

## COVID-19 발 컨테이너 해운경기 호황의 원인 분석: 수요와 공급 측면에서

이태휘\* · 김수경\*\*

### The Causes of the boom in the container shipping industry triggered COVID-19: Focuses on Demand and Supply Side

Lee, Tae-Hwee · Kim, Soo-Kyung

#### Abstract

In this study, the causes of the boom in the container shipping industry pointed out by the media were analyzed. As a result of the analysis, it was found that on the supply side, shipping companies mooring ships in response to IMO environmental regulations caused a rise in freight rates due to 'ships that could not be operated' even if demand increased. In terms of demand, it was determined that the claim that social distancing promoted purchases and increased demand was somewhat unfounded. The reason is that the relationship between social distancing and rising fares is weak.

*Key words: COVID-19, Container Shipping, Shipping Economics, Shipping Industry*

▷ 논문접수 : 2023. 06. 15.    ▷ 심사완료 : 2023. 06. 23    ▷ 게재확정 : 2023. 06. 23.

\* 경상국립대학교 경영대학 스마트유통물류학과 부교수, 제1저자, [taylor@gnu.ac.kr](mailto:taylor@gnu.ac.kr)

\*\* 동명대학교 학부교양대학, 교신저자, [ksk17826@tu.ac.kr](mailto:ksk17826@tu.ac.kr)

## I. 서론

2019년 12월 중국 후베이성 우한시(湖北省 武汉)에서 코로나 19 바이러스감염증-19(SARS-CoV-2) 확진자가 처음 발생한 이후 2020년 2월까지 G7 모든 국가에서 코로나 19에 의한 사망자가 발생하였다. 이에 세계보건기구(WHO)는 2020년 1월에 국제적 공중보건 비상사태를 선언하였고 3월에는 팬데믹(Pandemic) 즉, 세계적 범유행으로 격상시켰다.

코로나 19의 강력한 전파력으로 큰 충격에 빠진 전 세계는 방역 조치와 국경 봉쇄, 사회적 거리두기 등으로 코로나 19에 대응하였다. 2020년 상반기만 하더라도 코로나 19가 세계 경제에 가져올 충격이 어느 정도인지 그 충격이 얼마나 지속될지 아무도 내다보지 못했으며, 경기부양책을 통해 팬데믹에 의한 경제 충격을 완화하는 것 외에는 다른 대안이 없는 듯 보였다(김용범, 2022).

이에 IMF와 WTO는 2020년 하반기 세계 경제의 마이너스 성장과 세계 교역의 감소를 전망하였으며, 국내에서도 한국해양수산개발원(KMI)이 코로나 19에 의한 해운경기 불황을 전망하였다(KMI, 2020). KMI는 코로나 19가 전세계 공급망을 붕괴하면서 생산활동이 위축되고 감염공포 확산으로 소비위축을 야기하는 것으로 분석하였다. 결과적으로 KMI는 코로나 19가 화물수요를 감소시키고 선박공급을 둔화시켜 해운경기가 침체될 것이라 전망하였다.

그러나, 코로나 19가 가져온 결과는 IMF, WTO, KMI의 전망과 모두 상반되었으며, 2020년 8월부터 국내 화주들이 배를 구하지 못해 수출에 어려움을 겪은 '수출대란' 사태가 벌어졌다. 심지어 한국타이어는 수출용 선박을 구하지 못해 공장 가동을 중단하는 사태까지 벌어졌다. 언론에서는 수출대란의 원인으로 코로나 19로 화물 수요가 감소할 것을 예견한 선사들이 임시 휴항(Blank Sailing)과 계선(Idling Capacity)을 단행하면서 선박 공급부족 사태가 벌어진 것이라고 지적하였다(이태휘, 2021; Port

Technology, 2021). 실제로 컨테이너선사들은 전체 2,300만 TEU 정도의 선복량에서 270만 TEU를 일시적으로 중단해 공급량을 줄였다(Seatrade Maritime News, 2020). 수요 측면에서는 야외 활동에 제한이 생긴 데다가 재난지원금과 실업급여 지급 확대가 맞물려 디지털제품, 홈스테이제품 등 내구재(Durable Goods) 소비가 증가한 것이 물동량 증가로 이어져 운임 상승을 견인한 것으로 알려져 있다(Alphaliner)<sup>1)</sup>.

이외에도 컨테이너박스 부족, 항만 체선 등이 공급 축소를 부추기는 요인이며, 컨테이너 해상운임 상승을 형성한 요인으로 지적되고 있으며, 팬데믹 초반 이른바 공황구매(Panic Buying)가 발생해 유통업 재고가 감소한 것도 화물수요 증가 및 운임 상승의 원인으로 지적되고 있다(Chua et al., 2021; Yuen et al., 2020).

이 연구에서는 코로나 19 발 컨테이너 해운경기 호황의 원인을 근본적으로 분석하고 이를 통한 해운 경제학적 함의를 제공하고자 한다. 궁극적으로 이 연구는 코로나 19가 해상운임 상승을 견인하였다는 데에는 동의하지만, 언론에서 지적되고 있는 개별적인 원인들에 대해서는 검증해 보고자 한다. 검증해 보고자 하는 대표적인 원인으로는 두 가지로, 선사들이 임시 휴항과 계선을 통해 운임이 상승했다는 것과 미국을 중심으로 강력한 사회적 거리두기가 진행된 이후 서비스 수요 감소와 상품 수요가 증가했다는 것이다.

코로나 19가 가져온 해운업의 예기치 않은 변화에도 불구하고 이를 수요와 공급 측면에서 분석하고 그 결과를 집대성한 연구는 제한적이다. 국내에서는 이태휘(2021)의 연구에서 코로나 19 발 컨테이너해운 호황의 원인을 분석하였으나, 수요와 공급 측면을 구분하여 밀도있는 분석에는 미치지 못하였다. 해외 연구를 살펴보자면, 코로나 19로 인해 선종 별 해운 시장의 위축 정도를 계량 분석한 Michail and Melas(2020), 코로나 19 창궐에 따른 해운 네트워크

1) The surprise cargo boom seen last year was due mainly to booming e-commerce, as consumers in countries in lockdown ordered huge quantities of household utilities.

와 항만 위계(port hierarchy) 변화를 분석한 Guerrero et al.(2022), 코로나 19 팬데믹 기간 동안 선사 주가의 변화를 파악한 Kamal et al.(2021) 정도가 있을 뿐이다.

이 연구는 다음과 같이 구성된다. 먼저 2장에서는 공급 측면에서 해운경기 호황 원인을 분석한다. 3장에서는 수요 측면의 해운경기 호황 원인을 분석한다. 마지막 4장에서 시사점과 함께 결론으로 정리한다.

## II. 공급 측면의 해운경기 호황 원인

팬데믹은 컨테이너해운업을 살아나게 했고, 미 서안 항만의 극심한 체선과 맞물려 운임은 연일 치솟았다. 하지만, 팬데믹 직전의 컨테이너해운업 상황을 상기할 필요가 있다. 2019년 연말까지 컨테이너해운은 선박공급과잉이 지속되는 극심한 저운임 상황이 었기 때문이다.

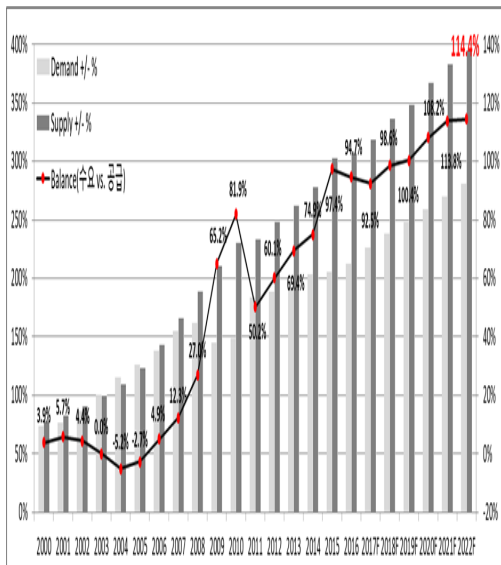


그림 1. 컨테이너해운 수요/공급 연도별 추이

자료: Drewry Maritime Research, 3Q 2018 & AlphalinerNov. 2018, Deep dive 컨테이너 해운 시장 분석 및 2019년 Forecast, 밸류링크유 재인용

해운업의 호황의 시작은 코로나 19 확산으로 화물 수요가 감소하자 많은 선사들이 선박 가동 중단(계선: idling)과 임시 휴항(Blank Sailing)으로 대응하기 시작하면서부터라고 알려져 있다. 2020년 6월 정재현 HMM 본부장은 한 인터뷰에서 '선사들이 코로나 19로 공생을 택했다'고 전한 바 있으며, 부산항만공사도 2020년 6월 선사들에게 선박료를 3개월 후에 납부할 수 있도록 조치했던 것을 보면 대체로 화물 수요가 급감하고 선사들이 임시 휴항을 선택했다고 볼 수 있을 것 같다.

코로나 19 발병 이후 2020년 6월까지 전 세계 해상 화물은 급감했고, 선사들은 긴축 경영에 들어갔다. 글로벌 컨테이너선사들은 전체 2,300만 TEU 정도의 공급량에서 270만 TEU를 일시적으로 중단해 공급량을 줄인 것으로 알려졌다(Seatrade Maritime News, 2020)

선사들이 일시적으로 공급을 축소했다고 해서 물류 대란이 벌어지고 운임이 상승되었다는 설명은 쉽게 이해하기 어렵다. 팬데믹으로 수요 둔화를 예견한 선사들이 공급을 축소시켰다면, 그 규모는 어느 정도인가? 임시휴항과 계선 선박을 복귀시켜 수출대란을 조기에 진압할 수는 없었던 것일까?

사실 선사들의 공급 축소는 코로나 19 발병 이전부터 시작되었다. 선사들이 IMO 2020 환경규제에 맞춰 스크러버 설치를 위해 선박들을 계류하는 비중을 높여나가고 있었기 때문이다. 코리아워핑가제트의 외신 보도를 살펴보면, 2019년 12월 말 운항을 멈춘 컨테이너선이 전체 선대의 6%까지 늘어났다. 2019년 12월 말 운항 가동 중단 선박은 총 226척 138만 TEU로 과거 3년간 가장 높은 수준이었다. 138만TEU의 가동 중단 선박 중 스크러버 설치 공사를 위해 수리 조선소에 들어간 선박은 60%인 87만 8,000TEU였다. 아래 그림은 가동 중단 선박의 추이를 나타내는데, 2019년 연말부터 가동 중단 선박이 큰 폭으로 증가한 것을 알 수 알 수 있다.<sup>2)</sup> 즉, 2019

2) 글로벌 금융위기 여파로 2009년 4월 컨테이너선의 계선 규모는 전체 선복의 10.6%(134만 TEU, 506척)에 달하였던 것을 보면, 스크러버 설치 중인 총 선복은 상당했던 것을 알 수 있다.

년 하반기부터 황산화물저감장치 탑재를 위해 선박 가동중단 규모가 증가하고 있었음에 주목할 필요가 있다. 따라서, 팬데믹 이후 화물수요가 증가했다 하더라도 ‘가동시킬 수 없는 선박’이 꽤 있었을 것으로 사료된다.

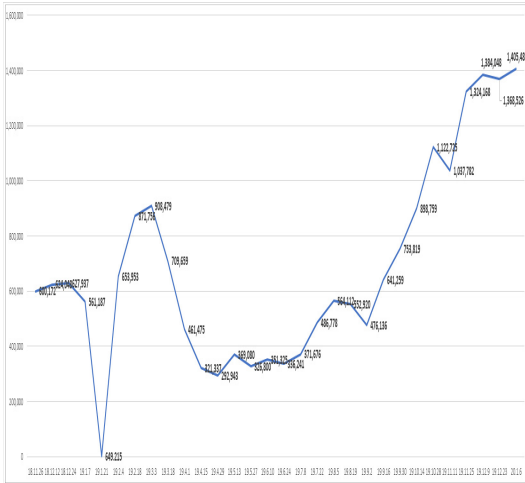


그림 2. 가동 중단 선박(Idling Capacity) 규모(18.11~20.1)

자료: Alphaliner Monthly Monitor 2020 Jan

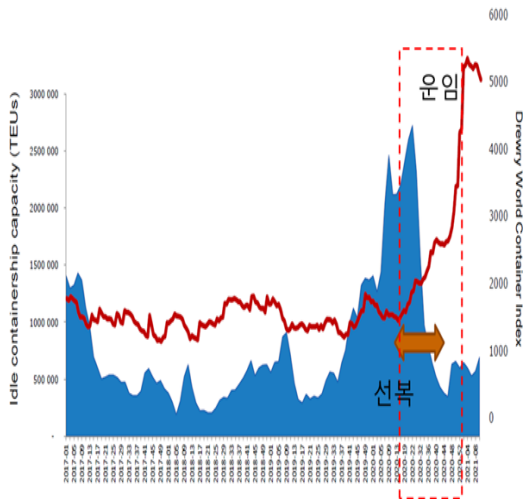


그림 3. 전 세계 가동중단 선박의 규모와 운임 추이 비교

자료: Busan International Port Conference 2021

컨테이너 해상운임은 2020년 6월 둘째 주부터 상승하였는데 가동 중단 선박의 복귀는 12월부터 이루어진 것을 알 수 있다. 가동 중단 선박에는 임시휴항과 계선 모두를 포함하는데, 임시 휴항 중인 선박은 수요 증가와 운임 상승으로 휴항을 철회하고 항로에 투입되었을 것이다. 6월부터 운임이 올랐지만 IMO 환경규제 준수 때문에 10월까지도 스크러버설치를 위해 가동을 중단했다고 유추할 수 있다.<sup>3)</sup>

이러한 추이는 2020년 5월에도 확인이 되는데, 전 세계 컨테이너 선박 중 11.6%(272 만 TEU)가 Idling capacity이며, 가동 중단 선박 중 21%(57만 TEU)는 스크러버 설치 중인 것이고 것이고, 나머지 79%(215 만 TEU)는 임시 운항 중단 선박의 규모인 것으로 알려진다.<sup>4)</sup>

운임이 상승하기 시작한 6월 이전에 스크러버 설치를 단행한 선사들은 ‘어차피 수요가 충분하지 않으니 스크러버나 설치하자’는 식이었다면(김용범, 2022), 6월부터 10월 사이 스크러버를 설치한 선사들의 선택은 ‘높은 운임을 향유하기 위한’ 다소 의도적인 선택이었을지 모른다.

이 외에도 컨테이너 해운 서비스 품귀 현상을 만든 요인은 다음과 같다. LA 항만 노동자의 코로나 19 확진으로 LA 항만이 잠시 운영 중단에 들어갔다거나, 미국 정부가 코로나 19 확산을 막기 위해 실업급여를 대폭 늘렸는데 이 때문에 LA 항만의 노동자 부족으로 항만이 극심한 체선·체화를 보였다고 전해진다. 또한, 임시 결항은 컨테이너 박스 회송 문제를 발생시켰는데, 이 때무에 우리 수출화주들이 수출용 컨테이너를 구하지 못해 수출을 못하는 일이 벌어지기도 했다.<sup>5)</sup>

3) 선박에 황산화물저감장치를 탑재하는데는4-6주 소요 (<https://www.wilhelmsen.com>)

4) <https://www.seatrade-maritime.com/>

5) 수출국에서는 수출용 컨테이너가 부족해 선박이 임시 휴항을 할 수 있고, 수입국 항만에서는 선박이 도착하지 않아 컨테이너가 수출국으로 회수되지 않는 악순환이 벌어질 수 있다.

표 1. 전체 가동중단 선박의 규모

	TEU	척수
전세계 컨선박 총선복량(20.1)	23,906,048	5,374
전체 가동중단 규모	2,720,000	551
스크러버 설치 선박 규모	571,858	64
휴향 선박 규모	2,148,142	487

자료: Seatrade Maritime News, 2020.6.3.에 근거하여 추산

#### IV. 수요 측면의 해운경기 호황 원인

##### 1. 공황 구매와 보복 소비

코로나 19 발 해운 불황은 공급 축소 요인의 작동과 함께 수요의 증가로 예상보다 길지 않았다. 먼저 미국의 소비가 살아나기 시작하면서 해상화물 수요가 증가하기 시작하였다. 언론에 따르면, 미국은 강력한 경기 부양책<sup>6)</sup>과 재난지원금<sup>7)</sup>대거 지급으로 코로나 19로 인해 억눌렸던 소비가 보복 소비<sup>8)</sup>로 나타나기 시작하였다고 전해진다. 2020년 미국에서 지급된 재난지원금의 44%가 소비로 이어졌다는 분석 결과도 있다.<sup>9)</sup>

또한, 재난지원금과 실업급여 지급 확대가 야외 활동 제한과 맞물려 디지털제품, 홈스테이제품 등 내구소비재(Durable Goods) 소비가 증가한 것도 물동량 증가로 이어져 운임 상승을 견인한 것으로 알려져 있다.<sup>10)</sup>

또한 미국의 수요 증가에는 미국인들이 휴지나 세제 같은 생필품과 마스크를 광적으로 매입하는 ‘공황 구매(panic buying)’에 기인하는 측면도 있다. 공황 구매는 두려움이나 군중심리에 기인하는 것으로, 자가진단키트의 공급이 부족해 가격이 상승할 때 많은 사람들이 이를 ‘사재기’하는 것과 일맥상통한다. 팬데믹 기간 미국인들의 공황 구매는 미국 유통업의 재고를 소진했고 이는 해상화물 수요 증가로 이어졌다.

##### 2. 사회적 거리두기

코로나 19 팬데믹 기간 전 세계적으로 강력하게 진행된 사회적 거리두기 혹은 ‘이동 제한’으로 서비스 수요가 감소하고 상품 수요가 증가한 것이 해상 운임 상승을 견인한 것으로 알려져 있다. 집에서 시간을 보내기에 적당한 스마트 기기나 가전제품의 수요가 증가한 것이 해상운임 상승의 원동력이라는 것이다. 그러나 여기에는 충분한 설명이 부족하다. 팬데믹 기간에 채택 근무를 위해 컴퓨터나 태블릿 PC를 새로 구매하는 것이 보통이지만, 이러한 소비는 일시적이지 지속적이지 않기 때문이다. 이렇게 일시적인 수요의 폭증이 지속적인 해상운임 상승을 견인했다는 데에는 충분한 설명이 부족하다.

라마단 기간에는 해가 떠 있는 동안 식음을 전폐하고 담배와 성행위를 금지한다. 이란 등 일부 국가에선 이 기간 동안 수영장 문도 닫는다. 이유는 명확하지 않지만 수영 중 물을 삼킬 수 있어서라고 알려져 있다. 수영장만이 아니라 주요 관공서와 학교도 일찍 닫고 일반 기업도 대부분 단축 근무에 돌입한다.

6) 미국 바이든 행정부의 경기 부양책은 총 6조 달러 미국 GDP의 28%의 규모이다.  
 7) 미국은 코로나 19 사태 때 사실상 무차별 지원을 택했다. 2020년 3월 1차로 대다수 미국인에게 1인당 최대 1200달러의 현금을 줬다. 이어 12월 1인당 최대 600달러의 2차 현금을 지원했다.  
 8) 외부요인에 의해 억눌렸던 소비가 한꺼번에 분출되는 현상을 일컫는다.  
 9) 조선일보(상상도 못할 부양책...美상하원 장악 민주당, 바로 돈 뿌릴 듯, 2021년 1월 29일 검색)  
 10) The surprise cargo boom seen last year was due mainly to booming e-commerce, as consumers in countries in lockdown ordered huge quantities of household utilities. 코로나 19로 야외활동이 어려워지자 흡시어터와 같은 백색가전의 소비가 증가하였고, 웰니스(wellness) 가전이나 스마트홈 기기의 소비가 증가하고 있다.(코로나 19가 바꾼 미국 소비 트렌드, 코트라)

이 기간에 출장이나 여행을 갈 경우 점심에 문 연 식당을 찾지 못하는 일이 잦다고 한다. 외국인에 한해 제한된 장소에서 음주를 허용하는 국가라도 라마단 기간엔 술을 팔지 않고 음악 공연이나 노래방 영업도 할 수 없다. 한마디로 강제적으로 '사회적 거리두기'가 한 달 간 지속된다고 할 수 있다.

라마단 기간 동안 중동항로의 SCFI가 어떻게 변화하는지 알아보자. 2015년부터 2019년까지 중동항로의 SCFI는 소폭의 감소가 있는 것을 알 수 있다.

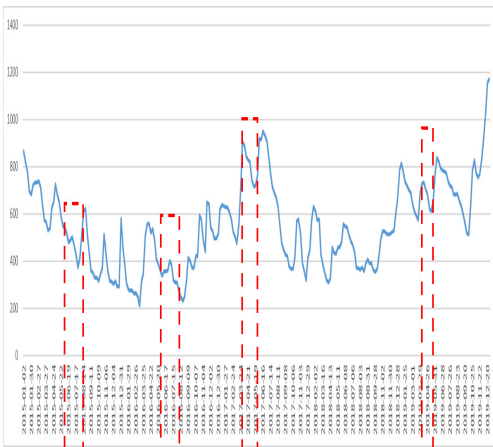


그림 4. 라마단 기간 동안 중동항로 SCFI 추이(2015-2019)

자료: 상하이항운교역소

그렇다면 전 세계적으로 사회적 거리두기가 단행된 코로나 19 팬데믹 시기의 컨테이너 해상운임은 다소간 감소해야 마땅하다. 그러나 <그림 5>의 수치가 보여주는 결과는 이와는 상반된다. Our World in Data에서 제공하는 '집에서 머무는 시간(Time Spent at Home)'과 미 서안항만의 SCFI 추이를 분석해본 결과 집에서 머무는 시간이 적어지면 운임은 상승하는 것으로 나왔고, 집에서 머무는 시간이 많아지더라도 운임에는 큰 변화가 없는 것으로 나왔다. 또한 2021년 4월 말 이후 집에서 머무는 시간과 해상운임은 반비례하는 것으로 나타났다.

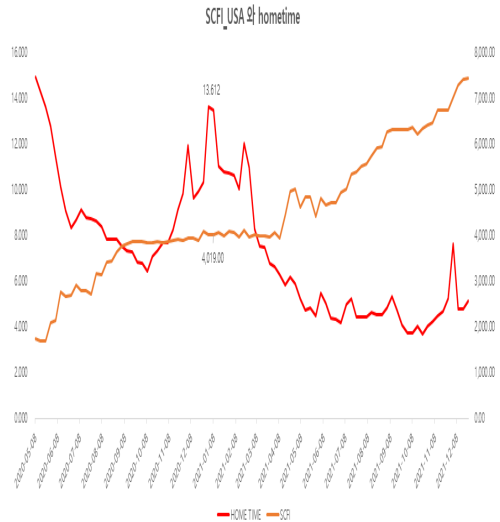


그림 5. Time Spent at Home과 미 서안항만의 SCFI 추이

자료: <https://ourworldindata.org/covid-google-mobility-trends>

### 3. 코로나 19 발 해운경기 호황의 인과지도

코로나 19 발병 이후 수요 측면에서 컨테이너 해운경기 호황을 야기한 주요 사건(event)은 다음과 같다.

- 1) 코로나 확진자 증가로 각국은 이동제한 조치를 단행하였으며 경기부양 정책을 실시하였다.
- 2) 코로나 확진자 증가로 공황구매(Panic Buying)가 발생했고 이에 유통업 재고비율이 감소함. 실질 개인소비 지출은 내구재 소비로 이어졌으며 이는 유통업 재고를 감소시켰다.
- 3) 실질 개인소비지출 증가와 유통업 재고 감소는 선박의 수요 대비 공급에 영향을 주었으며, 이는 운임 상승으로 이어졌다.
- 4) 선박 수요 증가로 해운선사의 컨테이너선박 신규 발주가 증가하였으며, 신규 건조 선박은 2023년 하반기부터 인도될 예정임. 현 상황이 유지될 경우 향후 운임 하락이 예상된다.

코로나 19 발병 이후 공급 측면에서 컨테이너 해운경기 호황을 야기한 주요 사건(event)은 다음과 같다.

- 1) 코로나 19 확진자 증가로 팬데믹 초기는 공장 내 확진자 발생 및 공장 폐쇄로 이어졌다.
- 2) 세계 각국의 생산네트워크가 얽혀있는 Global Value Chain으로 공장 한 곳의 폐쇄는 세계 전역의 생산 중단으로 이어졌으며, 이는 화물수요 감소로 이어졌다.
- 3) 이에 선사는 개선과 임시 휴항으로 대응함. 한편, IMO 2020 환경규제에 대응하고자 개선을 통한 스크러버 설치가 증가한 것으로 보인다.
- 4) 선박 공급 축소로 컨테이너 회수 문제가 발생하였으며, 컨테이너 미 확보로 임시 휴항하는 사태까지 벌어졌다.
- 5) 컨테이너 회수 문제로 항만 혼잡이 발생하였다.
- 6) 항만 혼잡은 다시 출발항의 컨테이너 확보 문제로 이어지는 악순환이 발생하였다.
- 7) 한편, 미 서안 항만 노동자의 코로나 확진으로 항만 노무 공급이 차질을 입게 되었으며, 항만 노동자의 실업수당 청구로 항만 노무 공급 차질이 심화되었다.
- 8) 여기에 미국의 화물수요 증가가 겹쳐 항만 혼잡은 심화되고 운임은 연일 고공행진을 기록했다.
- 9) 운임 상승으로 소비자 물가가 상승하자 미 중앙은행은 금리 인상과 테이퍼링 카드를 고려하였다.
- 10) 단기적으로 컨테이너해운시황은 금리 인상과 테이퍼링 시기 및 규모, 그리고 신규 건조된 선박의 투입 시기 및 규모 등에 의해 결정될 전망이다.

## V. 결론

사스, 신종 플루, 메르스 등 기존의 전염병은 코로나 19에 비해 산업적·경제적 파급력이 다소 낮았고 할 수 있지만, 코로나 19는 많은 피해를 유발했다(산업연구원, 2020). 해운물류산업에도 코로나 19는 유례없는 변화와 충격을 주고 있다. 전대미문(前代未

聞)의 코로나 19 팬데믹으로 해운물류산업은 기존과는 다른 방향으로 변화가 전개되었으며, 코로나 19는 해운물류산업에 많은 숙제를 던진다고 할 수 있다.

이 연구에서는 언론에서 지적하고 있는 컨테이너 해운경기의 호황 원인을 분석했다. 분석 결과, 공급 측면에서는 선사들이 IMO 환경규제에 대응하기 위해 개선을 단행한 것이 화근이 되어 수요가 증가하더라도 '가동시킬 수 없는 선박'으로 말미암아 운임 상승을 초래한 측면이 있음을 발견했다. 수요 측면에서는 사회적 거리두기가 상품 구매를 촉진해 수요 증가의 원인이 되었다는 주장에 대해서는 다소 근거가 부족한 주장이라는 것을 밝혀내었다. 왜냐하면 사회적 거리두기와 운임 상승 간에 관계가 미약하기 때문이다.

이 논문은 코로나 19로 인한 해운업의 변화 원인을 분석하고 올바른 정보를 제공하였다는 점에서 의의가 있다. 이 연구를 통해 2008년 이후 극심한 침체에 놓여있던 해운업을 다시 살아나게 한 코로나 19는 많은 분석을 필요로 하며, 여전히 연구되어야 할 영역이 많음을 확인하였다.

이상의 연구 결과를 바탕으로 코로나 19는 해운업에 다음과 같은 숙제를 던져주고 있다, 첫 번째, 호황 이후에는 반드시 불황이 찾아온다는 것이며 2023년 컨테이너 해운업의 불황은 현재 진행 중이라는 것이다. 역대급 호황으로 대만의 에버그린이 성과금 4,000%를 지급하였다는 언론 기사가 있었다. HMM도 십 수 년 만에 처음으로 주주들에게 배당을 하였다는 언론 기사도 확인할 수 있었다. 호황기에 우리 선사들은 실적 개선에 취할 것이 아니라 불황을 준비하는 자세를 가져야 할 것이다. 두 번째, 우리 정책 당국의 해운시황 예측 능력과 시장 분석 능력을 키워야 할 것이다. 코로나 19가 가져온 예기치 못한 해운업의 호황은 어떠한 기관도 예측할 수 없었을 것이다. 하지만, 코로나 19 팬데믹 기간 동안 언론에서 근거 없이 제공되는 해운업 호황 원인 기사들에 대해 학회나 연구 기관을 통해서 단 한 건의 반박 기

사나 팩트 체크(fact check)가 없었다. 학계와 연구기관의 사회적 책무로 시장과 사회에 대한 올바른 정보 제공임을 상기할 때, 우리 해운 관련 학계와 연구기관의 시장 분석 능력과 적절한 연구 주제의 선정 능력이 부족하다고 할 수 있다. 네 번째, 코로나 19 발 컨테이너해운 호황으로 일각에서는 한진해운 파산의 아쉬움을 토로하는 목소리가 있었다. 이는 대부

분 한진해운 파산의 부당성으로 이어지며, 한국에 국적선사가 반드시 필요하다는 논리로 이어진다. 그러나 이러한 주장은 아무도 코로나 19로 인한 컨테이너호황을 예측하지 못했다는 점에서 부적절하다. 따라서, 우리나라에 왜 국적선사가 필요한지에 대해서 국민적 공감대를 얻을 수 있는 주장과 논리를 학계와 업계는 마련해야 할 것이다.

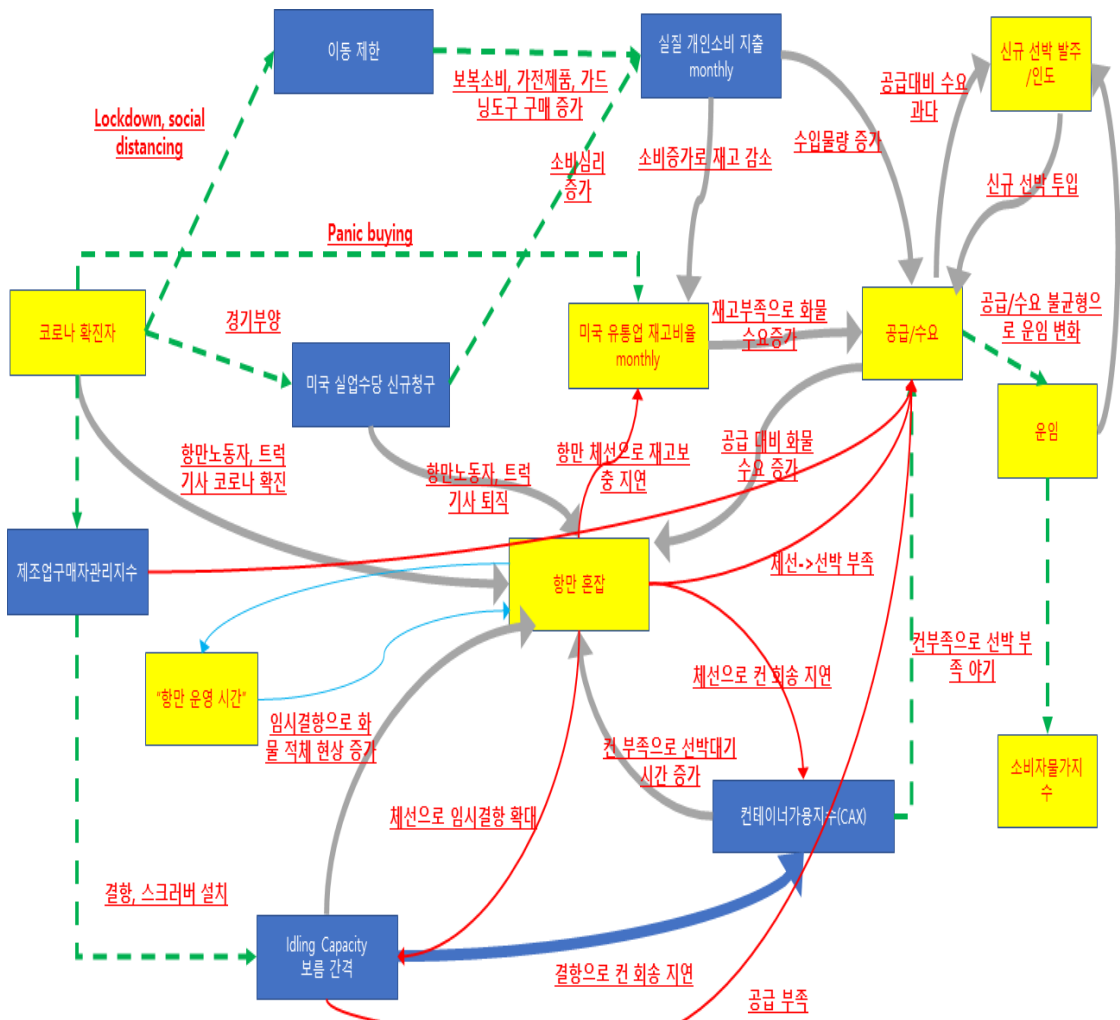


그림 6. 코로나 19, 양적완화가 항만 혼잡과 컨테이너해상운임에 미친 영향에 대한 인과지도

자료: 저자 작성



## 참고문헌

- 김용범(2022), 격변과 균형, 창비.
- 산업연구원(2020) 유행성 전염병이 경제와 산업에 미친 영향: 과거 사례의 경우, I-KIET 산업경제이슈, 제80호
- 이태휘(2021) COVID-19 판데믹 전후의 컨테이너 해운업 동향분석과 해운재건을 위한 정책 방향 제언, 한국항만경제학회지 37(2): 19-31.
- 한국해양수산개발원(2020) 코로나-19 확산의 경제적 파급효과와 해상물동량 변화 전망, KMI 특별 배포자료.
- Chua, G., Yuen, K. F., Wang, X., and Wong, Y. D.(2021) The Determinants of Panic Buying during COVID-19, *International Journal of Environmental Research and Public Health* 18(6): 3247.
- Guerrero, D., Letrouit, L, and Pais-Montes, C.(2022), The container transport system during Covid-19: An analysis through the prism of complex networks, *Transport Policy* 115: 113-125.
- Kamal, M. R, Chowdhury, M. A. F., and Hosain, M. M.(2022), Stock market reactions of maritime shipping industry in the time of COVID-19 pandemic crisis: an empirical investigation, *Maritime Policy & Management* 49(8): 1184-1199.
- Michail, N, and Melas, K. D.(2020), Shipping markets in turmoil: An analysis of the Covid-19 outbreak and its implications, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 7: 100178.
- Yuen, K. F., Wang, X., Ma, F., and Li., K. X.(2020) The Psychological Causes of Panic Buying Following a Health Crisis, *International Journal of Environmental Research and Public Health* 17(10): 3513.

## COVID-19 발 컨테이너 해운경기 호황의 원인 분석: 수요와 공급 측면에서

이태휘 · 김수경

### 국문요약

사스, 신종 플루, 메르스 등 기존의 전염병은 코로나 19에 비해 산업적·경제적 파급력이 다소 낮았다고 할 수 있지만, 코로나 19는 많은 피해를 유발했다. 해운물류산업에도 코로나 19는 유례없는 변화와 충격을 주고 있다. 전대미문(前代未聞)의 코로나 19 팬데믹으로 해운물류산업은 기존과는 다른 방향으로 변화가 전개되었으며, 코로나 19는 해운물류산업에 많은 숙제를 던진다고 할 수 있다. 이 연구에서는 언론에서 지적하고 있는 컨테이너 해운경기의 호황 원인을 분석했다. 분석 결과, 공급 측면에서는 선사들이 IMO 환경규제에 대응하기 위해 계선을 단행한 것이 화근이 되어, 수요가 증가하더라도 '가동시킬 수 없는 선박'으로 말미암아 운임 상승을 초래한 측면이 있음을 발견하였다. 수요 측면에서는 사회적 거리두기가 상품 구매를 촉진해 수요 증가의 원인이 되었다는 주장에 대해서는 근거가 부족한 주장이라는 것을 밝혀내었다. 왜냐하면 사회적 거리두기와 운임 상승 간에 관계가 미약하기 때문이다.

주제어: COVID-19, 컨테이너해운, 해운경제, 해운산업