

일본 3대 해운기업의 컨테이너선 사업 통합

- 일본의 3대 해운기업(일본우선, 상선미쓰이, 가와사키기선)들이 효율적인 운항체제를 구축하기 위해 컨테이너선 사업을 통합하기로 합의
- 해운시장 침체 속에서 해운기업 간의 업무 제휴, M&A 등이 이루어지고 있어 기업들의 자발적인 구조조정이 요구되고 있음

□ 컨테이너선 사업 통합으로 규모 확대를 도모

- 일본우선(日本郵船), 상선미쓰이(商船三井), 가와사키기선(川崎汽船) 등 일본의 3대 해운기업은 '16.10.31일 컨테이너선사업을 통합하기로 발표
 - '17.7월에 약 3,000억 엔을 투자하여 공동출자 회사를 설립, '18.4월부터 공동으로 사업을 추진할 예정
 - * 출자비율 : 일본우선 38%, 상선미쓰이 31%, 가와사키기선 31%
 - 통합하게 되면 3사의 컨테이너선 매출액은 단순합산으로 약 2조 403억 엔, 운항 규모 256척, 세계 셰어 약 7%를 차지하는 6위*로 부상될 전망이며, 연간 1,100억 엔의 상승효과가 기대되고 있음
 - * 통합 前 순위는 상선미쓰이가 11위, 일본우선이 14위, 가와사키기선이 16위
- 사업통합계획 발표 직후, 3사의 주가가 급상승하여 침체된 해운시장 개혁에 대한 투자자의 기대가 컸음
 - 컨테이너선사업에서 '17.3월기 적자액이 일본우선이 170억 엔, 가와사키기선이 360억 엔, 상선미쓰이가 440억 엔이 될 전망으로 실적이 악화되고 있는 상황
 - 3사는 항만에서 하역 업무를 하는 해외 터미널 사업도 통합할 계획으로 코스트 삭감과 규모 확대를 추진할 계획

□ 세계 해운기업의 구조변화

- 3사는 '16.5월에 독일의 하파크로이트(Hapag-Lloyd), 대만의 양밍해운(陽明海運), 한국의 한진해운*과 함께 컨테이너선 사업 연합인 “디 얼라이언스(THA Alliance)” 설립 계획을 발표
 - * 한진해운은 '16.8월 이후 기업회생절차가 시작되면서 동맹에서 탈퇴

- “디 알라이언스”에서는 컨테이너선이 6사 합계로 약 620척, 총 컨테이너 양이 350만TEU로 세계 세어의 18%를 차지
- 기간은 5년을 예정하고 각국의 관계당국으로부터 승인을 받아, 아시아와 유럽 및 중동을 연결하는 항로에서 공동운항을 개시

○ 현재 세계에서는 네트워크 확대와 컨테이너 적재율 인상을 위해 복수 해운기업이 공동으로 컨테이너선을 운항하는 연합 결성이 진행 중

- 세계 1위의 머스크(덴마크)와 2위의 MSC(스위스)는 '15년에 연합하여 “2M”을 출범시켰는데 여기에 현대상선도 합류*

* '16.11월 MOU 본계약 체결

- 중국은 정부주도로 국영기업 2사(중국원양운수집단, 해운집단)가 통합하고, 세계 4위의 대기업이 되면서 CMA CGM(프랑스), 에버그린(대만), OOCL(홍콩)과 “오션 얼라이언스(Ocean Alliance)”를 결성

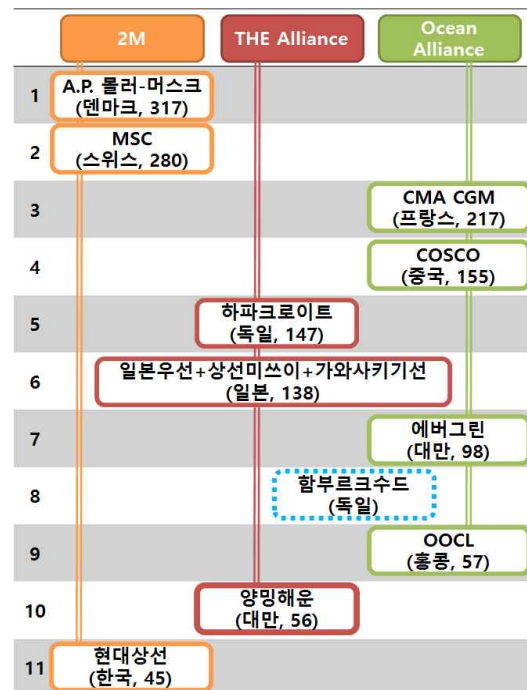
* 2M의 세계 세어는 약 30%, 오션 얼라이언스는 약 25%

- 또한 CMA CGM은 '16.7월에 싱가포르의 뱃튼 오리엔트 라인스(NOL)를 매수, 하파크로이트도 '16년 내에 쿠웨이트의 대기업인 UASC(United Arab Shipping Company)를 합병하는 계약을 체결할 예정 등 해운기업을 둘러싼 M&A도 가속화

□ 둔화하는 세계 무역 증가율

- 컨테이너선은 주로 식품이나 의약품 같은 소비재, 전자부품 등을 운반하고 있지만 중국경제의 성장 둔화 등에 따른 적하(積荷)의 감소, 컨테이너선의 운임 하락으로 해운기업의 채산성이 악화
- 또한 이미 발주하였던 새로운 대형선박이 최근에 들어 잇달아 준공되면서 수요와 공급 불균형으로 사업 통합을 통한 경영의 효율화를 추진하는 생존 전략이 필요

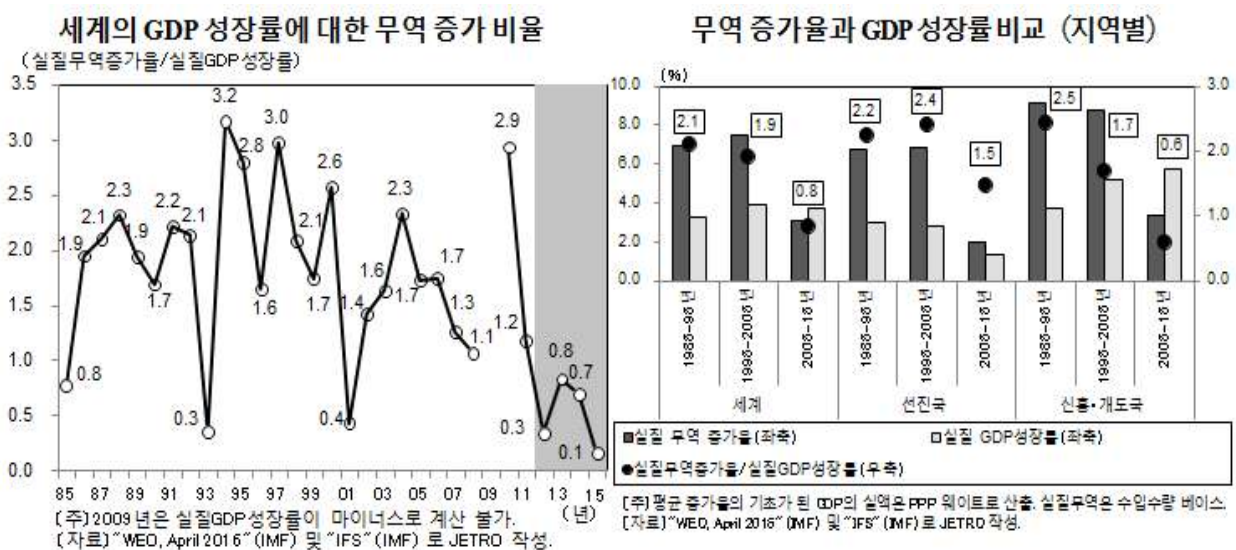
<해운기업의 국제연합 현황>



주: '16.10월 시점 컨테이너 적재능력(갈호 내 수치의 단위는 만TEU) 순위
자료: 닛케이신문(2016.11.1)

- '12년 이후 세계는 무역 증가율이 경제성장률보다 낮은 “슬로우 트레이드(Slow Trade)” 현상에 빠졌음
- 지역별로 보면 특히 신흥·개도국에서 현저한데, 이것은 중국이나 동남아에서 현지 기업의 기술력이 향상되면서 수입에 의존했던 부품이나 재료를 국내에서 생산하는 비율이 증가(제조의 내제화(内製化))한 것이 요인 중의 하나
- 또한 신흥국에서 소득수준이 향상되어 인건비가 상승하고, 기업이 소비 지역에서 생산하는 입지 전략을 추진하는 것도 수출 중심의 산업 구조를 유지하기 힘든 원인이 되고 있음

<세계에서 진행되는 Slow Trade 현상>



자료 : JETRO “세계 무역 투자보고 2016년판”(2016.8.9)

□ 시사점

- 스가 관방장관은 “일본의 해운력 강화에 이어지는 이번 3사의 사업 통합을 환영한다”고 평가했지만 통합 과정에서 우려되는 점도 많음
- 씨티그룹증권의 히메노 분석전문가는 “장기적으로 보면 평가할 수 있지만 단기적으로는 시스템 개발이나 선박의 감손처리 등에 비용이 드는 등 우려 사항도 있기 때문에 '18.4월의 서비스 개시 이전에 어떤 사태가 나타날지 아직 불투명하다”고 지적
- 또한 컨테이너선 사업은 가와사키기선에서 매출액의 약 50%, 상선미쓰이에서는 약 40%, 일본우선에서는 약 30%를 차지하는 핵심 사업으로 이것을 분리시키면 본사의 매출액 규모가 축소되며 남은 사업이 타사에 매수되어 버릴 위험성도 내재

- 한편 컨테이너선 사업의 통합을 계기로 다른 분야로의 연계를 확대할 수도 있으므로, 일본기업들은 국내기업에 한정하지 말고 해외 기업들을 파트너로 생각해 보는 것이 중요
- 무역 증가율 증가가 둔화되었다고 해도 물량 자체가 감소하고 있는 것은 아니며, 제조업의 내제화나 전자상거래 시장의 확대로 역내 물류는 활발해지고 있음
- 해운기업이라고 해도 선박 수송 사업만 추진하는 비즈니스 모델이 아닌 육상·항공 수송 기업이나 물류에 관련된 다른 분야의 기업과의 협력 방안도 검토해 나갈 필요

<참고자료>

닛케이신문(2016.5.13, 10.31, 11.1/2), JETRO “세계무역투자보고 2016년판”(2016.8.9), 다이아몬드 온라인(2016.11.7)