

유럽선사들, 9000TEU 이상 초대형선 집중 발주

6월말 현재 인도됐거나 발주된 선박 80척여척

지난해부터 초대형 컨테이너선의 시장 투입이 본격화되고 있는 가운데, 최근들어서는 주로 유럽 선사를 중심으로 9,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선이 집중적으로 발주되고 있는 것으로 나타났다.

특히 이같은 현상은 5월 이후 유럽선사들의 가세로 더욱 두드러지고 있는데, 지금까지 정기 선사들은 주로 8,000 TEU 급 컨테이너를 주로 발주하는데 주력했다.

선사들이 9000 TEU 이상의 초대형 컨테이너선 발주를 선호함에 따라 선가도 TEU당 1만 3,000달러가 넘는 등 상승세를 타고 있는 것으로 조사됐다.

일본해사신문과 CI 자료 등에 따르면, 6월 현재 인도하거나 신조 발주된 9,000TEU급 이상 초대형 컨테이너선은 모두 80척으로, 머스크 라인 등 유럽계 선사가 55척을, 코스코 등 중국계 선사가 25척을 발주 또는 인수했다.

[선사별 9000TEU이상 컨선 발주현황]

| 선사 | 선형 | 척수 | 조선소 | 준공 |
|-----------|-----------|----|-------|--------|
| Maersk | 12,000TEU | 14 | 오멘세 | 07-11년 |
| | 9,100TEU | 4 | 삼성 | 07-08년 |
| MSC | 9,200TEU | 13 | 삼성 | 05-07년 |
| | 9,600TEU | 8 | 삼성 | 09년 |
| CMA-CGM | 9,200TEU | 4 | 현대중공 | 05-06년 |
| | 9,700TEU | 4 | 대우조선 | 08-09년 |
| | 9,700TEU | 4 | 교섭중 | 09년 |
| Evergreen | 9,700TEU | 4 | 현대중공 | 08년 |
| COSCO | 9,400TEU | 9 | 현대중공 | 06-08년 |
| | 10,000TEU | 4 | NACKS | 08-09년 |
| CSCL | 9,600TEU | 8 | 삼성 | 06-07년 |
| ZIM | 9,700TEU | 4 | 현대중공 | 09년 |

유럽계 선사 중에서는 특히 지난해 영국의 피앤오 네들로이드를 인수한 머스크라인이 18척을 발주했으며, 중국계 선사 중에서는 코스코가 모두 13척을 발주, 선박 대형화를 주도하고 있다.

이같은 선박 가운데, 머스크 라인이 자회사인 오텐세 조선소에서 발주한 선박을 제외하면, 거의 대부분의 선박이 우리나라 조선소에 발주한 것이 특징이다. 초대형 컨테이너선 발주 가운데 관심이 쏠리고 있는 것은 세계 최대선사인 머스크라인이 1만2,000 TEU급 선박 14척을 포함해 모두 18척을 발주, 글로벌 리딩선사로서의 입지를 굳혀가고 있다는 점이다.

이와함께 유럽지역의 독립선사들이 이같은 9,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선 발주를 주도하고 있어 향후 이들 선사를 중심으로 컨테이너 운송 시장이 재편될 가능성이 크다는 점이다.

또한 우리나라 2대 원양선사가 이같은 대열에 합류하지 못하고 있는 가운데, 중국계 선사가 25척을 발주, 앞으로 컨테이너 운송 시장은 선두 2개 그룹 중심으로 움직일 가능성이 더욱 커졌다는 점이다.

하지만 일부에서는 컨테이너선의 초대형화로 인해 시장선점을 위한 경쟁력 측면에서는 유리할지 모르나, 수익성에 대한 검증이 아직 명쾌하게 드러나지 않는 점을 들어 향후 적정선형에 대한 논란이 일 것으로 예상되고 있다.