10여년 만의 호황, 2021년 컨테이너 운임은 왜 올랐나
- 운임 초강세 국면 속 글로벌 상위권 선사들의 동향과 시사점

신승환 기업평가본부 선임연구원 02-2014-6373 seunghshin@nicerating.com 2021.12.21

SUMMARY

2021년 컨테이너선 운임은 왜 올랐나

- 2021년 컨테이너 시장 운임지수 상승의 가장 큰 원인은 주요 원양항로의 항만시설 및 항만과 육상운송 연계 과정에서의 병목현상 발생으로, 체선 비중 증가에 따른 공급 부족 심화에서 기인한다. 특히, 미 서안, 영국 등지의 주요 항구에서 심각한 병목현상 발생으로 아시아와 미주, 아시아와 유럽 간 원양항로에서의 수급불균형이 심화되었고, 원양항로의 운임 상승이 인근 항로에 연쇄적으로 영향을 미쳤다.

- 병목현상이 발생한 근본적인 이유는 물동량의 급격한 증가이다. 전 세계 주요국들의 강력한 통화 및 재정정책의 영향과 백신의 보급 등으로 2021년 상품교역 예상 증가율이 10.8%로 전망되는 등 강한 경제회복 기조가 나타났다. 2021년 미국의 가계소비 규모는 코로나19 팬데믹 이전인 2019년을 넘어서 크게 성장하고 있다. 특히, 수입유발효과가 높은 내구재 소비의 증가가 제조·유통기업의 재고부족으로 이어졌고, 재고를 확보하기 위한 생산활동 및 발주 증가가 해상 물동량 수요의 증가로 연결되었다.

글로벌 상위권 선사의 M&A, 선대 투자 증가 추세

- 비상장사인 MSC(선복량 기준 2위)와 ONE(6위)을 제외한 글로벌 상위권 7개 선사의 2021년 3분기 누적기준 영업이익 합산 규모는 약 622억 달러(한화 약 71조원), EBIT/매출액은 37.9%로 2008년 금융위기 이후 역대 최고 수준의 영업수익성을 시현하였다. 2021년 4분기에도 컨테이너 운임이 전반적으로 높은 수준을 유지하고 있어 2021년 글로벌 상위권 선사들의 연간 실적은 매우 우수한 수준을 달성할 전망이다.

- 글로벌 상위권 7개 선사의 합산기준 부채비율은 2019년말 201.6%에서 2021년 9월말 기준 101.5%로, 순차입금의존도는 동기간 37.1%에서 5.2%로 감소한 것으로 분석된다. 한편, 상위권 선사들의 전반적인 재무구조가 매우 양호한 수준으로 제고된 가운데 해당 선사들이 2021년 9월말 기준 보유 중인 현금 및 현금성자산(단기금융상품 포함) 규모가 총 596억달러(한화 약 70조원) 수준으로, 선대 투자, 신사업 확대, 재무구조 개선, 주주환원 등 그 활용방식에 따라 향후 글로벌 해운업계 경쟁구도에 영향을 미칠 것으로 판단된다.

- 풍부한 유동성과 영업현금창출력을 바탕으로 글로벌 상위권 선사들은 역내 선사, 물류기업 등 주변 사업분야의 M&A에 적극적으로 나서고 있다. Maersk(선복량 1위, 덴마크)는 2021년 미국의 Visible SCM(풀필먼트 기업), 네덜란드의 B2C Europe Holdings(소포 배달서비스), 포르투갈의 HUUB(풀필먼트 기업)를 각각 인수하는 등 적극적인 해운 및 물류 통합 전략 행보를 가속하고 있으며, 자회사 인수 등으로 2021년 3분기 누적 기준 약 9천억원의 현금을 지출하였다. 한편,

CMA CGM(선복량 3위, 프랑스)도 2021년 2월 항공화물운송 관련 자회사인 CMA CGM Air Cargo를 설립한 후 화물기 6대를 신규 발주하는 등 항공운송 서비스를 강화해 나가고 있다. 이처럼 일부 상위권 선사는 Port to Port 서비스를 넘어 Door to Door 를 지향하는 복합물류서비스 강화를 통해 물류 시너지 효과를 창출하고 자체 사업경쟁력 제고를 도모하고 있다.

- 선복량 기준 상위 7대 선사가 보유한 선복량이 글로벌 컨테이너 운송시장에서 차지하는 비중은 2017년 5월 65.5%에서 2021년 12월 76.6%로 확대되었으며, 상위 선사들의 컨테이너 시장 과점화가 점진적으로 강화되는 추세이다. 최근 선대 확충에 가장 적극적인 선사는 MSC(선복량 2위)로 2020년 8월 이후 16개월 간 125척의 중고선을 취득하였으며, 대규모 신조 계약 발주를 통해 2021년 12월 초 기준 발주잔량이 99만 TEU에 달한다. MSC의 적극적인 선대투자로 조만간 Maersk를 제치고 MSC가 글로벌 선복량 1위를 차지할 전망이다. 한편, OCEAN 소속의 Evergreen(대만), COSCO(중국), CMA CGM(프랑스)의 선대 확장 규모 역시 높은 수준이다. 향후 상위권 선사들의 최신식 대형선박이 시장이 인도될 경우, 대형선박을 보유 중인 선사와 그렇지 못한 선사 간 격차가 더욱 벌어질 전망이며, 글로벌 상위권 선사들의 시장 장악력이 보다 공고해질 것으로 전망된다.

국적 원양 컨테이너 선사의 영업실적 호조 및 재무안정성 제고

- 2018년 4월 해양수산부가 발표한 해운재건 5계년 계획에 따라 HMM은 2020년 초대형선 20척(24K TEU 12척, 16K TEU 8척)을 도입하여 대규모 선대 확충을 할 수 있었고, 국내외 전용 터미널도 상당수 확보함으로써 사업경쟁력을 제고할 수 있었다. HMM의 초대형선 도입으로 2021년 12월 현재 국적 원양 컨테이너 선사의 선복량은 89만 TEU(HMM 82만 TEU, 에스엠상선 7만 TEU)로, 규모 면에서는 한진 사태 직전인 2016년 8월 105만TEU (한진해운 63만TEU, HMM 42만TEU)에 근접한 수준까지 회복되었다. 다만, 글로벌 선복 점유율 기준으로는 3%로(2016년 약 5%) 아직 미흡한 수준이다.

- HMM의 경우, 2021년 3분기 누적기준 약 5.2조원의 EBITDA를 창출하며 영업현금흐름이 대폭 개선되었다. 초대형선박의 운항 투입 시기가 컨테이너 운임 상승기와 일치하면서, 자체 원가 경쟁력이 제고된 가운데 해운 경기 사이클 상 이익 창출규모의 극대화를 이룰 수 있었다. 한편, 2021년 상반기에 190회, 199회 전환사채가 보통주로 전환청구 되고 관련 부채 약 3조원이 자본으로 전환되면서 2021년 9월말 기준 자본총계가 약 7.7조원으로 급격히 증가하였다. 회사는 중단기적으로 우수한 영업실적을 시현하는 가운데 이익잉여금의 누적 등에 힘입어 재무안정성 지표가 개선될 전망이다.

- 에스엠상선은 주력 항로인 미주노선의 운임 호조로 2021년 3분기 누적기준 6,697억원의 당기순이익을 기록하였다. 영업현금창출력 개선에 힘입어 부채비율이 2019년말 285.6%에서 2021년 9월말 기준 49.9%로 대폭 개선되었다.

- 국내 선사들의 영업현금창출력 확대와 재무지표 개선에도 불구하고, 최근 글로벌 상위권 선사들의 선대투자 확대 추이와 종합물류서비스 강화를 위한 M&A 움직임은 경각심을 불러일으키기 충분하다. 나날이 공고해지는 글로벌 컨테이너 운송시장의 과점화와 격화되는 경쟁 환경 속에서 국적 선사들이 금번의 우호적인 해운 경기 사이클을 자체 사업경쟁력과 재무적 대응력을 더욱 공고히 할 수 있는 기회로 삼고, 글로벌 컨테이너 운송시장에서의 영향력이 강화되길 기대해 본다.

목차

I. 2021 년 컨테이너 운임은 왜 올랐나 4

1. 2021 년 글로벌 컨테이너 시장 운임 동향 4
2. 주요 항만시설의 혼잡에 따른 선복 부족 심화 6
3. 코로나 19 가 불러 온 내구재 소비의 폭발적인 증가 11
4. 컨테이너 운송시장 시황 전망 14

II. 원양 컨테이너 선사 현황 및 전망 16

1. 원양 컨테이너 시장의 최근 경쟁구도 현황 16
2. 국적 원양 컨테이너 선사 현황 및 전망 21

III. 맺음말 25

I. 2021 년 컨테이너 운임은 왜 올랐나

1. 2021년 글로벌 컨테이너 시장 운임 동향

Clarkson에 따르면 2021년 12월 17일 주차 상하이발 유럽 노선의 컨테이너선 Spot 운임지수(SCFI기준)는 $7,603/TEU, 상하이발 미주서안 노선은 $7,419/FEU, 미주동안은 $10,983/FEU로 역사적으로 높은 수준을 유지하고 있다.

2020년 11월 27일 발표된 NICE신용평가의 이슈리포트 <HMM 10년만의 영업흑자, 지속가능한가> 에서는 구조적인 초과공급 심화 등에 따른 수급불균형으로 인한 2010년대 컨테이너 시장의 장기간 업황 부진과, 2016년 이후 컨테이너 시장의 질적인 변화, 2020년 2분기 이후 운임 지수의 반등 원인 및 HMM의 영업수익성에 미치는 영향 등에 대하여 살펴보았다.

그림1. 2006년 이후 글로벌 운임지수 동향 (CCFI, 월단위) 단위: INDEX

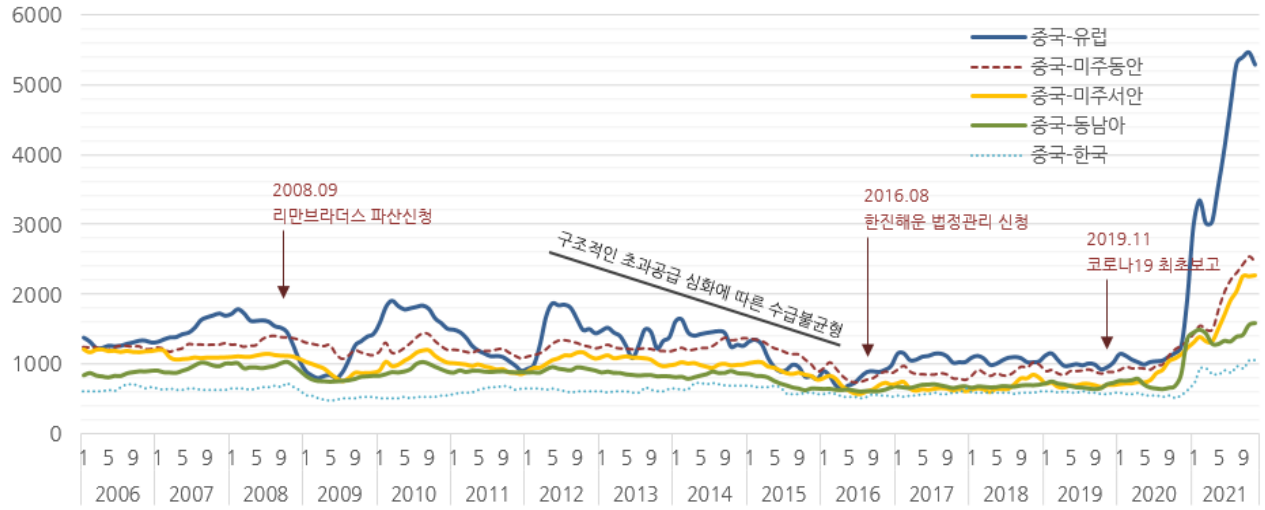
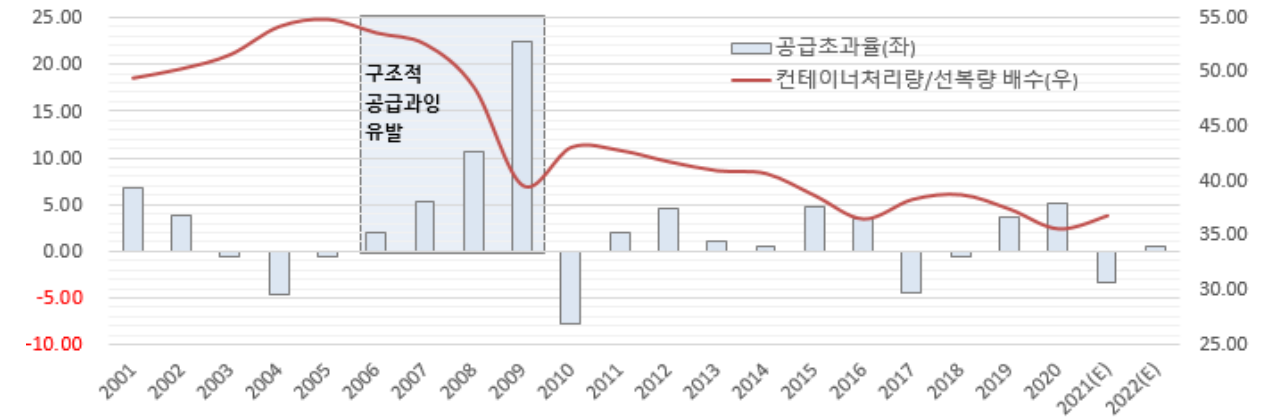


그림2. 2010년 대 컨테이너 시장을 지배하던 선복 수급불균형 구조 단위: %, 배



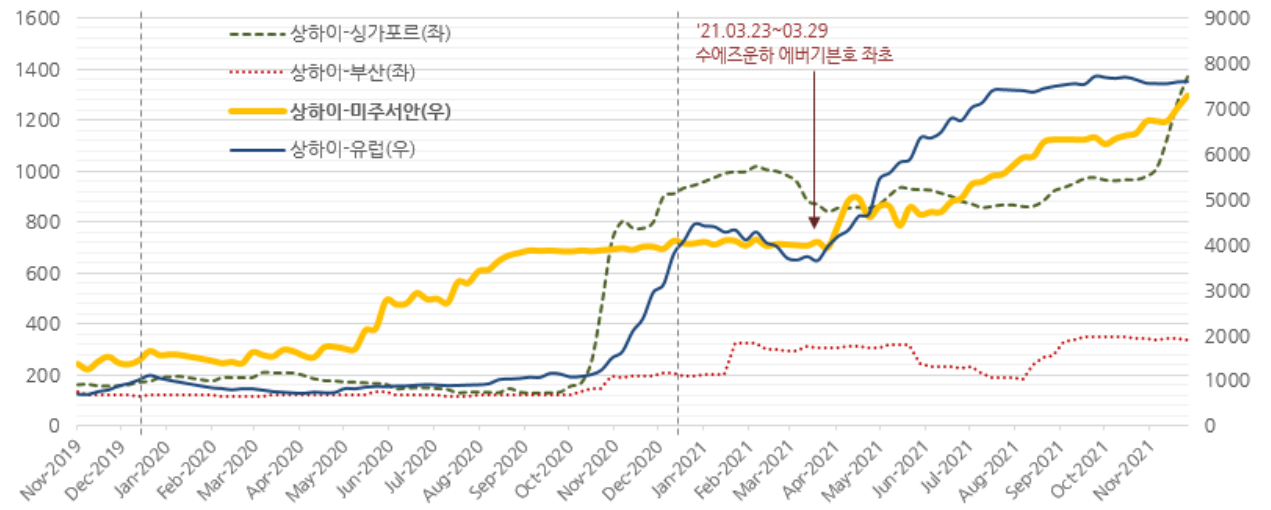
자료: Clarkson, NICE신용평가 정리
주: 운임지수는 CCFI 종합지수(China Containerized Freight Index, 중국 컨테이너 운임지수) 활용. 공급초과율 = 공급증가율 - 수요증가율

2020년 하반기 컨테이너 운임지수의 반등은 코로나 19로 인해 30% 이상 물동량이 감소할 수 있다는 2020년 초 시장 전망과, 근래 얼라이언스 간, 그리고 얼라이언스 내의 강화된 공조체계 등이 시장 전반의 보수적 운항조정 노력을 가능케 함으로써 그 간 컨테이너 시장을 지배하던 수급 불균형이 완화된 것이 주요한 원인으로 판단된다.

2021년 컨테이너 운임지수는 집계이래 사상 최고치를 경신하는 흐름이 나타났다. 벌크 등 다른 선종의 시황이 급격히 상승과 하락하는 등 변동성이 확대되고 있음에도 불구하고 컨테이너선 운임은 연말까지 매우 높은 수준을 유지하고 있다. 따라서, 본고에서는 2021년 컨테이너 시장의 운임지수가 상승한 주요 원인을 정리하고 향후 전망을 제시하며, 글로벌 해운사들의 실적과 동향에 대해서도 점검해 보고자 한다.

2019년 11월 코로나19 최초 감염 보고 이후 컨테이너 운임지수의 주 단위 동향을 살펴보면, 코로나19 공포가 전 세계적으로 확산된 2020년 3~4월 경 미주노선과 유럽노선의 운임지수가 저점을 찍고 먼저 상승을 시작하였고, 이후 11월부터 싱가포르 등 동남아노선의 운임이 급등하였다. 2021년에도 유럽, 미주서안이 4월 이후 상승 추세를 유지하면서 동남아노선이 11월 이후 급등하는 패턴이 나타났다. 글로벌 컨테이너 운송시장은 각 지역별로 수요기반 및 선박 수급 양상이 차별화되어 있고, 각 국의 규제와 시장개방 정도가 차이 나기 때문에 운임지수의 차이 원인은 복합적으로 작용하지만, 미주 등 원양항로의 컨테이너 운임지수 상승 기조가 근해항로의 운임지수 상승에도 영향을 미치고 있음은 분명하다. 따라서, 2021년 컨테이너 운임의 급등을 설명하기 위해서는 먼저 미주 등 원양항로를 중심으로 운임 상승 원인을 분석해야 할 것이다.

그림3. 코로나19 최초 감염보고(2019.11.17) 이후 컨테이너 운임 동향 (주단위) 단위: $/FEU, $/TEU



자료: Clarkson(21.12), SCFI (Shanghai Containerized Freight Index, 상하이 컨테이너 운임지수) 기준. 단위는 미주노선은 USD/FEU, 유럽/싱가포르/부산의 경우 USD/TEU

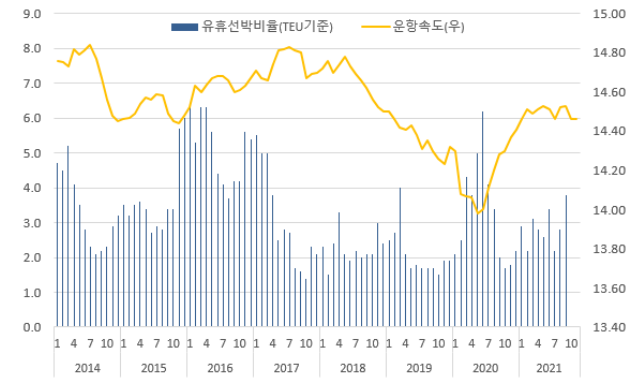
2. 주요 항만시설의 혼잡에 따른 선복 부족 심화

2021년 컨테이너 운임지수 상승의 가장 큰 원인은 주요 원양항로의 항만시설 및 항만과 육상운송 연계 과정에서의 병목현상 발생으로, 체선 비중 증가에 따른 공급 부족 심화에서 기인한다.

기본적으로 선박의 공급은 비탄력적이다. 높은 도입비용과 긴 내용연수 등으로 공급 조절이 쉽지 않은 상황에서 선사들의 단기적인 공급 조절 수단으로는 운항속도 조절과 유휴 선박량을 조절하는 방법 등이 있다. 그림4를 보면 코로나19 팬데믹 발생 직후 컨테이너 선사들은 선제적인 운항 조정노력으로 유휴 선박량을 빠르게 늘리고, 컨테이너 운항속도 역시 2008년 이후 최저 수준으로 감소시켰다. 그러나 예상과 달리 각국의 강력한 통화 및 재정정책과 코로나19 백신의 보급 등으로 인해 2021년 상품교역 예상 증가율[1]이 10.8%에 달하는 등 해상물동량 수요가 빠르게 증가하였다. 2020년 중 이 같은 수급 변화를 감지한 선사들은 유휴선박 비율과 운항속도를 빠르게 정상화함으로써 공급 확대를 하였다.

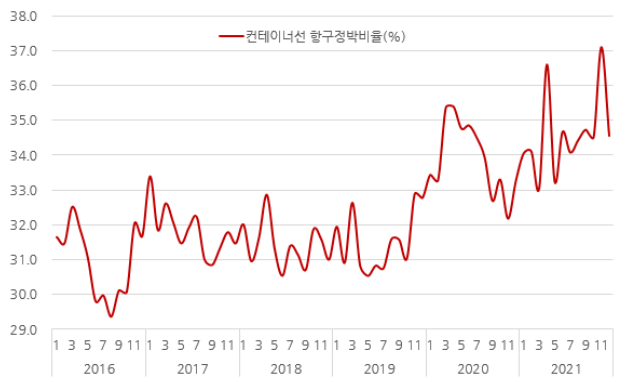
그러나 선사들의 단기적인 공급 확대 노력에도 불구하고 2021년 간 화주들이 체감한 가용선복량 부족은 오히려 심화되었는데, 컨테이너선 항구의 정박비율 상승이 주요 원인으로 분석된다. 그림5를 보면 과거 전체 선복량의 31% 내외를 유지하던 항구정박비율은 2021년 이후에는 33%를 지속적으로 초과하고 있다. 2020년 하반기 이후 유휴선박비율의 전반적인 감소에도 불구하고 항구정박비율이 높아진 것은 매우 특이한 현상이다.

그림4. 컨테이너선 운항속도/유휴선박비율 추이 단위: %, Knots



자료: Clarkson(21.12)

그림5. 글로벌 컨테이너선 항구정박비율 추이 단위: %



자료: Clarkson(21.12)

항만 내 체류 중인 글로벌 컨테이너 선복량 규모는 코로나19 팬데믹 이전인 2019년 월평균 7.10백만TEU에서 2021년에는 월평균 8.35백만TEU로 17.7% 증가하였다. 지역별로 살펴보면 2019년 월평균 대비 2021년 월평균 값 증가 분의 37%가 미 서안 지역에서 발생하였으며 영국(14%), 미 동안(13%), 동아시아(8%) 순으로 기여도가 높았다. 지역별 증가율로 살펴보면, 미 서안 지역은 2021년 동안 항만 내 체류 중인 평균 컨테이너 선박 규모가 2019년 대비 무려 (+)129%, 미 동안은 (+)33%나 증가하였다(그림6). 즉, 미국과

1 출처: WTO, 2021년 10월 전망치

영국 등 주요 항만시설의 극심한 혼잡이 컨테이너선 전체 항구정박비율의 상승을 견인하고 있으며, 체선 비중의 상승이 가용선복량을 축소하여 공급 부족을 초래하고 것으로 분석된다.

그림6. 항만 내 컨테이너 선 체류규모 비교 단위: 백만TEU

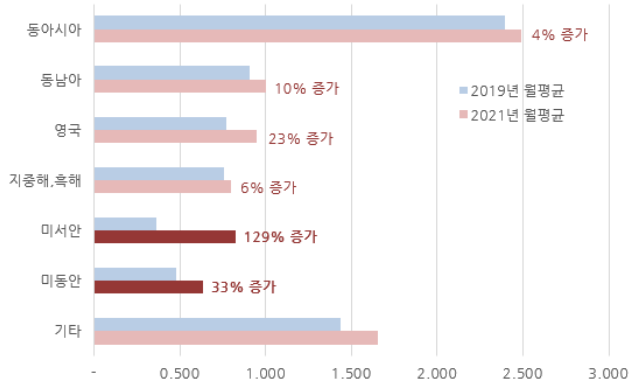


그림7. 롱비치항 입항 대기 중인 컨테이너 선단('21.9.29)

자료: Clarkson('21.12), NICE신용평가 가공

그렇다면 우리는 왜 미주지역 항만시설이 특히 극심한 혼잡상황에 놓이게 되었는지를 살펴보아야 할 것이다. 최근 3개년(2018~2020년) 및 2021년 9월 누적기준 세계 컨테이너 항만의 총물동량[2] 순위는 아래 표와 같다.

[표 1. 전세계 항만 컨테이너 총물동량 순위] 단위: 백만 TEU

No.	항만 명	국가 명	2018	2019	2020	2020.09	2021.09
1	상하이	중국	42.01	43.30	43.50	31.65	34.80
2	싱가포르	싱가포르	36.60	37.20	36.60	27.24	28.15
3	닝보-저우산	중국	26.35	27.49	28.72	21.36	23.97
4	선전	중국	27.74	25.77	26.55	18.91	21.41
5	광저우	중국	21.87	23.23	23.19	16.97	17.86
6	칭다오	중국	18.26	21.01	22.00	16.05	17.83
7	부산	대한민국	21.66	21.99	21.59	16.04	16.98
8	홍콩	중국	19.60	18.30	20.07	13.31	13.32
9	텐진	중국	16.00	17.30	18.35	13.77	15.80
(*)	LA+롱비치	미국	17.55	16.93	17.32	12.17	15.27
10	로테르담	네덜란드	14.51	14.82	14.35	n.a.	n.a.
	(…)						
17	LA	미국	9.46	9.30	9.20	6.46	8.18
19	롱비치	미국	8.09	7.63	8.11	5.71	7.09
	이하 생략						

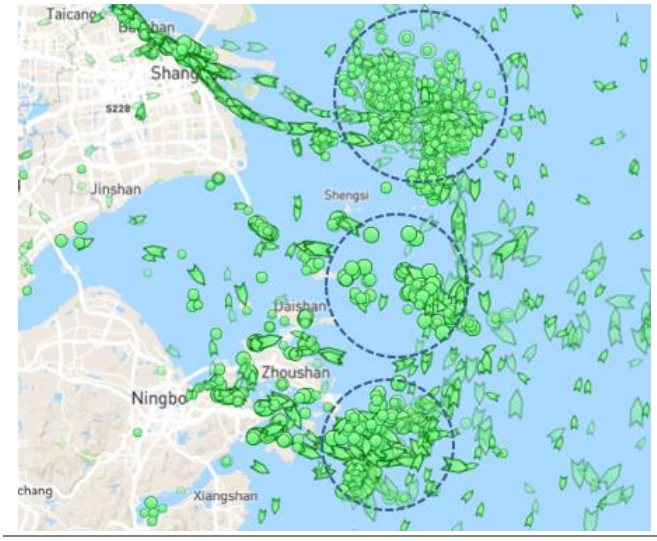
자료: World Shipping Council, 한국해양수산개발원
주1: 순위는 2020년 기준 추산
주2: LA 항과 롱비치 항의 물동량 단순 합산 시, 컨테이너 물동량 세계 10위

[2] 총물동량 = 수출입물동량 + 환적물동량

2021년 들어 세계 10대 항만의 물동량은 모두 전년 대비 증가세를 보이고 있으며, 특히 북미 지역 수요 폭등으로 인하여 중국 주요 6대 컨테이너 항만(상하이, 닝보, 선전, 광저우, 칭다오, 텐진)과 미국의 LA항과 롱비치 항(이하 'LA/LB 항')의 물동량이 높은 증가세를 보이고 있다.

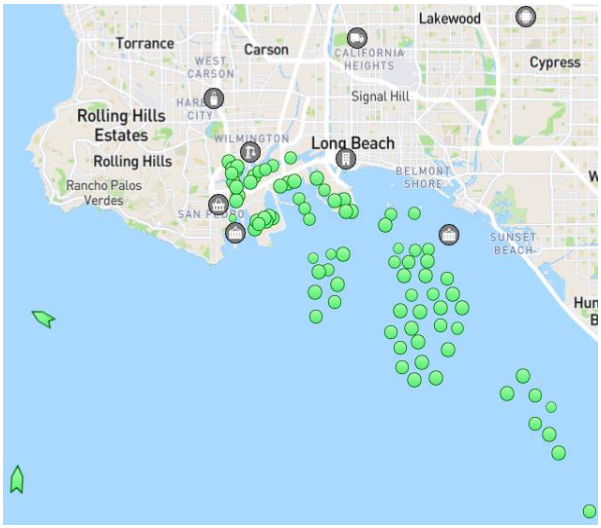
LA/LB 항은 미 서안 최대의 컨테이너 항구로 LA/LB항의 총물동량을 합치면 2020년 기준 세계 10위의 항만시설이다. 'Port of Los Angeles' 자료에 따르면 2020년 간 미국 전체 기준의 31%, 미 서안 기준 74%의 컨테이너 물동량을 처리한 것으로 파악된다. LA/LB항의 지역별 해외 무역로 비중으로는 동북아시아 72%, 동남아시아 21%, 인도지역 2%, 북유럽 2%, 중동 1% 등이 구성하고 있다. 한국해양수산개발원 (KMI)에 따르면 LA/LB항이 처리한 2021년 9월말 누적기준 컨테이너 물동량은 1,527만 TEU로 전년 동기간 대비 무려 25.5% 증가하였다.

그림8. 중국 상하이 · 닝보 항 해상상황 ('21.9.27)



자료: Marine Traffic, Cargo Vessels 기준.

그림9. 미국 롱비치 항 해상상황 ('21.9.27)



자료: Marine Traffic

왜 미 서안 항구는 유독 혼잡도가 높은가?

일반적인 상황에서는 항구에 컨테이너 선박이 도착하면 1)선박접안을 하고, 2)화물 확인 후 3)컨테이너 크레인이 컨테이너를 부두 내 화물집하장(Marshalling Yard)에 하역하고, 4)항구 내 물류센터에 대기 중이던 컨테이너 트럭 또는 철도가 하역된 컨테이너 내 상품들(혹은 컨테이너)을 싣고 목적지로 운송하며, 5)공(空)컨테이너 박스는 컨테이너 선박 등으로 다시 실어 컨테이너야적장(CY) 등으로 이동하는 순서로 작업이 진행된다. 따라서, 글로벌 주요 컨테이너 항만시설들은 컨테이너선 운항의 정시율을 높이고 하역 과정에서 병목현상을 줄이기 위해, 완전 또는 반자동화 시스템 도입을 통한 터미널 건설, 해상운송-도로교통의 연계, 항만배후단지 공급, 선박대형화 대비 항만 설비 확장 등에 노력을 기울이고 있다.

미주 지역 항만의 물류 능력은 코로나19 이전부터 충분치 않은 상황이었으나, 육상운송 등에서 발생한 공급망 문제가 점차 항만과 육상운송 간의 원활한 연계를 저해하고, 항만 시설

내 집하장에 컨테이너 박스가 처리 속도에 비해 초과로 쌓이면서 항만시설 자체 처리능력도 저하되는 등 여러 요인이 맞물리면서 심화된 것으로 보인다. 주요 요인들을 정리하면 아래와 같다.

1) 대형 소매업체의 재고 부족

코로나19의 확산 속에서 미국, 유럽 등 주요 선진국은 셧다운, 방역정책 등의 시행으로 여행, 외식 등 서비스소비 부문이 크게 위축된 반면, 재택근무의 보편화 등으로 시민들이 집에 있는 시간이 길어지면서 인테리어, 가전, 가구, 오락기, 컴퓨터 등 내구재[3]를 중심으로 소비 급등 현상이 나타났다. 코로나19 팬데믹 이후 급격히 증가된 수요에 대응하지 못한 기업들이 발주량을 증가시키면서 해상물동량 확대를 불러오고 있다. 수요요인과 관련된 내용은 문단 3 '코로나19가 불러 온 내구재 소비의 폭발적인 증가' 에서 살펴보기로 한다.

2) 노사관계, 방역 정책 등으로 인한 주요 항만시설의 제한적인 가동

2021년 1~9월 간 LA/LB항의 실제 처리 물동량은 전년대비 25% 증가하는 등 전반적인 작업량은 증가하였으나, 항만 내 코로나19 감염사태가 발생할 때마다 방역정책 등으로 인해 오히려 항만 인력 운용은 제한적으로 이루어졌다. 한편, 병목현상의 심화에도 불구하고 2021년 10월 이전까지 LB항은 서부해안항만노조 (ILWU)와 맺은 근로 계약 등으로 하루 24시간 중 16시간, 2교대로 제한적으로 운영되어왔다. 노사관계 등에 따른 항만 운영시간의 확대가 제한되면서 다른 주요 항만 대비 가동능력이 구조적으로 낮은 점도 미 서안 지역의 병목현상 심화에 일부 기여하였다.

3) 온라인 소비 증가에 따른 택배 수요 성장과, 장거리 육상 운송업체의 인력부족 심화

병목현상의 심화로 관련 산업의 부정적인 영향이 커지자 관련 주체들의 합의로 2021년 9월말 'Accelerate Cargo LA' 프로그램이 발표되었고 LB항의 일부 터미널부터 시범적으로 24/7(24시간, 주 7일) 가동이 이루어졌다. 다만, 항만시설의 24시간 확대 운영에도 불구하고 이번엔 육상운송 연계과정에서 문제가 발생하였는데, 심야시간에 컨테이너를 운반할 트럭 운전사의 부족이었다.

이는 코로나19 팬데믹의 영향으로 언택트 산업이 크게 성장하는 점과 연관이 있다. 대면 소비환경이 어려워지면서 미국에서도 소매형태가 크게 변화하였다. IT기기의 보급과 유통서비스 확대 등으로 미국 소매시장에서 온라인 소비가 차지하는 비중(이하 '온라인 침투율')은 점진적인 증가 기조에 있었으나, 코로나19 팬데믹으로 그 속도가 훨씬 가속화되었다. 미국 소매시장 온라인 침투율은 2010년 4.9%에서 2019년 12.8%까지 매년 0.5~1.3%p 내외로 점진적인 상승 흐름이 나타났으나, 코로나19 유행 이후 불과 1년 만인 2020년 4분기에는 18% 까지 급격하게 상승하였다. (그림10참조)

[3] 자동차 및 부품, 가전·가구 등 인테리어 제품, 컴퓨터·스마트폰 및 보석 등 오래 쓸 수 있는 재화.

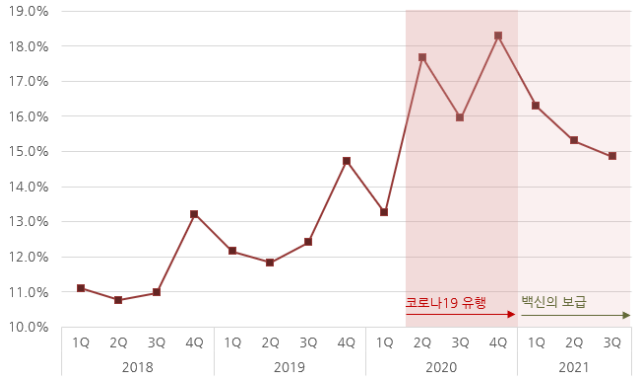
이처럼 온라인 소비 급증에 따른 대형 전자상거래 업체 및 운송업체의 호황으로 택배 수요가 크게 증가하였고, 숙련된 트레일러 기사들이 택배 운송직으로 이직을 하면서 장거리 육상 운송업체들의 인력 유출 기조가 심화되는 것으로 보인다. 택배 운송직은 장거리 대형 트레일러 운송 업무보다 업무 주기가 정기적이고, 근거리 출퇴근이 가능하다는 점 때문에 트럭 운전수들이 이직을 고려하는 요인으로 파악된다.

한편, 인력 유출을 막기 위해 장거리 육상 운송업체들이 임금 경쟁에 돌입하면서 또 다른 문제가 발생하였는데, 이직을 하지 않은 노동자 집단 내에서도 임금 인상에 따라 더 적게 일하고 이전과 비슷한 급여를 수령하는 그룹이 나타나면서 결과적으로 노동공급이 감소하는 부작용이 나타나고 있으며, 육상운송 업체들의 인력난 심화가 항만시설과 육상운송의 연계과정에서 병목현상을 심화시키는 요인으로 파악된다.

4) 미·중간 무역분쟁 등에 따른 운송장비의 수급 문제 발생

2018년 미·중 갈등 이후 심화되고 있는 공급망 교란은 컨테이너 운반을 위한 장비 수급에도 영향을 미치고 있는 것으로 파악된다. 한 가지 사례로 2021년 상반기 미국 상무부와 국제무역위원회(ITC)는 컨테이너 상품을 운반하는 데 사용되는 중국산 새시(Chassis)에 높은 반덤핑 관세(177.05%) 및 상계관세(44.32%)를 부과한 바 있다. 이는 2018년 트럼프 대통령의 301조에 따른 25% 관세와 더불어 추가로 부가된 것으로 최소 5년간 유지되는 것으로 확인된다. 이러한 결정으로 인하여 단기적으로는 미국 내 운송장비 부품 조달이 제한되었고, 대체적 수단을 찾기까지 장비 생산에 차질을 겪으면서 항만 및 육상운송의 공급능력 확대를 제한하는 요인으로 작용하고 있다.

그림10. 美 분기별 온라인 침투율 추이



자료: Census, NICE신용평가 가공
주: 미국 전체 소매판매액 기준. 자동차 및 자동차 부품 판매는 제외

그림11. 컨테이너 용 새시(Chassis)

자료: PRATT Industries Inc

3. 코로나19가 불러 온 내구재 소비의 폭발적인 증가

美 컨테이너 항만시설 및 육상운송 연계과정에서 극심한 병목현상이 발생하는 근본적인 원인은 물동량 수요가 화물처리능력을 초과하여 급격히 증가했기 때문일 것이다. 2020년 기준 미국의 GDP[4] (20조 9,366억 달러) 구성을 살펴보면 가계소비(14조 476억 달러)가 약 67%를 구성하며, 미국의 경제구조에서 소비가 매우 중요한 비중을 차지하고 있다. 2008년 금융위기 이후 미국인들의 소비패턴에는 약간의 변화가 생겼는데 금융위기 이전 전체 가계소비의 12%를 전반적으로 상회하던 내구재 소비 비중이 금융위기 이후 경기둔화 등의 여파로 10%대로 하락한 반면, 서비스 소비 비중이 점진적으로 높아졌다는 점이다. (그림12) 이는 미국인들이 1년 이상 사용하는 차량, 가전, 가구, 인테리어 등 상품 소비를 제한하고 여행, 외식, 통신, 금융 등 서비스 유형에 대한 지출 비중을 증가시켰다는 의미이다.

그러나 2020년 초 코로나19 팬데믹이 발생하면서 시행된 정부차원의 셧다운(Shut down)과 강력한 방역정책, 해외 입출국 제한 등으로 개인 소비자들의 서비스 소비가 어려운 환경이 조성되었다. 그림12를 보면, 2019년까지는 전체 美 가계소비의 69%가 서비스 소비 형태로 지출되었으나, 코로나19 팬데믹 확산 이후 전체 가계소비의 65% 내외로 상당 폭 감소한 것을 확인할 수 있다. 여행, 외식 등 서비스 소비가 제한되는 반면, 재택근무, 원격학습 등의 보편화로 집안 내 업무환경 조성이 필요한 상황 속에서 가계 소비자들은 집안 인테리어, 가전, 가구 등을 바꾸는 소비 형태가 나타나기 시작했다. 이러한 보복소비 덕분에 2020년 전체 美 가계소비 규모가 감소하는 가운데에서도 내구재 소비만큼은 전년대비 5% 성장하며 견조한 수준을 유지한 것으로 분석된다. 美 가계소비에서 내구재 소비가 차지하는 비중도 코로나19 이전 10% 내외에서 13% 수준으로 증가하였다.

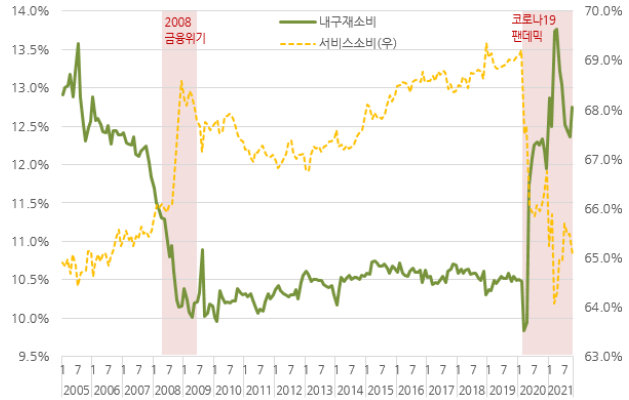
가전, 가구, 인테리어 제품 등 내구재 소비 품목은 비내구재 항목 대비 상대적으로 수입유발 효과가 크다. 내구재 소비의 증가는 글로벌 해운 물동량 수요 증가에도 기여를 한 것으로 판단된다. 이 같은 내용은 LA/LB 항의 컨테이너를 통한 주요 수입품목 리스트에서도 드러나는데 2020년 LA/LB항의 최대 수입품목 1~5위는 가구(64만 TEU), 자동차(29만 TEU), 의류(28만 TEU), 전자제품(22만 TEU), 플라스틱(21만 TEU)으로 내구재 성격의 항목들이 컨테이너 물동량의 상위 품목을 차지하였다. 한편, LA/LB항 2020년 컨테이너를 통한 수출품목 1~5위는 가축, 종이, 대두, 스크랩 금속, 섬유 등으로 파악된다.

2021년에는 코로나19 팬데믹에 따른 경기침체 우려로 세계 주요국들에서 시행된 강력한 통화 및 재정정책, 코로나 백신의 등장과 본격적인 접종 확대에 따른 소비 심리 회복 등의 영향으로 강한 경제회복 기조가 나타났다. IMF에 따르면 2020년 글로벌 GDP는 전년대비 3.1% 감소하였으나, 2021년에는 5.9% 증가할 전망이다. 소비 규모로 살펴보면 2021년 1~10월 간 미국 내 내구재 소비 규모는 약 20조 달러로 2020년 동기간 지출규모 대비 27% 증가하였으며, 코로나 이전인 2019년 1~10월과 비교해볼 땐 무려 34% 증가하였다. 소비지표만 놓고 볼 경우 이미 경제 규모와 가계 지출 규모는 코로나19 이전 수준을 넘어서

[4] GDP= 가계소비 + 기업투자 + 정부지출 + 순수출

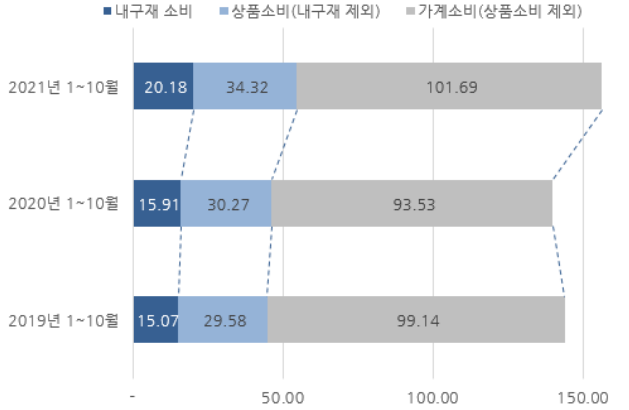
크게 성장하고 있는 것이다.

그림12. 美 내구재 / 서비스소비 비중 추이 단위: %



자료: UBA, NICE신용평가 정리
주: 미국의 전체 가계소비에서 내구재, 서비스소비가 차지하는 금액기준 비중임.

그림13. 美 가계소비 규모 추이 단위: 조 달러



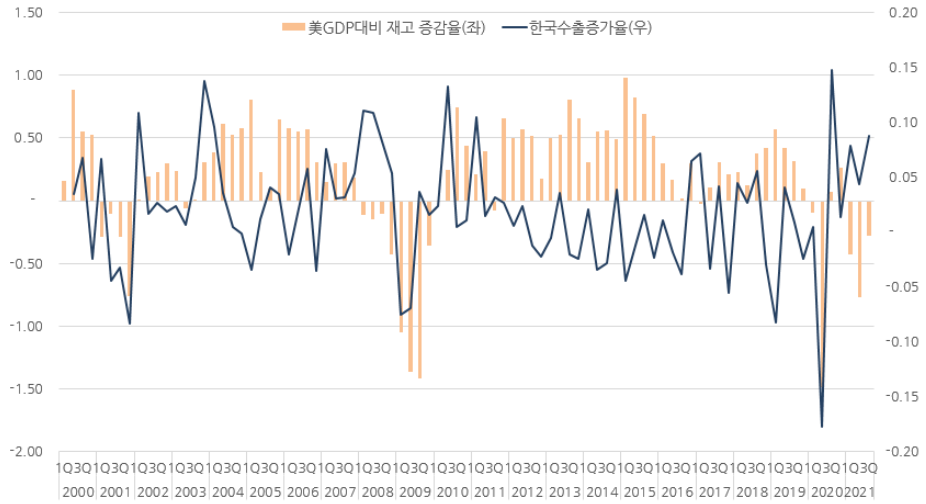
자료: UBA, NICE신용평가 정리
주: 내구재 소비는 상품소비에 포함되며, 상품소비는 가계소비에 포함됨.

한편, 미국의 내구재·상품 소비 규모와 실제 해상물동량 수요의 연결고리를 설명하기 위해 미국 기업들의 재고 수준과 연관 지어 살펴볼 필요가 있다. 글로벌 금융위기 이후 겪어보지 못한 내구재 소비의 확대로 제조업 경기가 활황을 누리면서 기업들의 재고 수준이 빠르게 감소하였다. 2021년 3분기 누적기준 미국 기업들의 재고자산 규모는 연초대비 약 3천억 달러(한화 약 400조원) 가량 감소한 것으로 파악된다. CBI[5] 값을 美 GDP로 나누면 GDP규모 대비 재고자산 증감율을 산출할 수 있다. 그림14는 2000년 이후 美 GDP 대비 미국기업들의 재고자산 증감율을 도식화한 것이며, 한국의 분기별 수출 규모 증감율도 함께 비교해 보았다. 대체로 미국기업들의 재고자산 규모가 0이하로 감소 폭이 확대되면 일정기간 시차를 두고 한국의 수출 증가율이 확대되며, 재고자산이 대체로 증가하는 시기에는 한국의 수출 증가율이 부진한 패턴을 발견할 수 있다.

2021년 이후를 보면 미국 기업들의 재고 부족이 지속되면서 한국의 수출 규모 증가율 역시 우상향하고 있으며, 실제로 2021년 한국의 전체 수출 규모는 역사적으로 최고치 수준을 기록하고 있다. 산업통상자원부에 따르면 한국의 총수출액은 2021년 10월 기준 5,232억 달러를 달성하며 2020년 총 수출액(5,125억 달러)을 이미 상회하였고, 월간 기준으로 2021년 9월(558.3억 달러)에 이어 10월 수출 규모가 집계이래 역대 2위를 달성한 것으로 파악된다.

[5] CBI(Change in private Inventories): 매 분기별 美 기업들의 재고자산 증감 규모를 지수화한 값

그림14. 美 GDP 대비 재고 증감율 및 한국 수출규모 증감율 추이 단위: %



자료: Federal Reserve Bank of St. Louis, NICE신용평가 정리
주: 한국수출규모는 연준의 KOREXPORTQDSMEI 값을 참고하였으며 직전분기 대비 당분기 증감율임.

4. 컨테이너 운송시장 시황 전망

견조한 수요 감안 시 중단기적으로 우호적인 업황 지속될 전망

2021년 컨테이너 운송시장은 글로벌 해운 수요의 증가와 공급망의 병목현상 등으로 공급 부족에 따른 수급 불균형이 발생하면서 미주/유럽 등 원양항로를 중심으로 운임지수가 집계이래 사상 최고치를 경신하였다. IMF에 따르면 2022년 글로벌 GDP 예상 성장률은 4.9%이며 2023년부터 2026년까지 매년 3%를 상회하는 수준의 성장을 지속할 것으로 전망하였다. 글로벌 경제규모의 성장에 힘입어 상품교역 역시 증가세가 이어질 것으로 보인다. WTO에서 2021년 10월 발표한 전망치에서는 2022년 글로벌 상품교역 예상 증가율은 기저효과에도 불구하고 4.7% 성장할 전망이며 특히, 북미와 유럽을 중심으로 상대적으로 높은 증가세가 예상되는 점을 감안할 때 중단기적으로도 원양항로를 중심으로 견조한 해운 수요가 지속될 것으로 판단된다.

Clarkson에 따르면 2022년 컨테이너선 해상물동량 예상 증가율은 4.2%인 반면, 선복량 예상 증가율은 3.8%로 공급과 수요의 스프레드를 감안하면 중단기적으로 컨테이너 운송시장은 전반적으로 우호적인 업황이 지속될 전망이다. 글로벌 해운 선사들의 보수적인 선박 발주 기조로 2019~2020년 간 발주잔량이 2008년 금융위기 이래 최저치를 기록하면서 현재 기준으로 인도되고 있는 선박 규모도 낮은 수준을 유지하는 것으로 보인다. 한편, 2021년 이후 선박 발주 잔량이 급격하게 증가하고 있으나, 최근 증가된 발주잔량의 상당수가 12,000 TEU 이상의 대형 선박 중심이고, 대형선박은 발주 후 제작에서 인도까지 통상 2~3년의 시차가 존재하는 점을 감안할 때, 급격히 증가된 발주잔량이 2022년까지 컨테이너선 운송시장 수급구조에 미치는 영향은 제한적일 것으로 판단된다.

[표 2. 주요 기관별 향후 전망치]

단위:%

발표기관	내용		2019	2020	2021(E)	2022(E)	비고
IMF	글로벌 GDP 성장률(%)		2.8	-3.1	5.9	4.9	2021.10 전망보고서 참고
WTO	글로벌 상품교역증가율(%)		0.1	-5.3	10.8	4.7	2021.10 보도자료 참고
	수출	북미	0.3	-8.6	8.7	6.9	
		유럽	-2.2	-7.9	9.7	5.6	
		아시아	0.8	0.3	14.4	2.3	
	수입	북미	-0.6	-6.1	12.6	4.5	
		유럽	0.3	-7.6	9.1	6.8	
		아시아	-0.5	-1.2	10.7	2.9	
Clarkson	컨테이너 물동량(백만 TEU)		196.89	194.59	207.51	216.32	
	컨테이너 물동량 증감율(%)		2.0	-1.2	6.6	4.2	
	컨테이너 선복량(백만 TEU)		22.09	22.98	23.65	24.65	연초 기준
	컨테이너 선복량 증감율(%)		4.0	2.9	4.3	3.8	

자료: 발표기관 참고, NICE신용평가 정리

공급망 문제가 완화될 경우 운임지수의 변동성 확대될 가능성도 존재

다만, 최근 컨테이너 운임의 급격한 상승의 주요 원인은 공급망 문제 지속에 따른 병목현상에서 비롯된 것이다. 육상운송의 공급부족과 그에 따른 항만과 육상운송의 연계과정에서의 병목현상이 발생하였고, 그에 따라 컨테이너 선박의 입항 및 하역 대기시간이 길어지면서 실질적으로 가용선복량이 부족해진 것이 높은 운임 지수를 지탱하고 있다. 시인텔리전스에서 조사한 전 세계 컨테이너 34개 항로의 운항 정시율은 코로나19 이전인 2019년 70~80% 수준에서 2021년 30%대로 급격히 하락하였다.

현재의 높은 운임 수준 및 선복부족은 제조 · 유통기업들이 감내하기 어려운 수준이고, 공급 차질로 인한 다른 산업으로의 부정적인 영향이 높아 정부 당국 및 관련 주체들의 해결 의지가 강한 상황이다. 미 서안의 항만당국은 항만시설의 가동 시간을 확대하는 등 처리능력 향상에 집중하고 있으며, 바이든 정부는 2021년 11월 1조 달러 규모의 인프라 투자 법안을 통과시켰다. 해당 법안에 따르면 도로와 교량 수리, 지상 교통체계 개편 등을 위해 향후 5년에 걸쳐 약 1,100억 달러(한화 약 130조원)를 투자하는 내용이 포함되어 있다. 현재의 공급망 문제는 해상운송과 육상운송 간 연계뿐만 아니라 미·중 갈등에 따른 지정학적 요인까지 포함된 복합적인 문제이기 때문에, 물류의 병목현상이 완전히 해소되기까지는 다소 시일이 걸릴 것으로 판단되며, 향후 각 관련 주체의 노력으로 물류 흐름이 정상화될 경우, 컨테이너 운임 수준이 상당폭 조정 받을 가능성도 배제할 수 없다. 다만, 전반적인 수급요인을 종합적으로 감안할 때 운임지수의 변동성이 확대되더라도 중단기적인 시황은 전반적으로 양호한 수준을 유지할 전망이다.

II. 원양 컨테이너 선사 현황 및 전망

1. 원양 컨테이너 시장의 최근 경쟁구도 현황

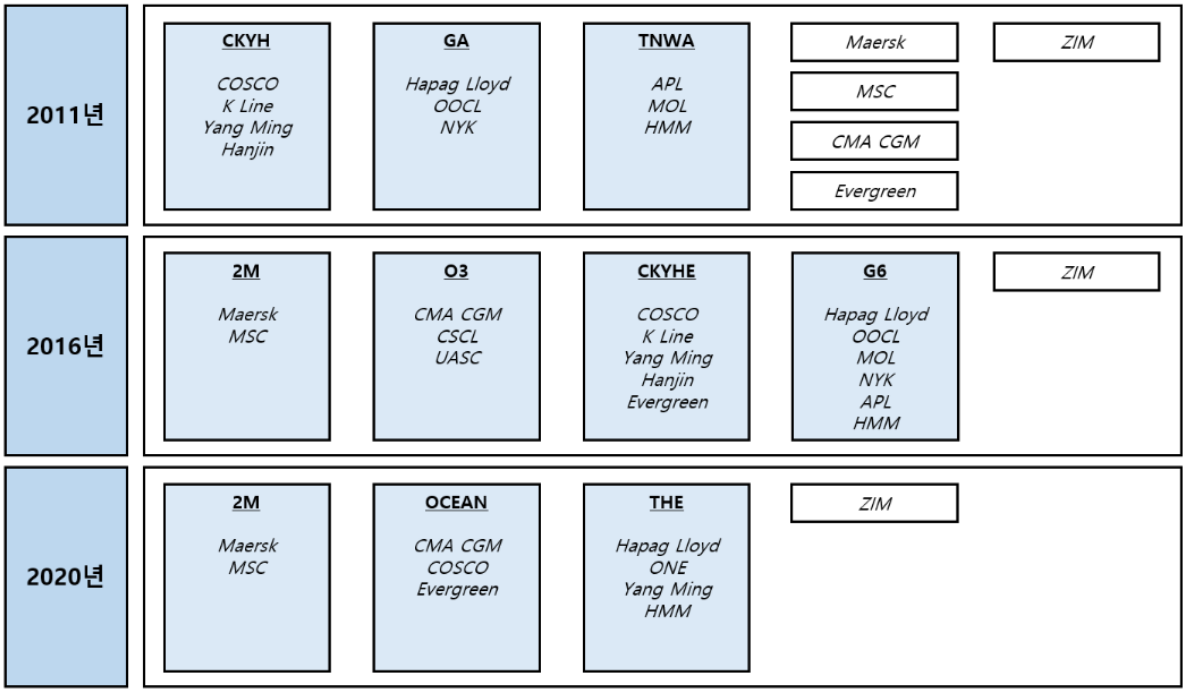
2010년대의 학습효과로 보수적인 선박투자 기조 지속 및 M&A 등을 통한 과점화 진행

글로벌 컨테이너 선사들은 2000년대 이후 지속적인 선대 확충과 함께 상위 기업을 중심으로 M&A가 이뤄지고 있어 상위 기업들의 시장지배력 강화 양상이 지속되고 있다. 2010년대 글로벌 컨테이너 운송시장은 만성적인 초과공급 상황이 유지되어 옴에 따라 운임지수가 전반적으로 낮은 수준을 유지하였으며, 글로벌 상위권 선사들은 경쟁구조 내 시장 주도권을 확보하기 위해 선박의 대형화를 위한 대규모 신조 투자뿐만 아니라 운임경쟁을 심화시켜 상대적으로 열위한 사업경쟁력을 지닌 중하위권 선사들의 생존을 위협하였다.

2016년을 기점으로 컨테이너 선사들의 경영 전략에 뚜렷한 변화가 생겼는데, 이는 보수적인 선복 투자 및 인수합병을 통한 외형 확대, 해운 얼라이언스의 공조체계 강화로 설명할 수 있다. 글로벌 물동량 성장률을 상회하는 선박 투자와 운임 경쟁 격화로 2016년 상위권 선사들 상당수가 영업적자를 기록하였으며, 글로벌 상위권 선사의 단순합산기준 2016년 EBIT/매출은 0.8%까지 감소하였다. 이러한 상황 속에 상위권 선사들은 그간의 학습효과와 강화된 시장지배력을 바탕으로 투자 및 운영전략을 보수적이고, 협력적인 방향으로 전환되었다.

선박 투자를 지속함으로써 초과공급 상황을 심화시키기보다는 각 선사가 선박 투자를 자제함과 동시에 선사 간 인수합병을 통해 운항효율성을 높이고, 항로별 경쟁구도를 효과적으로 재조정하기 시작하였다. 대형선사는 인수합병을 통해 외형을 더 키웠으며, 그 결과 시장지배력이 더 높아졌다. 또한 얼라이언스 내 공조체계를 더욱 공고히 하여 선사 간 선복교환, 선복대선, 화주 및 항로 공유 등을 통해 운항 비효율성을 제거하려는 노력이 이루어졌다. 2016년 당시 해운 얼라이언스가 새로운 개념은 아니었다. 1995년 일부 선사들의 제휴그룹인 Grand Alliance가 만들어진 이후, 얼라이언스 개수가 점차 증가하고, 참여하는 선사들도 많아졌다. 과거의 얼라이언스와 2016년 이후의 얼라이언스의 확연한 차이점은 얼라이언스 수의 감소로 과점화가 견고해지고 시장참여자들의 전략적 방향이 더욱 체계화, 일관화되었다는 점이다. 또한 2016년 이전에는 얼라이언스 간 경쟁뿐 아니라 시장지배력과 운임결정력을 높이기 위해 동일 얼라이언스 내 선사들 간에도 일정수준의 경쟁이 존재하는 양상을 보였다면, 2016년 이후에는 얼라이언스별로 과거보다 보수적인 선박투자 행태가 일관되게 나타나고, 운임 하방압력에 대응하는 공조체계가 더욱 공고해지는 모습을 보였다.

그림15. 해운 얼라이언스 변천과정 및 주요 상위권 선사



자료: 시장자료 취합, 연도는 재편연도 기준

2021년 운임지수 상승 등에 힘입어 매우 우수한 영업실적 시현

글로벌 컨테이너 운송 시장은 2021년 연료유가, 용선료 등 원가 상승 요인에도 불구하고 해상운임이 더 크게 상승하면서 글로벌 선사들이 역대 최고수준의 영업수익성을 시현하였다. 비상장사로 재무실적을 공시하지 않는 MSC(스위스-이탈리아, 선복량 2위), ONE(일본, 선복량 6위)을 제외한 7개 상위권 선사[6] (이하 '글로벌 상위권 선사')의 2021년 3분기 누적기준 단순합산 영업이익은 622억달러(한화 약 71조원), EBIT/매출은 37.9%를 기록한 것으로 분석된다. 코로나19 팬데믹 이전인 2017 ~2019년 평균 글로벌 상위권 선사의 EBIT/매출이 3.8%, 7개사 합산 평균 영업이익 규모가 37억달러 내외 수준이었던 점과 비교해 볼 때 이익창출 규모가 급격히 확대되었다. 2021년 4분기도 운임이 전반적으로 높은 수준을 유지하고 있어 2021년 연간 실적 역시 매우 우수한 수준을 달성할 것으로 보인다.

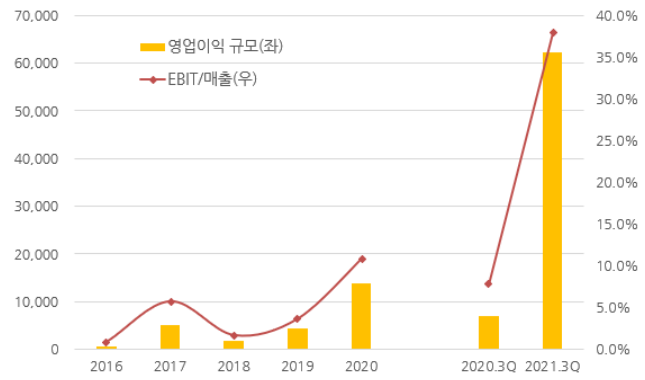
글로벌 상위권 선사들의 재무안정성 제고

2016년~2020년 간 Maersk(선복량 1위)는 대체로 부채비율이 100% 미만을 유지하였으며, Hapag-Lloyd(5위)가 140% 내외, 여타 상위권 선사들은 200%~600% 내외의 부채비율을 유지하였다. 글로벌 상위권 선사들의 2021년 영업실적 개선에 힘입어 7개사 단순 합산기준 부채비율은 2019년말 201.6%에서 2021년 9월말 기준 101.5%로, 순차입금의존도는 동기간 37.1%에서 5.2%로 감소한 것으로 분석된다. 한편, 상위 선사들의 전반적인 재무구조가 매우 양호한 수준으로 제고된 가운데 2021년 9월말 기준 해당 선사들이 보유 중인 현금 및 현금성자산(단기금융상품 포함) 규모가 총 596억달러(한화 약 70조원) 수준인

[6] Maersk, CMA CGM Group, COSCO Group, Hapag-Lloyd, Evergreen Line, HMM, Yang Ming

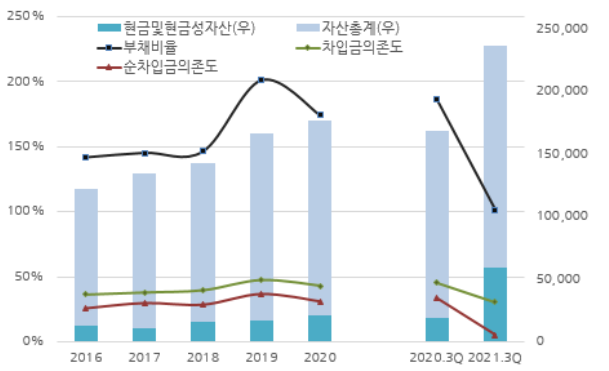
것으로 파악되어 선대 투자, 신사업 확대, 재무구조 개선, 주주환원 등 그 활용방식에 따라 향후 글로벌 해운업계 경쟁구도에 영향을 미칠 것으로 보인다.

그림16. 글로벌 상위권 선사 영업실적 추이 단위: $ Million, %



자료: Bloomberg, NICE신용평가 정리
주1: Maersk, CMA CGM, COSCO, Hapag-Lloyd, Evergreen, HMM, YangMing 7개 선사의 연결기준 실적을 단순 합산한 수치임.
주2: 미화환산 기준 금액으로 각 사의 실제 표시통화 영업실적과는 차이가 있을 수 있음.

그림17. 글로벌 상위권 선사 재무지표 추이 단위: $ Million, %



자료: Bloomberg, NICE신용평가 정리
주1: Maersk, CMA CGM, COSCO, Hapag-Lloyd, Evergreen, HMM, YangMing 7개 선사의 연결기준 실적을 단순 합산한 수치임.
주2: 미화환산 기준 금액으로 각 사의 실제 표시통화 영업실적과는 차이가 있을 수 있음.
주3: 상기 재무지표는 Bloomberg 표준화 계정을 활용하여 산출함.

복합물류서비스 강화를 위한 M&A에도 적극적

2021년 간 주요 선사들의 현금흐름을 살펴보면 대체로 창출한 현금을 유보하거나 채무상환에 활용하였으며, 역내 선사와 물류기업 등 주변 사업분야 관련 M&A도 적극적으로 나서고 있다. 주요 상위권 선사들은 Port to Port 서비스를 넘어 Door to Door 를 지향하는 복합물류기업으로서 서비스 강화를 통해 자체 경쟁지위 제고를 도모하는 것으로 보인다.

Maersk사의 경우 2021년 8월 미국에서 9개 물류센터를 운영하는 풀필먼트 기업 Visible SCM(Visible Supply Chain Management)를 약 8.38억달러(한화 약 1조원)에 인수하였으며, 네덜란드의 B2C Europe Holdings(개인 소포 배달 서비스), 포르투갈의 HUUB(풀필먼트 기업)를 각각 인수하는 등 적극적인 해운 및 물류 통합 전략 행보를 가속화하고 있다. 또한, 11월에 독일 항공 화물기업 세나토 인터내셔널 인수 계획을 발표하는 등 항공 물류사업 확대도 본격화하였다. Maersk는 향후 해운업 경기변동에 대응하여 육운, 항운을 포함하는 복합물류기업으로써 시너지 효과를 통해 해운업 자체의 경쟁력을 제고하고, 사업다각화에 기반하여 영업현금창출력의 안정성 강화를 도모하는 것으로 보인다. Maersk가 공시한 2021년 3분기 누적기준 현금흐름표에 따르면, 투자활동현금흐름 순유출 규모는 22.75억달러로 전년대비 2.6배 증가하였으며 이 중 자회사 인수 등으로 7.33억달러(한화 약 9천억원)을 지출한 것으로 파악된다.

선복량 기준 업계 3위인 CMA CGM(프랑스)는 2020년 9월 프랑스 듀브레이 아에로그룹 지분 30%를 인수한 바 있으며, 2021년 2월 항공화물 자회사인 CMA CGM Air Cargo를 설립 후 화물기 6대를 발주하는 등 항공운송 서비스를 강화해 나가고 있다. CMA CGM 역시 해운을 통한 대륙 간 운송뿐만 아니라 출발지에서 최종 도착지까지 육운과 항운을

결합한 복합물류 서비스를 화주에게 제공함으로써 물류 시너지 효과를 누리고 자체 사업 경쟁력 제고를 추진하고 있다.

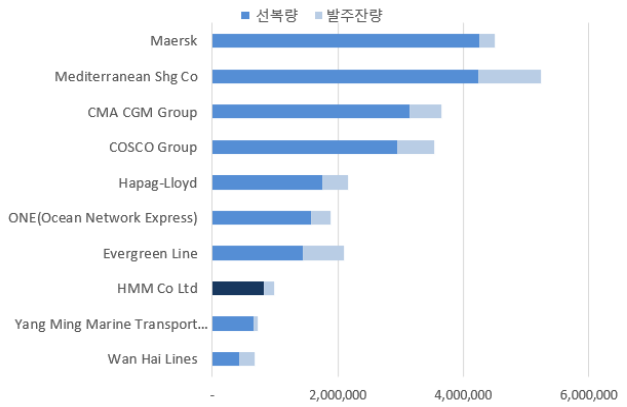
업황 개선과 유동성 등을 바탕으로 2020년 10월 이후 선대 투자 급격히 증가 추세

선복량 기준 상위 7대 선사[7]가 보유한 선복량이 글로벌 컨테이너 시장에서 차지하는 비중은 2017년 5월 65.5%에서 2021년 12월 76.6%으로 확대되었으며, 상위 선사의 컨테이너 시장 장악력이 높아진 것으로 분석된다. 얼라이언스 별로 살펴보면 2M(33.6%), OCEAN(29.8%), THE Alliance(19.0%) 등 3개의 얼라이언스 점유율이 전체 선복량의 82.4%를 점유하고 있다. 컨테이너 운송시장의 과점화가 점진적으로 진행되는 가운데, 2020년 하반기 이후 개선된 업황 및 각 선사의 재무적 여력 등에 힘입어 글로벌 상위권 선사들은 2016년 이후 유지된 보수적인 투자 기조에서 벗어나 중장기 사업경쟁력 확보를 위한 적극적인 신조 투자에 나서고 있다.

선대 확충에 가장 적극적인 선사는 업계 2위인 MSC(스위스-이탈리아)로 2020년 8월 이후 현재까지 16개월 간 총 125척의 중고선을 취득하였으며, 대규모 신조 계약 발주를 통해 2021년 12월 초 기준 발주잔량이 99만 TEU를 기록하고 있다. 1990년 중반 이후 선복량 업계 1위를 줄곧 유지해온 Maersk는 수익성 중심의 경영방침과 육운 등 신사업 투자 등으로 상대적으로 보수적인 선대 투자 기조를 유지하는 반면, MSC는 적극적인 선대 투자로 조만간 Maersk를 제치고 선복량 규모 1위를 기록할 전망이다.

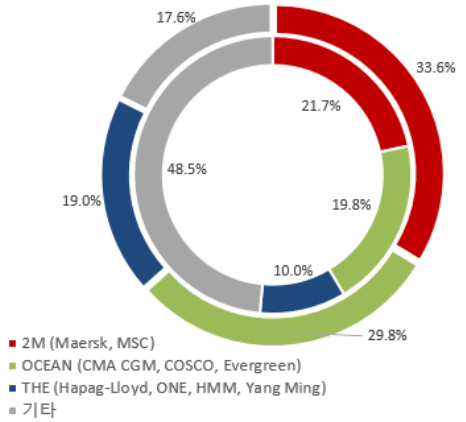
한편, MSC의 뒤를 이어 컨테이너선 발주잔량 규모는 OCEAN의 Evergreen(대만) 64만TEU, COSCO(중국) 58만TEU, CMA CGM(프랑스) 52만TEU 등이 큰 수준을 보이고 있다. OCEAN 소속 해운사들의 공격적인 선대 확장 정책으로 향후 기 발주 선박이 인도될 경우 2M, OCEAN, THE Alliance 간 선복규모는 4:4:2 내외의 비중을 형성할 것으로 전망된다.

그림18. 글로벌 상위권 선사 선복량 현황 단위: TEU



자료: Alphaliner(2021.12.07 기준)

그림19. 얼라이언스 별 점유율 단위: %



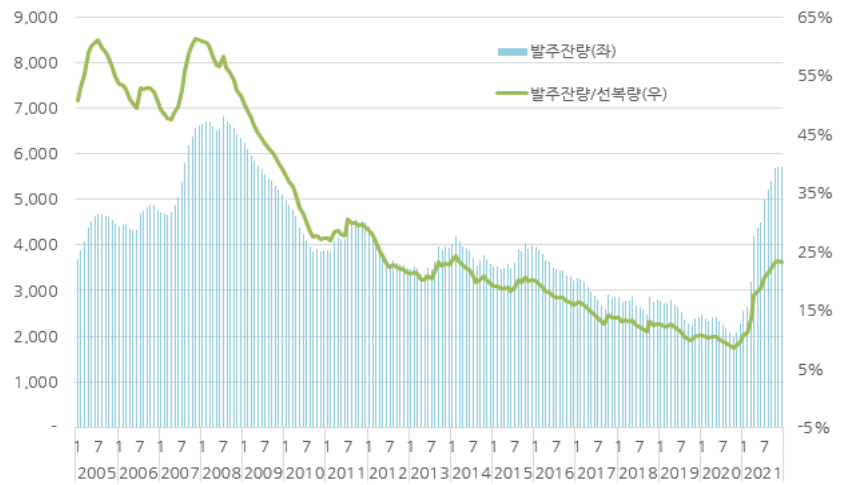
자료: Alphaliner(2021.12.07 기준), NICE신용평가 정리
주: 바깥 원은 선복량(TEU) 기준 점유율, 안쪽 원은 선박 척수 기준 점유율

[7] Maersk, Mediterranean Shg Co, CMA CGM Group, COSCO Group, Hapag-Lloyd, ONE, Evergreen Line(2021.12 선복량 순)

글로벌 컨테이너선 발주잔량은 2020년 10월 197만TEU로 2004년 이후 가장 최저 수준을 기록한 이후 급격히 증가하여 2021년 12월 571만TEU까지 확대되었다. 발주 선박의 질적인 부분을 살펴보면 과거 호황기인 2007~2009년 당시에는 3,000~7,999 TEU 사이의 중형 사이즈의 컨테이너 선박 비중이 전체 발주잔량의 40%내외로 상당 부분을 차지하였으나, 2021년에는 발주잔량의 70%이상이 12,000 TEU 이상의 대형·초대형 선박으로 구성되어 있다는 점이 다른 점이다. 최신식 대형·초대형 선박의 경우 환경규제를 고려해 설계되어 에너지 효율이 높고, 운송물량 확보가 용이하며, 규모 및 범위의 경제 실현이 가능하므로 단위당 운송원가 절감 등을 통한 원가효율성이 제고되는 효과가 있다. 글로벌 1~10위 선사들이 2021년 12월 현재 신조 중인 선박은 무려 345척에 달하며, 이 중 상당수가 12K~24K 중심의 대형·초대형 선박으로 분석된다. 초대형 선박이 인도되어 가격경쟁이 중요한 기간항로에 투입될 경우 대형선박을 보유 중인 선사와 그렇지 못한 선사 간 격차가 더욱 벌어질 전망이며 글로벌 주요 선사의 시장 장악력이 보다 높아질 것으로 보인다.

급격히 늘어난 발주잔량이 시장으로 인도될 경우 향후 컨테이너 운송시장의 공급요인에 부담요소로 작용할 여지도 있다. 다만, 통상 선박 발주 후 인도까지 2~3년 내외의 시차가 존재하는 점을 감안할 때 2022년 컨테이너 운송시장 수급에 미치는 영향은 제한적일 전망이다. 한편, 해상물동량의 지속적인 증가를 감안하여 선복량 대비 발주잔량을 살펴볼 경우, 2007~2008년에는 발주잔량이 기존 선복량의 50%를 상회하는 등 매우 높은 수준의 공급 부담이 발생하였으나, 2021년 현재의 발주잔량/선복량 비율은 23% 수준으로 2000년대 수준에는 아직 못 미치는 수준이다. 최근 공격적인 신조 발주에 따른 발주잔량의 확대가 중장기 수급구조에 일정수준의 부담요인으로는 판단되나, 더 중요한 이슈인 공급망 문제 해결에 따른 물류 흐름의 정상화 시점 또는, 인플레이션, 미·중 갈등 등으로 해상물동량 수요 성장세가 둔화되는 시점 등이 컨테이너 운송시장 업황의 변곡점이 될 것으로 판단된다. 따라서, 수요와 공급을 복합적으로 고려하여 향후 컨테이너 운송 시장의 중장기 업황을 전망해야 하며, 주요 선사간 경쟁구도 변화에 대해 모니터링이 필요하다.

그림20. 컨테이너 선 발주잔량 및 발주잔량/선복량 비율 추이 단위: 천TEU, %



자료: Clarkson

2. 국적 원양 컨테이너 선사 현황 및 전망

정부의 지원 등에 힘입어 국적 원양컨테이너 부문의 경쟁지위 일정수준 회복

글로벌 컨테이너선 운송시장은 화주와의 오랜 신뢰관계, 주요 노선의 항만 내 터미널 확보 등의 요소로 인해 타 선종 대비 진입 장벽이 높고, 각 시점 별 시장결정운임으로 정기선이 운항되며, 운송계약 또한 시장결정운임 수준을 감안하여 단기로 체결되기 때문에 10~20년 동안 장기로 계약조건을 고정시킬 수 있는 벌크와 탱커 운송사업에 비해 시황노출 정도가 크다고 볼 수 있다. 한편, 선사의 운항원가는 운항비(항비, 화물비, 연료비 등), 선비(용선료, 감가상각비) 및 선원비, 터미널 사용료 등으로 구성되어 있는데, 시장지위가 열위할 경우 용선계약, 하역, 터미널사용, 육상운송 연계, 화주, 해운동맹 내 발언권 등에 있어서 교섭력이 미흡하기 때문에 상위권 선사 대비 상대적으로 높은 원가부담이 발생하게 된다. 또한, 선박의 크기, 선령 등에 따른 연료 효율성의 상당한 차이 때문에 주요 경쟁항로에서의 원가경쟁력에 큰 영향을 미쳐 규모 및 범위의 경제가 매우 크게 작용하는 시장이다.

2010년 대 글로벌 컨테이너 운송시장은 불황(초과공급 및 운임경쟁)에 진입하였고, 글로벌 상위권 선사들은 자체 원가경쟁력 및 재무여력을 바탕으로 부진한 업황에 적극적으로 대응할 수 있었다. 하지만 국적 선사들은 지속적인 영업적자 발생 등으로 인한 재무위험의 확대 및 현실화 과정에서 적기의 선박투자를 통한 원가효율성 제고 기회를 상실하였고, 영업손실, 재무위험 확대, 투자여력 부족, 원가효율성 저하의 악순환이 반복되다가 2016년 한진해운과 현대상선(현, HMM)의 채권금융기관과의 자율협약이 개시되었다.

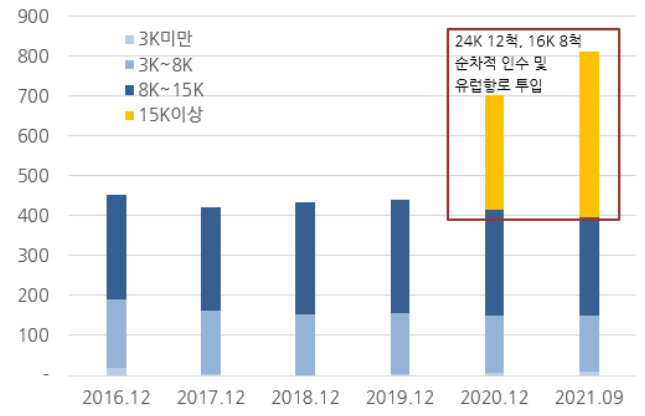
2016년 한진해운의 회생신청 및 파산선고 이후 해양수산부는 국내 수출입 물량의 99.7%를 담당하는 해운산업 본연의 중요성과 조선·항만 등 연관산업에 미치는 파급효과 등을 감안하여 해운산업 재건을 정책과제로 설정하였으며, 2018년 4월 '해운재건 5개년 계획'을 발표하였다. 정부차원의 적극적인 지원 방침에 따라 HMM은 정책금융의 선박 신조 지원(총 3.15조원 투자, HMM 자체부담 10%, 한국산업은행, 한국수출입은행 등 국내 정책금융기관들의 선박금융지원 90%)을 받을 수 있었고, 2020년 초대형선 20척(24K TEU 12척, 16K TEU 8척)을 도입하여 대규모 선대를 확충하였고, 국내외 전용 터미널도 확보함으로써 사업경쟁력을 제고할 수 있었다.

HMM의 초대형선 도입으로 2021년 12월 기준 국적 원양 컨테이너 선사의 선복량은 89만 TEU(HMM 82만 TEU, 에스엠상선 7만 TEU)로 한진 사태 직전인 2016년 8월 105만 TEU (한진해운 63만 TEU, HMM 42만 TEU)에 근접한 규모까지 회복하였다. 한때, 선복량 기준 글로벌 10위권 밖으로 밀려났던 HMM은 8위의 시장지위를 차지하였으며, 초대형 선박의 투입 시기가 컨테이너 운임 상승기와 맞아 떨어져 자체 원가경쟁력이 제고된 가운데 운임 지수가 높은 시기에 이익창출 규모를 극대화할 수 있었다.

한편, 확충된 선대 등을 바탕으로 HMM은 2020년 4월 디 얼라이언스(THE Alliance) 가입을 통해 Hapag-Lloyd(5위, 독일), ONE(6위, 일본), Yang Ming(9위, 대만)과 협력 관계를 구축하였다. 과거, HMM은 2M과 2017년 4월부터 2020년 3월까지 전략적 협력관계를

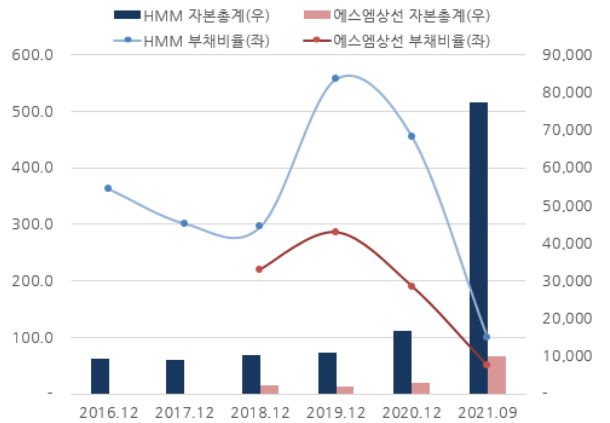
맺은 바 있으나, 준회원 자격이었기 때문에 미주 서안 항로에서의 선복교환, 미주 동안 및 구주(유럽) 항로에서 선복 매입 방식으로 제한적인 협력관계 만을 유지하는 수준에 그쳤다. 그러나 디 얼라이언스에 정회원 자격으로 가입함으로써 HMM은 협력사 고정수요를 확보하고, 초대형선의 선복 활용률 극대화 등을 통하여 원가경쟁력이 대폭 개선되었으며, 디 얼라이언스가 확보하고 있는 글로벌 항로에 대한 공동운항을 통해 직기항 항만 수 및 그 빈도가 증가하였기 때문에 자체 영업경쟁력이 상당 수준 제고된 것으로 판단된다.

그림21. 선박 규모별 HMM 선대 현황 추이 단위: 천 TEU



자료: HMM 제시자료

그림22. 국적선사 재무지표 추이 단위: %, 억원



자료: HMM, 에스엠상선, 티케이케미칼 공시자료, NICE신용평가 정리

운임 상승, 초대형선 투입 등에 힘입어 국적선사 영업실적 및 재무안정성 크게 개선

2020년 하반기 이후 원양항로의 컨테이너 운임이 매우 높은 수준으로 상승하면서 국적 원양 컨테이너 선사들은 2021년 3분기 누적기준 EBIT/매출 50% 내외, 영업이익 약 5.3조원의 매우 우수한 영업실적을 시현하였다. 컨테이너 사업의 특성 상 운임 변동에 대한 노출도가 타 업종대비 높기 때문에 높은 수준의 글로벌 운임지수가 국내 원양 컨테이너 선사의 영업실적 개선에 긍정적인 영향을 미친 것으로 보인다.

HMM의 경우, 2021년 3분기 누적기준 약 5.2조원의 EBITDA를 창출하며 영업현금흐름이 대폭 개선된 모습을 보이고 있다. 한편, 2021년 중 190회, 199회 전환사채가 보통주로 전환청구되고 관련 사채 장부가액 및 파생상품부채 등 약 3조원이 자본으로 전환되었다. 이에 따라 동 사채 관련하여 회사의 조기상환 청구에 따른 현금유출 부담이 완화되었고, 자본총계가 2021년 9월말 기준 7.7조원으로 크게 증가하였다. 한편, 회사는 199회 및 190회 사채의 전환가격 리픽싱 조항 등에 따라 2021년 반기 누적기준 약 1.97조원의 파생상품평가손실을 인식하였으나, 동 사채의 상환 및 주식전환으로 인하여 2021년 하반기 이후에는 대규모 파생상품 평가손익 인식이 발생하지 않을 예정이다. 향후 회사는 우수한 영업실적을 시현하는 가운데 영업외비용의 감소로 인한 당기순이익 규모의 확대 등에 힘입어 재무안정성 지표가 개선될 전망이다.

에스엠상선은 한진해운으로부터 양수한 미주노선 운항매출이 해운업 매출의 90% 내외를 구성하고 있다. 미주노선의 운임 호조로 2021년 3분기 누적 기준 6,697억원의 당기순이익을 기록한 것으로 파악되며, 영업현금창출력 개선에 힘입은 자본축적 등으로 부채비율이 2019년말 285.6%에서 2021년 9월말 기준 49.9%로 하락하는 등 재무안정성이 급격히 개선되었다. 삼라마이다스 그룹은 한진해운의 미주,아시아 노선을 2016년 인수한 이후 효율적인 자본 조달을 위해 대한상선 등 그룹사에서 선박을 확보하고 에스엠상선에 대선하는 형식으로 선박을 운용하였으나, 2021년 에스엠상선이 우수한 영업현금창출력을 바탕으로 보유 유동성이 급증하면서 대한상선과 약 2,735억원 규모의 자산양수도계약을 체결 후 컨테이너 선박 9척과 컨테이너 박스 등을 양수한 것으로 파악된다. 미주항로가 2021년 4분기에도 운임이 높은 수준을 유지하는 가운데 에스엠상선은 이익잉여금의 축적 등에 힘입어 중단기적으로 양호한 재무안정성을 유지할 전망이다.

[표 3. 국적 원양 컨테이너 선사 주요 재무지표 현황]

단위: 억원, %

회사명	구분	2017.12	2018.12	2019.12	2020.12	2021.09	비고
HMM	자산	36,024	41,214	71,602	93,734	154,401	**2021.12 기준 선복량 82 만 TEU, 글로벌 8 위**
(연결)	부채비율	301.6	296.4	556.7	455.1	99.8	2016 년 중 1.4 조원 출자전환 진행(채무조정이익 6,856 억원)
	매출	50,280	52,221	55,131	64,133	93,511	2018.10 경영정상화 계획 및 경쟁력재고 방안 이행약정 체결
	EBIT	-4,068	-5,587	-2,997	9,808	46,790	2020 년 2 분기부터 24K 12 척, 16K 8 척 순차적 인도 및 투입
	EBIT/매출	-8.1	-10.7	-5.4	15.3	50.0	2020.04 디 얼라이언스 정회원 가입(~2030.03)
에스엠상선	자산	1,829	7,233	7,946	8,875	15,248	**2021.12 기준 선복량 7 만 TEU, 글로벌 25 위**
(연결)	부채비율	5,466.9	220.3	285.6	190.5	49.9	SM 그룹의 한진해운 미주, 아시아 노선 인수
	매출	3,325	9,792	8,425	10,328	13,190	2016.12.15 에스엠상선 법인 설립(2017 년 3 월 영업개시)
	EBIT	n.a.	-394	-256	1,406	n.a	2017.12.31 우방건설산업과 합병
	EBIT/매출	n.a.	-4.0	-3.0	13.6	n.a	2021.09.30 코스닥 상장예비심사 통과(11 월 IPO 는 철회)

자료: HMM, 에스엠상선, 대한해운, 티케이케미칼 공시자료, Alphaliner, NICE신용평가 정리
주1: 2018년 이후 에스엠상선 재무지표에는 건설부문 실적이 포함되어 있음.
주2: 에스엠상선은 비상장사로 분기실적 미공시. 티케이케미칼 3분기 보고서(21.11.15) 상 에스엠상선의 2021년 3분기 누적 당기순이익 규모는 6,697억원임.

정부차원의 국적 선사에 대한 다양한 지원제도 구축 등 해운산업 지원 지속

한진해운 파산 이후 정부차원의 적극적인 지원과, HMM의 선대확충 노력 등에 힘입어 국적 원양 컨테이너 선사의 선복량은 89만TEU까지 회복되었다. 다만, 글로벌 선복량 점유율로 볼 경우 한진해운 퇴출 이전 5%대에서 2021년 12월 기준 3%대로 여전히 다소 미흡한 수준이다. 글로벌 상위권 선사들의 선대투자가 다시 활발해진 상황 속에서 중장기적으로 컨테이너 운송시장의 경쟁이 다시 격화될 것으로 전망되는 가운데, 경쟁 선사들이 발주한 최신식 초대형선박이 시장으로 인도될 경우 국적 선사들의 경쟁지위가 상대적으로 저하될 우려도 존재한다. 정부 차원에서도 급변하는 해운 업황과 향후 경쟁심화에 따른 위기감을 반영하여 국내 해운업의 경쟁력 강화를 위해 지속적인 지원 제도를 운영, 보완 중에 있다.

해양수산부는 2020년 8월 기존 해운 5개년 재건계획을 보완하여 2025년까지 해운 매출 51조원, 원양 컨테이너 선복량 120만TEU라는 목표를 세우고, 선박 조달을 위한 금융지원

강화 및 신규 항로 개척, 해외 물류시설 확충과 육상운송 투자 확대 방침 등을 발표하였다.

한편, 2021년 6월 발표된 '해운산업 리더국가 실현전략'에서는 해운산업 경쟁력 강화방안이 보다 구체화되어 HMM의 13K 급 컨테이너 선박 12척의 추가 발주에 대한 지원과 국내외 거점 터미널에 대한 지분 확보 방침이 설정되었다. 이러한 정부의 정책과 보조를 맞추어 HMM은 2021년 6월 13K 컨테이너 선박 12척 신조 투자(투자규모 약 1.78조원, 2024년 인도예정)를 발표하였으며, 해당 선박이 인도될 경우 국적 원양컨테이너 선사의 선복량은 105만 TEU로 한진해운 파산사태 직전 규모를 회복할 전망이다.

[표 4. 해운산업 리더국가 실현전략('21.06) 주요내용 요약]

구분	내용
고효율 신규선박 확보	① 정책금융 신조지원 프로그램 마련(산업은행, 수출입은행, 한국자산관리공사, 한국해양진흥공사 등 4 개기관 총 15 억~30 억달러)
	② 고효율·친환경 선박 관련 공모펀드의 개인 투자자에 대한 뉴딜 인프라펀드 과세특례 검토
	③ **HMM 의 13K 급 컨테이너 선박 12 척 발주 등 신조 확대 지원**
안정적 화물 확보	① 중소화주기업이 저렴한 운임으로 이용 가능한 장기운송계약 체결을 지원
	② 화주-선주-물류업계의 상생형 표준거래계약서 도입(장기계약 활성화와 불공정거래 방지 도모)
	③ **美서안 등 글로벌 거점 터미널 확보 지원**
	④ 해외 거점 항만 공동물류센터 구축 및 운영 (21 년 바르셀로나, 로테르담 항)
친환경 전환 가속화	① 2050 년까지 무탄소 선박의 단계적 상용화를 목표로 기술개발 지원(22~31 년)
	② 연료공급 인프라 확충 : LNG 벙커링 전용선 건조(~'22), 벙커링 터미널 건설(~'24, 울산항)
	③ 국내 친환경선박 비율 15% 달성 방침 (2030 년까지 528 척을 친환경선으로 전환)
스마트해운물류 시스템 도입	① 광양항에 자동화항만 테스트베드 구축(~'26), 이후 신규항만에 자동화시스템 도입 방침
	② 자율운항선박 기술개발 추진(20~25), 관련 법·제도 선제적 정비
	③ 선박, 항만, 육상운송 간 데이터 연계를 통한 물류 운송 최적화 기술개발 추진
	④ 해운물류, ICT 전문성 보유한 신규인력 2 천명 육성, 항만 자동화에 따른 일자리 전환 대책 등 추진
지원인프라 구축	한국 해양진흥공사에 대한 추가 정부출자 추진 등

자료: 대한민국정부, NICE신용평가 정리

III. 맺음말

2021년 글로벌 컨테이너 운송시장은 각 국의 강력한 통화 및 재정 정책과, 백신의 보급 등으로 경제성장에 힘입은 견조한 해운물동량 수요, 그리고 항만과 육상운송의 연계 과정에서 심각한 병목현상 발생에 따른 공급 부족 등을 주요 원인으로 역사적인 호황을 보이고 있다. 공급망 문제의 완전한 해결에 다소 시일이 걸리고, 중단기적인 수급관계 등을 종합적으로 감안할 때 2022년에도 전반적으로 양호한 시황이 유지될 가능성이 높은 것으로 판단된다.

우호적인 업황이 지속되는 가운데 Maersk, MSC 등 글로벌 주요 상위권 선사들은 2021년 매우 우수한 영업수익성을 시현하였다. 이익창출규모의 확대에 따라 글로벌 상위권 선사들의 재무안정성이 크게 제고되었으며, 풍부한 유동성과 영업현금창출력을 바탕으로 글로벌 상위권 선사들은 그 간의 보수적인 선대운용 기조에서 벗어나 적극적인 신조 발주를 통한 선대 확충과, 역내 선사, 물류기업 등 주변 사업분야의 M&A에 적극적으로 나서고 있다.

한편, 국적 원양선사인 HMM은 정부차원의 정책적 지원에 힘입어 2020년 투입된 초대형 컨테이너선 20척을 확보할 수 있었고, 디 얼라이언스 가입을 통해 선복 활용률 극대화와, 원가경쟁력 개선하여 운임 상승기에 이익창출 규모를 극대화할 수 있었다. 에스엠상선 역시 미주항로의 운임 호조로 영업수익성과 재무안정성 지표가 급격히 개선되었다. 우호적인 업황이 당분간 지속될 전망인 가운데 국적 원양 컨테이너 선사들은 중단기적으로 양호한 영업실적과 재무안정성을 유지할 전망이다.

다만, 이러한 전망에도 불구하고 최근 글로벌 상위권 선사들의 확대되는 선대투자 규모와, 종합물류서비스 강화를 위한 M&A 움직임 등은 경각심을 불러일으키기에 충분하다. 2010년대 국적 선사들은 글로벌 컨테이너 업황이 불황기로 진입한 이후 지속적인 영업적자 발생, 재무위험의 확대 및 현실화, 투자여력 부족, 원가효율성 저하의 악순환이 반복되면서 글로벌 상위권 선사와의 경쟁지위 상 격차가 크게 확대된 바 있다. 2018년부터 본격화된 정책적 지원과 HMM의 선대확충 노력, 얼라이언스 가입 등으로 일구어낸 국적 선사의 일정수준의 시장지위 회복은 2010년대 지속되던 악순환의 고리를 끊은 정부 주도적 지원정책의 성공사례로 남을 것이다. 하지만, 나날이 공고해지는 컨테이너 운송시장의 과점화와 글로벌 선사들의 격화되는 경쟁 환경 속에서 업황이 다시 반전될 가능성도 배제할 수 없을 것이다. 국적 선사들이 금번의 유리한 산업 사이클을 자체 현금창출력과 시장지위가 더욱 공고해질 수 있는 기회로 삼고, 자체적인 재무적 역량이 더욱 강화되어 글로벌 컨테이너 운송시장에서 국적 선사들이 미치는 영향력이 점진적으로 확대될 수 있기를 기대해본다.

<유의사항>

NICE신용평가㈜가 제공하는 신용등급은 특정 금융투자상품, 금융계약 또는 발행주체의 상대적인 신용위험에 대한 NICE신용평가㈜ 고유의 평가기준에 따른 독자적인 의견이며, NICE신용평가㈜가 외부에 제공하는 보고서 및 연구자료이하 "발간물"는 상대적인 신용위험 현황 및 전망에 대한 견해를 포함할 수 있습니다. NICE신용평가㈜는 신용위험을 미래의 채무불이행 및 손실 가능성으로 정의하고 있습니다. 따라서 NICE신용평가㈜의 신용등급과 발간물은 금리나 환율변동 등에 따른 시장가치 변동위험, 해당 증권의 유동성위험, 내부절차나 시스템으로 인해 발생하는 운영위험을 표현하지는 않습니다.

NICE신용평가㈜의 신용등급과 발간물은 미래의 채무불이행 및 손실 가능성에 대한 현재 시점에서의 의견으로 예측정보를 중심으로 분석, 평가되고 있으며, 예측정보는 예상치 못한 환경변화 등에 따라 실제 결과치와 다르게 나타날 수 있습니다. 또한, 신용등급과 발간물은 사실의 진술이 아니라, 미래의 신용위험에 대한 NICE신용평가㈜의 독자적인 의견으로, 특정 유가증권의 투자의사결정매매, 보유 등을 권고하는 것이 아닙니다. 즉, 신용등급과 발간물은 정보이용자의 투자결정을 대신할 수 없으며, 어떠한 경우에도 정보이용자 의 투자결과에 대한 법적 책임소재의 증빙자료로 사용될 수 없습니다. 이에 정보이용자들은 각자 유가증권, 발행자, 보증기관 등에 대한 자체적인 분석과 평가를 수행하여야 하며, 개인투자자의 경우 외부 전문가의 도움을 통해 투자에 대한 의사결정을 해야 한다는 점을 강조합니다.

NICE신용평가㈜는 신용등급 결정에 활용하고 발간물에 주요 판단근거로서 제시하는 정보를 신뢰할 만하다고 판단하는 회사 제시자료 및 각종 공시자료 등의 자료원으로부터 수집하여 분석, 인용하고 있으며, 발행주체로부터 제출 자료에 거짓이 없고 중요사항이 누락되지 않았으며 중대한 오해를 일으키는 내용이 없다는 확인을 받고 있습니다. 따라서 NICE신용평가㈜는 신용평가 대상인 발행주체와 그의 대리인이 정확하고 완전한 정보를 적시에 제공한다는 전제하에 신용평가업무를 수행하고 있습니다. 그러나, NICE신용평가㈜는 자료원의 정확성 및 완전성에 대해 자체적인 실사를 하지는 않고 있습니다. 또한, 신용평가의 특성 및 자료원의 제한성, 인간적, 기계적 또는 기타 요인에 의한 오류의 가능성이 있습니다.

이에 NICE신용평가㈜는 신용등급 결정 시 활용된 또는 발간물에 주요 판단근거로서 제시된 어떠한 정보에 대해서도 그 정확성, 적합성 또는 충분성을 보증하지 않으며, 정보의 오류, 사기 및 허위, 미제공 등과 관련한 어떠한 형태의 책임도 부담하지 않습니다. 또한, NICE신용평가㈜는 고의 또는 중대한 과실에 기인한 사항을 제외하고 신용등급 및 발간물 정보의 이용으로 발생하는 어떠한 손해 및 결과에 대해서도 책임지지 않습니다.

NICE신용평가㈜에서 작성한 발간물에 수록된 모든 정보의 저작권은 NICE신용평가㈜의 소유입니다. 따라서 NICE신용평가㈜의 사전 서면동의 없이는 본 정보의 무단 전재, 복사, 유포 재배포, 인용, 가공재가공, 인쇄재인쇄, 재판매 등 어떠한 형태든 저작권에 위배되는 모든 행위를 금합니다.