

컨테이너선 해운시장 전망

I. 컨테이너선 해운시장 개요	4
II. 해운시장 동향	4
III. 시황 전망	8
IV. 결론	10

작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
flydon@koreaexim.go.kr

확인 : 실장 안상술 (3779-6679)
ssahn@koreaexim.go.kr

< 요약 >

1. 해운시장 동향

- ☐ 컨테이너 해운시장은 금융위기 이후 급락 장세가 바닥을 통과하여 반등하는 추세로 보이나 과잉 선박량의 문제는 상존하고 있음
- ☐ 용선료 수준을 나타내는 **HRCI**는 최근 수개월간 크게 상승하였으나 아직까지는 역사적으로 매우 낮은 수준에 머물고 있음
- ☐ 중국발 컨테이너화물 운임지수인 **CCFI**는 지난해 6월 이후 급격히 상승하여 금융위기 이전 수준을 되찾음
- ☐ 용선료와 운임추이를 비교하여 보면 과잉선박량의 문제로 용선료 상승은 소폭에 그친 반면 운임은 비교적 큰 폭의 상승을 나타냄
 - 이는 선사들이 저속운항 등을 통하여 인위적으로 끌어올린 성격이 강한 것으로 추정됨
- ☐ 향후 3년간 선박량 증가율은 연평균 7.7%에 이를 것으로 전망되며 시황의 회복은 전적으로 세계경기 회복에 따른 물동량 증가속도에 달려있을 것으로 보임

2. 시황 전망

- ☐ 시황은 2009~2010년까지 바닥을 통과한 후 점진적으로 개선될 것이나 과잉선박량의 문제가 회복 속도에 걸림돌이 될 전망
- ☐ 시황의 점진적 개선에도 불구하고 향후 3~5년간은 침체 수준의 시황을 벗어나기는 어려울 것으로 전망
- ☐ 향후 3년간은 신조 선박의 공급, 유회선박의 투입 등에 따라 수시로 운임의 조정이 일어날 것으로 전망

3. 결론 및 검토의견

- ☐ 시황의 호전에도 불구하고 급격한 개선을 기대하기는 어려우며 당분간은 침체 수준의 시황에 대비하는 것이 필요함
- ☐ 컨테이너선사들의 금년 1분기 실적이 대부분 흑자전환 된 것으로 알려지고 있으나 이러한 추세가 금년 내 지속될 것으로 기대하기는 어려움
- ☐ 구주노선을 주로 운행하는 선사의 경우 최근의 남유럽사태로 인하여 단기적으로는 물동량 둔화를 겪게 될 수 있으므로 이에 대한 위험에 대비하여야 할 것임

I. 컨테이너선 해운시장 개요

- 컨테이너는 전 세계적으로 통일된 표준규격의 운송용기로서 가장 효율적인 해상 운송이 가능하여 벌크선과 함께 가장 큰 건화물 해운시장을 구성하고 있음
- 컨테이너선은 대부분 예정된 노선을 정기적으로 운행하는 정기선시장에 투입 되고 해운동맹이나 노선별 **alliance**가 강하여 시장의 신규진입이 어려움
 - 이러한 특성으로 운임의 조정에 있어서 공급자의 입장이 비교적 잘 반영되는 특성이 있음
- **IT** 등 소형 고부가 화물이 항공화물로 전환되는 추세에도 불구하고 해상운송 화물의 컨테이너 이용률이 높아지면서 해상물동량의 증가추세는 지속되고 있음
 - 최근에는 일부 벌크화물까지도 컨테이너를 이용하는 사례까지 늘고 있어 컨테이너 해운시장의 규모는 지속적으로 확대될 것으로 예상
- 컨테이너선의 대형화 추세에 따라 향후 항만 개발이 어느 정도 추진될 지 여부가 시장의 판도변화에 큰 역할을 할 것으로 보임
 - 10,000TEU급 이상의 컨테이너선이 개발, 건조되면서 초대형 선박들이 대형 허브항을 연결하는 운행을 하고 있으나, 수심의 문제 등으로 입항할 수 있는 항구들이 제한되고 있음
 - 향후 전 세계 주요 허브항들이 어느 정도 항구개발을 통하여 초대형 선박 운항을 가능하게 할 지 여부가 시장의 판도를 바꿀 중요한 요인이 될 전망

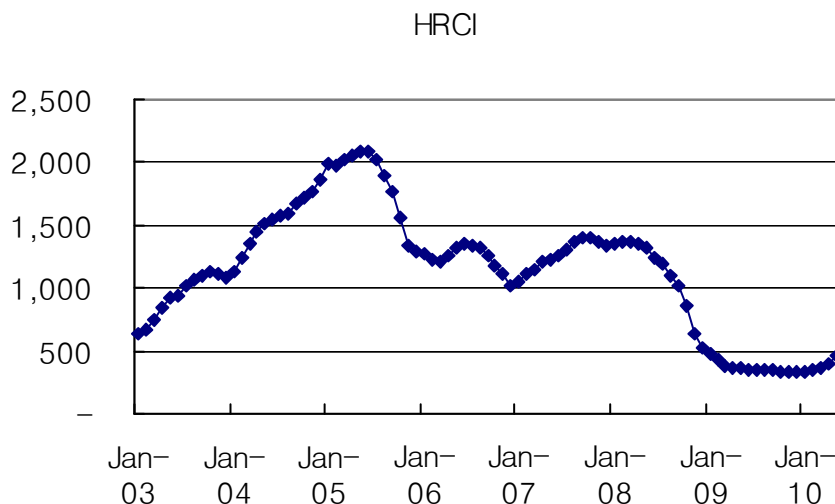
II. 해운시장 동향

- 컨테이너 해운시장은 금융위기 직후 심각한 침체를 겪었고 현재는 바닥을 통과하여 반등하는 추세인 것으로 보임
 - 컨테이너선의 유휴선박 비율은 15개월만에 최저치인 5.3%로 하락한

것으로 보도됨 - Alphaliner 5.10자

- 용선료 수준을 나타내는 **HRCI(Howe Robinson Container Index)**는 최근 수개월간 크게 상승하였으나 아직까지는 역사적으로 매우 낮은 수준에 머물고 있음
 - 최근 5월 19일자로 발표된 HCRI는 479.1로 지난해 11월 최저점을 기록한 329.1에 비하여 45.4% 상승하였으며 5월 한 달 동안에만 12.3% 상승
 - HCRI는 금융위기 이후 지속적으로 또한, 급격히 하락하였고 1997년 지수가 개발된 이후 가장 낮은 수준을 기록하였으며 아직도 매우 낮은 수준임

< HCRI 추이 >

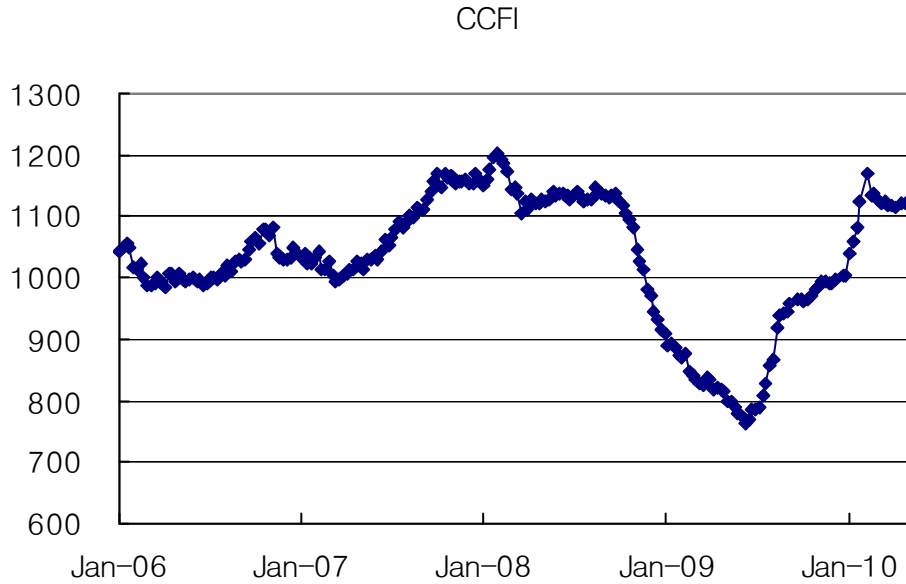


자료 : KMI에서 재인용

- 중국발 컨테이너화물 운임지수인 **CCFI**의 경우 **2009년 6월**말 최저점을 기록한 이후 급격히 상승하여 최근 금융위기 이전 수준으로 회복됨
 - 가장 최근에 발표된 CCFI는 1125.78로 최저치였던 09년도 6월 대비 약 50% 상승한 수치임
 - 동 지수는 지난 2월말 1168까지 상승한 이후 약간의 조정을 거치고

있는 것으로 보임

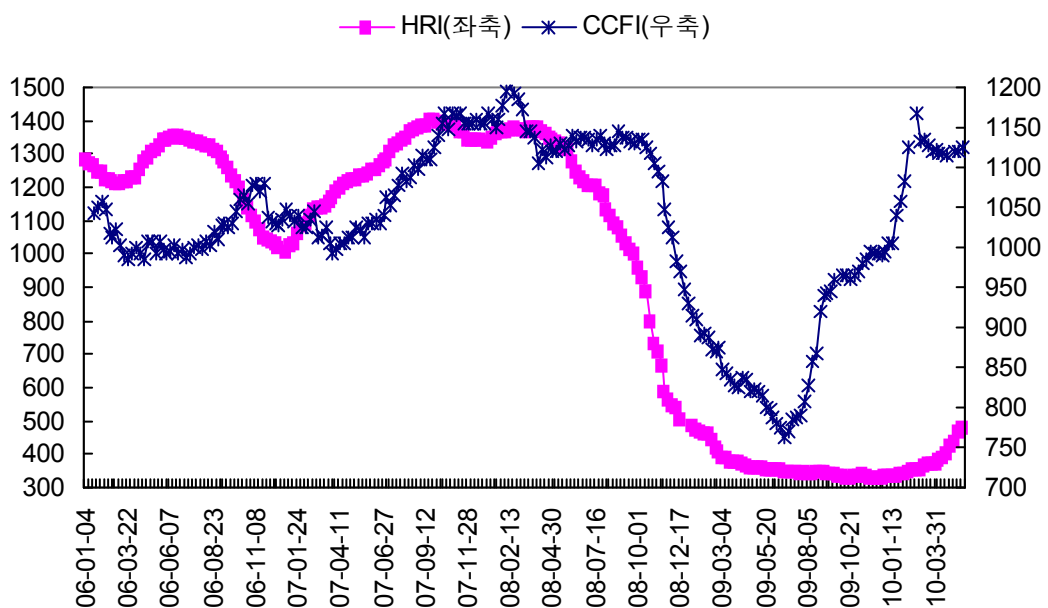
< CCFI 추이 >



자료 : 상해항운교역소

- 2006년부터 HRCI와 CCFI 데이터를 비교하여 보면 최근의 운임 상승은 자연스러운 시장의 상황이라기보다는 인위적으로 끌어올린 경향이 있는 것으로 추정됨

< HRCI와 CCFI의 비교 >



- 2006년부터 HRCI(용선료)와 CCFI(운임) 수준을 비교하여 보면 두 지수가 정확히 일치하지는 않으며 이는 시장의 수급 상황이 주로 반영되는 용선료에 비하여 운임은 해운동맹 등 인위적인 개입요소가 존재하기 때문인 것으로 추정
 - 정확히 일치하지는 않으나 약 3~6개월의 시차를 두고 두 지수 사이에는 등락의 패턴이 일치하는 것으로 나타나며 이러한 추세는 금융위기 이후 두 지수가 크게 하락한 2009년 6월까지 지속됨
 - 2009년 6월 이후 운임수준은 급격히 상승하였으나 용선료의 경우는 지속적인 하락추세를 나타내다가 2010년에 들어와서 반등이 시작되었고 반등폭도 작다는 점을 주목할 필요가 있음
 - 이는 시장의 수급상황이 근본적으로 개선되기 이전부터 선사들의 운임 인상노력이 시작되었음을 의미하며 실제로 저속운항, 해운동맹의 운임인상 노력 등이 운임 상승에 큰 역할을 하였음을 알 수 있음
 - 유티선박의 비율이 최근 크게 낮아지기는 하였으나 아직까지 5% 이상의 선박이 운항에 투입되지 못하고 있는 상황이므로 용선료의 반등폭은 제한적인 것으로 보임
 - 이러한 이유로 현재의 시황개선이 선복량 과잉과 같은 위험요소가 해소되었음을 의미하는 것이 아님을 주지할 필요가 있음
- 최근 들어 용선료 수준이 개선되고 있는 것은 **2009년 인도예정 선박들의 상당한 물량이 인도연기 등으로 공급되지 못하였기 때문으로 추정**
- Clarkson의 Shiptype Orderbook Monitor에 의하면 2009년 초 집계한 2009년 인도계약 컨테이너선은 총 204만TEU이었으나 실제 인도된 물량은 55%에 해당하는 113만TEU에 불과한 것으로 집계
 - 나머지 물량 대부분은 2010년 이후로 인도가 연기된 것으로 보이며 동 기관의 자료를 종합하여 보면 계약취소 등으로 orderbook에서 사라진 물량은 극히 미미한 수준임

- 2009년의 폐선량도 예상보다 크게 증가하여 총 197척 374만TEU가 폐선된 것으로 집계되었으며 폐선된 선박들의 평균 선령도 27년으로 처음으로 30년 미만을 기록

- 이러한 폐선추이도 용선료 반등에 큰 영향을 준 것으로 추정

□ 향후 3년간 선복량 증가율은 연평균 7.7%에 이를 것으로 예상되며 물동량의 증가속도가 시황회복의 관건이 될 것으로 예상

- 향후 3년간 인도예정인 컨테이너선은 총 453만TEU로 이는 현존하는 선복량의 약 34%에 해당하며 이 중 일부 선박이 계약취소되고 비교적 많은 양의 폐선을 가정하여도 연평균 7.7%의 선복량 증가율 예상
- 시황이 지속적으로 상승할 것인지 여부는 사실상 세계 경기의 회복 속도와 이에 따른 물동량 증가 속도에 달려 있음

III. 시황 전망

□ 향후 시황은 적절한 가정을 통하여 두 가지 시나리오로 구성하였으며 가정은 다음과 같음

○ 낙관적 시나리오

- 현재 전 세계 컨테이너선 수주잔량의 10% 계약취소
- 나머지 선박의 인도시기는 6개월~1년까지 연기
- 전 세계 실질경제성장률은 2010~2014년까지 1.7~3.7% (IMF자료 근거)
- 이후는 Global insight의 장기전망치 사용
- 물동량 증가율 2010년 8.8%, 2011년 10%, 이후 8.2~4.7%(2025년)까지 점차 둔화 가정

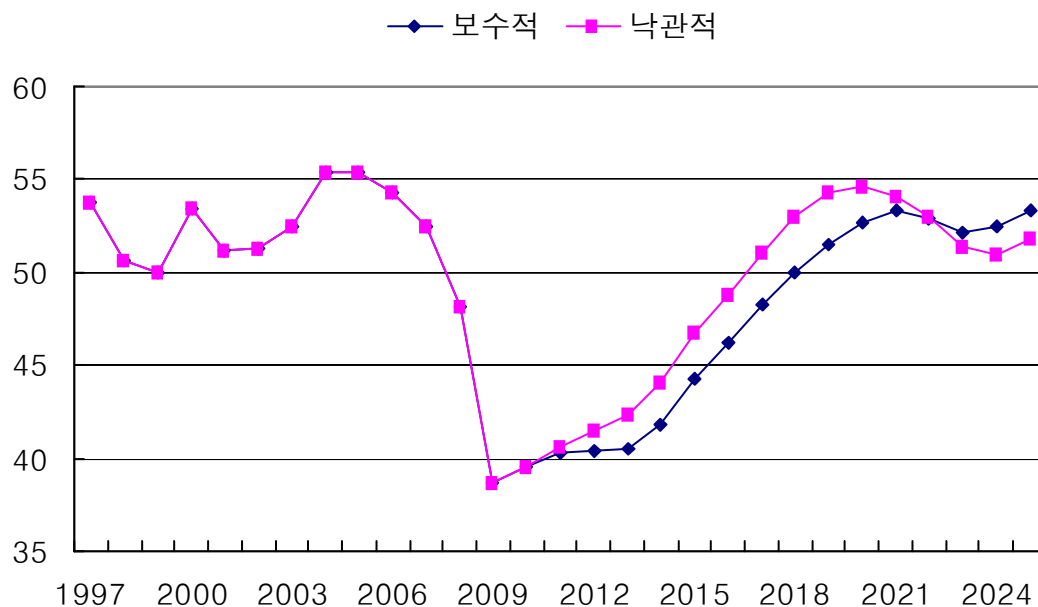
○ 보수적 시나리오

- 선박공급 시나리오는 낙관적 시나리오와 동일
- 전 세계 경제가 2011년 이후 금융위기 이전 수준의 성장 속도 회복
- 물동량 증가율 2010년 8.8%, 2011년 11%, 이후 10.0~4.7%(2025년)까지 점차 둔화 가정

□ 물동량/선복량 비¹⁾를 살펴보면 2009년과 2010년은 사실상 바닥 수준에 있음을 알 수 있으며 2010년부터 반등하여 2020년까지는 지속적으로 개선될 전망

- 금융위기 이전까지 동 수치는 50~55 사이를 등락하였으며 이 수준으로 회복하는 데에는 약 7~8년이 걸릴 것으로 예상
- 이후 2018년~2021년 사이에는 큰 호황이 예상되며 이 무렵의 과잉 투자로 수급비율은 그 이후 다소 악화될 것으로 전망

< 물동량/선복량 비 추이 및 전망 >



주 : 선복량은 각 연도 초 기준

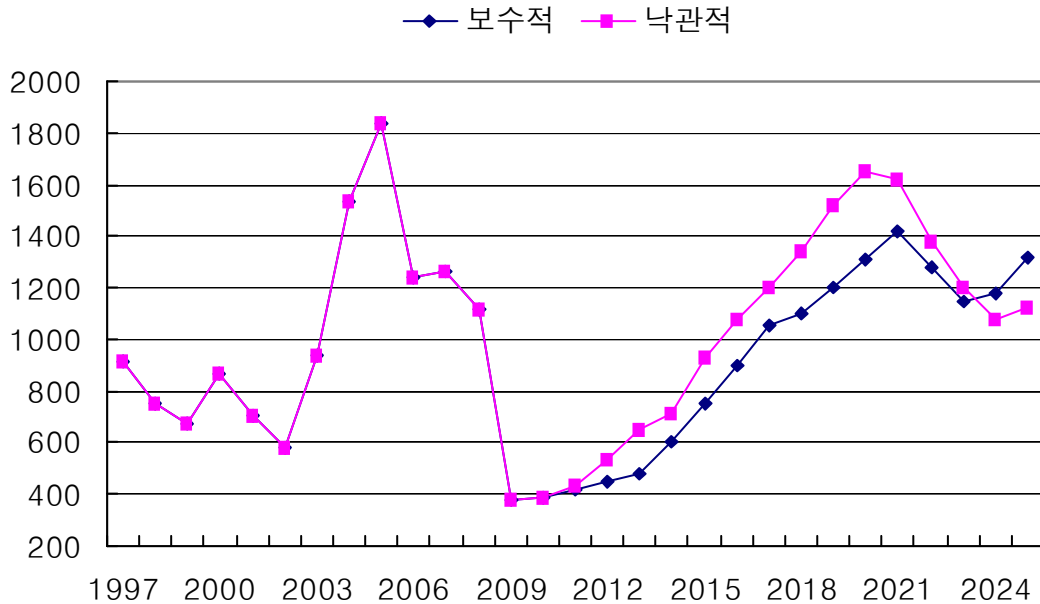
□ HRCI는 시황개선에 따라 점차 상승하는 추세로 예상되나 향후 5년간은 매우 낮은 수준을 기록할 것으로 전망

- 전 세계 경기회복에 따라 물동량도 꾸준히 증가하겠으나 향후 3년간은 많은 양의 신조 선박이 공급될 것으로 예상되어 급격한 용선료 인상은 기대하기 어려울 것으로 예상
- 연평균 HRCI가 다시 1,000을 넘어가는 시기는 2016~2017년경이

1) 물동량은 전 세계 항구의 컨테이너처리량이며 선복량은 해당연도 초의 예상 선복량으로 물동량/선복량 비는 두 수치를 TEU로 통일하여 단순히 나눈 수치임

될 것으로 예상

< HRCI 추이 및 전망 >



주 : 선복량은 각 연도 초 기준

□ 단기적으로 운임의 조정 가능성이 클 것으로 예상

- 최근의 운임 상승은 해상물동량의 증가와도 큰 관련이 있으나 저속운항, 해운동맹 등에 의한 영향도 적지 않은 것으로 추정
- 시황의 극심한 침체에서 단행된 저속운항이 종료되고 유희선박이 다시 투입되며, 신조 선박이 시장에 공급되면서 단기적으로 용선료는 다시 하락하고 운임도 재조정될 가능성이 큰 것으로 추정
- 시황의 바닥은 지난 것으로 보이나 현재의 운임수준이 조정 없이 지속적으로 개선될 것이라는 기대에는 무리가 있음

IV. 결론

- 현재의 시황은 바닥을 지난 것으로 추정되나 급속한 회복을 기대하기에는 무리가 있으며 최소한 향후 3년에서 5년간은 시황이

점진적으로 개선될 것이나 침체 수준을 벗어나기는 어려울 전망

- 시황이 급속히 회복되는 것으로 보이나 과잉 선박량 문제는 아직까지 해소되지 못하고 있으며 이 문제는 시황회복 속도를 제한할 것으로 전망
- 용선료 등 전반적인 시황은 세계 경제의 회복으로 조금씩 개선될 것으로 보이나 운임수준은 단기적으로 조정의 가능성이 크며 신조선 공급 물량에 따라 이러한 조정은 2012년까지 수시로 나타날 전망

□ 컨테이너 선사들의 **2010년 1분기 실적**이 흑자 반전된 것으로 알려지고 있으나 이러한 추세가 금년 내 지속되기는 어려울 전망

- 1분기의 경우 용선료는 낮은 상태에서 운임이 급격히 상승한 것을 확인할 수 있었으며 낮은 용선료로 선박을 용대선하여 높은 운임에 의한 차익으로 단기적 이익이 가능하였을 것으로 추정
- 또한 저속운항으로 연료비 절감이 단기적 이익에 기여하였을 것으로 추정됨
- 그러나 이러한 추세는 금년 내 지속되기 어려울 것으로 보이며 저속 운항도 엔진의 무리한 운전 등으로 한계가 있는 만큼 단기적으로 종료될 것으로 예상
- 그러므로 1분기 실적을 금년 실적 추정치의 근거로 삼는 것은 위험할 수 있음