

일본 3대선사 2006년 3월기 결산예상 하향수정

NYK, MOL, K-Line 지난해 4-12월 결산발표

일본의 NYK, MOL, K-Line 등 대형 3사는 최근 2005년 4월부터 12월말까지의 열결 결산내역을 공표했다.

외신에 따르면, 지난해 연료유 가격의 급등이 채산성을 위협했지만, 경상이익에 있어서 NYK는 전년동기대비 4% 증가했으며, MOL은 부정기선부문의 호조로 9% 증가했다. 그러나 K-Line은 경상이익에서 전년도 같은 기간에 비해 19% 감소한 것으로 나타났다.

또한, 일본 대형 3사는 2006년 3월기 결산예상에서 지난해 11월 이후 유럽항로에서 운임이 하락함에 따라 당초 예상치를 하향 수정했다.

특히, NYK의 경우는 2005년 4-12월기 연결 매출액은 1조4,238억엔으로 전년동기의 1조1,888억엔에 비해 19.8% 증가했다. 영업이익은 영업이익이 2% 감소했으나, 경상이익은 4% 증가하였다. 연유가격 상승으로 184억엔의 이익감소 요인이 생긴 것 외에도 컨테이너선의 손익악화로 해운부문이 침체됐으며, 연결 자회사화한 일본화물항공(NCA)의 부진도 영향을 주었다. 여객선과 부동산의 감소처리가 없어서 순이익은 44% 증가했다.

계열사를 제외한 NYK의 해운부문 단독결산 내용을 보면, 매출액이 7,127억엔으로 전년동기의 6,283억엔에 비해 13.4% 증가했다. 그러나 영업이익은 649억엔으로 전년동기대비 15.1% 줄었다. 하지만, 순이익은 453억엔으로 11.2% 증가했

다.

NYK는 컨테이너선 매출액의 경우 17% 증가했으며, 컨테이너선 이외의 해운부문 매출액은 19% 증가하는 등 호조를 보였다.

비해운 3개 부문(물류, 터미널, 여객선)도 흑자기조가 정되어 80억엔의 증익효과가 있는 것으로 집계됐다.

MOL의 경우는 부정기선부문의 호조로 영업이익이 8%, 순이익이 7% 증가했다.

2005년 4-12월기 MOL의 연결매출액은 1조161억엔으로 전년동기의 8,794억엔에 비해 15.5% 증가했으며, 영업이익은 1,376억엔으로 지난해 같은 기간의 1,276억엔에 비해 7.8% 증가했다. 순이익은 900억엔으로 6.6% 증가했다.

해운부문의 매출액은 8,112억엔으로 전년동기의 7,049억엔에 비해 15.1% 늘었으며, 영업이익은 1,032억원, 순이익은 629억원을 각각 기록했다.

연료유 상승으로 170억엔, 컨테이너선 사업의 손익악화로 50억엔의 이익감소 요인이 생겼지만, 부정기선부문은 중장기 계약 등에서 채산성이 확대됐다. 컨테이너선은 경상이익이 전기대비 12% 감소한 379억엔을 기록했으며, 유럽항로의 운임이 작년 12월부터 하락한 것 외에도 북미항로에서 트럭이나 철도 등 내륙비용이 증가 등도 수익 감소 요인으로 지적됐다.

MOL도 연간 결산예상치를 중간기 전망에 비해



영업이익, 경상이익, 순이익 모두 하향수정했다.

또한, K-Line의 경우는 경상이익이 19% 감소했으나, 순이익은 9% 증가했다.

MOL의 연결매출액은 6,890억엔으로 전년동기의 6,220억엔에 비해 10.8% 증가했으나, 영업이익은 693억엔으로 지난해 같은 기간의 859억엔에 비해 19.3% 감소했다. 하지만 순이익은 506억엔으로 9.3% 증가했다.

해운부분의 매출액은 5,508억엔으로 지난해 같은 기간의 4,958억엔에 비해 11.1% 증가했으나, 영업이익은 479억엔으로 28.4% 줄었다. 해운부분 순이익도 337억엔으로 전년동기의 372억엔에 비해 9.4% 감소했다.

컨테이너선 사업의 경상이익이 283억엔으로 50억엔 줄었으며, 비컨테이너선 사업도 벌크선의 시황 저하 등으로 313억엔에 그쳐 전년동기대비 109억 감소했다.

하지만 컨테이너선의 화물수송량은 북미의 경우 19%, 유럽의 경우 12% 증가하는 등 두자리의 신장률을 달성했다.

비컨테이너선은 대량화물 영업규모가 확대한 것 외에도 해외 연결회사인 싱가포르의 KLPPL과 영국의 K-Line·Europe이 탱커, 벌크선의 수익을 늘려 일본내 연결회사의 카와사키근해기선도 예상을 웃도는 수익을 계상했다.

한편, 일본 대형 3사의 2006년 3월 결산기(2005년 4월-2006년 3월) 전망치를 보면, NYK의 경우 연결매출액은 전년대비18.9% 증가한 1조 9100억엔에 영업이익 1,400억엔, 순이익 850억엔을 예상하고 있다.

MOL은 연결매출액 1조3,500억엔에 영업이익 1,740억엔, 순이익 1,120억엔을, K-Line은 연결매출액 9,250억엔에 영업이익 910억엔, 순이익 640억엔을 각각 예상하고 있다.

[일본 해운6사 결산내역(2005년 4~12월)]

(단위 : 백만엔)

선사		2005년 4~12월기			
		매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	연결	1,423,785(1,188,775)	120,020(122,409)	120,903(116,746)	76,130(52,701)
	단독	712,678(628,254)	64,894(76,462)	74,669(80,717)	45,261(40,439)
MOL	연결	1,016,102(879,443)	137,576(127,567)	140,747(129,712)	89,998(84,397)
	단독	811,225(704,857)	103,212(103,911)	102,243(104,552)	62,933(66,074)
K-Line	연결	688,972(621,970)	69,248(85,891)	69,512(85,773)	50,550(46,298)
	단독	550,772(495,770)	47,877(66,936)	49,297(68,538)	33,745(37,195)
第一中央汽船	연결	65,037(60,460)	7,626(7,549)	7,328(6,878)	4,200(4,546)
	단독	59,168(56,241)	7,137(6,706)	7,231(6,442)	4,207(3,911)
新和海運	연결	68,563(60,032)	8,368(8,635)	7,509(8,104)	3,894(5,783)
	단독	57,854(51,325)	7,638(7,787)	7,395(7,803)	4,243(4,580)
飯野海運	연결	53,815(46,826)	9,213(6,700)	8,370(5,704)	6,216(3,562)
	단독	48,690(41,884)	7,808(5,287)	8,156(5,404)	5,213(3,113)

※ 주 : 하단 ()는 전년동기 실적임.

[일본 해운6사 2005년도 결산예상]

(단위 : 백만원)

선사		2006년 3월기(2005. 4-2006. 3) 예상			
		매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	연결	1,910,000(1,606,098)	14,000(161,375)	138,000(154,803)	85,000(71,326)
	단독	950,000(841,137)	73,000(101,916)	82,000(106,641)	50,000(53,116)
MOL	연결	1,350,000(1,173,322)	174,000(171,794)	177,000(174,979)	112,000(98,261)
	단독	1,080,000(943,002)	129,000(141,886)	134,000(145,723)	82,000(76,987)
K-Line	연결	925,000(828,443)	91,000(108,053)	91,000(107,235)	64,000(59,852)
	단독	735,000(658,699)	64,000(85,228)	65,000(86,873)	43,000(49,012)
第一中央汽船	연결	87,000(82,072)	9,700(11,605)	9,000(10,643)	5,200(7,112)
	단독	80,000(76,501)	8,800(10,362)	8,900(10,141)	5,100(6,109)
新和海運	연결	92,000(81,864)	11,100(11,907)	10,100(11,120)	5,400(7,393)
	단독	77,000(69,983)	9,700(10,603)	9,300(11,068)	5,400(6,475)
飯野海運	연결	72,300(63,763)	12,000(9,545)	10,700(8,274)	8,200(4,855)
	단독	65,800(56,761)	10,400(7,627)	10,600(7,874)	7,100(4,370)

※ 주 : 하단 ()는 전년 결산기 실적임.

금년도 세계 컨테이너물동량 7.6% 증가 전망

교역증가율과 경제성장률 격차 더욱 벌어져

올해 세계 컨테이너 물동량 증가율은 세계 경제 성장률 3.4%보다 두 배 이상 높은 7.6%에 이를 것으로 경제전문 컨설팅업체인 글로벌 인사이트(Global Insight)사가 전망했다.

교역량 증가율이 경제성장률보다 높은 것은 새로운 현상은 아니지만, 교역량의 급증에 따라 미국의 경우 적기 인프라 투자의 필요성이 더욱 절실해졌다고 글로벌 인사이트는 주장했다.

글로벌 인사이트는 또한 관세절차 통일화, 국제 교역 관련 규제의 간소화, 자유무역협정 확산 등

의 요인에 의해 교역 증가율과 경제성장률 간의 격차는 더욱 벌어지고 있으며, 특히 최근 크게 증가하고 있는 자유무역협정(FTA)은 국내 운송시스템에 대한 고려 없이 추진되고 있어 항만 등 물류 시설 부족과 체화현상을 심화시키고 있다고 지적했다.

이러한 화물적체는 유가상승과 인건비 부담 증가와 맞물려 선사들에게 가장 큰 영향을 미칠 것으로 분석했다.