

2017년도 상반기 조선·해운 현황 및 하반기 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	10
3. 컨테이너선 시장	13
IV. 향후 조선시황 전망 및 시사점	15

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

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

< 요약 >

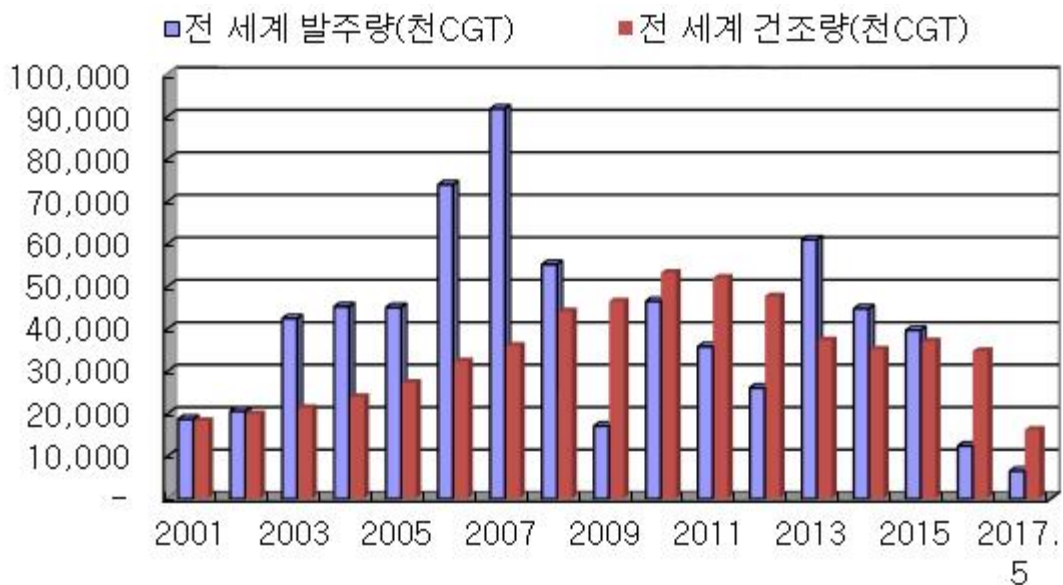
- 2017년도 상반기 세계 신조선 발주량은 전년 동기대비 11.0% 증가하였고, 발주액은 4.0% 감소
 - 상반기 세계 발주량은 653만CGT, 발주액은 197.4억달러로 집계
 - Clarkson 신조선가 지수는 1분기 중 1.0% 하락 후 4월 이후 1.2% 반등함
- 국내 상반기 신조선 수주는 대폭 증가하였으나 여전히 부진한 수준
 - 5월까지 수주량은 207만CGT (전년 동기대비 352% ↑)
 - 수주액은 42.3억달러 (전년 동기대비 324% ↑)
 - 수주 증가폭은 기저효과에 의한 것이며 절대적으로는 크게 부진한 수준
- 벌크선 시장은 상반기 중 개선추세를 나타냄
 - 상반기 평균 BDI는 전년 동기대비 102% 높은 984
 - 용선료는 상반기 중 상승추세를 이어감
 - 아직까지 절대적으로는 낮은 운임수준을 보이고 있으나 하반기에는 완만한 개선 양상 지속 전망
- 탱커는 유조선을 중심으로 운임과 용선료가 하락추세를 나타냄
 - 상반기 평균 운임은 유조선의 경우 전년 동기대비 3~16% 낮은 수준이며 제품운반선은 7~15% 상승
 - 상반기 용선료는 310K VLCC의 경우 금년들어 11% 하락하였고, 제품선은 선형에 따라 등락이 엇갈림
 - 탱커시장은 선박공급이 증가로 하반기 시황 다소 악화 전망
- 컨테이너선은 수요증가와 폐선효과 등으로 상반기 중 시황 개선
 - 상반기 HRCI 평균치는 금년들어 44.4%, CCFI는 4.2% 상승
 - 하반기에도 완만한 수준의 시황개선이 기대됨
- 2017년 하반기 신조선 시장의 흐름은 상반기와 유사한 정도일 것으로 예상되며 연말을 전후한 증가폭 확대 전망
 - 2017년 세계 발주량은 전년대비 28% 증가한 1,600만CGT 전망
 - 2017년 한국 수주량은 전년대비 126% 증가한 500만CGT 내외, 수주액은 271% 증가한 170억달러 내외 예상

I. 세계 조선시장 동향

□ 5월 누적 세계 신조선 발주량은 소폭 증가하였고, 건조량은 소폭 감소 추세를 보임

- Clarkson에 의하면 5월까지 전 세계 발주량은 전년 동기대비 11.0% 증가한 653만CGT를 기록
- 발주량 증가와는 달리 발주액은 4.0% 감소한 197.4억달러로 집계됨
 - 발주량이 증가하였음에도 불구하고 발주액이 감소한 것은 선가의 하락과 지난해 초 고가의 크루즈선 집중 발주의 영향으로 추정됨
- 동 기간 세계 선박건조량은 2.4% 감소한 1,624만CGT를 기록
- 한국과 일본의 건조량이 각각 14.2%와 13.8% 감소하였으나 지난해 구조조정의 여파로 부진하였던 중국의 건조량이 24.5% 증가하여 세계 건조량 감소폭을 제한하는 역할을 함

< 세계 조선산업 수주 및 건조량 추이 >

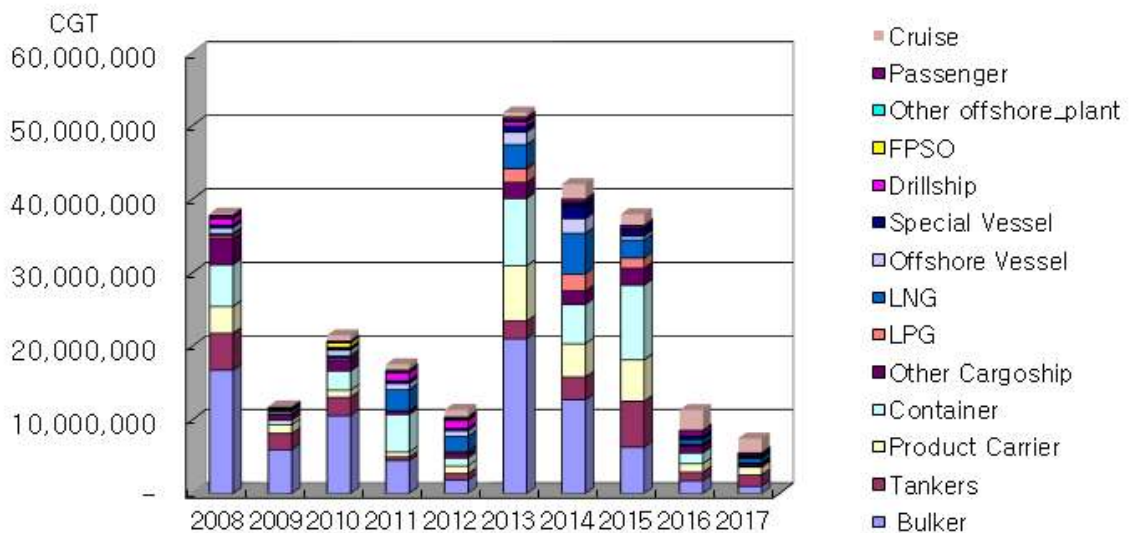


자료 : Clarkson

□ 상반기 중 선종별 발주는 지난해에 이어 여전히 크루즈선이 26%로 가장 큰 비중을 차지하고 있고, 벌크선의 비중이 감소하고 탱커의 비중이 확대되는 현상이 나타남

- 크루즈선의 경우 관광시장의 확대로 여전히 많은 양의 발주가 이루어지고 있어 유럽계 조선소들에게 호재가 되고 있음
- 지난해 초대형 광석운반선을 대거 발주한 중국선주들의 발주가 사라지면서 벌크선의 비중은 줄어들고 상대적으로 탱커의 비중이 높아져 한국의 수주여건이 호전된 것으로 평가됨
- 지난해 전무하였던 FPSO 등 해양플랜트가 금년 상반기중 LNG-FPSO 1척과 FSRU 2척 등 3척의 발주로 다소 간의 진전이 있음
 - 다만, 저유가 때문에 해양플랜트는 전량 천연가스 관련 설비임
- 크루즈선을 제외한 모든 선종의 발주추이는 지난해에 이어 여전히 극히 부진한 상황이 지속되고 있음

< 선종별 세계 발주량 추이 >

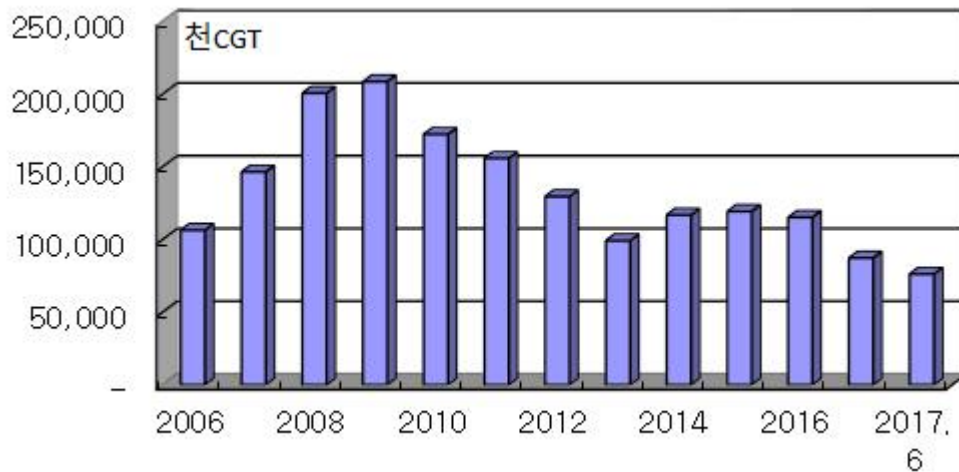


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성
 주 : 2017년은 6월 10일까지의 누적 발주실적

□ 6월초 기준 세계 수주잔량은 연초 대비 127% 감소한 7,618만CGT로 집계 (Clarkson)

- 세계 수주잔량은 수주침체에 의해 빠르게 감소하고 있음

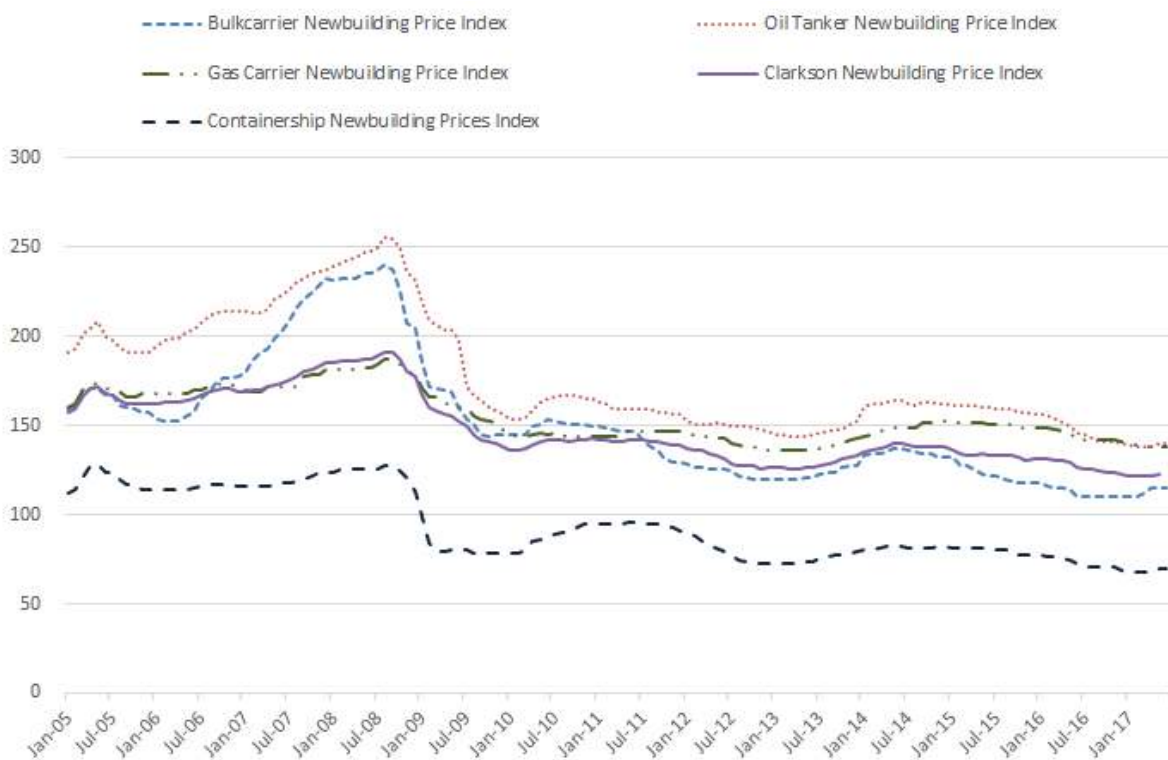
< 세계 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 연도 1월 1일, 2016. 6월은 6월 1일 기준

- 신조선가는 금년초 완만한 하락을 나타냈으나 2분기 들어 전반적으로 반등하며 시장의 분위기 반전에 대한 기대감이 나타남

< 신조선 선가 지수 추이 >



자료 : Clarkson

- 1분기 중 Clarkson 신조선가 지수는 완만한 하락추세를 지속하여 약 1.0%

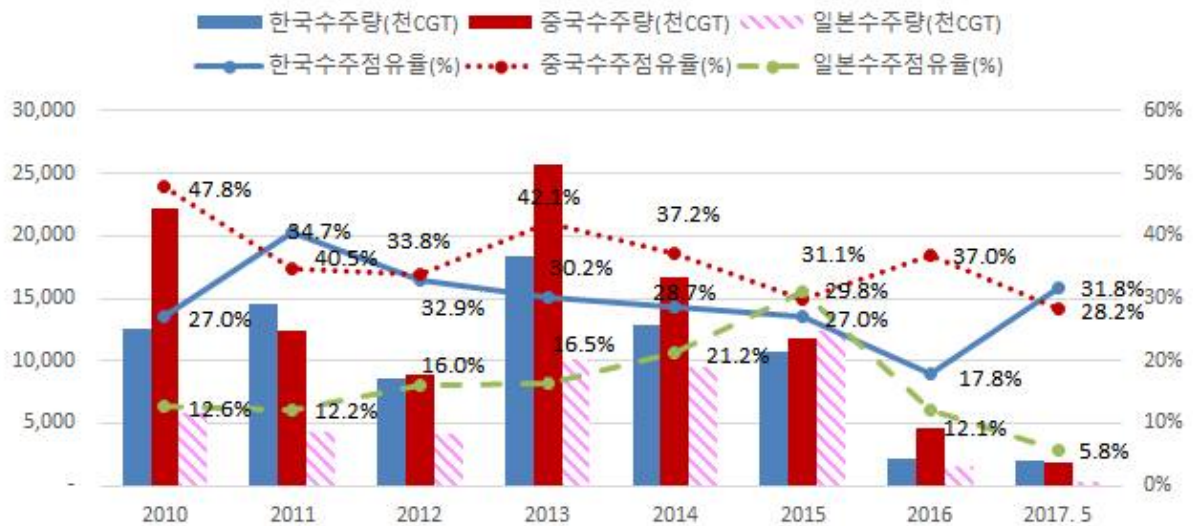
하락한 121.28을 기록하였으나 4월부터 소폭 반등하여 5월에는 1분기말 대비 1.2% 상승한 122.74를 기록

- 벌크선은 전년도 3분기 이후 하락세가 멈추었고 2017년 3월 이후 반등하여 5월까지 4.6% 상승한 115.37을 기록 중
- 탱커의 가격은 1분기 동안 1.7% 하락한 후 5월에 1.3% 반등하여 연초대비 0.4% 하락한 139.59를 기록 중
- Gas선 가격지수는 4개 선종 중 유일하게 상반기 중 반등하지 않았고 5월 현재 연초대비 2.2% 하락한 137.83
- 컨테이너선 가격지수는 1분기중 전분기대비 1.9% 하락한 수준에서 계속 유지되었으나 5월에 2.6% 반등하여 69.51을 기록
- 전반적으로 신조선가 지수는 벌크선이 금년들어 하락을 멈추고 1분기 중 소폭 반등한 것을 시작으로 대부분 선종이 소폭이나마 상승 반전됨
 - 이는 시황이 바닥을 지나고 호전기로 진입할 것이라는 조심스러운 기대감을 가지게 함

□ 금년 상반기 중에는 한국이 수주점유율을 크게 증가시켰고 일본은 지난해에 이어 점유율 부진이 지속되고 있음

- 한국은 상반기 중 탱커의 비중이 늘어나면서 수주점유율이 상승하여 5월까지 31.8%의 점유율로 1위를 차지하였으며, 다만 여전히 절대적 수주량은 부진한 수준임
- 중국은 자국발주 대형선 물량이 크게 감소하면서 점유율도 하락하여 28.2%에 그침
- 일본은 2015년 많은 양의 수주로 수주잔량을 확보한 이후 2016년부터 점유율 부진이 지속되고 있고 금년도 상반기에는 5.8%에 그치고 있음
- 상반기 시장은 전년대비 소폭 증가하였으나 여전히 전 선종에 걸쳐 극심한 부진이 나타나고 있어 정상적인 시장 상황은 아님

< 한중일 3국의 수주량 추이 >

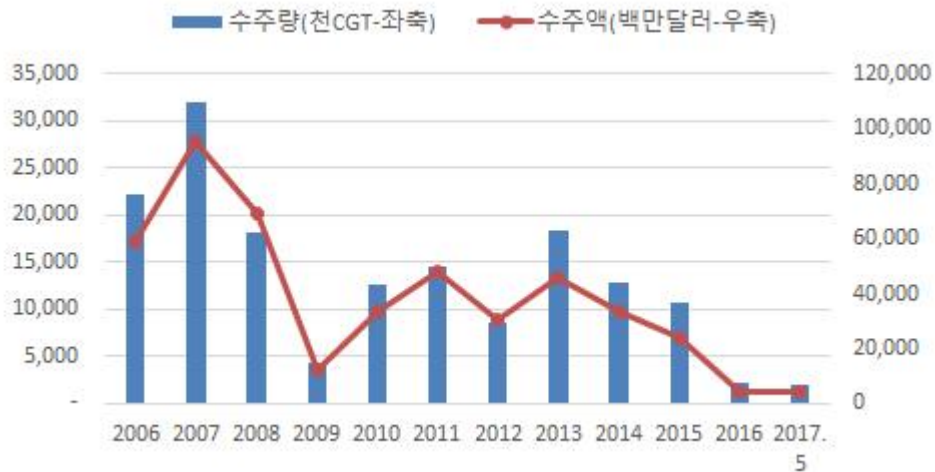


자료 : Clarkson

II. 국내 조선업 동향

- 2017년도 상반기 중 수주는 수치상으로 전년 동기대비 크게 개선된 것으로 보이나 실질적으로는 필요 수주량의 절반에도 미치지 못하는 부진이 지속되고 있음
 - 한국은 5월까지 207만CGT를 수주하여 전년 동기대비 352%의 수주 증가율을 기록
 - 수주액 역시 324% 증가한 42.3억달러로 수치상 큰 폭의 개선을 나타냄
 - 그러나 이러한 수주증가폭은 전년 상반기의 극심한 침체에 의한 기저효과이며 5월까지 수주량은 건조량의 약 42%에 불과하여 여전히 극심한 침체수준으로 평가됨
 - 다만, 5월 79만CGT의 수주는 한국의 필요 수주량으로 추정되는 월 1백만CGT에는 미치지 못하는 수준이나 지난해 이후의 수주절벽 상황을 감안하면 양호한 수준임
 - 여기에 선가도 오르고 있어 하반기에 대한 기대감이 나타나고 있음

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >

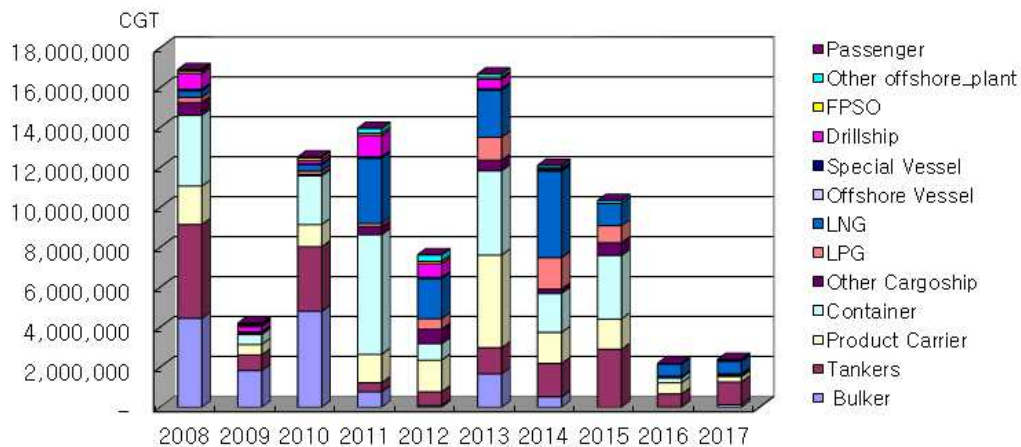


자료 : Clarkson

□ 상반기 한국의 수주는 주로 탱커를 중심으로 개선되고 있는 양상임

- 여전히 전 선종의 수주량이 부진한 수준이나 상반기 수주 실적 중 눈에 띄는 것은 탱커(유조선)의 수주가 약 48%로 절반에 해당한다는 점임
 - 여기에 제품운반선의 비중 11%를 더하면 약 60%가 탱커류의 수주임
- 그 외에 LNG선 수주가 26%로 약 1/4을 차지하고 있어 한국의 상반기 수주는 대부분 탱커와 LNG선으로 이루어진 것으로 나타남

< 국내 조선산업 선종별 수주 실적 >

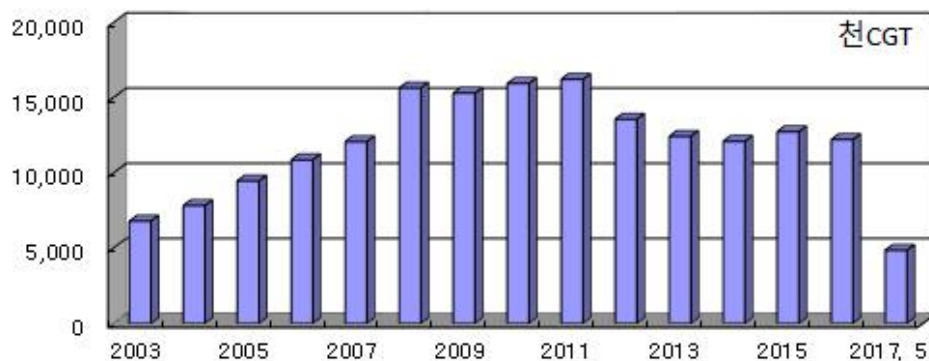


자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성
 주 : 2017년은 6월 10일까지의 누적 발주실적

□ 건조량은 전년 동기대비 크게 감소하는 추세임

- 5월까지 누적 건조량은 전년 동기대비 14.2% 감소한 486만CGT
- 2015년 이후 수주가 부진하였고 특히, 지난해 수주절벽사태가 나타나며 일감이 충분히 확보되지 못하여 2017년 들어 큰 폭의 건조량 감소가 현실화되는 모습임

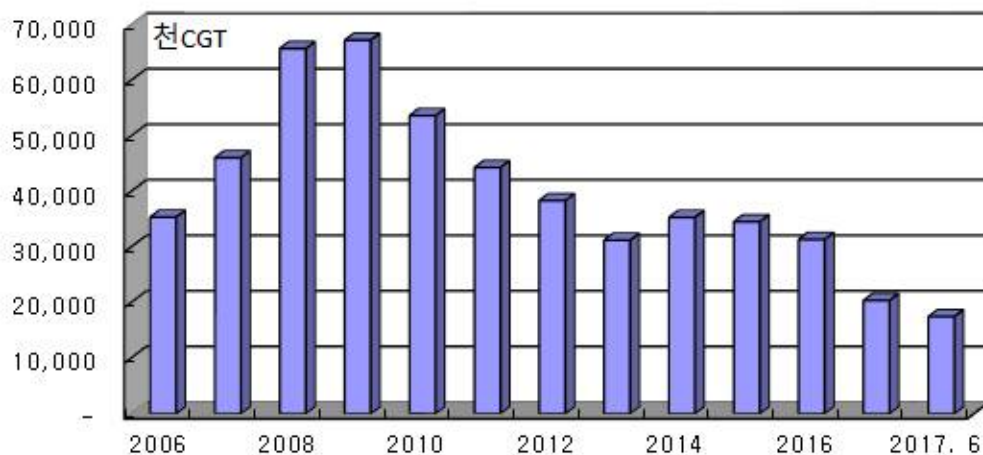
< 국내 신조선 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

□ 국내 선박 수주잔량은 연초 대비 14.3% 감소한 1,749만CGT

< 국내 신조선 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson, 각 연도 1월 1일, 2016. 6월은 6월 1일 기준

- 5월 수주가 비교적 양호하여 수주잔량의 감소 속도는 다소 완화되었으나 여전히 수주가 부진하여 지속적으로 감소하고 있음
- 통계상의 허수 등 오류를 감안하면 현재의 일감은 약 1.3년치 이하로 추정됨

- 수주잔량의 부족은 단기적으로 한국 조선산업에 가장 심각한 문제이며 특히, 2018년의 생산 물량이 절대 부족하여 조선업계의 현명한 대처가 필요한 상황임

III. 주요 해운시장 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

- 상반기 BDI는 평균 984¹⁾로 전년 동기대비 102% 높은 수준을 나타내며 회복 기대감을 가지게 하고 있음
- 세계적으로 교역량 증가율이 전년도 2%대에서 2017년 3~4% 수준으로 개선되어 수요가 충분히 높은 수준은 아니나 비교적 양호한 흐름을 보이고 있음
- 다만, 아직까지 절대적으로 지수는 낮은 수준이고 6월 들어 다시 800 대로 하향하고 있는 추세를 보이고 있음

< BDI 추이 >

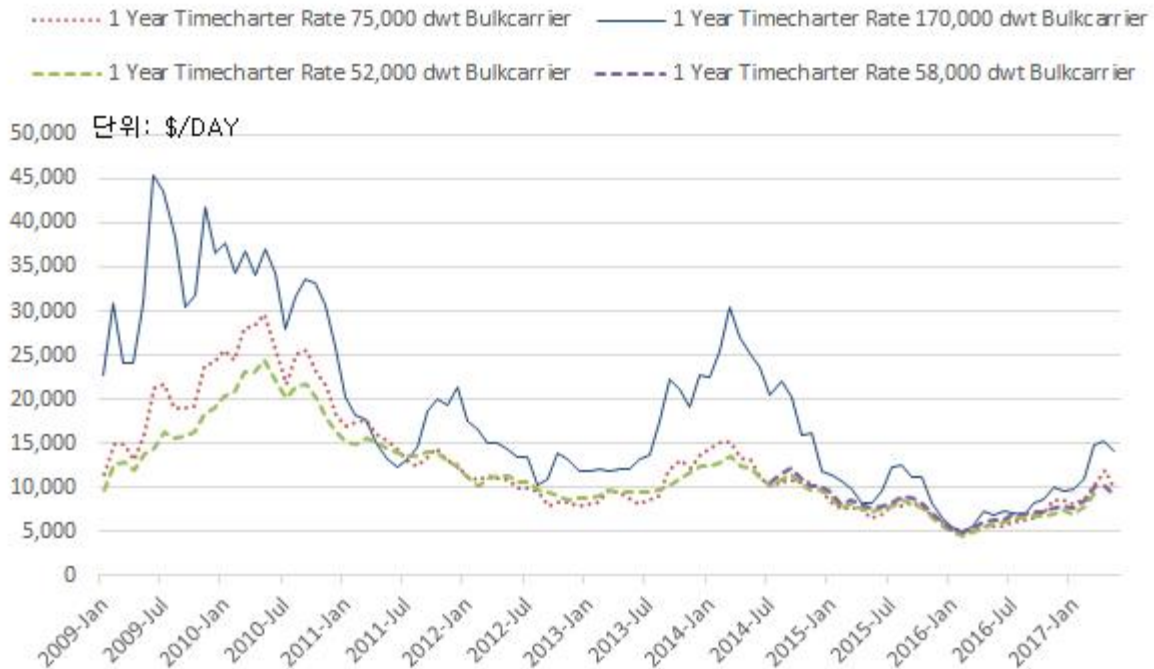


자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

1) 6월 15일까지의 평균

- 벌크선의 용선료는 지난해 하반기 이후 나타난 상승세를 상반기 중 이어갔으며 다만, 5월 중 조정양상이 나타나기도 함

< 선형별 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson, 1년 정기용선료 기준

- 1년 정기용선료 기준으로 Capesiz 170Kdwt급의 용선료는 4월까지 전년 말대비 60% 상승하였고 5월에 8.2% 하락하여 전년말대비 46.9% 상승한 수준인 14,000 US\$/day를 나타냄
- 동 기간 Panamax 75Kdwt급은 4월까지 38.8% 상승한 후 5월 들어 17.7% 하락하였고, 5월 현재 전년말대비 14.2% 상승한 9,788US\$/day를 기록
- 동 기간 Supramax 58Kdwt급 용선료는 4월까지 29.7% 상승한 후 5월 들어 11.6% 하락하였고, 5월 현재 전년말대비 14.7% 상승한 9,063US\$/day를 기록
- 5월 중 조정장세가 나타나기는 하였으나 전반적으로는 개선흐름이 뚜렷한 것으로 나타남

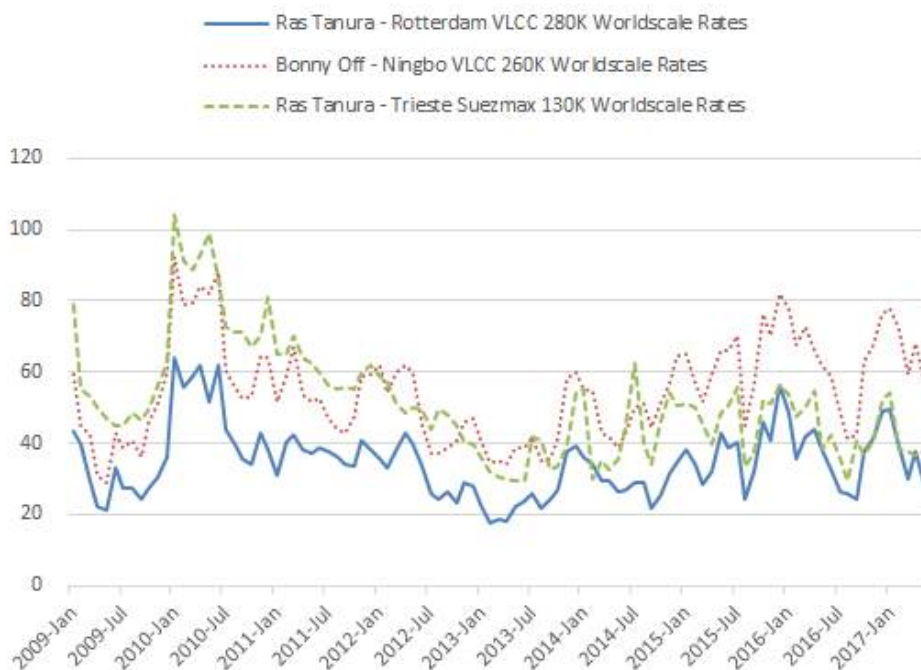
- 벌크선의 해운시황은 하반기에도 완만한 수준의 개선을 나타낼 것으로 전망

- 2015년 이후 벌크선의 발주량이 크게 감소하면서 공급압력은 약화된 상태이고 환경규제강화의 효과 등으로 비교적 많은 폐선이 이루어지고 있어 선복량 증가율은 3% 이내에서 제한될 전망
- 수요 측면에서는 지난해보다 교역성장률이 높아지면서 해상물동량의 증가율이 선복량 증가율을 소폭이나마 상회할 것으로 예상됨
- 그러므로 벌크선 시황은 빠른 속도는 아니더라도 개선이 지속될 것으로 예상됨
- 2015년부터 현재까지도 벌크선의 발주량 부진이 지속되고 있고 선박의 신규 공급압력은 향후 2~3년 동안 약화될 것으로 예상되어 시황의 개선은 향후 2~3년간 장기적인 추세가 될 것으로 전망

2. 탱커시장

- 탱커시장 운임은 전년 상반기대비 유조선은 약세, 제품선은 소폭 강세를 나타냄

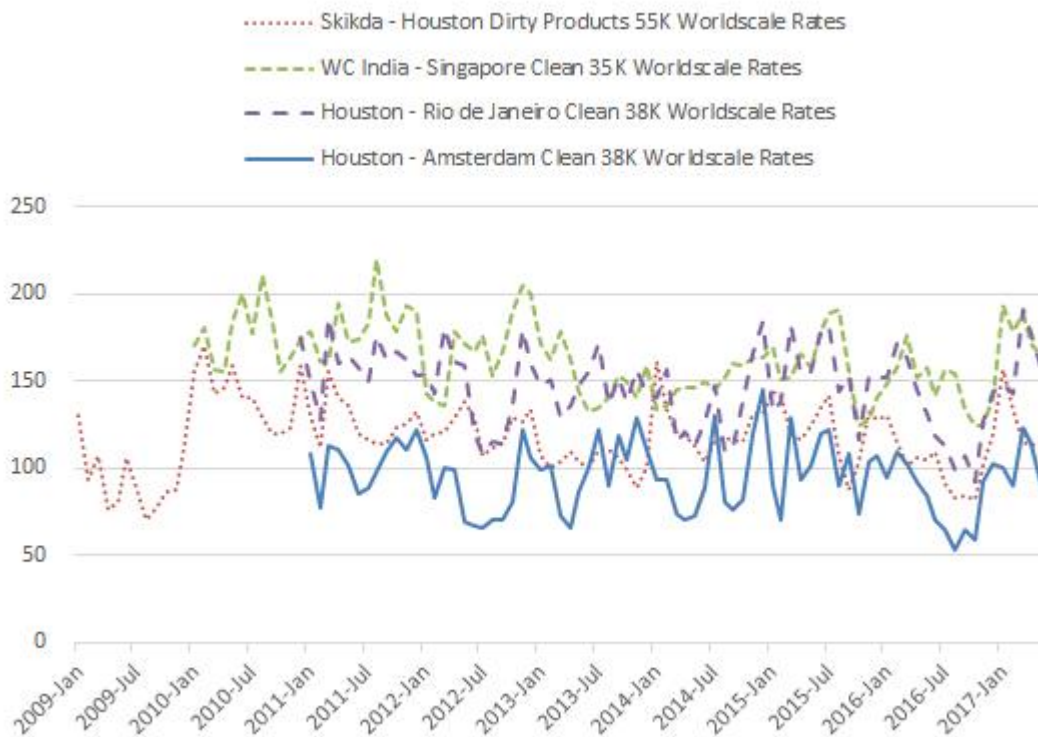
< 유조선 운임지수 WS 추이 >



자료 : Clarkson

- 2014년 하반기 이후 지속된 저유가 기조로 양호한 탱커수요가 창출되었으나 2017년 들어서는 수요가 둔화되고 있는 것으로 추정됨
- 반면, 저유가시기에 다량 발주된 탱커들의 인도로 2017년 탱커시장의 공급압력이 높아진 상태이며 선복 증가율이 수요량 증가율을 상회할 것으로 예상됨
 - 특히, 유조선의 신규공급은 시황의 추가적 하락을 막기 어려운 수준으로 추정됨
- 5월까지 WS 평균치를 기준으로 사우디 Ras Tanura -Rotterdam 간 VLCC 운임 지수는 전년 동기대비 10.9% 하락하였고 나이지리아 Bonny Off-중국 Ningbo 간 VLCC는 3.2%, 사우디-이탈리 Trieste 간 수에즈막스는 16.1% 각각 하락

< 제 품 운 반 선 운 임 지 수 WS 추 이 >



자료 : Clarkson

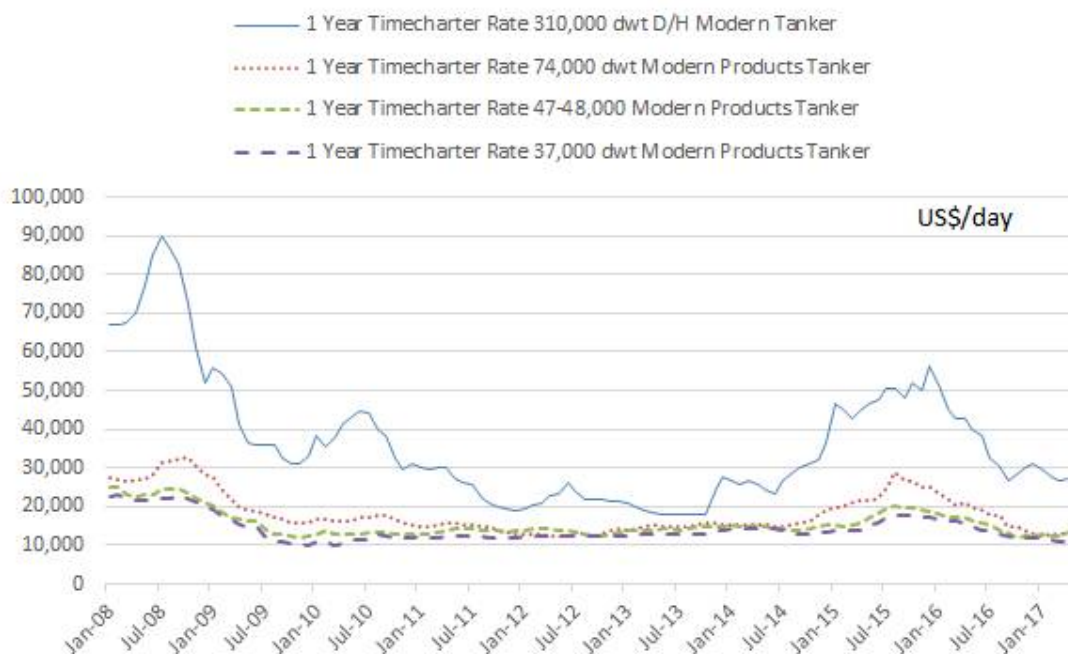
- 동일 평균지수에 대하여 제품운반선의 경우는 전반적으로 전년 동기대비 상승하였으나 이 추세가 금년 중 대세적인 상승을 의미하지는 않음
 - 제품운반선 역시 공급증가율이 수요증가율을 1~2%p 상회할 것으로

예상되어 시황의 약세가 전망됨

- 인도서부와 싱가포르 간 MR clean tanker는 전년 동기대비 15.4%, 알제리 Skikda-휴스턴 간 LR dirty tanker는 13.6% 각각 상승
- 휴스턴-리우데자네이루 간 MR clean tanker는 전년 동기대비 7.2% 상승하였으며, 휴스턴-암스텔담 간 MR clean tanker는 7.5% 상승

□ 탱커 용선료는 선형에 따라 등락이 엇갈림

<용선료추이 >



자료 : Clarkson

- 금년들어 5월까지 310K급 VLCC의 1년 정기용선료는 11.0% 하락한 27,813US\$/day를 기록
- 동 기간 제품운반선의 용선료는 등락이 엇갈림
- 같은 기간 동안 74K LR급 제품운반선의 용선료는 4.9% 상승한 13,375US\$/day, 47K급은 11.8% 상승한 13,281US\$/day, 37K MR급은 4.3% 하락한 11,250US\$/day를 각각 기록
- 유조선의 경우 2014년 이후 발주된 신조 선박이 인도량이 많아 둔화된 물동량 즉, 수요증가를 압도하며 시황이 악화되고 있는 것

으로 추정됨

- 제품운반선은 운임이 전년 동기대비 상승한 수준이고 일부 선형의 용선료도 상승한 기록을 보이고 있으나 과도한 하락에 대한 조정이거나 특정 항로의 수요 증가에 대한 제한적 영향으로 추정됨
- 제품운반선 역시 석유제품의 교역량이 둔화되었고 선복 공급으로 선복량 증가율이 수요 증가율을 1%p 내외 상회할 것으로 예상되어 시황의 상승흐름을 기대하기는 어려울 것으로 추정됨

□ 하반기 탱커 시황은 추가적인 하락이 있을 것으로 예상되며 특히, 유조선 시황이 어려워질 것으로 전망

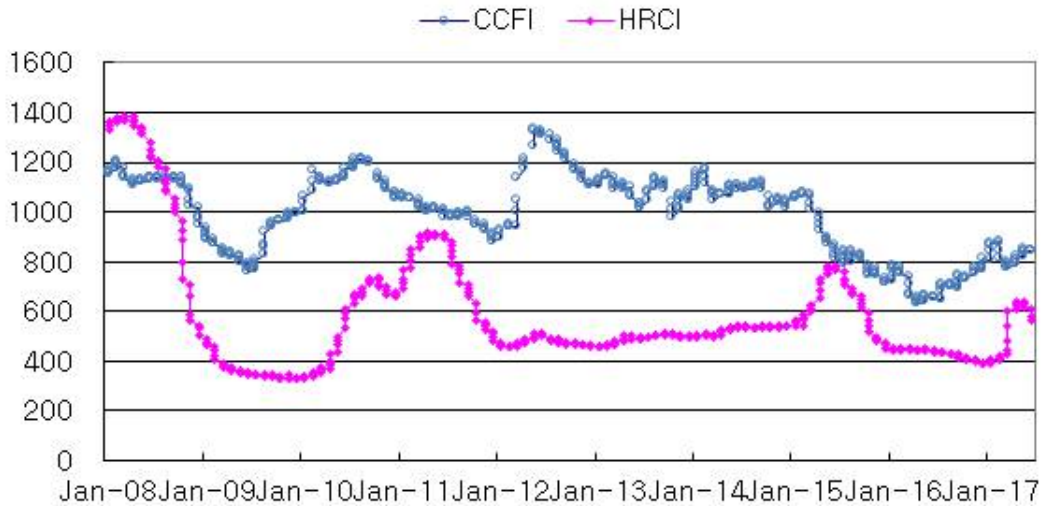
- 석유제품의 경우 현재로서는 소폭의 시황 악화가 예상되며, 선복공급 압력이 매우 높은 수준은 아니므로 세계 경기회복과 수요증가 폭에 따라서는 시황 유지 수준의 등락이 반복될 가능성도 있음
- 반면, 유조선의 경우 저선가 시기에 대량 발주된 선박이 집중적으로 공급되는 시기인 반면, 원유의 운송수요가 급증하기는 어려워 시황이 추가적으로 하락할 전망

3. 컨테이너선 시장

□ 세계 교역량 증가율 상승과 2016년부터 이어지고 있는 비교적 많은 물량의 폐선평과 등으로 상반기 중 시황 개선 움직임이 나타남

- 5월까지 폐선된 선복량은 연초 선복량 대비 약 1.3%로 비교적 활발한 폐선이 이루어지고 있고 이는 금년도 선복량 증가를 제한시키는 효과를 가져옴
- 세계 교역량 증가율이 높아짐에 따라 2017년 컨테이너선 해상 물동량 증가율도 전년도 2%대에서 금년도 4% 내외로 전망되고 있어 폐선에 의한 선복량 조절은 시황 개선에 기여하고 있는 것으로 평가됨
- 다만, 폐선되는 선박들은 중소형선으로 대형선 시장의 수급 불균형의 개선에 크게 도움이 되지는 않을 것으로 추정됨

< HRCI, CCFI 추이 >



자료 : Howe Robinson, 중국 상해항운교역소, KMI

- 용선료 지수인 HRCI의 2017 상반기 평균치는 전년 동기대비 17.0% 상승한 552.4를 나타내고 있으며 절대치는 아직까지 매우 낮은 수준임
 - HRCI는 연초 가파른 상승세를 보인 후 소폭 조정되고 있는 양상이며 6월 중 현재 전년말 대비 44.4% 상승한 566을 기록
- 중국발 운임지수인 CCFI는 상반기 평균 826.0로 전년 동기대비 18.8% 높은 수준임 수준이나 절대치는 매우 낮은 시황을 나타냄
 - CCFI 역시 지난해 말 이후 상승세를 지속하고 있으며 소폭의 조정이 나타난 후 전년말 대비 4.2% 상승한 846을 기록

□ 하반기 컨테이너선 해운시황은 완만한 수준의 개선이 기대됨

- 2017년도 전반적인 컨테이너 물동량은 전년대비 비교적 양호한 흐름을 보일 것으로 예상됨
- 다만, 물동량 증가세가 과거 2012년 이전처럼 5~7%에 이르는 수준에는 미치지 못할 것이며 근본적인 선복량 과잉을 해소할 수준도 아니어서 시황 개선 속도는 빠르지 않을 것으로 예상

IV. 하반기 조선시황 전망 및 시사점

- 하반기 중 신조선 시장의 흐름은 상반기와 큰 차이가 없을 것으로 예상되며 시장에서의 불확실성은 해소되기 어려울 전망
 - 세계 신조선 시장에서는 하반기에 뚜렷한 변화요인이 기대되지 않아 상반기와 유사한 흐름을 보일 것으로 전망
 - IMO와 유럽을 중심으로 환경규제의 강화방안이 지속적으로 논의되고, 유가 역시 예상과 다른 하향흐름이 나타나는 등 선주들에게 있어서 불확실성은 여전히 큰 문제가 되고 있음
 - 이러한 불확실성으로 인하여 환경규제 대응을 위한 신조선 수요가 잠재되어 있음에도 불구하고 선주들이 연료의 종류, 기술적 사양 등을 결정하기 어려워 신조선 발주에 관망세가 지속되고 있음
 - 하반기에는 평형수처리장치 규제에 대한 시스템 장착시기 확정 등 일부 규제안이 확정될 것으로 보이나 선주들의 관망흐름을 반전시킬 수준은 아닐 것임
 - 다만, 선가가 완만하지만 상승 반전되어 본격적인 가격 상승 이전에 발주하려는 수요들이 나타남에 따라 연말을 전후한 일부 수요를 기대할 수 있을 전망
 - 전 세계 발주량은 전년대비 약 28% 증가한 1,600만CGT 내외가 될 전망
- 한국의 하반기 수주는 상반기와 유사한 흐름을 보일 것으로 예상되며, 다만, 연말로 가면서 증가폭이 다소 확대되는 흐름이 나타날 전망
 - 세계 시장의 흐름이 하반기 중에도 부진할 전망이어서 한국 수주 역시 큰 폭으로 호전되기는 어려울 것으로 보임
 - 다만, 2020년 규제 실행이 다가오고 있고, 신조선 가격의 완만한 상승흐름이 나타나면서 저가에 발주하고자 하는 선주들이 조금씩 움직임에 따라 연말을 전후하여 소폭의 수주증가 전망
 - 한국의 2017년 총 수주량은 전년대비 126% 증가한 500만CGT

내외가 될 것으로 예상되며 수주액은 271% 증가한 170억달러 내외가 될 전망

- 전년도에 수주되지 않았던 부유식 해양설비가 일부 수주되었고 이들이 수주액 통계에 반영되면서 수주량 증가율에 비해 수주액 증가율의 폭이 커질 것으로 예상됨

□ 2017년 신조선 시황은 여전히 침체된 상황이나 이러한 침체는 오래 가지는 않을 전망이다

- 선주들의 관망세로 신조선 발주가 미루어지고 있으나 오래 지속되지는 않을 것으로 보임
- 금년부터 시행되는 평형수처리장치 규제에 의한 개조투자 여부 결정, 2020년부터 실행되는 SOx 규제에 대한 개조 또는 신조 투자 결정 등 어려운 결정을 하여야 할 시기가 다가오고 있음
- 여기에, IMO 규제뿐 아니라 EU, 미국 등 주요국 정부들의 단독 규제까지 향후에도 각종 규제강화가 추가로 논의 또는 검토되고 있어 선주들의 친환경, 고효율선은 생존을 위한 필수요건이 되고 있음
- 금년 9월부터 시행 예정인 평형수처리장치 규제만으로도 개조비용에 대한 부담과 금융조달에 실패한 선주들의 일부 선박이 폐선되는 등 노후선 폐선의 촉진효과가 있을 것으로 예상됨
- 향후 LNG의 가격 하락 속도에 따라서는 LNG연료추진선박의 신조선 수요가 급격히 몰릴 가능성도 있음
- 이처럼 선박량 과잉시황에서도 환경규제 강화에 의한 신조선 수요는 잠재되어 있으며 2018년을 전후하여 이들 수요가 점차 발주로 이어질 것으로 예상됨

□ 국내 해운업계 역시 이러한 시장의 흐름을 읽고 현명하게 대비하여 경쟁력을 올릴 필요가 있음

- 시장은 선박의 연료효율 공개를 의무화하며 탄소배출량 거래와 연동하는 시장기반조치가 논의되는 등 향후 선박의 효율성은 경쟁력의

절대적 요인이 될 것임

- 이러한 관점에서 현재 시기는 고효율 선박을 가장 낮은 가격으로 구입할 수 있는 적기이어서 국적 해운사들이 경쟁력을 제고시킬 수 있는 기회가 될 것임
- 현재 시점은 선박의 가격보다 효율성과 품질이 절대적 기준이며 초기 투자비에 연연하여 품질이 낮은 조선소에 발주하거나 중고선을 도입하는 것은 중장기적 경쟁력에 해가 될 수도 있음
 - 현재 중고선 가격이 폭락한 것은 일정 선령 이상의 노후선이 2020년까지 활용될 가능성이 거의 없어 사실상 폐선가격 근처까지 하락한 것이 원인으로 보임
 - 그럼에도 중고선 거래가 활성화되는 현상은 환경규제강화 시행 시점까지 불확실한 시기에 임시적으로 대처하기 위한 선주들의 조치로 추정됨
 - 최근 일부 선사들의 저가 중고선 도입 후 환경규제 대응에 필요한 개조를 거쳐 중장기적으로 사용한다는 계획은 위험성을 초래할 수 있으므로 신중히 고려하여야 함
- 국내 해운업계는 시장흐름을 제대로 이해하고 과감한 선박투자를 통한 경쟁력 제고를 시도해야 할 것임

□ 조선업계는 하반기부터 2018년까지 극심한 일감부족에 시달릴 것으로 예상되며 핵심경쟁력 유지에 최선을 다할 필요가 있음

- 2015년 이후의 수주 부진으로 하반기부터 2018년까지 필요한 일감을 확보하지 못하여 조선소의 가동률은 지속적으로 하락할 전망이다
 - 국내 전체 조선소의 2018년 건조량은 2003년 수준인 약 7백만CGT까지 감소할 전망
- 이후 조선시장은 수주가 증가하고 건조량도 점차 증가할 전망이어서 어려운 시기에 핵심인력과 핵심역량의 유지가 큰 숙제가 될 것임
- 조선시장은 친환경 고효율 뿐 아니라 스마트 선박까지 기술적으로 빠른 혁신을 요구하고 있어 어려운 시기에도 R&D가 지속되어야 하며 조선소들이 현명하게 대처하는 것이 매우 중요한 과제가 될 것임