

2016년도 조선·해운시황 및 2017년도 전망

I. 세계 조선시장 동향	1
II. 국내 조선업 동향	5
III. 주요 해운시장 동향 및 전망	8
1. 벌크선 시장	8
2. 탱커 시장	11
3. 컨테이너선 시장	14
IV. 향후 조선시황 전망	16

확인 : 팀 장 이재우 (3779-6685)
 jaewoolee@koreaexim.go.kr
작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
 flydon@koreaexim.go.kr

※ 본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해이며 한국수출입은행의 공식 입장과는 무관함

< 요약 >

- 2016년도 11월 누적 전 세계 신조선 발주량과 발주액은 전년 동기대비 각각 71.8%와 63.3% 감소
 - 11월 누적 전 세계 발주량은 1,047만CGT, 발주액은 309억달러로 집계
 - 11월 Clarkson 신조선가 지수는 전년말대비 5.5% 하락한 124
- 국내 조선산업의 11월 누적수주는 전년 동기대비 크게 감소
 - 수주량은 163만CGT (전년 동기대비 84.2% ↓)
 - 수주액은 33.5억달러 (전년 동기대비 85.4% ↓)
 - 전 선종이 큰 폭으로 감소하여 90년대 이후 최저 실적을 기록
- 벌크선 시장은 전년 대비 낮은 운임수준을 보이고 있으나 2017년 시황 개선이 가능할 전망
 - 금년 중(12월 중순까지) 평균 BDI는 전년 대비 7.0% 하락한 668
 - 그러나 3월 이후 완만한 상승흐름이 나타나고 있음
 - 2017년에는 느린 회복 가능성이 있고 세계경기 회복과 폐선량이 관건임
- 탱커는 2016년 시황하락이 나타나고 있으며 2017년 추가적 하락 불가피
 - 11월까지 평균 운임은 선형에 따라 전년 동기대비 0.4~25% 하락
 - 11월까지 평균 용선료는 선형에 따라 20~34% 낮은 수준 기록
 - 탱커시장은 2017년 수요의 둔화와 많은 신규선복량 공급으로 추가적인 시황 하락이 불가피할 전망
- 컨테이너선은 용선료 운임 모두 약세 추세이며 2017년 개선은 어려울 전망
 - CCFI의 2016년 평균치는 전년대비 약 19% 낮은 수준이며 HRCI는 매우 낮은 수준에서 완만한 하락을 지속하고 있음
 - 2015년 대량 발주된 선박의 인도가 2017년 대거 예정되어 시황의 개선은 어려울 전망
- 2017년 신조선 시황은 시황 관련 변수들이 긍정적 방향으로 움직이며 점차 개선 전망
 - 세계 교역량 성장률이 반등할 것으로 예상되고 유가상승과 환경규제로 인한 폐선 증가 등 전반적 환경이 긍정적 방향으로 움직일 전망
 - 급격한 시황상승은 아니더라도 하반기 이후 점진적 개선 전망

I. 전 세계 조선시장 동향

- 전 세계 신조선 발주시황은 90년대 시황 회복 이후 가장 저조한 양상을 나타냈고 건조량은 소폭 감소하였음
 - 신조선 시장은 저유가 지속에 의한 에코십 투자수요 위축, 해양플랜트 발주 부진, 세계적 저성장 기조와 선박량과잉에 의한 해운시황 부진 등의 악재요인이 겹치면서 발주수요가 크게 침체된 양상을 보였음
 - 11월 누적 전 세계 발주량은 전년 동기대비 71.8% 감소한 1,047만 CGT를 기록
 - 동 기간 발주액은 63.3% 감소한 309억달러를 기록
 - 동 기간 전 세계 선박건조량은 7.2% 감소한 3,251만CGT를 기록하여 세계적인 구조조정 여파에도 감소폭은 크지 않았음
 - 구조조정의 영향이 크게 나타난 중국은 전년 동기대비 17.0% 감소한 반면, 지난해 최대의 수주실적을 기록한 일본은 오히려 4.8% 증가하여 대조를 보임

< 전 세계 조선산업 수주 및 건조량 추이 >

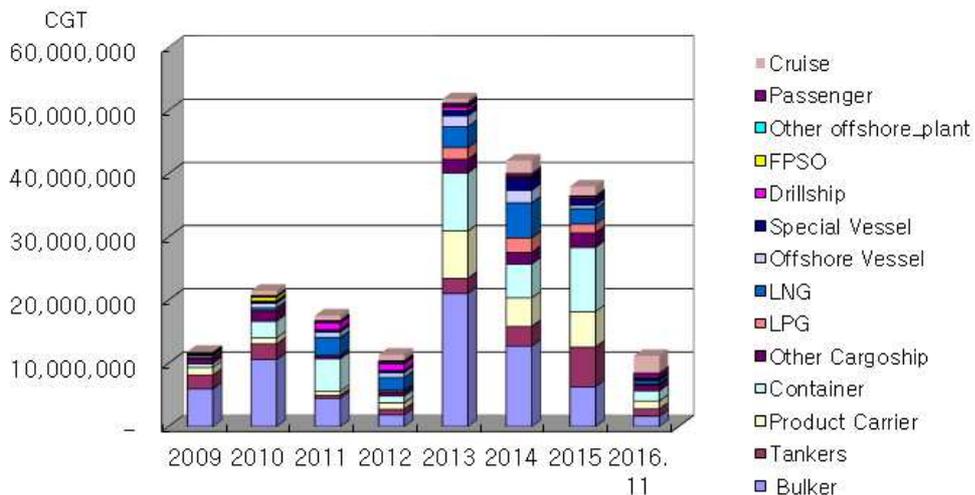


자료 : Clarkson

- 선종별로는 크루즈선이 큰 증가세를 보여 두드러졌고 해양플랜트와 나머지 상선들의 발주는 크게 부진한 것으로 나타남

- 2016년에는 크루즈 관광시장의 성장으로 선박의 신조수요가 급증하면서 사상 최대의 호황세를 보여 다른 선종과 극단적 대조를 보임
 - 예년의 경우 전 세계 신조선 시장에서 크루즈선이 차지하는 비중은 CGT 기준으로 1~8% 수준이었으나 금년에는 24%까지 확대됨
- 그 외 벌크선, 컨테이너선, 탱커, LNG선 등 모든 선종은 지난해의 약 15~25% 수준의 발주량을 보이고 있어 침체를 나타내고 있음
- 부유식 해양플랜트 발주 실적은 '0'으로 기록됨

< 선종별 세계 발주량 추이 >



자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

- 신조선가는 2016년 한 해 동안 선종별로 4~10% 수준의 하락추세를 나타냈으며 선종별로 9월 또는 10월 이후 하락이 멈춘 상태임
 - Clarkson의 신조선사 지수는 123.69로 11월까지 5.5% 하락한 수준을 나타냈는데 금융위기 이후 가장 낮은 수치임
 - 탱커의 신조선가 지수는 2016년 들어 9.8% 하락하여 주요 선종들 중 가장 큰 폭의 하락을 나타냈는데 9월 이후는 하락추세를 멈추고 유지되고 있음
 - 컨테이너선 신조선가 지수는 2016년 한 해 동안 8.9% 하락하였으며 10월 이후 하락추세가 멈춘 채 유지되고 있음

- 벌크선 신조선가 지수는 한 해 동안 6.0% 하락하였고 6월 이후 하락세는 멈춘 채 유지되고 있음
- 가스선 신조선가 지수는 4.4% 하락하여 가장 작은 폭을 보였으며 9월 이후 하락세가 멈추었음
- 9월이나 10월 이후 선종별로 신조선 발주가 증가하는 등의 변화는 보이지 않았음에도 하락세가 멈춘 것은 가격이 바닥에 이른 신호일 가능성도 있음

< 신조선 선가 추이 >

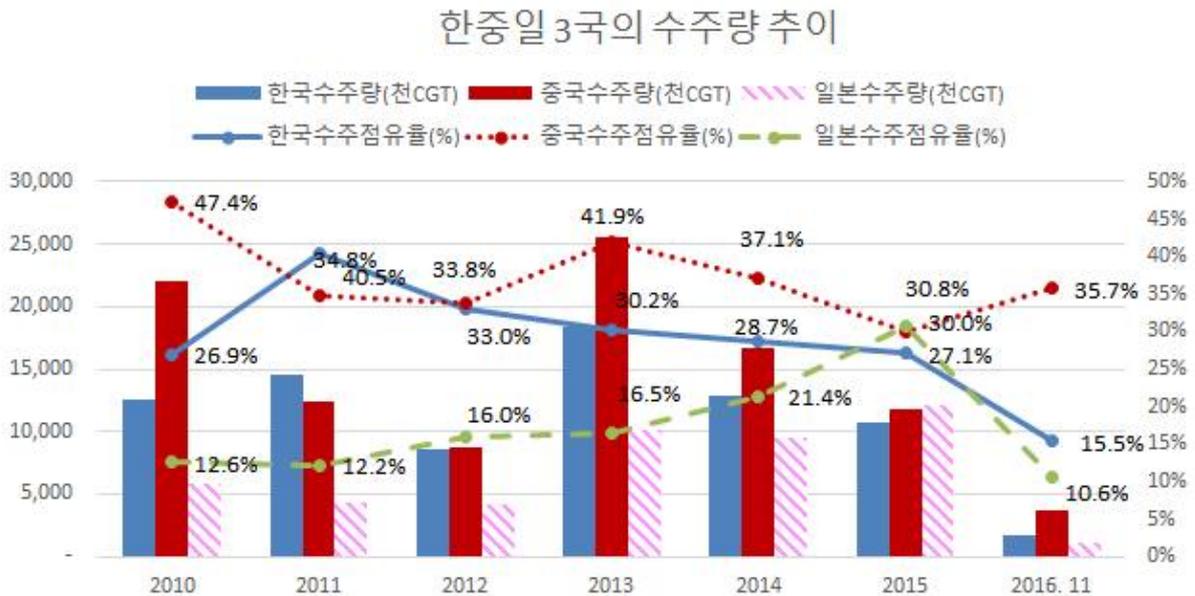


자료 : Clarkson

- 11월까지의 한중일 3국의 수주실적을 비교하면 중국만이 비교적 점유율을 유지하였을 뿐 한국과 일본의 점유율은 크게 하락함
 - 한중일 3국은 과거 약 88%의 수주점유율을 기록하였으나 주요 선종이 모두 극심한 침체를 보인 2016년에는 3국 합계 61.9%로 크게 위축됨

- 2016년 호조를 나타낸 크루즈선은 3국 모두 수주대상 선종이 아니어서 상대적 위축이 크게 나타남
- 중국은 자국 발주 400K급 광석운반선의 대량 수주 등으로 11월까지 전년 동기대비 63.9% 감소한 375만CGT를 수주하며 3국 중 가장 양호한 실적을 나타냄
 - 수주점유율도 35.7%로 비교적 양호하게 유지
- 일본은 브렉시트 이후 엔화가치의 급상승 등이 영향을 미치며 11월 누적 수주실적이 전년 동기대비 90.6% 감소한 111만CGT에 그침
 - 수주점유율은 10.6%로 다시 하락
- 한국 역시 별다른 호재 없는 수주 부진으로 수주점유율이 15.5%까지 하락

< 한중일 3국의 수주액 추이 >

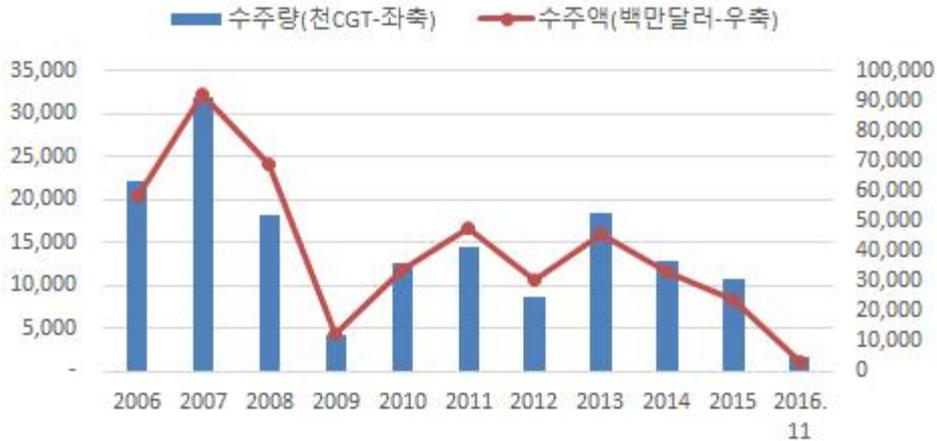


자료 : Clarkson

II. 국내 조선업 동향

□ 2016년도 수주는 수주절벽이라 표현될 만큼 부진한 양상을 나타냄

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



자료 : Clarkson

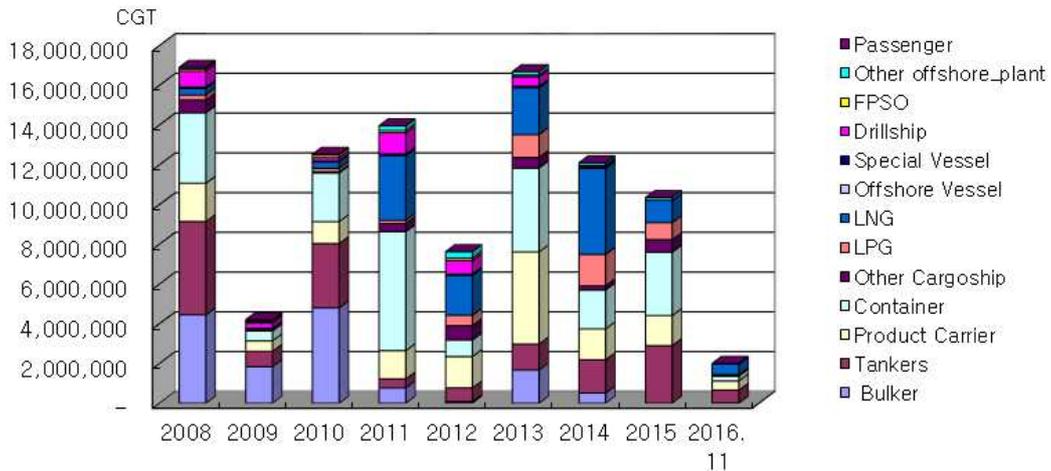
- 11월 누적수주량은 전년 동기대비 84.2% 감소한 163만CGT를 기록
- 동 기간 수주액은 전년 동기대비 85.4% 감소한 33.5억 달러를 기록
- 연말로 가면서 국내 조선소들이 수주를 늘려가고 있고 대규모 해양플랜트 수주건까지 있어 연말까지의 실적은 다소 나아질 것으로 보이나 전반적인 부진이 해소될 수준은 아님
- 연말까지의 기대 수주량을 감안하여도 금년 수주량은 한국 조선산업이 연간 필요한 일감의 20%에도 미치지 못할 것으로 추정됨

□ Clarkson 기록을 토대로 선종별 수주실적을 살펴보면 탱커와 LNG선이 2016년 수주의 대부분을 차지하고 있는데 이들 선종의 수주량 역시 예년에 비해 극히 저조하여 큰 의미는 없음

- 11월까지 수주량을 기준으로 유조선과 제품운반선 등 탱커는 금년도 전체 수주량의 55%를 차지하고 있으나 전년도 탱커 수주량의 약 25%에 불과함
- LNG선은 금년도 전체 수주량의 27%를 차지하는 또 하나의 주요 선종이나 최근 5년치 평균의 약 20% 수주에 불과함

- 컨테이너선은 과거 한국 조선업의 주력 선종이었는데, 금년도 수주량은 단 4척에 불과하여 수주침체 개선을 위해서는 반드시 활성화되어야 할 선종으로 꼽힘
- 해양플랜트는 11월까지의 수주기록은 없으나 금년중 모잠비크 코랄 FLNG의 수주가 유력시되고 있음

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >

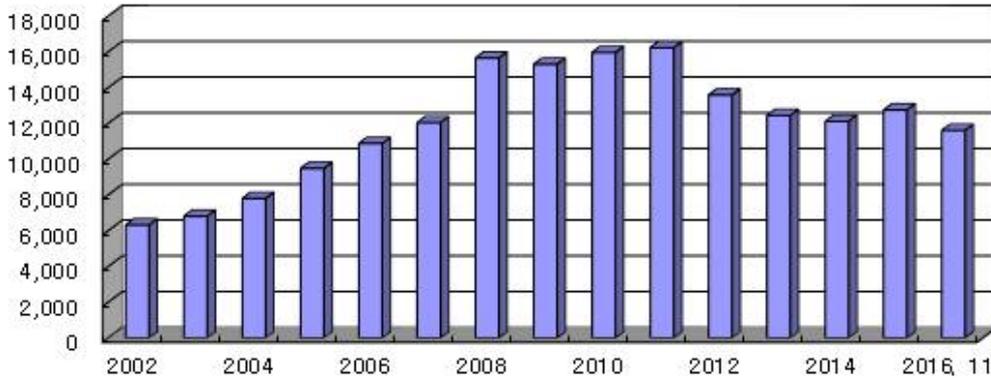


자료 : Clarkson 데이터를 기반으로 해외경제연구소 작성

- 건조량은 11월까지 소폭 증가한 수준으로 수주시황의 부진에 비하여 건조는 비교적 정상적으로 이루어지고 있는 상황임
 - 11월 누적 건조량은 전년 동기대비 3.6% 감소한 1,160만CGT
 - 지난해 같은 기간 보다는 소폭 감소하였으나 2013년 같은 기간에 비해서는 오히려 2.3% 증가한 수준으로 건조는 비교적 무리 없이 진행되는 수준으로 추정됨
 - 해양플랜트 등 일부 프로젝트의 경우 선주의 인도 연기요청이나 금융조달 실패로 인한 인도 차질 등이 알려지고 있으나 현재 수치상으로는 정상적 수준으로 추정됨

< 국내 신조선 건조량 추이 >

한국 조선산업 건조량(천CGT)



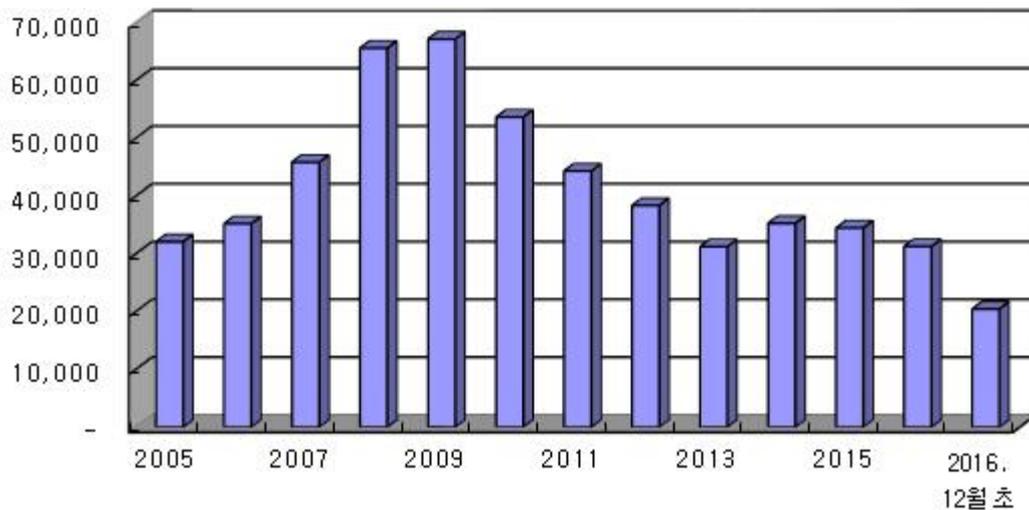
자료 : Clarkson

□ 국내 선박 수주잔량은 빠르게 감소하고 있음

- 12월초 기준 수주잔량은 2,046만CGT로 연초 대비 34.6% 감소함
- 정상적인 건조활동 대비 수주가 극히 저조하여 빠른 감소를 나타냄
- 현재 수준은 약 1.5년치 이하의 일감으로 추정되며 향후 3년여에 걸쳐 인도될 예정이어서 당장 2017년부터 일감 부족이 현실화될 가능성이 있음

< 국내 신조선 수주잔량 추이 >

한국 수주잔량 (천CGT)



자료 : Clarkson, 각 기초 기준

□ 선박(해양플랜트 포함) 수출은 해양플랜트 등 거액 프로젝트의 인도차질 등으로 전년 동기대비 감소함

- 11월 누적 선박수출은 전년 동기대비 14.4% 감소한 321.1억달러를 기록

III. 주요 해운시장 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

□ 2016년 벌크선 시황은 전반적으로 공급보다는 수요의 부진으로 침체된 수준으로 평가되나, 절대적 약세 수준 속에서도 3월 이후 상승흐름이 나타남

- 2013~2014년 대량 발주된 선박의 인도로 공급압력이 높은 상황이었으나 시장은 상반기 중 선복량의 3% 이상을 폐선하며 대응하였고 이는 추가적인 시황 하락을 제한한 효과가 있었던 것으로 평가됨
- 반면, 물동량의 증가가 전년 수준보다도 더 둔화되어 2%대에 그칠 것으로 추정되므로 공급측의 조절 노력에도 불구하고 전체적인 시황이 지난해보다 개선되지는 못한 것으로 평가됨
- 그러나 주목할 점은 운임이나 용선료가 수치상으로는 침체 수준을 나타내면서도 3월 이후 완만한 상승흐름이 나타났다는 점임
 - 이러한 흐름은 상반기 중에는 많은 폐선량, 하반기 중에는 물동량의 증가의 영향으로 추정됨
- 하반기에는 절대적 시황은 약세수준이었으나 유럽의 석탄 수입과 중국의 철광석 수입 증가로 인하여 운임수준이 크게 호전되기도 하였음
- 하반기에는 상반기보다 시황이 호전되면서 상반기의 폐선량 증가흐름은 이어지지 않았고 선복량은 소폭 증가한 것으로 추정

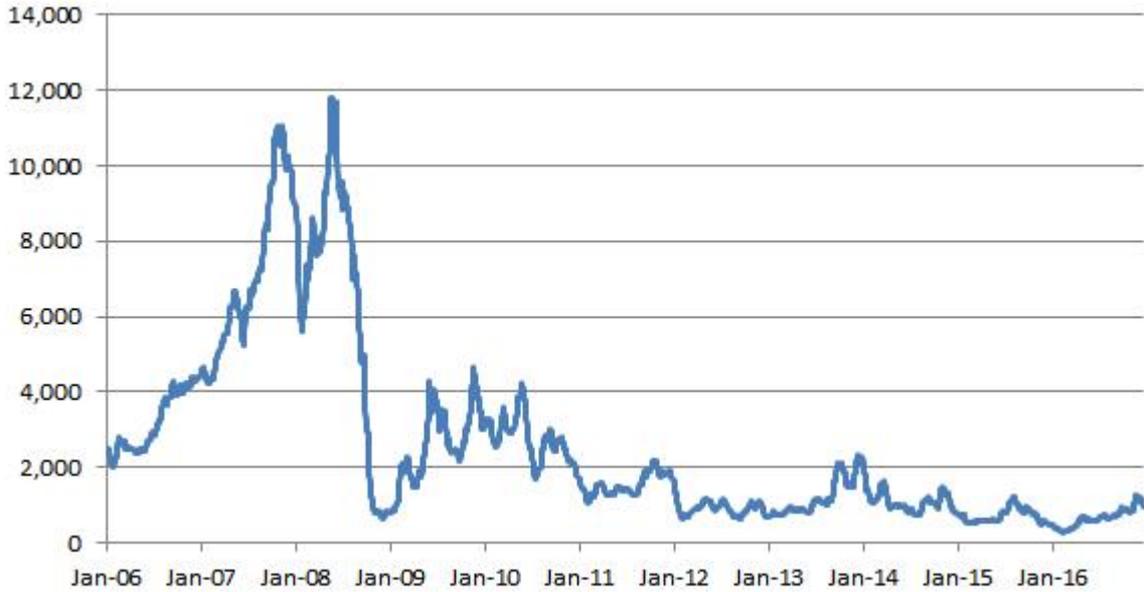
□ 12월 중순까지의 BDI는 평균 668로 전년 대비 7.0% 낮은 수준이며 사상 최저 수준으로 추정됨

- 2016년 중 BDI는 473이라는 약세로 출발하여 2월 중에는 지수 개발

이후 사상 최저치인 290을 기록하기도 하였으며, 이후 반등하였으나 600~800의 약세를 지속하였음

- 4분기 이후 시장의 수요가 갑자기 증가하면서 BDI는 1,250을 상회하기도 하였음

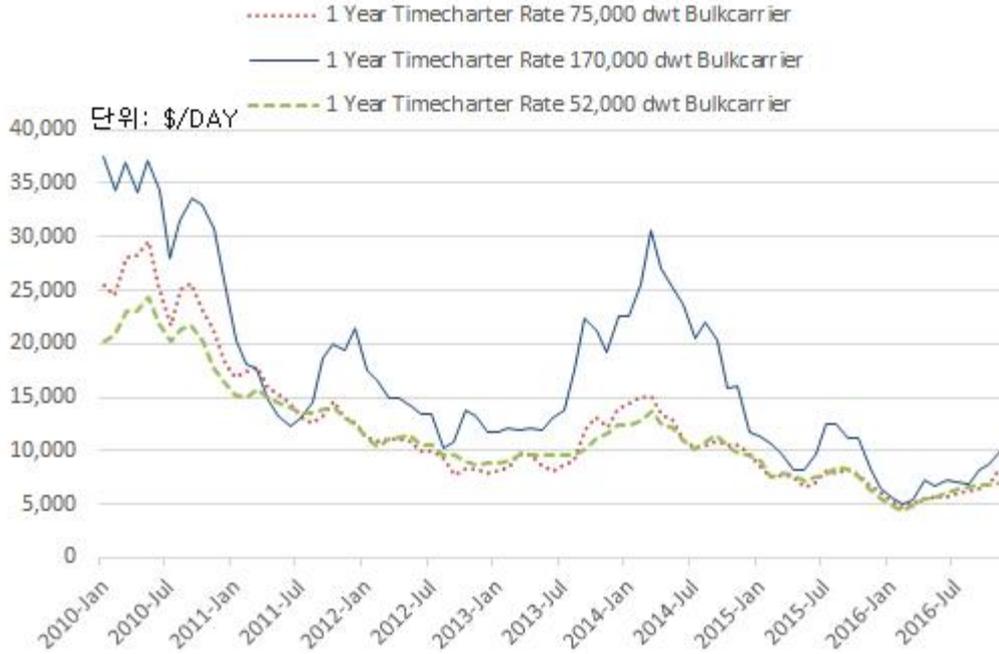
< BDI 추이 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- 벌크선의 용선료는 연평균으로 전년 대비 하락한 수준이나 3월 이후 상승흐름이 나타나 연말 용선료 수준은 연초보다 크게 상승함
 - 1년 정기용선료 기준으로 11월까지 Capesiz 170Kdwt급의 용선료는 평균 7,124US\$/day로 전년 동기대비 30.8% 하락한 수준이나 금년 들어 53.2% 상승한 수준임
 - 동 기간 Panamax급 75Kdwt급 용선료는 평균 6,037US\$/day로 전년 동기대비 20.6% 낮은 수준이며 금년 들어 40.5% 상승
 - 동 기간 Handymax급 52Kdwt급 용선료는 평균 5,906US\$/day로 전년 동기대비 24.1% 낮은 수준 금년 들어 28.4% 상승

< 선형별 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson, 1년 정기용선료 기준

□ 벌크선의 해운시황은 2017년 느린 회복 가능성이 있으며 폐선량과 세계 경기 회복이 관건이 될 전망

- 금년 초까지도 빠르게 하락하던 용선료와 운임을 감안하면 최근의 흐름은 시황이 바닥을 지나는 것으로 조심스럽게 추측됨
 - 4분기의 수요 증가는 일시적 흐름일 가능성이 높으나 폐선에 의한 공급 조절은 지속될 수 있을 것으로 전망
- 최근의 경제전망은 2017년 호전된 성장률을 예측하고 있고 교역량 증가율도 3%대로 회복할 것으로 전망하고 있음 (IMF, 10월 전망치)
- 이러한 전망이 실현되고 2016년 수준의 폐선이 지속된다면 느린 속도이기는 하지만 서서히 회복이 진행될 수도 있음
- 2015년 이후 벌크선의 발주량이 크게 감소하여 2018년의 공급압력은 크게 낮아질 전망이어서 2017년 완만한 회복흐름이 시작된다면 벌크선시황 호전은 지속적인 흐름을 이어갈 가능성이 높음
- 2017년부터 평형수처리장치 규제가 시작되면서 폐선 유인이 높아질

것으로 기대되는데, 2017년의 폐선량은 향후 벌크선 시황 향방의 관건이 될 전망이다

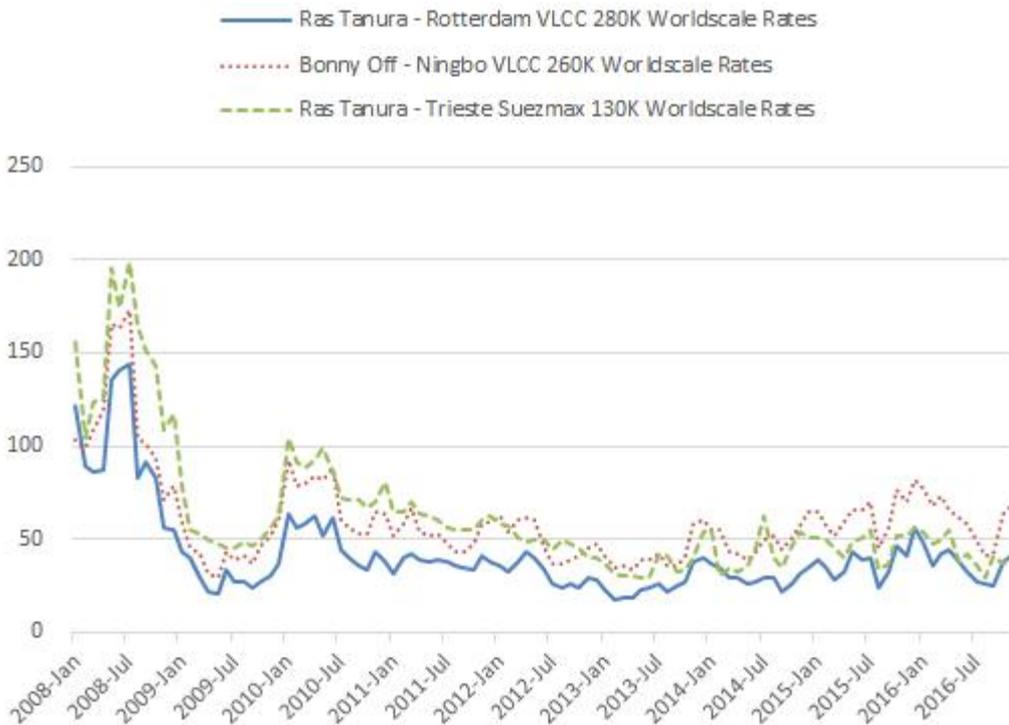
2. 탱커시장

□ 탱커시장은 2016년 양호한 수요에도 불구하고 선복공급이 크게 증가하며 시황이 하락하는 양상이 나타남

- 2016년에도 저유가 기조가 지속되며 해상물동량 증가율이 유조선은 3%대, 제품운반선은 4% 내외로 추정되어 여전히 양호한 수요가 지속되고 있음
- 그러나 2013년 MR탱커, 2014~2015년 LR탱커 및 유조선의 발주량이 많았고 이들 선박들이 시장에 인도되고 있으며 높은 공급압력이 양호한 수요를 압도하고 있어 시황이 하락하는 추세가 나타남

□ 탱커시장 운임은 전년 대비 전반적으로 하락한 수준을 나타냄

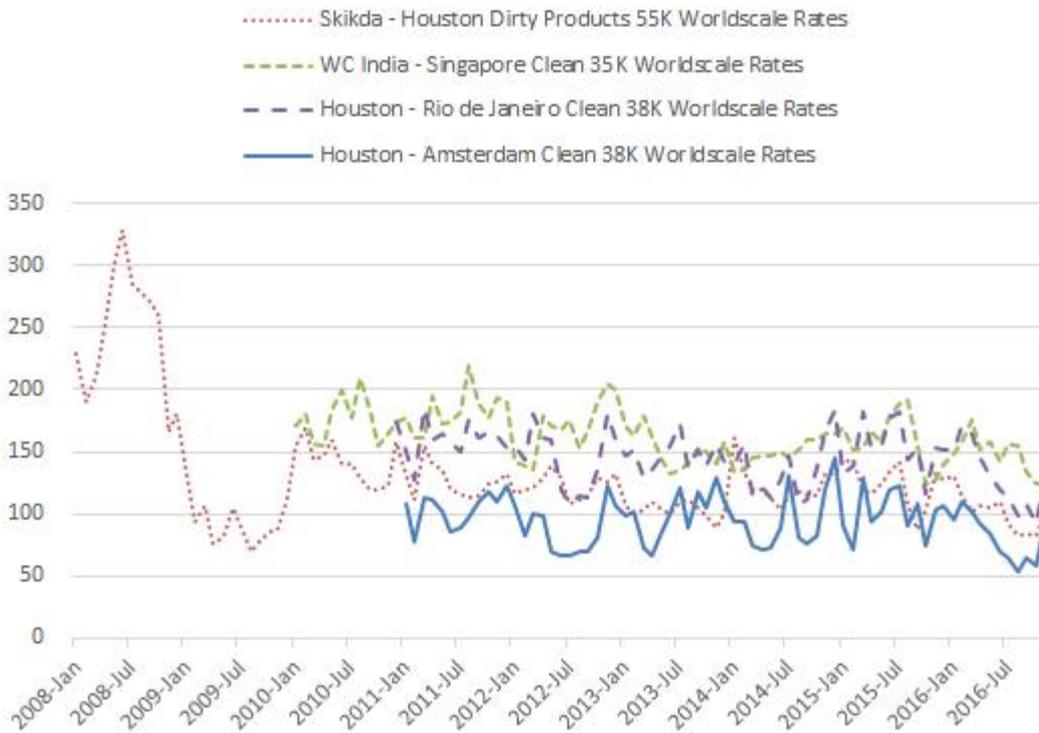
< 유조선 운임지수 WS 추이 >



자료 : Clarkson

- 11월까지의 평균치를 기준으로 유조선의 경우 사우디 Ras Tanura -Rotterdam 간 VLCC 운임 지수는 전년 동기대비 0.4% 하락하였고 동 기간 나이지리아 Bonny Off-중국 닝보 간 VLCC는 2.2%, 사우다이태리 Trieste 간 수에즈막스는 8.9% 각각 하락

< 제 품 운 반 선 운 임 지 수 WS 추 이 >

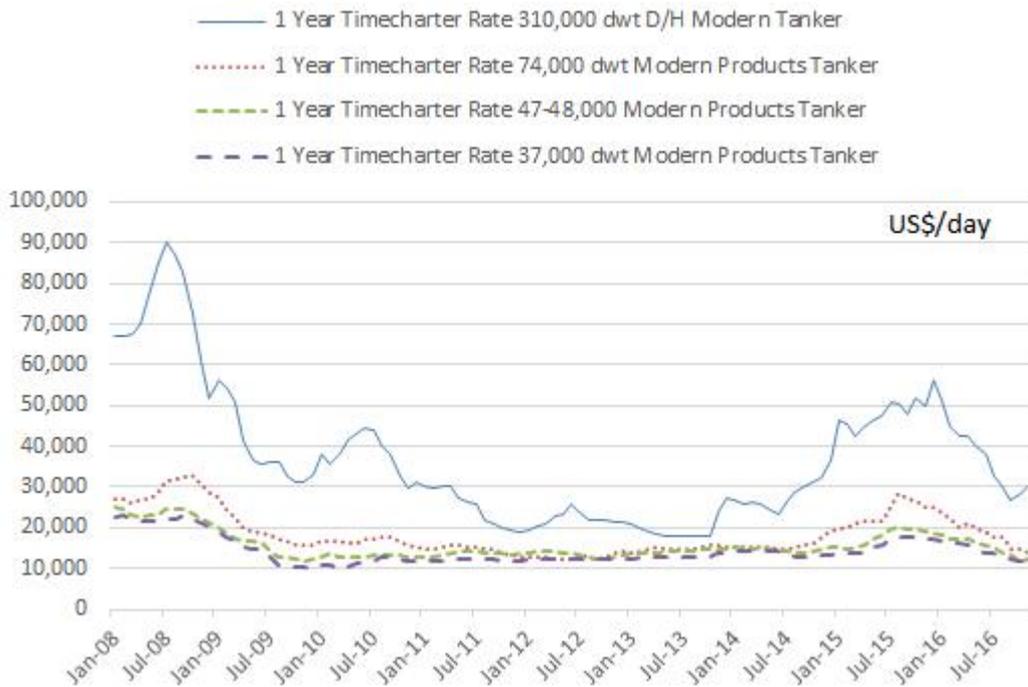


자료 : Clarkson

- 동일 평균지수에 대하여 제품운반선의 경우도 알제리 Skikda-휴스턴 간 LR dirty탱커는 18.1% 하락하였고 서인도와 싱가포르간 35K MR탱커는 7.5% 하락
 - 휴스턴-리우데자네이루 간 38K MR clean tanker는 15.8%, 휴스턴-암스텔담 간 38K MR clean tanker는 19.5% 각각 하락
- 탱커 용선료는 2016년 중 빠르게 하락하는 추세가 나타남
- 11월까지의 용선료 평균치를 기준으로 310K급 VLCC의 1년 정기용선료는 전년 동기대비 22.3% 낮은 수준이며 2016년 들어 11월까지 46.3% 하락하여 11월 평균 1일당 30,250달러를 기록

- 동일 기간 동일 평균치에 대하여 74K LR급 제품운반선의 평균용선료는 20.7% 낮은 수준이며 11월 평균치는 전년말 대비 44.7% 하락한 1일당 13,813달러
- 47K급 경우 동일 평균치는 13.4% 낮은 수준이고 11월 평균치는 전년말 대비 33.8% 하락한 1일당 12,250달러
- 37K MR급의 동일 평균치는 10.0% 낮은 수준이며 11월 평균치는 전년말 대비 30.9% 하락한 1일당 11,750달러

<용선료추이 >



자료 : Clarkson

- 2017년도 탱커 시황은 선복량 증가의 영향으로 추가적인 시황 하락이 불가피할 전망
 - 유가의 향방은 소폭 상승으로 가닥을 잡고 있고 원유와 석유제품 모두 수요가 둔화될 것으로 예상되어, 해운물동량 증가율은 다소 둔화될 가능성이 높음
 - 또한, 여전히 많은 양이 쌓여있는 수주잔량으로 선복량 증가율이 물동량 증가율을 약 2~3%p 상회할 것으로 예상됨

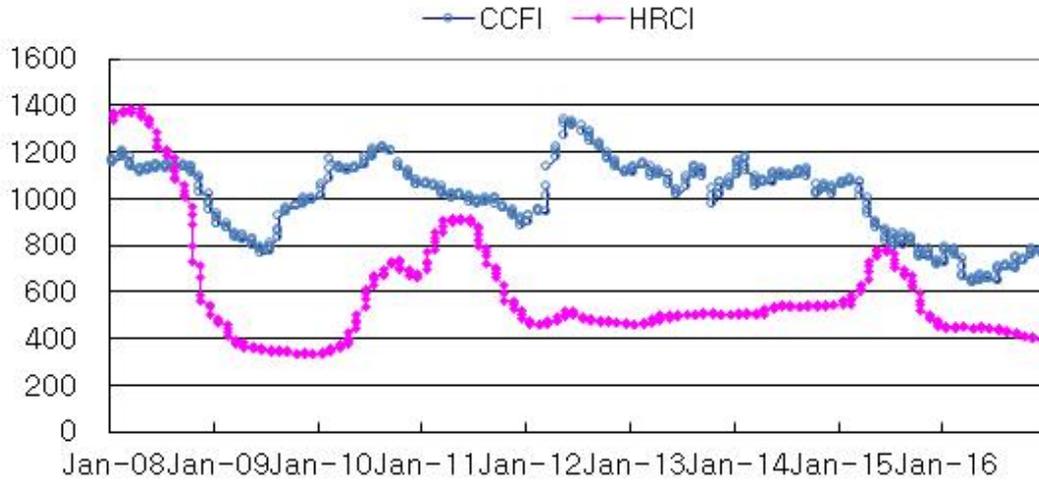
- 탱커의 경우는 2010년을 전후한 2중선체구조 규제로 노후선박들 대부분이 폐선되어 타선종에 비해 선령이 낮으므로 폐선에 의한 공급조절도 쉽지 않은 문제가 있음
- 이러한 상황들을 고려해볼 때 2017년 탱커시황의 추가적 하락은 불가피할 전망

3. 컨테이너선 시장

- 컨테이너선 시장은 물동량의 증가율이 낮은 가운데 선복량 과잉은 여전히 심각한 수준이어서 시황은 침체 수준을 벗어나지 못하고 있음
 - 저성장 기조와 보호무역주의의 지속으로 컨테이너 물동량 증가율은 2015년 2% 내외로 악화되었다가 2016년에는 3% 수준으로 올라간 것으로 추정되나 여전히 절대치는 낮은 수준임
 - 공급측에서는 중형선박들의 폐선이 본격화되면서 전체 선복량의 2% 이상이 사라졌고, 2014년의 발주량이 비교적 적었던 이유로 금년도 선복량 증가율은 물동량 증가율 3%를 하회할 것으로 추정됨
 - 수요증가율이 공급증가율을 상회하였음에도 불구하고 용선료와 운임은 지난해 보다 낮은 수준을 기록하였음
 - 이는 공급과잉이 여전히 심각하고 선사간 경쟁이 더욱 격화되고 있기 때문으로 추정
 - 운임의 반등은 한진해운의 법정관리 사태 이후 실질공급이 감소하면서 일어났으나 여전히 낮은 수준임
- 중국발 운임 CCFI는 절대적으로 낮은 수준을 나타냄
 - 2016년도 평균 CCFI는 709로 전년대비 19.4% 낮은 수준을 기록
 - 한진해운사태로 8월 이후 반등하는 추세를 보이고 있으나 급격한 상승은 아니며 12월 중순현재 770으로 매우 낮은 수준을 나타내고 있음

- 금융위기 직후 급락하며 기록한 최저점이 763이었던 점을 감안하면 현재 반등하여 4개월간 상승한 수준으로는 매우 낮은 수준임을 알 수 있음

< HRCI, CCFI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, 선주협회

- **중소형선의 용선지수라 할 수 있는 HRCI는 낮은 수준에서 완만한 하락세를 지속하고 있음**
 - 2016년 HRCI의 평균지수는 433으로 전년대비 31.3% 낮은 수준임
 - 연말의 지수는 394로 2009년에 기록한 사상 최저치인 331에 접근하는 수준임
 - 현재 시장에서 용도가 사라져가고 있는 3,000TEU급 이상의 중형선형들이 지수 산정에 포함되어 있어 지수가 더 낮게 평가되는 영향도 있는 것으로 보임
- **2017년 컨테이너선 시황은 개선이 어려울 것으로 전망**
 - 2011년 이후 컨테이너선의 발주 수요는 격년 주기로 증감을 반복하여 왔는데 2015년의 발주량이 많은 수준임
 - 이로 인하여 2017년도 선복량 증가율은 약 5%에 이를 것으로 예상됨

- 내년도 경제는 신흥국 중심의 회복을 예상하고 있으나 보호무역주의의 강화기조로 인하여 컨테이너 물동량 증가율이 선박량 증가율 보다는 낮은 수준이 될 전망
- 이에 따라 시황의 개선은 어려울 것으로 예상되며 운임이 워낙 낮은 수준이어서 추가 하락한다 하여도 큰 폭이 되지는 않을 것으로 전망

IV. 향후 조선시황 전망

□ 현재 시황은 매우 비관적이지만 2017년 조선 시황에 영향을 미칠 변수들은 비교적 긍정적인 방향으로 움직일 것으로 예상됨

- 현재의 해운 및 조선시황은 매우 비관적인 상황이나 이들을 둘러싼 환경은 시황이 개선될 수 있는 방향의 움직임이 예상됨
- 우선 IMF는 지난 10월 발표된 세계 경제전망에서 2016년 2.28%까지 하락한 세계 교역량의 성장률이 2017년 3.76%까지 상승할 것으로 전망
 - 이러한 전망이 실현된다면 해운업의 근본적인 공급과잉 해소 수준은 아니라 하더라도 선주들의 투자심리에는 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상
- 유가는 OPEC의 감산합의 등으로 상승흐름으로 분위기가 반전되고 있으며 이는 조선업 시황에 상당한 영향을 미칠 수 있을 전망
 - 2017년에는 50달러대의 국제유가가 예상되는데 상승흐름이 이어지면 해양플랜트를 포함한 신조선시장의 활성화에 도움이 될 것으로 예상
- 유가와 함께 해상환경규제의 강화는 조선업의 시황 흐름에 가장 큰 변화 요인이 될 것으로 예상
- 2017년 9월부터 발효 예정된 평형수처리장치 규제로 이 시기 이후 정기 검사일이 도래하는 국제항행 선박은 모두 도크에 입고되어 개조를 받아야 함
 - 정기검사일은 매 5년마다 도래하므로 2017년 9월부터 5년 동안 모든 대상 선박은 규제통과를 위한 장치를 장착하여야 함
- 2020년에는 황산화물 규제가 발효되는데 선박들은 투자효율성을 위하여 도크 입고시 이 규제에 대응하는 개조도 같이 받아야 할 것으로 예상

- 그런데 유가가 오를수록 선령이 높은 저효율 선박에 대하여 이러한 개조투자를 하는 것은 경제성이 없어 폐선이 결정될 가능성이 높음
 - 이처럼 유가 상승과 환경규제가 폐선규모를 증가시킬 것으로 기대되며 이로 인해 해운시황의 개선이 이루어지고 일부 폐선박은 규제를 충족시키는 최신 선형의 신조선 수요로 이어질 가능성이 높음
- 이러한 영향으로 2017년 신조선 시황은 급격한 상승은 아니더라도 점진적으로 개선될 가능성이 높으며 해양플랜트 시장에도 긍정적인 변화가 시작될 것으로 예상
- 이러한 변화는 평형수처리장치 규제가 시작되는 9월을 전후하여 시작될 것으로 예상되어 상반기 동안은 어려운 시황이 이어질 것으로 전망
 - 상반기 시황의 개선 여부는 전 세계 경기회복에 의한 교역량 성장 정도, 유가 등의 변수가 관건이 될 것임
 - 전 세계 발주수요는 하반기 이후 점차 개선이 가시화될 전망
 - 유가의 상승 분위기가 석유시장에 전반적으로 자리를 잡을 경우 급한 속도의 가격 상승이 아니라 하여도 해양석유업계의 생산투자 결정이 가능할 것으로 예상되며, 2~3기의 대규모 FPSO의 수주는 가능할 전망
 - 드릴링 리그의 용선료 하락으로 심해석유의 생산단가도 최근 크게 하락하여 60달러 수준의 중단기적 유가전망만으로도 생산투자를 위한 해양플랜트 수요가 점차 나타날 것으로 전망
 - 다만, 드릴링리그는 공급과잉이 심각한 상황이고 가동률도 60%대까지 하락한 상황이어서 드릴십에 대한 신조수요가 나올 가능성은 낮음
 - LNG를 연료로서 경제성을 가지는 것은 유가 65~70달러 수준일 것으로 추정되며, 2017년 유가가 이에 미치지 못하더라도 상승분위기가 있을 경우 병커링 등 관련 인프라투자에 대한 움직임이 점진적으로 진행될 것으로 전망

- 2017년 LNG연료추진선 신조발주가 대규모로 일어나고 LNG병커링 등 관련 인프라투자가 급진전될 가능성은 낮으나 LNG연료추진선으로의 전환 시작을 위한 움직임은 서서히 진행될 것으로 예상

□ 이러한 변화들이 조선시황의 개선으로 이어지려면 금융의 역할이 절대적일 것이며 다소의 불확실성이 있음

- 해상환경규제 등에 의한 폐선박들이 신조수요로 이어지기 위해서는 선주들의 재무적 상황이 악화된 상황이므로 금융의 뒷받침이 절대적일 것으로 예상됨
- 2017년 미국의 금리인상 여부와 수준, 세계적인 양적완화 정책의 지속여부 등 금융시장에 대한 불확실성이 존재함
- 현재 세계 은행권의 선박분야에 대한 인식이 부정적이어서 금융의 지원이 원활하게 이루어지려면 폐선으로 인한 수급개선과 이에 따른 시황 분위기의 반전이 필요할 것으로 보임
- 예상대로 폐선과 선박수요의 증가가 이루어질 경우 당행과 같은 ECA의 역할은 매우 중요해질 전망