

<하나산업생태계분석 시리즈> 제 7호

[산업 전망 Deep Report]

Alliance 공조 약화로 컨테이너 해운에 드리우는 그림자

2023년 12월

산업생태계팀

김종현 연구원

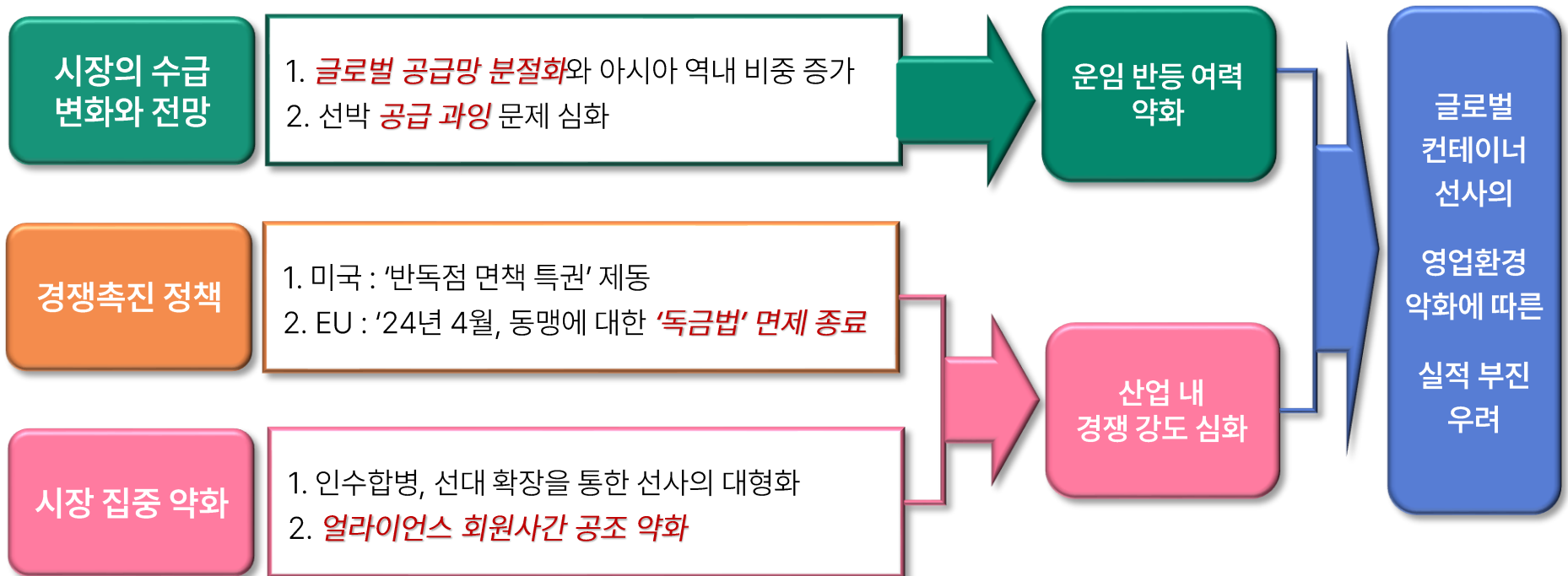


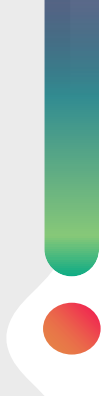
하나은행
하나금융경영연구소

Professional Consultant of Financial Business

- 미-중 갈등 및 지정학적 리스크에 의한 Ally-shoring으로 글로벌 공급망 재편되는 과정 속에서 해운 성장성 둔화
- 한진해운 파산 후 현재의 얼라이언스 구조로 재편되었으나, 선사간 전략 차이로 인해 2025년 2M 해체 예정
- 대형 얼라이언스 해체로 시장 집중은 악화되고, 수급 환경은 악화됨에 따라 선사간 생존 경쟁이 치열해질 전망
- 전반적으로 수익성이 악화되는 가운데, 선대 규모 및 얼라이언스 의존도에 따라 선사간 실적 격차는 확대될 전망

컨테이너 해운 산업 여건 변화와 전망





Contents

1. 컨테이너 해운과 Alliance

2. 악화되는 컨테이너선 산업환경

- 1) 규제 환경 악화에 따른 Alliance 제한
- 2) GVC 트렌드 변화로 물동량 성장 둔화

3. 산업환경 악화에도 벌어지는 Alliance 공조

- 1) 각자도생 생존전략으로 Alliance 공조 약화
- 2) 선대 확장과 Cascading으로 운임 경쟁 심화

4. 결론 및 시사점

1. 컨테이너 해운 Alliance



하나은행
하나금융경영연구소

Professional Consultant of Financial Business

컨테이너선 영업 특징과 해운 Alliance



- 컨테이너선은 화물의 품목이 다양하고 선박 한 척에도 다수의 화주가 존재하여 기항지가 다국적이므로 개별 선사가 네트워크를 유지하는데 한계가 있어 해운사간 과당 경쟁을 방지하고 운영의 효율성 확보를 위해 'Alliance'를 형성
 - 벌크선, 탱커선이 택시같은 부정기 운항 형태라면 컨테이너선은 정차지가 많고 다수의 승객을 태우는 버스같이 정기선 운항 형태
- Alliance는 특정 정기항로에 취항하고 있는 2개 이상의 해운사가 상호 과당경쟁 방지를 목적으로 운임 및 영업 조건 등을 협정하는 일종의 해운에 관한 국제 카르텔

컨테이너 해운(정기선 운송)의 특징

구분	정기선 운송 (통상 컨테이너선)	부정기선 운송 (통상 벌크, 탱커)
선박	정기선 (주로 컨테이너선), 고가, 구조 복잡	부정기선(주로 전용선), 저가, 구조 단순
조직	대형 조직	상대적 소형 조직
운항 형태	규칙성, 반복성 (고정된 항로, 정해진 운항 일정)	불규칙성 (지역별, 시기별 불규칙적 운항, 항로 및 운항일정이 변동적)
운임	공표된 운임표(tariff) : 사전에 작성, 공표된 운임	변동운임 (수요와 공급에 의한 완전경쟁으로 운임을 결정)
화물	불특정 다수 화주의 소량화물 , 공산품 등 일반 화물이나 포장화물, 컨테이너 화물	단일 화주의 대량의 산화물 (원유, 석탄, 광석, 곡물, 원목, 철강 등)
화물 가치	고가	상대적 저가
운송 계약	개품운송계약 (선하증권)	용선운송계약(용선계약서)

**Alliance
필요 요인**

Alliance의 효과

구분	내용
긍정적 효과	공동 운항을 통한 정시성 개선 및 기항지 증가 등 운항 서비스 향상
	정기선 배선 합리화를 통한 비용절감 효과
	Alliance 회원사는 동맹을 통해 운임 수익성이 일부 보장되어 선박 투자자본의 안정성 유지
	Alliance 회원사는 운임 안정성을 통해 생산 및 판매계획 수립이 용이
부정적 효과	과점적 운영으로 인해 Alliance 운임 정책에 대한 화주의 대항력 약화
	Alliance 비회원사가 동맹선 항로 신규 취항이 제한되어 경쟁 억제
	Alliance 회원사는 과점성으로 인해 화주들을 대상으로 과대 이윤, 클레임의 회피, 보복적 차별 대우 등이 가능

[참고] Alliance의 공동 운항 행위



- Alliance는 통상적으로 운임 또는 선박 운영에 대한 공동행위를 통해 수익성을 보전하고 수급을 조절
 - Alliance 회원사간 운임 수준을 설정하는 운임 협정을 체결하고 특정 항로에서의 배선 선복량을 조정하는 등의 방식 활용
- 한편, 소속 Alliance 외의 해운사를 견제하기 위해 계약 운임을 통한 이중 요율 적용, 운임 환급 리베이트 등도 시행
 - 화주를 대상으로 Alliance 회원사의 서비스 이용에 대한 베네피트를 부여하여 타 Alliance의 서비스 이용을 저해하고자 함

Alliance의 대내적 운영 방식

협력 방식	내용
운임 협정 (Rate Agreement)	운임 수준을 정하는 확정 운임률 협정 (Fixed Rate Agreement)과 운임의 최저 수준만을 정하는 최저 운임률 협정 (Minimum Rate Agreement). 효과는 동일하지만, 이러한 협정운임률의 변경은 동맹원의 동의를 필요로 함
항해 또는 배선 협정 (Sailing Agreement)	특정 항로상의 배선 선복량을 조절 및 제한하여 과다경쟁을 방지 하는 것으로, 동맹원 사용선박의 척수제한, 발착일시 및 항해도수의 일정화, 발항지 및 기항지의 협정, 적취화물의 종류, 수량에 대한 할당, 제한 등이 포함
공동 계산 협정 (Pooling Agreement)	각 선사가 일정 기간 내에 수득한 운임에서 화물비 등의 소요비용 또는 일정예정액을 공제한 잔여인 순운임수입을 미리 정한 배분율(pool point)에 의하여 동맹원 간에 배분하는 방법 . 이 경우, 특정 화물(pool cargo), 특정 항구(pool port)에 대해 공동 계산하는 경우도 있음
그 외 방식	화주에 대한 특전 제공을 금지하는 협정체결, 공동판매카르텔과 같은 화물의 공동인수 또는 동맹원의 일부 혹은 전부가 당해 항로의 경영만을 합동 일하는 방법(공동경영으로 경쟁배제, 합리적 배선 목적)

자료 : Cello square

Alliance의 대외적 운영 방식

협력 방식	내용
대항선 투입 (Fight ship)	동맹이 맹외선의 취항을 방해 하는 기항지를 동일한 일시에 따라 다니며 채산을 무시한 저운임으로 경쟁 하여, 그 맹외선으로 하여금 동맹항로에의 배선을 단념하게 하는 방법 (미국에서는 불공정 경쟁 문제로 인해 법적으로 금지)
계약 운임제 (Dual Rate System)	동맹선에만 전적으로 선적한다는 계약을 동맹과 체결한 계약화주에게는 일반적인 비계약운임보다도 저렴한 (보통 10~15% 정도) 계약운임을 적용 하는 제도
성실환급제 (Fidelity Rebate System)	동맹과 미리 계약함 없이 일정기간(보통 4개월) 화주가 맹외선을 이용하지 않았을 때 , 소정양식의 선적명세서를 제출하면 동맹은 그것을 확인한 다음, 수령운임의 일부를 화주의 청구에 따라 그 기간종료 후 화주에게 환급 하여 주는 방법
운임연환제 (Deferred Rebate System)	화주가 일정기간(보통 6개월) 맹외선에 일체 선적하지 않았을 때 , 화주는 그 기간 내 지불운임 총액의 일정부분(보통 10%)을 되찾을 자격 을 얻게 되며, 계속하여 다음 일정기간에도 동맹선만을 이용하였을 때 그 금액을 화주에게 환급 하는 방법

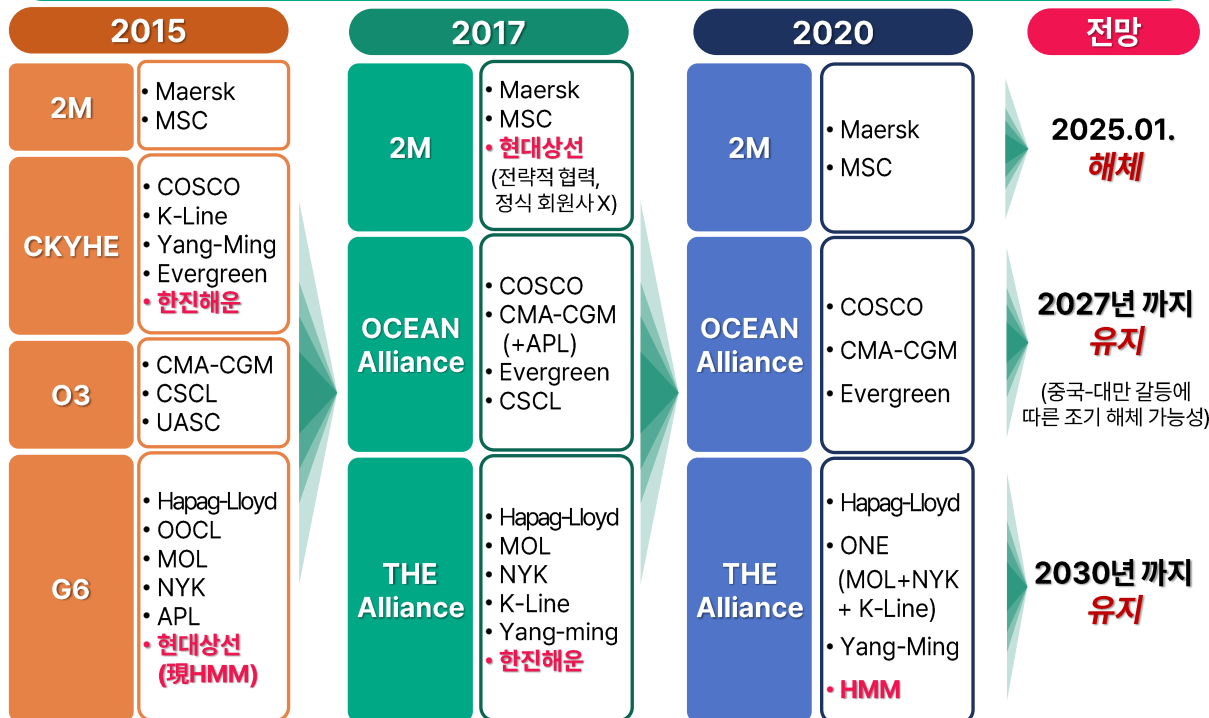
자료 : Cello square

해운 얼라이언스의 재편 과정과 현황

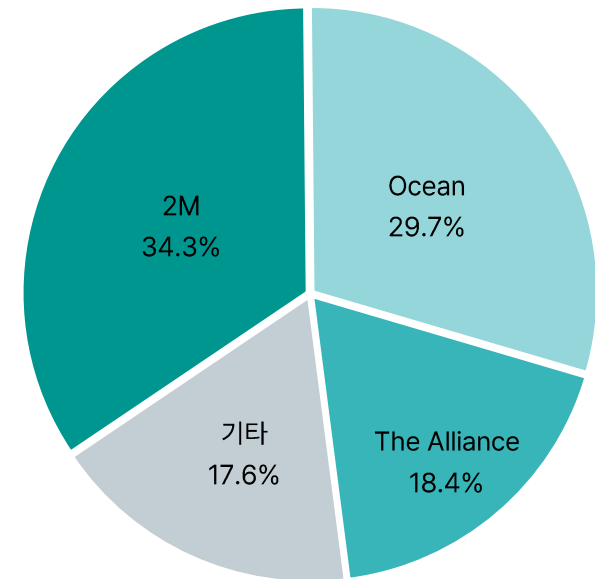


- 상위 9개 해운사가 3대 Alliance를 형성하고 있으며, 이들의 합산 점유율은 80%를 상회하는 과점 시장 구조
- 현재 얼라이언스 구조는 '17년 한진해운 파산 이후 재편되어 유지되고 있으나, 2025년 1월 2M 해체 예정
 - '17년 당시 HMM은 2M에 정식 편입은 아닌 제휴 형태를 유지하다 '19년 THE Alliance에 정식 편입
- GVC 트렌드 변화와 2M 해체 등 해운업의 경쟁 환경 변화 등으로 인해 컨테이너 해운은 전환기에 진입

글로벌 컨테이너 얼라이언스 변천 과정



얼라이언스별 점유율



자료 : Sea Intelligence, 하나금융경영연구소

주 : 2023.08.28 기준

자료 : Alpha liner, 하나금융경영연구소

2. 악화되는 컨테이너선 산업환경

- 1) 규제 환경 악화에 따른 Alliance 제한
- 2) GVC 트렌드 변화로 물동량 성장 둔화



하나은행
하나금융경영연구소

Professional Consultant of Financial Business

팬데믹 기간 운임 급등에 대한 반발로 Alliance 규제 강화

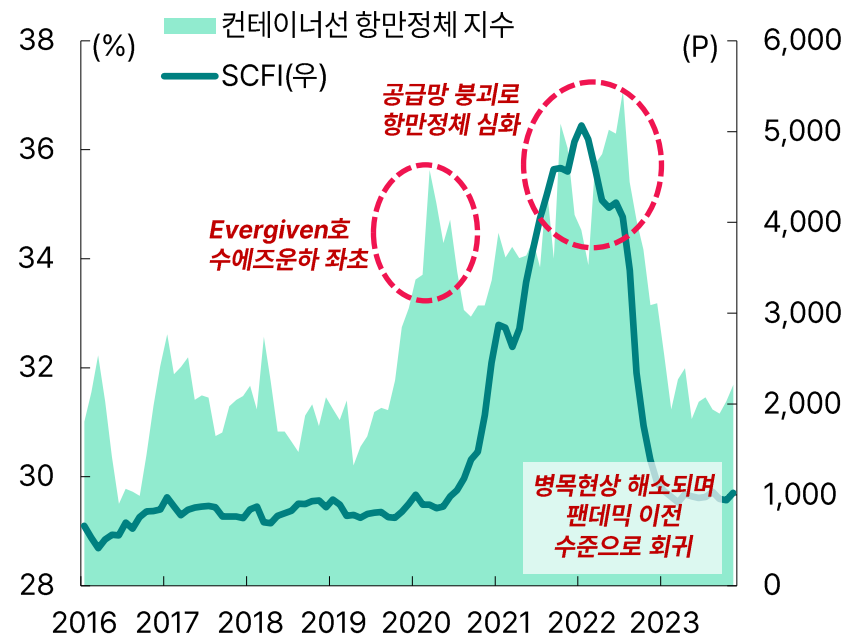


- 팬데믹 기간 항만 정체로 인한 운임 상승과 더불어 컨테이너 반납 지연 및 환율 상승 등으로 인해 부대비용 증가
 - 화주는 공급망 붕괴 현상에 따라 지정된 기일 내에 컨테이너 반출 및 반납이 불가능해지면서 연체료 성격의 기타 비용 부담도 급증
- Alliance의 과점적 운영 행태보다는 병목현상 심화에 의한 운임 상승과 운송 계약에 의한 부대비용 부과가 이루어진 것인데, 결과적으로 화주가 부담할 비용이 급등하면서 해운사와 Alliance에 대한 규제 여론 확산
 - '21년 8월 美 FMC는 CMA CGM, Hapag-Lloyd 등 8개 선사들이 화주를 대상으로 부과한 할증료가 적법한 지에 대해 조사

화주가 부담하는 컨테이너선 운임 할증료의 종류

할증료 종류	내용
Demurrage	화주가 컨테이너 항만의 CY(Container Yard)에서 지정 기한 내에 컨테이너를 반출하지 않을 경우 선사가 화주에게 부과
	산정방식 초과일수 X 지정 일일 Demurrage 요금
Detention	화주가 지정기간(Free Time) 내에 컨테이너를 반납하지 않은 경우 선사가 화주에게 Detention을 추가로 부과
	산정방식 초과일수 X 지정 일일 Detention 요금
Peak Season Surcharge	성수기에 화물 정체 완화 및 수급 조절을 위해 할증료 부과
BAF (Bunker Adjustment Factor)	유류할증료
CAF (Currency Adjustment Factor)	통화할증료

팬데믹 기간 컨테이너선 항만 정체율 및 운임



자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

경쟁법 규제 악화에 따라 Alliance의 활동성이 위축될 우려



- 美 FMC는 팬데믹 기간 선사들의 불투명한 부대비용 청구 등을 비판하며, 얼라이언스 규제 가능성 시사
- 바이든은 해운 공동행위 규제 법안을 발의하는 등 美 FMC(연방해사위원회)를 통한 컨테이너 선사 얼라이언스 제한
- 한편, '23년 10월 EU는 내년 4월부터 CBER(경쟁법 포괄적용 제외규정)을 폐지하기로 협의하면서, 유럽 지역에서 해운 얼라이언스 시스템이 악화되며 과점이 제한되어 유럽 노선에서의 시장 경쟁은 심화될 전망

미국 해운 경쟁법

1984년 해운법
(Shipping Act of 1984)

- 독점금지법의 적용면제 규칙 제정
- 대량화주 우대 서비스 계약(SC) 허용
- 이중운임 계약제의 금지

1998년 해운개혁법
(Shipping Reform Act of 1988)

- 정기선사와 화주간 서비스 계약 비공개 체결 허용
- 공개적 채널 통한 요율(Tariff) 공시

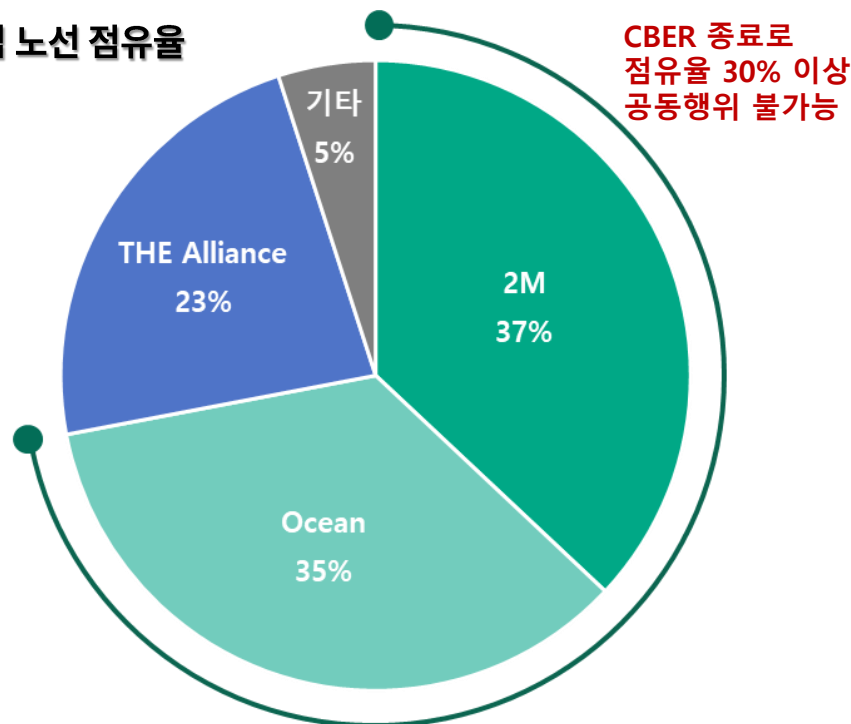
FMC
(Federal Maritime Commission)

- 과점적 상태의 얼라이언스에서 경쟁적 시장 구조 형성 시도

자료 : 김인현, 이정욱 (2023)

EU의 CBER 종료 영향을 받는 Alliance

유럽 노선 점유율



자료 : Alphaliner, 하나금융경영연구소



세계화에서 脫세계화로 글로벌 공급망 트렌드 변화

- 중국이 WTO 가입을 통해 세계의 공장으로 자리잡으면서 세계화가 가속화되고 글로벌 교역은 증가하였으나, 최근 지정학적 리스크 확대 및 G2 패권 경쟁에 따른 脫세계화로 글로벌 교역 파편화
- GVC 트렌드는 세계화에 따른 '오프쇼어링'에서 해외에 나간 자국 기업이 다시 국내에 돌아오는 '리쇼어링'을 거쳐 팬데믹, 지정학적 리스크 등으로 불거진 공급망 문제를 우호국을 통해 해결하는 '프렌드쇼어링'이 확산
 - 트럼프는 고관세부와 중심의 무역전쟁을 주도한 반면, 바이든은 기술패권 경쟁 우위를 위한 수출 규제 추진

GVC 트렌드 변화



미-중 무역 갈등 주요 일지

2018년 3월	트럼프 행정부, 500억 달러 규모 중국산 제품에 관세 부과
4월	중, 미국산 돈육 등 보복 관세
2019년 8월	미 재무부, 중 환율 조작국 지정
2020년 1월	미-중 1단계 무역 합의안 서명
2021년 6월	바이든 행정부, 투자금지 중국 기업 59개로 확대
2022년 8월	중 견제 '반도체 육성법' 서명
	'배터리·광물 탈중국' 인플레이 감축법 서명
	'화웨이 ZTE' 미국내 판매 금지
10월	미, 대중 반도체 수출 통제안 발표
2023년 5월	중, 미 기업 마이크론 제재
7월	중, 갈륨·게르마늄 수출 통제

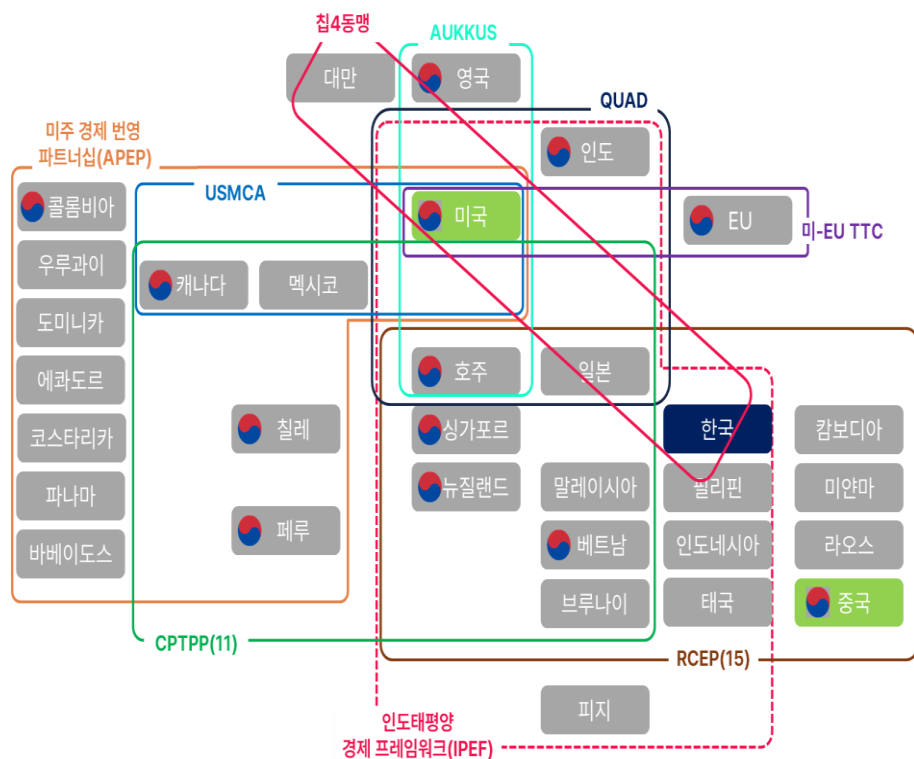
자료 : 중앙일보, 외신 종합

동맹 중심으로 공급망 재편하는 Friend(Ally) Shoring 확산



- 미국은 첨단산업 관련 중국 견제를 목적으로 중국과의 협력을 차단하고자 하며, EU는 중국에 대한 직접적인 자극보다는 De-risking을 명분으로 대중 수입 의존도를 축소하고자 함
- 중국은 대외 변수 리스크 완화를 위해 '쌍순환 정책' 하에 독자적 공급망 구축에 주력

역내 주요 경제안보 협의회 역학 구조



주요국 공급망 재편 정책과 중국의 대응전략



구분	미국	EU 및 기타 동맹국	중국
전략산업 내재화	자국 우선주의 및 중국 배제 조치	-EU : 디리스크 -일본 : 반도체 산업 재부흥 -호주 : 핵심광물 강국 도약	- 요새화 : 독자적 공급망 구축 - 우회진출 : 규제 회피방안 모색 - 외자유치 : 경제적 고립 탈피
자국 첨단기술 중국유출 제한	전례없는 고강도 수출규제 - 통제범위 대폭 확대 - FDRR 통한 역외적용 강화 - 엄격한 집행 예고	네덜란드, 일본 : 미국의 강한 동력에 수출통제 동참 결정	- 당근과 채찍 : 美 동맹국 불참 유도 - 맞불 : 美 마이크론 구매금지 및 갈륨 게르마늄 수출통제 - 자립 : 기술산업 국산화에 사활
노동·환경 이슈화	인권·노동·공급망의 탈(脫)강제노동 추진 환경 : 탄소배출의 외주화(Carbon Leakage) 제재		- 경고 : 강제노동 실사 간첩행위 간주 - 탈바꿈 : 환경의제 수용은 불가피, 대응도 쉽지 않은 상황

주1 : CBAM : EU 탄소국경조정제도

주2 : GSSA : 지속가능한 글로벌 철강 및 알루미늄 협정

주3 : IRA : 미국 인플레이션 감축법

주4 : CHIPS : 미국 반도체 산업 육성법

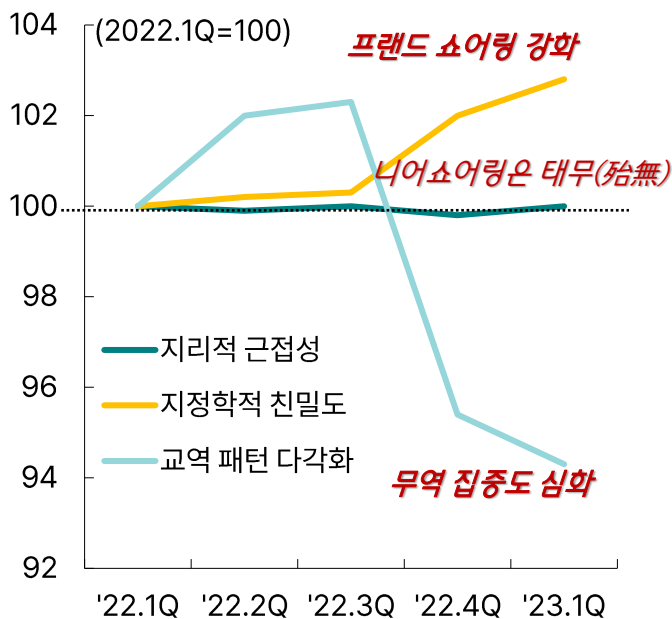
주5 : UFLPA : 위구르족 강제노동 금지법

Friend-shoring 강화로 북미 노선 물동량의 성장 둔화 우려



- 미-중 갈등에 따라 Friend-shoring(Ally-shoring)은 강화되고, 교역 다각화 정도는 하락
 - '22년 4분기부터 프렌드쇼어링이 급격히 심화되며 특정 국가(주로 우호국)으로의 무역 집중도는 심화 (UNCTAD, 2023)
- 특히, 첨단 제품과 중간재 등을 중심으로 교역 분절화가 가속화되며 미-중 상호 무역 의존도는 지속 하락
 - 미-중 상호 교역 의존도(%) : 14.6 ('21.1Q) → 13.2 ('21.3Q) → 14.2 ('22.1Q) → 12.4('22.3Q) → 11.9 ('23.1Q)
- 멕시코 등 인접국 교역 의존도 증가로 인해 아시아-북미 노선의 컨테이너 물동량 성장세가 둔화

프렌드 쇼어링과 글로벌 무역 집중도 심화



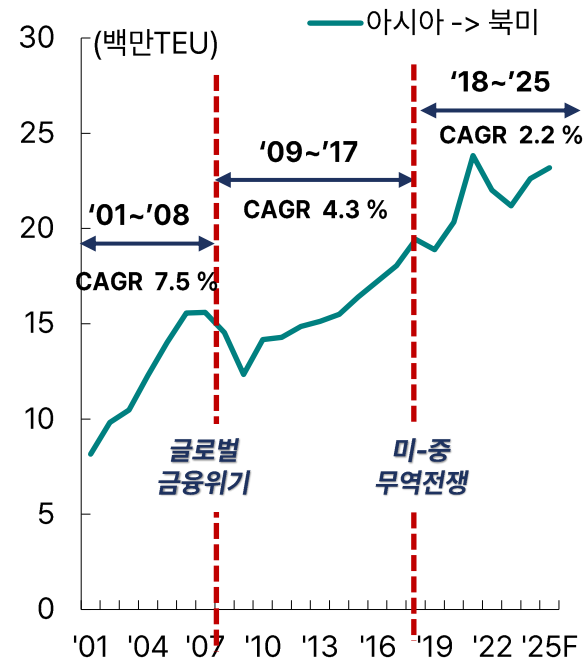
자료 : UNCTAD

미-중 상호 무역 의존도 하락



자료 : UNCTAD

북미 노선의 컨테이너 물동량



주 : CAGR은 글로벌 금융위기와 미-중 무역전쟁을 기점으로 해당 기간의 노선별 연평균 성장률을 산정
 자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

3. 산업환경 악화에도 열어지는 Alliance 공조

- 1) 각자도생 생존전략으로 Alliance 공조 약화
- 2) Cascading으로 인트라 아시아 참여 증가



하나은행
하나금융경영연구소

Professional Consultant of Financial Business

성장 전략의 차이와 경쟁법 규제 강화로 인해 2M 해체 예정



- 산업 환경 악화에도 불구하고 컨테이너 선사간 전략 다변화에 따른 방향성 차이로 인해 얼라이언스내 구조 변화
 - Maersk는 수직 계열 확장하며 물류 전반적 영역으로 확대하는 반면, MSC는 선대 확장 중심의 전략
 - CMA-CGM 역시 종합물류회사를 지향하며 항공사, 포워더 등을 인수하는 등 사업구조 다각화 추진
- 한편, 2M은 유럽 CBER* 종료에 선제적 대응을 위해서도 얼라이언스를 해체하기로 하였으며, 향후 Maersk는 얼라이언스에 소속되지 않은 선사와 협력할 가능성이 높을 것으로 판단

* CBER : EU의 컨테이너 해운 공동행위 독점 면제 조항

다각화되는 컨테이너 선사들의 생존 전략

합병 전략	선사	사례
사업 다각화 (종합 물류기업 목표)	Maersk	M&A - LF 로지스틱스, Visible SCM 인수 - HUUB, 세나토 인수 - 항공사 세네터 인터내셔널 인수
		항만투자 - 브라질 수아페 단독개발(25년 개장 예정)
	CMA-CGM	M&A - 세바 로지스틱스, Gefco 인수 - 컨티넨탈 레인 인수
		항만투자 - 美 LA항 지분 인수 - 인도 나바셰바 공동 개발
해운업 수직 통합	MSC	M&A - 볼로레 아프리카 로지스틱스 인수 - 로그인 로지스티카 인수
		항만투자 - 네덜란드 로테르담 개발(27년 개장 예정) - 베트남 켄저 개발(28년 개장 예정)

자료 : 언론 종합, 하나금융경영연구소

2M 해체 이후 MSC와 Maersk의 예상 시나리오

	MSC	Maersk
시나리오1	독자 서비스 운영 + 중소 선사와 선복 일부 공유	얼라이언스 비소속 중대형 선사와 연합 (ex. ZIM)
시나리오2		THE Alliance 가입
시나리오3		CMA CGM과 독립 연합 형성

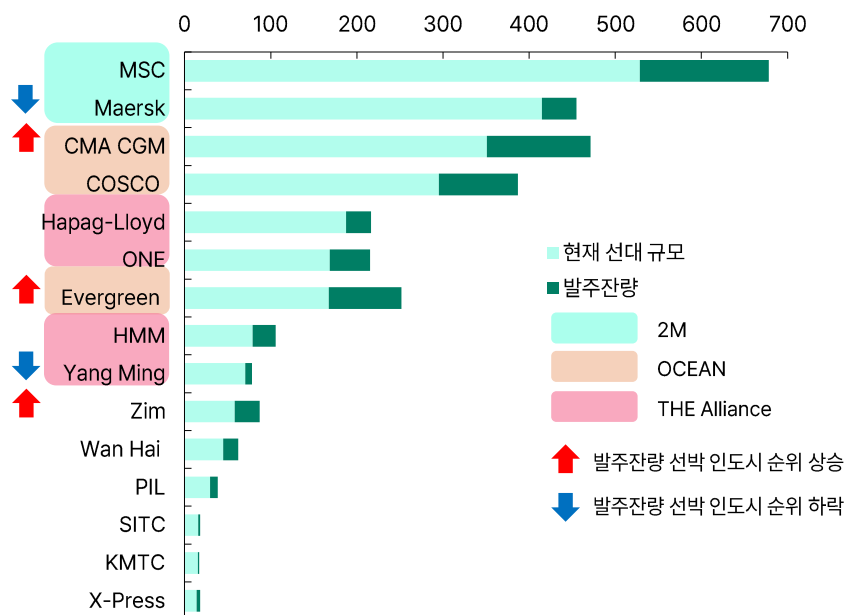
자료 : 언론 종합, 하나금융경영연구소

선대 규모 및 Alliance 의존도 차이에 따라 나뉘는 방향성

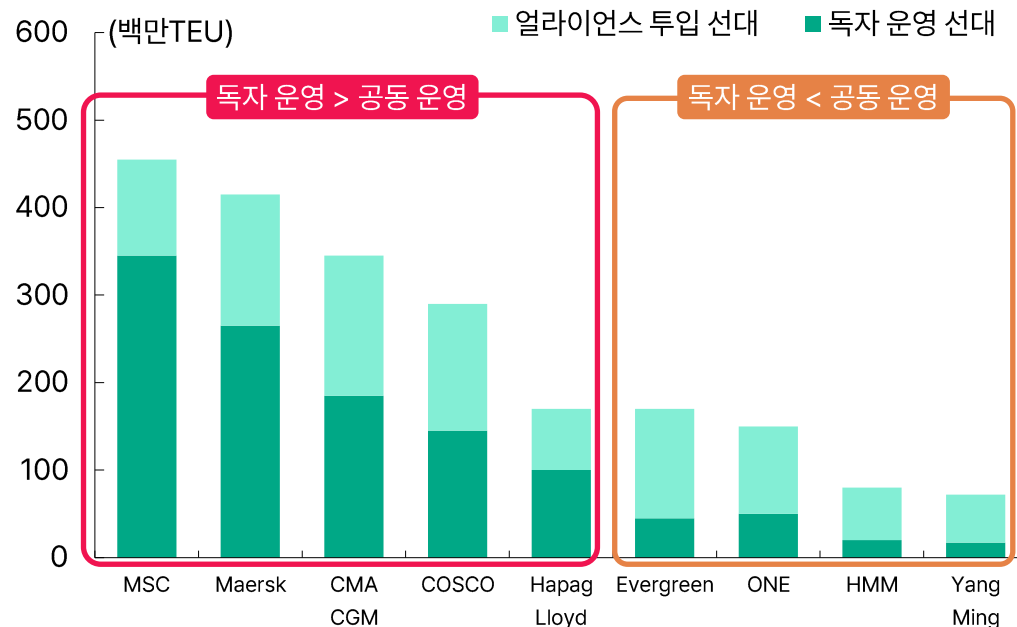


- 대형 선사들을 주도로 치킨게임이 재개되며 공급 과잉 국면 속 생존 경쟁이 심화
 - Maersk는 초대형컨선 중심 발주로 유럽 시장 강화하는 반면, MSC/CMA-CGM은 중대형선 발주로 미주 노선 강화
- 한편, 얼라이언스에 소속된 대형 선사들이 공동운항 투입 선대를 점차 줄여 나가는 등 얼라이언스 회원사 간의 유대감이 떨어지고 있어 얼라이언스에 의한 경쟁 완화 효과는 점차 약화
 - 얼라이언스 결속 약화로 인해 블랭크 세일링, 롤-오버 등 해운사의 선대 공급 조절 행위 효과는 약해질 것으로 판단

컨테이너 선사별 보유 선대 및 발주잔량



컨테이너 선사별 얼라이언스 투입 선대 비교



선박 대형화에 따른 Cascading*으로 운임 경쟁 심화



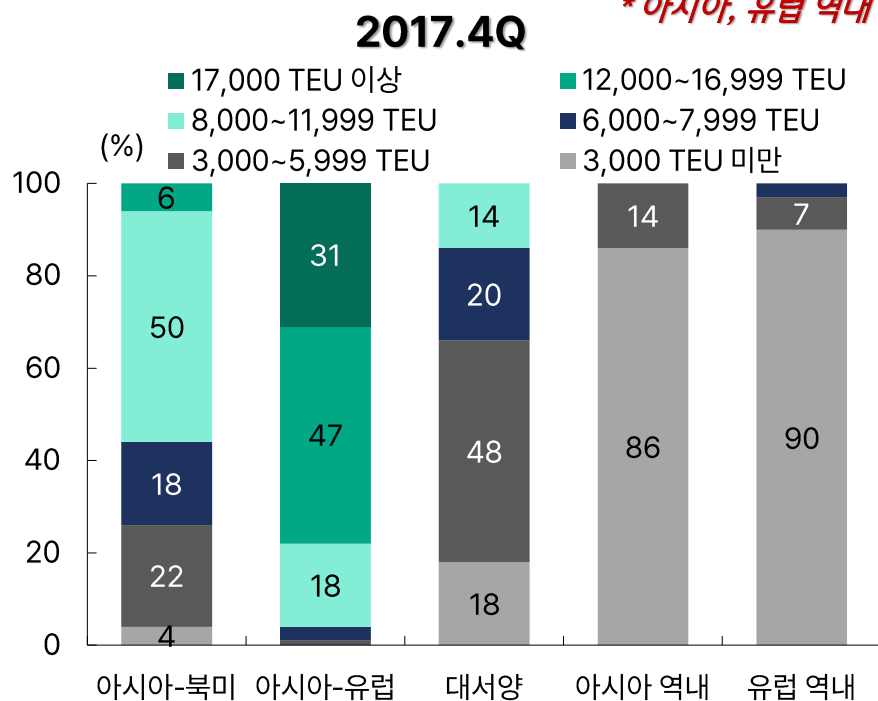
- 12,000 TEU 이상의 대형 컨테이너선 공급 확대에 의해 유럽과 북미 노선 등 주요 항로에서의 공급 과잉 심화
- 대형 선박 투입 증가로 인한 '23년과 '24년 북미 항로 공급 증가율은 15%, 17%로 전망되며 공급 과잉 국면이 지속될 전망
- 주요 항로 내 신규 대형 선박이 유입되면서 기존 중형 선박은 역내 항로로 대체 투입되는 등 Cascading*으로 인해 아시아, 유럽 역내 항로의 공급이 증가하며 운임 경쟁이 심화

* 기존 항로에 주로 투입되는 선형을 선박 대형화 등 전략적 사유로 인해 다른 선형으로 대체 투입

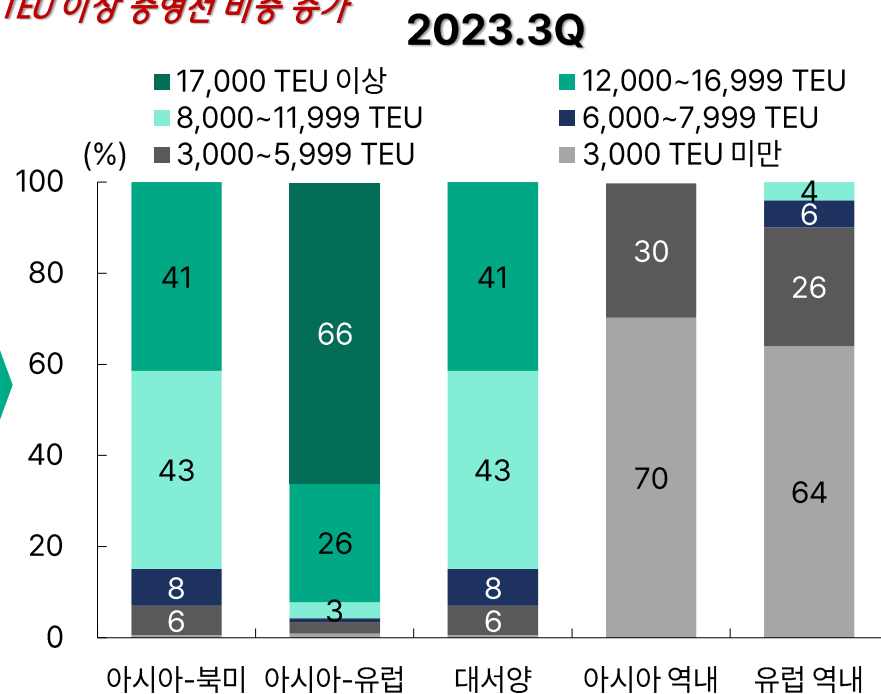
주요 항로의 선박 대형화에 따른 Cascading 동향

* 북미, 유럽 노선 : 12,000 TEU 이상 대형선 비중 증가

* 아시아, 유럽 역내 노선 : 3,000 TEU 이상 중형선 비중 증가



자료 : Clarkson



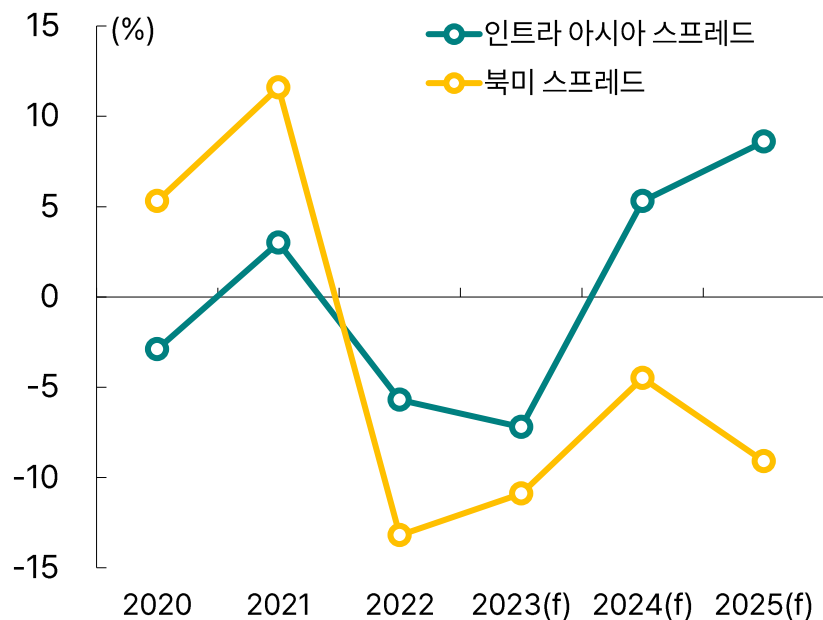
자료 : Clarkson

주요 선사들의 인트라 아시아 시장 참여 확대



- Cascading 영향과 주요 항로에서의 경쟁 심화로 인해 얼라이언스 회원사들의 아시아 역내 시장 참여 확대
 - 주요 노선에 신규 대형 선박을 투입하면서 미주 노선 및 유럽 노선에서 운항하던 중대형 선박을 아시아 역내 항로에 대체 투입
- 인트라 아시아 시장은 중소 선사들이 주로 활동하였으나, 대형 선사들의 유입으로 인해 기존 인트라 아시아 시장에서 영업활동을 영위하던 선사들의 지위는 상대적으로 취약해질 전망

주요 항로별 수급 동향



주 : 스프레드는 물동량(수요) 증가율에서 선박(공급) 증가율을 차감한 값
 자료 : Clarkson, 하나금융경영연구소

아시아 역내 항로 선박량 변화

구분	2020년 1분기		2023년 1분기	
	서비스 수	주간 투입 선박량	서비스 수	주간 투입 선박량
2M	3	29,520	3	33,999
OCEAN	4	53,289	2	36,321
THE Alliance	3	24,023	3	22,966
기타	34	167,215	54	190,619
계	44	274,047	62	283,905

주 : 얼라이언스 소속 개별 선사들의 독자 운영은 기타에 포함
 자료 : KMI

4. 결론 및 시사점



하나은행
하나금융경영연구소

Professional Consultant of Financial Business

Alliance 공조 약화로 경쟁 심화되며 운임 방어력 하락



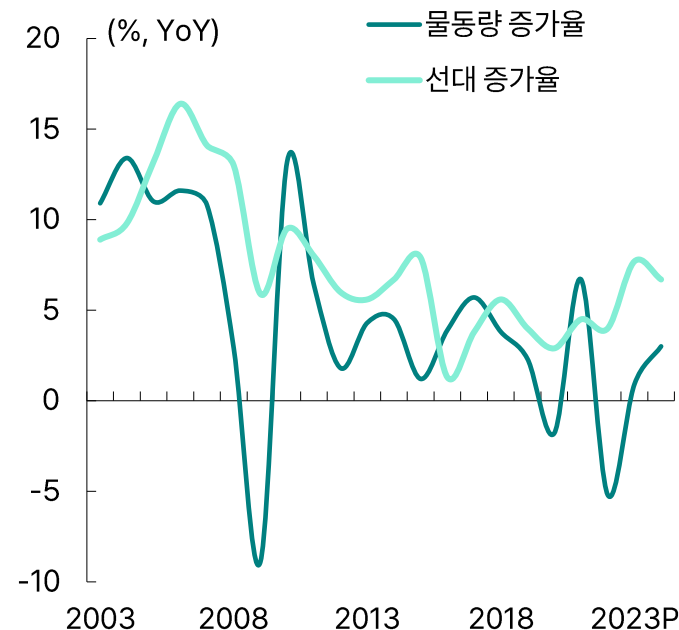
- 2M 해체와 얼라이언스의 공동행위 축소로 인해 선사간 경쟁 강도가 높아지며 운임 방어력은 취약해질 것으로 예상
 - 선대 증가에 따른 공급 과잉 국면에서 항로 합리화, 공급 조절 행위의 효과가 줄어들며 경쟁 심화 양상이 지속될 우려
- 산업 내 경쟁이 심화된 가운데 열악한 수급 전망으로 인해 컨테이너 시황은 약세를 이어갈 것으로 전망
 - 주요 선사들의 아시아 시장 진입 확대로 인해 주로 아시아 역내에서 운항하던 국내 중소 선사들의 수급 여건은 더욱 악화될 전망

주요 항로별 운임 사이클 현황

	(단위)	2022년 평균	2023년 평균	23.9.29	10년 평균	10년 최고	10년 최저	10년 평균 대비 최근
SCFI 종합	2009 =100	981	1,030	1,000	1,451	5,110	400	-31.5%
SCFI 상하이-북유럽	\$/TEU	825	722	707	1,829	7,797	205	-57.4%
SCFI 상하이-북미서안	\$/FEU	1,573	1,843	1,696	2,530	8,117	725	-35.7%
XSI-C 북유럽-북미동안	\$/FEU	2,843	1,284	1,274	3,616	9,048	1,347	-64.8%
XSI-C 북미동안-북유럽	\$/FEU	555	460	472	617	813	464	-23.4%
XSI-C 아시아-북미	\$/FEU	2,361	3,042	3,201	4,880	12,906	610	-34.4%
SCFI 상하이-동남아	\$/TEU	171	194	194	325	1,537	53	-39.8%

자료 : Clarkson

컨테이너선 시장 수급 추이 및 전망



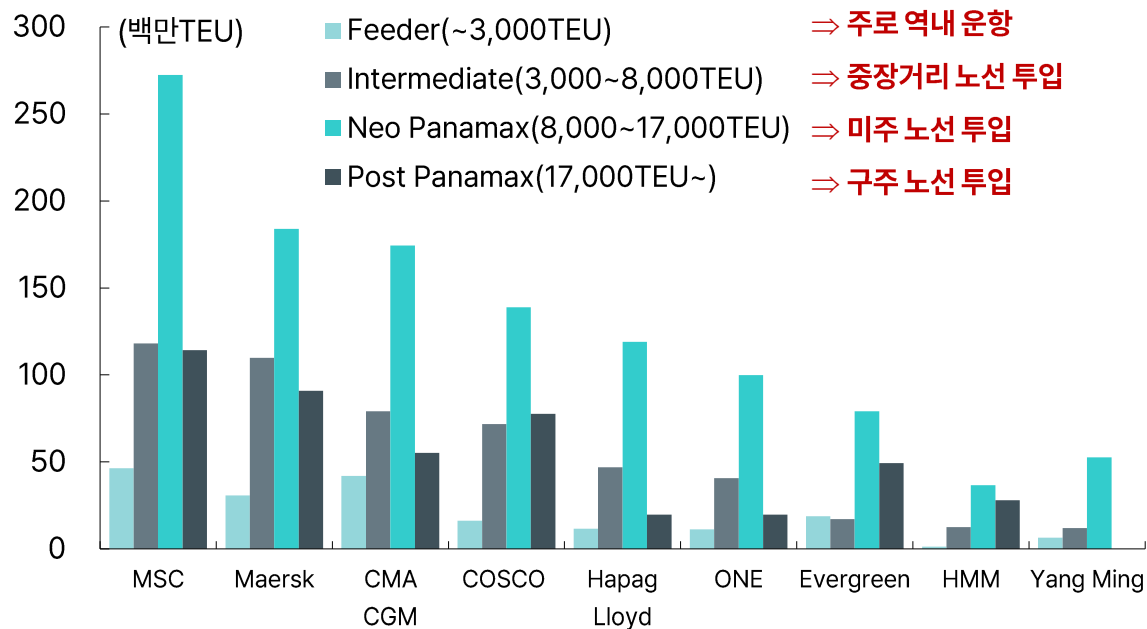
자료 : Clarkson



경쟁 환경 변화에 따른 선사별 실적 차별화 가능성

- 얼라이언스 회원사별 주요 취항 항로에 따라 경쟁 강도는 상이할 것으로 전망
 - 유럽에서의 규제 강화로 인해 중대형 얼라이언스와 非얼라이언스 선사들은 공동행위 제한에 따른 경쟁 심화 전망
- 선대 확장, 사업 다각화, 얼라이언스 강화 등 선사들의 주요 전략에 따른 실적 차별화 가능성
 - 중소형 얼라이언스 회원사들은 독자 경쟁력을 확보하기 어려워 공동운항을 유지하며 경쟁 완화 시도에 나설 것으로 예상

주요 선사의 컨테이너선 선대 구성



주 : 선사별 선대 구성은 사선(사선) 기준, 용선 선대는 미포함
 자료 : Clarkson, Alphaliner, 하나금융경영연구소

주요 선사의 지역별 매출 의존도

(%)

	미주	유럽	남북	기타
Maersk	33.1	45.6	6.7	7.3
CMA-CGM	39.7	27.9	3.7	15.1
COSCO	27.4	30.1	-	14.9
Hapag-Lloyd	40.2	17.1	-	20.3
Evergreen	1.1	0.6	-	0.1
HMM	41.1	27.6	8.9	6.1
Yang Ming	34.3	43.8	21.9	-

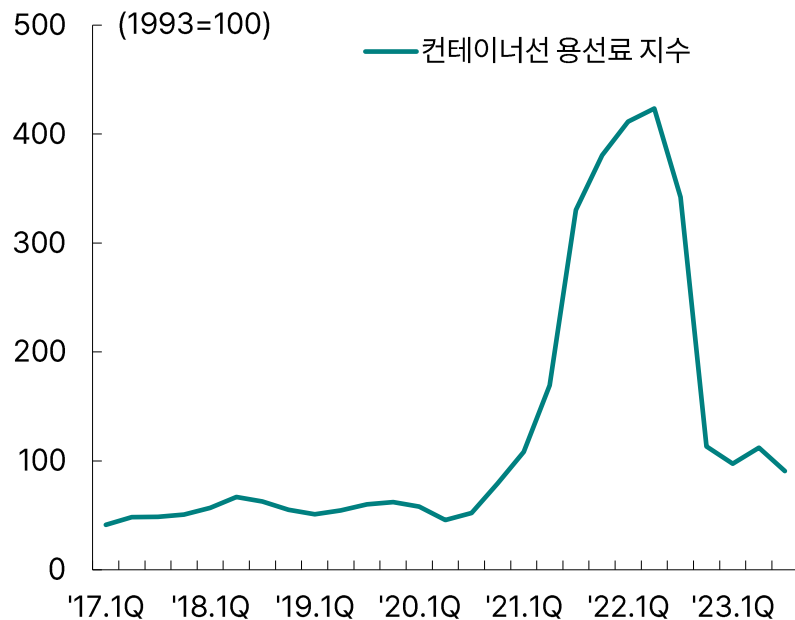
주 : MSC, ONE 는 비상장사로 정보 비공개
 자료 : Bloomberg, 하나금융경영연구소



수익성 악화에 따른 컨테이너선 중고선 가치 하락

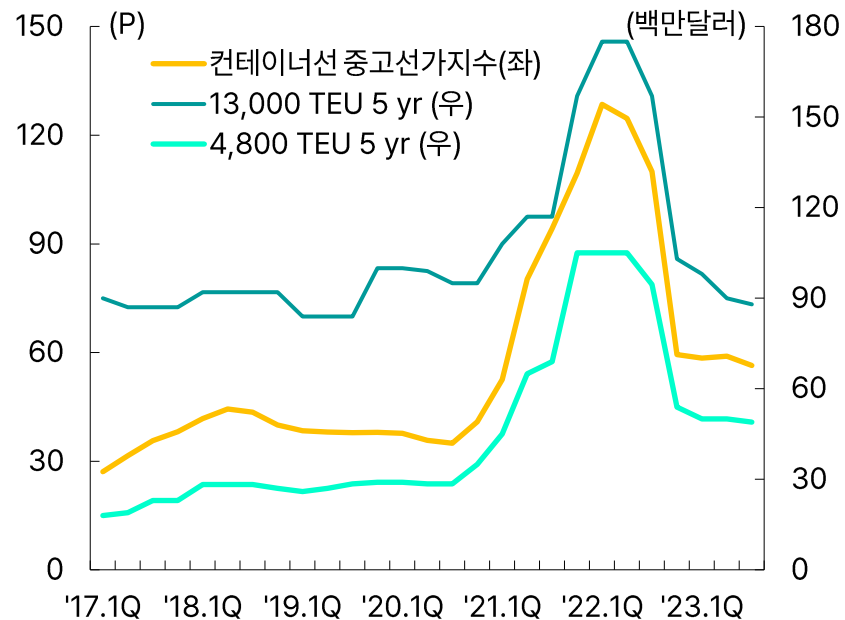
- 시황 불안정성 확대되는 가운데 신조선 유입 증가 및 Cascading 영향으로 인해 용선료 하락
 - 용선료지수(P) : 330.5 ('21.3Q) → 411.4 ('22.1Q) → 342.1 ('22.3Q) → 94.5('23.1Q) → 90.7 ('23.3Q)
- 용선료 하락에 따른 현금흐름 악화에 더하여 중고선 가격까지 하락
 - 중고선가지수(P) : 94.2 ('21.3Q) → 128.5 ('22.1Q) → 109.9 ('22.3Q) → 58.5 ('23.1Q) → 56.4 ('23.3Q)

컨테이너선 용선료 지수 추이



자료 : Clarkson

컨테이너선 중고선가 추이



자료 : Clarkson

국내 근해 선사는 아시아 시장의 경쟁 심화로 인해 영업부담 가중

- 국내 14개 컨테이너 선사 중 12개 선사(HMM, SM상선 제외)는 주로 아시아 시장을 영위하는 근해 선사로, Cascading에 따른 글로벌 대형 선사의 아시아 진입은 근해 선사의 영업 부담을 가중시키는 요인
- 대형 선사의 선복 공급 우위 전략에 따른 경쟁 심화로 인해 채산성 이하의 운임을 제시하는 선사도 나타나고 있어 국내 근해 선사는 수익성 악화에 대비하여 비용 절감 및 운항 효율화, 선사간 협력 등의 전략이 필요할 것으로 판단

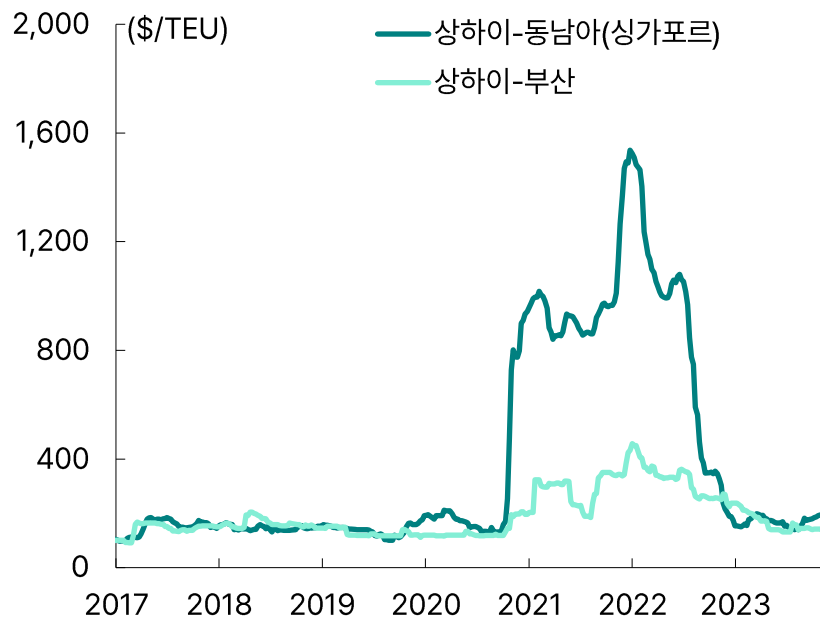
인트라 아시아에서 서비스 중인 상위 15개 선사

(단위: TEU)

순위	선사	2020년 말	2021년 말	2022년 말	2023.10	YoY
1	COSCO	243,400	190,675	202,945	216,318	13%
2	Evergreen	157,227	168,221	164,671	175,225	4%
3	MSC	82,809	82,394	116,760	149,088	81%
4	Wan Hai	138,979	130,322	134,021	141,921	9%
5	SITC	122,367	126,803	146,513	136,393	8%
6	CMA CGM	127,970	121,350	141,513	120,022	-1%
7	Sealand	180,100	195,547	186,607	116,957	-40%
8	ONE	95,610	102,531	93,605	98,624	-4%
9	KMTC (한국)	100,893	104,668	92,808	92,143	-12%
10	OOCL	78,968	83,320	92,526	83,986	1%
11	Yang Ming	56,506	58,940	58,440	61,380	4%
12	Sinokor (한국)	51,437	56,629	50,910	60,380	7%
13	Zhonggu	59,519	52,411	52,000	55,495	6%
14	Shanghai Panasia	71,986	62,734	65,271	54,459	-13%
15	Maersk	24,151	28,517	9,739	52,392	84%

주: 색칠된 선사는 얼라이언스 소속 대형 선사
자료: Clarkson

인트라 아시아 노선 컨테이너 운임 추이



자료: Clarkson

감사합니다