시황 하락에 따른 컨테이너 선사 대응 현황

2023. 7. 7.

한국해양진흥공사

* 본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로, 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다 .

컨테이너선 시장 동향

□ 팬데믹 효과 소실, '23년 약세 유지

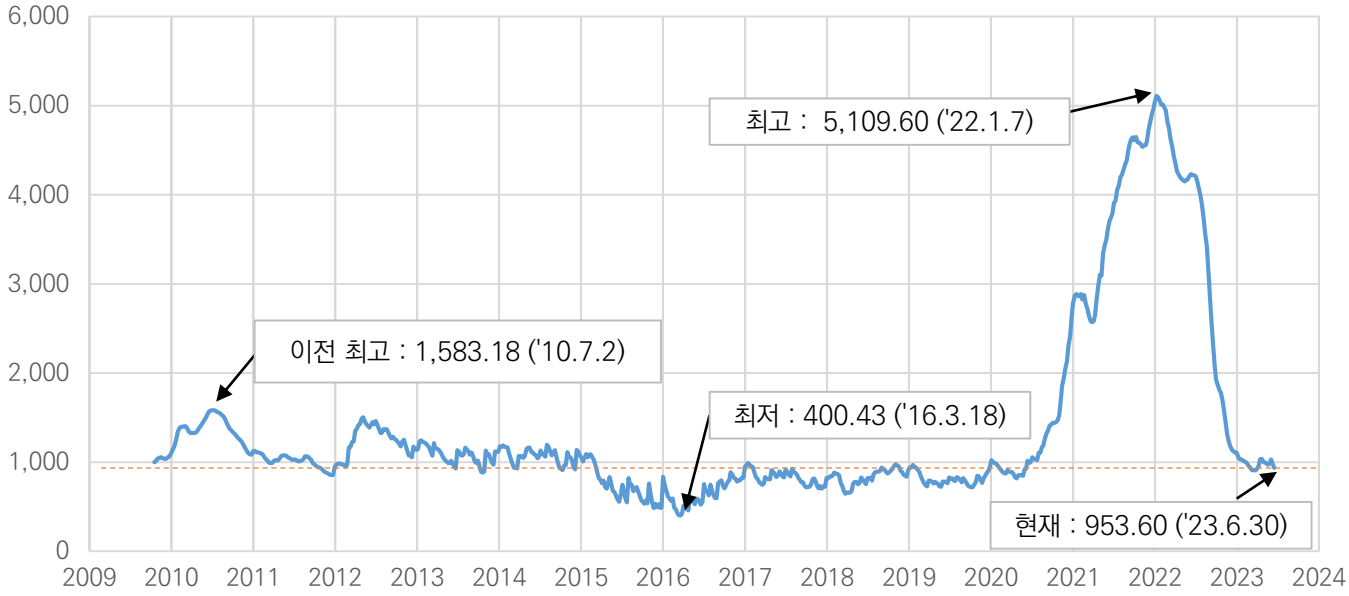
○ 팬데믹 기간 중 과열 양상을 나타낸 컨테이너선 운임 시장은 '22년 1월 초 사상 최고치 (SCFI 5,109pt) 기록. 이후 엔데믹에 따른 공급망 정상화 및 글로벌 인플레이션, 금리인상 등으로 인한 수요 부진의 영향으로 현재 운임은 전년 고점 대비 약 81% 하락

- 美서안 $1,407(▼81%), 美동안 $2,368(▼76%), 유럽 $763(▼87%), 동남아 $169(▼84%)
  ※ '23.6.30 기준, 전년동기대비

○ '23. 2분기 평균 SCFI는 983pt로 팬데믹 이전인 '19.2분기 대비 27.4% 높은 수준

- 그러나 미주 노선은 팬데믹 이전보다 낮은 운임이 형성되어 선사 수익성 악화 가시화 (미서안 노선 ▼4.5%, 동안 노선 ▼8.9%)

〈 컨테이너선 운임지수(SCFI) 추이 〉



(단위: 포인트 / 출처 : 상해항운교역소)

□ 수급 악화

○ 인플레이션 통제를 위한 긴축 정책이 미국, 유럽의 소비를 억제

- 동아시아 및 신흥국까지 침체 기조가 확산되며 컨테이너 물동량 부진 심화
- 美연준, 올 6월에는 15개월만에 기준금리 동결. 그러나 현재 5.00%-5.25%인 기준 금리를 연내 5.50%-5.75%까지 인상할 가능성을 시사
- 유럽중앙은행(ECB)과 영란은행(BOE)도 지난 6월 기준금리를 각각 0.25%p / 0.5%p 인상

○ 미국과 유로존의 인플레이션이 목표치 이내로 통제될 때 까지 긴축 기조가 이어질 전망

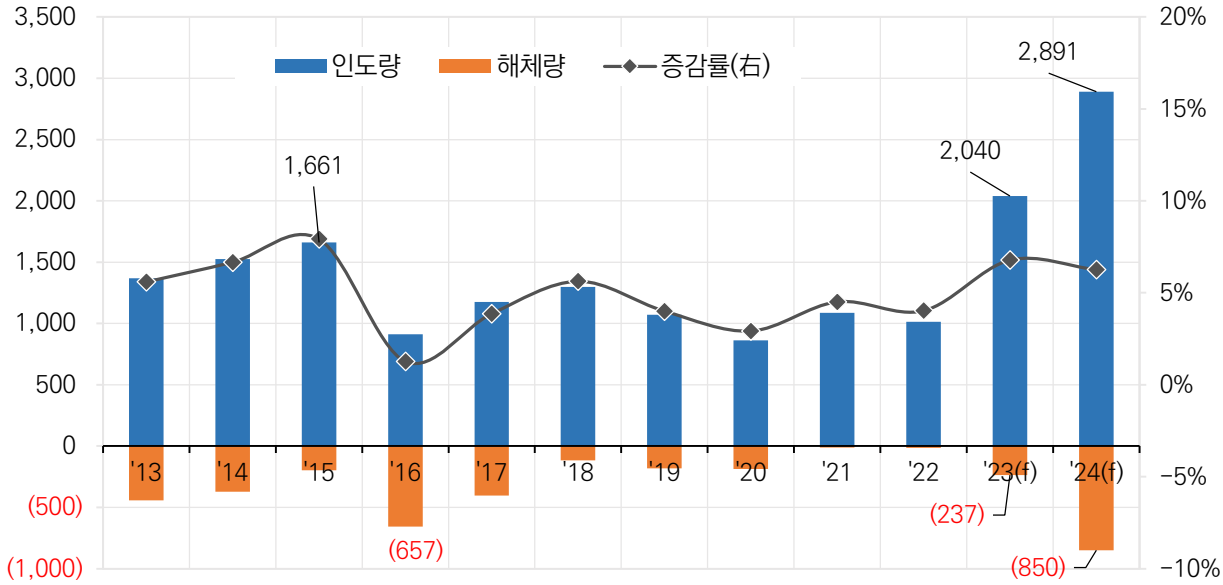
- '23년 물동량도 북미항로 2,020만TEU(▼8.4%), 유럽항로 1,540만TEU(▼0.3%)로 전년대비 감소 예상

시황 하락에 따른 컨테이너 선사 대응 현황

○ 호황기에 대량 발주된 신조 선박의 인도가 본격화 되며 공급 압력 확대

- ’23년 5월 누계 컨테이너선 신조 69만TEU 인도, 연내 약 130만TEU 추가 인도 예정
- ’24년 289만TEU 인도 전망, 기존 최대 인도량은 ’16년 166.5만TEU

〈 연도별 컨테이너선 선복 증감 〉

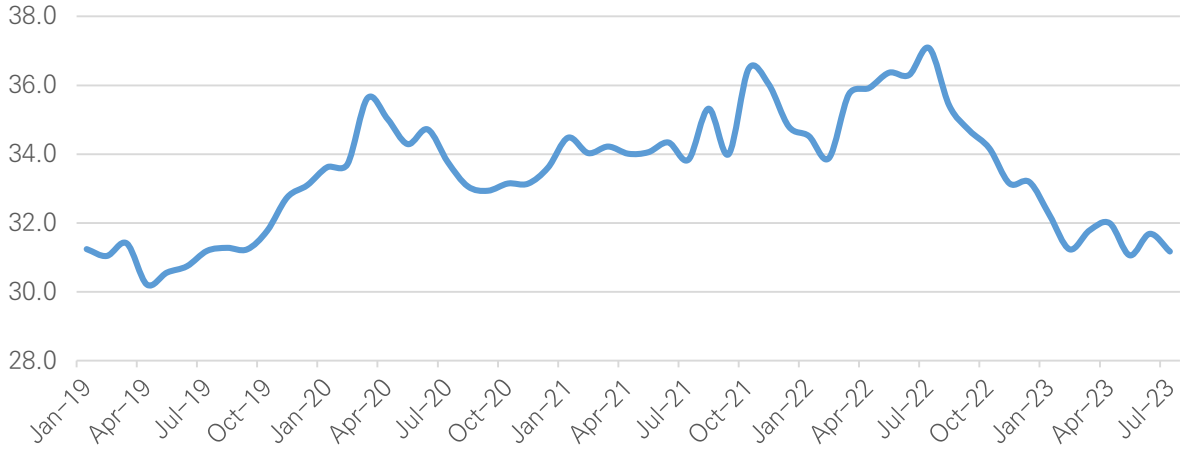


(단위: TEU / 클락슨)

○ 항만 정체 완화는 선복의 실질 공급 증가를 유발하며 주요 항로 공급 부담 가중

- 엔데믹으로 인한 공급망 정상화, 수요 부진에 따른 물량 감소 등으로 항만 체선 감소
- ’23. 6월 클락슨 항만 정체 지수는 31.5%로 전년동기대비 4.8%p 하락, ’19년 평균(31.4%) 수준에 근접하며 팬데믹이 유발한 정체는 사실상 해소

〈 클락슨 항만 정체지수 추이 〉



(단위: % / 출처: 클락슨)

정기선사 대응 방향

□ 글로벌 컨테이너선사, 공급량 조절에 집중

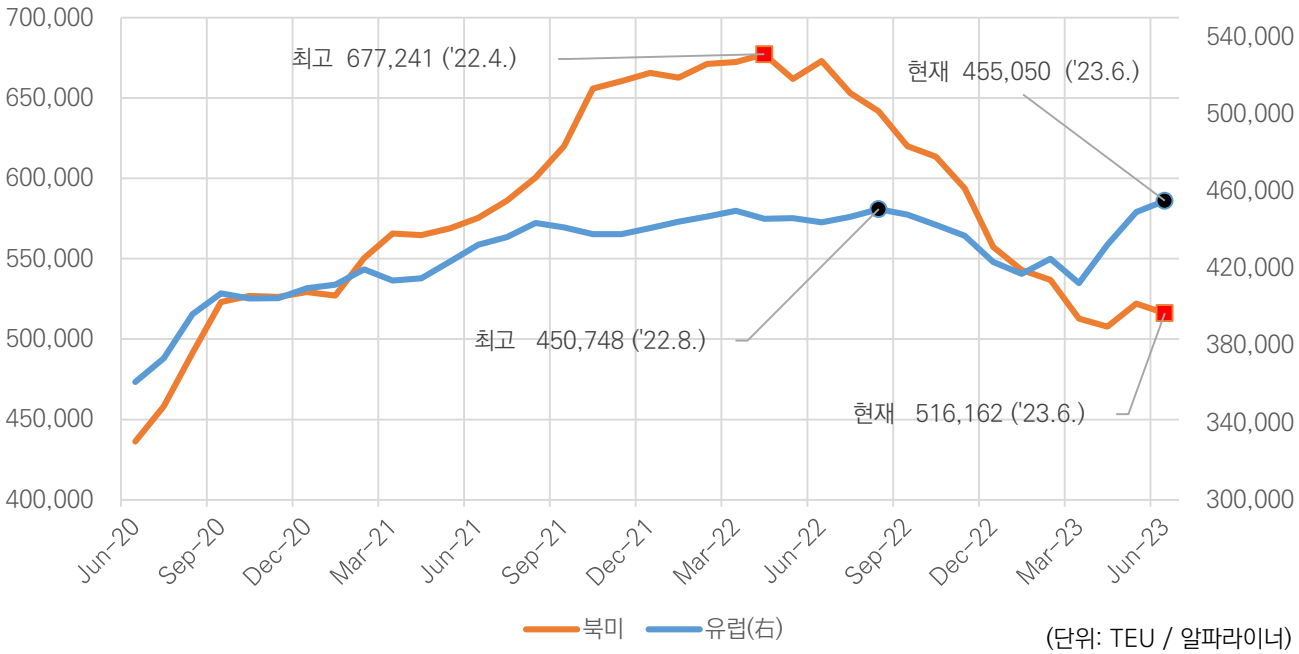
○ 선박 재배치, 기항지 변경, 선속 감속 그리고 임시 결항 등을 적극 시행하며 원양항로 중심으로 주간단위 실질 공급량 조절에 집중

- 6월 북미항로 주간 공급량은 51.6만TEU로 전년 동기 대비 23.3% 감소

* 북미항로 주요 선사별 선복 투입량 증감 : MSC ▼35%, MAERSK ▼19%, HMM ▼25%, COSCO ▼7% ('23.6월 기준, 전년동기대비)

- 유럽항로의 주간 선복 투입량은 '22.8월 정점 기록 후 5개월 연속 감소. 그러나 '23.2분기 초대형선의 신조 인도가 이루어지며 다시 증가세 전환

〈 북미, 유럽항로 주간 공급량 변화 〉



(단위: TEU / 알파라이너)

○ 운항 소요 시간(Transit Time) 증가를 통한 공급 조절

- 컨테이너선의 '23년 연평균 선속은 13.85 노트(knots)로 '21년 대비 4.4% 감소. 특히 네오파나막스 컨테이너선(14,000TEU)의 경우 9.2% 감소

- 연초, 유럽 백홀항로 운항 시 많은 선사들이 수에즈 운하 통과 대신 남아공 희망봉 우회를 선택, 운항 시간 증가를 통한 공급량 축소 및 운항비 절감 추진

○ 선사-조선소 간 신조 선박 인도 연기 협상 증가

- 조선소는 수주 잔량 증가에 따른 인력 부족에 처해 있는 반면, 선사들은 공급 과잉에 따른 수익성 악화 위험에 노출. 이에 신조선 인도를 기존 일정 대비 약 3개월에서 1년 가량 연기하는 사례 증가

-'23년 컨테이너선 인도 예상량 하향 조정(클락슨) : 250만TEU('23.1월) → 185만TEU('23.6월)

□ 중소선사, 원양항로 사업 축소

○ 팬데믹 호황기에 북미항로 노선 확대를 추진했던 선사들은 올해 수익성 악화로 사업 비중 축소

- 팬데믹 기간 중 미주노선의 비중을 확대했던 ZIM Line과 Wanhai는 '22년 사상 최대 실적을 달성하였으나, '23.1분기에는 영업 손실 기록

- 이에 양사는 북미 사업 비중 축소 단행 (ZIM 49%→43%, Wanhai 40%→28%)

○ 팬데믹 기간 중 북미항로에 신규 진출했던 소형 선사들은 '23.6월 현재 전부 철수

- CUL, Pasha Group, Transfar, TSL, BAL, Sealead 등

□ 선박 재배치로 연근해 항로 공급 압박 증가

○ 대형 선사들은 매출의 가장 큰 부분을 차지하는 북미/유럽항로의 운임 방어를 위해, 팬데믹 기간 중 원양항로에 집중 투입했던 선복을 아주 역내, 중동 등 중/단거리 항로로 재배치

- 상위 20개 컨선사의 북미/유럽항로 비중 변화 : ('22.6) 46% → ('23.6) 42%

- 지난 1년간 북미/유럽항로 투입 선복량은 41만TEU 감소한 반면, 유휴선복량*은 1만TEU 증가에 그침. 여기에 신규 인도된 신조선박의 노선 투입까지 고려하면 최소 40만TEU 이상이 타항로로 전배된 것으로 추정

  * '23.6월 상업 계선 33만TEU / 입거수리 59만TEU, 전년동기대비 유휴선복량 총량 1만TEU 증가

○ 캐스케이딩(선박 재배치) 영향을 직접적으로 받게 된 중/단거리 항로는 지난 1년 사이 투입 선복량 및 선박 사이즈가 크게 증가하며 수급 불균형 심화

- 투입선복량, 아주역내 ▲8.3%, 유럽역내 ▲16.7%, 중동 ▲13.4%, 남미 ▲12.6% 증가(전년동기대비)

- 투입 선박의 평균 사이즈도 확대 (아주역내 ▲3.9%, 유럽역내 ▲6.9%)

- 동 기간 중 해당 항로들의 운임 낙폭 확대 : 동남아(▼84%), 중동(▼62%), 남미(▼68%), 호주(▼92%)

〈 '23. 6월 중단거리 항로별 투입 선복량 변화 〉

	투입 선복량		투입 선박 수		선박 평균 사이즈	
	TEU	증가율	척	증가율	TEU	증가율
아주 역내	2,921,244	8.3%	1,734	4.2%	1,685	3.9%
유럽 역내	1,070,711	16.7%	611	9.1%	1,752	6.9%
중동	3,405,512	13.4%	683	11.8%	4,986	1.5%
남미	3,489,620	12.6%	652	10.3%	5,352	2.1%
오세아니아	1,015,163	4.9%	253	1.8%	4,013	0.7%

(출처 : 알파라이너, 전년동기대비)

하반기 주요 변수

□ 북미항만노사협상, 불확실성 존재

○ ILWU-PMA 간 노사 협상은 13개월 간의 소모전 끝에 지난 6월 14일 잠정 합의 발표

- 그러나 노조원 투표 후 비준까지 절차들이 남아있어 최종 종결까지는 3~4개월 가량 추가 소요 예정

- 비준이 완료될 경우 지난 1년간 이어져온 불확실성이 해소되겠으나, 지난해 미국 철도노사협상의 경우 잠정 합의 이후 비준에 실패한 사례도 존재하므로 최종 비준 여부 확인 필요

○ 美동부항만노조(ILA)도 9월부터 연장 협상이 시작될 예정. 지난 3월 기존 계약이 만료된 캐나다 ILWU는 최근 파업을 단행하며 협상에 난항을 겪는 중

- 다만 항만노조 협상의 상징성과 영향력이 큰 미국 ILWU의 잠정 합의 발표는 美동부 및 캐나다의 노사 협의에도 긍정적으로 작용할 전망

□ 파나마 가뭄, 기상이변으로 인한 돌발 변수

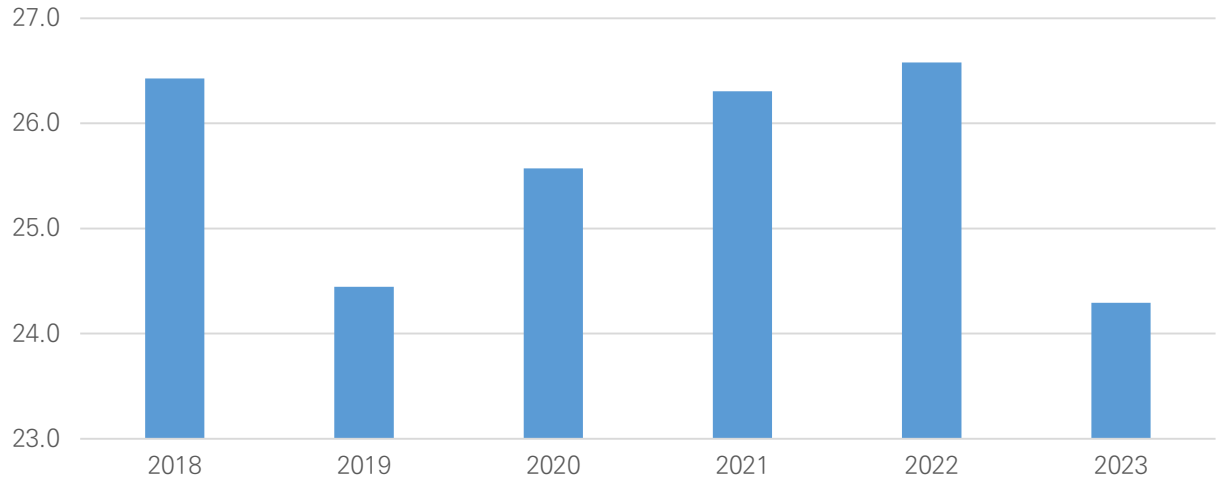
○ 가뭄으로 파나마 운하의 수위가 저하되어 운하 통과 선박의 적재능력 감소

- 운하에 필요한 용수를 제공하는 가툰 호수 수심은 24.2m를 기록, 전년 6월(26.4m) 대비 크게 하락
- 네오파나막스 선박*의 평시 흘수 기준은 15.2m이나 현재 13.4m로 운영 중. 향후 추가 강화가 예고되어 있으며 일각에서는 적재량이 최대 40%까지 감소할 수 있을 것으로 전망

  * '23.4월 파나마 통과 네오파나막스 선박 285척 중 절반이 컨테이너선

- 6월말 집중 호우로 추가 제한은 일시 연기되었으나 가뭄이 지속될 경우 흘수 제한 강화 예상. 이는 일일 운하 수송량 감소, 美서안향 운송 전환으로 이어지며 운임에 영향을 줄 것

〈 최근 5년 가툰 호수 수심 변화 〉



(단위: 미터 / 파나마운하청)

□ 주요 국가의 통화 정책 방향성 전환에 따른 수요 변화

○ 6월, 美연준은 기준금리 동결, 유럽중앙은행과 영국중앙은행은 각각 0.25%p, 0.5%p 인상 단행. 반면 중국은 정책 금리를 0.1%p 인하하는 등 국가별로 상이한 움직임 감지

- 북미, 유럽에서는 최근 물가상승률이 안정세를 보임에도 불구하고 목표치(2%) 도달을 위해 금리인상 기조 유지. 반면 중국은 소비 둔화에 따른 부양책을 강구 중
- 긴축에 따른 직접적인 수요 위축 외 경제권별 상이한 통화 정책으로 인한 방향성 차이는 환율 변화를 유발하며 국가간 교역량에 영향을 미칠 전망

향후 전망

□ 수급 불균형에 따른 하방 압력 계속, 약보합 전망

○ '23년 수요 증가율은 0.3%에 그치는 반면 공급 증가율은 6.8%로 예상. 교역량이 약세를 보이는 가운데 대형 신조선 인도가 계속되며 하반기 운임 하방 압력 증가

- 여름 성수기 진입에도 불구하고 북미와 유럽의 신규 주문 위축, 예상보다 부진한 중국의 리오프닝 효과 등으로 인해 운임시장 약보합세 구현

* 美수입물동량 전망: 6월 191만TEU(전년比 ▼15.3%), 7월 199만TEU(▼8.8%), 3분기 ▼7.9% 예상

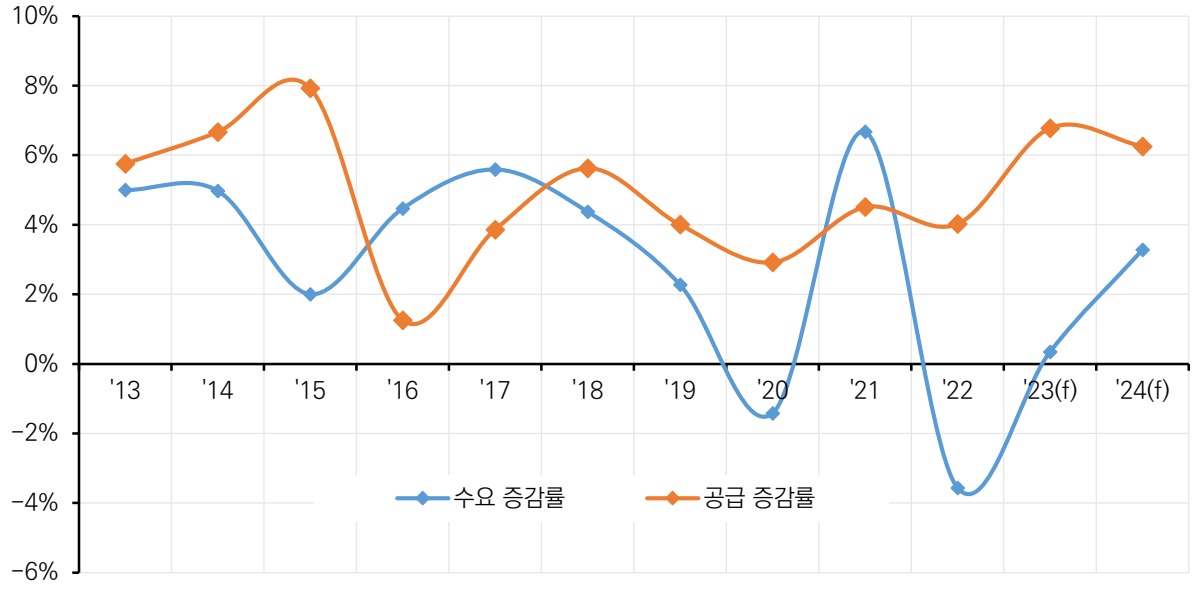
- '23.1~5월 기간 신조선은 69만TEU가 인도된 반면 폐선은 5.7만TEU에 불과, 노후선 해체를 통한 공급 조절 효과는 기대치를 하회

○ 이처럼 선박의 절대 공급이 증가하는 시기에는 선사들의 투입 선복량 조절만으로는 운임 방어가 어려움. 과거 운임 반등 사례들은 대부분 외부 변수로 인한 수요 증가 및 실질 공급 감소가 동반됨

- '14~'15년 ILWU 태업, '16년 한진해운 파산, '18년 美中 무역분쟁, '20년 COVID19 등 외생 돌발 변수가 유발한 수요 급증 및 실질 공급 감소로 시황 상승 전환

- '23년 하반기, 美 ILWU 노사 협상 최종 비준, 파나마 가뭄에 따른 흘수 제한, 그리고 주요국 경제 정책 변화가 주요 변수로 작용 전망

〈 수요 공급 증가율 변화 〉



(출처 : 클락슨, 6월 기준)

□ 선사들의 치열한 운임 방어 및 화물 확보 경쟁, 비용 절감 노력 지속

○ '23년 하반기, 선복 공급압력 확대로 인해 선사들은 화물 확보를 위한 치열한 경쟁에 노출

- MSC, CMACGM 등 최근 중고선 매매를 통해 선대 확대를 지속 중인 선사들이 소석률 제고를 위해 공격적인 운임인하에 나설 경우 경쟁 심화, 수익성 악화로 이어질 수 있음

- 원양선사들의 선박 재배치 확대는 중단거리 및 역내 항로에서 대형사와 중소사간 경쟁을 유발하여, 포트폴리오가 단순하고 비용 경쟁력이 떨어지는 선사에는 큰 위협으로 작용

○ 수요 부진에 대응하기 위해 선사들은 운임 방어를 위한 공급 조절과 수익성 개선을 위한 항로 포트폴리오 변화, 비용 절감 노력을 이어갈 것

- 수요 부진이 장기화 될 경우, 늘어나는 공급량을 선박재배치, Slow Steaming, 항로 조정 만으로는 온전히 흡수하기 어려워, 장기적으로는 계선 비중 확대 예상

  * 팬데믹 초기 6.1%까지 증가했던 계선 비중은 6월 말 기준 2% 수준 유지 중(클락슨 기준)

- 美동서안이 '19년 평균 운임을 밑도는 반면, 상대적으로 남아프리카(▲129%), 중동(▲54%), 지중해(▲100%) 항로는 선방 중. 수익성이 좋은 항로 중심으로 사업 비중 확대 전망

- 백홀 및 양방향 영업 강화를 통한 공컨테이너 회송비 절감, 냉동/냉장 및 특수화물 사업 확대, 노후 컨박스 매각 및 단기 임차 컨박스 반납 등 다양한 노력이 병행 될 것.

끝.

*Contact : 스마트해운정보센터 해운정보팀 정경남 과장, kn.jeong@kobc.or.kr, 051-795-1644