 <sup>3)</sup>	수프라막스(6TC)	7,750	(-100)	7,150	(-100)	7,300	(-1,350)	7,675	(-1,825)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,575	(125)	6,075	(-800)	6,013	(-812)	6,100	(-1,200)

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값, 3) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값



## 컨테이너선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 춘절 전 화물쏠림 현상으로 북미항로 운임 상승

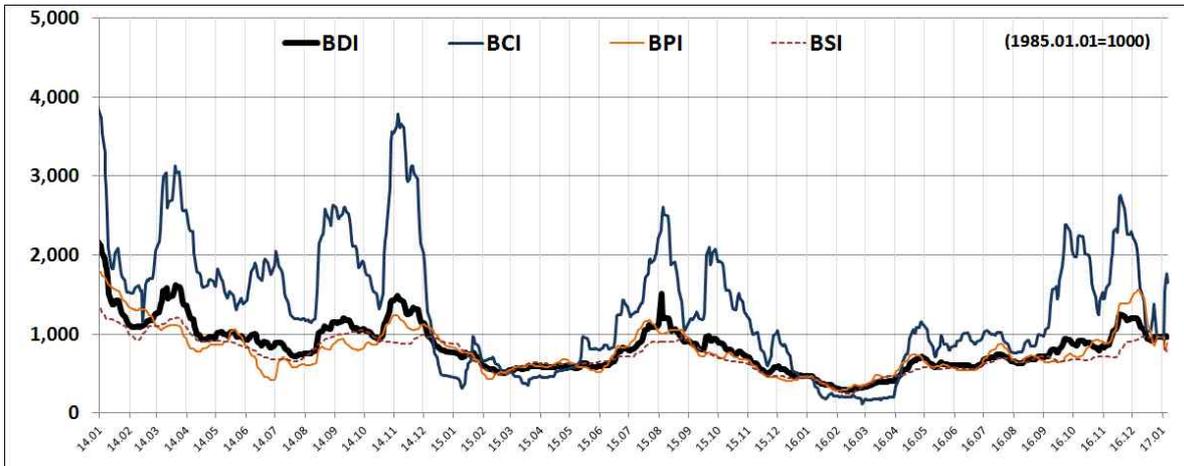
- ▶ 상해발 운임지수 SCFI는 968.4p 기록(전주 대비 16.7p 상승)
  - 용선료 지수인 HRCI는 394.0p 기록(2주전 대비 2.0p 상승)
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 52달러 하락한 1,116달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 159달러 상승한 2,082달러, 미동안행이 33달러 상승한 3,133달러를 기록함
  - 북미항로 운임이 상승세를 유지하는 것은 중국 춘절 전 화물쏠림 현상(cargo rush) 때문으로 판단됨. 그러나 유럽항로의 경우 유입 물동량이 하락세로 전환되면서 집하경쟁에 따른 운임하락 압력으로 소폭으로 운임이 하락함
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로와 한국 항로는 전주와 동일한 TEU당 212달러 및 98달러를 각각 기록하였으며, 상해-동남아 항로는 전주 대비 TEU당 4달러 하락한 104달러를 기록함
  - 일본, 동남아 항로는 지난해 이후 최고의 운임 수준을 보이고 있음. 이는 중국 춘절 전에 계절적으로 물동량 흐름이 호전되는 현상으로 지지되고 있는 것으로 보이나 일부 항로(마닐라행)에서는 물량 감소로 운임이 하락함
- ▶ 지난 3일 현대상선과 흥아해운, 장금상선은 「HMM+K2 컨소시엄」을 결성하기 위한 MOU를 체결함. 3사의 협력기간인 2년이며, 협력구간은 일본, 중국 및 동·서·남아시아 전체를 포괄하고 있음. 이번 협력으로 현대상선은 경쟁력 있는 역내 피더망을 확보하고, 흥아해운과 장금상선은 비용절감 및 서비스 제고뿐만 아니라 3국간 신규 항로 공동 개척에 탄력을 받을 것으로 기대되고 있음. 또한 이번 컨소시엄은 선박공유 뿐만 아니라, 항만인프라 공동투자, 컨테이너장비 공유까지 포함하고 있어 국적선사 간 협력을 통한 규모의 경제 달성이 다양한 측면에서 가능해질 것으로 기대됨
  - 특히 이번 협력을 통해 원양 선사와 근해 선사 간 서로의 취약점을 보완한 것은 높이 평가할 수 있으며, 향후 근해 정기선 시장에서 국적선사 간 파멸적 경쟁을 막는 완충장치로서도 역할을 할 수 있을 것으로 기대됨



		금주 (01.06)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>컨테이너선 시장</b>									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	968	(16.7)	400	968	644	484	1,091	724
	유럽항로(TEU)	1,116	(-52.0)	205	1,206	685	205	1,206	671
	미서안항로(FEU)	2,082	(159.0)	725	2,082	1,256	766	2,265	1,482
	미동안항로(FEU)	3,133	(33.0)	1,496	3,133	2,066	1,448	5,049	3,131
	일본항로(TEU)	212	(-)	110	214	185	66	240	143
	한국항로(TEU)	98	(-)	86	125	103	105	205	160
	동남아항로(TEU)	104	(-4.0)	53	105	69	87	241	185
용선지수(HRCI)		392.0	(-)	392	453	431	449	783	629
운임지수(CCFI)	종합	806.3	(-4.9)	632	806	709	713	1,079	874
	유럽항로	1,059.0	(35.7)	625	1,059	805	736	1,349	994
	미서안항로	682.2	(-67.6)	534	839	673	746	1,054	900
	미동안항로	860.5	(0.7)	723	1,029	836	854	1,400	1,168
	일본항로	653.6	(3.8)	612	667	636	608	714	651
	한국항로	556.3	(23.9)	500	607	546	552	725	626
	동남아항로	666.7	(-6.4)	590	661	619	611	884	718

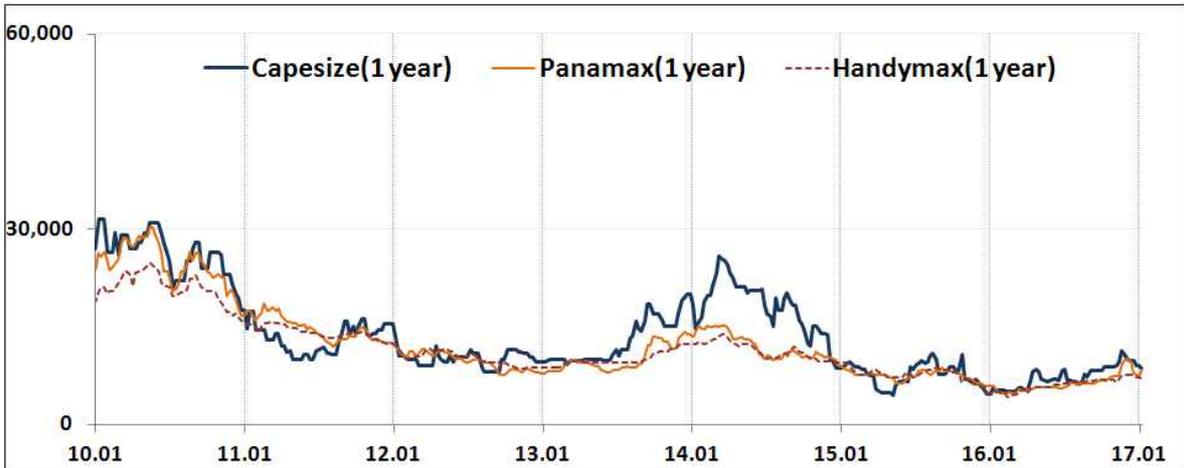


건화물선 운임 지수



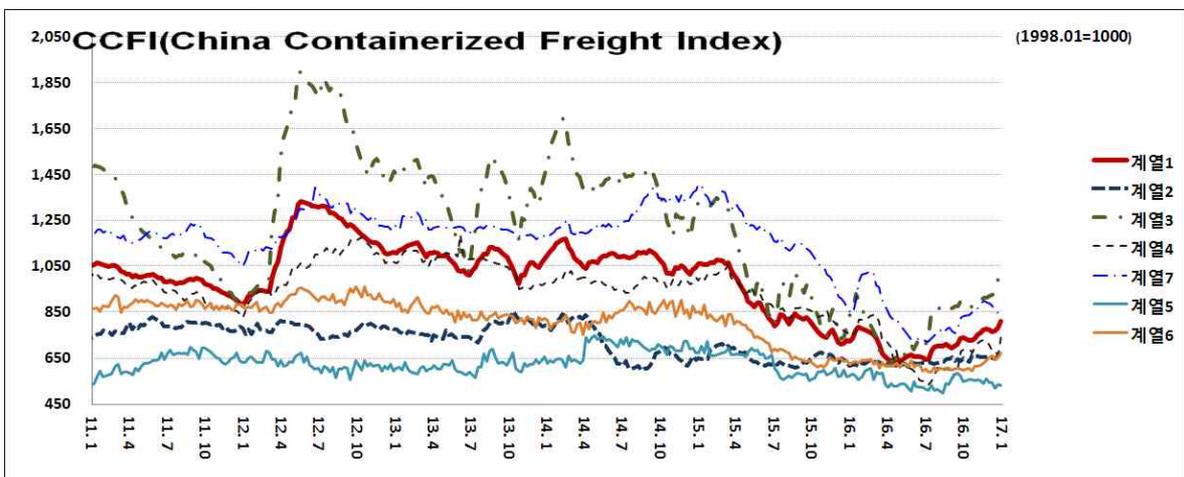
건화물선 용선료

\$/day



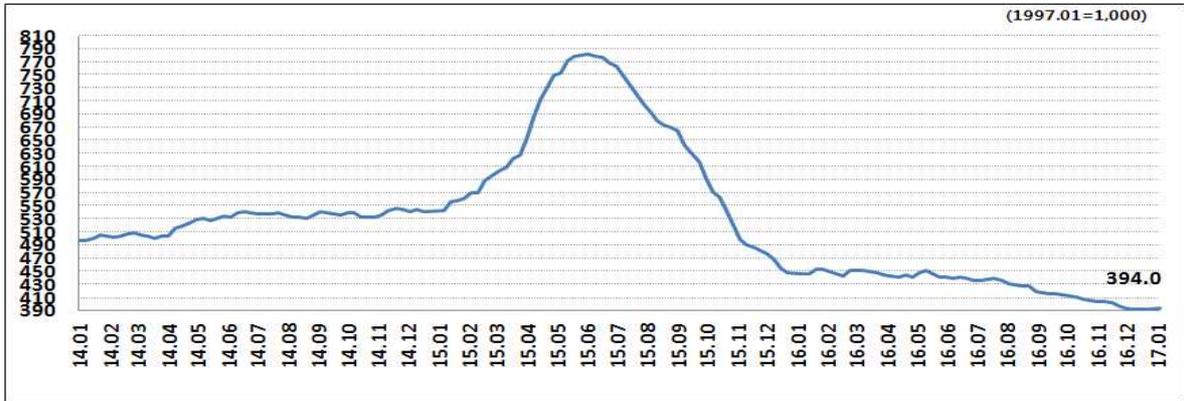
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



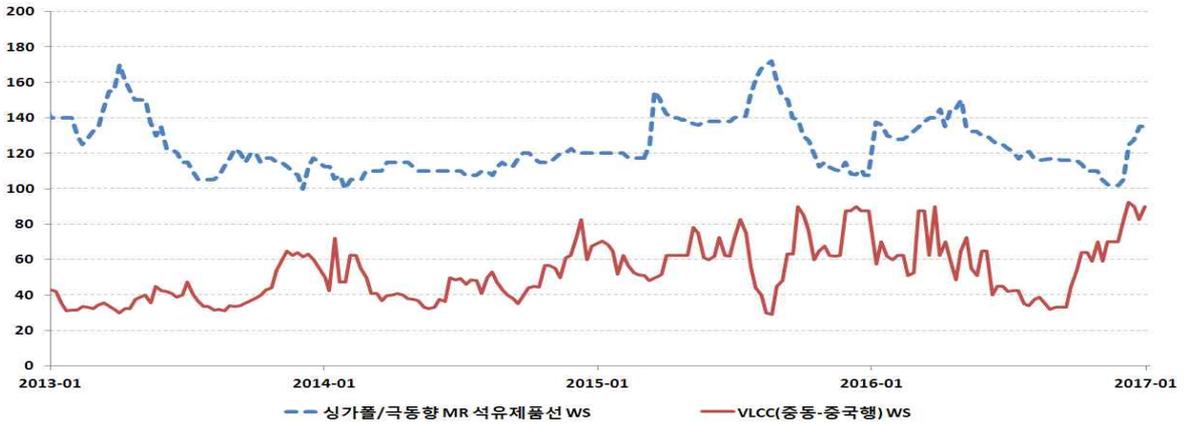
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

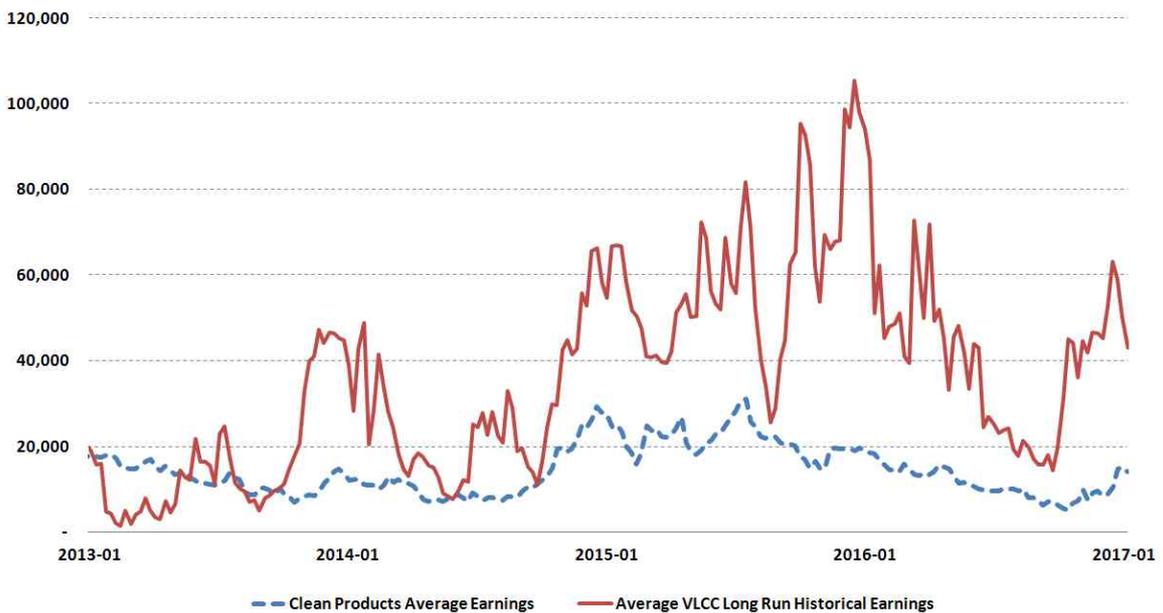
유조선운임지수(WI)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

	금주	(전주비)	1월평균	2016년			2015년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
<b>중고선 시장 (\$ Million) (01.06)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	13.0	14.0	13.7	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	64.0	(4.0)	64.0	60.0	82.0	68.5	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	5.8	(-)	5.8	6.0	9.5	7.4	8.5	13.8	11.9

<b>신조선 시장 (\$ Million) (01.06)</b>										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	25.8	24.6	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	84.0	(-0.5)	84.0	84.5	93.5	88.7	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.5	(-0.5)	26.5	27.0	29.5	28.6	29.5	32.5	30.7

<b>연료유 (\$/Tonne) (01.06)</b>										
380 CST	Rotterdam	312.5	(5.5)	312.5	112.0	303.0	211.4	133.5	359.5	265.2
	Singapore	352.5	(5.0)	352.5	147.5	340.0	231.1	167.5	389.0	292.5
	Korea	382.5	(10.0)	382.5	167.5	367.5	255.3	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	362.5	(5.0)	362.5	157.5	352.5	240.8	187.5	402.5	301.7

<b>주요 원자재가 (\$) (01.06)</b>										
		1월평균								
철광석	국제價	77.8	(-2.6)	77.8	41.2	81.0	57.2	39.4	71.4	55.8
	중국産	103.2	(-1.3)	103.2	65.0	105.9	83.6	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價				59.8	63.5	61.4	61.7	75.4	66.9
	중국産				61.7	83.1	69.0	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주산				98.8	150.0	109.5	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)				51.6	70.5	56.3	56.3	74.5	66.9
	중국産				96.5	123.0	103.3	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	986.0	(-10.5)	995.6	851.0	1,178.0	988.0	856	1,066	944
	밀(국제)	423.3	(15.3)	418.6	361.0	520.0	437.0	452	615	508

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>									
		9월	10월	11월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계		
ASEAN	수출	6,288	6,267	7,311	81,997	84,577	74,824		
	수입	3,889	3,954	3,867	53,339	53,418	45,031		
NAFTA	수출	6,305	6,634	6,915	76,983	86,048	85,347		
	수입	4,089	4,171	4,420	48,530	53,994	51,472		
EU	수출	3,787	3,891	4,023	48,857	51,658	48,079		
	수입	3,801	4,253	4,466	56,230	62,394	57,199		
BRICs	수출	12,675	12,832	13,546	178,083	177,122	159,334		
	수입	8,579	9,198	9,704	106,302	115,933	109,858		