컨테이너선 시장의 변화요인 점검 및 향후 전망

〈목 차〉

Ⅰ. 해운산업 동향
Ⅱ. 컨테이너선 시장 변화요인 점검
Ⅲ. 향후 전망
Ⅳ. 시사점

Ⅰ 해운산업 동향

▶ 수 급

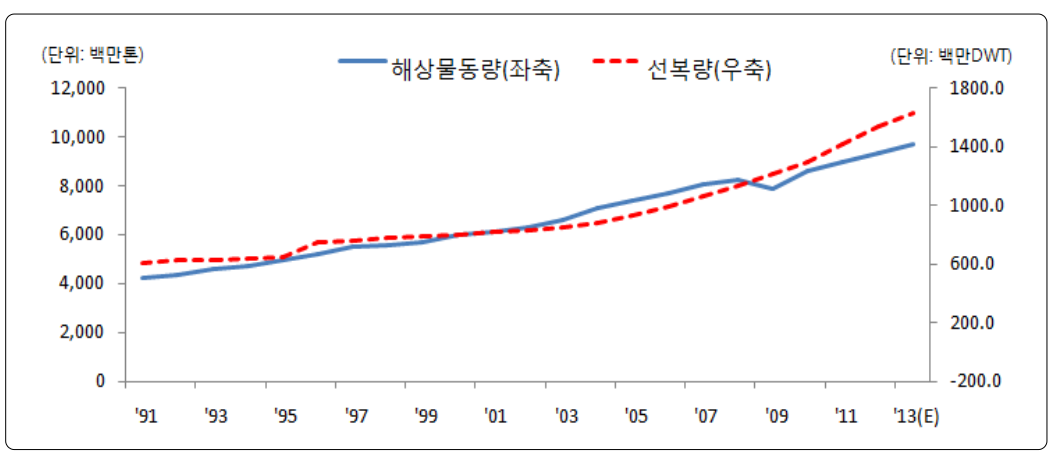
- **(수요)** 중국 등 신흥국의 경제성장이 세계 물동량 수요를 견인
  - 세계경제의 침체로 성장세는 둔화되었으나 화물수요는 증가세 지속
    - '03년 이후 중국의 철광석 수입은 가파르게 증가, '12년말 중국의 철광석 수입량은 7억톤을 상회
- **(공급)** '12년 선박인도량이 크게 증가하여 선복량 공급과잉 확대
  - '08년 이전 해운시장 호황기에 발주한 초대형선박 등의 인도증가로 선복량 증가
  - '13년에도 선복량 증가율이 물동량 증가율을 상회하여 공급과잉 지속
- **(발주잔량)** 선복량 대비 발주잔량 비율은 '08년 이후 감소세
  - '12년말 기준 발주잔량 비율은 22.0%로 '08년 52.7%에 비해 큰 폭으로 감소

* 본고는 조사분석부 김대진 수석연구원이 집필하였으며, 본고의 내용은 집필자의 견해로 당행의 공식입장이 아님

– 최근 해운시황 부진으로 고선가에 발주했던 일부 선박은 인도 연기 및 취소되는 사례 발생

- **(인도량 및 해체량)** 선박 인도량은 ’09년부터 ’11년까지 크게 증가, 선박해체량은 ’12년 최고치를 기록
  – 선박인도량은 ’11년 164백만DWT에서 ’12년 154백만DWT로 점차 감소 추세
  – 선박해체량은 ’05년 5.8백만DWT에서 ’12년 58.3백만DWT로 계속 증가
- **(수급종합)** 세계 선복량 증가율이 물동량 증가율을 상회, 전 선종에서 선복량 증가율이 물동량 증가율보다 높은 공급과잉 상태 지속
  – 컨테이너선 : ’02년~’12년 동안 물동량 7.5% 증가, 선복량 10.5% 증가
  – 벌크선: ’02년~’12년 동안 물동량 7.0% 증가, 선복량 8.7% 증가
  – 탱커선: ’02년~’12년 동안 물동량 2.4% 증가, 선복량 5.1% 증가

세계 물동량과 선복량 추이



자료 : Fearnley

▶ 운 임

- 선종별로 차별화된 형태가 나타나고 있으나 ’08년 이후 운임은 하락추세이며 ’13년 소폭의 등락세
  – 벌크선(BDI) : △85.2%(’08년 6,413pt, ’12년 920pt, ’13년 6월 940pt)

- 탱커선(WS) : △70.0%('08년 137pt, '12년 48pt, '13년 6월 41pt)
- 컨테이너선(CCFI) : △8.7%('08년 1,122pt, '12년 1,171pt, '13년 6월 1,024pt)

▷ 벙커C유 가격

- '03년 이후 벙커C유 가격은 금융위기의 여파로 일시 하락한 '09~'10년을 제외하고 상승세 지속
  - '09년 대비 '12년 말 기준 벙커C유 가격은 78.6% 상승
  - 동 기간 브렌트유 가격상승률은 46.9%로 벙커C유 가격상승률이 원유 가격 상승률을 상회

▷ 업계

- 운임하락과 높은 벙커C유 가격 등으로 선사들의 영업 부진 지속
  - 유럽 등 주요지역의 물동량 회복지연으로 낮은 운임 지속
  - 벙커C유 가격은 하향 안정화 추세이나 여전히 600$이상의 높은 수준 지속
- 세계 최대 컨테이너선인 머스크맥키니몰러호의 부산항 입항으로 초대형 컨테이너 선박 운항이 해운시황에 미치는 영향에 대한 관심 집중
  - 18,000TEU인 머스크맥키니몰러호는 선박길이 399m, 폭 59m로 축구장 4개를 합친 규모
  - 몰러호는 15,500TEU에 비해 적재량은 16% 증가했지만 20% 이상 연료 절감가능
  - '13년 7월부터 18,000TEU 선박이 본격 운항되면서 항만간, 선사간 경쟁이 더욱 치열해질 전망

글로벌 해운시장 주요 지표 추이

구 분		'08년	'09년	'10년	'11년	'12년
컨테이너선	물동량(m.TEU)	137	124	141	151	156
	선복량(m.TEU, A)	12.2	12.9	13.7	15.3	16.2
	발주잔량(m.TEU, B)	6.2	4.9	3.8	4.3	3.4
	B/A	50.8	38.0	27.7	28.1	21.0
	인도량(천TEU)	1,501.2	1,106.3	1,389.8	1,210.7	1,253.0
	해체량(천TEU)	100.7	379.4	130.8	77.2	334.0
벌크선	물동량(m.DWT)	3,298	3,193	3,594	3,824	4,073
	선복량(m.DWT, C)	422.7	462.1	540.2	618.4	678.7
	발주잔량(m.DWT, D)	322.2	303.7	301.2	223.7	191.5
	D/C	76.3	65.8	55.8	36.3	27.7
	인도량(m.DWT)	24.6	43.5	80.2	98.6	98.7
	해체량(m.DWT)	5.6	10.6	6.4	23.2	33.6
탱커선	물동량(m.DWT)	2,703	2,601	2,714	2,718	2,766
	선복량(m.DWT, E)	382.6	403.4	431.6	448.7	474.8
	발주잔량(m.DWT, F)	179.4	142.1	129.2	87.4	79.7
	F/E	44.2	32.6	28.5	18.2	16.0
	인도량(m.DWT)	31.9	38.1	49.2	42.2	40.7
	해체량(m.DWT)	3.6	4.3	8.7	13.3	10.2
운임(pt)	벌크선 운임지수(BDI)	6,413	2,617	2,758	1,549	920
	탱커선 운임지수(WS)	137.4	42.0	72.7	52.7	47.5
	컨테이너선 운임지수(CCFI)	1,122	879	1,131	991	1,171
연료유	380CST 싱가폴($/Tonne)	505.62	371.87	464.14	646.94	664.06

자료 : Clarkson, Fearnleys, 상해항운교역소

Ⅱ 컨테이너선 시장 변화요인 점검

1. 컨테이너선 시장 변화

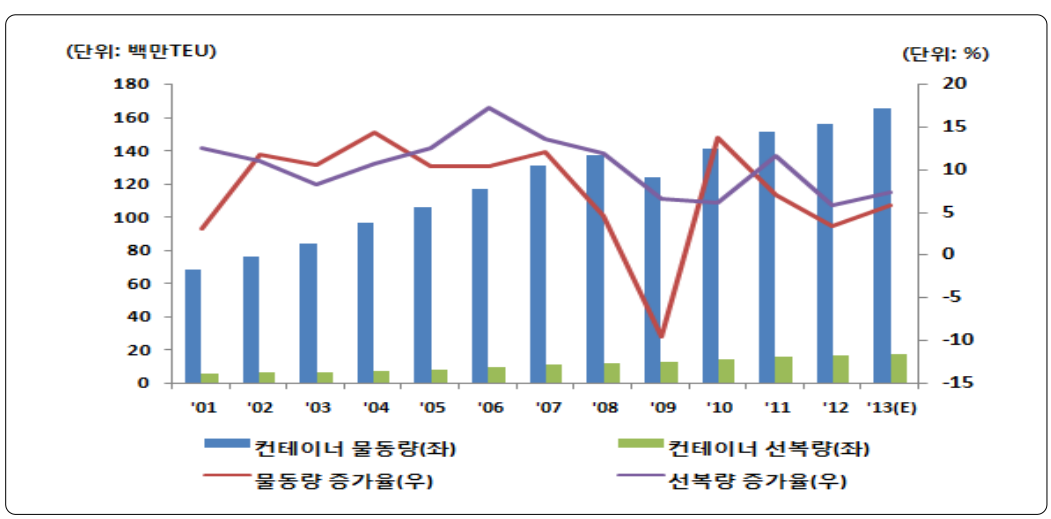
▶ 수급 변화

● (수급) ’13년 세계 컨테이너선 수급은 물동량 증가율 5.8%, 선복량 증가율은 7.1%로 선복량 공급과잉은 전년대비 소폭 축소 전망

– 물동량 증가율은 ’10년 이후 하락세를 보였으나 ’13년에는 소폭 상승 전망

– 선복량 증가율은 ’05년 이후 ’10년을 제외하고는 물동량 증가율을 상회

컨테이너선 수급추이

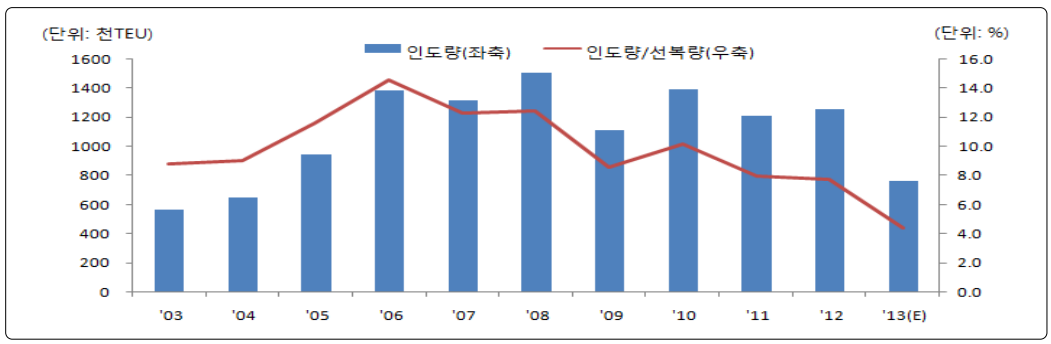


자료 : Clarkson

● (인도량) ’12년 1.3백만TEU로 선복량 대비 7.7%였으나 ’13년 6월 기준 0.8%로 소폭 감소

– 연도별 인도량(백만TEU) : 1.2(’11년) → 1.3(’12년) → 0.8(’13년 6월말 기준)

컨테이너선 인도량 추이



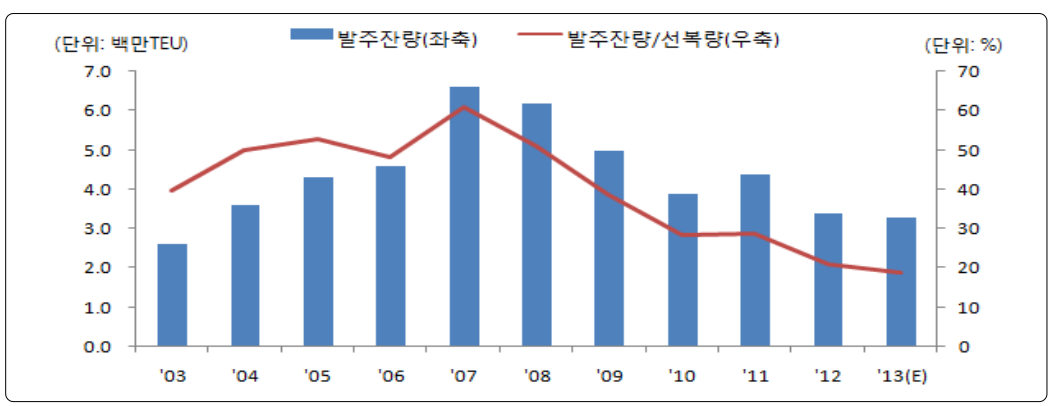
자료 : Clarkson

● (발주잔량) ’12년 3.4백만TEU, 선복량 대비 발주잔량 비율은 21.0%로 전년대비 감소

– 연도별 발주잔량(백만TEU) : 4.3(’11년) → 3.4(’12년) → 3.3(’13.6월)

– 선복량 대비 발주잔량 비율(%) : 28.1(’11년) → 21.0(’12년) → 19.0(’13.6월)

컨테이너선 발주잔량 추이



주 : 2013년은 6월말 기준

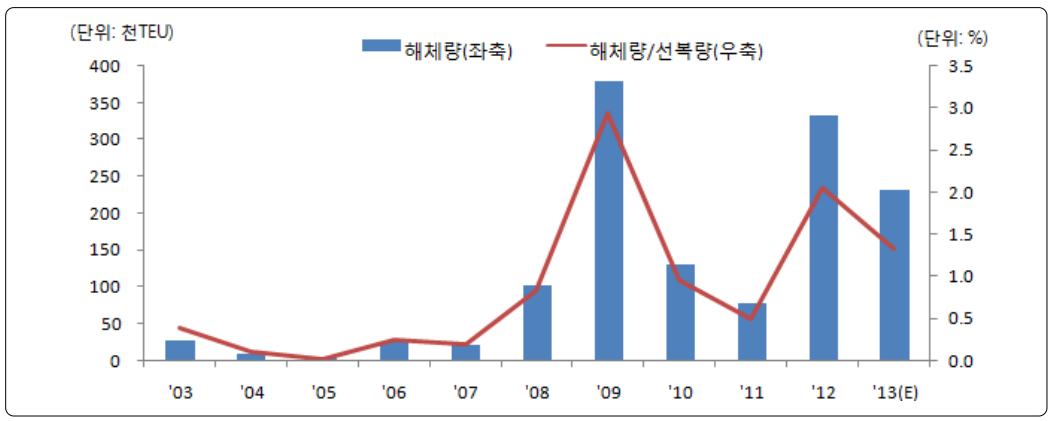
자료 : Clarkson

● (해체량) ’12년 334.0천TEU로 전체 선복량의 2.1%에 불과하여 공급과잉 해소에는 역부족

– 연도별 해체량(천TEU) : 77.2(’11년) → 334.0(’12년) → 232.3(’13.6월)

– 선복량 대비 해체량 비율(%) : 0.5(’11년) → 2.1(’12년) → 1.3(’13.6월)

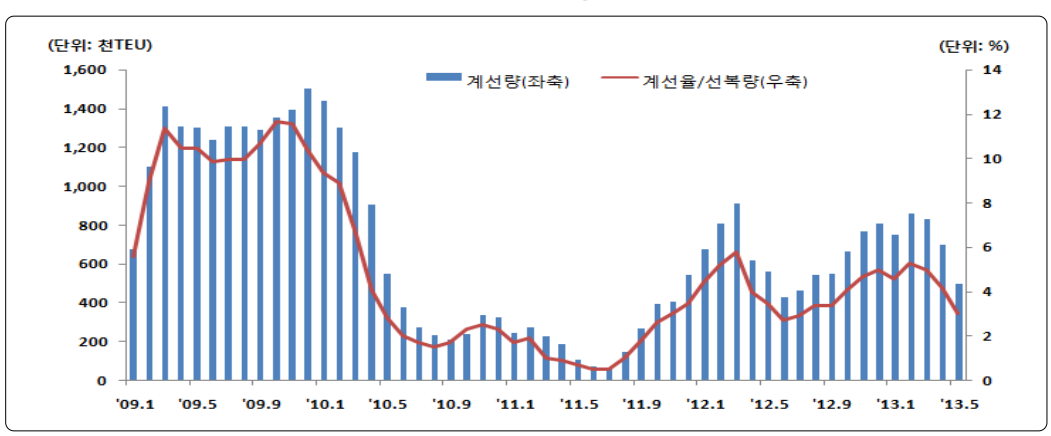
컨테이너선 해체량 추이



주 : 2013년은 6월말 기준
자료 : Clarkson

- (계선량)[1] '13년 5월 기준 498.8천TEU이며 계선비율은 3.0%로 전년대비 소폭 하락
  - 계선량 추이(천TEU) : 111.0('11.5월) → 559.5('12.5월) → 498.8('13.5월)
  - 선복량 대비 계선량 비율(%) : 0.7('11.5월) → 3.5('12.5월) → 3.0('13.5월)

컨테이너선 계선량 추이



자료 : Alphaliner

1) 계선(繫船)은 배를 항구에 매어두는 것을 말함

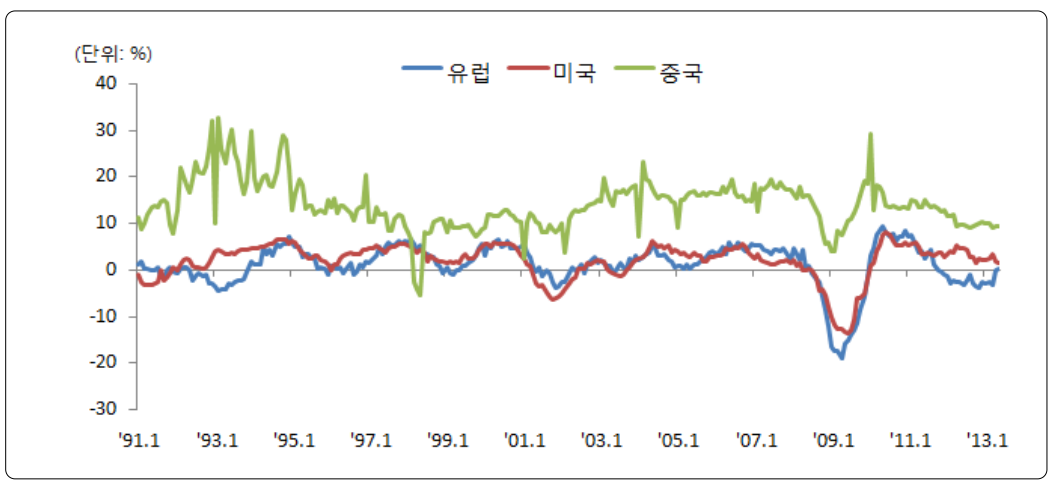
▶ 지역별·노선별 변화

● 유럽, 미국 등 주요국의 산업생산지수 증가율은 ’10년 이후 하락세

– 미국 신용등급 하락 및 EU의 재정위기 등이 주요 원인

– ’13년 5월 기준 중국 9.2%, 미국 1.6%, 유럽 0.0%로 부진 지속

주요국 산업생산지수 증가율 추이



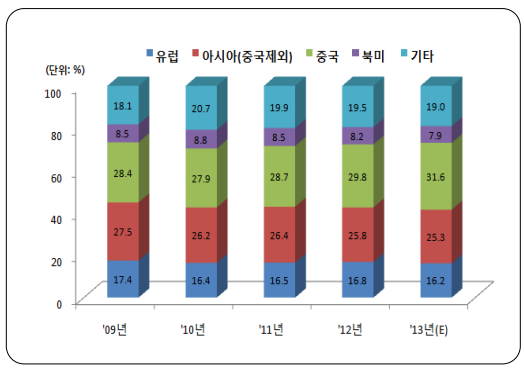
주 : 전년대비 증감율
자료 : Clarkson

● ’10년 이후 유럽 및 북미지역의 컨테이너 물동량 비중은 감소 하였으나 중국은 증가 추세

– 지역별 비율(’13년) : 중국 31.6%, 아시아 25.3%, 유럽 19.0%, 북미 7.9% 등

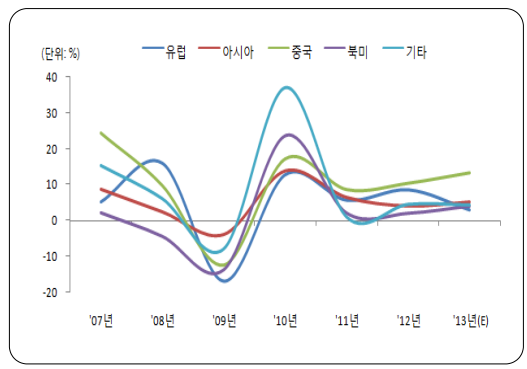
– 금융위기 이후 중국을 제외한 나머지 지역의 물동량 증가율은 둔화

지역별 물동량 비중



자료 : Clarkson

지역별 물동량 증감율 추이



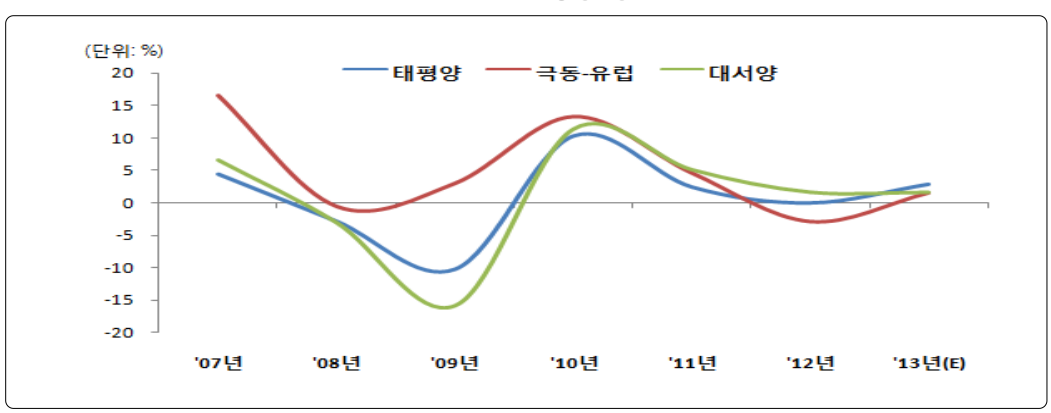
주 : 전년 대비 증감율

● 노선별로는 세계 경기부진에 따라 대부분의 노선이 '10년 이후 감소 추세이며 특히 유럽 노선의 증가율이 큰 폭으로 하락

– 노선별 증가율('13년) : 태평양 2.9%, 극동 - 유럽 1.5%, 대서양 1.6%

– '12년 이후 대서양 노선을 제외한 2개 노선은 소폭 회복 추세

노선별 컨테이너 물동량 증가 추이



주 : 전년대비 증감율

자료 : Clarkson

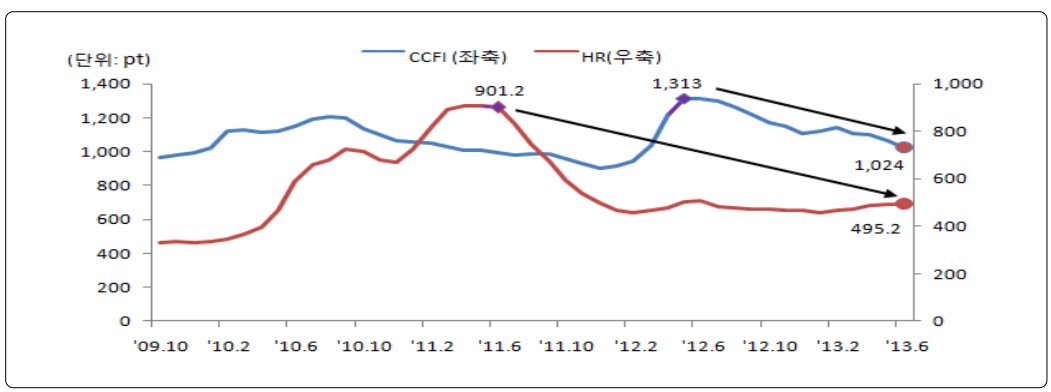
▶ 운임변화

● 컨테이너선 운임지수인 CCFI[2]는 '12년 6월 이후 하락세, HR[3]도 '11년 6월 이후 하락세 지속

– CCFI 추이(pt) : 997('11.6월) → 1,316('12.6월) → 1,024('13년 6월)

– HR 추이(pt) : 901.2('11.6월) → 506.7('12.6월) → 495.2('13년 6월)

컨테이너선 운임 추이



자료 : Clarkson

● 주요 항로의 컨테이너선 운임지수(CCFI)는 12년 상반기까지 상승세를 보였으나 이후 지속적인 하락세를 나타내고 있음

– 유럽항로(pt) : 1,142('11.6월) → 1,831('12.6월) → 1,075('13년 6월)

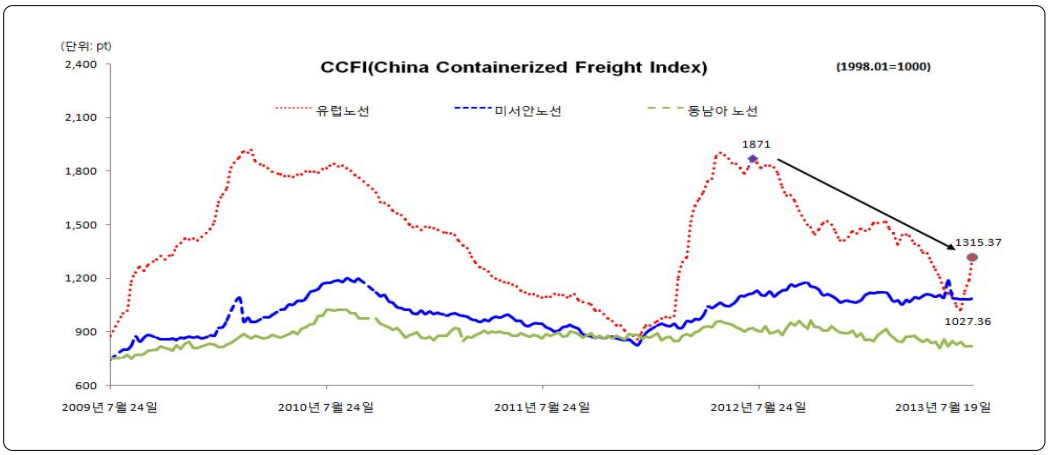
– 미서안항로(pt) : 960('11.6월) → 1,074('12.6월) → 1,112('13년 6월)

– 동남아항로(pt) : 882('11.6월) → 925('12.6월) → 836('13년 6월)

2) CCFI(China Container Freight Index)는 중국 항운거래소가 1998년 1월 기준 CCFI=1000을 기준으로 중국내 16개 선사 자료를 취합해서 11개 노선 가중평균을 통해 나오는 컨테이너 운임지수

3) HR(Howe Robinson Container Index)는 영국의 해운컨설팅 및 브로커 업체인 'Howe Robinson'사가 1997년 1월 15일 기준 HR=1000을 기준으로 발표하는 컨테이너선 용선료 지수

노선별 CCFI 지수 추이

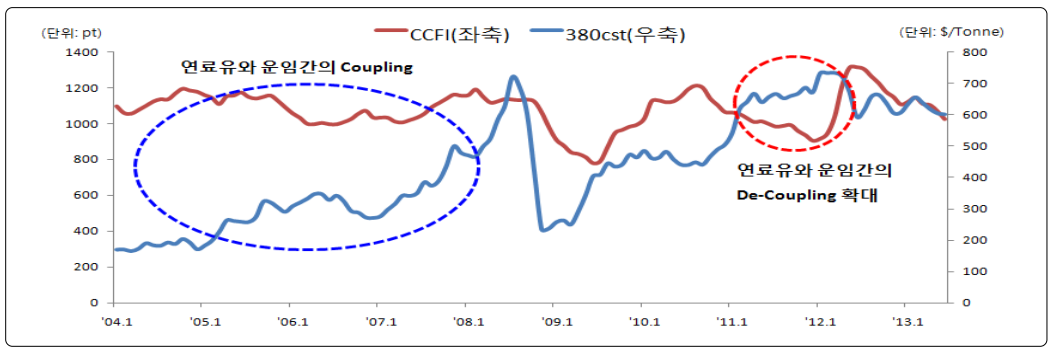


자료 : 중국항운거래소

- ’11년 주요선사간의 운임경쟁과 물동량 둔화로 운임은 하락했으나 ’12년에는 운임경쟁 중단으로 운임이 상승
  - 해운시황 부진속에 선사들간의 위기의식 공유로 ’12년 치킨게임 중단
  - 공급과잉 해소를 위한 계선 및 해체 등을 통해 ’12년 운임 일부 회복
- 연료유(380CST[4])가 상승하면 운임도 상승하는 커플링(Coupling)현상이 ’08년 금융위기 이후 디커플링(De-Coupling)화로 나타남
  - ’08년 이전까지 운임과 연료유는 동일한 방향성을 가짐
  - 금융위기 이후 연료유의 상승에도 불구하고 운임은 하락하는 달라진 방향성을 나타내면서 ’11년 이후 선사들의 수익성 악화

4) 고유황중유(High-sulfur heavy oil) : 석유정제 과정에 있어서 잔사유(殘渣油)인 갈색 또는 흑갈색의 오일이 중유인데, 유황 함유량의 정도에 따라 저유황중유와 고유황중유로 분류됨. 고유황중유는 유황 함유량이 0.5%를 넘는 중유로 선박연료유로 많이 사용하는 벙커유의 대부분이 고유황중유로 구성되어 있음(cst는 centistoke의 약자로 점도의 단위)

운임과 벙커C유 가격의 추이 변화



자료 : Clarkson

2. 컨테이너선 시장 주요 이슈

▶ 시황부진에 따른 해운시장 구조조정 확대

- 벌커 및 탱커 부문의 주요 선사들을 중심으로 유동성 위기 확대
  - STX팬오션(한국), Daiichi Chuo(일본), TMT(대만) 등 벌커부문의 주요선사들은 최근 법정관리 신청
  - Overseas Shipholding(미국), General Maritime(미국), BLT(인도네시아) 등 탱커부문의 구조조정도 확대
  - 벌커 및 탱커선에 이어 컨테이너선 부문으로 유동성 위기 확대 우려

국내 주요 해운선사 최근 영업실적

(단위: 억원)

업체명	2011년			2012년			2013년 1분기		
	매출액	영업손익	당기손익	매출액	영업손익	당기손익	매출액	영업손익	당기손익
한진해운	91,695	△5,146	△7,411	101,746	△1,436	△7,008	23,934	△694	△500
현대상선	71,879	△3,373	△4,732	77,138	△5,198	△9,989	16,860	△1,318	△993
STX팬오션	50,590	△1,047	△44	49,195	△1,964	△4,566	법정관리 신청		
흥아해운	6,633	△61	△229	7,041	311	139	1,644	15	47
SK해운	13,249	265	2	14,816	△9	△608	3,330	△282	△481

자료 : 금융감독원 전자공시시스템(www.dart.fss.or.kr)

▷ 공급과잉하의 초대형선 발주 확대

- 최근 운임하락 및 연료유 가격 상승, 환경규제 강화 등에 대응하여 선사들은 Eco-Ship으로 설계된 초대형 컨테이너선 발주 확대
  - 13,000TEU급 Eco-Ship은 전체 운항비용의 3~5%에 해당하는 약17% 수준의 연료유 절감 효과
- 최근 신조선가 하락도 초대형 컨테이너선 발주증가의 주요 요인
  - 18,400TEU급 : '11년 1억 8,627만U$ → '13년 1억 3,659만U$

1만 TEU급 이상 초대형 컨테이너선 인도량 추이

구 분	'10	'11	'12	'13	'14	'15	합계
1만TEU급 이상(척)	32	45	51	49	50	27	254
전체 컨테이너선(척)	265	191	203	293	142	84	1,178
비중(%)	12.1	23.6	25.1	16.7	35.2	32.1	21.6

주 : '09년 이전 인도된 1만 TEU이상 초대형 컨테이너선은 약34척
자료 : Clarkson, 2013.5월 기준

▷ 컨테이너선 상위 3개 선사[5]의 동서항로 통합운영 계획 발표

- Maersk, CMA-CGM, MSC는 동서항로에서 장기간 통합운영을 내용으로 하는 Alliance 구축 계획 발표
  - 공동운영 항로는 아시아-유럽, 아시아-북미, 대서양 항로 등 3개 기간항로
- 아시아-유럽항로에서의 3사 제공 선복량은 약 46%로 시장주도권 확보 전망
  - 아시아-지중해항로가 55%로 가장 크고, 아시아-유럽, 유럽-미국(대서양)항로 등의 순으로 나타남

5) 2013년 6월말 까지 컨테이너 선사별 순위는 부록 참고

P3 네트워크[6] 노선별 선복량 및 운영현황

(단위: TEU, %, 회, 척)

노선명	운항선복량	물동량비중	항차수	선박수
Asia-N Europe				
Maersk	560,796	23.3	5	60
CMA CGM	268,860	10.6	3	22
MSC	293,552	11.6	2	22
Total	1,123,208	45.5	10	104
Asia-Med				
Maersk	215,893	17.0	4	23
CMA CGM	163,302	12.8	4	19
MSC	315,354	24.8	2	23
Total	694,549	54.6	10	65
Transpacific				
Maersk	420,541	14.3	6	55
CMA CGM	216,650	7.4	5	30
MSC	200,365	6.8	5	23
Total	837,556	28.5	16	108
N Europe-America				
Maersk	48,696	11.7	3	15
CMA CGM	14,676	3.5	1	14
MSC	80,653	19.4	3	14
Total	144,025	34.6	7	43

주 : '13년 5월말 기준, 일시적인 계선 및 해체선박 미포함

자료 : Drewry Maritime Research

6) P3네트워크의 P는 Project의 약자로 Maersk, CMA-CGM, MSC의 동서항로에서 장기간 통합운영을 내용으로 하는 Alliance를 지칭

Ⅲ 향후 전망

▶ 주요 기관 전망

● 대부분의 주요 예측기관들은 운임 및 수요 회복을 '14년 이후로 전망

– RS Platou는 선복량 증가율 둔화와 세계 경제 회복을 가정할 경우 '14년 하반기 회복 예상

– 자국의 막대한 기저물량을 확보하고 있는 중국선사인 COSCO는 '16년 이후 해운시황이 개선될 것으로 전망

주요 기관 시황전망

주요기관		시황회복 시점
마켓 리서치사	Clarkson	• '13년 공급과잉 지속, 공급증가율이 수요증가율의 1.5배 이상 • '13년 손익분기점 수준의 운임 전망
	Drewry	• 용선시장 회복은 2015년 이후 가능
선박 중개 회사	SSY[7]	• '14년 이후 운임 회복 전망
	RS Platou[8]	• '14년 하반기 혹은 '15년에 해운시황 회복 전망 *선복증가율이 3% 이하, 세계 경제가 회복될 경우 가정
금융 관련 업체	Moody's	• '14년까지는 해운업 부정적 전망 • 드라이 벌크와 원유탱커 부문의 수입 약세 전망
	BOA	• '15년부터 벌크시장 회복이 예상
	CitiGroup	• '14년부터 벌크시장 회복이 가능할 것으로 예상
선사	COSCO	• 컨테이너선 시장 2016년에나 개선될 전망

자료 : 각 기관별 발표자료

● Clarkson 등은 Dry Bulk 화물의 수요 회복을 '14년 이후 BDI 지수 상승의 전제조건으로 가정

– '13년 이후 BDI 지수가 회복하더라도 과거와 같은 폭발적 상승은 어려울 것으로 예상

7) SSY(Simpson Spence & Young)영국의 마켓 리서치 회사 및 선박중개회사

8) RS Platou는 노르웨이의 선박중개업체

주요 기관 운임전망

(단위: pt)

주요기관	운임 전망(BDI 기준)		
	'13년	'14년	'15년
Drewry	1,120	1,300	-
CIMB[9]	811	951	-
FFA[10]	923	1,109	1,254
RS Platou	1,021	1,560	2,210

주 : 각 기관별 발표자료

▶ 단기 전망

- '13년 해운시황은 선복량 증가율이 물동량 증가율을 상회하는 공급과잉 상태 지속 전망
  - 컨테이너선 : 전년대비 물동량 5.8% 증가, 선복량 7.1% 증가
  - 벌크선 : 전년대비 물동량 5.0% 증가, 선복량 7.0% 증가
  - 탱커선 : 전년대비 물동량 2.4% 증가, 선복량 5.1% 증가
- 공급과잉 속에서도 초대형선 및 탱커선(제품선) 등의 선박 발주 확대로 수급 불균형이 지속될 전망
  - 미국의 셰일가스 증산에 대응하기 위해 Maersk, Scorpio Tanker(모나코), Petredec(싱가폴) 등 주요 탱커선사 발주 확대
    - Maersk VLGC[11] 10척, Petredec VLGC 3척 등
- 해운시황 악화에 따라 일부선사들의 유동성 위기가 확대되고 있으며 향후 어려움을 겪는 선사들은 증가 전망
  - 높은 연료유 가격과 운임하락이 지속된다면 탱커 및 벌크부문의 어려움은 컨테이너 부문으로 확산될 가능성 고려

9) CIMB(Commerce International Merchant Bankers Berhad)로 말레이시아계 증권사

10) 해상운임 선물시장 전망치

11) VLGC((Very Large Gas Carrier)는 초대형 가스 운반석으로 통상 4만 톤 이상의 LPG 및 LNG 등의 가스를 운반하는 선박

– ’14년 2분기 컨테이너선 부문 상위 3개 선사들의 P3 네트워크 출범시 기존 Alliance와의 경쟁은 더욱 치열해질 전망

▶ 중·장기 전망

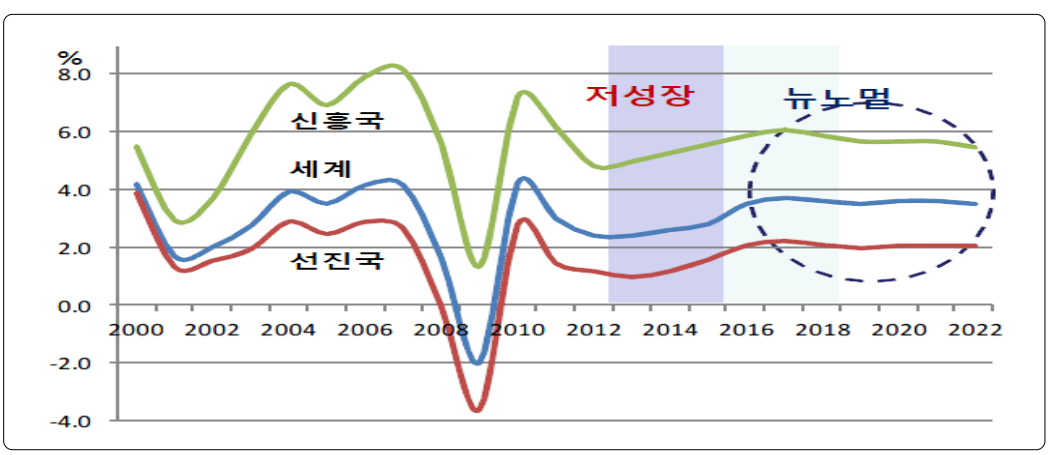
● 세계경제성장률 둔화에 따른 물동량 증가세 부진으로 단기간내 공급과잉 해소는 어려울 전망

– 전 선종의 ’14년 선복량 증가율은 점차 축소

• 컨테이너선 ’13년 7.1% → ’14년 5.8%, 벌크선 ’13년 7.0% → ’14년 3.8%, 탱커선 ’13년 5.1% → ’14년 3.2%

– 세계경제는 향후 저성장기조가 지속될 전망으로 물동량의 성장세는 부진할 것으로 예상

중장기 세계 경제성장률 전망



자료 : Global Insight

● 시황 회복시 선종별 상위 선사들을 중심으로 수익성 차별화 전망

– 컨테이너선 시장의 경우 공급과잉을 해소하기 위한 계선 및 해체 등을 통한 인위적 선복량 조절 효과는 제한적

– 시황이 회복될 경우 상위선사들을 중심으로 승자독식 체제가 형성될 가능성 높음

● 2015년 이후 해운시황은 일부 회복될 전망이나 L자형의 회복세가 나타날 전망

– 유럽재정위기 장기화, 신흥국의 실물경기 둔화 등으로 경기하강 국면 지속 전망

• 글로벌 금융사 및 신용평가사들은 중국의 '14년 성장률을 하향 발표

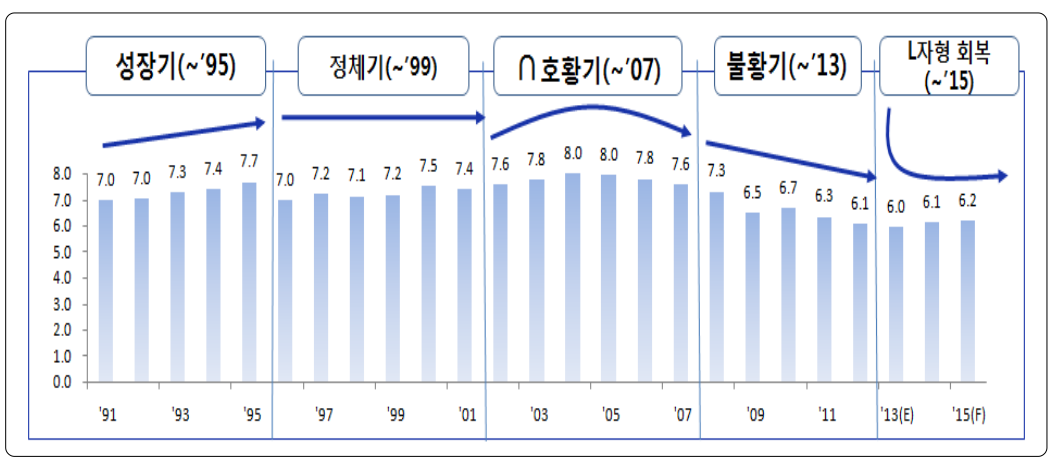
주요 금융기관 및 신용평가사 중국의 '14년 성장률 전망

(단위: %)

	피치	IMF	골드만삭스	모건스탠리	씨티	노무라증권	맥쿼리
종전	8.0	8.2	8.4	7.7	7.3	7.6	7.5
수정치	7.5	7.75	7.7	7.2	7.1	6.9	6.9

자료 : Bloomberg

해운시장 물동량/선복량 비중 추이 및 중기 전망



자료 : Clarkson, Alphaliner

Ⅳ 시사점

▶ **(향후전망) '14년 이후 해운산업의 공급과잉은 다소 완화될 것으로 전망되나 L자형의 회복세를 나타낼 전망**

- 선복량 증가율 축소에도 불구하고 세계 경제의 저성장국면 지속으로 물동량 증가율은 부진할 전망
- 주요기관은 해운시황 회복의 전제조건으로 세계 경제 회복을 통한 해상물동량 창출을 가정하고 있음
  - 중국 등 신흥국의 경제성장이 지속되고 미국 및 유럽 재정위기가 단기간에 끝날 경우 해운시황은 빠르게 회복될 수 있음
  - 단, 과거와 같은 운임의 폭등보다는 L자형의 저성장 기조가 지속될 전망

▶ (해운업계) 해운시황 부진 장기화에 대비하여 구조조정 및 원가절감 등의 노력 필요

- 비주력사업 등의 매각을 통한 유동성 확보 및 노후선박 해체 등을 통한 선대 최적화로 원가절감 추진
  - 비주력사업의 매각 등을 통한 유동성 확보 추진
  - 가격 경쟁력 제고를 위해 Eco-Ship으로 설계된 초대형선박 확보 추진
- 운항항로 조정 및 장기운송계약 확대 등을 통한 경쟁력 제고
  - 항로별 항차수 조정 및 전배(Cascading)[12]등을 통한 운영 효율성 확대
  - Alliance내 타선사들과의 공동운항 확대를 통한 초대형 선박 보유 선사들과의 경쟁력 강화 노력
  - 벌크 화물의 경우 장기 운송계약 확대로 안정적 영업 도모

▶ (금융기관) 해운업체의 경쟁력 강화를 위해 구조조정 등 지원

- 해운업체의 잉여선박 및 경쟁력이 없는 사업부문 매각 지원 등
- 연료비 절감 등을 위해 Eco-ship으로 설계된 초대형선박 확보 지원

12) 전배(Cascading)현상은 원양항로에 초대형선박이 투입되면서 기존 원양항로에 운항중이던 선박(4,000~8,000TEU)들이 아시아 역내 혹은 근해항로로 전환되는 것

[참고] 상위 20개 컨테이너 선사 순위

순위	선사명	합계		발주잔량		
		TEU	척수	TEU	척수	비중(%)
1	APM-Maersk	2,633,180	592	355,725	21	13.5%
2	Mediterranean Shg Co	2,368,250	482	294,982	28	12.5%
3	CMA CGM Group	1,493,113	428	92,890	10	6.2%
4	Evergreen Line	800,917	203	300,273	29	37.5%
5	COSCO Container L.	761,114	166	97,328	10	12.8%
6	Hapag-Lloyd	723,692	153	39,507	3	5.5%
7	Hanjin Shipping	624,428	116	89,000	12	14.3%
8	APL	615,804	122	124,800	12	20.3%
9	CSCL	594,632	140	176,738	14	29.7%
10	MOL	538,363	110	90,600	8	16.8%
11	OOCL	460,030	90	75,176	7	16.3%
12	Hamburg Süd Group	433,157	104	159,512	22	36.8%
13	NYK Line	427,650	98	26,416	2	6.2%
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	379,513	88	111,250	13	29.3%
15	PIL (Pacific Int. Line)	378,544	175	68,512	16	18.1%
16	K Line	359,909	70	69,350	5	19.3%
17	Zim	346,066	89	85,408	8	24.7%
18	Hyundai M.M.	325,213	54	65,500	5	20.1%
19	UASC	280,474	50	-	-	-
20	CSAV Group	262,498	54	90,900	10	34.6%

주 : 2013년 7월 15일 기준
자료 : Alphaliner