



기업평가본부 수석애널리스트 송민준  
mjsong@kisrating.com

## 컨테이너선 시황과 경기 대응력

**글로벌** 금융위기 이후 컨테이너선사는 물동량 감소와 운임 급락으로 컨테이너사업 부문에서 대규모의 영업적자를 기록하는 등 매우 어려운 시기를 보냈다. 그러나 2010년에는 각국의 부양책과 경기 개선으로 물동량이 회복되고 선사 간 공조로 선복량이 조절되면서 운임이 2008년 수준까지 빠르게 회복되었고, 이로 인해 국내 양대 컨테이너선사(한진해운, 현대상선)는 2010년 3사분기 분기 최대 영업이익을 기록하였다.

금번 보고서에서는 최근 2년 사이 급변한 컨테이너선사의 영업환경을 살펴보고, 수급 개선 상황과 선사 간 공조가 시황 개선에 미친 영향을 검토하여 개선된 시황의 지속가능 여부에 대해 살펴보고자 한다. 또한 급변한 영업 환경 속에서 주요 컨테이너선사의 영업 성과와 국내 컨테이너선사의 경기 대응력도 아울러 점검해 보도록 하겠다.

### 컨테이너선사가 직면한 시장 환경

#### 물동량

2010년, 물동량  
예상보다 빠르게  
2008년 수준을 회복

장기간 증가 추세(1996~2008년 연평균 증가율 8.7%)를 지속해온 컨테이너 해상물동량이 2009년에는 글로벌 경기 침체<sup>1)</sup>에 따른 미국, 유럽 등의 수요 부진으로 전년 대비 9% 감소하였다. 또한 2009년 말 주요 시장예측 자료에서는 2010년의 컨테이너 해상물동량 회복은 소폭(4% 내외)에 그칠 것이며 금융위기 이전인 2008년 물동량을 회복하는 데는 시간이 필요할 것으로 예상되었다.

그러나 글로벌 경기 회복과 신흥국의 생산량 증가, 재고소진 효과 등에 힘입어 2010년에는 2008년 해상물동량을 상회하는 138.4백만 TEU(전년 대비 11.4%)의 물동량을 기록할 것으로 추정되고

1) 2009년 경제성장률

	World	US	EU	Japan
Growth in real GDP[%]	-0.6%	-2.4%	-4.1%	-5.2%

자료 : IMF

있으며 유럽의 재정 문제, 선진국의 높은 실업률 등 상존하고 있는 잠재적 부담 요인에도 불구하고 글로벌 경기 회복기조 하에 2011년에도 컨테이너 물동량은 10% 내외의 증가를 보일 전망이다.

[표1] 세계 해상물동량 추이 및 전망					
(단위 : 백만 TEU, %)					
구 분	2007	2008	2009	2010(E)	2011(E)
Transpacific	21.1	20.5	18.4	20.4	22.3
Far East-Europe	16.9	16.8	15.2	17.3	19.1
Transatlantic	6.5	6.3	5.0	5.6	6.1
Non-mainlane East-West	12.8	14.2	14.4	15.8	17.4
North-South	20.6	22.0	20.6	22.9	24.7
Other	53.1	56.7	50.6	56.4	63.3
Total	131.0	136.5	124.2	138.4	152.9
% growth	11.4%	4.2%	-9.0%	11.4%	10.5%

자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, 2010.10

## 선복량

발주 취소, 인도 지연,  
선종변경 등으로  
선복량 증가속도 둔화

발주 선박의 인도 스케줄(2008년 9월, Clarkson 기준) 상으로는 2009년에 기존 선복량의 14.3%에 해당하는 신규 선박이 인도될 예정이었다. 그러나 급격한 물동량 감소와 운임 하락으로 컨테이너 선사가 선박 인도 지연과 발주 취소, 선종 변경, 선박해체 증가 등을 통해 선복량을 조절<sup>2)</sup>함으로써 실제 선복량 증가 속도는 크게 둔화될 수 있었다(2009년 컨테이너선 선복량 증가율 6.6%).

2010년 9월까지 전년 말 대비 1백만 TEU(8.1% 증가), 연말까지 0.2백만의 추가적인 선복량 증가가 예상되고 있으며 2011년에는 2008년 하반기 이후의 신규 컨테이너선 발주 감소 등의 영향으로 선복량 증가추세가 다소 둔화될 것으로 보인다.

[표2] 세계 컨테이너선 선복량 추이 및 전망						
(단위 : 백만 TEU)						
구 분	2007	2008	2009	2010.9	2010(E)	2011(E)
Post-P'max(3,000+TEU)	3.8	4.5	5.0	5.7	5.8	6.6
Panamax(3,000+TEU)	2.9	3.3	3.6	3.9	3.9	4.0
Sub-P'max(2-2,999TEU)	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8
Handy(1-1,999TEU)	1.6	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8
Feeders(1,000TEU)	0.7	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7
Total	10.8	12.1	12.9	13.9	14.1	15.0
% growth	13.7%	12.0%	6.6%	8.1%	9.2%	6.4%

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 2010.10

2) 선복량 감소효과(2011년까지 공급량에 미치는 영향)

개요	선복량(TEU)
Impact of cancellations and conversions(01 Oct 2008 - 31 Dec 2009)	350,000
Impact of actual scrappings(01 Oct 2008 - 31 Dec 2009)	450,000
Impact of deferrals of orders on 31. Dec 2011 supply	700,000

자료 : Alphaliner, THE CONTAINERSHIP MARKET IN 2009

총량적 수급으로는  
과거에 비해 취약하나  
당분간 수급 개선은  
지속될 전망

## 수급

물동량 회복과 선박량 증가 속도의 완화로 2010년에는 세계 컨테이너선 수급이 상당 수준 개선될 수 있었다(물동량 증가율-선박량 증가율, +3%). 그러나 회복된 물동량이 2008년 물동량을 소폭 상회하는 수준이며 선박량은 2008년 이후 약 14% 증가한 점을 감안할 때 총량적 수급은 2008년 보다 취약하다고 볼 수 있다.

그럼에도 불구하고 운임이 2008년 수준으로 빠르게 회복할 수 있었던 데에는 계선(Idle), 감속 운항(Slow Steaming), 노선합리화 등을 통한 운항 선박량 조절과 주요 컨테이너선사의 실적 저하에 따른 운임 경쟁 완화가 큰 역할을 한 것으로 판단된다.

[표3] 세계 컨테이너선 수급 추이와 전망

구 분	2007	2008	2009	2010(E)	2011(E)
TRADE(백만 TEU)	131	136.5	124.2	138	153
% growth	11.4%	4.2%	-9.0%	11.5%	10.6%
Fleet(천 TEU)	12,945	14,350	15,076	16,360	17,403
% growth	11.9%	10.9%	5.1%	8.5%	6.4%
Blance <sup>주1)</sup>	-0.5%	-6.7%	-14.1%	3.0%	4.2%

주 1) Blance = Trade growth(%) - Fleet growth(%)

자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, 2010.10

2) Fleet = Containerships + Multi-purpose + Ro-Ro + Cargo Liners +  
Cargo Tramps + Conbulker + Barge/Hvy.Lift + Vehicle Carriers + Reefer

계선, 감속운항으로  
운항 선박량 조절

물동량 감소로 2009년 3월에는 약 1.4백만 TEU(전체 선박량의 약 11.3%)의 선박이 계선되어 상당 수준의 과잉선박을 흡수할 수 있었다. 이후 물동량이 점진적으로 회복되고 감속운항이 지속됨에 따라 2010년 하반기에는 0.2백만 TEU까지 감소하였으나 계절적 비수기를 맞아 2011년 1사분기에는 다시 0.7백만 TEU까지 계선이 확대될 것으로 예상되는 등 계선을 통한 운항 선박량 조절은 당분간 지속될 전망이다.

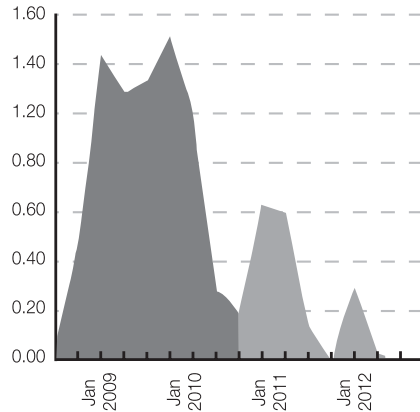
또한 감속운항을 통해 계선된 선박을 투입함으로써 일정 수준의 운항수지 개선과 선박량 조절이 가능하였다. Alphaliner에 따르면 감속운항으로 2010년 9월 현재 625천 TEU(총 선박량의 4.4%)의 실질 선박량 감소효과가 있는 것으로 보고되고 있다.

이미 주요 노선에서 Extra Slow Steaming을 적용하고 있어 추가적인 선박량 감소 효과는 크지 않을 전망이다. 연료비 감소 효과, 환경적 요인 등으로 감속운항은 당분간 실질 선박량을 조절할 수 있는 중요한 수단으로 사용될 전망이다.

경기회복에 따른 컨테이너 물동량 회복과 공급 조절, 예상 인도 선박의 감소 등으로 2011년에는 수급 여건이 추가적으로 개선될 수 있을 것으로 보인다(2011년 물동량 10.7% 증가, 선박량 6.4% 증가 예상, Clarkson). 또한 2008년 하반기 이후의 신규 선박 발주 감소 등으로 60%를 상회하던 신조 발주잔량이 약 28%까지 감소됨에 따라 중기 수급도 양호할 전망이다.

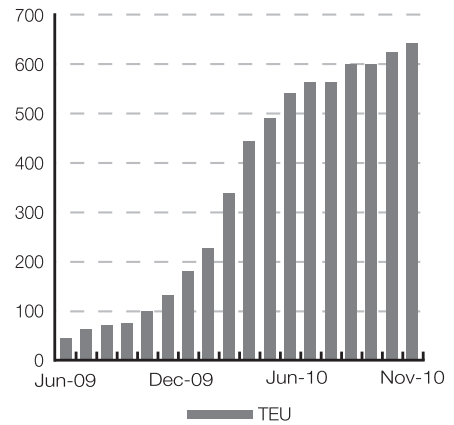
[그림1] 계선추이

(단위 : 백만 TEU)



[그림2] Additional TEU Absorbed by ESS

(단위 : 천 TEU)



자료 : AXS-Alphaliner

## 운임

2008년 수준 회복,  
비수기 하락폭 주시

북미와 유럽항만의 컨테이너 물동량이 2008년 대비 각각 12.3%, 13.0% 감소하는 등 전 세계적인 물동량 감소로 2009년에는 컨테이너 운임과 용선료가 급감하였다. CCFI 운임지수<sup>3)</sup>는 2009년 6월, 최근 10년내 최저 수준(763.3포인트)까지 하락하였으며 HR 용선지수<sup>4)</sup>는 2008년 하반기 급격히 하락한 이후 2010년 초까지 약보합세를 면치 못하였다.

그러나 물동량 회복과 선복량 조절, 선사 간 경쟁 완화로 운임이 빠르게 회복되어 2010년 3분기에는 2008년 수준까지 회복되었으며 용선료 지수도 2010년 2사분기부터 상승 반전되었다.

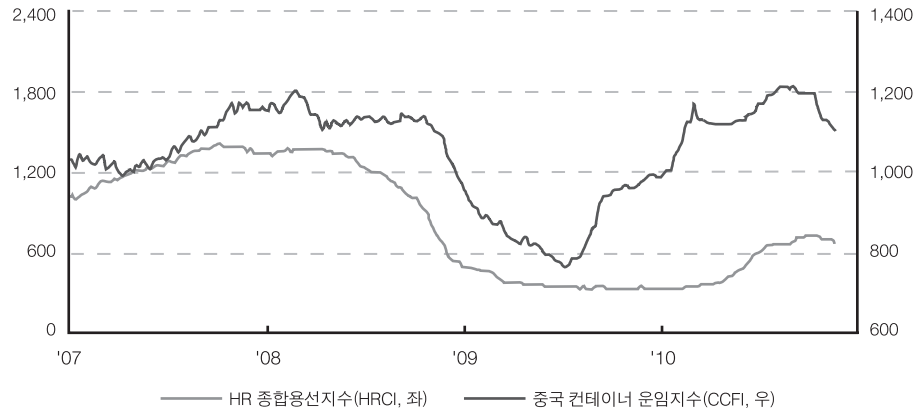
계절적 비수기인 4사분기 들어 짧은 기간 동안 CCFI 운임지수가 약 10% 정도 하락하고 있으나 3사분기 Peak Season 추가 운임 부과와 비수기 물동량 감소로 일정 수준의 운임 하락은 예상되었다. 다만 주요 컨테이너선사가 얼마나 탄력적으로 운항 선복량을 조절하고 경쟁을 완화할 수 있는지 여하에 따라 비수기 운임 하락폭이 결정될 전망이다. 어느 정도에서 하방 경직성을 보이는지는 컨테이너선 운임의 중기적 추세를 가늠할 수 있는 주요 지표가 될 것으로 보인다.

환경적 요구와 연료비 상승으로 Slow Steaming이 당분간 지속될 전망이며 비수기 계선 확대 전망, 대규모 적자를 경험한 선사의 결속력 강화 등을 감안할 때 운임 하락폭은 일정 수준에서 관리될 수 있을 것으로 보이며 2011년에는 물동량이 선복량보다 증가될 것으로 기대되고 있어 당분간 견조한 운임 추세가 유지될 수 있을 전망이다.

3) China Containerized Freight Index, 중국발 컨테이너운임지수

4) 영국의 해운컨설팅 및 브로커 업체인 'Howe Robinson C. I.'사가 1997. 1. 15.을 기준으로(HR 1,000) 발표하는 컨테이너선 용선료 지수

[그림3] 컨테이너 운임 및 용선료 추이



자료 : 상하이항운교역소, Howe Robinson &amp; Co.

컨테이너선사의 경기  
비탄력성(09년)과  
선사 간 공조를 통한  
경기 대응력(10년)  
확인한 2년

### 최근 2년간의 영업환경

사선 또는 장기용선을 정기노선에 투입하는 영업 형태 상 탄력적 선복량 조절이 쉽지 않은 컨테이너선사는 물동량이 감소하고 운임이 급락한 2009년, 최악의 영업환경을 경험하였다. 또한 축적된 발주 선복량 부담과 경기 회복에 대한 불확실성 속에 장기적인 시황 부진이 우려되었다.

그러나 2010년 들어 경기 개선으로 물동량이 빠르게 회복되었고, 선박 인도 감소, 계선, 감속운행을 통한 선복량 조절로 운임도 빠르게 회복될 수 있었다. 2010년의 빠른 실적 개선은 대형사 위주로 구성된 컨테이너선사가 선복량 조절과 운임 경쟁 완화를 통해 일정 수준 경기를 방어할 수 있음을 보여주고 있다.

### 컨테이너선사의 영업실적 및 경기 대응력

#### 주요 컨테이너선사 영업실적

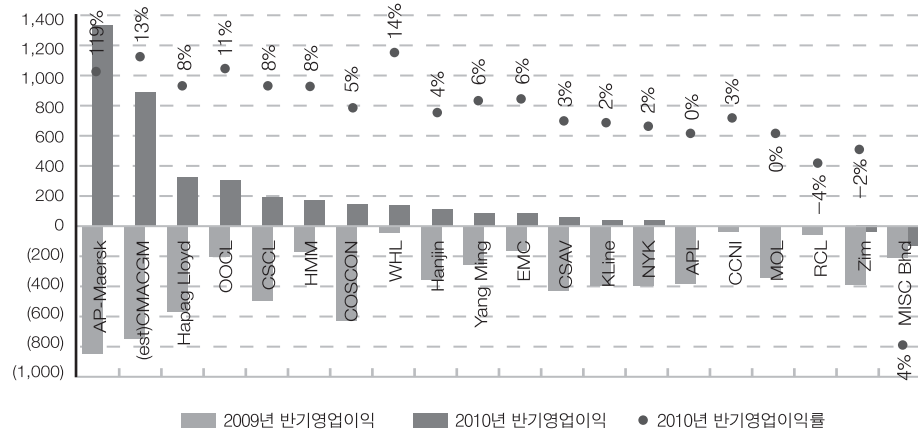
대규모 영업적자(09년)  
이후 빠르게 실적  
개선 중

대부분의 주요 컨테이너선사는 물동량과 운임이 급격히 하락한 2009년에 매출 감소율이 30% 내외에 달했으며 운영선단 1위 업체인 AP-Maersk를 포함하여 상위 20개 컨테이너 선사가 모두 컨테이너부문에서 영업적자를 기록하였다.

그러나 시황 회복에 힘입어 주요 선사의 2010년 매출은 2008년 수준으로 회복되었으며 20개 대형선사 중 3개사를 제외한 대부분이 2010년 상반기 컨테이너부문에서 영업 흑자를 기록하고 있다.

[그림4] 주요 선사 컨테이너부문 영업이익 추이

(단위 : 백만 USD)



자료 : AXS-Alpaliner, 해양한국 2010.11 재인용

## 국내 양대 컨테이너선사의 경기 대응력

국내 컨테이너선사,  
시장 대비 양호한  
물동량 추이 보이며  
일정 수준의  
경기 대응력 보여

국내 양대 컨테이너선사인 한진해운, 현대상선도 2009년에 대규모의 영업손실을 면치 못하였다(한진해운과 현대상선의 컨테이너부문 영업적자, 각각 8,383억원, 4,668억원).

그러나 물동량 감소가 가장 컸던 대서양 노선의 매출 비중이 크지 않고, 상대적으로 물동량이 견고하게 유지되었던 아시아권역 물동량을 토대로 글로벌 감소폭(9%)에 비해 크지 않은 수준에서 감소폭을(한진해운, 현대상선 각각 6%, 5.6%) 관리할 수 있었다.

또한 양사 모두 2010년 3사분기까지 물동량 증가율이 글로벌 증가율(2010년 예상 11.4%)을 상회하고 있으며 주요 노선인 태평양 항로에서는 선대 보강과 소석률(실제 적재량/총 가능적재량) 개선으로 10% 이상 시장 물동량 증가를 상회하고 있다(2010년 태평양 항로 예상 물동량 증가율 10.9%, 한진해운, 현대상선 각각 해당 노선 물동량 증가율 25.8%, 24.0%).

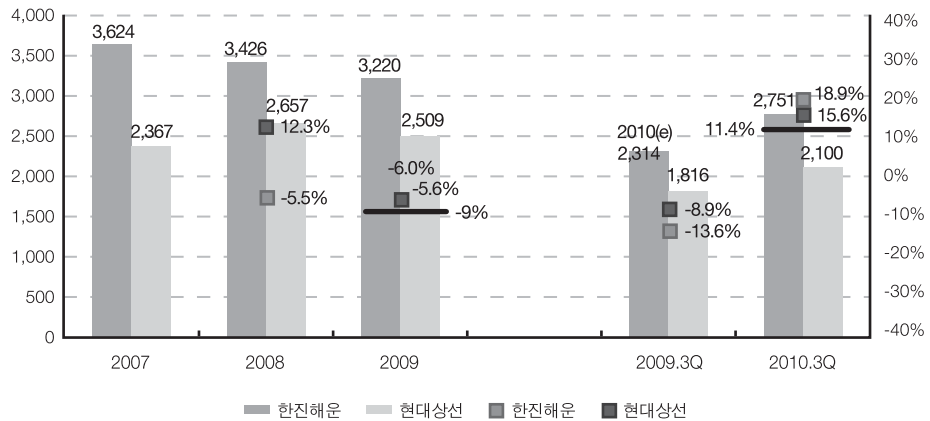
시장 평균 수준을 상회하는 물동량 증가와 운임 상승을 토대로 한진해운과 현대상선은 컨테이너 사업부문(2010년 3분기 누적 기준)에서 각각 5,223억원, 5,371억원의 영업이익과 8.9%, 13.0%의 영업이익률을 기록하고 있다.

글로벌 해상물동량 감소와 급격한 운임 하락으로 2009년에는 국내 컨테이너선사도 대규모 영업적자를 기록하였으나 우수한 고객기반과 상대적으로 물동량이 견조하게 유지되었던 노선 구성 등에 힘입어 물동량 감소폭을 일정 수준에서 통제할 수 있었으며 경기 회복 시에는 시장 평균을 상회하는 물동량 개선 추이를 보이고 있다.

따라서, 국내 양대 컨테이너선사의 컨테이너선 부문 경기 대응력은 비교적 양호하다고 할 수 있으며 상대적으로 회복 속도가 느린 대서양 항로의 매출 비중이 크지 않은 점도 향후 영업 전망에 긍정적이다.

[그림5] 국내 컨테이너선사와 글로벌 물동량 추이

(단위 : 천 TEU, %)



주) 빨간선은 글로벌 물동량 증감율임.

자료 : 각 사 공시자료, Clarkson

#### 글로벌 선도 해운사 대비, 컨테이너 외 부문의 사업안정성 미흡

그러나 국내 컨테이너선사는 최대 컨테이너 선사인 AP-Maersk나 다각화된 선종 구성을 갖춘 일본 주요 해운선사(MOL, NYK Container Line, K-Line)와 비교할 때 2009년 전체 영업성과에서는 열위한 모습을 드러내고 있다.

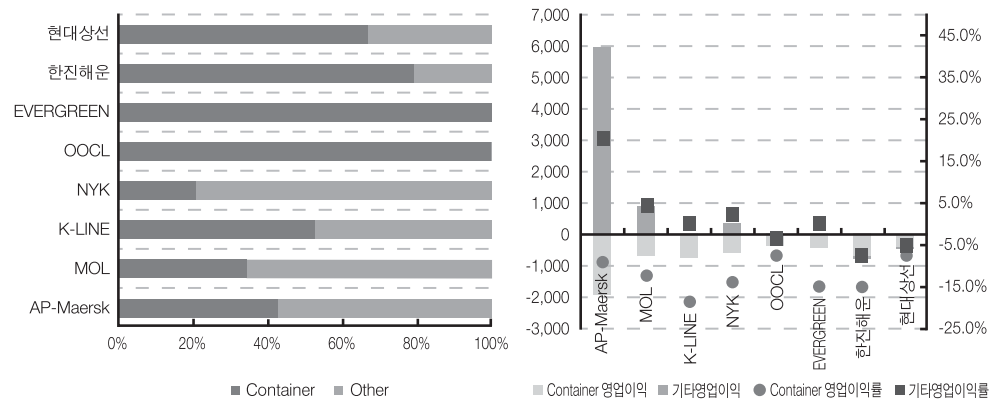
전체 매출의 약 40%가 컨테이너선 부문에서 발생하고 있는 AP-Maersk는 유전개발사업의 우수한 수익력을 토대로 2009년에도 영업이익(USD 37.6억불)을 시현하였으며 일본의 대형 해운선사도 다각화된 선종의 구성과 장기운송계약 비중이 높은 벌크사업부문(Dry Bulk, Tanker, Car carrier 포함)의 안정적 이익기여를 기반으로 양호한 영업실적을 기록할 수 있었다. (MOL 1.6%, NYK -1.1%).

이에 반해 대부분의 매출이 컨테이너선과 연관 사업에서 발생하고 있는 Evergreen이나 OOCL 등은 컨테이너부문의 대규모 적자가 고스란히 전체 영업실적으로 이어졌다.

한진해운, 현대상선은 Evergreen이나 OOCL에 비해 컨테이너선부문 사업집중도가 낮은 편이나 일본 선사에 비해서는 높은 컨테이너선 비중을 보이고 있다. 또한 전용선, LNG선, 유조선 등이 장기운송계약을 기반으로 운용되고 있음에도 불구하고 벌크부문에서의 영업 레버리지 확대에 경기 변동성이 커져 컨테이너선 경기 침체 시 경기 방어적 역할을 충분히 담당하지 못하였다. (한진해운 및 현대상선 2009년 컨테이너선 외 부문 영업이익률 각각 -7.2%, -4.8%).

국내 컨테이너선사가 한 단계 더 레벨업된 해운선사로 성장하기 위해서는 컨테이너부문 영업경쟁력 제고뿐만 아니라 일본 선사와 같이 컨테이너선 외 부문에서 안정적 수익기반을 마련할 필요가 있다. 특히, 주력 사업부문인 컨테이너선부문의 경기 비탄력적 요소를 감안할 때, 여타 부문에서 영업레버리지를 확대하여 높은 수익성을 추구하기보다는 COA 계약 비중 확대 등을 통한 사업안정성 확보가 선행되어야 할 것으로 판단된다.

[그림6] 2009년 주요 컨테이너 선사의 컨테이너선 매출 비중과 부문별 수익성 (단위 : 백만 USD)



주) 2009년 평균환율을 적용하여 환산함. 자료 : 각 사 사업보고서

마치며

최근 2년 사이 컨테이너선사는 매우 급격한 시황 변동을 경험하였다. 사상 처음으로 글로벌 물동량이 감소(9%)하고 운임이 급락(2008년 고점 대비 2009년 저점 비율, 63.5%)한 2009년에는 주요 컨테이너선사의 영업성과가 급격히 악화되었다. 그러나 예상보다 빠른 물동량 회복과 선사 간 공조(선박인도 감소, 계선, 감속운항)를 통한 선복량 조절로 국내 양대 컨테이너선사가 2010년 3사분기 분기 최대 영업이익을 기록할 정도로 2010년에는 영업 여건이 개선되었다.

이 과정에서 국내 양대 컨테이너선사는 시황 침체 시 양호한 노선 구성과 고객 기반을 토대로 시장 물동량보다 낮은 물동량 감소를 기록하였고, 경기 회복 시에는 시장 평균을 상회하는 물동량 증가로 우수한 수익성을 시현하는 등 컨테이너부문에서는 일정 수준의 영업경쟁력을 가지고 있음을 입증하였다.

그러나, 글로벌 선두 기업이나 사업구성이 다각화되어 있는 일본 선사가 컨테이너선 외 부문의 안정적 수익 기반을 토대로 전체 영업실적을 견고하게 방어한 데 비하면 국내 양대 컨테이너선사는 불황기 경기를 방어해 줄 여타 사업부문이 상대적으로 취약하였다.

양호한 수급 전망과 선사 간 공조 강화로 당분간 양호한 시장 환경이 유지될 것으로 보이는 가운데, 국내 컨테이너선사가 한 단계 레벨업된 성장을 위해선 노선 다변화, 고객기반 확충, 새로운 환경(선박의 대형화, 환경의 중요성 증가, 중국 선사의 성장)에 대한 적극적 대응을 통해 기존 컨테이너사업부문의 영업 경쟁력을 제고함과 동시에 컨테이너선 외 사업부문에서 COA 계약 확대 등을 통해 사업안정성을 확보해야 할 것으로 판단된다.