

KMI 동향분석

VOL.187
2023 APRIL

발간년월 2023년 4월(통권 제187호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 김종덕
감 수 고병욱 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구관리실 홈페이지 www.kmi.re.kr
※ 이 보고서의 내용은 우리원의 공식적인 견해가 아닌 집필진의 견해입니다.

2023년 컨테이너 해운시장 이슈와 전망 - 경영 최적화를 통한 비용절감, 선제적 투자와 적극적인 산업 지원대책 필요 -

최건우 해운금융연구실 실장
(ak8102@kmi.re.kr/051-797-4638)
황수진 해운시장연구센터 센터장
(zin@kmi.re.kr/051-797-4635)
김병주 해운시장연구센터 전문연구원
(bjkim17@kmi.re.kr/051-797-4628)
류희영 해운시장연구센터 전문연구원
(hyryu@kmi.re.kr/051-797-4615)

2023년 컨테이너 해운시장은 현존선에 대한 탄소배출규제, 운하요율 인상, HMM의 지분 매각, 2M의 얼라이언스 종료 등 다양한 이슈로 시작하고 있다. 또한 글로벌 컨테이너 선사들의 운영 전략에 따라 선대 확장, 종합물류기업화 등 구조적 변화가 이루어지고 있으며, 친환경 에너지 및 선박 개발, 디지털 전환 등 다양한 방면에서 경쟁이 일어나고 있다. 본 분석에서는 2023년의 컨테이너 시장의 대표적인 5가지 이슈인 ① 2M의 얼라이언스 종료, ② 탈탄소 환경규제, ③ 선사들의 디지털화, ④ 컨테이너 운임 하락에 대한 현황과 전망, ⑤ 선사 공동행위 규제변화를 분석하였다.

① 2M 얼라이언스 종료

2023년 1월 MSC와 Maersk는 2015년부터 유지한 세계 최대 해운 동맹 2M을 2025년 1월 종료하기로 합의했다고 밝혔다. 2M의 해체 배경에는 세 가지 원인이 있는 것으로 추정된다. 첫째, 미래 비전의 차이이다. Maersk는 해운기업에서 종합물류기업화로 전환을 꾀하는데 반해 MSC는 해상 운송사업을 중심으로 항공 및 물류로 저변을 넓히고 있다. 이 같은 해운산업에 대한 인식의 차이가 장기적인 협력관계에 걸림돌이 되었을 것으로 추정된다. 둘째, 2025년 두 선사의 해운시장 점유 비중(선대기준)이 40%에 달할 것으로 예상되어 미국 해사위원회와 유럽집행위원회 등 독과점법 규제에 대응한 선제적인 조치일 수 있다. 셋째, 2M의 정식 명칭은 '2M VSA'로 선복공유협정이기 때문에 다른 얼라이언스에 비해 공고하지 않았다는 점도 얼라이언스 종료 이유로 제기된다.

2025년 2M 종료에 따른 시장 집중도를 예상한 결과 기존 체제 유지보다 모든 시나리오에서 시장집중도가 낮아질 것으로 예상된다. 시장집중도가 낮아져 얼라이언스 간 경쟁이 심화될 수 있으나 기존에도 영업 활동은 선사별 독립적으로 이루어지고 있어 반드시 운임 경쟁으로 이어진다고 판단할

수는 없다. 다만 시장집중도가 완화되면 코로나 팬데믹 이후 얼라이언스를 중심으로 실시하는 임시결항(Blank Sailing) 등 공급조절 행위가 실효성을 거두기 힘들 수 있다.

② 탈탄소 환경규제

올해 1월부터 현존운항선박에 대한 에너지효율등급지수 규제가 시행되어 2019년 대비 탄소배출량을 5% 감축해야 하나 현재까지 시장에서 큰 영향은 없는 것으로 파악된다. 현존선에 대한 탄소배출 규제의 영향이 크지 않는 이유는 다음과 같다. 첫째, 2013년부터 시작된 에너지효율설계지수와 함께 선속 감소로 배출량을 감축하고 있다. 둘째, 수급불균형으로 인해 선사들이 공급조절을 실시하고 있어 저속운항에도 불구하고 시장에 미치는 영향이 크게 나타나지 않고 있다. 셋째, IMO의 탈탄소 규제 미달성시 받는 페널티에 대한 명확한 가이드라인이 없어 선사들이 적극적으로 대응하고 있지 않는 것도 이유일 수 있다.

탈탄소 규제는 해운시장에 장기적으로 영향을 미칠 것으로 예상된다. 2024년 운항등급 발표에 따라 폐선이 증가할 것으로 예상되며 오는 6월에 개최 예정인 MEPC 80차 회의에서 탄소배출의 범위, 낮은 운항등급에 따른 조치 등이 결정되면 신조발주도 증가할 수 있다. 특히 친환경선 발주시 연료 공급과 인프라의 확보가 무엇보다 중요한 요소로 작용할 것으로 예상된다.

③ 선사들의 디지털화

컨테이너선 시장을 중심으로 진행되고 있는 디지털 전환은 ‘트레이드렌즈’의 사업종료, 유니콘 기업인 ‘플렉스포트’의 구조조정으로 디지털 전환의 효과와 방향성에 대한 의구심이 커졌다. 때문에 디지털 전환이 선사가 물류 전체로 영역을 확장하려는 수단이 아닌 ‘인스턴트 쿼테이션’과 같이 이용자 편의성을 향상시키는 방향으로 추진될 것으로 예상된다. 트레이드렌즈와는 별개로 전자선하증권을 통한 데이터 표준화는 지속적으로 진행되는데, 디지털 컨테이너 해운협회(DCSA)는 전자선하증권을 개발·배포하여 2030년에 100% 도입을 목표로 하고 있다.

④ 컨테이너 운임 하락

2023년 컨테이너 시장은 수요 감소와 공급증가로 인한 수급불균형 지속으로 운임 약세가 예상된다. 특히 공급부분은 항만정체의 정상화로 가용선대 증가와 신조 인도량 증가로 선사들은 임시결항, 항로우회, 서비스 중단 및 취소, 노후선박 폐선 등으로 대응하고 있지만 현재까지 뚜렷한 운임 반등은 나타나지 않고 있다. 올해 운임은 코로나 이전 수준으로 회귀할 가능성이 높아 컨테이너 선사들의 실적도 크게 하락할 것으로 예상된다.

⑤ 선사 공동행위 규제변화

지난해에 이어 올해에도 미국 의회에 컨테이너 정기선사들의 공동행위를 금지하는 법안이 제출되었다. 코로나19 시기의 물류대란과 운임급등이 선사들의 공동행위에 기인했다는 인식을 반영한 것이다. 화주들이 지속적으로 얼라이언스의 수급변화에 대한 공급조절에 대해 문제제기를 해 온 것도 영향을 미친 것으로 보인다. 특정 항로에 대해 선복공유를 통해 운영을 효율화하는 컨소시엄은 화주들의 비용 절감과 서비스 개선 효과로 현재와 같이 허용될 가능성이

큰 것으로 전망된다. 그러나 광범위한 항로에서 공동행위를 하는 얼라이언스의 경우에는 공동행위의 허용범위를 놓고 의견수렴, 논의과정 등을 통해 합의점을 찾아갈 것으로 판단된다. 만약, 얼라이언스 자체가 금지될 경우, 글로벌 컨테이너 해운산업은 M&A를 통해 선사들이 대형화되는 큰 변화가 불가피할 것으로 전망된다.

결론적으로 컨테이너 시장 내 공급충격은 장기간 지속될 가능성이 높기 때문에 국적 선사들은 디지털화를 통한 선대운영 및 경영 최적화 방안을 찾아 비용을 절감해야 한다. 또한 세계적인 트렌드인 탈탄소 전략에 대한 준비도 필요하다. 코로나 팬데믹 기간동안 경영실적 개선으로 글로벌 컨테이너 선사들은 이미 친환경 선박, 항만 터미널, 디지털 전환 등 미래에 대한 투자를 진행했으나 중소형 국적선사들은 상대적으로 열위에 있기 때문에 정부 지원, 선사 간 협력, 유관기관 협력 체계 구축 등 적극적인 산업 지원대책을 마련해 체계적으로 대응할 필요가 있다.

엔데믹시대, 컨테이너 해운시장은 다양한 이슈로 시작

■ 2023년 EEXI 규제 시행, HMM 매각 추진, 우크라이나 전쟁 장기화, 운하 요금 인상, SVB파산 등 해운시장을 비롯한 대·내외적인 경제 불확실성이 증가

- 2023년부터 IMO(국제해사기구)가 선박의 탄소 배출을 규제하기 위해 도입된 현존선에너지효율지수(EEXI: Energy Efficiency eXisting ship Index)가 시행됨
- HMM 경영 정상화로 과거부터 꾸준히 제기되었던 산업은행과 한국해양진흥공사의 지분 매각이 올해 본격적으로 이루어질 전망이다
- 선대 공급과잉 상황에서 수에즈·파나마 운하 요금이 잇따라 상승하며 일부 선사들은 비용 절감차원으로 우회하여 운송하고 있음
- 미국 실리콘밸리은행(SVB)의 파산 및 크레딧 스위스(CS) 유동성 위기 등으로 제2의 리먼 사태 발생 우려 목소리까지 나오고 있음

■ 불확실한 대내외여건 속에서 컨테이너 운임은 수요 감소와 공급 증가로 인한 수급불균형이 심화되어 2022년부터 지속적인 하락세를 나타냄

- 코로나 팬데믹 기간동안 발생한 항만 정체는 글로벌 공급망 혼잡으로 이어져 2021년 말까지 운임이 크게 상승하였지만 이후 혼잡 완화로 가용 선대가 크게 증가함
- 팬데믹 위기를 극복하기 위한 세계 주요국들의 양적완화정책과 우크라이나 전쟁으로 인플레이션이 발생함. 이에 대응하기 위한 중앙은행의 금리 인상이 소비심리를 위축시켜 화물 수요가 감소함

■ 또한 엔데믹시대를 맞이한 현재 해운산업은 코로나 팬데믹시대와 다른 주요 이슈들을 동반하고 있음

- 글로벌 컨테이너 선사들은 운영 전략에 따라 선대 확장, 중합물류기업화 등 구조적 변화를 이루고 있으며, 친환경 에너지 및 선박 개발, 디지털 전환을 위한 역량 강화를 통해 경쟁력을 향상시키고 있음
- 따라서 동향분석에서는 2023년의 컨테이너 시장의 대표적인 4가지 이슈인 ① 2M의 얼라이언스 종료, ② 탈탄소 환경규제, ③ 선사들의 디지털화, ④ 컨테이너 운임 하락에 대한 현황과 전망, ⑤ 선사의 공동행위 규제변화에 대해 기술함

2M 종료에 따른 해운시장 변화 전망

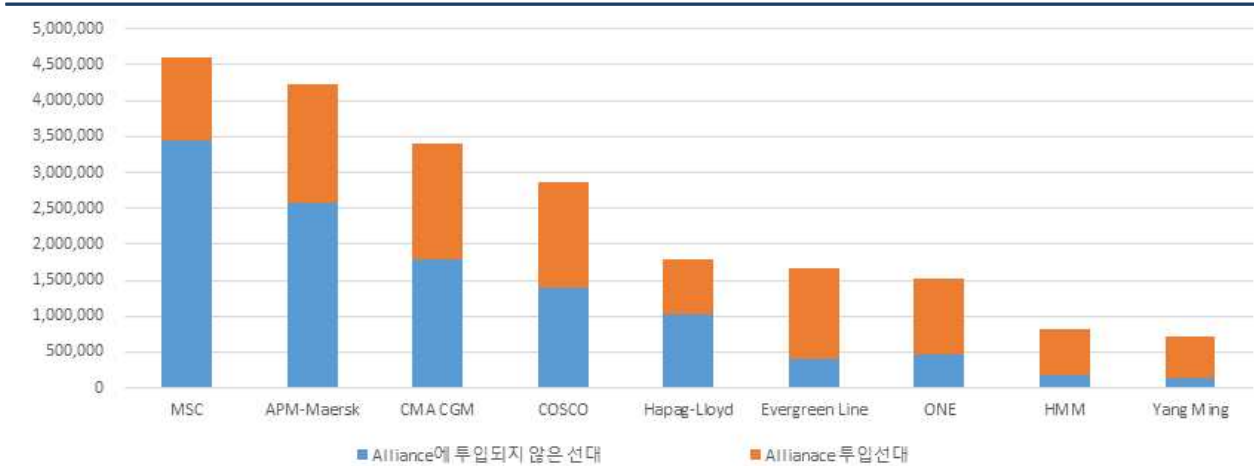
■ 2M의 2025년 얼라이언스 종료 발표

- 지난 1월 25일 MSC와 Maersk는 2015년부터 유지한 세계 최대 해운 동맹 2M을 2025년 1월 종료하기로 합의했다고 밝힘
- MSC와 Maersk의 그간의 행보를 보았을 때 이번 얼라이언스 종료 결정이 단시일내에 급박하게 이루어지지 않은 것으로 추정됨
- 2018년부터 Maersk는 종합물류기업화로의 전환에 집중투자하고 있는 반면, MSC는 선대 확충을 통한 해운서비스 역량 강화에 집중해오고 있음
 - * 2020년 코로나 팬데믹 선언 이후 MSC는 2023년 2월 현재까지 284척, 약 100만 TEU 이상의 중고선을 구매하거나 용선계약을 체결해 715척, 약 460만 TEU 이상의 선대를 운영중으로 서비스 범위에 따라 차이는 있겠지만 독자 서비스가 가능한 선대량까지 몸집을 불려 업계1위라는 타이틀을 확보함

■ 2M의 얼라이언스 해체 배경

- 2M의 해체 배경에는 다양한 원인이 있을 것으로 추정되는데 첫째, MSC와 Maersk가 가지고 있는 미래 비전에 대한 차이가 있으며 Maersk는 2018년 'Stay Ahead' 정책을 발표하며 해운기업에서 종합물류기업화로 전환을 꾀하고 있음
- 반면 MSC는 해상 운송사업이 기업 전체의 핵심 사업으로 자리 잡고 있어 두 기업간의 컨테이너 해운산업에 대한 인식의 차이가 장기적인 협력관계에 걸림돌이 되었을 수 있음
- 둘째, 2025년 두 선사의 해운시장 점유 비중(선대기준)이 40%에 달할 것으로 예상되어 미 해사위원회(FMC: Federal Maritime Commission)와 유럽집행위원회(EC: European Commission)의 독과점법 규제에 따른 제재를 받을 가능성이 있음
- 셋째, MSC와 Maersk 간의 관계가 타 얼라이언스에 비해 공고하지 않았다는 점도 얼라이언스 종료 이유로 제기됨
 - * 오션 및 디 얼라이언스는 정식 명칭에 얼라이언스가 붙는 반면 2M의 정식 명칭은 '2M VSA'인데 VSA는 선복공유협정(Vessel Sharing Agreement)으로 얼라이언스에 비해 낮은 협력 단계를 지칭함
 - * MSC와 Maersk 간의 공동운항에 투입되는 선대 비중은 각각 24%, 39%에 불과하며 주요 기간항로에만 선복공유가 이루어져 타 얼라이언스 대비 소극적인 선복 공유가 이루어지고 있음

<그림 1> 컨테이너 선사별 얼라이언스 투입 선대량



자료: Alphaliner Weekly Newsletter no.5 참조, KMI 계산

■ 얼라이언스 재편에 대한 시나리오

- 2025년 1월까지 MSC와 Maersk의 얼라이언스는 유지되기 때문에 단기적으로 큰 변화는 없을 것으로 예상되며, 2025년 이후의 행보는 몇 가지 시나리오를 통해 전망이 가능함
- 먼저 MSC는 확대된 선복량을 기반으로 독립선사 전략을 추구하면서 2025년 이후 원양항로에 한해 독자서비스를 구축하고 일부 서비스에 대해서는 중소형 선사와의 전략적 제휴를 체결할 가능성이 큼
- Maersk는 선대 확장 보다는 탄소중립을 위한 친환경 선대 교체에 집중하고 있기 때문에 독자적인 서비스 구축 시 서비스 범위 축소 가능성에 따른 서비스 질적 하락의 위험으로 다른 선사와의 제휴를 체결할 가능성이 높음
- 현재 거론되는 Maersk의 전략 시나리오는 크게 세 가지가 있으며 첫째 ZIM과 같이 3대 얼라이언스에 편입되지 않은 중대형 선사와의 연합, 둘째 기존 얼라이언스 중 가장 시장점유율이 낮은 디 얼라이언스 가입, 셋째 과거 2014년 정부당국의 규제에 의해 무산되었던 'P3 Network'의 멤버인 CMA CGM과 연합의 가능성이 있음

<표 1> MSC, Maersk 2025년 이후 전망 시나리오

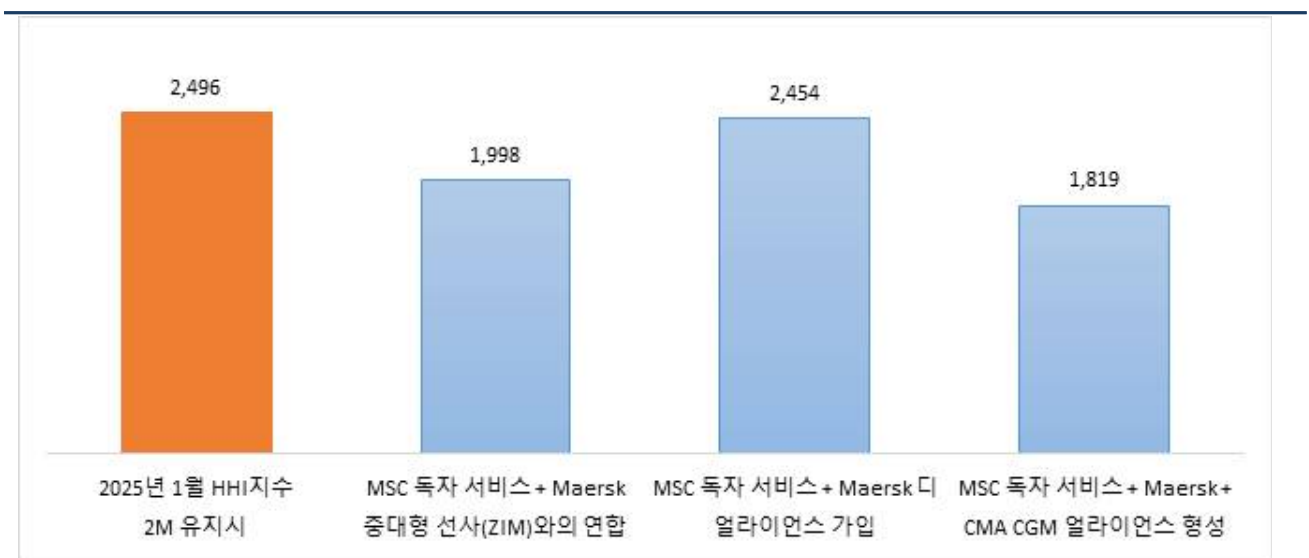
구분	MSC	Maersk
시나리오 1	독자 서비스	얼라이언스 미가입 중대형 선사와의 연합(ZIM)
시나리오 2	+	디 얼라이언스 가입
시나리오 3	일부 중소형 선사와의 선복 공유	CMA CGM과 별도 얼라이언스 형성

자료: KMI, Alphaliner Weekly Newsletter no.5 참조

■ 얼라이언스 재편으로 인한 영향 전망

- 2023년 1월 기준 상위 10대 선사들을 대상으로 분석한 시장집중도(HHI, Herfindahl-Hirschman Index) 산정 시 글로벌 컨테이너 해운시장은 1,014로 매우 경쟁적인 시장으로 나타났지만¹⁾ 이를 얼라이언스로 구분하여 산정할 경우 시장집중도는 2,433으로 과점 시장의 기준인 2,500에 근접하는 것으로 나타남
- 2025년 2M의 해체로 인해 발생할 수 있는 시나리오별 시장집중도를 살펴보면 시나리오 1, 2, 3 모두 기존 체제 대비 시장집중도가 완화되는 것으로 나타났으며, 이 중 시나리오 3인 Maersk가 CMA CGM과 얼라이언스를 형성할 경우 시장 집중도가 가장 낮아지는 것으로 나타남
- 시장집중도가 낮아진다는 의미는 경쟁적인 시장이 형성된다는 것을 뜻하며 선사 또는 얼라이언스 간의 경쟁이 심화될 수 있다는 의미로 해석이 가능함
- 하지만 얼라이언스가 선복 공유 등을 통해 공동 행위를 하는 것은 사실이나 영업 활동은 선사별 독립적으로 이루어지고 있어 해운 시장에서 시장집중도가 낮아진다는 것이 반드시 운임 경쟁으로 이어진다고 판단하기에는 무리가 있음
- 다만 시장집중도가 완화되면 코로나 팬데믹 이후 얼라이언스를 중심으로 실시하는 임시결항(Blank Sailing) 등 공급조절 행위가 실효성을 거둘 가능성이 낮아져 운임 하락시 속도가 가팔라질 가능성이 있음

<그림 2> 시나리오에 따른 컨테이너 해운 시장집중도(HHI)



자료: KMI 계산

1) HHI가 1,500이하이면 경쟁적인 시장으로 판단

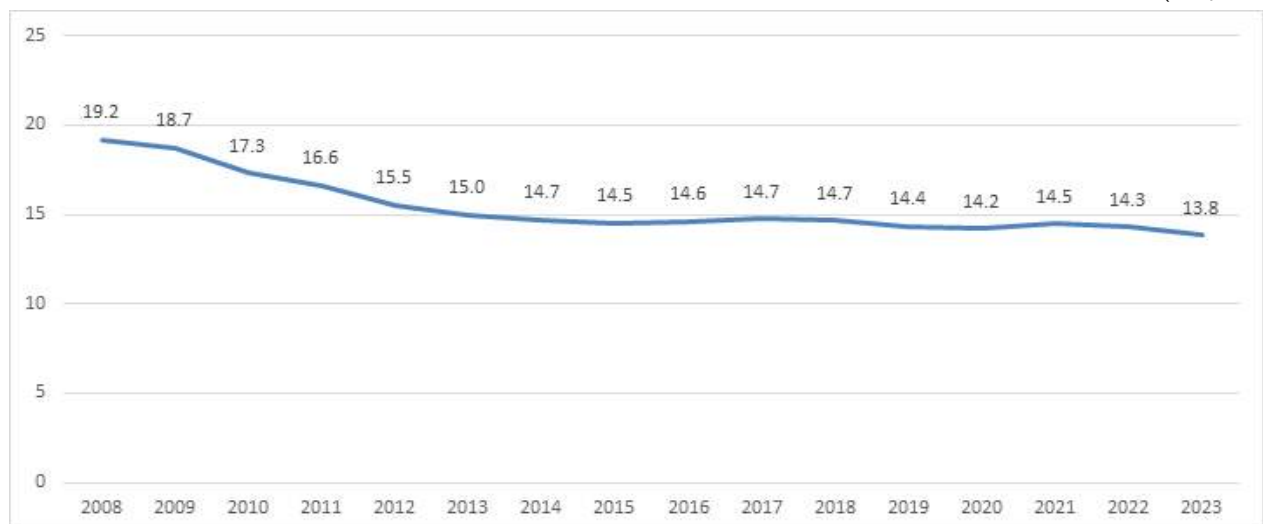
현존선에 대한 탈탄소 규제 실시

■ IMO의 현존선에 대한 탄소배출규제로 저속운항 등 공급 축소가 예상되었으나 시장에 대한 영향은 미미

- 2023년 1월 현존운항선박에 대한 에너지효율등급지수(EEXI: Energy Efficiency Existing Ship Index)가 실시되어 2019년 대비 탄소배출량을 5% 감축해야 함
- 선사들은 선속 감소를 통해 대응하기 때문에 컨테이너 시장에 공급 감소효과가 나타날 것으로 예상하였으나 현재까지 큰 영향은 없는 것으로 파악됨
- 현존선에 대한 탄소배출 규제의 영향이 크지 않는 이유로 첫째, 컨테이너 선대에 대한 선속 감소는 과거에서부터 진행되고 있었으며 2013년 Phase 0로 시작된 에너지효율설계지수(EEDI, Energy Efficiency Design Index)로 인해 일정부분 준비가 되고 있었음
- 둘째, 지난해부터 수급 불균형 악화로 운임 약제가 지속되고 있어 선사들이 저속운항을 비롯한 계선, 임시결항 등 다양한 방식으로 공급조절을 실시하고 있음에도 불구하고 시장에 미치는 영향이 크지 않음
- 셋째, 현재 IMO의 탈탄소 규제 미달성시 받는 페널티에 대한 명확한 가이드라인이 없어 선사들이 적극적으로 대응하지 않은 것도 이유일 수 있음

<그림 3> 컨테이너 선대 평균 선속 추이(2008~2023)

(단위: 노트)

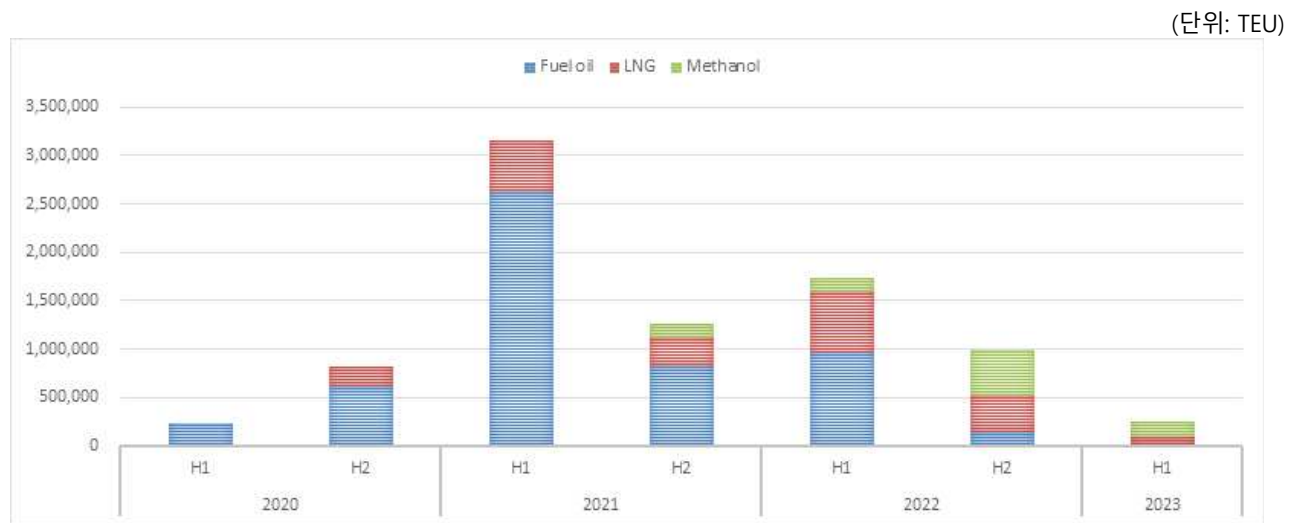


자료: 클락슨(2023)

■ 탈탄소규제는 단기보다 장기적으로 영향을 미칠 것으로 예상됨

- 노후선들은 저속운항으로 탈탄소 규제에 대응하고 있으나 공급과잉으로 인해 시장에 미치는 영향이 낮으며, 2024년 운항등급 발표에 따라 본격적으로 폐선이 증가할 전망이다
- * 2023년 폐선은 2021~2022년에 비해 크게 증가할 것으로 예상되나 여전히 중소형선박에 대한 용선 수요로 공급 축소에는 한계가 있을 것으로 예상됨
- 최근 메탄올을 중심으로 친환경선 발주 비중이 증가하면서 탄소배출 규제는 선대교체와 같은 장기적인 이슈로 진행됨
- 오는 6월에 개최 예정인 MEPC 80차 회의에서 탄소배출의 범위, 낮은 운항등급에 따른 조치 등이 결정되면 시장의 대응이 달라질 수 있음

<그림 4> 컨테이너선 추진연료별 신조계약량(2020~2023)



주: 2023년은 2월까지 누계임

자료: Alphaliner Weekly Newsletter no.9 참조, 클락슨, KMI 계산

디지털 전환, 어려움은 있으나 지속 추진

■ Maersk와 IBM의 물류 플랫폼인 ‘트레이드렌즈’ 사업 종료로 해운산업의 디지털 전환에 대한 의구심 증가

- 트레이드렌즈는 2018년 블록체인 기반으로 수출입 무역에서 참여자들의 편의성과 신뢰성을 높여 거래를 촉진하고자 개발되었으나 상업성 부족으로 2023년 1분기에 종료하기로 결정됨
- CMA CGM, 하파로이드, ONE 등 해운기업이 동 플랫폼에 참여했으나 물류 전체로 확장을 이루지 못함
- 아울러 해운시장에서 대표적인 디지털 포워더인 ‘플렉스포트’도 총 종사자의 20%인 640명을 감축하기로 결정함
- 플렉스포트는 ‘정보통신 기술을 활용해 인간의 노력을 대신’한다고 홍보했지만 구조조정의 발표로 기업 내 효율성에 문제가 있음을 시인함. 이로 인해 디지털화, 디지털 전환 등을 추진하는 해운·물류 기업에 대한 재평가가 이뤄질 것으로 예상됨
- * 플렉스포트의 성장성에 대해서도 의견이 분분한데, 2021년 매출총이익률은 약 20.0%로 컨앤나겔(31.4%), 익스페디터(27.8%)에 비해 낮으며 순이익률도 1.1%에 그치는 것으로 나타남

■ 전자선하증권을 통해 데이터 표준화는 진행

- 트레이드렌즈와는 별개로 디지털 컨테이너 해운협회(DCSA, Digital Container Shipping Association)는 2030년까지 전자선하증권을 100% 도입하는 것을 목표로 함
- * 디지털 컨테이너 해운협회는 중국 COSCO를 제외한 상위 10개 컨테이너 선사가 가입된 협의체로 디지털 표준화를 위해 결성됨
- COSCO가 주도하고 있는 GSBN(Global Shipping Business Network)은 프로젝트44와 파트너십을 체결해 전자선하증권인 ‘Cargo Release’를 개발·배포하는 등 전자선하증권을 통해 디지털화가 추진됨
- 또한 EU에서 2024년부터 실시 예정인 해운산업의 탄소배출권 규제 시행에 대비하기 위해 선사를 포함한 물류참여자들의 탄소배출량을 계산해 화주에게 제공하는 블록체인 플랫폼 서비스도 계획중

■ 디지털 전환이 선사가 물류 전체로 영역을 확장하려는 수단이 아닌 이용자 편의성을 향상시키는 방향으로 추진

- 트레이드렌즈의 서비스 종료로 글로벌 선사들이 추진하는 모드(mode) 간 연결에는 차질이 발생할 것으로 예상됨에 따라 당분간은 선사들의 자체 플랫폼 고도화에 집중할 것으로 전망됨
- 특히 즉시 견적 및 예약이 가능한 선사들의 ‘인스턴트 쿼테이션’에 대한 서비스범위 확대 외에 IoT와의 결합을 통한 고도화로 이용자 편의성을 향상 시키는 방향으로 진행될 가능성이 높음

〈표 2〉 글로벌 선사 인스턴트 쿼테이션 운영 현황

기업명	서비스 명	서비스 범위	부가 서비스
Maersk	Instant Prices	All Trade	O
Hapag Lloyd	Quick Quote Spot	All Trade	O
CMA CGM	Instant Quotation	All Trade	O
MSC	Instant Quote	All Trade	X
ONE	ONE Quote	All Trade	X
COSCO	Cosco Synconhub	일부	X
HMM	Hi Quote	일부	X
ZIM Line	EZ Quote	일부	X
Evergreen	Green X	일부	X

주: 부가서비스 범위는 통관, 보험, 창고 등 운송에 필요한 서비스임

자료: 최건우(2022), 포스트 코로나 시대의 컨테이너 해운산업 대응방안 연구

컨테이너 운임 약세로 선사 실적 악화

■ 수급 불균형으로 인한 운임 약세

- 2020년 하반기 이후 급등했던 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 2022년 1월 최고치(5,110)를 기록한 이후 수요 감소와 신조선 인도량 증가 및 공급망 정체 완화로 지속 하락하고 있음
 - * SCFI : ('20.1) 999 → ('21.1) 2,872 → ('22.1) 5,101 → ('23.1) 1,031
- 수요는 각국의 중앙은행이 물가 급등에 대한 대응으로 기준금리를 빠르게 인상하면서 소비심리가 위축되어 컨테이너 물동량 증가세가 둔화 또는 감소할 것으로 예상됨
 - * 2023년 컨테이너 물동량 증가세 전망: 클락슨(-1.3%), 드류리(0.8%), IHS(0.5%)
- 공급은 2021년 말 최고조에 달했던 항만 정체 완화로 인한 실질 가용 선대 증가와 팬데믹 기간 대량의 신조선 발주로 인해 2023년부터 신조 인도량이 크게 증가함
 - * MSC는 코로나 팬데믹 이후 263척(약 100만TEU)의 중고선을 구매했으며 2021년~2022년 적은 폐선량(24척, 약 2.3만TEU)도 영향을 미침

〈표 3〉 세계 컨테이너선대량 전망

(단위: TEU)

구분	2021	2022	2023(F)	2024(F)
컨테이너 선대량	24,981,755	26,019,844	28,141,875	30,532,260
신조인도량	1,087,069	1,043,089	2,472,031	2,840,385

주: 2023년 해체량 35만TEU, 2024년 45만TEU 가정

자료: Alphaliner Monthly Monitor

- 주요 항로에 투입되는 선대량은 2022년 말 기준 팬데믹 이전보다 5~20% 이상 증가해 공급과잉이 지속될 것으로 우려됨

〈표 4〉 주요항로 선대 투입량

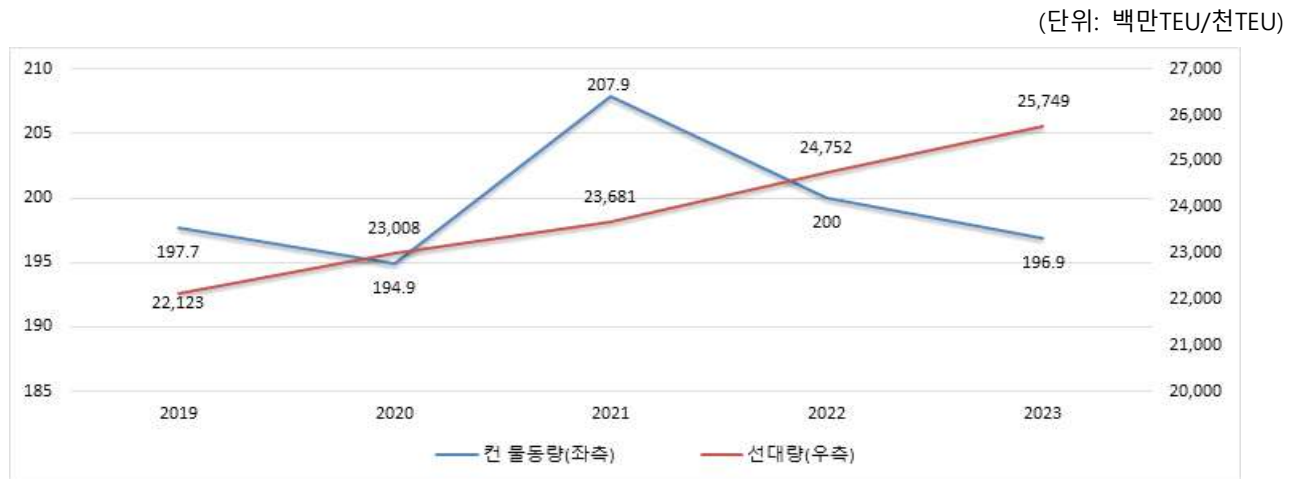
(단위: TEU)

구분	2019.12	2020.12	2021.12	2022.12
아시아-유럽	408,229	409,833	440,960	423,276
아시아-북미	440,990	529,346	665,583	557,362

자료: Alphaliner Monthly Monitor

- 클락슨(Clarkson) 자료에 따르면 컨테이너 수급불균형은 2023년에 더욱 심화될 것으로 전망되며, 이에 선사들은 임시결항, 항로우회, 서비스 중단 및 취소, 노후선박 폐선 등으로 대응하고 있으나 현재까지 뚜렷한 운임 반등은 나타나지 않고 있음

<그림 5> 컨테이너 수요 공급 전망



자료: 클락슨

■ 선사들의 실적 악화 불가피

- 최근 운임이 2019~2020년 수준으로 회귀하였으며, 올해 ‘컨’ 시장 또한 부정적으로 전망됨에 따라 ‘컨’ 선사들의 경영실적은 2021~2022년 수준을 크게 하회할 것으로 예상됨
- * 드류리는 2023년 컨테이너 평균 운임이 2020년과 유사한 수준일 것으로 전망함

<표 5> 세계 컨테이너 운임 평균 추이 및 전망

(단위: 달러/TEU)

구분	2020	2021	2022	2023(F)
컨테이너 평균 운임	852	2,003	2,601	860

자료: 드류리(2022)

- 2022년 하반기부터 운임 하락세로 ‘컨’ 선사들의 4분기 경영실적이 하락하였으며 올해 실적 목표치 또한 하향 조정함
- * Maersk의 4분기 EBITA는 65억 달러로서 전년대비 18.8%, 전분기대비 40.4% 각각 감소함
- * Maersk의 이자 및 세금 이전의 수익(EBIT) '22년 약 308억 달러에서 '23년 20~50억 달러로 80% 이상 감소 전망

<그림 6> 머스크, ONE 경영실적 추이(2021~2022)

(단위: 백만달러)



자료: Alphaliner Monthly Monitor

미국 컨테이너 정기선 공동행위 규제변화에 대한 전망

■ 코로나19 물류대란의 원인으로 글로벌 컨테이너 선사 공동행위를 지목, 지난해에 이어 최근에도 선사 공동행위를 금지하는 법안이 미국 의회에 제출

- 바이든 대통령은 의회 연설 등에서 운임 폭등과 함께 선사들의 막대한 이익이 미국 수출입 물류에 어려움을 가중시켰다고 문제제기를 지속적으로 하고 있음
- 2022년에 미국 수출품(농산물 등)에 대한 운송거부를 금지하는 외항해운개혁법(OSR, Ocean Shipping Reform Act)의 개정안을 통과시켰고, 또한 컨테이너 박스의 지체료 등이 불합리하게 부과되는 것을 제재함
- 여기에서 한 단계 더 나아가 미국 외항해운개혁법에 따라 허용되는 컨테이너 정기선사의 공동행위를 더 이상 허용하지 않겠다는 'Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act'가 2022년에 제출되었으며 동일한 명칭의 법률이 2023년에도 미국하원에 제출된 것으로 파악됨

■ 글로벌 컨테이너 해운시장에서 운임 공동행위는 사실상 금지되거나 무력화된 상태

- EU는 법적으로 금지하고 있고, 미국은 장기운송계약(Service Contract)에서 비밀계약을 보장해 사실상 운임공동행위를 무력화시킴
- 남은 가장 중요한 이슈는 선박을 공동으로 사용하는 컨소시엄 또는 얼라이언스를 어느 수준에서 허용할 것인가임

- * 컨소시움은 선박의 적재공간 또는 선박 자체를 공동으로 사용하는 사업행위인데, 특정 항로에 제한되는 반면, 얼라이언스는 여러 항로에 걸쳐 컨소시움 형태의 협력을 하는 사업행위

■ 특정 항로에 제한되는 단순한 컨소시움은 운영 효율화에 따른 화주들의 비용 절감, 서비스 개선 등의 긍정적 효과가 뚜렷하기 때문에 향후에도 지속적으로 허용될 전망

- 미국 뿐만 아니라, 2024년에 이루어지는 유럽의 컨소시움 일몰제 갱신 과정에서도 단순한 컨소시움은 허용될 것으로 판단됨
- 문제는 컨소시움에 비해 적용범위가 넓은 얼라이언스를 허용할 것인가임
- 먼저, 얼라이언스가 수급 변화에 따라 서비스 공급을 조절할 수 있게 허용하고 있는 현행 제도는 금지하는 방향으로 개정될 가능성이 큼
- * EU에서는 Commission Regulation (EC) No 906/2009에서 이 같은 서비스 공급 조절을 허용하고 있는데, 이 허용조항을 삭제할 가능성이 있음(화주들이 지속적으로 문제제기를 하고 있는 상황)
- 미국에서도 운임폭등, 서비스 질의 저하 등이 이러한 얼라이언스의 공급 조절 허용에 있다고 판단하고, 금지하는 것으로 결론을 맺을 가능성이 큼

■ 미묘한 문제는 얼라이언스의 공급 조절은 불허하면서, 단순한 컨소시움이 크게 확대된 얼라이언스의 결성 자체를 금지할 것인지 여부

- 선박 등의 고가의 운송장비를 공동으로 사용하는 컨소시움 및 얼라이언스의 편익이 매우 크고, 이러한 공동행위로부터 비용 절감, 서비스 개선 등이 가능하기 때문에 일정한 의견수렴, 논의과정 등을 통해 공급조절을 하지 않는 얼라이언스는 허용될 가능성이 더 큰 것으로 판단됨
- 만약, 얼라이언스 자체가 미국 및 EU에서 금지될 경우에는 글로벌 컨테이너 해운산업은 M&A를 통해 선사들이 대형화되는 큰 변화가 불가피할 것으로 전망됨

선사들의 투자, 적극적인 산업 지원대책 필요

■ 저운임 가운데 경영 최적화를 통한 비용절감과 디지털 전환, 탈탄소화 등 미래 준비를 위한 투자 필요

- ‘퀵’ 시장 내 수요 충격이 발생한 가운데 공급 부분에서 선대 공급을 줄이는데 한계가 있어 운임 약세가 지속될 가능성이 큼
- 과거에 비해 얼라이언스를 중심으로 공급조절이 적극적으로 이루어지고 있으나 경영실적악화, 2M의 해체 등으로 경쟁적 시장관계가 재현될 수 있기 때문에 국적 선사들의 준비가 필요함
- 디지털화를 통한 선대운영 및 경영 최적화 방안을 찾아 비용을 절감해야 하며 세계적인 트렌드인 탈탄소전략에 대한 준비도 필요함
- 높은 운임과 그에 따른 실적 개선에 기반해 글로벌 컨테이너 선사들은 이미 친환경 선박, 항만 터미널, 디지털 전환 등 미래에 대한 투자가 진행되고 있음

■ 정부 지원대책, 선사 간 협력, 유관기관 협력 체계 구축 등 적극적인 산업 지원대책을 마련해 체계적으로 대응할 필요

- 특히 중소형 국적선사들은 디지털전환 및 친환경 등 글로벌 시대적 변화에 상대적으로 대응이 미흡함
- 따라서 소외된 중소형 국적선사들이 IMO 환경규제 등에 적극 대응할 수 있도록 친환경 선박 건조나 친환경 연료 전환 등을 위한 다양한 맞춤형 정책 및 지원이 필요함
- 또한 최근 원양 선사들의 인트라아시아 항로에 선박 전배는 과잉경쟁으로 이어져 운임 하락을 발생시켜 이에 대응하기 위해 국적 선사 간 상생협력을 지원하기 위한 컨트롤타워 구축이 필요함
- 마지막으로 장기적인 경쟁력 제고와 위기 대응을 위한 선사·해수부·KMI·KOBC 등이 유기적인 협력 체계를 구축하여 한국 해운산업 발전을 위한 정책·연구·금융지원 등이 One-Stop으로 이루어져야함