

최근 컨테이너선 업황과 전망

□ Financial Times(2016.5.20일)는 컨테이너 해운시장이 지난 60년 래 최악의 불황을 겪고 있다고 발표

- 지난 3월 컨테이너 시황을 대표하는 중국 상하이운임지수(SCFI, Shanghai Containerized Freight Index)는 통계발표를 시작한 1998년 이후 이후 최저인 400.4P(2016.3.18일)를 기록

□ 선복량대비 해상물동량이 급감한 가운데 최근에는 초대형선 박 공급 확대에 따른 경쟁심화로 운임 하락세 지속

- 아시아-유럽 항로에서 운항중인 선박크기가 2001년 이후 매년 7.6% 확대되면서 2015년 평균 선박크기는 12,560 TEU에 달하고 있음
- 특히 2013년 세계 1위 해운선사인 덴마크 머스크라인이 18,300TEU 크기의 선박(Triple-E Vessel)을 운항하면서 대형선 경쟁이 심화되고 선박당 적재율이 더욱 하락
- 홍콩의 해운선사인 OOCL은 지난해 적재율이 72%에 불과했다고 발표

상하이컨테이너운임지수(SCFI) 추이

구 분	2012	2013	2014	2015	2016.1~5월중
운임지수 ¹⁾	1253.6	1079.6	1072.7	724.2	527.1

주: 1) 기간중 평균

자료: Bloomberg

□ 운임 하락으로 컨테이너 선사들의 영업이익도 큰 폭으로 감소

- 대부분의 글로벌 컨테이너 해운선사들이 2016년 1/4분기 영업손실을 기록한 가운데 머스크라인의 영업이익*도 전년동기 대비 95% 감소한 370만달러에 그침

* 5.3억달러(2012)→15.7억달러(2013)→25억달러(2014)→14억달러(2015)

** 머스크라인의 경우 2016년 1/4분기 40ft 컨테이너당 수익도 1,857달러로 전년동기대비 25% 감소

□ 선사들은 해운동맹(Alliance) 재편을 통한 비용절감으로 수익성 제고를 도모하고 있으나 그 효과는 불확실한 상황이며 컨테이너선 시황은 2018년까지 개선되기 어려울 전망

- 해운동맹은 오션얼라이언스 및 더얼라이언스 신규 결성(2017.4월 본격가동) 등 기존 4강구도에서 3강체제로 재편
 - * 기존 4강: 2M, CKYHE, O3, G6 → 3강 재편: 2M, 오션얼라이언스, 더얼라이언스
- 영국의 해운컨설팅사 Drewry는 현재와 같은 선박 과잉공급상황에서는 해운동맹을 통한 비용절감 효과가 크지 않으며 합병 및 선박해체를 위한 판단이 더욱 중요한 시점이라고 지적
- 한편 해운시장 전문가이자 해운사 OOCL 전대표인 Ron Widdow는 2018년까지 컨테이너선 업황개선이 어려울 것으로 전망

컨테이너선 해운동맹 현황

구분	2M	오션얼라이언스	더얼라이언스
동맹 기업	Maersk Line (덴마크) MSC (스위스)	CMA CGM (프랑스) Cosco & China Shipping (중국) Evergreen (대만) OOCL (홍콩)	Hapag-Lloyd (독일) 한진해운 (한국) Mitsui OSK, NYK, K-Line (일본) Yang Ming (대만)
점유율 ¹⁾	27.9	23.7	19.8

주: 1) 컨테이너 선복량 비중

자료: FT, WSJ (2016. 5월)

(자료: Financial Times, 2016. 5. 20일)

담당 : 백충기 수석연구위원
김민준 책임연구원
Tel. 051)620-3191