

컨테이너선 발주동향 및 전망

목 차

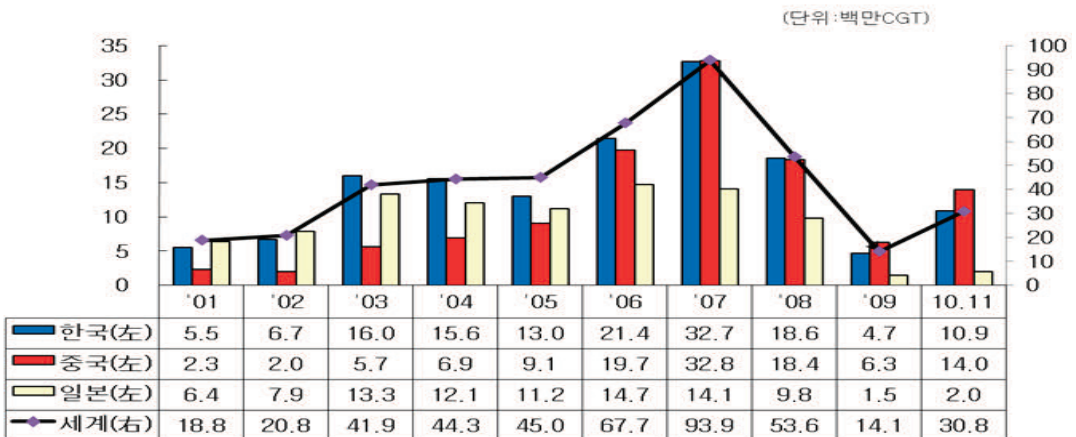
- I. 세계 조선지표 동향
- II. 컨테이너선 발주동향
- III. 컨테이너선 선대 및 수주잔고
- IV. 향후전망⁵⁾

I. 세계 조선지표 동향

□ 수주량

- 세계 신조선 수주량은 2007년 최고점을 찍고 2년 연속 급감하였다가 2010년 회복
- 중국의 수주량은 2006년 일본을 추월하였고 2009년 이후에는 우리나라보다 많은 수주량을 기록

세계 신조선 수주량 추이

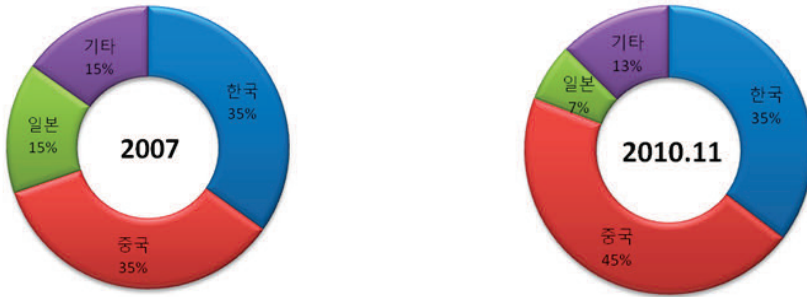


자료 : Clarkson

* 본고는 산은경제연구소 임재묵 연구위원이 집필하였으며, 본고의 내용은 집필자의 견해로 당행의 공식 입장이 아님

- 중국의 수주 시장점유율이 크게 확대
 - 발주사앞 자국은행의 선박금융 제공 등을 통해 자국 조선사앞 발주 유도

세계 신조선 시장점유율 변화

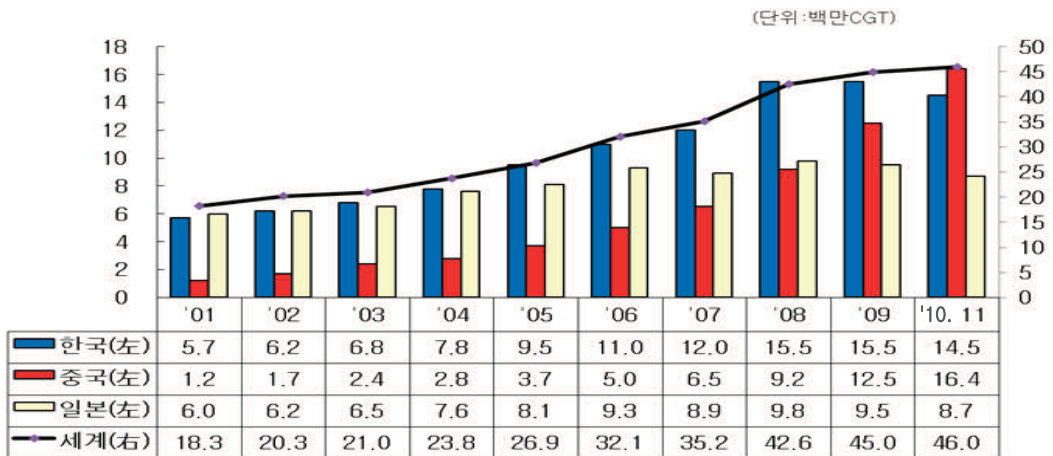


자료 : Clarkson

□ 건조량

- 세계 신조선 건조량은 수주량 증가에 따른 전세계 건조능력 증가로 꾸준하게 증가(2010년 11월까지 건조량이 '09년 건조량을 초과)
 - 한국과 일본의 건조량은 정체 또는 다소 감소하였으나, 중국은 계속 증가하는 추세

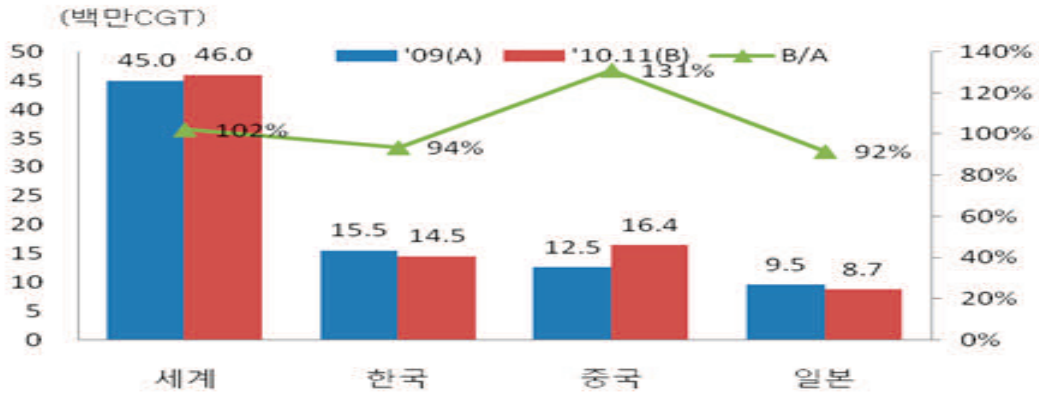
세계 신조선 건조량 추이



자료 : Clarkson

- 2010년 11월까지 건조량은 중국이 1,640만 CGT¹⁾로 '09년보다 31%나 많고 처음으로 우리나라를 추월

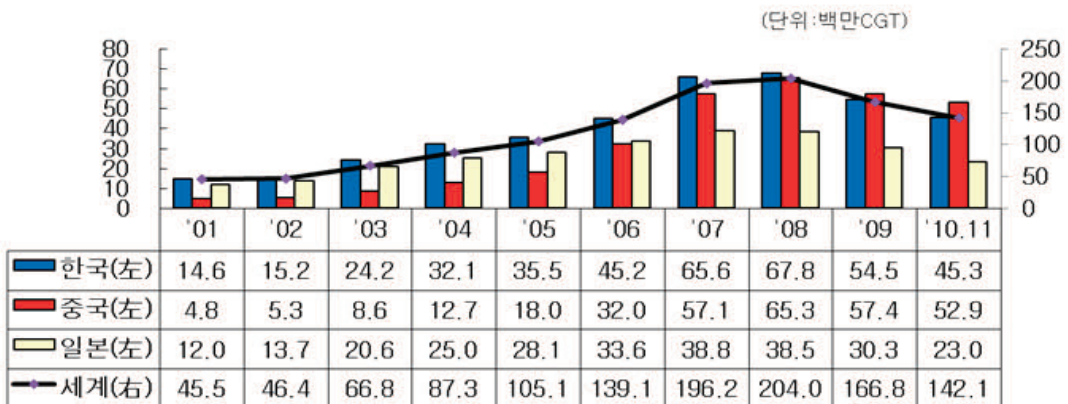
2009년 vs 2010년 11월 건조량 비교



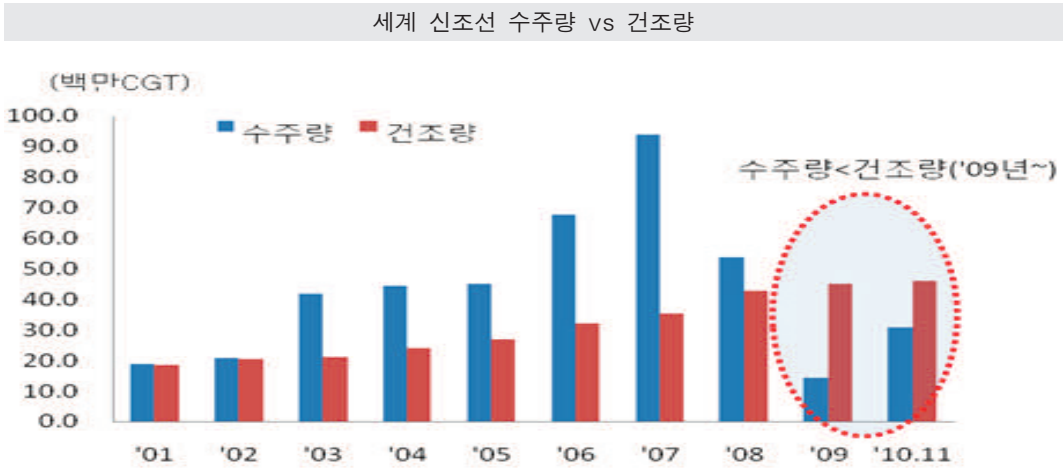
□ 수주잔량

- 세계 신조선 수주잔량은 건조량을 초과하는 수주량으로 '08년말까지 증가하였다가 '09년부터 건조량이 수주량을 초과하면서 감소
- 현재는 중국의 수주잔량이 우리나라보다 많고 일본은 한·중의 절반수준

세계 신조선 수주잔량 추이



1) CGT(Compensated Gross Tonnage, 표준화물선 환산톤수) : 조선소간 혹은 국제간의 선박 건조량을 비교하기 위해 각종 선박의 건조량을 표준화물선에 대한 값으로 환산한 톤수



자료 : Clarkson

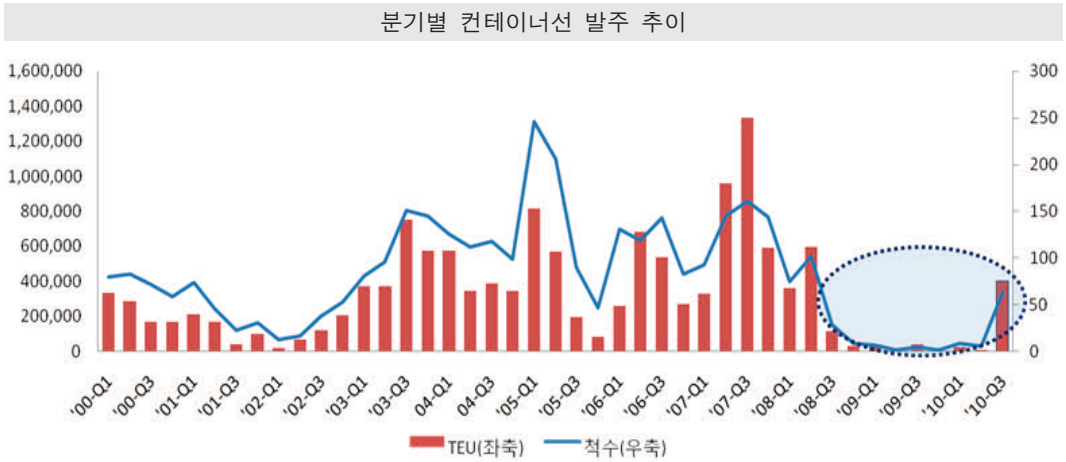
- 향후 상당기간 수주량이 증가한 건조능력에 미치지 못할 것으로 보여 수주잔량은 감소할 것으로 판단
 - 2010년 수주량은 33~34백만 CGT, 건조량은 50~51백만 CGT에 달할 것으로 예상

II. 컨테이너선 발주동향

□ 컨테이너선 발주 움직임

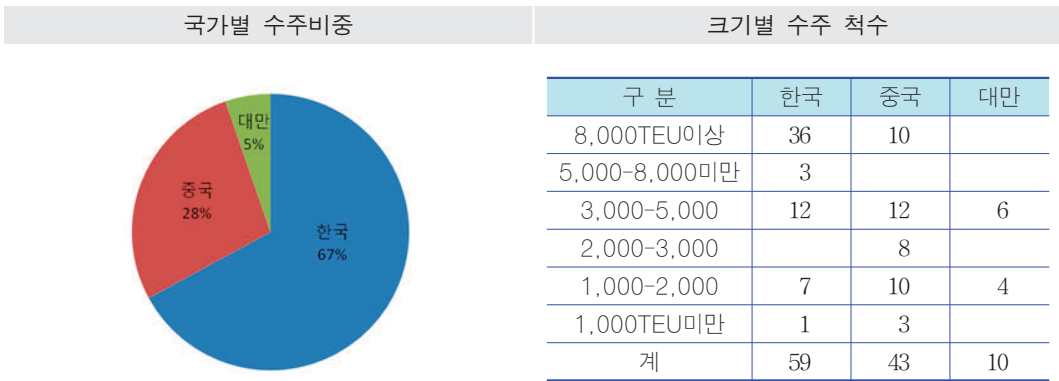
- 금융위기 이후 2년여간 발주가 거의 없었던 컨테이너선에 대한 발주가 2010년 3분기 들어 크게 증가
 - 2010년 3분기 발주량은 40만 TEU²⁾로 2008년 3분기부터 2010년 2분기까지의 합계(27만 TEU)보다 많음

2) TEU(Twenty-feet Equivalent Unit)는 컨테이너 단위로 1TEU는 20피트 컨테이너 1개를 지칭



자료 : Clarkson

○ 2010년 발주량의 67%(TEU기준), 8,000 TEU이상급 대형선 36척을 우리나라가 수주



자료 : Clarkson

□ 2010년 국내 조선사 컨테이너선 수주상황

- 'Big 4'(현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, stx조선해양)는 하반기 들어 8,000 TEU급 이상을, 그 외 조선사는 1,000~4,000 TEU급을 수주
- 삼성중공업은 NOL과 추가로 8,400~10,700 TEU급 10척, 대우조선해양은 Maersk사와 18,000 TEU급 20척의 계약이 진행 중인 것으로 알려짐

2010 국내 조선사 컨테이너선 수주현황

구 분	일자	발 주 처	Size(TEU)	척수	비 고
현대중공업	12.14	Hapag Lloyd	13,100	4	'08년 수주한 6척도 동급으로 사이즈업 \$14.5억(10척)
	1. 1	NYK	4,900	4	
삼성중공업	12.13	CSAV	8,000	2	\$1.8억, 옵션 4척
	9.29	Evergreen	8,000	10	\$10.3억
	7. 2	Evergreen	8,000	10	\$10.3억
대우조선해양	7.22	NOL	8,400	10	\$9.8억
	7.22	NOL	10,700	2	\$2.3억
stx조선해양	11.19	Shpg.Corp.of India	6,500	3	
	10.14	Zodiac Maritime	13,000	4	\$5.6억, 옵션 6척
현대미포조선	6.13	CK Line.Co	1,060	2	
한진중공업(수빅)	11.12	Delphis. N.V	3,800	2	
성동조선해양	11. 4	Goldenport S/Mngt	3,600	2	
spp해양조선	11. 8	Metrostar Mngt	3,500	2	
대선조선	11.18	Shandong Int. Trans	1,040	2	
	11.18	Shandong Int. Trans	953	1	
	6. 1	Dong Jin Shipping	1,043	1	
	1. 1	Cosmoship Mngt	1,043	1	

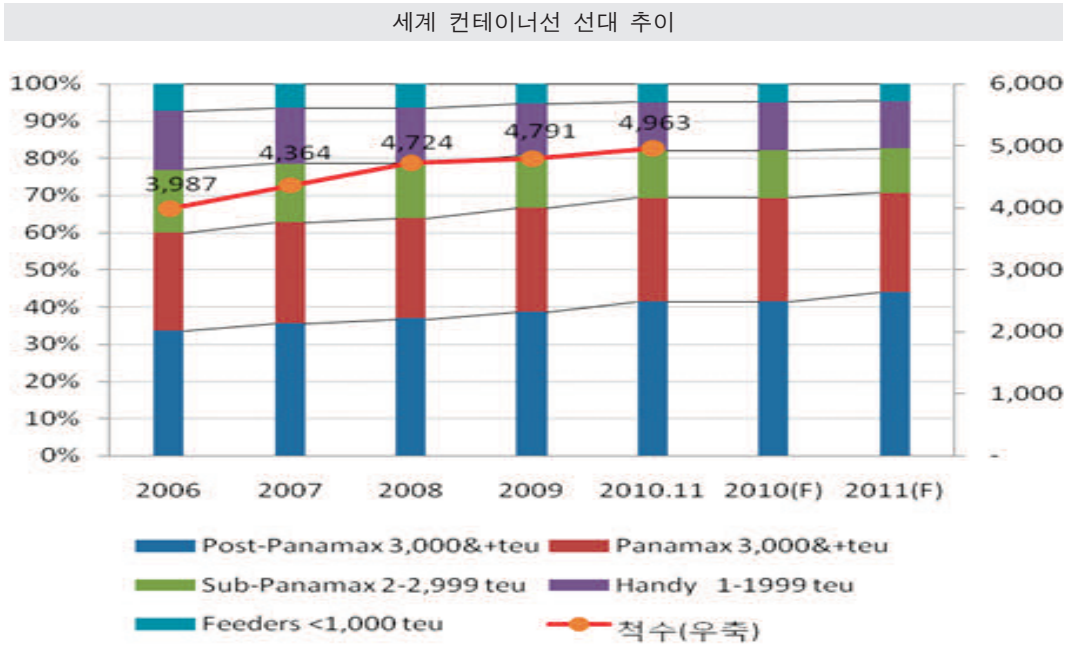
자료 : Clarkson, 각사 공시 및 보도자료 종합

III. 컨테이너선 선대 및 수주잔고

□ 선대(Fleet)

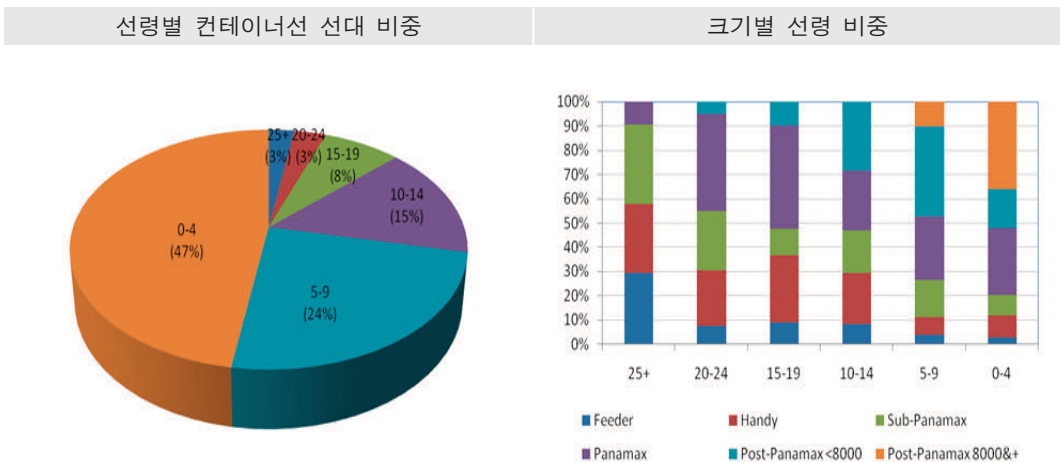
- 세계 컨테이너선 선대는 지속적으로 증가하여 '10년 11월말 현재 4,963척, 1,410만 TEU에 달함
 - Panamax³⁾이상 대형 컨테이너선의 비중이 꾸준히 증가하는 추세이며, 전체 컨테이너선 선대에서 약 70%를 차지

3) 파나마운하를 통과할 수 있는 선박 중 가장 규모가 큰 선박을 지칭하는데 보통 6만~7만 5천톤 규모의 선박에 해당하며 컨테이너선의 경우 4,000~4,500 TEU 정도이며, Panamax보다 더 큰 선박을 Post Panamax(5,000 TEU 이상)라고 부름



자료 : Clarkson

- 전체 컨테이너선 선대의 71%가 선령 10년 미만의 선박이고 대형선박 일수록 선령이 낮음
 - 선령이 25년 이상된 컨테이너선중 Sub-Panamax급 이하 소형선의 비중이 90%임
 - Panamax급은 15-24년 선령의 선박이 전체의 42%를 차지하고 Post-Panamax급은 2000년대 들어 발주되어 선령이 10년 미만



자료 : Clarkson, Container Intelligence Monthly, December-2010

- 20만 TEU이상의 선대를 보유하고 있는 선사가 20개사로 이들의 시장점유율이 84%에 달함
 - Maersk(덴마크), MSC(스위스), CMA CGM(프랑스) 등 상위 3사의 시장점유율이 약 35%이고 나머지 선사들은 1.5~4%정도임

Top 20 컨테이너 선사 선대구성과 수주잔고

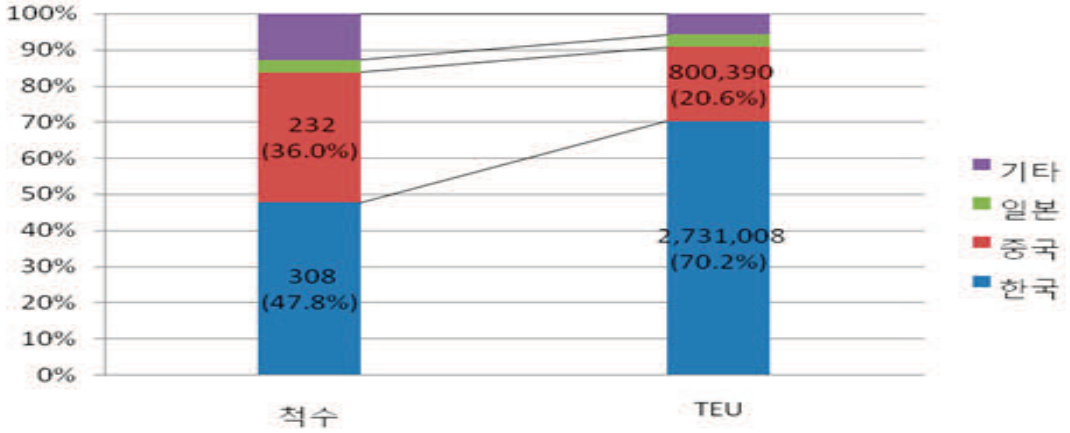
Rank	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	2,142,582	576	1,110,607	207	1,031,975	369	48.2%	345,496	55	16.1%
2	Mediterranean Shg Co	1,861,036	450	967,220	208	893,816	242	48.0%	459,286	40	24.7%
3	CMA CGM Group	1,208,076	399	443,176	93	764,900	306	63.3%	272,771	26	22.6%
4	Evergreen Line	605,498	159	330,167	88	275,331	71	45.5%	176,000	20	29.1%
5	Hapag-Lloyd	603,345	138	292,613	60	310,732	78	51.5%	131,000	10	21.7%
6	APL	586,921	147	172,007	47	414,914	100	70.7%	201,180	22	34.3%
7	CSAV Group	582,279	155	51,090	10	531,189	145	91.2%	62,589	8	10.7%
8	COSCO Container L.	544,197	138	309,057	93	235,140	45	43.2%	313,526	38	57.6%
9	Hanjin Shipping	474,409	103	175,286	33	299,123	70	63.1%	230,688	23	48.6%
10	CSCCL	451,782	136	263,142	75	188,640	61	41.8%	150,400	16	33.3%
11	MOL	403,057	99	193,102	33	209,955	66	52.1%	82,616	14	20.5%
12	NYK Line	388,278	99	289,507	55	98,771	44	25.4%	29,192	5	7.5%
13	Hamburg Süd Group	374,864	118	161,126	41	213,738	77	57.0%	117,600	24	31.4%
14	OOCL	353,557	79	274,390	46	79,167	33	22.4%	51,600	6	14.6%
15	K Line	328,327	78	232,724	42	95,603	36	29.1%	76,576	12	23.3%
16	Yang Ming Marine Trans	322,091	79	187,201	45	134,890	34	41.9%	108,802	17	33.8%
17	Zim	318,485	93	174,017	38	144,468	55	45.4%	160,019	15	50.2%
18	Hyundai M.M.	287,481	55	83,781	14	203,700	41	70.9%	65,460	5	22.8%
19	PIL (Pacific Int. Line)	260,134	141	158,454	91	101,680	50	39.1%	39,606	14	15.2%
20	UASC	216,799	55	113,596	27	103,203	28	47.6%	117,900	9	54.4%

자료 : AXS-Alpha liner

□ 수주잔고(Orderbook)

- 세계 컨테이너선 수주잔고는 645척, 389만 TEU이며, 한·중 양국이 거의 대부분을 보유
 - 우리나라가 척수로는 308척으로 47.8%이나, TEU로는 70.2%에 달해 중국에 비해 대형선박 비중이 높음
 - 기타 국가로는 대만, 독일, 브라질, 베트남, 루마니아 등이 있음

세계 컨테이너선 수주잔고



자료 : Clarkson(2010.12.13 기준)

- 한·중 양국의 수주잔고 물량의 인도시기는 2011~2012년이 많고 2013년 이후 인도물량 비중은 약 20% 정도임

한·중 컨테이너선 수주잔고의 인도시기 비중

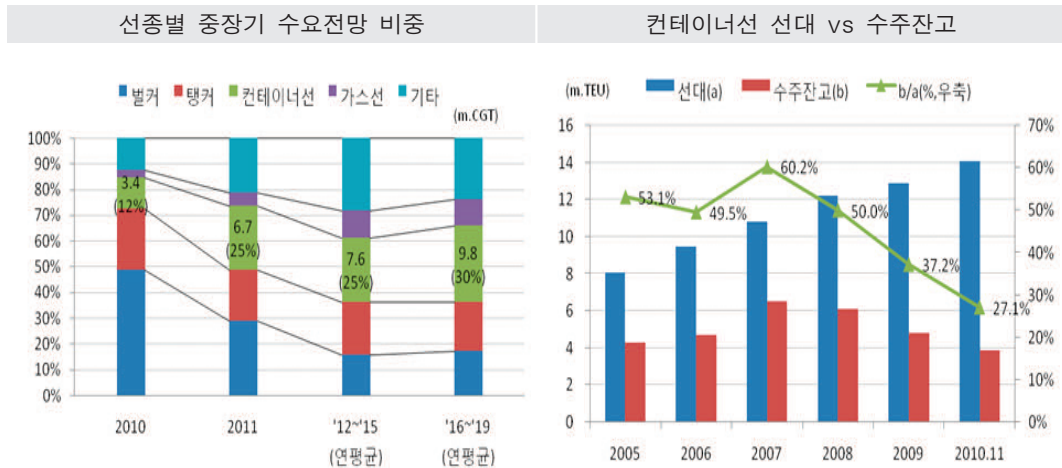


자료 : Clarkson

IV. 향후전망

□ 컨테이너선 수요전망

- 상선 발주량은 꾸준히 증가할 것으로 예상되며 특히 컨테이너선 발주비중이 증가할 것으로 전망
 - 상선 발주량이 '11년은 올해와 비슷한 2,690만CGT, '12~'15년은 연평균 3,020만 CGT, '16~'19년은 연평균 3,310만CGT가 될 것으로 전망(Clarkson 2010년 9월 Forecast⁴⁾)
 - '11년 컨테이너선은 '10년의 배인 670만CGT가 발주될 전망
 - 컨테이너선의 선대 대비 수주잔고의 비중은 상선 발주량이 정점이었던 2007년 60.2%에서 27.1%까지 하락
 - 컨테이너선이 꾸준히 인도되고 있어 선대는 증가하는 반면 신규발주물량 감소로 수주잔고는 감소 추세



자료 : Clarkson

□ 중국과의 수주경쟁이 격화될 것으로 예상되지만 대형 컨테이너선은 국내 대형 조선사에 유리할 전망

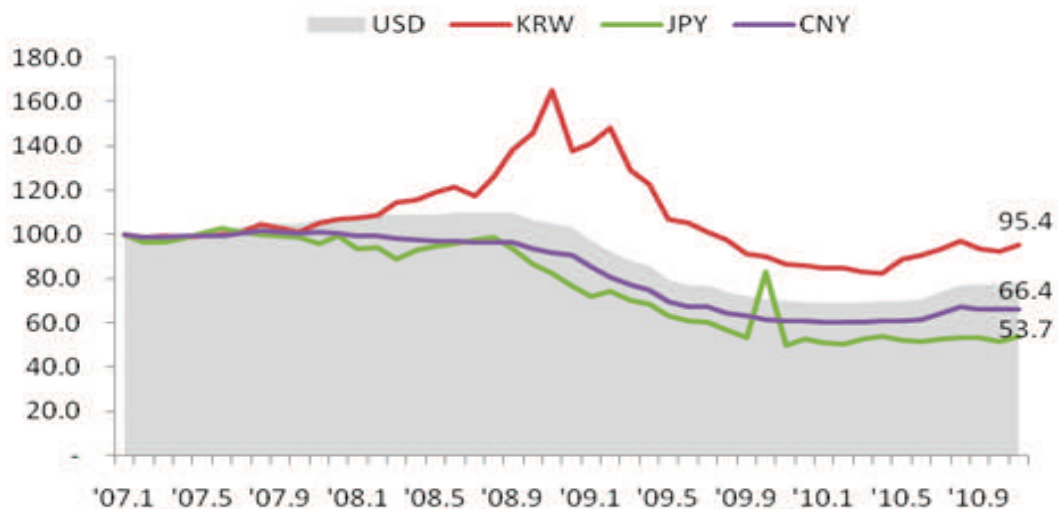
- 중국과의 수주경쟁이 격화될 것으로 예상되나, 선사와의 신뢰도 및 환율효과 등

4) 조선·해운 분석기관인 Clarkson은 연 2회(3월, 9월) 중장기전망을 발표하는데 2010년 수주량이 예측보다 20%정도 증가할 것으로 추정되어 2011년 3월 전망시 2011년 이후 수주량 전망 수치도 상향될 것으로 예상

을 고려할 때 국내 대형사가 유리할 것으로 판단

- 중국은 선박금융 제공 등을 통한 자국조선소 발주 유도를 지속할 것으로 보임
- 대형 컨테이너선에 대한 건조경험, 기술력, 중고선가 등을 볼 때 선사들이 중국 조선사보다 한국 대형조선사를 선택할 가능성이 높음
- 수주국의 환율을 고려한 선가도 중국, 일본보다 우리나라가 유리
 - 선가가 달러기준 22%정도 하락하였으나, 각국 통화로 환산하면 한국은 5% 하락한 것에 불과(중국은 34%, 일본은 46%나 하락)

환율감안 한·중·일 선가추이



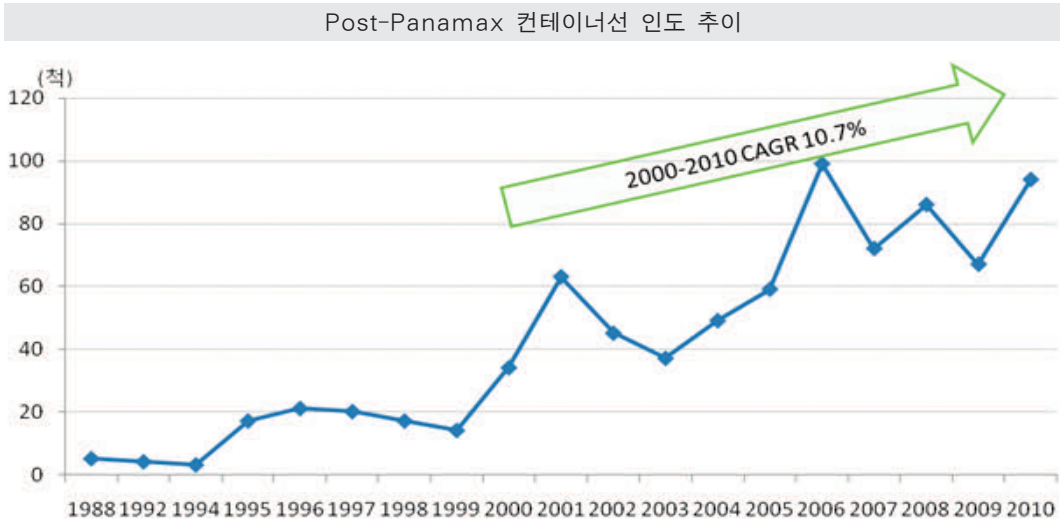
주 : 1) 2007년 1월 선가=100

2) Post-Panamax 8,000-8,500TEU 컨테이너선 선가를 각국 통화로 환산

자료 : Clarkson

□ 초대형 컨테이너선 발주가능성

- 대형 컨테이너선의 인도는 2000년 이후 꾸준히 증가 추세
 - 대형 컨테이너선인 Post-Panamax급 컨테이너선은 현재까지 806척이 인도되었는데 이중 2000년 이후가 705척으로 거의 대부분
 - 금융위기 이듬해인 2009년에도 67척이나 인도되었고 2010년에는 현재까지 94척이 인도되면서 2006년 최고치에 육박



자료 : Clarkson

- 대형 컨테이너선 수주잔고의 인도기일을 보면 2011년이 145척으로 가장 많고 2012년 이후 감소
 - 2012년까지 인도될 물량이 상당한 것은 발주에 부정적인 요소이지만 2013-2014년 인도받기를 희망하는 선사들은 2011년 발주에 나설 것으로 보임

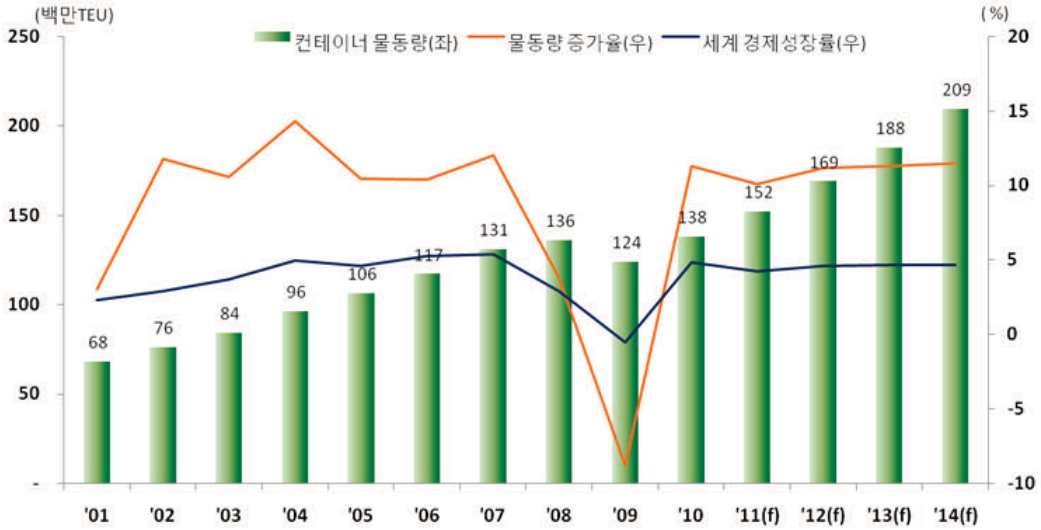
Post-Panamax급 컨테이너선 수주잔고 인도시기

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	계
척수	4	145	123	73	22	3	370

자료 : Clarkson

- 컨테이너 물동량이 금융위기 이전 수준을 회복하였고 세계 경제성장률이 4%대를 유지하며 컨테이너 물동량은 꾸준히 증가할 전망
 - 2009년은 세계 경제성장률이 0.6%, 컨테이너 물동량이 8.8%나 감소하였지만 2010년은 각각 4.8%, 11.3% 증가할 것으로 예상
 - 2011년 이후 컨테이너물동량은 연 10~11% 증가할 것으로 전망

컨테이너 물동량 추이 및 전망



주 : 2011년 이후 전망치는 산은경제연구소 추정

자료 : Clarkson, IMF

- 컨테이너선 대형화 추세, 운항 경제성과 선사의 선대확충 의지 등에 따라 초대형 컨테이너선이 발주될 가능성이 있음
 - 감속운항의 보편화로 필요 선박량 증가, 유가 상승에 따른 연비효율성 향상, 파나마운하의 확장 등에 따라 운항의 경제성 제고를 위해 대형화 추세는 계속될 것으로 예상
 - 2010년 14,000 TEU 2척 등 10,000 TEU 이상 컨테이너선 27척이 인도됨
 - 세계 1위 선사인 Maersk가 2011년 초대형 컨테이너선을 발주할 가능성이 높고 연쇄적인 발주 가능성이 있다고 판단