

현대상선의 해운동맹 가입 의미와 과제



CONTENTS

- I. 서론
- II. 해운동맹 가입의 배경과 의미
 - 1. 해운동맹 현황
 - 2. 해운동맹 가입 배경
 - 3. 해운동맹 가입의 의미
- III. 향후 전망과 과제

작성

선임연구원 양중서 (02-3779-6679)



I. 서론

□ 최근 현대상선은 세계 3대 동맹 중 하나인 The Alliance에 정식 가입함

- 동사는 지난 6/19일 대만에서 있었던 계약 체결식에서 세계 3대 동맹 중 하나인 the Alliance에 정식으로 가입했다고 발표함
- 정식 회원으로써 활동이 개시되는 날자는 2020년 4월 1일부터이며 이후 계약 존속 기간은 2030년까지 10년간임

□ 해운동맹 가입으로 동사의 사업 운영에 긍정적 영향이 기대됨

- 현재 상태의 불완전한 동맹가입에서 벗어나 정식 회원으로 활동하게 됨으로써 보다 효율적인 사업 운영이 가능할 것으로 기대됨
- 특히, 지난해 과감하게 투자된 초대형선들의 효과적 활용이 가능하게 될 것으로 전망되어 투자성공 가능성이 높아짐

□ 본고에서는 해운동맹 가입의 의미를 짚어보고 향후 과제에 대해서도 살펴보고자 함

- 한진해운 파산 이후 국내 최대의 원양 정기선사인 현대상선의 해운동맹 가입은 2017년을 전후한 동맹재편에서 소외되어 불안정한 사업을 영위하여 온 동사의 사업실적이 개선될 계기가 될 것으로 보임
- 다만, 동맹재편이 동사의 경쟁력 제고까지 의미하는 것은 아니므로 이후 국적 원양선사의 경쟁력 강화와 성장을 위한 과제에 대해서도 생각해보고자 함



II. 해운동맹 가입의 배경과 의미

1. 해운동맹 현황

□ 2016년 세계 정기선 해운시장의 해운동맹 재편이 있었으며 현재의 3대 동맹체제가 형성됨

- 2016년 기존 해운동맹의 계약만료 시점이 도래하고 시장의 경쟁이 격화되며 대형 선사들의 전략 변화로 해운동맹이 재편됨
 - 기존 양대 동맹인 **CKYHE**(COSCO, K-Line, Yangming, Hanjin, Evergreen)와 **G6**(Hapag-Lloyd, OOCL, APL, NYK, MOL, Hyundai)가 해체되고, 기존 독립체제를 유지하던 1~3위 Maersk, MSC, CMA-CGM까지 새로운 동맹 구성에 나서며 현재의 3대 동맹으로 재편
- 우선, 세계 1, 2위 선사의 연합체인 2M이 결성되어 경쟁을 심화시킴
- 이후 당시 3위였던 프랑스 CMA-CGM이 싱가포르 APL을 인수하고 중국의 양대 선사가 합병된 국영 COSCO와 연합하였고, 대만 Evergreen과 홍콩 OOCL이 합류하며 프랑스와 범중화권 연합체인 Ocean Alliance가 결성됨
 - 동맹 결성 이후 COSCO가 OOCL을 인수함
- 다음으로 5위 Hapag-Lloyd와 8위 한진해운이 연합하여 동맹재편에서 소외된 일본 3개 선사 및 대만 Yangming과 함께 The Alliance를 결성함
 - 3대 동맹 중 가장 규모가 작았으며 이마저도 한진해운이 퇴출되며 동맹이 어려움을 겪음
 - 한진해운 퇴출 이후 일본 선사들(NYK, MOL, K-Line)의 연합체인 ONE이 출범하였고 대형 선박을 발주하며 한진의 공백을 메우는 노력이 있었음
- 이러한 과정으로 형성된 3대 동맹이 현재까지 이어지고 있음

현재 해운동맹 현황

해운 얼라이언스 현황		
2M	오션얼라이언스	디얼라이언스
머스크라인 MSC	CMA-CGM	하팍로이드
현대상선 (전략적 협력관계)	COSCO(OOCL)	ONE
	에버그린	양밍

그림 출처 : 조선비즈, "새판 짜는 글로벌 해운 동맹...현대상선은?" (2019. 1. 23일자)



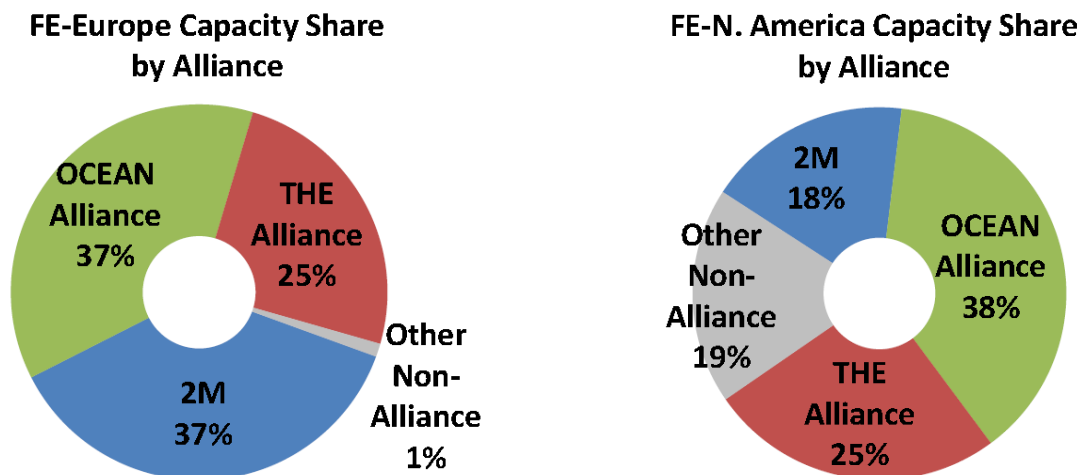
□ 3대 동맹 형성과정에서 현대상선은 동맹가입에 어려움을 겪었으며 불완전한 관계로 2M에 뒤늦게 합류함

- 당시 경영상 어려움뿐 아니라 한진해운의 퇴출로 인한 한국 해운업계 전체의 신뢰 하락으로 동사는 동맹가입에 어려움을 겪으며 재판에서 소외됨
- 2M과 가입협상을 이어갔으나 2M은 선복을 공유하는 동맹의 정식회원이 아닌 필요시 선복을 매입이나 교환할 수 있는 전략적 제휴협력을 위한 불완전한 회원으로 받아들였으며 동맹재판이 이미 완료된 2016년 12월에야 확정됨

□ 2M은 운영선복 규모에서 3대 동맹 중 가장 큰 점유율을 가지고 있으며 The Alliance는 가장 작은 비중을 차지하고 있으나 아시아-미주 노선에 비교적 강점을 가지고 있음

- 현재 운영선복(TEU) 기준으로 2M 33.2%(현대상선 제외), Ocean Alliance 29.8%, The Alliance 16.8%의 비중을 차지하고 있음
- 양대 주요 노선인 동아시아-유럽 노선의 경우 2019년 5월 현재 2M과 Ocean Alliance의 선복이 각각 37%씩을 차지하고 The Alliance는 25%를 차지함
- 동아시아-북미 노선의 경우는 Ocean Alliance 38%, The Alliance 25%, 2M이 18%를 차지하여 The Alliance는 상대적으로 미주 노선에 강한 반면 유럽 노선에 약점이 있는 것으로 나타남

노선별 각 동맹의 운항선복 비중



자료 : Alphaliner Monthly Monitor 2019. 6월호



2. 해운동맹 가입 배경

□ 현대상선은 최근 2020년으로 예상되는 동맹재편에 대비하여 3개 동맹 모두에 가입을 타진하였으며 가장 규모가 작은 The Alliance와 상호 이익에 부합하며 가입이 결정된 것으로 보임

- 국내 언론보도에 의하면 동사는 2020년으로 예상되는 동맹재편에 대비하여 금년 상반기부터 각 동맹에 가입 가능성을 타진하며 발빠르게 움직임
- 이중 2016년 동맹재편에서 가장 늦게 작은 규모로 결성된 The Alliance와 상호 보완성에 의한 이해관계 충족으로 3개 동맹 중 가장 좋은 조건으로 회원가입이 가능하였던 것으로 보임

□ 동사의 The Alliance 가입에는 지난해 발주한 초대형선들이 결정적 역할을 한 것으로 추정됨

- 현재 The Alliance는 초대형선 보유에 있어 절대적인 부족상태에 있으며, 이는 유럽노선 약세의 원인 중 하나인 것으로 추정됨
- 유럽노선의 경우 미주 노선에 비하여 운임약세가 지속되어 효율성에 의한 경쟁이 중요시되고 있으며 이로 인하여 초대형선들이 유럽노선에 집중 투입되고 있음
- 15,000TEU급 이상 선박의 경우 파나마운하 통과가 불가하므로 미서안 노선까지 운항이 어려워 상대적으로 유럽노선에 집중되는 경향이 있음
- 2019. 6월 1일 기준으로 The Alliance의 18,000TEU 이상급 선박 운영척수는 타 동맹의 약 1/3~1/4 수준이며 15,200~18,000TEU급 미만 선박은 단 한척도 없음

3대 동맹의 초대형선 운영 척수 (2019. 6월 1일 기준)

< 18,000TEU 이상급 >

< 15,200~18,000TEU 미만급 >

2M		Ocean Alliance		The Alliance		2M		Ocean Alliance		The Alliance	
Maersk	31	CMA-CGM	3	Hapag-L.	6	Maersk	19	CMA-CGM	17	Hapag-L.	0
MSC	20	COSCO	25	ONE	6	MSC	6	COSCO	0	ONE	0
		Evergreen	8	Yangming	0			Evergreen	0	Yangming	0
합계	51	합계	36	합계	12	합계	25	합계	17	합계	0

자료 : Alphaliner Monthly Monitor 2019. 6월호



- The Alliance의 경우 현재 운영되는 초대형선도 부족할 뿐 아니라 발주잔량도 전혀 없어 현대상선의 2020~2021년 인도 예정인 15,000TEU급 8척, 23,000TEU급 12척 등 초대형선이 동맹가입의 결정적 역할을 한 것으로 추정됨
- 유럽노선 등 서비스 강화를 위하여 초대형선의 필요성이 시급하나 투자된 자산이 없는 상황에서 현대상선의 20척의 발주잔량은 The Alliance에 있어 전략적 서비스 강화에 매우 유용하게 사용될 수 있는 자산일 것으로 평가됨
- 특히, 타 동맹은 각각 10척 이상의 20,000TEU 이상급 인도예정 물량을 보유하고 있으며 열세를 만회하기 위해서 현대상선은 이를 보완할 중요한 파트너로 인식되었을 가능성이 높음

3대 동맹의 초대형선 발주잔량(2019. 7월 2일 기준)

< 18,000TEU 이상급 >

< 15,000~18,000TEU 미만급 >

2M		Ocean Alliance		The Alliance		2M		Ocean Alliance		The Alliance	
Maersk	0	CMA-CGM	9	Hapag-L.	0	Maersk	0	CMA-CGM	0	Hapag-L.	0
MSC	11	COSCO	1	ONE	0	MSC	0	COSCO	0	ONE	0
		Evergreen	0	Yangming	0			Evergreen	0	Yangming	0
합계	11	합계	10	합계	0	합계	0	합계	0	합계	0

자료 : Clarkson

- 결과적으로 정부의 해운재건 정책과 당행을 포함한 국내 금융권의 여신지원으로 발주된 초대형 선박은 현대상선의 동맹가입에 결정적 역할을 한 것으로 평가됨

3. 해운동맹 가입의 의미

□ **해운동맹 가입은 비교적 안정적인 사업의 영위가 가능하며 투자된 선박들을 적절히 활용할 수 있는 가능성을 높이는 효과가 있음**

- 동맹 내에서의 활동은 단독 운항사에 비하여 관리비용의 절감이 가능하고 무리한 운항의 필요성이 낮아짐으로써 비교적 안정적인 사업이 가능함
- 또한, 동맹 파트너들의 지원하에 투자된 선박들이 잘 계획된 서비스 노선에 배치됨으로써 효과적으로 운영될 수 있는 가능성을 높임



□ 이에 따라 향후 현대상선의 사업실적 개선도 기대됨

- 지난 해 초대형선 발주 시, 향후 동맹가입이 어려워질 경우 투자된 자산이 오히려 큰 위험으로 작용할 수 있다는 우려도 제기되었으나 금번 동맹가입으로 이러한 위험을 크게 낮춘 것으로 평가됨
- 이에 따라 그 동안 어렵게 유지되어온 동사의 사업실적 개선도 기대됨



Ⅲ. 향후 전망과 과제

□ 3대 해운동맹 체제는 장기화될 전망

- 금년 초까지도 2020년 해운동맹의 재편이 일어나고 재구성 될 것으로 예상되었으나 동맹들의 계약연장 합의로 재편이 일어날 가능성은 낮은 것으로 추정됨
 - Ocean Alliance가 5년 계약연장 옵션을 행사함에 따라 2027년까지 존속될 예정임
 - 현대상선이 가입한 The Alliance도 2030년까지 회원간 동맹계약이 연장됨
 - 타 해운동맹의 연장으로 2M 역시 새로운 동맹파트너를 찾기 어려워지면서 현재 체제를 유지할 것으로 전망됨
- 아직까지 M&A 이슈들이 남아있으나 대형사들이 대부분 동맹체제 내에서 입지가 안정화됨에 따라 대규모의 인수합병 가능성은 낮은 것으로 전망
 - 대형사들이 지역 역내 시장 진출확장을 꾀함에 따라 대형사와 독립 중소형사들의 M&A 가능성은 남아있으나 동맹체제를 흔들 수 있는 이슈는 아님

□ 현대상선이 3대 동맹에 가입한 것은 의미있는 일이나 모든 위험이 해소된 것은 아니며 향후 경쟁력 강화를 위한 노력이 지속되어야 할 것임

- 운영 선복량 기준 세계 9위까지로 구성된 3대 동맹체에 9위인 현대상선이 자리 잡음으로써 마지막 동맹가입에 성공한 것은 원양선사로서 의미가 큼
- 그러나 현재 운영선복량(43만TEU)은 Hapag-Lloyd(170만TEU), ONE(154만TEU), Yangming(65만TEU) 등 타 회원사보다 작은 규모이며 현재 건조중인 선박이 모두 인도되어도 약 80만TEU에 그침
- 이러한 규모로 동맹 내에서 단시간 내에 급성장을 기대하기는 어려우며 우선, 성장보다는 동맹사들과 협력하여 우량한 서비스 노선을 개발하고 소석률¹⁾을 높이는 등 내실을 다지는 것이 급선무가 될 것임
 - 단기적으로 이러한 영업력 강화를 통하여 사업실적 개선이 이루어지는 것이 가장 시급한 과제가 될 것임

1) 선박의 탑재능력 대비 실제 화물을 탑재한 비율



- 동시에 중장기적으로 환경규제, 스마트화 등 급변하는 선박시장 환경을 연구하며 선박투자 전략개발을 통한 본질적 경쟁력을 강화하는 노력이 반드시 필요할 것임
 - 환경규제 강화로 향후 선박의 탄소배출권 거래제까지 논의되고 있는 만큼 연료의 선택과 운영전략, 어떠한 시기에 어떠한 기술적 사양의 선박에 투자하는 지 여부에 따라 선사의 경쟁력이 크게 달라질 것으로 전망됨
 - 후발주자로서 이러한 환경은 위기일 뿐 아니라 새로운 기회가 될 수도 있는 만큼 따라가는 태도보다 조선사들과의 교류를 통하여 연구하고 앞서서 판단하는 전략이 필요할 것임