

韓国造船業は不況克服、2011年世界1位奪還に挑戦

2010年船舶輸出額は498億ドルと史上最高達成

2011年1月13日 知識経済部

□知識経済部(崔炅煥(チェ・ギョンファン)長官)、韓国造船協会は2011年に船舶および造船機資材輸出額は、2009~2010年新規受注不振による影響で前年比5.6%減の70億ドルの見通しを発表

○2011年に大型造船会社(7社)の受注目標は、前年比35%増の509億ドルと推計される。

造船会社の受注実績および目標(単位:億ドル)

区分	2010年実績	2011年目標	増減率
現代重工業+現代三湖重工業*	106	198	86.8%
サムスン重工業	97	110内外	13.4%
大宇造船海洋	112	110	△1.8%
STX造船海洋	31	50	61.3%
現代尾浦造船	30	33	10.0%
韓進重工業	0	8	全増
合計	376	509	35.4%

* 現代重工業が数週後、現代三湖重工業と建造量を配分

○中国は主力のばら積み貨物船市場の沈滞、構造調整圧力、人件費上昇、価格競争力低下の可能性などで条件が難しい反面、

-韓国はコンテナ船、海洋プラントの楽観的な需要展望、船舶燃費規制などで2011年世界受注量1位の可能性が大きくなる

* 韓国は2003~2008年に受注量世界1位、中国は2009~2010年受注量世界1位

□一方、2010年船舶および造船資機材輸出額は前年比約10%増の498億ドル(暫定)で史上最高の実績を記録(半導体に続き第2位と予想)

2011年の展望

□ 2011年全世界の船舶発注量は、2010年水準(3,380万CGT)より約4%増の3,500万CGTの見通し

* CGT(Compensated Gross Tonnage 修正換算総トン数):付加価値、投入工数、鋼材使用量などが反映されたトン数として造船所、国家で比較する時に主に使用

○予想より速い回復傾向で好況期(2006~2008年)以前に発注した水準に達したと評価されるが、本格回復傾向はまだ不透明

○船舶供給過剰および米国経済の二番底の憂慮、欧州財政危機拡散の可能性などの不安

要因が相変らず潜在

- 2011年世界の船舶建造量は、2009～2010年に発注量減少および引渡し延期などの影響で2010年の5,019万CGTに対し9.5%減の4,540万CGTの見通し
- 2011年に船舶および造船資機材輸出額は、船舶建造および引渡し量の減少で2010年498億ドルに比べ、5.6%減の470億ドルと展望

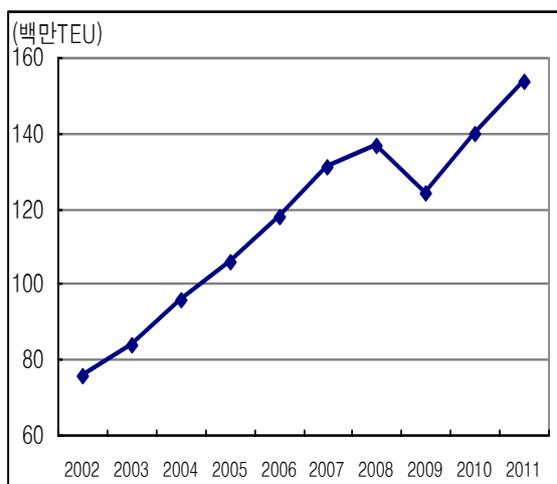
世界の造船市場および見通し(単位:100万CGT、%、Clarkson 2010年10月)

区分	実績		見通し					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
発注量	41.4	16.6	29.3	28.3	26.6	31.5	38.4	34.1
建造量(引渡し量)	41.0	43.7	53.8	45.4	40.4	34.0	31.3	26.8
建造能力	46.0	50.0	56.0	50.5	45.3	42.0	40.0	38.0

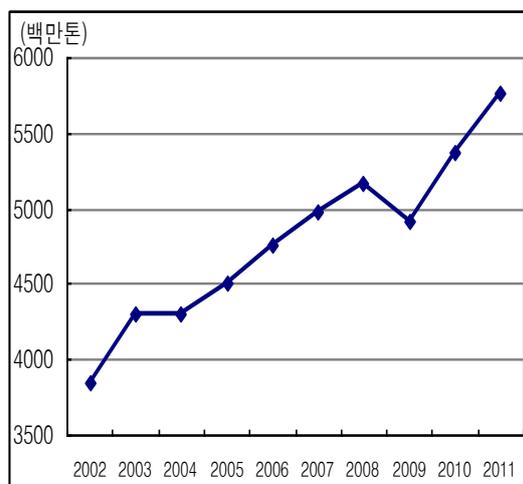
<海運市場の展望>

- (海上物流) 2010年の物流は、前年比約9～12%増、2008年水準以上に回復し、2011年にも堅調な増加傾向の展望
 - *2011年世界経済は4.2%内外の成長率、7.0%の貿易増加率見通し (IMF2010年10月)
- (コンテナ) 主要国産業の生産拡大および景気回復の持続展望により2011年は前年比10%相当の増加率との見通し
- (ばら積み船) 鉄鉱石、石炭など主要貨物の物流増加傾向に力づけられ、2011年は前年比7%相当の堅調な増加傾向の見通し

コンテナ物流量推移および展望



ばら積み物流量推移および展望

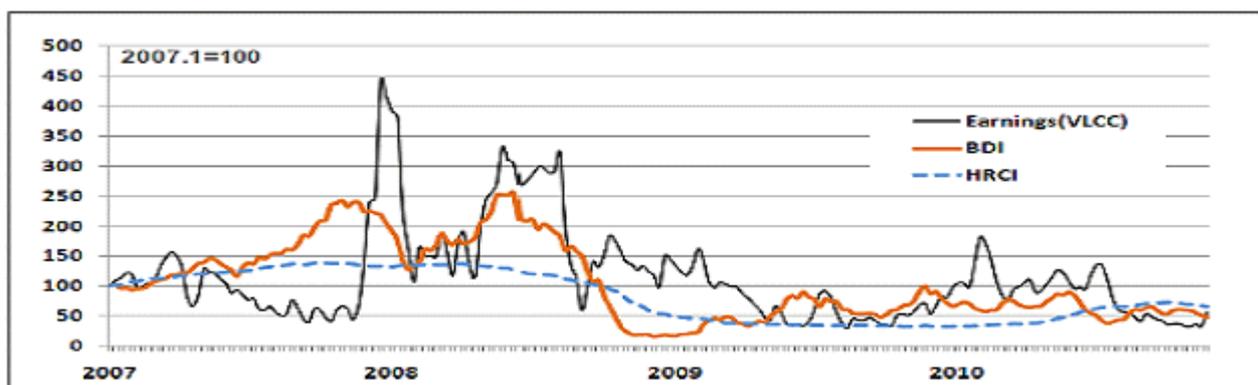


□（海上運賃）2010 年回復傾向を見せたが、第 4 四半期に入りコンテナ部門を除いては多少劣勢、2011 年はゆるやかな上昇（ばら積み以外*）との見通し

*ばら積み運賃指数 (BDI 1985=1000) : 10,844p ('08.5) → 743p ('08.12) → 3,941p ('09.11) → 1,773p ('10.12.24)

*コンテナ備船料指数 (HRCI 1997=1000) : 1,383p ('08.5) → 502p ('08.12) → 667p ('10.11)

海上運賃指数の推移



<造船市場の展望>

□（発注量）2011 年船舶発注量は潜在不安要因にもかかわらず、世界の景気回復および海上物流増加による海運・造船市況回復傾向に力づけられ、2010 年(3,380 万 CGT)より約 4%増の 3,500 万 CGT の見通し

* 潜在不安要因: 船舶供給過剰および米国経済の二番底憂慮、欧州財政危機拡散の可能性などの不安要因が相変らず潜在

○造船・海運見通し機関 Clarkson(2010 年 10 月)によれば、全世界の需要は 2012~2019 年まで年平均で約 5,240 万 CGT の見通し

※ Fairplay(造船・海運見通し機関 2011 年 1 月)は、(2010~2015)年平均で 3,500 万~4,000 万 CGT の見通し

○特に 2016~2019 年に年平均約 3,310 万 CGT の発注量を見通すが、これは 1996~2009 年の年平均発注量 3,520 万 CGT には至らないが、超好況期(2006~2008 年)を除いた期間の年平均発注量の 2,556 万 CGT を上回る水準

世界の中期年平均新造船需要見通し(Clarkson 2010年10月)

区分	隻数	百万CGT
1996～2009	1,917	35.2
2010～2011	1,325	27.4
2012～2019		
(Low Case)	1,047	22.2
(Base Case)	1,526	31.6
(High Case)	2,163	43.5

* 発注量(百万CGT): (2010) 27.9 → (2011) 26.9 → (2012～2015)年平均30.2 → (2016～2019)年平均33.1 (2010年10月Clarkson)

(※ 1996～2006年 年平均発注量30.4)

* 2010年発注量: 2010年10月に27.9百万CGTだったが、結局33.8百万CGT記録

□ (船種別需要展望) 供給過剰

* 中国変数、世界石油需要などにより船種別に明暗が交差した見通し

* 全世界では発注残は既存船腹量の30%に肉迫(2010年11月末Clarkson GTベース)

○ばら積み船は過剰供給、東アジアで原材料輸入効果減少などにより不振、タンカーは単胴船の退出(2011年から)等で中立の展望

○コンテナ船(世界景気の回復)、LNG船(原油高、年平均5.2%需要増の予想)、海洋プラント(原油高、年平均5.7%需要増の予想)は楽観展望

2011年船種別需要見通しおよび変数

船種	来年度変数
ばら積み船(不振)	-中国を含む東アジアで原材料(鉄鉱石、石炭)輸入の効果減 -異常気温等によるトンマイル効果、滞船現象など
タンカー(中立)	-単胴船の退出による新造船代替需要が存在 -金融危機以後、ばら積み船は長い沈滞期間、中小型では発注回復の遅延 -世界の石油需要増加、中国の石油輸入先多角化
コンテナ船(楽観)	-アライアンスによる路線合理化、船速減少による船腹量吸収 -他の船種船腹量増加効果はわずか、グローバル景気の回復
LNG船(楽観)	-2022年まで年平均5.2%需要増加予想(2013～2019年年平均で37隻の需要予想) -2009年発注実績なし、2010年下期に発注再開、2012年需

	要正常化の見通し
海洋プラント(楽観)	<ul style="list-style-type: none"> - 2008年ドリルシップ大量発注に続くFPSOの発注持続の見通し - 2022年まで年平均5.7%の高い需要増を期待 - 2019年まで毎年150ギガ越える需要予想(2010-2019年に年間FPSO 10~22、ドリルシップ3~14の需要見通し)

船種別長期新造船の需要見通し(Base case)(単位:百万CGT)

区分	実績(年平均 :1996~2009)	2010	2011	2012~2015 (年平均)	2016~2019 (年平均)
タンカー	9.8	6.6	5.3	6.1	6.3
ばら積み船	9.5	13.6	7.8	4.8	5.7
コンテナ	7.0	3.4	6.7	7.6	9.8
ガス船	2.2	0.8	1.4	3.2	3.4
合計	35.2	27.9	26.9	30.2	33.1

- * タンカー2,000DWT以上、ばら積み船10,000DWT以上、ガス船(LNG船、LPG船)
- * DWT(Dead Weight Tonnage):重量トン数(船舶が積載可能な貨物の重量、バルク契約時・傭船料算出時に使用)

- (造船会社別受注目標)市況回復により国内造船会社7社の受注活動が本格化する見通しで、2011年受注目標は2010年実績(376億ドル)に比べ35%増の509億ドルとの見通し
- 造船会社別受注目標を見ると、現代重工業(現代三湖重工業含む)、STX造船海洋は2010年受注実績より60%以上の大幅増加
- サムスン重工業、現代尾浦造船は10%内外、大宇造船海洋は2010年水準、韓進重工業は2010年一隻も受注できなかったが、2011年には8億ドル見通し

国内7社の受注目標 (単位:億ドル)

区分	2010年受注実績	2011年受注目標	増減率
現代重工業+現代三湖重工業*	106	198	86.8%
サムスン重工業	97	110内外	13.4%
大宇造船海洋	112	110	△1.8%
STX造船海洋	31	50	61.3%
現代尾浦造船	30	33	10.0%

韓進重工業	0	8	全増
合計	376	509	35.4%

*現代重工業が数週間後、現代三湖重工業と建造物量配分

- (建造量) 超好況期(2006~2008年)に発注量が集中(2003~2008年好況期全体の60%)して、2010~2012年大量の新造船が建造・引渡し予定(特にばら積み船)
- 2011年世界の船舶建造量は、2009~2010年の発注量減に伴う新規受注不振および引渡し時期の遅延、2010年史上最大の建造による基底効果などで、2010年の5,019万CGTに対して9.5%減の4,540万CGT見通し
- 2011年韓国の建造量も2009~2010年の新規受注不振、受注残減少などで2010年(1,551万CGT)に比べ5.9%減の1,460万CGT見通し
 - * 2011年建造量見通し(Clarkson百万CGT):韓国14.6、中国16.1、日本8.9、欧州2.8
 - * 2010年1~11月建造量実績(Clarkson百万CGT):韓国14.5、中国16.4、日本7.4、欧州3.2
- 大型造船会社7社は、2010年末で約2年分の受注残(4,544万CGT)を保有した状況であり、予想より速い造船市況の回復で短納期受注増加時に建造量小幅増加の可能性も一部にあり
 - * 中小造船は2008年金融危機以後、流動性悪化の余波で建造量が減少の見通し
- 今後、世界の船舶建造量・引渡量は超好況期(2006~2008年)、不況期(2009~2010年上半期)を過ぎ、受注量が平年水準に復帰することによって2010年をピークに今後5年間は減少見通し
 - * 船舶建造量(引渡し量)見通し(Clarkson 2010年10月)(百万CGT):
(2010) 53.8 → (2011) 45.4 → (2012) 40.4 → (2013) 34.0 → (2014) 31.3 → (2015) 26.8
- (輸出額) 2011年船舶・造船資機材・海洋プラント輸出額は、2010年の498億ドルに比べ5.6%減の470億ドル見通し
- 造船会社の大部分が輸出船*を建造する理由として2011年船舶建造量および引渡数量減少見通しによる減少効果
 - * 輸出船比重:2009年建造量の98%、2010年建造量の90%
- (建造能力) 造船好況期(2003~2008年)に各国は設備投資を競争的に行ったが、受注量が平年水準に復帰する場合、世界の建造能力は今後5年間に漸進的縮小の見通し
 - * 建造能力(Clarkson2010年10月)(百万CGT):
(2010) 56.0 → (2011) 50.5 → (2012) 45.3 → (2013) 42.0 → (2014) 40.0 → (2015) 38.0
- 2010年5,600万CGTで最高水準、2015年3,800万CGTへと減少見通し

* 中国の建造能力は2007～2009年に2倍増の1,300万CGTと推定され、2010年1,900万CGTをピークに2015年1,400万CGTへと減少見通し

国別建造能力見通し(Clarkson 2010年10月100万CGT)

年	日本	韓国	中国	欧州	その他	合計
2009	10.0	16.5	13.0	7.0	3.5	50.0
2010	10.0	17.5	19.0	6.0	3.5	56.0
2015	6.0	14.0	14.0	2.0	2.0	38.0
2009～2015(%)	▲40%	▲15%	8%	▲71%	▲43%	▲24%

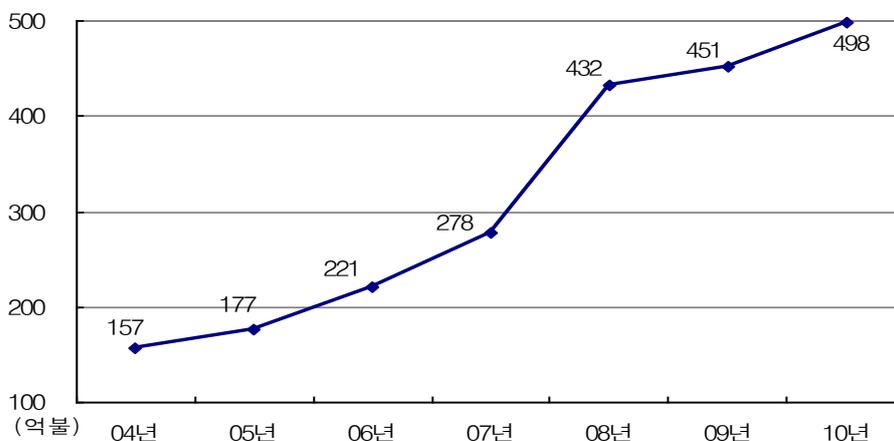
〈韓国の受注量世界1位奪還の可能性〉

- (韓国) 中国より受注競争力優位にあるコンテナ船、LNG船、海洋プラントの楽観的需要展望、国際海事機関(IMO)の船舶二酸化炭素排出規制および燃費競争加速化傾向により2011年に造船業世界1位奪還の可能性高い
- (中国) 主力船種のばら積み船沈滞、急激な設備拡張による造船業の構造調整圧力、人件費上昇、人民元切上げに伴う価格競争力低下の可能性など一部に悪材料直面
- しかし、莫大な外貨準備保有を土台に船舶金融提供(欧州船主国と関係強化)、高付加価値(LNG船など)船舶の受注増などは注視要因

2010年実績分析

- 2010年船舶および造船資機材輸出は、前年比約10%増の498億ドル(暫定)で、史上最高の輸出実績達成

船舶および造船資機の輸出推移



* 出所:韓国貿易協会 MTI 746(船舶海洋構造物および部品)

○2008 年グローバル経済危機以後、船舶の過剰供給、欧州財政危機再発の可能性などの不安要因にもかかわらず、

- 2010 年海運・造船市況が予想より速い回復傾向を見せ、好況期に受注した高付加価値船舶が円滑に引渡されたことが主要因

* 超大型コンテナ船、LNG 船、ドリルシップ、海洋プラントなど

<世界の動向>

□ 2010 年船舶発注量は世界の景気回復および海運市況改善に力づけられ、前年比 134.2%増の 3,380 万 CGT 記録

世界の造船市場推移

	2007	2008	2009	2010
発注量(万 CGT)	9,361	5,367	1,443	3,380
(前年比増減率)	(38.5%)	(△42.6%)	(△73.1%)	(134.2%)

○韓国は輸出船の比重が 90%以上で造船不況により 2010 年 3 指標(受注量、建造量、受注残)で中国に続き世界 2 位

* 韓国は 2003~2008 年受注量 1 位、2003~2009 年建造量 1 位、2000~2008 年受注残 1 位

受注量、建造量、受注残シェア (%)

年	受注量			建造量			受注残		
	韓国	日本	中国	韓国	日本	中国	韓国	日本	中国
2007	35.0	15.0	34.8	34.2	25.3	18.5	34.3	19.1	28.7
2008	34.8	18.2	34.5	36.3	23.1	21.5	33.4	19.0	31.8
2009	33.3	10.5	44.5	34.4	21.2	27.8	32.6	18.1	34.6
2010	34.8	6.0	46.9	30.9	18.8	36.7	32.3	16.0	37.1

○中国は自国建造主義に基づいた自国籍船発注*、原価競争力、船舶金融支援等を通じて量的指標で世界 1 位を記録

* 中国の自国籍船受注比重: (2009 年)45%、(2010 年)50%以上と推定(中国輸出入銀行)

□ 2010 年に新造船価は LNG 船を除く大部分の船舶で前年比(最高点は 2008 年 8 月の 25.2%下落)、小幅上昇した水準

船種別船価の推移(百万ドル、ポイント)

区分	2005	2006	2007	2008		2009		2010	
				8月	12月	3月	12月	3月	11月
VLCC [32万 DWT]	120	120	146	160	150	141	101	97	105
コンテナ船[6,350 TEU]	89	101	107	108	100	95	67	66	79.5
ばら積み船[180k Capesize]	59	68	97	99	88	81	56	56	57
LNG 船 [160k]	205	220	220	250	245	245	212	212	202
Clarkson 船価指数	162	168	184	190	177	157	138	136	142

<主要指標別の動向>

□ (受注量) 2010年は、ばら積み船とタンカーが相変わらず中心で、第3四半期からコンテナ船受注再開などにより前年比144.9%増の1,178万CGT

○受注額は前年比138%増の306億ドルで、中国の282億ドルより24億ドル多く、世界1位を維持

-中国の受注隻数(914隻)は韓国(458隻)の2倍以上に達するが、ばら積み船、中小型タンカーなど低付加価値船舶受注に偏重

2007~2010年韓国、中国の受注状況

年	韓国			中国		
	隻数	万CGT	受注額(億ドル)	隻数	万CGT	受注額(億ドル)
2007	1,208	3,279	974	2,067	3,259	797
2008	674	1,866	709	1,102	1,851	483
2009	176	481	129	437	643	111
2010	458	1,178	306	914	1,586	282

2010年韓国、中国の船種別受注状況

区分	世界		中国		韓国	
	隻数	万CGT	隻数	万CGT	隻数	万CGT
ばら積み船	973	1,811	569	1,022	206	398
タンカー	209	612	89	211	119	360
コンテナ船	124	401	45	114	63	253
LNG 船	5	40	1	8	4	32
合計	1,754	3,380	914	1,586	458	1,178

□（建造量）2010年建造量は良好な船舶建造・引渡しにより前年比0.2%増の1,551万CGTを記録

○輸出額は前年比約10%増の498億ドル（暫定分）水準で史上最高を達成

* 2010年1～11月輸出額は前年同期比9.3%増の449億ドル（韓国貿易協会）

□（受注残）2010年受注残は建造量に比べて遅い受注回復速度で、前年比17.4%減の4,554万CGT。これは今後約2年分の仕事

韓国の造船業動向

年	受注量			建造量			受注残		
	隻	万CGT	増減率	隻	万CGT	増減率	隻	万CGT	増減率
2007	1,208	3,279	(53.1)	419	1,204	(9.7)	2,172	6,500	(46.1)
2008	674	1,866	(△43.1)	508	1,547	(28.5)	2,389	6,936	(6.7)
2009	176	481	(△74.2)	518	1,548	(0.1)	1,905	5,511	(△20.5)
2010	458	1,178	(144.9)	497	1,552	(0.2)	1,604	4,554	(△17.4)