



초대형 메가급 컨테이너선의 출현, 메가급 위기인가? 선대 대형화 급진전으로 운임상승에 한계 봉착 우려

최근들어 1만TEU급 초대형 컨테이너선이 잇따라 시장에 투입되면서 선복과잉이 우려되고 있다. 과연 메가급 컨테이너선이 규모경제의 잇점을 살릴 수 있을지, 아니면 메가급 위기로 다가올지 기대와 우려가 교차되고 있다. 다음은 로이즈 쉬핑 에코노미스트(Lloyd's Shipping Economist)지 2007년 10월호에 실린 스테판 메튜(Stephen Matthews)의 「Mega-risk」를 번역한 것이다.(편집자 주)

▶ 정기선사 초대형 선박 신조발주 쇄도

최근 몇 달간 차세대 초대형선박에 대한 정기선사들의 신조발주가 쇄도했다. 위기 가능성이 점증하는 이때에 정기선사들은 왜 이런 결정을 하는지 스테판 메튜스(Stephen Matthews)가 검토했다.

지난 2006년 하반기에 도하 언론을 떠들썩하게 장식했던 사건이 '엠마 머스크(Emma Maersk)' 호의 취항이었다. 이 선박은 20피트 컨테이너 1만 1,000 개를 실을 수 있는 초대형 컨테이너 전용선으로 같은 크기의 자매선 8척 중 첫 번째 선박으로 발주자인 덴마크의 머스크라인에 인도되었다.

이 배가 아시아를 출항하여 유럽에 처녀 기항했을 때 각국의 신문은 단일선적 물량으로는 사상 최대의 크리스마스 상품이 중국으로부터 도착했다고 대서특필했었다.

1년이 지난 지금 '엠마' 호는 같은 사이즈의 자매선 5척과 선대를 이루어 운항되고 있으며 아직도 나머지 2척이 건조 중에 있다. 중국의 정기선사 코스코(COSCO : China Ocean Shipping Co.)도 최근에 1만62TEU급 컨테이너선 '코스코 아시아(Cosco Asia)' 를 인도받아 운항을 시작하였으며 앞으로 1TEU가 넘는 초대형 컨테이너선의 인도가 줄지어 기다리고 있다.

이 밖의 몇몇 다른 정기선사들도 1만TEU가 넘는

컨테이너선박을 발주하기로 결정했다. 소위 메가 컨테이너선이라고 불리는 이들 신세대 선박이 초대형선박의 기준을 새롭게 만들어 가고 있다.

▶ 초대형 선박 투입에 대한 의견 분분

정기선사들은 이러한 추세의 당위성에 대해 설득력 있는 근거를 제시하고 있다. 하지만 동시에 위기도 함께하는 것이 사실이며 시기상 적절한 투자인지에 대해서는 의견이 갈리고 있다. 즉 이미 발주된 최근 물량이 가히 폭발적인 수준이었으며 아직도 인도대기중인 신조물량이 남아있는 상황으로서 경제, 금융, 교역 모두 향후전망이 불확실한 이때에 과연 초대형 컨테이너선을 투입하는 것이 올바른 결정인지에 대해서 의견이 분분하다.

해운수요 증가요인에 대한 확신과 머스크라인의 전격적인 메가 컨테이너 투입과 같은 현 상황에서 다른 정기선사들도 메가 컨테이너선 투입이라는 매혹적인 유혹을 외면할 수 없다는 것은 너무도 당연한 일이다.

그에 따라 아시아-유럽항로에 8,000-1만TEU 사이즈 선박을 투입하기로 결정한지 불과 얼마 지나지 않은 주요 정기선사들도 1만TEU 이상인 신세대 선박을 투입하기로 결단하고 있는 실정이다. MSC와 CMA CGM도 메가 컨테이너선의 신조발주

[1만TEU 이상 컨테이너선 현황(2007. 10 현재)]

운항사	선주사	척수/TEU/DWT	조선소/발주번호	인도년도	선가(\$m)
인도선박					
Maersk	AP Moller	6/14,000/157,000	Lindo/203-08	06-07	미상
Cosco	Cosco	1/10,062/114,000	Hyundai/1801	07	130
발주선박					
Maersk	AP Moller	2/14,000/157,200	Lindo/209-10	07-08	미상
Maersk	Rickmers	4/13,100/140,000	Hyundai/2150-53	10-11	미상
Maersk	Moller	6/10,000/120,000	Lindo/211-16	08-09	미상
MSC	MSC	5/13,200/135,000	Dawoo/4135-9	10	미상
MSC	MSC	2/11,300/128,500	Hyundai/1942-3	09	미상
MSC	MSC	2/11,000/114,000	Samho/343-4	08-09	미상
MSC	MSC	8/13,300/150,000	Samsung/1708-15	11	170
CMA CGM	CMA CGM	8/12,500/142,500	Daewoo	10	165
CMA CGM	Offen	4/10,000/120,000	Hyundai/1890-93	08	미상
CMA CGM	Offen	4/11,400/128,500	Hyundai/1954-7	09	미상
CMA CGM	CMA CGM	8/11,400/135,000	Hyundai/1992-9	09-10	150
CMA CGM	NSB	4/11,000/130,000	Daewoo/4125-28	10	136
Cosco		3/10,062/114,000	Hyundai 1802-4	08	130
Cosco		4/10,000/120,000	Nantong 48-51	08	미상
CSCL	CSCL	8/13,300/150,000	Samsung	11-12	170
NOL/APL		4/10,000/120,000	Hyundai/2158-61	10-11	미상
NOL/APL		4/10,000/120,000	Daewoo	10-11	미상
Zim		8/10,000/114,000	Samho345-8/355/393-5	10	130
Zim	Zodiac	8/12,600/142,500	Samsung	12	170
미정	Zodiac	5/10,070/113,900	Samho/433-37	10-11	
CSAV	Dohle	8/12,560/142,500	Samsung/1793-1800	10-11	161
CSAV	CSAV	4/12,000/140,000	China Shipbldg	10-11	160
미정	NSC	8/12,800/142,500	Hanjin-Phil/026-029/034-037	10-11	162
미정	Nordcapital	8/13,100/145,000	Hyundai/2154-7+2164-7	10-11	175
Coscon	Seaspan	5/13,100/145,000	Hyundai /2177-81	11	181
Coscon	Seaspan	3/13,100/145,000	Samho/452-54	11	181
미정	Niki	9/12,500/142,500	STX	11	159
미정	Dohle	4/12,600/142,500	Samsung 1829-32	11	167.5
미정	Offen	9/12,500/142,500	Daewoo/	10-11	165
미정	Rickmers	4/13,100/140,500	Hyndai/2170-73	11	미상

(자료) LSE / Containerisation International /LR Fairplay

※ 주: 이 표에는 확인된 발주물량만 포함되어 있고 선택사양은 제외

를 마쳤으며 이미 발주한 1만TEU 미만 선박에 대해서도 사이즈를 확대하여 발주사양을 갱신하였다.

앞으로 선박의 사이즈가 얼마로 확대될 것인가는 다음 문제이다. 머스크의 메가 컨테이너선은 공식적으로 사이즈가 1만1,000TEU이다. 그러나 이 수치는 재화중량톤수 15만8,000톤을 기초로 공 컨테이너 없이 적재할 경우를 가정한 수치이다. 만약 선박의 장폭심(帳幅深)을 기초로 하고 공 컨테이너 적재를 포함한 일반적인 경우를 가정한다면 적재가능 컨테이너 수는 1만4,000TEU를 넘을 것이다.

▶ 발주배경에는 몇가지 특징있어

최근의 발주 배경에는 몇 가지 기술상의, 디자인상의 특징들이 있다. 그중 하나는 최근 엔진 제조사들이 프로펠러를 하나로 유지하면서 실린더 수를 늘려 추진력을 높이는데 성공해 14기통 엔진을 상용화한 것이다.

사실 프로펠러가 두 개인 쌍 추진장치로 신조할 경우 부담스러운 추가비용으로 선주들이 이를 기피해왔던 것이 사실이다. 이와 같은 기술상의 발전은

종전까지 인식되어 오던 1만TEU 한계가 이제 1만 5,000TEU로 확대되는 것을 의미한다. 이는 동시에 디자인상의 변화도 가능케 하는 것으로서 즉, 장폭비율을 완화하여 복원성 문제를 해소할 수 있게 된 것이다.

또한 선사들은 여러 항만의 수심제한 때문에 선박의 흘수가 확대되는 것에 부정적인 입장을 보이고 있으며 흘수는 현재와 같이 최대 14-15미터를 넘지 않기를 바라고 있다.

대다수의 선주의 주문사양은 용적면에서는 1만 2,000에서 1만3,500개의 컨테이너를 실을 수 있는 공간을 갖되 중량 면에서는 그 보다 낮게 디자인하는 추세이다. 표는 LSE가 입수한 자료를 토대로 1만 티이유 이상의 최신 컨테이너선의 주문사양을 보여주고 있다. 하지만 단기간에 주문량이 폭주하고 있는 것이 현실이고 개인회사의 경우에는 신조 주문 내역이 공개 안 되는 경우도 있으므로 자료에서 일부 제외된 경우도 있을 것이다.

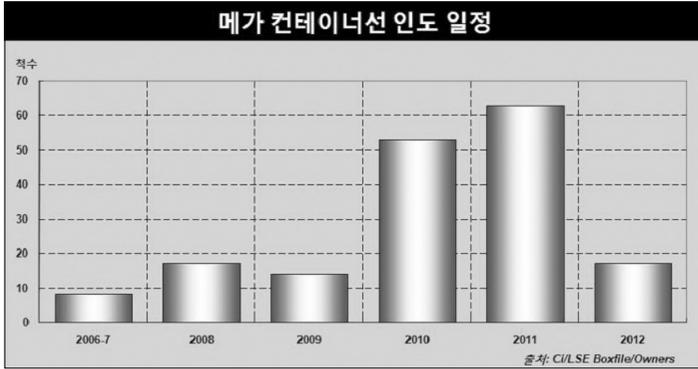
머스크, MSC, CMA CGM 이외에도 메가 컨테이너선 발주선사로는 CSCL, Cosco, 한진해운, NOL/APL, Zim 등이 있다. 한 가지 재미있는 사실은 이들 선사들은 그렇지 않은 다른 선사와 달리 메가급 선박의 도입을 일류선사 대열에 합류하기 위한 매우 중차대한 도약으로 생각하고 있다는 점이다.

▶ 일부 대형선사에 선복집중 초래

하지만 머스크 같은 초대형 공룡선사도 더 큰 선박을 주문하고 있는 현실을 생각하면 이런 대형화 추세가 결국 선도적



인 몇몇 선사에게 선복이 더욱 더 집중되는 결과만을 초래할 것이라고 보는 것도 타당하다. 선두그룹



에 속해있는 머스크, MSC, CMA CGM 3사가 1만 TEU급 이상 시장에서의 지배력은 현재까지 40%에 달하고 있으며 향후 용선부문까지 더해진다면 더 커질 것이다.

이런 추세에 반대입장을 확고히 하고 있는 선사로는 대만의 에버그린이 있다. 에버그린의 최대선박은 8,000TEU 수준이고 張榮發 회장은 메가급 선박 대열에 합류하지 않은 채 곳곳이 버티고 있다. 그의 믿음은 그런 초대형 선박을 가득 실을 화물을 계속해서 확보하는 것이 불가능하다는 것이며, 영겁결에 끼어들어 속 썩지 않겠다는 생각이다. 일본의 대형 3사 역시 같은 입장으로 메가급 선박의 발주를 유보하고 있다.

현재까지 발주된 1만TEU급 이상 메가급 선박의 총 슬롯 합계는 아무리 보수적으로 잡아도 204만 TEU에 달한다. 초기 건조된 머스크 선박, 이미 발주된 선박, 1만 teu 이상으로 발주사양이 변경된 선박들을 뒤흔든 대부분의 메가급 선박은 2009년 이후에 인도될 예정이고 아래 그래프에서 볼 수 있듯이 2010년 2011년에 인도시기가 몰려있다.

10월초까지 발주된 메가급 신조물량을 평균계약 단가로 따져 합산하면 약 265억 달러로 추산된다.

▶ 초대형 선박 발주 금융줄은 KG펀드

이런 거대선박의 상당부분은 독일의 KG펀드가 발주원이다. 대부분이 장기 용선부 건조물량이긴 하지만 일부는 용선여부가 확정되지 않았거나 용선주가 누구인지 알려지지 않은 경우도 있다.

Dohle, Offen, Nordcapital, Rickmers와 같이 널리 알려진 KG펀드 뿐만 아니라 NSC Schiffahrtsgesellschaft, Zodiac이나 그리스계인 Niki같은 대선업 개인회사들과 Seaspan이나 Danaos같은 대선업 주식회사들도 활발한 움직임을 보이고 있다.

CMA CGM이나 MSC, CSCL, Zim같은 몇몇 정기선 운영사들은 직접 주문을 내기도 하고 심지어 머스크같은 경우는 대선업자를 통해 선박을 확보하기도 하는데 메가급 선박의 1/4이 Rickmers로부터의 용선으로 충당했다고 한다. 이 경우 용선은 최소 10년 이상의 장기용선으로서 대선업자 역시 이런 선박의 장기적 전망을 밝게 본다든 것을 말해준다.

2007년 들어 메가급 선박의 발주물량 폭주현상은 5월부터 9월까지 5개월 동안의 발주물량이 100척을 넘는다는 사실에서도 확인된다. 이로서 10월 초 현재까지의 총 발주물량은 170척에 이르며 확인되지 않은 물량까지 합하면 그 숫자는 더 늘어날 것으로 보인다. 이는 컨테이너선복의 신조발주물량이 현재운항중인 선복의 60%에 육박하는 수치이다.

▶ 향후 4년간 두자리수 증가예상

이러한 최근 신조발주 현황은 선복수요의 신장세가 조금이라도 누그러진다면 당장 공급과잉상태로 빠져드는 것이 아니냐는 우려를 낳고 있다. 발주량 감소로 수급불균형에 다소 개선의 기미가 보일 듯할 때 이런 발주량 증가는 향후 컨테이너 선복의 과



잉공급이 예상된다. 전세계 컨테이너선의 총선복은 향후 4년간 매년 연간 2자리수의 증가세를 보일 것으로 예상된다. 당연히 수요가 그만큼 따라줄 것이니 지가 관건이다. 특히 대부분의 메가급 선박이 취항하게 될 아주-구주간 항로에 있어서는 더욱 그렇다.

이런 초대형 선박을 발주하는 선사사의 믿음은 확고하다. 앞으로 이런 배를 채우고 남은 물량이 뒷받쳐 줄 것이고, 따라서 이런 대형선들이 규모의 경제 효과를 발휘할 것이라는 믿음이다.

뿐만 아니라 경쟁사가 선박규모를 키워 규모의 경제를 도모하는데 뒤처져서 시장점유율을 빼앗길지도 모른다는 두려움이 있는 것이다. 대열에 합류할 건지 말건지는 모두에게 공통된 질문이다. 문제는 모두가 선박 사이즈를 키우는 과정에서 무리하게 확장될 소지가 있다는 점이다.

대선업사이건 운항선사이건 이런 초대형 선박에 투자를 감행하는 선사는 여전히 장기적 시황을 긍정적으로 전망하고 있으며 물동량이 지속적으로 증가할 것이라고 믿고 있다. 특히 동서 항로의 물동량은 충분할 것이라고 예측하고 있다.

그런 선사들은 해상 컨테이너 물동량의 성장률이 최근 추세와 마찬가지로 매년 5-10%정도를 유지할 것으로 전망하고 있다. 2007년도 아주-구주 항로에 있어서의 20% 이상 성장세를 그 근거로 들고 있다.

중국의 대 유럽 수출성 장세가 꺾일 조짐이 없고 제조업의 중국이전 현상이 일시적인 것이 아니므로 강세 교역량이 유지될 것으로 보는 것이다. 이 선사들은 과거의 선복과잉 예측은 이미 빚나갔으며, 선복수요의 과소평가로 선복부족현상이 이어지고 있다

고 진단하고 있다.

더군다나 2차 항로에서도 선복수요가 증가세를 보이고 있으며 이는 동서항로에 투입된 메가급 선박의 상당부분을 차지하고 있다.

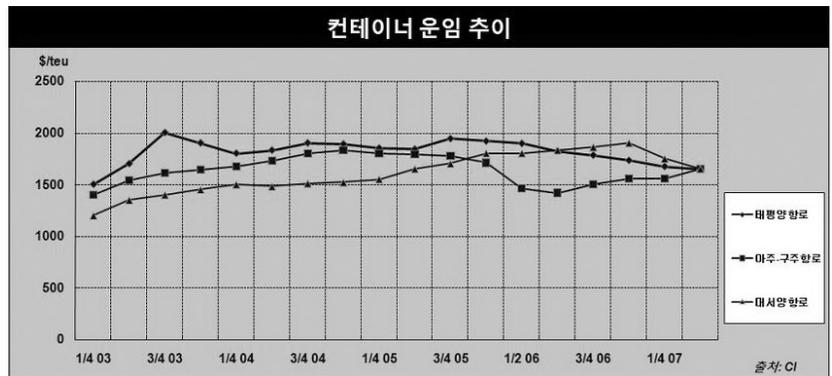
▶ 태평양항로 2009년 이후 수요증가 전망

태평양항로는 2007년 들어 성장세가 한 자릿수로 현격히 줄었으며 2008년에도 올해와 비슷할 것으로 전망되고 구주 물량도 다소 주춤할 것이다. 하지만 초대형 선박이 인도되는 2009년 이후부터는 다시 수요가 증가할 것으로 예측하고 있다.

이와 같은 수요에 맞추기 위해서는 더 큰 선박이 필요하며 적시에 투입하기 위해서는 지금 발주를 해야 한다는 것이 발주선사의 논리이다. 게다가 초대형선을 건조할 수 있는 조선소에는 컨테이너선만 건조하는 것이 아니라 벌크선이나 가스선 발주도 같이 들어온다는 점도 감안을 해야 한다.

초대형 선박의 발주는 기본적으로 자본비나 용선료를 근거로 산출된 계산에 근거한다. 관건은 적취율이나 운임, 육해상 운항비를 얼마나 가정했는가이다.

업계 한편에서는 우려의 목소리도 나오고 있다. 신조발주량이 쌓이고, 운임전망이 불안하며, 운항비가 치솟고 있는 이때에 엄청난 자본투입해서 그에 따른 용선료나 이자를 감당할 수 있겠냐는 우려



이다. 채산을 맞추기 위해서는 그 큰 선박에 화물을 채워야 하고 운임도 떨어져서는 안 되는 것이다.

▶ 신조선가의 상승으로 채산성 의문

1만2,000-1만3,000TEU 사이의 메가급 선박을 한국에서 건조할 경우 신조선가는 1억6,000-1억7,000만달러 사이에서 형성되어 있다. 바꿔 말하면 1TEU 당 신조선가가 1만2,800달러라는 얘기다. 이 숫자는 불과 몇 년 전 8,000-1만TEU 선박의 경우가 1만불 수준이었던 것에 비해 월등히 높은 수준이다. 최근 OOCL이 발주한 8,600TEU 선박의 선가가 1억2,070만달러로 알려졌다. 이는 TEU당 1만4000달러에 달하는 금액이다.

TEU당 신조비용의 상승은 신조선가에 반영된다. 순전히 신조선가로만 따졌을 때, 신조선 규모의 경제효과는 기대할 만하다. 그러나 건조비용의 상승으로 불과 2년 전에 발주하여 현재까지 계속해서 인도되고 있는 1만TEU 이하 급의 선박이 각고 있는 장점들을 소거해 버리고 있는 것이다.

구주항로에 있어서는 강세시황으로 2007년도 운임이 인상되기는 하였으나 이는 기껏해야 이전 년도의 부진을 복구하는 정도에 불과하다. 태평양항로에서는 2005년 수준을 밑돌고 있으며 운임인상을 위해서 노력하고 있긴 하지만 여전히 선복수요가 저조한 상황이다. 대서양항로에서는 약간 나아지긴 했지만 여전히 현상유지 수준에 머물고 있다. (그래프 참조)

▶ 선복량 증가로 운임 인상 어려워

향후 몇 년간 선복이 대량 증가한다는 측면에서 보면 운임인상은 물론 현재 운임의 유지도 어려울 것이다. 물량이 현재처럼 비교적 강세를 보이고 운임이 현 수준을 유지한다 해도 치솟는 운항원가로 획기적으로 이익을 실현하기란 요원한 일일 것이

다. 선박 대형화에 따른 규모의 경제효과가 가져다 줄 운항단가 절감은 아무래도 한계가 있을 것이다.

신조발주를 하면서 선사들이 걱정하는 것은 국제 불안한 금융시장에 미칠 영향이다. 금융비용의 상승은 물론 경제전반에 악영향을 미쳐 선사의 예측과 반대로 수요가 감소하는 경우이다.

이제까지 발주가 나간 선박의 발주선가와 성약이 이루어진 최상한가 일일 용선료 6만달러를 기준으로 1항차 56일에 소요되는 용선비용이 336만달러이다. 여기에 연료비 168만달러가 추가된다. 아주로 회항하는 항차에는 화물이 없어 운임수익과 비용이 거의 같은 수준이며 구주항 항차의 경우 TEU당 500달러의 순익은 올려야 한다. 여기에 터미널 사용료, 피더 비용, 내륙운송비용, 무역불균형에 따른 공컨테이너 처리비용이 더해져야 한다. 이런 모든 것을 감안하면 구주항 화물 운임이 현수준을 유지하지 않으면 수익을 기대할 수 없게 된다.

▶ 초대형선 1일 금융비용 5만달러 수준

대선업자의 입장에서 신조선가 1억6,000만달러에 대한 금융비용을 생각해보자. 선가의 80%인 1억2,800달러를 연리 6%로 10년간 원금분할상환 조건으로 차입하는 경우 1일 금융비용이 5만달러 수준이다.

건별 대출조건은 다소 유동적으로서 예컨대 최종 일시상환 조건을 붙여 상환초기의 부담을 줄일 수는 있겠지만 용선료부담으로 용선주의 운신의 폭은 제한 적이며 현실운임과 치솟는 운항원가로 인한 정기선사의 걱정이 해소될 것 같지는 않다.

설상가상 KG 펀드 개인투자자들이 수익을 요구하고 나서게 되면 용선료가 인상되어 운영선사의 융통성은 더욱 줄어들 것이다. 바로 이러한 요소가 대선업자의 KG 펀드 이용을 가로막아 왔던 요인이며, 그 대신 담보대출이나 리스로 전환하게 했던 요



인이었다.

예를 들어 씨스팬(Seaspan)은 최근 현대중공업과 1만3,100TEU급 컨테이너선 8척에 대한 신조계약을 성약했다. 납기는 2011년 1월에서 10월 사이이며 척당 계약가는 1억8,100만달러이다. 씨스팬은 최근 9억2,000천만달러의 신용편의와 기업공개 시 확보한 회전신용편의의 요건변경을 통하여 첫 번째 분할 불입자금을 조성할 계획을 가지고 있는데 이렇게 되면 대출한도가 13억불까지 증액되는 것이다. 동 계약은 크레디트 스위스, 중국수출입은행, 중국상업은행 및 스미토모 미쓰이금융그룹과 더불어서 디엔비 노르 은행에 의해 조성될 것이다.

▶ 신용편의 등을 통해 자금조달

한편, 신용편의는 코레스 계약에 의해 은행 상호간에 외화자금의 단기금융 등 여러 가지 신용을 공여하는 것을 코레스 금융이라하며 이러한 신용공여의 여러 형태를 총칭하여 크레디트 퍼실리티라고 부른다. 이러한 credit facility에는 일반적으로 1) 어음대부(loan bybill), 2) 어음할인(discount of bill), 3) 인수금융(acceptance credit), 4) 리파이낸스(refinance), 5) 당좌대월(overdraft), 6) mail credit, 7) 신용장 확인 등이 있다.

또 기업공개 시 확보한 회전신용편의는 대출은행이 사전에 자금공급 규모를 파악하고 차입자에게 일정기간 이 자금규모내에서 계속해서 차입할 수 있도록 하는 대출기법을 가리킨다. 예컨대, 1년 동안 US\$10,000,000의 회전신용편의를 제공하였고 US\$10,000,000을 대출하였다가 6개월째에 US\$5,000,000을 갚았다면, 다시 US\$5,000,000을 대출받을 수가 있고, 대출은행은 차주의 요구에 따라 자금을 공급하여야 하기 때문에 항상 자금을 준비하여 두지 않으면 안 된다. 그러므로 은행은 이를 보상받기 위하여 한도금액과 대출금액과의 차액

에 대하여 약정수수료를 징수하는 것이 보통이다.

씨스팬은 기존의 금융보다 낮은 리보+0.5% 금리를 확보했으며 금리스왑을 통해 최종적으로 확보한 금리는 2025년까지 평균 고정금리로 5.7%수준이다.

금리스왑(Interest Rate Swap)은 동일한 통화표시에 서로 다른 형태의 이자지급 현금흐름을 교환하는 계약임. 가장 전형적인 금리스왑계약은 고정금리와 변동금리가 교환되는 형태인데 이를 특히 고정금리-변동금리 스왑(Fixed-floating Swap)이라고 한다. 여기서는 미리 정해진 명목상의 원금에 대해서 미리 정한 만기까지 고정금리 이자지급과 변동금리 이자지급의 현금흐름이 스왑당사자간에 서로 교환되는 것이다.

원금은 양 거래자에 있어 서로 동일한 금약이기 때문에 원금의 교환은 일어날 필요가 없으며 매 이자지급 시기에는 변동금리와 미리 정해진 고정금리의 차이만큼 지불이 일어나게 된다. 계약시점에서 스왑가격의 결정은 교환되는 현금흐름의 현재가치가 같도록 하는 고정금리를 결정하는 것이다. 이러한 전형적인 스왑으로부터 거래자의 필요에 따라 무한한 변형이 가능한데 거래조건의 조정에 따라 스왑의 가격도 다시 조정되어야 한다.

씨스팬은 8척을 모두 1일 5만5,000달러로 12년간 상하이의 코스코(Cosco)용선기로 하였다. 5만5,000달러에는 중개료가 포함되어 있지 않다.

씨스팬의 최고경영자인 게리 왕(Gerry Wang)은 “이번에 신조되는 8척에 대한 12년 장기대선은 우리 회사의 현금흐름을 안정적이게 하는 것은 물론 선도적인 우수 고객들에게 고정 용선료로 장기대선을 통해 안정적인 선복을 공급한다는 우리의 목표에도 부합하는 것이다”고 말했다. ‘씨스팬 매니지먼트 서비스’는 건박건조 진척상황을 감독하고, 선박인도일로부터 척당 1일 6,750달러 정도의 운항비로 운항할 예정이다.

▶ 현재 발주선박 금융조건 비교적 양호

이러한 선박운항코스트를 기초로 하면, 적당 연간 1,700만달러, 8척 총 1억 3,600만달러 이상의 세전수익 증가가 예상된다.

이러한 메가 컨테이너선들의 발주 계약 대부분과 이에 대한 자금은 최근 금융권에서의 문제점(현재는 높은 이자율로 대출해야 가능성이 있음)이 발생하기 이전에 체결되고 조달되었다.

그러므로 대부분의 대선업자는 경쟁적인 조건으로 자금을 확보했었을 것이다. 그럼에도 불구하고, 현 수준의 운항원가와 수익률을 고려한다면, 이러한 선박들에 있어서 용선요율 변동 폭이 좁아진다는 것은 분명하다.

이로 인해 대선업자에게는 비경제적일 것이고 선박운항자에게는 운임과 견적을 따질 수 없게 할 것이다. 양측이 갖고 있는 위험은 변동 폭이 더 줄어들지는 아니면 변동폭이 동시에 사라지는지의 여부이다. 마찬가지로 자금조달비용의 증가와 운임하락 압박은 메가급 선박의 추가 발주가 어려워질 수 있다는 것을 의미한다.

대부분 신조 선박의 최대선폭이 확장된 파나마운하를 통과할 수 있도록 설계되고 있다. 하지만 머스크 선박은 예외이다. 왜냐하면 선폭이 56미터에 22개의 컨테이너를 한줄로 배치하기 때문에 선폭이 너무 넓다. 아울러 선폭이 52미터로 알려진 MSC 소속 선박들은 확장된 파나마운하를 통과할 수 있을지 의문이 든다.

▶ 파나마운하 확장, 항만준설 등 시급

파나마운하 확장공사는 2014년 완공될 예정이다. 그 시점에는 메가 컨테이너선박이 이미 서비스 중일 것이다. 하지만 적어도 몇몇의 미국 주요 항만이 대형선박을 충분히 수용할 수 있도록 준설공사를 하지 않는다면 메가 컨테이너선의 운항에 차



질이 빚어질 것이다. 이는 최근 선박운항자들이 아주-구주항로에 지금까지 발주한 메가 컨테이너선을 투입하지 않을 것이라 점을 의미한다.

이러한 지역에는 항만과 터미널에서의 체선문제가 존재한다. 그리고 선박의 회전율을 증가시키고 운항스케줄을 제때 맞추는 등 터미널의 효율적인 운영을 위하여 대규모 투자가 필요할 것이다. 아시아지역에서 이를 달성하는 것은 큰 문제가 될 소지는 없지만, 유럽과 미국에서 지역세력의 반대와 어떠한 지연 계획으로 메가 컨테이너선이 서비스에 투입될 때 선박을 수용할 수 있는 시설이 부족할 수 있다는 문제가 존재한다.

그래서 운항스케줄이 중요해 질 것이고 정기선사들은 체선으로 인한 지연없이 빠른 항만 회전율을 확보하면서 최소 환적으로 빈번한 서비스를 원하는 화주의 요구를 맞추도록 운항스케줄을 조절해야 하는 어려움에 직면할 것이다.

아울러 정기선사들은 추가적인 비용이 발생하지 않으면서 운항선박과 피더선간의 연결과 관련한 서비스 네트워크의 균형을 반드시 유지하여야 한다.

대형선박에 대한 건조 열풍은 직기항의 횡수를 줄이고, 피더서비스 횡수가 증가하며, 주요지역에서의 소수 대규모 허브항만의 출현을 의미한다.

빈번한 정기선서비스 즉, 1주일 간격 직항서비스에 대한 화주의 바람과 결부된 화물량의 증가는 그



러한 대형선박이 투입될 경우 지금과 같이 똑같은 항만을 직기항할 가능성이 있다는 것을 의미한다. 물론 조금의 조정이 불가피 할 것이고 선박을 수용할 수 있는 능력을 갖춘 항만과 터미널이 있다는 것을 전제로 한다.

▶ 정기선사들 이익극대화 위한 스케줄 연구

정기선사들은 적재능력 증가로부터 이익을 최대한으로 뽑아내기 위해 혁신적인 운항스케줄을 연구하고 있다. 머스크, MSC 및 CMA CGM과 같은 세계 3대 선사는 메가 컨테이너선을 이용하여 아주-구주 항로에서 한 가지 이상의 서비스를 제공할 수 있는 능력을 배양하기 위하여 충분한 수의 선박을 발주했다. 이는 선박에 좀 더 유연한 운항스케줄 옵션을 부여하는 것이다.

이러한 신조 선박은 운항면에서 특히 연료유 사용 측면에서 규모의 경제를 이룩할 수 있다. 운항원가에 있어서 주요 위험요소는 컨테이너 운송체인의 내륙요소로부터 발생할 가능성이 있다.

항해구간에 있어서 최대로 선박운항을 보장하고 또한 규모의 경제를 이룩하는데 가장 큰 어려움은 효율적인 항만 회전율의 제공 여부이다. 이는 컨테이너의 적재·하역과 관련할 뿐만 아니라 터미널 시스템과 타 운송수단으로의 컨테이너 적재의 효율성과도 관련한다.

이러한 측면에 있어서 지연은 선박과 육상간 컨테이너 처리에 영향을 미칠 수 있으며, 이로 인해 체선될 가능성이 있다. 육상쪽에서의 비용 발생은 대형선박에 의해 달성될 규모의 경제효과를 상쇄시킬 수도 있다.

▶ 향후 전망

정기선사의 대규모 선박량 증가 계획에 바로 이어지는 야심에 찬 전략은 수요적 불확실성, 높은 건

조비용 및 상승하는 운항원가 측면에서 분명히 위험한 것이다. 단기적으로 정기선사는 막대한 투자에 대한 상응하는 이익을 얻어내는데 고군분투해야 할지 모른다.

하지만 정기선사들은 장기적인 전략을 취할 것이다. 만약 해운시장이 2-3년간 고전을 면치 못한다면, 장기적인 수요증가 예측은 긍정적이다.

초대형 정기선사는 아마도 단기적인 위험을 견뎌낼 수 있는 위치에 있다. 하지만 확실한 점은 취약한 위치에 있는 선사 또는 유수의 선사와 어깨를 나란히 하기위해 그러한 위험을 감수하기를 꺼려하는 선사로부터 재정적으로 탄탄한 선사의 분리가 가속화된다는 것이다. 최근 상황을 고려하여 예상컨대, 새로운 막강 선사들이 출현할 것이며 기존의 유수 선사의 수가 줄어들 것이다.

이미 진행 중인 메가 컨테이너선의 더 많은 발주 계획을 주저하게 만드는 선박금융 조달비용 증가 가능성과 운임의 불확실성은 그러한 발주계약이 체결되기 전 그러한 계획에 대하여 확신이 없었다는 것을 의미한다.

하지만 이러한 상황은 빠르게 증가하는 선복수요와 맞물렸고 많은 사람들이 예측한 것보다 더 오래 지속되었기에 혼란스러움을 가중시켜왔다. 컨테이너 정기선사들의 낙관론이 맞아주기를 바랄뿐이다.

