



현대상선, 흥아해운, 장금상선 전략적 협력체제 구축

日·中·동서남아 전체 포괄 3월 정식 출범...

항만 인프라 공동투자까지 배타적 협력기로

**“1월 4일 조간(온라인 1월 3일 오후 4시 이후)부터
보도해 주시기 바랍니다.”**

한국선주협회(회장 이윤재)는 원양정기선사인 현대상선과 근해선사인 흥아해운, 장금상선이 전략적 협력을 위해, 「HMM + K2 컨소시엄」를 결성하기 위한 양해각서(MOU)를 체결했다고 3일 밝혔다.

「HMM + K2 컨소시엄」는 다음달 중 본계약 체결을 마무리 짓고, 3월 정식 출범할 예정이다.

협력 구간은 일본, 중국 및 동·서·남아시아 전체를 포괄하고 계약기간은 2년이며, 만료 시 자동갱신되는 방식이다.

이번 협력은 대한민국 해운역사상 최초로 시도되는 원양·근해 선사간의 전략적 협력형태로 기존의 단순 공동운항과는 달리 다양한 협력형태와 협력구간은 물론 항만인프라 공동투자까지 포함하고 있다.

원양선사인 현대상선은 이번 전략적 협력을 통해 장금상선과 흥아해운이 보유한 한-일, 한-중 구간 등 역내 지선망을 자유롭게 사용할 수 있어 초대형 선사에 대응하는 경쟁력을 확보할 수 있게 됐다.

또한 기존의 동남아 항로 9항차에 흥아, 장금의 42개 항차를 추가함으

로써 기존 한진해운의 부산항 허브 환적항로를 능가하는 지선망을 확보하게 되었다.

한편 근해선사인 흥아해운과 장금상선은 비용 절감 및 화주 서비스를 제고할 수 있게 됐고, 그동안 근해선사가 취약했던 3국간 신규 항로의 공동개척이 가능해져 취약점을 보완할 수 있게 됐다.

아울러 현대상선은 보유한 원양항로의 유희선복을 제공해 근해선사의 비용경쟁력이 획기적으로 개선되도록 돕는 것은 물론 장기적으로는 근해선사가 원양선사로 발전해 나가도록 지원한다는 복안이다.

현대상선과 흥아해운, 장금상선은 앞으로도 상호 Win-Win에 기반한 상생모델을 개발 및 강화해 나갈 방침이다.

협력형태는 Global Mega Carrier의 협력체제인 Alliance의 기본 요건을 전제로 하는 선박공유(Vessel Sharing Agreement), 선복교환(Slot Exchange Agreement), 선복구매(Slot Purchase Agreement) 등이 포함되며, 중장기적으로는 항만인프라 공동투자, 컨테이너장비 공유 등의 수준까지 협력 단계를 고도화해 나갈 방침이다.

이날 한국선주협회 김영무 상근부회장은 "앞으로도 회원사간의 협력을 통하여 선하주간의 상생 발전을 꾸준히 도모해 갈 것"이라고 밝혔다.

(투입선박내역 및 기대효과 등 상세자료는 기자회견장에서 배포 예정입니다.)

<끝>

PROJECT 경과

- 한진해운 법정관리 (8/31)
 - . 근해선사 위기의식 인식

- 해운산업 경쟁력 강화방안 (10/31)
 - . 중견선사 연합 지향
 - [금융지원, 선화주 상생 발전 지원 등]
 - => 아시아역내 국적선사 협력체계 연구
 - . "K-Alliance" (가칭)
 - . Sinokor + Heung-A = K2 ('16년 말)

- HMM의 2M 전략적 파트너십 가입 (12/11)
 - . 아시아 역내항로에서 부산항 환적항로 강화 필요성
 - . 삼국간 아시아 역내항로 개척 의지

- HMM + K2
 - . 부산항 환적항로 일괄 협력
 - . 미개척 인트라아시아항로 공동 개척
 - . 비용절감을 위한 공동 협력

HMM + K2 Consortium 관련 Q & A

Q : Consortium 협력을 결정하게 된 배경은 무엇인가?

A : 글로벌 상위권 공룡선사들의 초대형 선박 투입을 통한 선복량 확대, 정부의 전폭적인 지원을 통해 확보한 막대한 자금력을 이용한 대형 선사와의 인수합병(M&A), 해운시장은 글로벌 상위권 선사 주도로 장기간 예측불허의 치킨게임을 지속하고 있다. 이러한 해운환경에서 생존의 위협을 받고 있는 국적 정기선사들에게 있어서 원양선사와 근해선사와의 상생 협력은 당연한 시대적 요구이며 이번 Consortium 협력을 결정하게 된 배경이다.

Q : Consortium 협력을 통한 구체적인 기대효과는 무엇인가?

A : 각 사가 보유하고 있는 자산, 즉 항로와 선복을 이번 협력을 통해 자유롭게 사용할 수 있어 신규 투자 비용 없이 네트워크 확장이 즉시 가능하여 화주의 요구에 부응하는 다양한 운송 서비스 제공이 가능해진다. 비용절감 측면에서는 시장의 공급과 수요의 변동으로 발생한 미사용 선복 또는 초과 선복이 발생할 경우 상호 항로간의 선복교환을 통해 균형을 맞추므로써 회원사 보유 자산을 잉여 없이 최대한 활용이 가능하고, 중첩된 항로간의 통합과 합리화를 통해 획기적인 비용절감이 가능해진다. 또한, 신규 시장을 개척함에 있어서 회원사와 동반 진출함으로써 초기 시장 진입 시 예상치 못한 리스크에 대한 부담을 해소할 수 있다.

Q : Consortium 출범 이후 현대상선, 흥아해운, 장금상선 이외의 국적 해운선사와는 전혀 협력할 수 없는 건가?

A : 기본적으로 이번 협력은 3개 선사 중심으로 협력을 시작하게 됩니다. 하지만 Consortium 협력 목적에 부합된다고 판단되는 경우 만장일치를 통해 회원사로서 국적 해운선사의 추가 영입이 가능하다. 하지만 이번 MOU 체결 이전에 각 사가 이미 체결한 타 국적 해운선사와의 협력에 대해서는 상호 존중하고, 추가적인 협력에 있어서는 Consortium 회원사간 협력을 최우선적으로 하게 된다.

Q : Consortium 결성이 현대상선의 2M+HMM Strategic Cooperation 과 어떤 연관성이 있는가?

A : 기본적으로 이번 Consortium는 아시아역내 항로(인트라 아시아)와 동서남아 항로에 한정된 협력으로서 ‘동서항로’의 협력인 2M+HMM과는 무관하고, 2M+HMM 또한 Consortium의 기본조건인 회원사 배타성을 전제로 하고 있다. 하지만 이번 HMM+K2 Consortium는 2M+HMM의 동서항로와 연결되는 지선항로의 역할을 상당 부분 담당하게 될 것이다.

Q : 3국간 신규항로의 공동개척은 구체적으로 무엇인가?

A : 그 동안 한국적 정기선사들은 주로 한국발착 기준 항로의 운송 서비스를 제공하고 해오고 있다. 해운기업의 성장과 글로벌 화주의 요구에 부응하기 위해서는 국내 화주 위주의 포화된 한국시장을 탈피, 제 3국간 항로 개척이 필요하다. Consortium 회원사의 3국간 신규항로 공동개척은 시장 분석과 접근성 용이, 시장 진입 리스크를 상당 부분 해소할 수 있다. 공동개척 가능한 3국간 항로는 중국/일본/대만-동서남아시아, 태국/베트남-남아시아, 미얀마, 방글라데시, 동말레이시아, 필리핀 군도 등이다.

HMM + K2 Consortium

안녕하십니까, 현대상선/장금상선/흥아해운 입니다.

2017년 1월 3일 MOU 체결 관련 3사간 협의된 HMM + K2 Consortium 내용에 대해 발표하겠습니다.

1) 협력 명칭

3사간 협력 명칭은 " HMM + K2 Consortium " 입니다

대한민국 해운 역사상 최초로 시도되는 원양/근해 선사간의 전격적이고, 전략적인 제휴로

기존의 단순한 공동 운항 혹은 선복 교환 협력과는 달리 다양한 모든 협력 형태와 향후 물류 인프라 공동 투자까지 포함하는 등 새로운 "한국적 Consortium" 를 추구하는 적극적 의지의 표명으로 그 의의가 깊다고 하겠습니다.

2) 협력 기간

다음으로, 계약 기간에 대하여 말씀드리겠습니다. 최초 계약 기간은 2년으로 정했습니다.

현대/장금/흥아 3사 공히, 협력 대상 구간 내에서 각자 활발한 영업 활동을 영위하고 있는 바,

기존의 타사와의 공동운항 및 선복교환 등의 계약에 대하여 상호 존중하고, 해당 항로에 대한 Consortium 체제로 재편하기 위한 준비 과정의 필요 성격으로 최초 2년 계약을 하게 되었습니다.

향후, 성공적인 초기 단계의 협력 강화와 3사 공동이익 창출을 통해, 보다 더 강화된 협력으로 발전시킬 계획입니다.

협력기간은 발효일로부터 2년이며, 2017년 3월 1일 부 발효 예정입니다.

3) 협력 구간 및 규모

본 Consortium 계약의 협력구간은 한국/일본/중국을 비롯, 베트남/태국/캄보디아/인도네시아/말레이시아/필리핀, 미얀마, 방글라데시 등 아주 역내항로와, 동남아, 서남아 항로 전체를 포함합니다.

2016년 기준(현대상선-아주부문 93만 teu 5억 5천만불, 장금상선 157만 teu 6억 3천만불, 흥아해운 123만 teu 4억 8천만불 규모로) 전체 373만 teu 16억 5천6백만불 실적에 이르며, HMM + K2 Consortium는 2017년 기준으로 전체 442만 teu 총 21억불을 목표로 하고 있습니다.

항 목		현대상선	장금상선	흥아해운	합계
선복량	DESIGN	154,450	51,103	41,876	247,429
	BSA	21,322	27,786	15,600	64,708
척수	용선	22	24	19	65
	사선	12	20	18	50
2016년 매출액 (\$)		549,000,000	630,000,000	477,000,000	1,656,000,000
2016년 물동량 (TEU)		930,000	1,570,000	1,230,000	3,730,000
2017년 예상매출액 (\$)		921,000,000	670,000,000	527,000,000	2,118,000,000
2017년 예상 물동량 (teu)		1,550,000	1,630,000	1,240,000	4,420,000

4) 기대효과

현대상선은 기존 장금상선과 흥아해운의 한일간 40여개 이상 포트를 커버하는 피더 서비스를 자사 선복으로 즉시 활용할 수 있으며 한/중구간은 장금상선과 흥아해운의 부산항로구간 기준 10개 항로로 모든 중국 주요 지역을 서비스 할 수 있게 됩니다.

또한, 동남아 항로 9항차에서 장금상선과 흥아해운의 동남아 전 항로 42개 항차를 추가로 이용할 수 있습니다.

이는, 기존 한진해운의 부산항 허브 환적 항로를 훨씬 능가하는 지선망 확보로 부산항 환적 화물의 조기 회복을 기대할 수 있습니다.

장금상선과 흥아해운은 자사 아주 역내 항로의 효율성을 극대화 하고, 한국 이외의 시장에서도 현대상선과 적극적 협력을 통해 3국간 기간 항로의 취항 및 미얀마, 방글라데시, 동말레이시아, 필리핀 군도 등의 니치 마켓에 동반 진출할 수 있습니다.

이러한 상호 보유 항로 공유 뿐아니라, 3사간의 컨테이너 장비 공유 (현대-아주부문 15만teu, 장금16만teu, 흥아 13만 teu)를 통해 불필요한 Empty Positioning 감소 등의 획기적인 비용절감도 기대할 수 있습니다.

5) 결론

결론적으로, 금번 HMM + K2 Consortium 계약은 역사적으로, 전략적으로 의미있는 원양 선사와 근해 선사의 상호 보완, 상생 형태의 협력이며, 서비스 효율화, 원가 경쟁력 확보, 컨테이너 장비 공유, 미개척 시장 진출 등 3사 모두가 전략적으로 Win-Win 할 수 있는 새로운 "한국적 Consortium "으로 현재의 해운 시장에서 성공적인 협력 모델이 될 것으로 확신합니다.

감사합니다.

2016year

항 목		현대상선	장금상선	흥아해운	합계
선복량	DESIGN	154450	51103	41876	247429
	BSA	21322	27786	15600	64708
척수	용선	22	24	19	65
	사선	12	20	18	50
2016년 매출액 (\$)		549000000	630000000	477000000	1656000000
2016년 물동량 (TEU)		930000	1570000	1230000	3730000
2017년 물동량 (만teu)		155	167	124	446
2017년 매출액 (백만\$)		921	670	527	2118

>한일 : FEEDER 40여개 PORT 서비스 가능

>한중 : 부산 항로 구간 기준 10개 항로 서비스 가능

>동정협 한국 수출입 기준 마켓 SHARE

흥아해운	17%
장금상선	14%
현대상선	5%
총	36%

>부산항 항만 물량

흥아해운	100 만 TEU
장금상선	80 만 TEU
현대상선	110 만 TEU
총	290 만 TEU

* 기존 한진해운 부산항 환적 화물 : 100 만 TEU