



정기선업계 M&A 가속, 얼라이언스 재편 가능성

머스크시랜드에 이어 CMA도 인수작업에 착수

P&O 네들로이드, 그랜드얼라이언스 탈퇴 등

정기선시장에서 절대 주도권 확보를 위한 기업의 인수·합병(M&A) 움직임이 활발해지고 있다.

외신에 따르면, 세계 최대정기선사인 머스크시랜드가 세계 3위인 P&O 네들로이드를 인수한다고 발표함에 따라 세계 전체 컨테이너선대의 18%를 운영하는 사상 최대의 메가캐리어(Mega Carrier)가 탄생할 전망이다.

이번 M&A는 세계 정기선시장의 구도변화를 주도할 것으로 예상되며, 메가캐리어에 대응하기 위한 대형선사간 M&A가 가속화될 것으로 전망되고 있다.

또한 하팍로이드사가 최근 CP Ships사 인수를 공식 발표했다.

하팍로이드사는 보도자료를 통해 최근 수년간 하팍로이드사의 성장은 선대 확장 등에서 비롯된 것이라고 말했다.

지금까지 하팍로이드사는 타 선사의 흡수합병 없이 유기적으로 성장해왔지만 이러한 성장에는 한계가 있다.

따라서 이번 CP Ships사 인수는 새로운 성장의 동력으로 작용할 것이며 세계 5대 컨테이너선사로서의 입지를 구축해줄 것이라고 덧붙였다.

하팍로이드사는 규모 자체가 주요 요소는 아니라고 강조하고 있다. CP Ships사 인수로 하팍로이드사는 수익성 저하 없는 성장을 달성할 수 있을 것으로 보고 있다.

하팍로이드사의 자체적인 장기 수요전망에 따르면 컨테이너 해상물동량은 2008년에 가서 현재보다 25%가 늘어난 1억TEU를 돌파할 전망이다.

하팍로이드사는 선대의 대폭적인 증가로 인해 2006년에는 물량의 증가에 불구하고 운임의 하락이 예상되고 있다. 그러나 물동량 전망은 항상 보수적으로 이루어져 지난 해에는 2차례에 걸쳐 물동량 전망을 상향 조정한 바 있다.

2006년에는 운임이 하락할 것으로 우려되지만 2007년과 2008년에는 현재의 높은 수준의 운임을 기록할 것으로 하팍로이드사는 전망하고 있다. 이는 많은 항만들이 환적화물의 급격한 증가에 대처할 수 없기 때문이다.

하팍로이드사는 CP Ships사와의 합병을 전략적인 합병이라고 말했다. 특히 CP Ships사가 주로 북대서양을 중심으로 영업을 하고 있기 때문에 양사의 사업 영역중 중복되는 부분이 거의 없다고 덧붙였다. 또 CP Ships사는 남북 교역(남미, 중동, 호주 등의 항로에 종사하고 있어 하팍로이드사와의 상호 보완 기능이 높은 편이다.

CP Ships사는 82척, 19만5,300TEU의 수송능력을 하팍로이드사는 57척 21만5,500TEU의 수송능력을 보유하고 있다.

CP Ships사가 주로 운영하는 선박은 4,000TEU급 이하 선박이지만 하팍로이드사는 8,750TEU급 선박을 포함한 대형선을 중심으로 구성되어 있다.

또 양사가 발주 잔량으로 보유한 선박은 19척에 달하고 있다.

지난 해 CP Ships사는 230만 TEU의 물량을 수송해 30억유로의 매출을 기록했다. 한편, 하팍로이드사는 240만TEU를 수송해 27억 유로의 매출

을 기록했다.

하팍로이드사의 경영진은 양사의 합병으로 인한 시너지 효과가 1억8,000만유로에 달할 것이며 생산성 및 효율이 크게 개선될 것으로 기대하고 있다.

이에 앞서 지난 5월11일, 머스크시랜드는 지분 매입을 통해 P&O 네들로이드를 인수할 계획이라고 발표하였고, 7월말 유럽위원회의 허가를 얻어 8월4일까지 주식의 총 95.6%를 확보하였다. 총 매입규모는 23억유로이며, 주당 인수가격은 매당 57유로이다.

통계조사회사인 BRS-Alphaliner에 따르면, 머스크 시랜드의 8월 현재 운항선복량은 107만 5,566TEU로서 10년전의 10배에 다다른다. P&O 네들로이드와의 M&A로 선복량은 150만TEU(세계 2위 정기선사인 MSC사의 2.2배에 달하는 규모)를 넘어섰으며, 세계 컨테이너선대의 18.1%를 보유하게 되었다.

한편, 정기선 업계에서 2-3위의 순위싸움은 더욱 치열해 지고 있다.

CMA-CGM은 서부 아프리카 거점 선사인 텔마스의 인수에 대해 협상중인 것으로 알려졌다. 텔마스그룹은 선복량 5만9,694 TEU로 선복규모는 세계 24위이다. 협상 결과는 8월말이나 9월 초에 나올 전망이며, 매입 규모는 총 6억달러 이상으로 예측되고 있다.

이번 업계의 M&A는 세계 정기선 시장의 구도 변화를 주도할 것으로 예상된다. 특히, 얼라이언스 및 동맹체계의 개편이 불가피할 것으로 예상되며, 메가 캐리어에 대응하기위한 선사간 M&A가 증가할 가능성도 높다.

또한 정기선사들의 운임동맹 탈퇴로 연결되면서 각 얼라이언스와 선사간 운임경쟁이 심화될 가능성도 배제할 수 없다.

P&O 네들로이드는 2005년 1-6월기 결산중에 내년 2월 그랜드얼라이언스(TGA)를 탈퇴한다는 견해를 밝혔다. P&O 네들로이드가 TGA에서 운영하고 있는 선박은 북미항로 약 20척, 유럽 지중해항로 약 25척, 합계 45척 정도로 TGA 141척의 약 30%를 차지하고 있어, P&O 네들로이드가 탈퇴할 경우 TGA는 더 이상 독자적인 운영체계를 갖추기 어려울 전망이다. 그대로 운영한다고 해도 시장지배력은 크게 낮아질 전망이다.

이에 따라 잔류 회원사는 New World Alliance(TNWA)와 CKYH Group의 기존 얼라이언스와 통합할 가능성 또는 MSC, 에버그린, China Shipping 등의 독립 선사와 전력적 제휴를 강화할 가능성이 있다.

업계 상위 20개사 중 과반수인 11개사가 3대 얼라이언스(TGA, TNWA, CKYH)에 소속되어 있어 다양한 서비스를 제공하기 위해서는 기존 4대 얼라이언스 방식이 유효하다. TGA와 TNWA의 제휴 기한은 2007년 말로 아직 2년 이상 남아있지만, 얼라이언스 체계 개편을 준비하는 선사간의 물밑전략은 머지않아 시작될 전망이다.

그랜드얼라이언스는 P&O Nedlloyd가 얼라이언스 탈퇴를 공식적으로 통보함에 따라 2006년 2월에 서비스 체계를 전면적으로 개편할 계획이다.

그랜드얼라이언스 회원사들은 운영선대 축소에 대비하여 현재 운영선대의 14%에 해당하는 112척, 64만TEU 규모의 신조선을 발주하는 한편, 이들 선박을 태평양, 유럽, 대서양항로 등 3대 항로에 집중적으로 투입할 계획이다.

한편, 그랜드얼라이언스와 P&O Nedlloyd는 급격한 서비스 공백이 발생하지 않도록 협력체계를 구축하기로 합의하는 한편, 독자적인 선대 확보에 매진하는 한편, 신규 회원사 유치 방안도 적극 고려하고 있는 것으로 알려졌다.



[컨테이너선사 선복량 순위(2005년)]

순위	선사	TEU	척수	비중	동맹가입
1	머스크시랜드	1,075,566	400	12.4%	
2	MSC	713,071	263	8.2%	
3	P&O 네들로이드	499,997	167	5.7%	TGA
4	에버그린	443,097	149	5.1%	
5	CMA-CGM	424,154	193	4.9%	
6	APL	325,345	102	3.7%	TNWA
7	한진해운	308,211	81	3.5%	CKYH
8	CSCL	307,479	114	3.5%	
9	COSCO	305,618	122	3.5%	CKYH
10	NYK	297,592	114	3.4%	TGA
11	OOCL	236,789	67	2.7%	TGA
12	CSAV	227,771	85	2.6%	
13	K-Line	222,717	75	2.6%	CKYH
14	하팍로이드	212,607	56	2.4%	TGA
15	MOL	204,767	68	2.4%	TNWA
16	지마	204,734	89	2.4%	
17	CP Ships	189,681	80	2.2%	
18	양밍라인	186,209	67	2.1%	CKYH
19	함부르크 쥐드	177,925	86	2.0%	
20	현대상선	148,681	39	1.7%	TGA

(자료) BRS-Alphaliner, 2005. 8.

NVOCC간 화물수송 비공개계약 체결권 용인
FMC, NSA 체결 가능토록 규칙개정 제안

미국 연방해사위원회(FMC)는 최근 NVOCC간에도 국제화물수송 비공개계약 체결이 가능토록 관련규칙의 개정을 제안했다고 발표했다.

FMC는 화물을 주선하는 NVOCC에 대해서는 국제화물수송시 화주들과의 비공개계약 체결권을 부여한 NSA(NVOCC Service Agreements)를 적용할 수 없도록 금지해 왔으나, 최근에 NVOCC간이나, NVOCC를 회원으로 두고 있는 Shippers Association(화주단체)가 NSA를 체결할 수 있도록 규칙개정을 제안했다.

특히, FMC는 'NSA Shipper' 개정에 의한 독점금지법 적용제외 확대의 영향이나, 복수의 자본관계가 없는 NVOCC가 NAS를 공동으로 제공하는 것을 인정하는 변경에 대해 각계의견을 수렴할 방침이다.

FMC는 8월3일 개최된 공청회에서는 지난 7월6일에 NVOCC 5사와 화주단체 등이 제시한 수송 중간상과 고객 사이의 서비스컨트랙트 체결제한의 철폐 진정을 받아 들어 관련규칙을 개정하기로 한 것이다.

더구나, FIATA는 대기업 NVOCC에 대해서는 NSA를 인정하면서, 복수의 중소 NVOCC나 NVOCC를 회원으로 하는 화주단체에 대해서는 NSA를 인정하지 않는 것은 불공평하다고 주장, 이 진정을 전면 지지하는 건의서를 FMC에 제출하기도 했다.