

신규 대형 얼라이언스 출범 가능성

- ◆ 중대형 컨테이너 해운 4개사, 신규 얼라이언스 (일명 2CEO) 형성 추진
- ◆ 2011년 이후 해운사 간 이합집산 반복 – 목적은 서비스 강화와 원가 절감
- ◆ 투자 없는 해운사는 업계 재편에서 소외 – 재무능력이 약한 업체는 계속 불리해질 것

▶ 중대형 컨테이너 해운 4개사, 신규 얼라이언스 (일명 2CEO) 형성 추진

- 2월 17일자 Alphaliner에 따르면 중대형 컨테이너 해운 4개사가 새로운 얼라이언스 (일명 2CEO) 형성을 준비하고 있다. 새로운 얼라이언스에 참여하는 4개 해운사는 CMA CGM (선박량 기준 세계 3위, 프랑스), COSCO (세계 6위, CSCL 포함 시 세계 4위, 중국), Evergreen (세계 4위, 대만), OOCL (세계 10위, 홍콩)이다. 4개 해운사의 선대규모는 2M 얼라이언스 (1위 Maersk + 2위 MSC)의 규모를 넘어설 것이며, 최근 진행되는 M&A의 결과 CSCL (7위)과 APL (13위)의 선박도 2CEO에 편입될 가능성이 높아 그 규모는 더욱 커질 것이다. 현재 세계 주요 컨테이너 해운사들은 4개 얼라이언스로 나뉘어 있는데, 6개의 회원사가 이탈해 신규 얼라이언스를 형성하면 기존 얼라이언스의 서비스 및 원가 경쟁력은 약화될 것이다.

▶ 2011년 이후 해운사 간 이합집산 반복 – 목적은 서비스 강화와 원가 절감

- 2011년 이후 세계 컨테이너 해운업계의 얼라이언스 재편이 계속되고 있다. 2011년 말 TNWA 얼라이언스와 New World 얼라이언스가 G6 얼라이언스로 통합되었다. 2013년에는 1~3위 업체가 P3 얼라이언스를 형성하려고 했으나, 중국 정부의 불허로 무산되었다. 2014년에는 1, 2위 업체 간의 얼라이언스인 2M이 출범했고, P3에 포함될 예정이었으나 2M 결성에서 배제된 CMA CGM은 CSCL, UASC와 함께 O3 얼라이언스를 조성했다. 같은 해 CKYH 얼라이언스는 소속 얼라이언스가 없었던 Evergreen을 신규 회원으로 영입했다.

- 업체 간 M&A도 얼라이언스 변화의 원인이 되고 있다. 2014년 칠레 해운사 CSAV가 독일 Hapag-Lloyd에 인수되면서 G6 얼라이언스로 흡수되었다. 2015년 프랑스의 CMA CGM은 APL을 인수했으며, APL은 G6 얼라이언스를 떠나 O3 얼라이언스에 가담할 예정이다. 같은 해 중국 CSCL은 컨테이너 사업부를 같은 중국 국적의 COSCO에 이양하기로 했고, 이에 따른 얼라이언스 변화도 예상되는 상황이다.

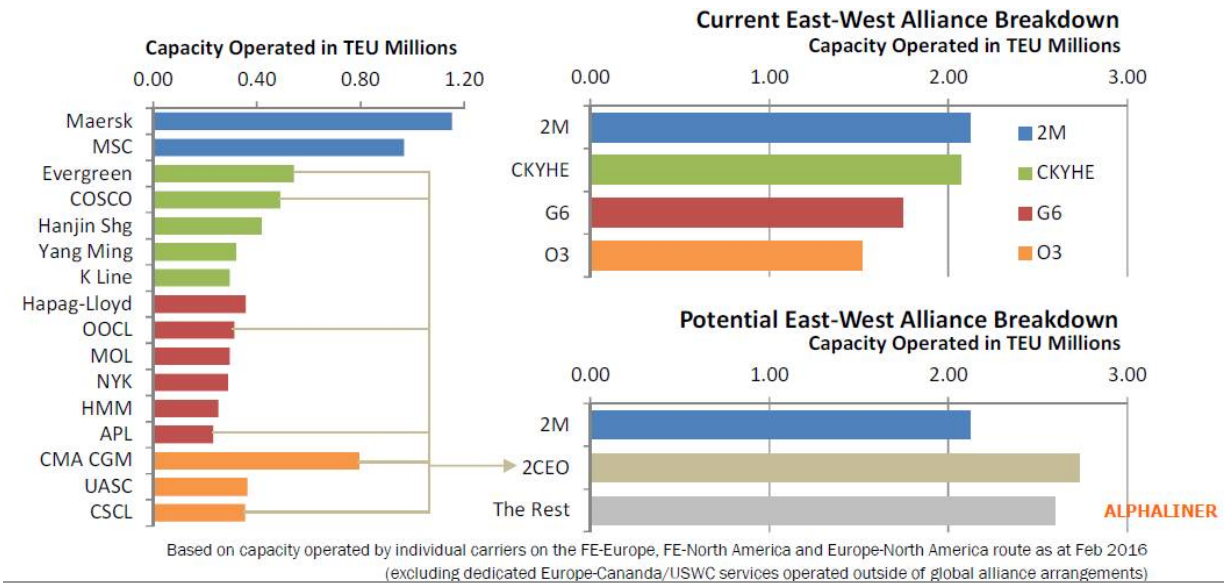
- 컨테이너 얼라이언스의 이합집산이 계속되고 있는 것은 컨테이너 해운사들이 서비스 개선과 원가 절감을 추구하기 때문이다. 얼라이언스 재편을 촉발한 것은 Maersk였다. Maersk는 2011년 Daily Maersk 서비스 (70척의 초대형 저원가 선박으로 아시아-유럽 주요 항만을 매일 기항하는 서비스)를 출범시키면서 경쟁 해운사들을 긴장시켰다. 이에 대한 대응으로 중견 해운 6개사가 G6 얼라이언스를 출범시켰다. 2, 3위 업체인 MSC, CMA CGM은 아시아-유럽노선에서 공동운항을 시작하기도 했다. 얼라이언스가 형성되면 회원사들은 선박을 각출해 노선을 구성하고, 각 사 선박의 공간을 상호 교환해 사용 (space swap)하게 된다. 이로써 각 해운사는 서비스의 다양성을 유지하면서 운영하는 선박의 수를 줄일 수 있으므로 비용이 절감된다.

- 한편 해운 업황 악화로 Daily Maersk가 정착하지 못하자 Maersk는 2, 3위 업체를 끌어들이며 P3 얼라이언스 결성을 추진했고 최종적으로 2M 얼라이언스를 출범시켰다. 이는 또다시 해운업계를 자극해 O3 얼라이언스 형성과 Evergreen의 CKYH 가담, 중위권 해운사들의 초대형 컨테이너 선박에 대한 투자라는 결과를 가져왔다. P3가 2M으로 바뀌면서 밀려난 CMA CGM이 O3를 결성할 때 UASC 및 CSCL과 손을 잡은 것도 이들과 2M 회원을 제외하고는 1.8만 TEU급 이상의 선박에 투자한 해운사가 없었기 때문이다.
- 새로운 얼라이언스가 형성될 때 각광받는 회원은 저원가 선박을 보유한 해운사다. 원가 경쟁력을 가진 선박이 얼라이언스에 들어오면 space swap을 통해 그 수혜를 얼라이언스 해운사들이 공유하게 되기 때문이다. 한진해운과 현대상선을 포함해 선박 투자를 위한 재무여력이 충분하지 않은 해운사들은 최근의 얼라이언스 변화에서 소외되는 모습이다.

▶ **투자 없는 해운사는 업계 재편에서 소외 – 재무능력이 약한 업체는 계속 불리해질 것**

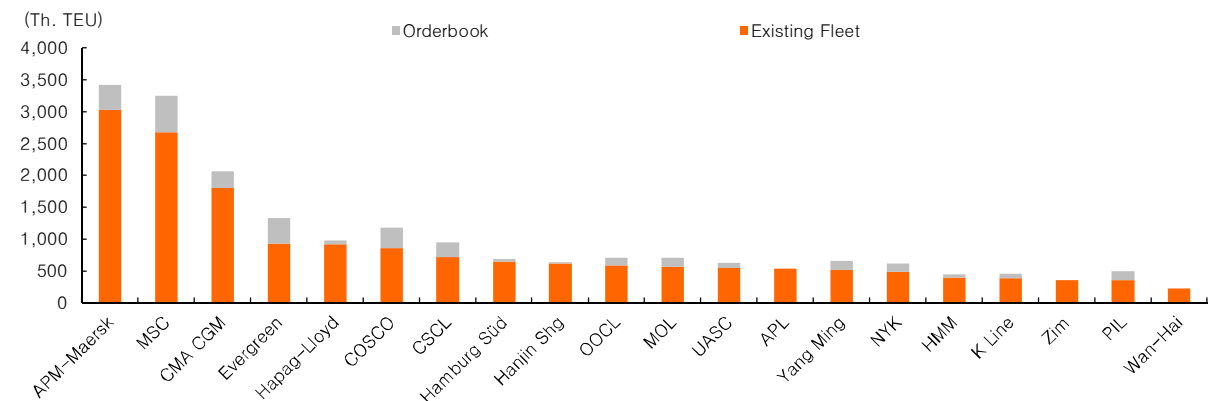
- 국내 해운사들은 현재의 위기를 극복한다 하더라도 저원가 선대로 무장한 얼라이언스들과의 경쟁에서 불리한 국면에 직면할 가능성이 높다. 앞으로 유동성 확보와 컨테이너 운임의 인상에 성공할 경우 국내 컨테이너 해운업체의 주가도 단기 반등은 가능하다. 그러나 장기 경쟁력 회복을 위해서는 저원가 선대 중심으로의 선대 재편, 얼라이언스의 강화 및 이를 위한 자본확충 등의 작업이 필요하다.

그림 1. 현재의 4개 얼라이언스 구도와 신규 얼라이언스 출범 후 예상 구도



자료: Alphaliner

그림 2. 상위 20개 컨테이너 해운사의 선대 규모 현황



자료: Alphaliner

Compliance Notice

- 본 자료에 게재된 내용들은 본인의 의견을 정확하게 반영하고 있으며, 외부의 부당한 압력이나 간섭 없이 작성되었음을 확인합니다.
- 발간일 현재 동 자료의 조사분석담당자는 조사 분석 대상 법인의 주식관련 금융투자상품 및 권리를 보유하고 있지 않습니다.
- 본 자료는 기관투자자 및 제3자에게 사전 제공된 사실이 없습니다.
- 본 자료는 투자자의 투자를 권유할 목적으로 작성된 것이 아니라, 투자자의 투자판단에 참고가 되는 정보제공을 목적으로 작성된 참고 자료입니다.
- 본 저작물은 KB투자증권(주)가 저작권을 보유하고 있으며, 저작권자의 허락 없이는 이를 무단전재, 재배포 또는 판매할 수 없습니다.