

해운·조선업 2021년도 2분기 및 상반기 동향

- I. 산업 환경
- II. 해운업 동향 및 전망
- III. 세계 신조선 시장 동향
- IV. 한국 조선업 동향
- V. 하반기 조선업 전망 및 시사점

작성

선임연구원 양종서 (02-6252-3586)



※본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해로, 한국수출입은행의 공식입장과는 무관합니다.



<요 약>

I. 산업환경

(유가 및 연료가) 국제유가와 연료가격은 상반기 중 빠르게 상승

- 국제 원유가격은 수요회복, OPEC+의 감산 연장 등으로 상반기 중 유종별 44~52% 상승
- 6월 평균 싱가포르항 기준 MGO 가격은 톤당 590달러로 전년말 대비 40.1% 상승하여 노후선 교체투자 압력으로 작용할 가능성이 높아짐

(철강재 가격) 중국의 철강 수출규제 정책 등으로 상반기 중 후판 가격 급상승

- 국내 후판 유통가는 상반기 중 85% 내외 상승하였으며 전반적인 철강재 가격 상승으로 약 20%의 원가상승 요인 발생 추정

II. 해운업 동향 및 전망

(벌크선) 상반기 벌크선 시황은 매우 양호, 2분기에는 빠른 상승 추세

- 상반기 평균 BDI 2,257(229%↑)¹⁾, 2분기 평균 2,793(11년만의 최고치)

(탱커) 2분기 탱커 시황도 침체 상황이 지속되며 상반기 중 부진한 양상

- 석유수요 회복은 타 자원 대비 느린 것으로 추정되며 운임, 용선료 모두 낮은 수준

(컨테이너선) 상반기 중 운임 상승 지속, 주요 원양노선은 사상 최고치 운임 기록

- 2분기 평균 CCFI는 2,164로 지수 발표 이후 최고치 기록

(LNG선) 2분기 및 상반기 스팟운임은 양호한 수준을 기록

- 코로나19 효과가 배제된 2019년 동기간과 비교하여도 2분기 평균운임은 선형별로 19~36% 높은 수준

(LPG선) 1분기에 이어 2분기 중에도 운임의 등락이 엇갈리며 변동성을 보임

- 스팟운임은 코로나19 효과가 나타난 전년동기 대비 높은 수준이나 2019년 동기 대비는 낮은 수준

1) 본 요약의 ()안 수치는 전년동기 대비 증감



Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

(발주/건조량) 상반기 중 신조선 발주량 크게 호전

- 컨테이너선 선주들의 수익성 호전으로 컨테이너 중심의 발주량 급증
- 상반기 세계 발주량은 2,402만CGT(191.5% ↑), 발주액은 549억달러(198.8% ↑)
- 동 기간 세계 건조량은 1,718만CGT(15.1% ↑)

(신조선가) 상반기 중 신조선가는 철강재 가격 상승과 신조 수요 증가로 상승

- 2분기 중 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 6.4% 상승하여 6월 평균 138.51

(수주점유율) 상반기 한국의 점유율은 환경규제효과 등으로 크게 확대

- 대형 컨테이너선 수주 등으로 한국의 점유율은 43.6%로 확대되었으며, 중국은 44.1%, 일본은 7.6%를 각각 차지함

Ⅳ. 한국 조선업 동향

(수주/건조량) 상반기 수주량 및 건조량 모두 크게 증가

- 상반기 수주량은 1,047만CGT(677.4% ↑), 수주액은 267.1억달러(696.7% ↑)
- 동 기간 건조량은 596만CGT(32.8% ↑)

(수주잔량) 2분기말 수주잔량 증가로 선가인상 탄력 예상

- 2분기말 수주잔량은 전분기 대비 9.7% 증가한 2,673만CGT

Ⅴ. 하반기 조선업 전망 및 시사점

(전망) 하반기에도 양호한 발주 흐름은 지속될 전망

- 컨테이너선 발주는 상반기 대비 감소가 예상되나 LNG선 발주 증가 기대

(시사점) 조선사들의 수익성 개선은 2023년경부터 본격화될 전망

- 선가가 상승한 금년도 수주 물량이 인도될 2023년부터 본격적인 수익성 개선 기대
- 중장기적인 철강재 가격 위험 대비책 강구 필요



I. 산업환경

1. 유가 및 연료가 동향

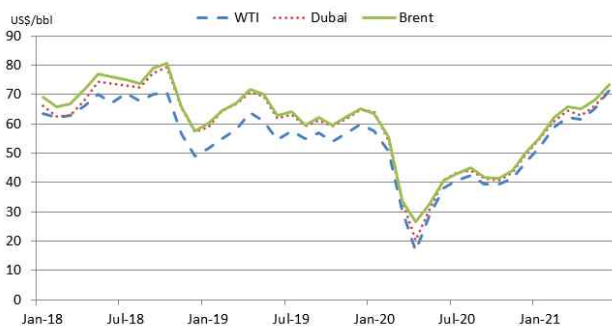
□ 상반기 중 국제유가는 빠르게 상승함

- 상반기 중 국제유가는 석유수요 회복, OPEC+의 감산 연장 등의 영향으로 빠르게 상승함
- 월평균 가격 기준으로 6월 브렌트유는 배럴당 73.4달러로 전년말 대비 46.2% 상승하였고, 같은 기간 두바이유는 43.7% 상승한 71.6달러, WTI는 51.6% 상승한 71.4달러를 기록
- 현재 유가 수준은 2018년 하반기 이후 최고 수준을 기록

□ 연료 가격도 상반기 중 크게 상승함

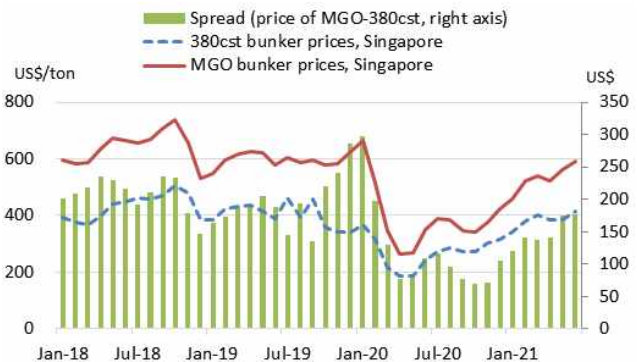
- 유가 상승에 따라 연료유 가격도 크게 상승하여 싱가포르 기준 MGO(저유황유)의 월평균 가격은 6월 톤당 590.4달러로 전년말 대비 40.1% 상승함
- 동일항 기준 기존 연료인 380cst의 가격은 상반기 동안 30.5% 상승한 데 비하여 수요가 높은 저유황유의 가격이 더 빠르게 상승하였고 두 상품간 가격 차이도 전년말 104.9달러에서 금년 6월 177.4달러로 크게 확대됨
- 유가 하락으로 새로운 황산화물 규제가 크게 부담스럽지 않았던 2020년 상황과 달리, 최근 유가 상승은 저유황유를 연료로 하는 상선 운항에 큰 부담이 될 것으로 보이며 저연비 노후선에 대한 교체 투자 압력도 높아질 것으로 추정됨

국제유가 동향



자료 : 석유공사 Petronet

연료유가 동향



자료 : Clarkson



2. 철강재 가격 동향

□ 상반기 중 국내 조선사들이 직면한 가장 심각한 문제는 급격하게 상승한 철강재 가격임

- 상반기 중 국제적으로 후판을 비롯한 모든 철강재 가격이 빠르게 상승하여 조선업 뿐 아니라 수요 산업들이 큰 어려움을 겪고 있음
- 2021년 들어 선박의 신조선 가격도 상승하고 있으나 철강재 가격상승 속도를 따라가지 못하고 있는 실정임
- 현재 시점에서 강재를 주문해야 하는 건조 대상 선박은 신조선 가격이 상승하기 이전 2019~2020년에 낮은 가격 수준에서 수주한 물량들이므로 심각한 수익성 악화가 우려됨

□ 상반기 중 후판가격은 매우 큰 폭으로 상승하였으며 특히, 2분기의 상승폭이 큼

- 국내산 20mm 후판 1차 유통가 6월말 가격은 톤당 128만원으로 전년말 대비 86.9% 상승 (주간 가격 기준)
- 1분기말 가격은 82.5만원으로 전년말 대비 20.4% 상승한데 이어 2분기 말 가격은 1분기말 대비 55.2% 상승하여 2분기의 상승폭이 1분기 대비 매우 크게 나타남
- 중국산 20mm 후판 현물가 6월말 가격은 톤당 126만원으로 전년말 대비 82.6% 상승 (주간 가격 기준)
- 중국산 현물가 역시 1분기 가격 상승률 18.8%에 이어 2분기 53.7%를 기록하여 2분기 가격 상승 폭이 매우 크게 나타나고 있음
- 일본산 조선용 후판의 수출 가격 역시 빠르게 상승하여, 6월말 가격이 톤당 950달러로 전년말 대비 72.7% 상승
- 일본산 후판 역시 1분기 상승률 20%에 이어 2분기 43.9%로 2분기 상승률이 높게 나타남
- 다만, 중국 내 후판 가격은 상반기 중 상승률이 제품에 따라 17~23% 수준이며 한국 내 가격이 급상승한 2분기의 상승률은 4~5%에 불과하여 다른 나라 상황과 대조를 보임



국내 후판 가격 동향



자료 : Korea PDS

□ 후판 뿐 아니라 타 철강재 역시 상반기 중 높은 가격 상승을 나타냄

- 국내산 대형 H형강 가격 역시 6월말 톤당 142만원으로 전년말 대비 56.0% 상승하였고 중국산 중소형 H형강의 국내 유통가격 역시 6월말 톤당 127만원으로 상반기 중 58.8% 상승함
- 열연코일의 경우 중국 내 가격은 상반기 중 18.0% 상승한 데 그쳤으나 미국 시카고상업거래소의 중서부 도매가격은 동 기간 69.5% 상승하여 중국과 다른 국가들 간의 가격은 큰 차이를 보임

□ 철강재의 가격 상승은 수요증가에도 원인이 있으나 중국의 철강 생산 및 수출 규제정책에 크게 기인한 것으로 추정됨

- 코로나19에 의한 경기침체로부터 회복하기 위한 중국 등 각국의 경기부양책으로 철강재의 수요가 단기간에 증가함으로써 철강재 가격 상승은 불가피한 측면이 있음
- 그러나 2분기의 급등은 중국의 철강 수출규제에 의한 세계적인 수급 불균형에서 비롯된 것으로 추정됨



- 중국은 자국산 철강 수출시 증치세 13%에 대한 환급제도를 모든 철강제품에 대해 5월 1일부터 전면 폐지하고, 수입관세를 인하하며 일부 품목에 대한 수출 관세를 5%p 인상하는 조치를 시행함
- 중국은 지난해 말, 온실가스저감 등 환경개선을 위하여 전반적인 철강재 생산규제를 발표한 바 있으며, 늘어난 자국내 철강자원 수요에 대응하기 위하여 수출을 제한하고 수입을 늘리는 조치를 단행한 것으로 보임
- 문제는 세계 철강재의 절반 이상을 생산하고 공급하는 중국이 모든 제품에 대해 수출을 제한함으로써 세계 각국의 공급부족이 발생하여 가격이 급등하고 있다는 점임
 - 특히, 세제를 통한 규제가 시작된 2분기 이후 가격이 비정상적으로 급등하고 있음
 - 반면, 타국이 생산한 수입 제품까지 중국 내로 유입되고 있어 중국내 가격 상승폭은 세계 시장에 비해 매우 낮은 수준이며 가격 격차가 크게 벌어지고 있음
 - 동일한 중국산 20mm 중후판의 한국내 현물 가격과 중국내 현물가격을 해당 시점의 환율을 적용하여 달러로 환산한 결과²⁾ 2020년말과 2021년 1분기 말에는 한국내 가격이 각각 9.8%와 10.5% 낮은 수준을 나타냄
 - 그러나 중국의 수출규제가 시작된 이후 2분기 말 가격은 한국내 가격이 중국내 가격보다 34.8% 높은 것으로 나타남
 - 즉, 1분기까지는 수요 증가와 같은 동일한 요인으로 중국과 한국 내 후판가격의 움직임이 크게 다르지 않았으나 수출규제 이후 한국은 가격이 급등한데 비하여 중국은 5월 중순 이후 오히려 하락하는 현상까지 나타남

□ 중국의 철강 규제정책은 표면적으로 대기오염물질 저감을 목적으로 하고 있으나 실제로 국제 정치적 문제까지 결부되어 있어 장기화될 가능성에 대비할 필요가 있음

- 중국의 철강재 감산 정책은 2020년 코로나19 발발 이후 호주와의 외교적 마찰이 증폭되며 호주산 철광석 수입을 대폭 감소시켜야 할 필요성이 제기된 상태에서 발표된 바 있음
- 중국의 이러한 감산 정책에도 불구하고 세계뿐 아니라 중국 내 조강생산량도 감소하지 않았고 철강재 생산량은 절대 부족 수준은 아닌 것으로 추정됨

2) 중국 위안화-달러 환율은 미국 연방준비은행 데이터를, 원-달러 환율은 한국은행 데이터를 각각 적용하여 환산함



- WSA(세계철강협회) 데이터에 의하면 금년 5월까지 세계 조강생산량은 약 8.4억톤으로 전년동기 대비 14.5% 증가한 수준이며 감산정책을 편 중국의 생산량도 4.7억톤으로 전년동기 대비 13.9% 증가함
- 코로나19 효과가 배제된 2019년 월평균 생산량과 비교하여도 세계 조강생산량은 13.9% 증가하였으며 중국 역시 7.2% 증가한 수준임
- 중국의 경기부양책으로써 인프라 등에 대한 투자로 중국 내수가 큰 폭으로 증가한 것으로 추정되나 현재 생산량을 감안하면 수출규제와 수입증가를 통한 대규모 철강재 확보가 반드시 필요한 수준은 아닌 것으로 판단됨
- 중국 정부는 또한, 철강재의 감산 지침에도 불구하고 가격 상승 기회를 활용하고자 생산을 늘린 철강업체들과 이를 부추긴 지방 정부를 비판하며, 보다 강도 높은 감산정책을 공언함
- 중국 정부의 수출규제 조치는 자국 내 단기적 철강재 부족에 대비하기 보다는 미국, 호주 등과의 외교적 마찰에 의해 철광석 확보가 어려워질 가능성에 대비한 자원 확보의 목적이 강한 것으로 추정됨
- 이미 호주산 물량의 수입을 감소시켜야 하는 만큼 이러한 기회에 저품위 설비의 감축과 전체적인 감산을 유도하면서도 자국내 가격은 안정화시키는 효과를 발휘하고 있음
- 중국의 이러한 정책이 대기오염 저감을 위한 단기적 구조조정에 기인한 것이 아니라 국제 정치적 전략에 기반한 것이라면 이러한 강제 부족 사태는 단기에 해소되기 어려우며 장기화에 대비할 필요가 있을 것임
- 중국 정부는 수출통제가 효력을 발휘하지 못할 경우 수출 증치세를 인상하여 더욱 강한 통제를 가할 것이라는 예측도 있음

□ 철강재 수급의 현재와 같은 상황은 조선업계에 치명적 악영향을 미칠 수 있으며 국내 철강업계와의 협력이 필요할 것임

- 현재의 상황은 국내 철강산업에 반사이익을 가져올 수 있으나 조선, 자동차 등 중공업과 건설업계에 매우 큰 악영향을 미칠 수 있음
- 상반기 철강재 가격 상승분만으로도 선박건조에 있어서 20% 내외의 원가상승 요인이 발생한 것으로 추정되어 조선업계가 감내하기 어려운 수준에 도달한 것으로 판단됨
- 조선업계는 세계 5~6위의 생산능력을 보유한 국내 철강업계가 국내 공급량을 늘리도록 적극적 협력을 구할 필요가 있음

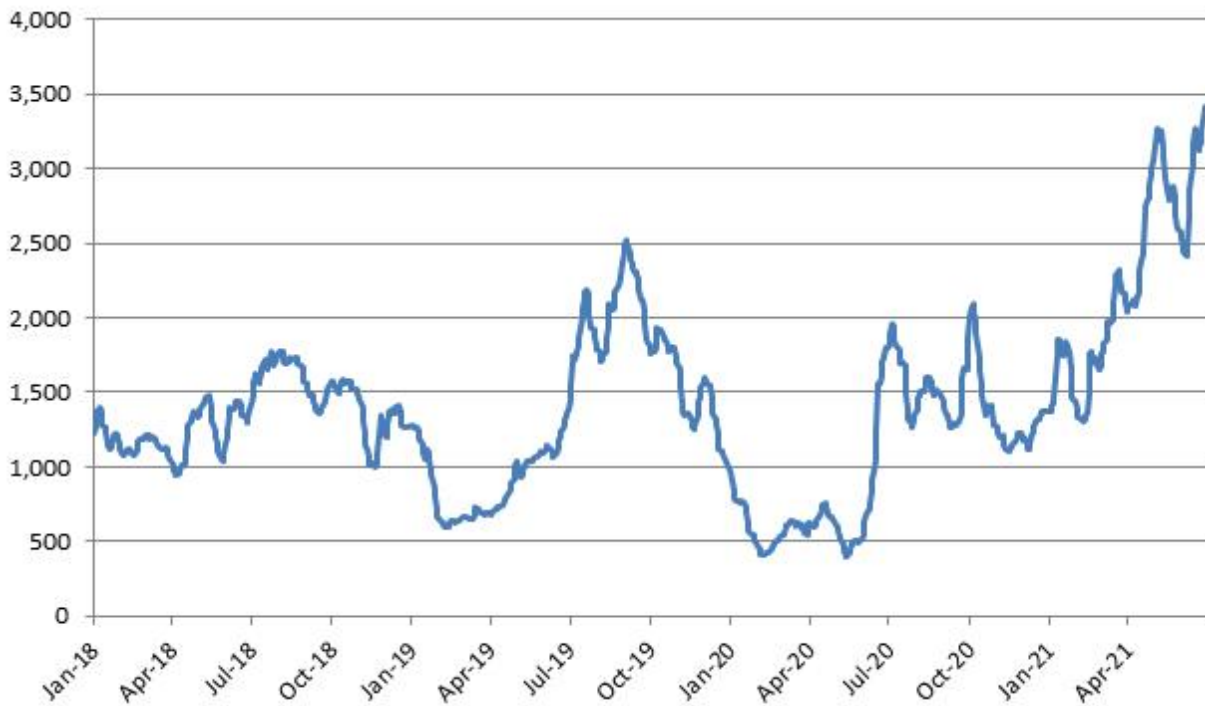


Ⅱ. 해운업 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

□ 상반기 중 벌크선 시황은 매우 양호한 흐름을 유지하였으며 특히, 2분기 중에는 빠른 상승 추세를 나타냄

BDI 추이



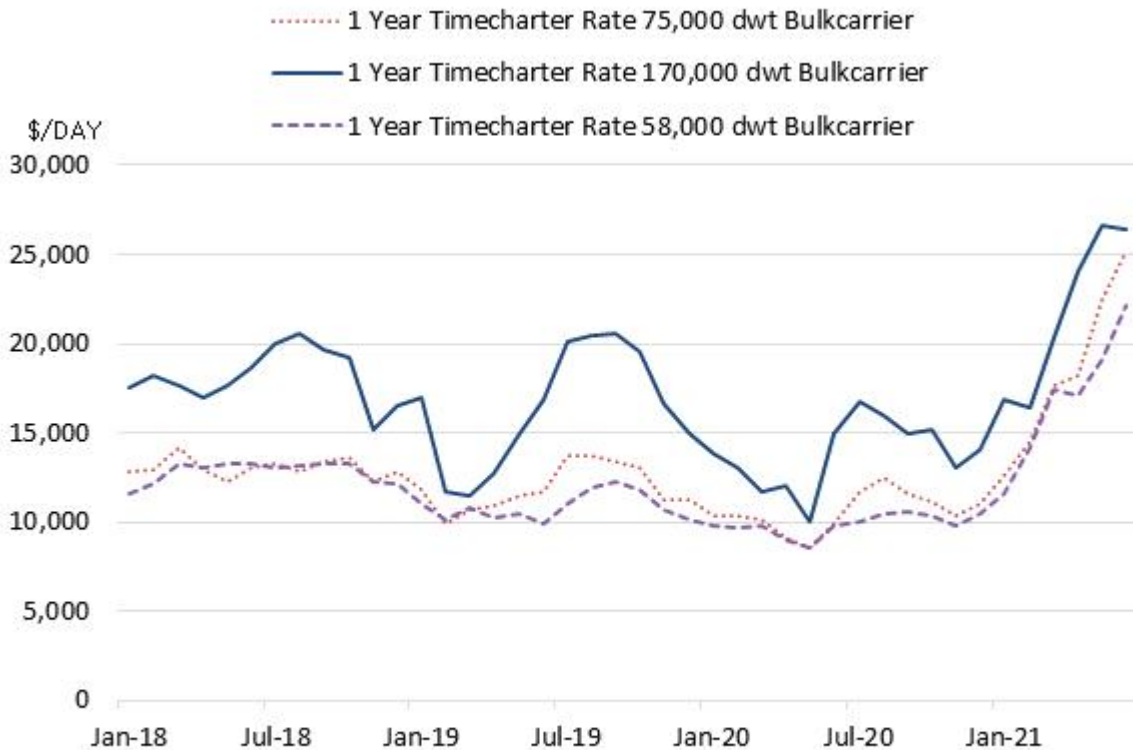
자료 : Baltic Exchange, Clarkson

- 1분기 벌크선 시황은 전년도 하반기 이후의 양호한 회복 흐름을 이어간 수준이었고 2분기에는 전반적으로 빠른 상승 흐름을 보이고 있음
- 2분기 평균 BDI는 2,792.5로 전년동기 대비 256.4% 높은 수준으로 2분기 기준으로는 11년만에 최고치를 기록하였으며 2분기의 높은 상승에 힘입어 상반기 평균치 역시 2,257.2로 전년동기 대비 229.4% 높은 수준을 나타냄
- 세계 철강수요가 전년도 코로나19의 영향에서 벗어나며 크게 증가하고 있고, 중국 경기부양책의 영향으로 중국내 건설 부문 원자재 수요도 증가하는 등 전반적인 수요가 뒷받침되며 시황이 상승하는 양상을 보임



□ 벌크선 운임 상승에 따라 용선료 역시 2분기 중 큰 폭으로 상승

벌크선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- Capesize 170Kdwt급 1년 정기용선료는 2분기 평균 1일당 25,529달러로 전분기 대비 43.4% 상승함
- Panamax 75Kdwt급의 경우 2분기 평균 1일당 21,656달러로 전분기 대비 47.1% 높은 수준을 기록
- Supramax 58Kdwt급 2분기 평균 용선료는 1일당 19,245달러로 전분기 대비 36.0% 높은 수준임

□ 2021년 중 벌크선 시황은 양호한 시황 지속 기대

- 철강재 등 원자재 가격의 급등으로 경기부양책과 건설 투자 등에 대한 속도 조절이 예상되어 해운 수요의 소폭 둔화 가능성도 있으나 벌크선 시황이 급격히 하락할 수준의 변동 가능성은 낮을 것으로 전망

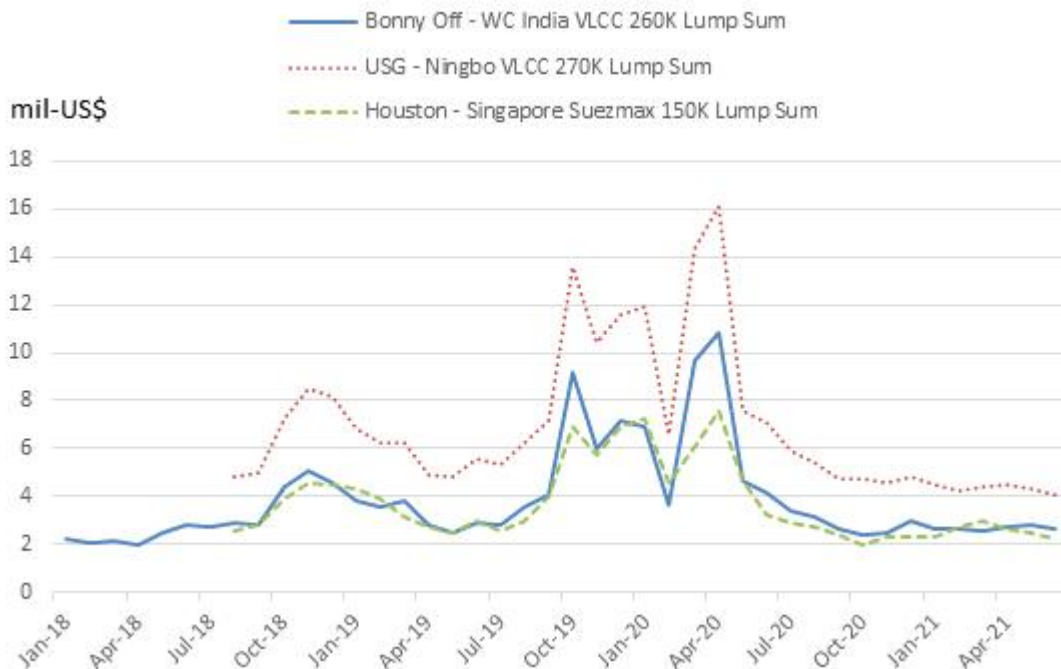


- 상반기 중 폐선량은 연초 선복량의 0.5% 수준으로 미미한 수준이며 환경규제 효과에 의한 본격적인 폐선 증가는 2023년부터 예상됨
- 그러나 수주잔량이 선복량의 약 7% 수준까지 감소하며 하반기 뿐 아니라 당분간 신규 선복 공급에 의한 시황하락 압력은 높지 않을 것으로 전망됨
- 이에 따라 하반기 중 양호한 시황 흐름은 지속될 전망

2. 탱커 시장

□ 유조선 운임과 용선료는 상반기 중 부진한 수준에서 벗어나지 못함

유조선 운임 추이



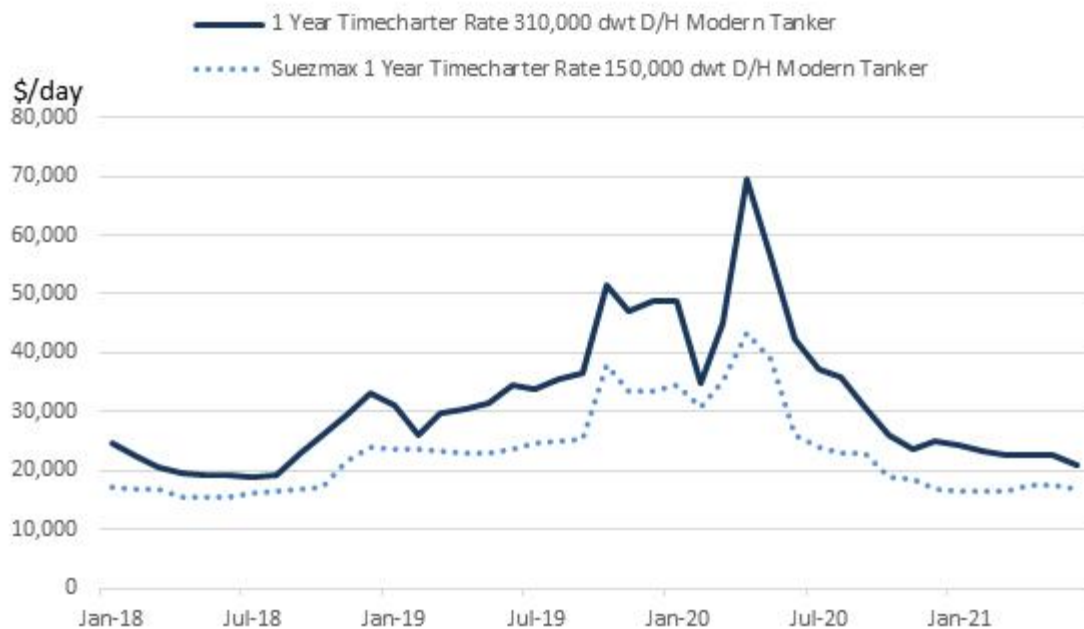
자료 : Clarkson

- 유조선 운임은 지난해 3분기부터 하락하는 추세에서 여전히 벗어나지 못하고 있음
- 세계적으로 백신 접종이 증가하면서 높은 석유소비 증가를 기대하였으나 예상보다 코로나19 위기 해소가 늦어지고 있고 항공 등 교통수요도 빠르게 회복되지 못하고 있어 타 자원 대비 석유 소비 증가는 더딘 것으로 평가됨



- EIA 등 전문기관들은 2021년도 세계 석유소비량이 2019년 수준을 회복하지 못할 것으로 예상함
- 나이지리아 Bonny Off - 인도 서부 간 260K VLCC 2분기 평균 운임은 전년동기 대비 57.0% 낮은 276만달러를 기록하였으며, 코로나19 영향에 의한 급등락이 배제된 2019년 2분기 대비는 2.0% 높은 수준
- 미동부 걸프지역 - 중국 닝보 간 270K VLCC 운임 역시 2분기 평균 전년동기 대비 56.9% 낮은 433만달러로, 2019년 2분기와 비교하여도 14.4% 낮은 수준
- 미국 휴스턴 - 싱가포르 간 150K 수에즈막스의 경우도 2분기 평균 전년동기 대비 51.4% 낮은 249만달러로, 2019년 2분기 대비 8.2% 낮은 수준임

유조선 용선료 추이



자료 : Clarkson

- 유조선의 2분기 용선료는 VLCC와 수에즈막스가 다소 상이한 흐름을 보였으나 전반적으로는 부진한 수준에서 벗어나지 못하고 있음
- 310Kdwt급 VLCC 1년 정기용선료의 2분기 평균은 전분기 대비 6.3% 낮은 1일당 22,038달러
- 150Kdwt급 수에즈막스 1년 정기용선료의 경우는 2분기 평균 1일당 17,308달러로 전분기 대비 5.0% 높은 수준을 기록함



□ 제품운반선의 경우 2분기 중 운임과 용선료는 여전히 부진한 수준이나 선형별로 소폭 반등하는 경향이 나타나고 있어 유조선보다 회복이 다소 빠를 가능성을 보임

- 제품운반선의 운임은 2분기 들어 완만한 상승이 나타나기도 하였으나 부진한 수준에서 아직 벗어나지 못하고 있음
- 2분기 운임 상승은 계절적 요인의 영향으로 판단되며 아직은 전년 및 2019년 동기대비 크게 낮은 수준
- 용선료는 중대형 선형을 위주로 반등하는 추세를 보여 완만하나마 유조선보다 빠른 회복 흐름의 가능성을 보임

제품운반선 운임 추이



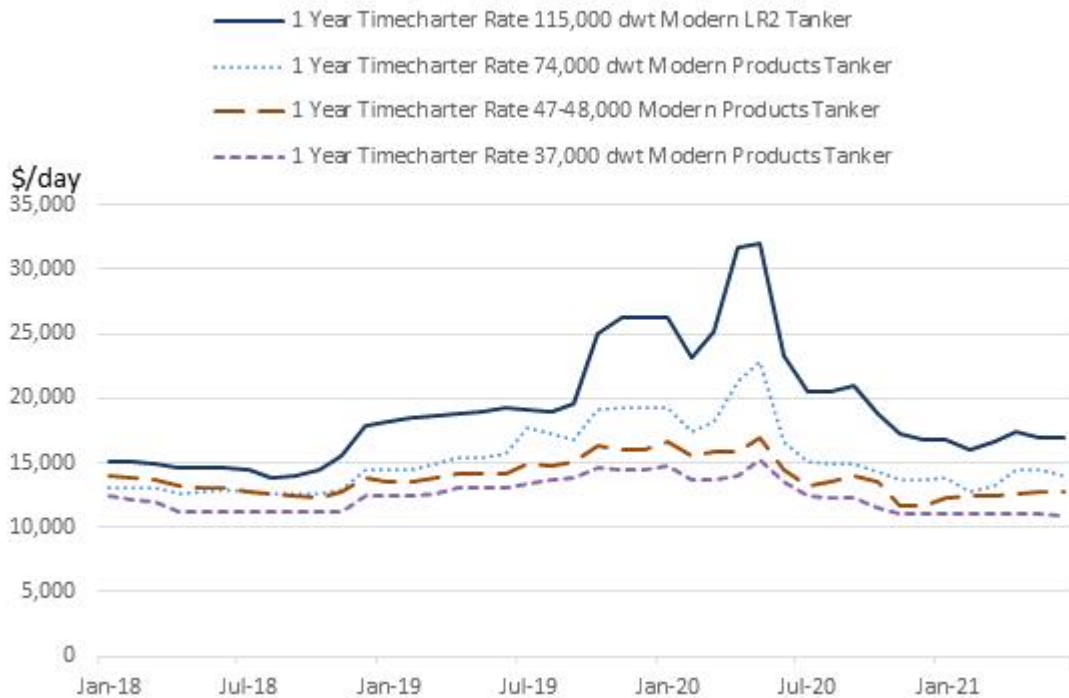
자료 : Clarkson

- 쿠웨이트 Mina al-Ahmadi - 네델란드 로테르담 간 90K급 Aframax clean 탱커의 2분기 평균 운임은 전년동기 대비 51.4% 낮은 175만달러를 기록하였으며, 2019년 1분기 대비로도 8.2% 낮은 수준
- 울산-싱가포르 간 40K급 MR 탱커 운임 역시 2분기 평균 전년동기 대비 34.7% 낮은 34만달러를 기록하였으며, 2019년 1분기 대비 역시 23.8% 낮은 수준을 기록



- 울산-미국 LA 간 40K급 MR 탱커의 경우도 2분기 평균 운임은 101만달러로 전년동기 대비 36.8% 낮은 수준을 기록했으며, 2019년 1분기 대비 역시 15.5% 낮은 수준

제품운반선 용선료 추이



자료 : Clarkson

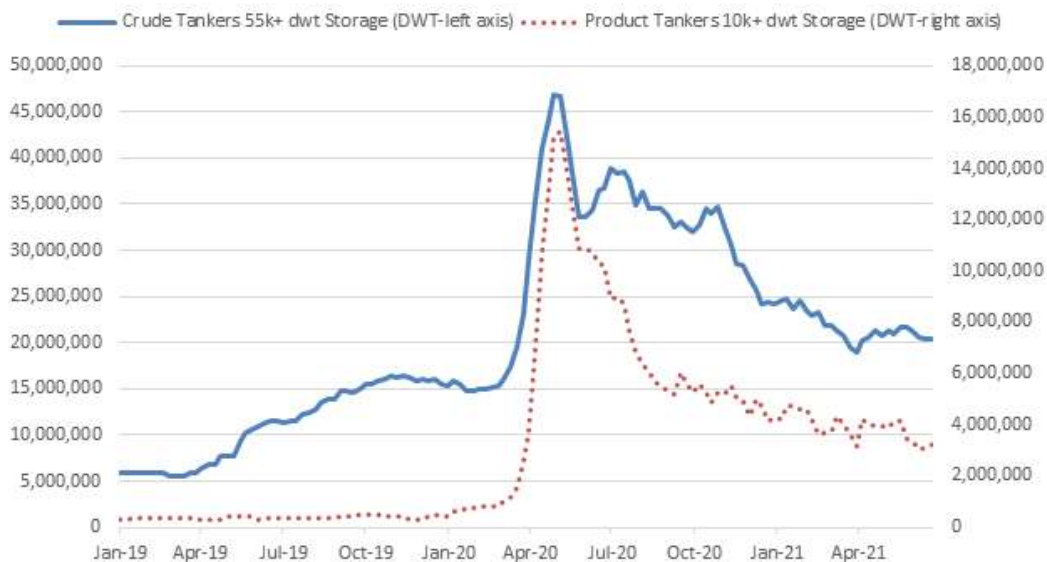
- 115Kdwt급 LR2탱커 1년 정기용선료는 2분기 평균 전분기 대비 3.8% 상승한 1일당 17,106달러를 기록
- 2020년 3분기 이후 분기 평균치 기준으로는 처음 반등이 나타남
- 74Kdwt급 LR1탱커의 1년 정기용선료는 전분기 대비 7.9% 상승한 1일당 14,327달러를 기록
- 47~48Kdwt급 MR탱커의 경우도 전분기 대비 3.2% 상승한 1일당 12,702달러
- 37Kdwt급 MR탱커의 경우는 반등에 성공하지 못하였으며 1분기 평균 전분기 대비 0.4% 하락한 1일당 10,952달러를 기록



□ 저장용 탱커수요는 2분기 동안 유조선의 경우 오히려 소폭 증가하였고 제품선은 감소하는 경향을 보임

- 저장용 수요로 활용되고 있는 55Kdwt 이상급 유조선은 2분기말 총 91척 2,035만dwt로 전분기말 대비 4.7% 증가하였고 현재 선복량의 4.7%에 해당하는 물량임³⁾
- 1분기 동안 저장용 유조선 수요는 20.1% 감소한 데 반하여 2분기에는 오히려 소폭 증가한 양상을 보임
- 동일 수요의 10Kdwt 이상급 제품운반선은 2분기 동안 10.8% 감소하여 2분기말 65척 322만dwt 수준으로 현재 선복량의 1.9%에 해당하는 물량임
- 유조선의 경우 OPEC+의 감산 지속 등 불확실성으로 2분기 동안 물량확보를 위한 재고를 꾸준히 유지한 반면, 정유제품은 재고 물량을 지속적으로 판매한 것으로 추정됨
- 유조선의 경우 아직까지 저장에 동원된 선박들이 재고 소진으로 시장에 반전될 시 시황회복에 상당한 걸림돌이 될 수 있는 수준인 반면, 제품선의 경우는 부담이 완화된 수준으로 판단됨

탱커의 저장용도 사용 선복량 추이



자료 : Clarkson

3) 동 수치는 Clarkson의 통계를 인용하였으며 장기저장을 본래의 목적으로 석유 저장업체에서 보유한 노후 유조선 등 용도가 저장용으로 당연히 기대되는 선박은 통계에서 제외된 수치임.(데이터 제공사 주석에 의함)



□ 하반기 중 유조선 시황은 침체에서 벗어나기 어려울 것으로 예상되며 제품선의 경우는 완만한 상승세 전망

- 세계 석유해운 수요는 산유국의 점진적인 증산과 코로나19 백신 접종률 증가에 따른 교통수요 회복 등으로 하반기 중 증가세를 유지할 것으로 전망
- 그러나 유조선은 주요 수입국의 원유 재고량과 저장재고소진 이후 해운시장으로 반환되는 많은 선박량 등이 시황회복에 부정적 영향을 미치며 하반기 중 부진한 시황을 벗어나기 어려울 것으로 전망됨
- 제품선의 경우 코로나19 상황 호전으로 항공 등 교통수요가 점차 회복될 경우 점진적이며 완만한 시황개선이 가능할 것으로 전망
- 저장용 수요의 해운시장 반선 규모가 회복을 근본적으로 저해할 수준은 아니나 시황 개선 속도를 늦추는 요인으로 작용할 가능성이 높으며 이에 따라 시황 개선속도가 완만한 수준에 그칠 것으로 예상



3. 컨테이너선 시장

□ 상반기 중 컨테이너선 운임은 상승 추세를 지속하며 사상 최고치를 기록

- 상반기 컨테이너선 해운시장은 주요국의 빠른 경기 회복으로 수요가 급증하였고 여기에 수에즈운하 사고, 항만 체선 등으로 물류 지연과 공급부족 효과까지 나타나며 급격한 운임 상승 기록
 - 특히, 미국의 수요 증가가 빠르게 나타나고 있으며, 유럽 지역 역시 백신 접종이 확대되며 기존 수요 증가예측이 상향 조정되고 있음
- 2분기 평균 CCFI 지수는 전년동기 대비 153.5% 높은 2,164.2로, 1분기에 이어 지수 발표 이후 분기 평균치로 최고치를 경신함
 - 동 지수는 금년 1분기 중 18.2% 상승하였고 2분기말 지수가 전분기말 대비 다시 39.0% 상승하며 6월말 지수는 2,591로 사상 최고치를 기록하고 있음

CCFI 추이



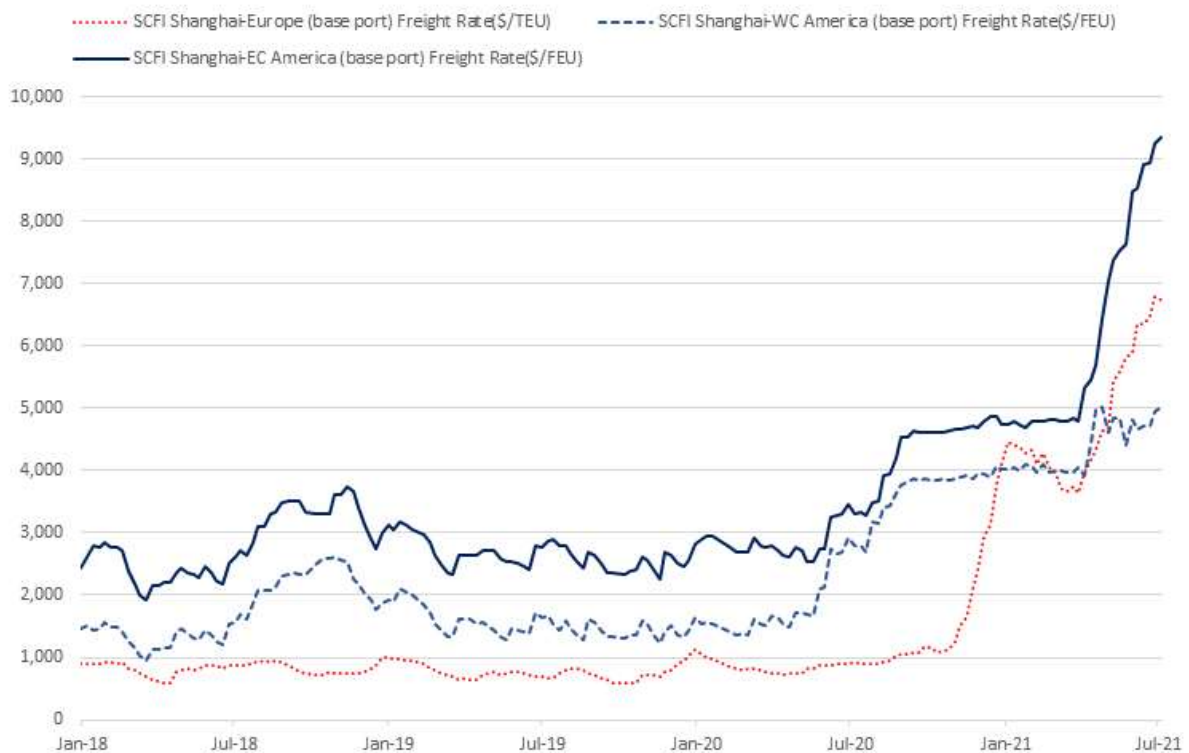
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



□ 주요 원양노선의 운임은 2분기까지 상승추세를 지속하며 사상 최고치를 기록

- 상하이-유럽노선의 2분기 평균운임(SCFI 기준)은 전년동기 대비 541.5% 상승한 TEU당 5,180달러로 주요 노선 중 가장 높은 운임 상승률을 기록
- 유럽 노선은 6월 중순 사상 처음으로 TEU당 6,000달러대에 진입하였고, 6월말 운임은 6,479달러로 전년 동시점 대비 628% 상승한 수준
- 동 기간 상하이-미서안 노선의 평균 운임은 전년동기 대비 135.6% 상승하여 FEU당 4,617.8달러를 기록
- 상하이-미동안 노선은 전년동기 대비 151.4% 상승한 FEU당 7,087.3달러

주요 원양노선 SCFI 추이



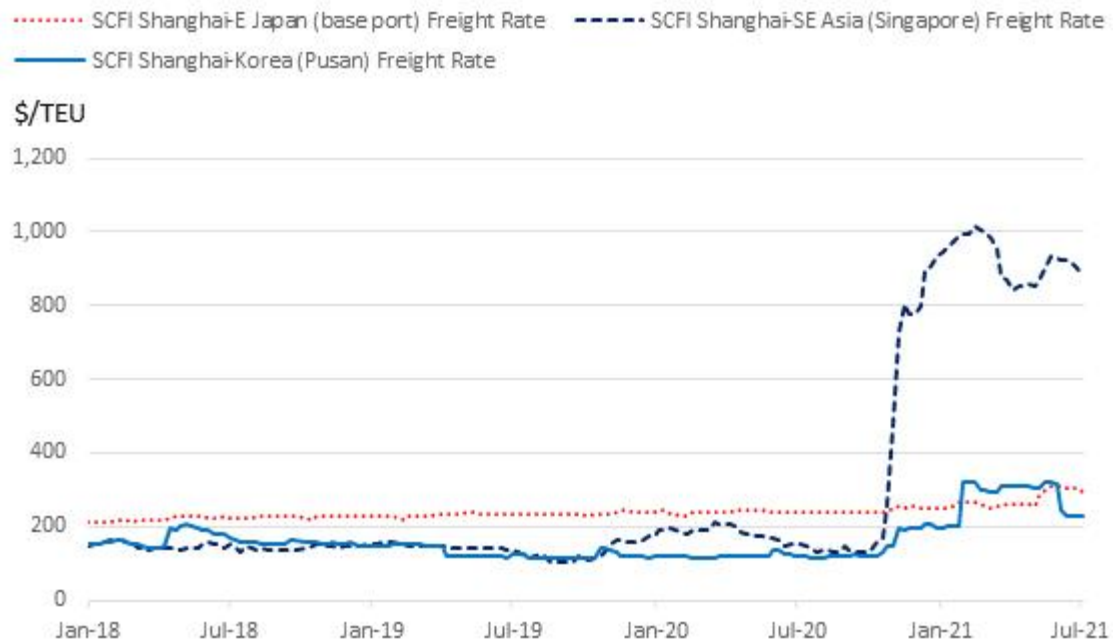
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



□ 주요 근해노선 운임도 대체로 호전됨

- 원양노선의 영향으로 지난해 4분기 운임이 급등한 동남아(싱가포르) 노선은 2분기 중 다소 조정되는 모습을 보였으나 다른 노선들은 상승 추세 지속
- 상하이-동일본 노선 운임은 2분기 평균(SCFI 기준)은 TEU당 282.8달러로 전년동기 대비 17.4% 상승하였고 꾸준한 개선 추세를 지속함
- 선사간 경쟁강도 증가 등으로 2020년 3분기까지도 부진한 양상을 보였던 상하이-부산 노선 역시 2분기 평균 TEU당 293.9달러로 전년동기 대비 139.4% 상승하며 빠른 개선추세를 보임
- 상하이-동남아 노선 운임은 2분기 평균 886.3달러로 전년동기 대비 399.6% 상승한 수준이나 전분기 평균 대비 9.1% 하락하여 과도한 상승에 대한 조정이 이루어진 것으로 보임

주요 근해 노선 SCFI 추이



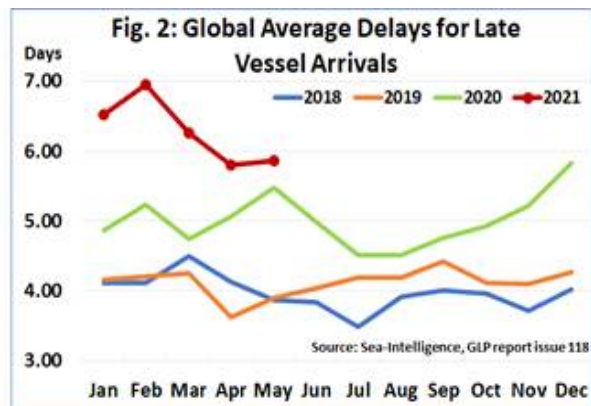
자료 : 상하이항운교역소, Clarkson



□ 컨테이너선 운임은 금년 내 높은 수준을 유지할 전망

- 금년 내 세계 컨테이너 교역증가율은 6~7%의 높은 수준이 예상되는 가운데 항만 물류의 정체 등에 의한 물류차질로 선박 공급 부족효과가 나타나며 사상 최고치의 운임이 지속적으로 경신되고 있음
- 알파라이너에 의하면 6월말 기준 유휴 컨테이너 선박량은 전체 선박량의 0.8%에 불과하여 추가 투입할 선박의 여력이 거의 없는 상황임
- 글로벌 해운데이터 분석기관인 Sea Intelligence Consulting의 6월말 보도자료에 의하면 5월 기준 정기선의 정시성⁴⁾은 38.8%로 1~2월 상황에 비해서는 다소 개선되었으나 역대 가장 심각한 수준에서 벗어나지 못하고 있음
- 동사가 발표한 5월 기준 선박의 평균 도착지연 시간은 5.86일로 최악의 상황을 보인 2월보다는 약 1일 빨라졌으나 여전히 매우 심각한 수준임
- 이러한 상황들을 고려할 때 항만물류 정체 등의 해소로 시장이 정상화되는 데에는 상당한 시간이 걸릴 것으로 예상되며 고운임 수준은 금년 내 지속될 것으로 예상됨
- 이러한 상황은 해운사들의 반사이익이 커지고 이러한 수익은 신규투자로 이어져 조선사들도 수혜를 받고 있으나 국내 중소 수출기업들의 어려움이 가중되고 있는 점은 심각한 문제임
- 해운사들은 장기적 파트너십 관점에서 국내 화주들에 대하여 최대한 배려하는 정책이 필요할 것으로 보임

글로벌 정기선 정시성(좌)과 선박의 평균 도착지연 시간 추이



자료 : Sea-Intelligence 보도자료. 2021. 6. 30자

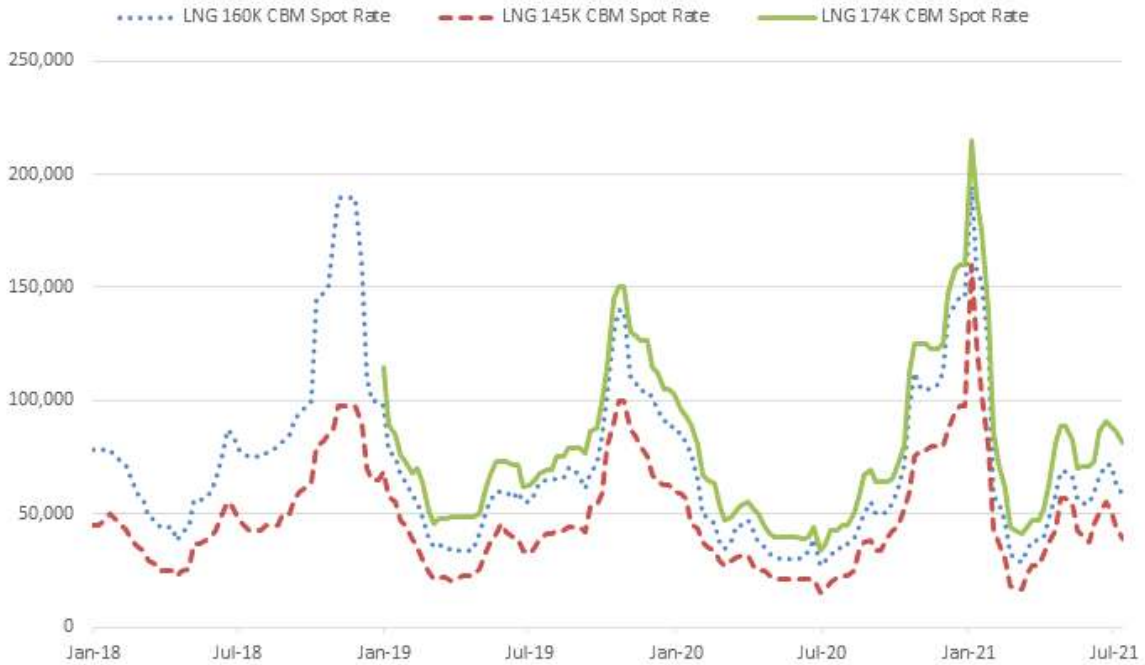
4) 선박이 예정된 시간에 도착하는 비율



4. LNG선 시장

□ 2분기 및 상반기 LNG선 해운시장은 매우 양호한 수준

LNG선 Spot 운임 추이



자료 : Clarkson

- LNG선 해운시황은 상반기 중에만 연초 선복량의 5.7%에 해당하는 많은 신조선 물량이 신규 공급되었음에도 스팟운임은 매우 양호한 수준을 보임
 - 세계 산업생산이 회복되며 LNG 수요 증가는 견조한 것으로 추정됨
 - 최근 미국의 수출이 크게 증가하며 아시아향 물량의 원거리 효과로 선박수요가 추가적으로 증가한 것도 시황 호전에 영향을 미친 것으로 추정됨
- 160KCum급 LNG선의 2분기 평균 스팟 운임은 1일당 57,962달러로 전년 동기 대비 67.4% 높은 수준이며 코로나19 효과가 배제된 2019년 2분기와 대비하여도 19.3% 높은 수준
- 145KCum급 2분기 평균 스팟 운임은 1일당 44,654달러로 전년동기 대비 91.9% 높은 수준이며, 2019년 2분기 대비 36.4% 높은 수준
- 174KCum급의 경우 2분기 평균 1일당 74,327달러로 전년동기 대비 70.9% 높은 수준이며, 2019년 2분기 대비 21.5% 높은 수준



- 1월 동북아 흑한으로 인한 중국 등의 수입량 급증과 운임 급상승으로 1분기 높은 수준의 평균운임을 기록한 이후 2분기까지 산업수요가 이어지며 상반기 운임은 전반적으로 매우 양호한 수준을 유지하고 있음
- 정기용선료도 크게 상승하여 코로나19 이전의 높은 수준을 거의 회복함
- 174KCum급의 1년 정기용선료 2분기 평균치는 1일당 92,483달러로 전분기 대비 45.5% 상승하였으며 코로나19로 급락하기 이전인 2019년 4분기 평균 98,750달러에 근접하고 있음
- 160KCum급 1년 정기용선료의 2분기 평균 역시 전분기 대비 48.2% 상승한 1일당 78,267달러로 코로나19 이전인 2019년 4분기 평균 81,333달러를 거의 회복함
- 구형 저효율선의 비중이 높은 145KCum급의 경우도 2분기 평균 전분기대비 52.1% 상승한 1일당 52,083달러로 코로나19 이전인 2019년 4분기 평균 58,583달러에 접근하고 있음

□ LNG선 해운시황은 하반기에도 양호한 수준을 유지할 것으로 예상되며 신조선 발주에도 긍정적 영향 전망

- 하반기 LNG선 인도 예정 물량은 총 30척 443만CuM으로, 연초 선복량의 4.7%에 해당하는 많은 물량이며 상반기 인도분과 합쳐 2021년 중 10% 이상의 막대한 신조물량이 해운시장에 공급될 예정임
- 이러한 규모의 신규 공급은 LNG선의 운임과 용선료의 하락 위험요인으로 하반기 시장에 부담이 될 가능성이 있음
- 그러나 세계적인 산업 생산과 인프라투자 등 수요산업이 양호한 움직임을 보이고 있고 원거리 효과가 높은 미국산 물량의 수출이 증가하고 있어 선박 수요는 견조한 흐름을 보일 것으로 예상됨
- 또한, 지난 겨울 흑한에 따른 수입량 급증으로 높은 LNG가격과 운임을 경험한 중국이 가을철에 난방용 수입을 미리 늘릴 가능성이 있어 많은 신조 선박 인도에도 불구하고 운임이 크게 하락할 가능성은 높지 않을 전망
- 다만, 중국의 흑한기 난방 수요에 대한 대비책이 강화될 경우 지난 겨울의 1일당 20만 달러를 상회하였던 운임의 최고치까지는 상승하지 않을 전망



- 지난해 코로나19 사태로 동북아 가격이 mmBTU당 2달러대까지 하락하며 LNG업계의 실망으로 FID(최종투자결정)가 연기 또는 취소된 프로젝트들이 최근 LNG가격의 높은 상승으로 다시 활성화될 것으로 기대됨
- 최근 수요 증가로 동북아 가격이 13달러대의 매우 높은 수준을 보이고 있음
- 이러한 LNG업계의 개발 활성화와 해운시장의 양호한 흐름은 신조선에 대한 투자심리를 높이고 발주에도 긍정적 영향이 기대됨

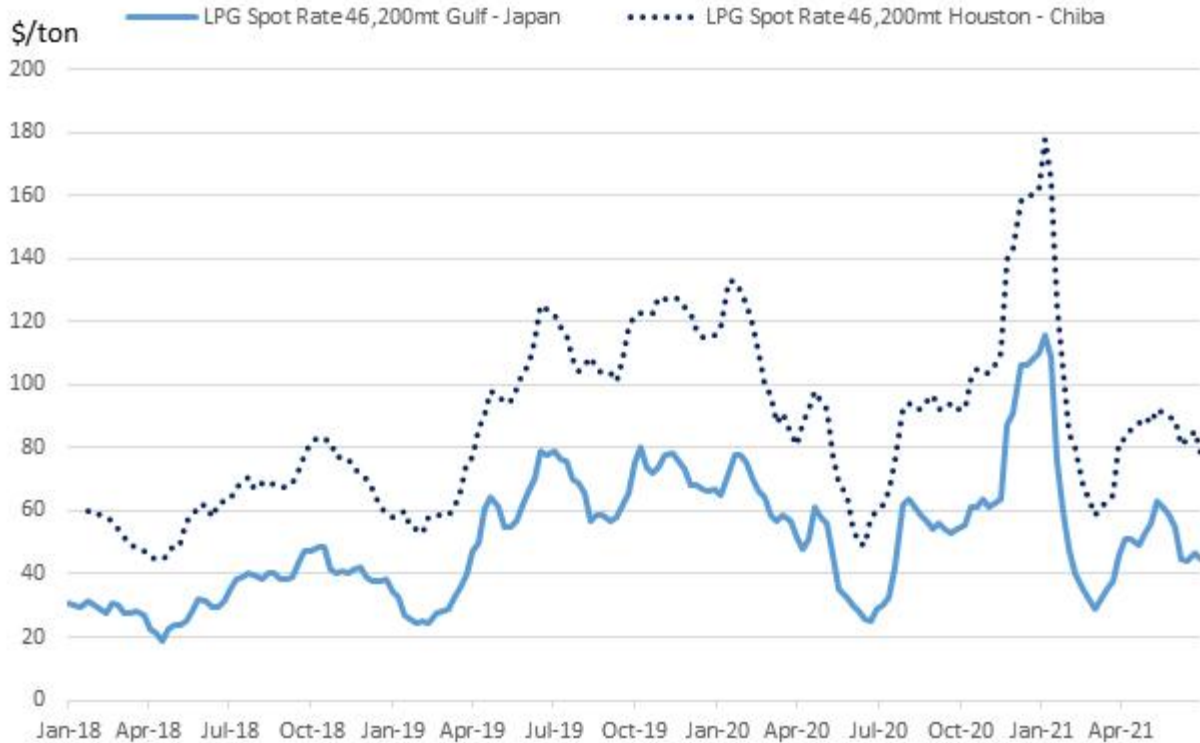
5. LPG선 시장

□ 2분기 중에도 LPG선 해운시황은 등락이 엇갈리며 변동성을 보임

- LPG 수요는 중국 다음의 대형 수입국인 인도의 코로나19 상황의 악화로 수입량이 감소하였으나 세계적인 석유화학 부문 수요 증가로 2021년 중 약 3% 내외의 수요 증가가 예측되고 있음
- 또한, 중동지역의 석유생산 감소 지속으로 상반기 중 아시아 수요 물량이 대거 미국으로부터 수입되며 원거리 효과에 의하여 해운수요는 비교적 양호한 증가세를 나타냄
- 그러나 2018년 이후 많은 물량의 LPG선이 신조 발주되었고 이들 물량에 대한 인도가 본격화되며 상반기 중 연초 선복량의 약 3.7%에 이르는 많은 선복이 신규 공급되어 양호한 수요에도 불구하고 시황 불안정이 나타남



LPG선 Spot 운임 추이

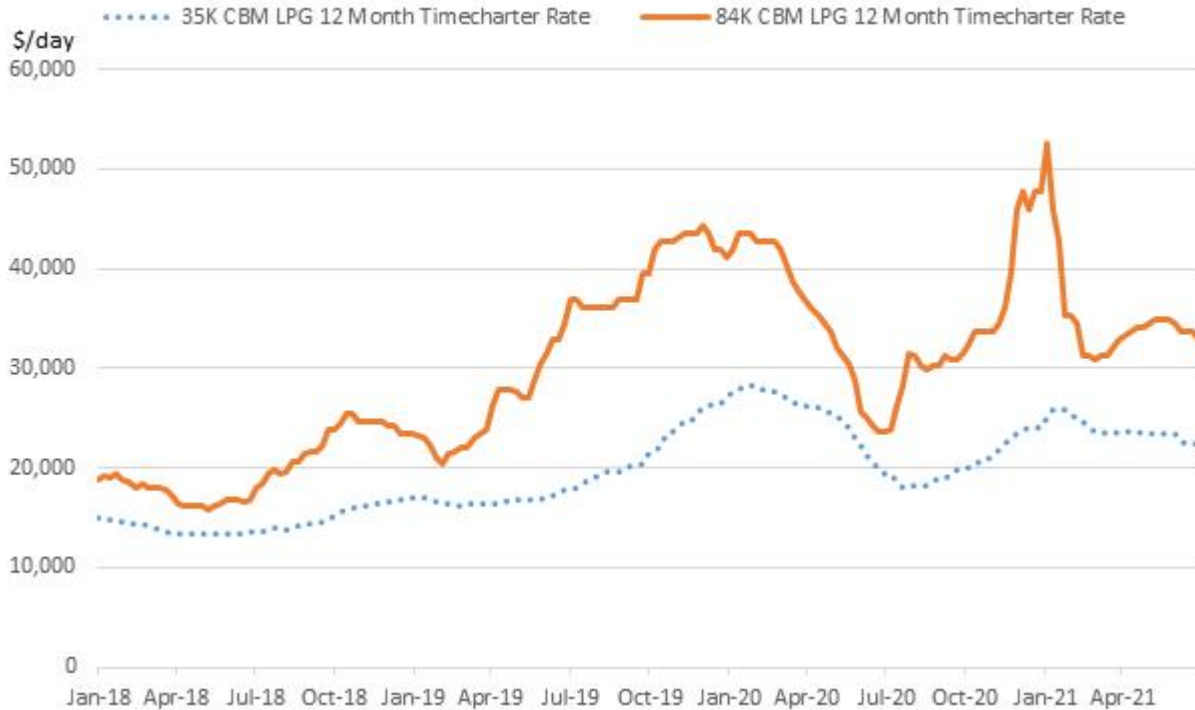


자료 : Clarkson

- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 중동-일본 간 스팟운임은 2분기 평균 톤당 58.31달러로 전년동기 대비 24.0% 높은 수준이나 전년도 코로나19로 급락한 기저효과의 영향이며 2019년 2분기에 비하여 15.6% 낮은 수준임
- 46,200mt(82.4KCuM)급 VLGC의 미국-일본 간 스팟운임 역시 2분기 평균 톤당 86.81달러로 전년동기 대비 16.3% 높은 가격이나 2019년 2분기 대비 13.8% 낮은 수준을 기록



LPG선 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 미국의 아시아향 수출 물량 증가로 원거리 효과에 의한 선박 수요가 증가하고 있음에도 전반적인 선박량 공급이 증가하며 용선료도 2분기에 하락하는 경향을 보임
- 84KCuM급 VLCC의 1년 정기용선료는 2분기 평균 1일당 34,041달러로 전분기 대비 8.2% 하락
- 35KCuM급 LPG선의 1년 정기용선료 역시 2분기 평균 1일당 23,267달러로 전분기 대비 5.3% 하락

□ LPG선 시황은 하반기 이후 소폭 약세가 될 가능성이 높음

- LPG 해운시장은 비교적 양호한 수요증가가 나타나고 있으나 증가할 것으로 예상하였던 인도의 수입량이 코로나19의 영향으로 오히려 감소하는 등 수요 증가율은 기대에 미치지 못하고 있는 수준으로 추정됨
- 여기에 많은 물량의 선박이 하반기에도 신규공급될 예정이므로 하방 압력이 높아질 것으로 예상됨



- 특히, OPEC+의 감산 완화 조치로 아시아향 물량이 대거 미국에서 중동으로 전환되며 원거리 효과가 사라지고 선복의 실질 수요가 감소할 가능성이 높음
- 이러한 요인들을 감안하면 하반기 중 대형 수입국들의 수요가 크게 증가하는 변화가 없다면 시황이 변동성을 보이며 전반적으로 약화될 가능성이 높음

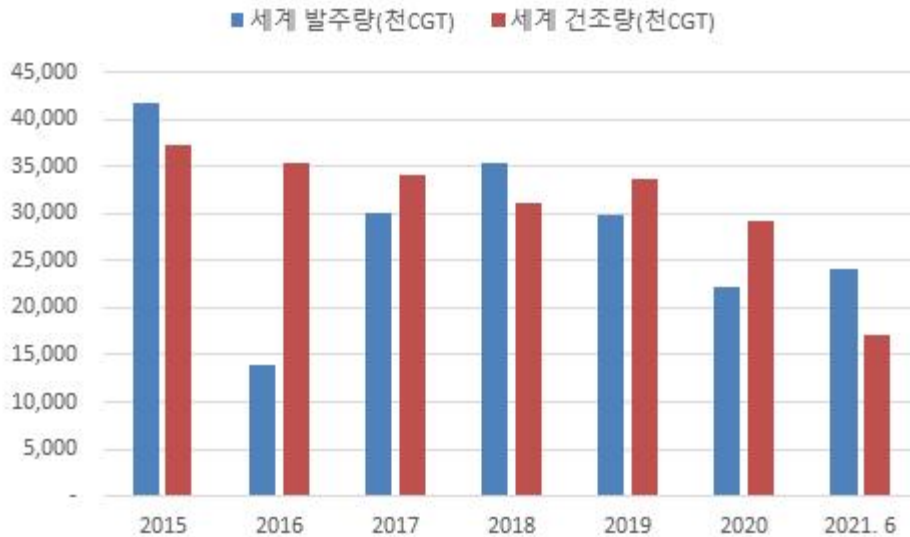


Ⅲ. 세계 신조선 시장 동향

□ 상반기 세계 신조선 시장의 발주량은 크게 호전됨

- 상반기 중 사상 최고치의 운임 지속으로 인한 컨테이너선사들의 수익성 제고가 신조선 투자로 이어지며 컨테이너선을 중심으로 발주 시황이 급격히 호전됨
- 상반기 세계 발주량은 전년동기 대비 191.5% 증가한 2,402만CGT (Clarkson)
- 1분기 발주량이 전년동기 대비 219% 증가한 데 이어 2분기에도 전년동기 대비 162.5% 증가한 1,058만CGT를 기록하며 양호한 시황을 이어감
- 상반기 발주액은 전년동기 대비 198.8% 증가한 549.0억 달러 기록
- 상반기 세계 건조량은 전년동기 대비 15.1% 증가한 1,718만CGT를 기록

세계 신조선 발주량 및 건조량 추이



자료 : Clarkson

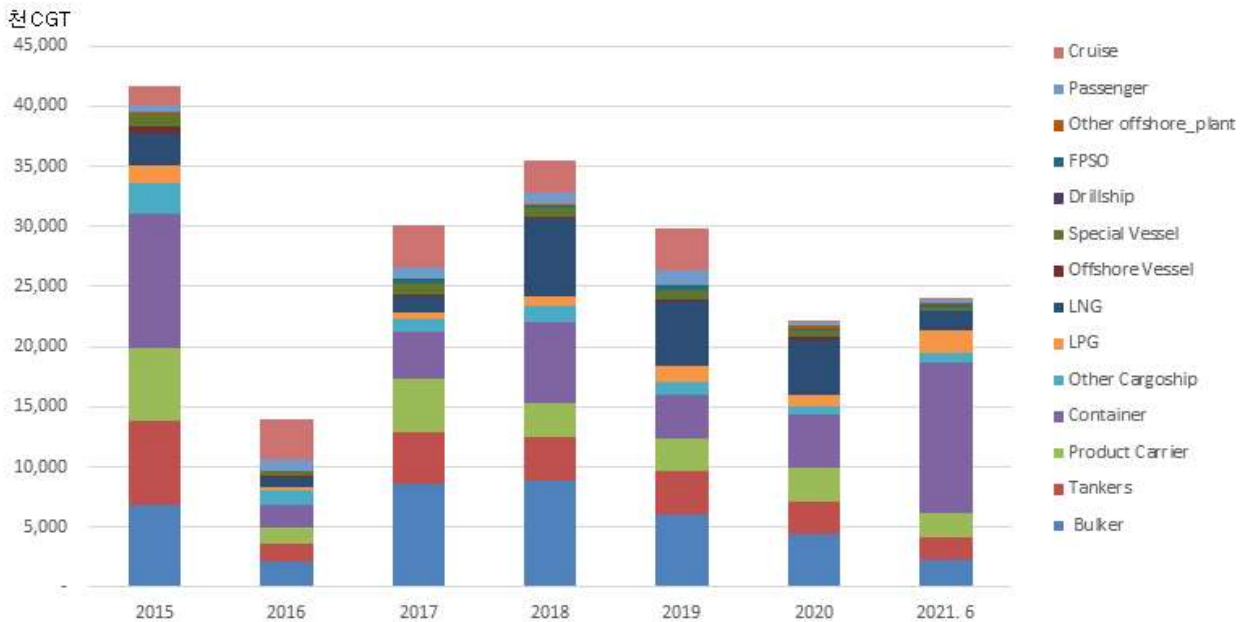
□ 상반기 발주 선종별로 컨테이너선의 비중이 절반 이상을 차지하고 있고, 그 외 선종들의 발주량도 전년동기 대비 증가

- 컨테이너선은 전년동기 대비 1,505.8% 증가한 수준으로 상반기 세계 발주량 중 52%를 차지하여 컨테이너선 해운시장의 고운임이 현재 신조선 발주 호조를 주도하고 있다 하여도 과언이 아님



- 그 외 전년동기 대비 유조선은 68.1%, 제품운반선은 31.2%, LPG선은 772.3% 각각 증가
- LNG선의 상반기 중 25척 발주로 전년동기 대비 발주량은 339.9% 증가
- 전체에서 차지하는 비중은 6.6%로 최근 3년간 18~20%를 차지하였던 점과 비교하면 다소 위축된 것으로 보이나 하반기 카타르 등 대량 발주가 기대됨
- 주요 선종 중 유일하게 벌크선의 발주는 전년동기 대비 5.4% 감소함

선종별 세계 신조선 발주량 추이



자료 : Clarkson 데이터를 기초로 해외경제연구소 재작성

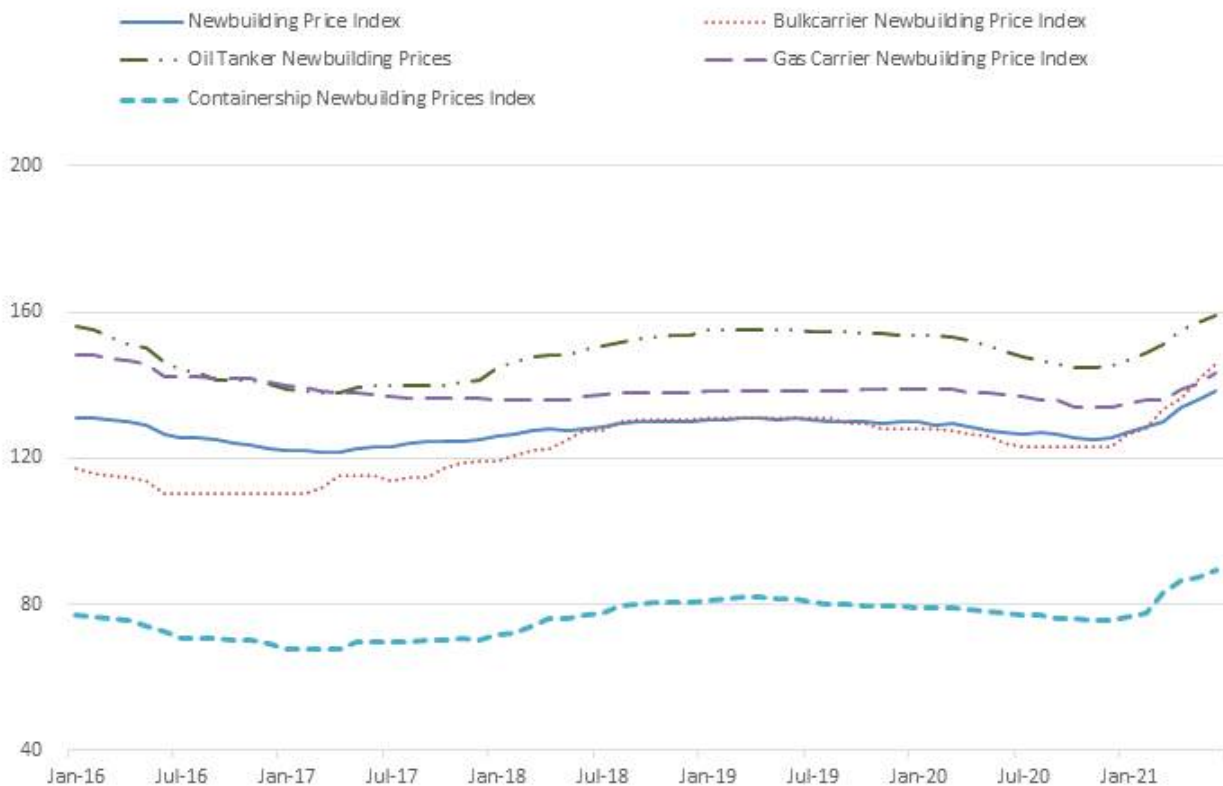
□ 상반기 중 선종별 Clarkson 신조선가지수는 상승하였으나 철강재 가격 상승분을 충당할 수준에는 미치지 못함

- Clarkson 신조선가 지수는 6월 평균 138.51로 전분기말 대비 6.4% 상승하였으며 상반기 중 총 10.3% 상승
- 벌크선 가격지수는 2분기 중 9.5% 상승하여 6월 평균 145.84를 기록하였으며, 상반기에는 총 18.3% 상승
- 탱커 가격지수는 2분기에 5.2% 상승하여 6월 평균 159.17을 기록하였으며, 상반기 중에는 총 9.6% 상승



- 가스선 가격지수는 2분기 중 5.4% 상승하여 6월 평균 143.49를 기록하였고 상반기 중 총 7.2% 상승
- 컨테이너선 가격지수는 2분기 중 7.7% 상승하여 6월 평균 89.57을 기록하였으며 상반기 중 18.8%로 가장 크게 상승
- 2분기 중 신조선 가격폭은 선종별로 5~9%로 비교적 높은 수준의 상승폭을 보였으나 2분기에 집중적으로 인상된 철강재 가격의 상승폭을 감안하면 원가 상승 요인을 충당하기에는 부족한 수준으로 판단됨

신조선가 지수 추이



자료 : Clarkson

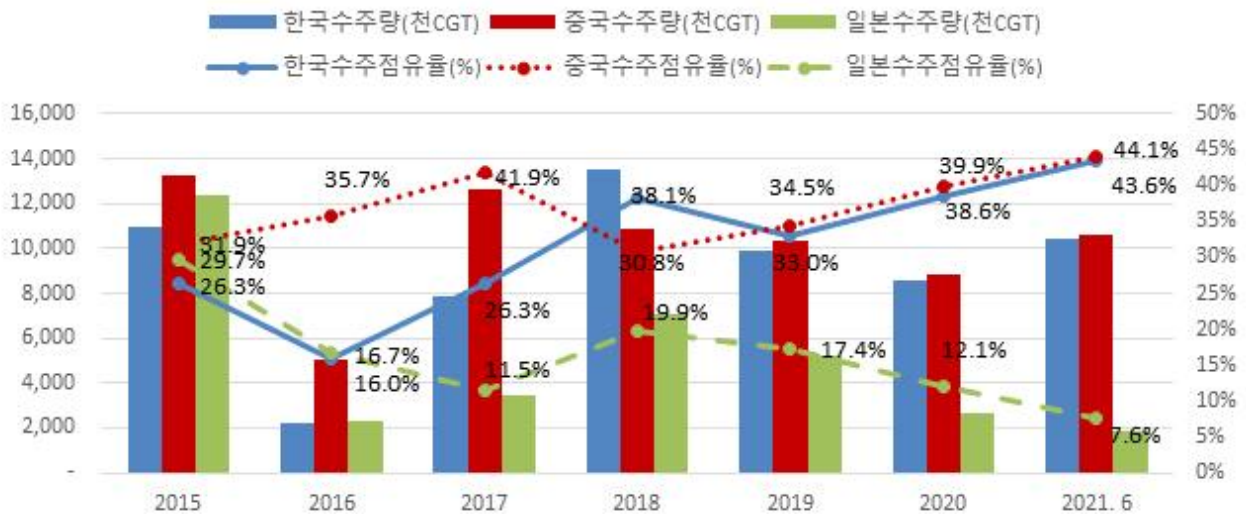
□ 상반기 중 한국은 높은 수주점유율 달성 (CGT 기준)

- 상반기 중 발주량에서 높은 비중을 차지한 대형 컨테이너선 시장에서 한국이 우위를 가지고 있고, 최근 강화되고 있는 환경규제와 관련하여 효율성 등 품질의 중요성이 높아지며 한국 조선업계의 점유율이 상승하고 있음
- 상반기 중 한국의 수주점유율은 43.6%까지 확대된 것으로 나타남



- 중국은 여전히 강력한 내수와 가격 및 금융경쟁력을 기반으로 44.1%로 양적 우위를 유지하고 있음
- 최근 수년간 뚜렷한 점유율 하락추세를 보이고 있는 나라는 일본이며 상반기 점유율은 7.6%까지 하락함
- 일본의 점유율 하락은 환경규제 장세에서 기술적 대응이 늦어 일본 조선사들의 수주 기반이었던 일본 선사들마저 최근 한국으로 발주하는 사례들이 늘어나고 있기 때문으로 추정됨

한중일 3국의 수주량 및 점유율 추이



자료 : Clarkson



IV. 한국 조선업 동향

□ 상반기 중 한국 조선업 수주는 매우 양호한 수준을 지속

- 세계 신조선 시장의 활황에 따라 한국의 신조선 수주 역시 매우 양호한 수준을 기록하고 있음
- 한국의 상반기 수주량은 전년동기 대비 677.4% 증가한 1,047만CGT
- 1분기에만 567만CGT를 수주한 데 이어 2분기에도 전년동기 대비 503.6% 증가한 480만 CGT를 수주하여 2개 분기 연속 매우 양호한 수주를 기록
- 상반기 수주액은 전년동기 대비 696.7% 증가한 267.1억 달러를 기록

한국 신조선 수주량 및 수주액 추이



자료 : Clarkson

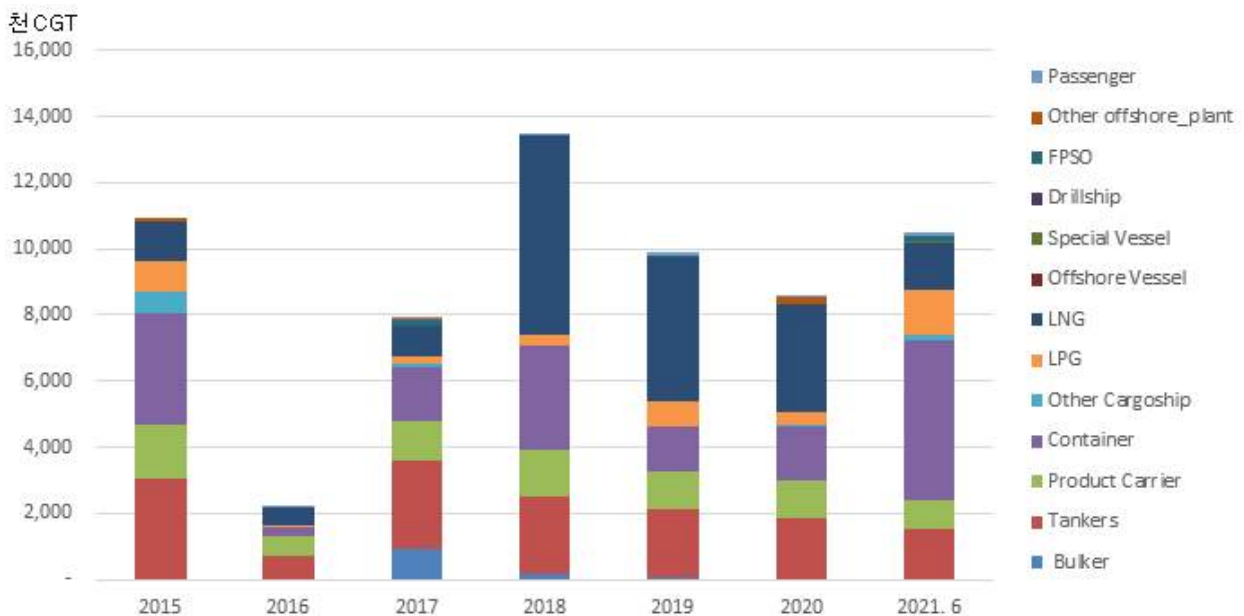
□ 상반기 중 컨테이너선의 수주 비중이 가장 높으며 LPG선 비중이 확대됨

- 상반기 중 한국이 수주한 선종 구성을 살펴보면 발주시장에서 절대적 비중을 차지한 컨테이너선이 46.1%, 유조선이 14.5%, LNG선이 13.7%, LPG선이 13.1%로 나타남
- 최근 3년간 40% 내외를 차지했던 LNG선 비중이 축소되고, 예년 약 5% 내외에 불과했던 LPG선의 비중이 13%까지 확대될 만큼 수주가 활발했던 점이 특이한 내용 중 하나임
- 또한, 전년도 1분기에 모든 선종의 수주가 극히 부진했으므로 각 선종별 수주량 증가폭은 매우 크게 나타나고 있음



- 전년 상반기 중 대형 1척에 그쳤던 컨테이너선은 금년 상반기에 대형 81척, Feeder급 21척, 중소형급 4척 등 총 106척을 수주하며 CGT로는 전년동기 대비 6,180.3% 증가한 기록을 나타냄
- 유조선(tanker)은 전년동기 대비 181.8% 증가하였고 제품운반선은 146.2% 증가하여 탱커류의 수주는 비교적 순조로운 흐름을 보임
- LNG선은 1분기중 소형 LNG병커링선 1척을 포함한 3척 수주에 불과하였으나 2분기에 집중 수주되며 4년 연속 호조를 이어나가고 있고 상반기 중 병커링선 3척을 포함 총 20척을 수주함
 - 전년동기 대비 74,569%의 증가율을 보이고 있으나 전년 상반기 중 코로나19의 영향으로 수주가 극히 부진하였던 기저효과의 영향으로, 큰 의미는 없음
- LPG선의 상반기 수주가 특히 호조를 보였으며 상반기 중 54척을 수주하여 전년동기 대비 980.0%의 증가율을 기록함
- 상반기 중에는 FPSO 3기가 수주되어 2015년 이후 수주가 없었거나 연 1기에 그쳤던 부진에서 비교적 의미있는 회복 신호로 보임
 - FPSO 수주는 전년 4분기 이후 빠르게 상승한 국제유가의 영향으로 추정

한국 조선업 선종별 수주량 추이



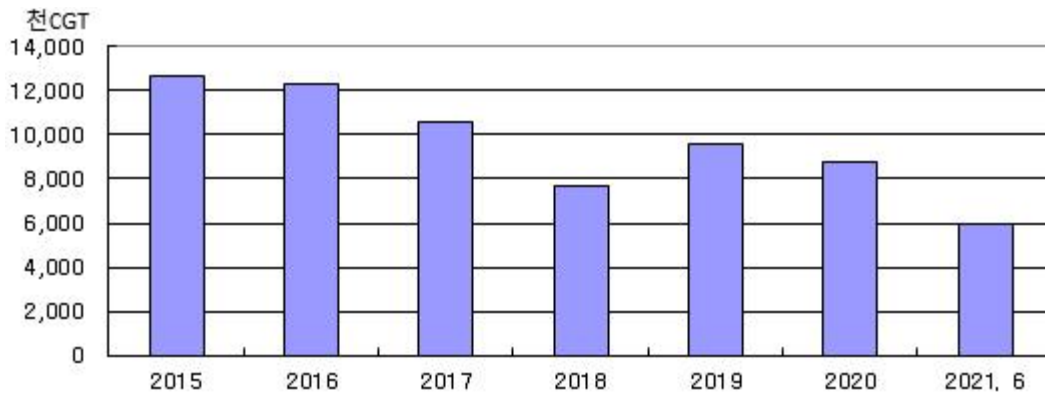
자료 : Clarkson 데이터를 근거로 해외경제연구소 재구성



□ 상반기 건조(인도)량은 전년동기 대비 크게 증가

- 상반기 건조(인도)량은 전년동기 대비 32.8% 증가한 596만CGT
- 이러한 건조(인도)량의 증가는 전년말 부진했던 건조 및 인도가 연초로 넘어오며 1분기 중 건조가 크게 집계된 점이 영향을 미치고 있으며 2분기 들어 감소하는 추세를 보임
- 2분기 중 건조(인도)량은 243만CGT로 전년동기 대비 1.1% 감소한 수준을 나타냄

한국 조선업 건조량 추이



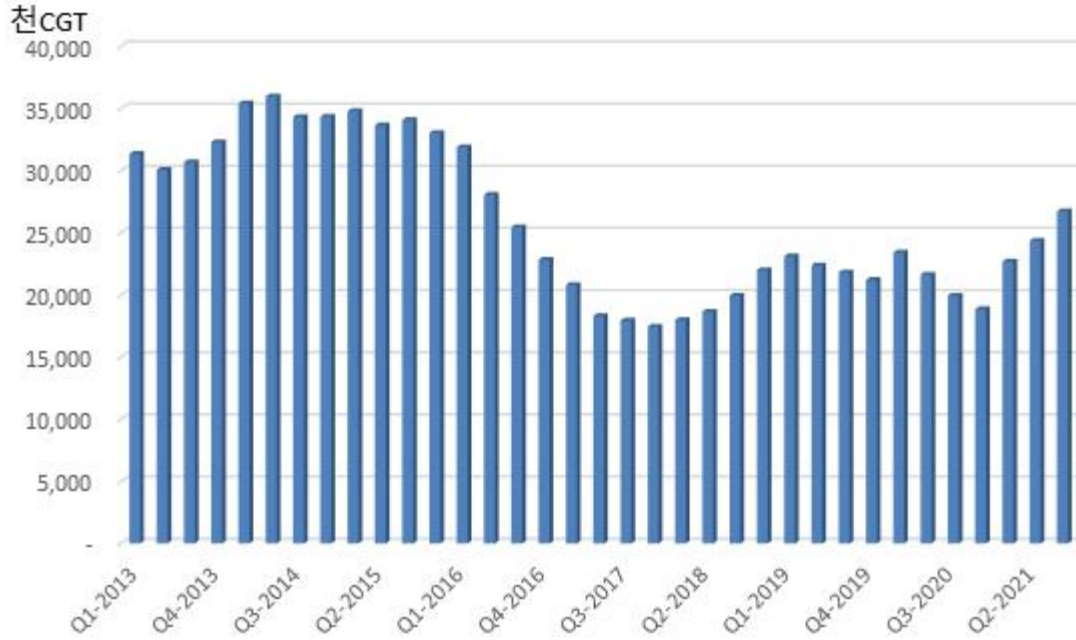
자료 : Clarkson

□ 상반기 중 수주잔량은 1분기에 이어 2분기에도 순조롭게 증가하고 있어 선가 인상에 있어서 조선업계에 유리한 환경이 조성되고 있음

- 2분기말(7월초) 기준 한국 조선업 전체 수주잔량은 2,673만CGT로 전분기 대비 9.7% 증가하였으며 상반기 동안 17.8% 증가
- 이로 인하여 약 2년치 이상의 안정적 일감을 확보함에 따라 조선사들이 협상력을 높이며 선가 인상이 탄력을 받을 것으로 예상됨



한국 조선업 분기별 수주잔량 추이



자료 : Clarkson, 각 분기 초 수주잔량 기준



V. 하반기 조선업 전망 및 시사점

□ 하반기 중에도 신조선 시장은 상반기 대비 수요가 다소 감소할 수 있으나 양호한 수준의 흐름을 지속할 것으로 전망

- 상반기 중 세계 신조선 시장 발주 호조는 사실상 해운수익이 급증한 컨테이너선의 집중 발주가 큰 역할을 하였으나 이러한 흐름이 하반기까지 이어지기는 어려울 것으로 예상됨
- 상반기 동안 컨테이너선의 발주량은 연초 선복량의 12.4% 수준인 294만TEU이며 이 중 80%가 12,000TEU급 이상의 대형 선형으로, 대형선 발주량은 연초 대형선 선복량의 33%에 이르고 있음
- 또한, 상반기 발주량으로 컨테이너선의 수주잔량은 현재 선복량의 20%에 이르고 있음
- 이들 물량은 대부분 3년 내에 해운 시장에 인도될 예정이므로 2023년부터 환경규제에 의한 폐선이 본격화되더라도 단기적으로 해운시장에 큰 부담이 될 수준으로 판단됨
- 이 때문에 상반기 중 집중된 컨테이너선의 발주 흐름이 하반기까지 이어지기는 어려울 것으로 예상되며 발주량은 상반기 대비 감소할 것으로 예상됨
- 그러나 하반기 중 컨테이너선의 발주감소를 LNG선이 보완하며 비교적 양호한 흐름은 이어질 것으로 전망
- 현재 세계 LNG 가격이 높은 수준을 형성하고 있고 지난해 가격 폭락으로 침체된 LNG 개발에 대한 활성화 논의가 진행되면서 LNG선 발주도 상반기 대비 증가할 것으로 전망
- 이에 따라 카타르 등 대형 개발사업과 연관된 물량들이 발주되며 신조선 시장의 흐름을 이어갈 것으로 예상됨
- 다만, LNG선의 발주 증가가 컨테이너선의 감소분을 메우기는 어려울 것으로 보여 상반기 대비 다소 둔화된 흐름이 예상되나 양호한 수준의 분위기는 지속될 전망
- 이에 따라 2021년 중 약 4,050만CGT의 발주량 전망

□ 한국은 2021년 중 1,800만CGT, 430억 달러 수준의 수주 예상

- 한국은 하반기 세계 신조선 시장의 변화에 따라 컨테이너선 수주는 감소할 것으로 예상되나 LNG선의 수주가 증가하며 양호한 흐름을 이어갈 것으로 예상



- LNG선의 높은 수주점유율로 인하여 40%대의 점유율은 유지할 수 있을 것으로 전망됨

□ 철강재 가격에 따른 수익성 악화는 불가피할 것으로 보이며 2023년경부터 수익성이 본격적으로 개선될 전망

- 금년 2분기 이후 철강재 가격의 빠른 상승과 금년도 인도 물량이 신조선 가격이 낮았던 2018~2019년 수주물량이라는 점 등을 고려하면 양호한 수주실적에도 불구하고 조선사들의 수익성은 금년 중 크게 악화될 전망
- 최근 중국의 수출제한 정책 등에 세계 철강시장이 대응할 여력이 없어 급격한 가격상승이 초래되었으나 시간이 갈수록 이러한 상황은 안정되며 철강재 가격도 하락할 것으로 기대됨
- 그러나 2022년의 경우 현재까지 확보한 인도예정 물량이 부족한 수준이고⁵⁾ 철강재 가격이 하향 안정화된다고 하여도 중국의 정책이 철회되지 않는다면 비교적 높은 철강재 가격 수준이 예상되어 본격적인 수익성 회복 기대는 어려울 전망
- 수익성의 개선은 선가 상승이 이루어진 2021년 수주물량이 본격적으로 인도되기 시작하는 2023년경부터 가능할 것으로 기대됨

□ 금년도 시장동향을 통하여 철강재 가격 변동이 매우 심각한 위험요인이 될 수 있음이 입증되어 이에 대한 중장기적 대응책 마련이 필요함

- 후판가격 변동은 환율 변동과 더불어 조선사들의 수익성에 있어서 항상 위험요인으로 인식되어 왔음
- 그러나 금년 상반기 중 가격 변동은 철강재 가격변동 위험이 과거 경험치를 기반으로 한 인식보다 훨씬 더 심각할 수 있음을 보여주고 있음
- 특히, 무역분쟁 등 불안정한 국제적 문제를 안고 있는 중국이 철강재 생산의 절반 이상을 차지하고 있어 정치적 이유로도 강재 가격의 급격한 변동이 일어날 수 있음을 감안하면 중장기적 대책이 시급한 것으로 사료됨
- 향후 국내 철강업계와의 전략적 파트너십을 강화하고 양 업계간 선도거래 기법 개발 등 다양한 협력과 안정화 방안을 강구하고 실행할 필요가 있음

5) 2022년 한국의 건조량은 9백만CGT 미만이 될 것으로 예상되며 2019년 955만CGT, 2020년 881만CGT를 밑돌 것으로 전망