

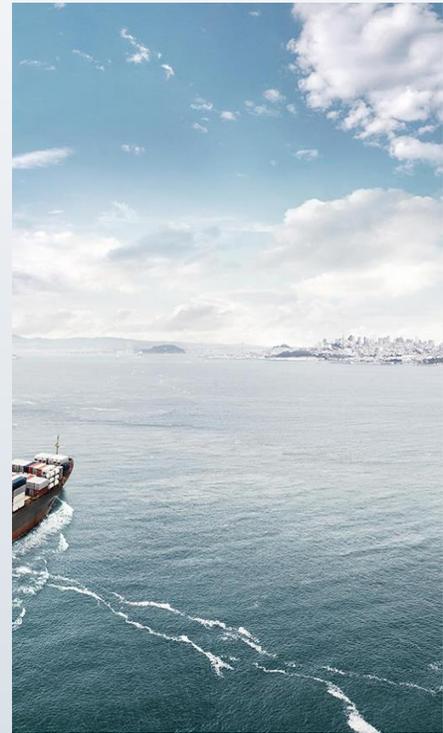


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.135

Updated January 31, 2017

The STL Market Report covers major issues affecting the world S&P market and provides an outlook for the market developments. The report provides a detailed analysis of key developments impacting S&P market trends.



### Contents

Market Overview	1
Issue & Trend	3
Bulk Carrier	11
- BC Sales Report	
Tankers	15
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	19
Key Indicators	22
Useful Information	23
Contact Information	24

\*\* 본 자료는 각종 정보제공을 목적으로 내, 외신 자료와 언론보도를 종합하여 작성하였습니다.  
법적책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없음을 알려드립니다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

### 1. 신조선 시장동향

현대중공업은 최근 노르웨이의 'DHT'로부터 VLCC 2 척을 수주하여 올해 첫 수주실적을 올렸다. 수주한 선박은 319,000 DWT 급 VLCC 로 인도예정일은 각각 내년 7 월과 9 월이다.

선가는 공개되지 않았지만 최소 7,900 만 달러에서 몇 가지 옵션을 설치할 경우 8,200 만 ~8,300 만달러가량이 될 것으로 보고 있다.

2017 년 현재까지 전 세계적으로 19 척의 신조선 계약이 있었다. 이 중 8 척은 탱커선이며, 대부분 석유 제품과 화학 운반선이 차지하고 있다. 2016 년 신조선 성약은 지난 20 년동안 최저치였던 480 척이었으며, 전년 대비 71% 감소하였었다. 이중 약 50 여척 (약 335 억 달러 규모)이 크루즈와 페리부문이 차지하고 있다.

### 2. 벌크선 시장동향

해운 지표들은 중국 춘절 연휴로 인해 큰 폭으로 하락하였다. 지난 금요일 BDI 지수는 전주대비 98 포인트 하락한 827 지수로 마감하였으며, 이번 주 들어서도 하락세를 이어가고 있다.

드라이벌크 부문 NEWCASTLEMAX 선형의 매각 소식이 눈에 띈다. "WISH STAR", "SUPER STAR", "MORITZ OLDENDORFF" 그리고 "VALLEY STAR" (ALL 205,000 DWT, BUILT 2013-15, QINGDAO YANGFAN)은 중국 개발 은행을 통해 매각되었으며 총 1 억 1,550 만 달러로 HUNTER MARITIME 에게 일괄 매각 되었다. 이 중 "WISH STAR"은 SWISS MARINE 과 15 개월 용선계약(T/C)이 포함되어 있으며, "MORITZ OLDENDORFF"은 OLDENDORFF 와 21 개월 인덱스 연동형 용선계약(INDEX-LINKED T/C)이 포함되어 있다.

한진해운의 케이프 벌크선 "N FOS" (179,294 DWT 2010 BLT KOREA)가 2,180 만 달러로 그리스 CHARTWORLD 에게 매각되었다. 선령 15 년인 "BULK PROSPERITY" (172,964 DWT, BUILT 2001, NKK (TSU))은 790 만 달러로 홍콩 SHINYO INTERNATIONAL 에게 매각되었다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

### 3. 탱커선 시장동향

지난주 브렌트유는 배럴당 56.13 달러로 마감하였으며, 전주대비 소폭 하락하였다.

VLCC "OS CONCORD" (301,345 dwt, built 1996, Hyundai HI)를 약 1,600 만 달러로 극동 바이어에게 매각하였다. 매각선가는 해체선가에 비해 20% 정도 높은 수준이다.

수에즈막스 탱커선 "AEGEAN NAVIGATOR" (159,040 DWT 2007 BLT KOREA THE 10-YEAR-OLD SUEZMAX)가 약 3,100 만 달러로 SHIPPING CORPORATION OF INDIA (SCI)에게 매각되었다. 매각 가격은 확정된 것으로 보이거나 약 2~3 주 정도의 SUBJECT 기간이 포함되어 있다. SCI 는 더 많은 수에즈막스 탱커선(선령 7 년에서 10 년 사이)을 확보할 계획인 것으로 알려졌다.

그리스 STEALTH MARITIME 이 금년 내 인도예정인 114,000 DWT LR2 석유제품 운반선 2 척(EX HYUNDAI SAMO, KOREA)을 척당 4,350 만 달러에 매입하였다.

### 4. 해체선 시장동향

중국 춘절 연휴로 인해 대상선의 공급이 줄어들고 동시에 2 월 1 일 인도 예산안 발표를 앞두고 해체선 바이어들의 활동 또한 둔화면서 해체선 시장은 더욱 위축된 모습을 보여주고 있다.

해체선 시장의 불확실성으로 인해 다양한 전망이 나오고 있다. 인도 해체선가가 현재보다 낮아 질 수 있다는 전망과 이번 인도예산안 발표에서 긍정적인 소식이 나오길 기대하는 의견이 함께 나오고 있다. 방글라데시에서는 몇몇 바이어들은 현재의 해체선 시장을 안정적으로 평가하는 한편, 해체선가와 수요가 소폭 하락했다는 평가도 나오고 있다.

파키스탄의 해체거래는 여전히 금지된 상태이나, 계약이 완료된 선박을 해체 야드로 이동하는 것은 가능하다. 이번 주 중으로 해체활동 금지 조치가 풀릴 것으로 예상하고 있으나 아직 확실하지는 않다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. [사실] 선박금융 양적완화와 '해운굴기' / 박명섭

-박명섭 성균관대 글로벌경영학과 교수, 국가해양력포럼 대표

지난해 글로벌 해운업계의 톱뉴스였던 '한진해운의 붕괴'를 뒤로하고 새해가 시작됐다. 정부와 해운업계는 절치부심하며 해운업 재건을 위해 여러 가지 정책을 내놓고 있다.

우리나라 해운사가 유동성을 확보할 수 있도록 자본금 1 조원이 투입되어 한국선박해양(주)이 설립됐다. 해운사가 갖고 있는 선박을 한국선박해양(주)이 매입하여 같은 해운사에 다시 빌려주는 방식으로 해운사의 재무구조를 개선시킨다는 구상이다. 한국선박해양(주)은 해운사 소유 선박의 인수·재용선, 선박 장부가와 시장가 차이에 대한 지분투자 등을 주요 업무로 한다. 사장도 선임되었고, 2 월에 본격적으로 업무를 시작한다.

이 정책에 동원되는 자금 규모를 대충 합산하면 7.5 조원에 이른다. 이 정도의 자금 규모는 한진해운이 법정관리에 들어가기 전에 가지고 있던 선박 장부가치의 1.5 배이고, 현대상선이 가지고 있는 선박가치의 2.5 배에 해당한다. 금융 위기를 극복하기 위하여 달러를 찍어서 헬리콥터로 뿌리겠다고 했던 벤 버냉키의 양적완화 조치에 비견될 정도로 가히 우리나라 선박금융의 양적완화 시대가 펼쳐진다고 할 수 있다. 우리나라 해운산업 재건을 위해 정부가 공급하는 선박금융의 실행과 관련하여 해운기업 입장에서 보면 몇 가지 정책적 고려가 필요하다.

첫째, 선박금융을 이용하는 해운사가 낮은 이자율로 장기간 이용할 수 있도록 해야 한다. 시장에서 선박금융이 공급되지 않는 시장 실패를 정책금융기관을 동원하여 보완하겠다는 정책 목적을 달성하기 위해서는 해운경기 침체기를 통과하고 있는 우리나라 해운기업이 부담할 수 있는 수준의 비용으로 장기간 안정적으로 활용할 수 있는 '따뜻한' 정책 실천이 이루어져야 한다.

둘째, 선박금융 공급은 산업은행과 수출입은행 등 기존의 금융기관이 주축이 되어 이루어진다는 점을 주목해야 한다. 금융인은 태생적으로 위험이 있는 거래는 피하고 우량한 거래는 선별해서 금융을 제공하는 선택적 행위를 한다. 이는 금융인으로서 너무나 당연한 행위이고 이를 비난해서는 안 된다. 문제는 경기순환의 진폭이 깊고 주기가 매우 다양한 해운산업의 특성을 고려하지 않고 지나치게 금융논리로 위의 선박금융이 공급된다면 양적확대의 효과를 기대하기 어려울 것이다. 이런 문제점을 해소하기 위해서는 선박금융 공급과 관련한 의사결정 과정에 해운 전문가집단이 참여하는 구조가

## II . ISSUE & TREND

필요할 것이라고 본다. 특히 한국선박해양(주)은 자금 공급뿐만 아니라 선박 관리까지 담당할 것이라고 하니 경영진을 해운업 전문인으로 구성해야 하는 것은 당연하고, 업무감독권을 해양수산부가 갖는 것까지도 허용해야 할 것으로 본다.

마지막으로, 해운산업의 장기불황 속에서도 몇몇 해운사가 출자하고 정책금융기관이 대주주로 참여하여 설립한 한국해양보증보험을 해양금융공사로 전환하는 정책 결단이 요망된다. 글로벌 해운 불황에 대응해서 국적 선사에게 금융을 공급할 선박금융공사를 설립한다는 해운기업인들의 열망은 외국의 세계무역기구(WTO) 보조금 시비를 빌미로 한국해양보증보험 설립으로 귀착하였고 금년에 설립 3년차에 이르게 된다. 그러나 미국은 해운청(MARAD)에서 미국 상선의 현대화 및 확충을 위해 '선박구매자금보증' 제도를 직접 운영하고 있다. 선박구매자금보증은 최대 25년 동안 선박가격의 87.5%까지 지원하며, 현재 보증잔액이 원화로 약 2조원에 이르고 있다. 18세기 중반 자유무역이론을 주창했던 영국의 애덤 스미스는 그의 저서 <국부론>에서 영국의 국력은 선원 수와 해운에 달려 있다고 강조하면서, 강력한 해운보호정책의 정수를 담은 항해조례를 적극 옹호했다. 당시 영국은 자국 선대를 세계 최대 규모로 확대하면서 이후 100년간 이어지는 해양 대국을 건설했다.

정부는 해운산업 경쟁력 강화를 통해 '세계 해운 강국'을 만들겠다는 비전으로 선박금융 양적확대 조치를 발표했다. 2017년! 세계 해운사의 희귀한 사건으로 기록될 '한진해운 붕괴'의 굴욕을 한꺼번에 만회하고 '세계 해운 강국'으로 우뚝 서는 대한민국 해운산업 굴기의 한 해를 기원한다.

### 2. 한국신용평가, 올해 해운시장 전망 '비우호적'

한국신용평가는 올 한 해도 해운시장 전망이 '비우호적'이라고 평가했다. 글로벌 무역둔화로 선복과잉이 지속되는 데다 운임도 바닥권을 이어갈 것으로 보인다는 이유다.

한신평 강교진 연구원은 컨테이너선 시장이 지난해 수준의 선복과잉 상황을 이어갈 것으로 내다봤다. 물동량 성장률은 4% 안팎이 제시됐다. 미주 및 구주항로에서 2~3%대, 아시아역내항로 등에서 5%대를 보인다는 관측이다.

신조선 인도량은 전체 선대의 4% 수준인 130만 TEU에 이를 것으로 예상됐다. 현재 신조 발주 규모는 전체 선대의 17%인 330만 TEU에 달한다. 지난해 신조선 발주량이 20만 TEU에 그쳐 2015년의

## II . ISSUE & TREND

220 만 TEU 에서 크게 감소한 건 긍정적이지만 발주 감소가 상당 기간 지속돼야 가시적인 수급 개선에 도달할 수 있다는 판단이다.

전체 선대의 7.5%에 이르는 높은 개선율도 시황 회복 시 잠재적 공급부담으로 작용할 가능성이 크다.

-컨선 대형화 추세 지속

강 연구원은 컨테이너 시장이 저운임 기조를 탈피하기 어려울 것으로 평가했다. 수급 개선이 기대되지 않는 가운데 글로벌선사 간 규모화를 통한 비용절감 경쟁과 물량확보를 위한 출혈경쟁이 지속될 거란 예상이다. 지난해 하반기부터 이어지고 있는 주요 노선의 운임 반등은 한진해운 법정관리를 배경으로 한 일시적인 현상이란 얘기다.

근해항로도 중형급 미만 선박의 전환배치(캐스케이딩)가 본격화되거나 아시아 국가 성장 둔화에 따른 물동량 정체가 지속될 경우 운임회복 가능성이 불투명하다고 관측했다.

지난해 근해항로 운임은 급격한 약세를 띠었다. 중국컨테이너운임지수(CCFI)는 중일항로 -16%, 중한항로 -12%, 중국·동남아항로 -29%의 하락세를 보였다. 특히 동남아항로의 경우 해외 생산기지의 동남아 이전 등으로 고성장을 지속하면서 선사들이 서비스를 강화했으나 성장률이 둔화되면서 경쟁이 심화되고 있다.

강 연구원은 새해에도 컨테이너 시장의 이슈는 '규모의 경제'라고 짚었다. 선박대형화 추세가 지속되면서 단위당 원가절감을 통한 극한의 비용절감 경쟁이 지속된다는 전망이다.

알파라이너의 선형별 선대 구성 전망에 따르면 1 만 TEU 미만의 중형급 선박 비중은 큰 변동이 없을 것으로 예상되는 반면 1 만 TEU 이상의 대형선은 점진적으로 증가해 2019 년엔 33%이상을 차지할 것으로 추정됐다.

다만 유럽선사가 M&A(인수합병)로 외형 확대 전략을 전환한 반면 아시아선사들은 여전히 선대 확충 기조를 이어가고 있다는 점은 눈여겨볼 대목이다. 초대형선 발주의 치킨게임을 주도해 온 2M(머스크라인 MSC)은 최근 '공급 없는 성장'을 선언했다. 그 결과 신조선 발주 비중도 감소하는 추세다.

이와 비교해 중국 일본 대만 등 아시아 선사들의 신규 발주 비중은 25~30%까지 확대되는 모습이다.



## II . ISSUE & TREND

해운사 신용등급 변동 현황

회사명	구분	2012.12	2013.12	2014.12	2015.12	2016.12
한진해운	장기	A-/안정적	BBB+/부정적	BBB-/안정적	BB+/안정적	D
	단기	A2-	A3+	-	B+	-
현대상선	장기	A/부정적	BBB+/부정적	BB+/안정적	B+/하향검토	D
	단기	A2	A3+	-	-	-
SK해운	장기	A/안정적	A-/안정적	A-/안정적	A-/안정적	A-/안정적
	단기	A2	A2-	A2-	A2-	A2-
에이치라인해운	장기	-	-	BBB+/안정적	-	A-/안정적
장금상선	장기	BBB+/안정적	BBB+/안정적	BBB+/안정적	BBB+/안정적	BBB+/안정적
	단기	-	-	-	-	-
폴리리스쉬핑	장기	-	-	BBB/안정적	BBB+/안정적	BBB+/안정적
	단기	-	-	A3	A3+	A3+
광양선박	장기	-	-	BB+/안정적	BB+/안정적	BB+/안정적

주 : 한진해운 현대상선은 D등급 부여 후 현재는 등급 소멸

### 벌크 개선 vs 탱커 공급 과잉

벌크선 시장에선 소폭으로 수급개선이 이뤄진다는 전망이다. 강 연구원은 물동량 성장률은 새해에도 저조한 수준에 머무를 걸로 내다봤다. 중국 내 조강생산이 정체되는 모습을 보이는 데다 석탄 에너지 소비 비중이 점차 하락하는 등 수요 부진이 점쳐진다. 다만 카라자스 S11D 등 브라질과 호주의 신규 광구 개발로 철광석 가격이 하락할 경우 중국 철광석 수입량이 증가할 가능성이 있다고 평가했다.

벌크선 선복량 증가율은 올 한 해 약 3500 만 t(이하 재화중량톤)의 신조선 인도와 약 3000 만 t의 폐선이 이뤄지면서 0.7%에 그칠 것으로 전망됐다. 지난해엔 5000 만 t의 신조선 인도와 3000 만 t의 폐선이 이뤄지며 2.3%의 선복 증가율을 보였다.

전체 선대 대비 벌크선 신조 발주량 점유율은 2014 년 23%, 2015 년 17%에서 지난해 말 11%까지 떨어지는 등 하락 추세를 띠고 있다.

벌크선 운임은 올해 수급이 다소 개선될 가능성이 높아 지난해보다 높은 수준을 형성할 것으로 내다봤다. 운임지수(BDI)는 지난해 2 월 중국 원자재 수요 감소의 여파로 역대 최저치인 300 포인트 아래로 하락한 뒤 반등하는 추세다. 강 연구원은 계절성을 반영해 BDI 가 상승세를 띠고 있지만 철광석 및 석탄 수요 확대를 견인할 요인이 없다는 점에서 큰 폭의 운임 상승은 어렵다고 전망했다.

## II . ISSUE & TREND

탱크선(유조선) 시장은 공급과잉 수준이 심화될 전망이다. 올해 선복량 증가율은 5%에 이르는 반면 물동량 증가율은 2.1%에 그친다는 예상이다. 평균선령이 10년 정도밖에 되지 않아 폐선 증가도 기대하기 어려운 상황이다.

탱크선 시장은 경기회복에 대한 기대로 2013~2014년 발주된 초대형유조선(VLCC) 중심의 신조선이 대규모로 인도되면서 지난해부터 수급악화가 지속되고 있다.

한신평은 이 같은 해운시장 상황을 토대로 지난 연말 5개 해운사에 대한 신용등급을 부여했다.

장기운송계약에 기반한 사업안정성과 우수한 현금창출력을 보유한 에이치라인해운의 신용등급이 BBB+(안정적)에서 A-(안정적)으로 상향 조정됐다. 반면 채무불이행 등 신용사건이 발생한 한진해운과 현대상선을 최종 D 등급으로 평가됐다.

이밖에 SK 해운은 A-(안정적), 장금상선과 폴라리스쉬핑은 BBB+(안정적), 광양선박은 BB+(안정적)을 유지했다.

### 3. 무너지는造船생태계... "중소업체 90%가 작년 수주 0"

지난 19일 오후 경남 사천만에 있는 SPP 조선 사천조선소. 축구장 30여개 넓이 야드(Yard·작업장)엔 인적을 거의 찾아볼 수 없었다. 한때 1년에 상선(商船) 30여척을 건조하느라 분주했던 곳이지만, 90m 높이 600t급 크레인 3대는 멈춰 서 있었고, 중소형 선박 2척을 동시에 건조할 수 있는 300m 길이 독(Dock)도 텅 비었다. 작년 11월 말 마무리 작업을 위해 마지막 선박을 통영 덕포공장으로 옮긴 뒤로는 더 이상 작업할 선박이 없기 때문이다. 사천조선소에서 승용차로 50여분 거리인 덕포공장에선 마지막 주문을 받은 선박 2척 마무리 작업이 한창이었다.

SPP 조선 차영건 생산담당 상무는 "이 선박들도 2014년 수주한 것"이라면서 "2월에 발주처로 넘기면 일감이 없어 남은 500여명(협력사 직원 포함) 직원이 모두 회사를 떠나야 한다"고 말했다. 선박용 블록을 만들다 조선업 호황을 타고 2005년 선박 건조에 뛰어들어 SPP 조선은 한때 세계 28위 조선업체에까지 이름을 올렸지만 이젠 사라질 위기에 놓였다.

조선업 '수주절벽'은 현대중공업·삼성중공업·대우조선해양 같은 '빅 3'만의 문제가 아니다. 한국 조선을 떠받쳐 온 중소 조선소들은 생존의 위협으로 다가온다. 전문가들은 "중소 조선소가 문을 닫으면



## II . ISSUE & TREND

중소형 선박 시장을 중국·일본·동남아시아에 고스란히 뺏길 뿐 아니라 기술·인력·생산능력 등이 흔들리면서 한국 조선업 생태계가 무너진다고 경고한다.

### ◇불 꺼지는 중소 조선소

같은 날 오전 경남 통영 성동조선 야드엔 10 여척 선박이 건조 중이었다. 한때 세계 9 위 조선소였던 성동조선도 지금 미래를 장담하기 어려운 처지다. 작년에 한 척도 수주하지 못해 4 분기면 현재 남아 있는 일감이 바닥나기 때문. 2000 여명 직원 가운데 지난해 희망퇴직으로 500 여명이 떠났고, 전체 생산 3 분의 1 을 담당하던 1:3 야드를 폐쇄해 몸집도 줄일 계획이다. 성동조선 관계자는 "발주 시장이 풀릴 때까지 버텨서 살아남는 게 최우선 과제"라고 말했다.

다른 중소 조선소도 사정은 다르지 않다. 공적 자금 4 조 5000 억원이 투입된 STX 조선해양은 작년 5 월 법정 관리에 들어갔지만 생존이 불투명하다. 통영 미륵도에 자리 잡은 21 세기조선, 삼호조선, 신아 SB 는 사실상 문을 닫은 상태다. 한 중소조선사 관계자는 "지난해 대형 조선소를 제외하면 우리나라 조선소의 10 곳 중 9 곳은 선박을 한 척도 수주하지 못한 것으로 알고 있다"고 전했다. 해군 함정에 특화된 한진중공업이나 소형 특수선에 강점을 가진 대선조선은 작년 10 여척씩 수주해 그나마 사정이 나은 편이지만 대부분 정부 발주 물량에 의존, 안심할 수만은 없는 상황이다. 조선업계 관계자는 "초대형 선박보다 중소형 선박 발주 감소 폭이 더 커지면서 자금 여력이 빈약한 중소 조선소는 생존 자체를 위협받고 있다"고 말했다.

### 주요 중견 조선업체 현재 상황

조선소	설립	수주 잔량	일감 끊기는 시기	현재 직원 규모	호황기 시절 직원 규모
성동조선	2001년	22척	2017년 4분기	1500명	2500명
한진중공업	1937년	52척	2019년 1분기	1200명	2500명
SPP조선	2002년	1척	2017년 2월	250명	1000명
대선조선	1945년	18척	2018년 10월	260명	420명

※한진중공업 수주 잔량은 부산 영도와 필리핀 수빅 조선소 포함

자료: 각 사

중소 조선소들이 무너지면서 기자재 납품 업체들도 고사(枯死) 상태다. 정부 추산으로 국내 조선기자재 업체는 2700 여개. 성동조선 협력 업체인 S 사는 매출이 절반 가까이 줄면서 인력 150 여명 중 상당수를 내보낼 준비를 하고 있다. S 사 대표는 "공장을 내놔도 반년째 팔지도 못하거나 회사 문을 닫고 도망가는 협력 업체도 있다"며 "상반기 내로 기자재 업체 절반이 문을 닫아야 할 지경"이라고 말했다.

## II . ISSUE & TREND

### ◇조선업 생태계 붕괴 일보 직전

조선해운 분석 기관 클락슨에 따르면 지난 3년간 전 세계에서 발주된 선박 4188 척 중 절반이 중소형 조선소가 맡는 물량이었다. 우리나라 중소 조선소는 대형·중형 상선이나 소형 특수선 분야에서 대형사 못지않은 세계적인 기술 경쟁력을 갖고 있는 업체들. 20여만명 조선업 근로자 중 25,000명(12.5%) 정도가 중소 조선소에서 일하고 있다.

중소조선연구원 정중채 정책기획단장은 "중소 조선소는 일반 상선뿐 아니라 다양한 선종(船種)을 대상으로 하기 때문에 기자재 등 연관 산업 발전 효과와 지역 경제, 고용 효과가 크다"고 말했다. 수출입은행 해외경제연구소 양종서 선임연구원은 "당장 실업자가 생기고 지역 경제가 어려워지는 것만이 문제가 아니라 경쟁력을 가진 설계 업체나 기자재 업체가 무너지면 기술·인력 유출 과정을 통해 한국 조선업 순환 구조가 깨진다"며 "나중에 조선 업황이 좋아지더라도 재기가 어려울 수 있다"고 말했다.

## 4. 바다내비 1,000 조 시장...미국·덴마크·한국 주도권 전쟁

2020년 이후 1,000조원이 넘는 시장이 열릴 이내비게이션(e-Navigation) 사업에 우리나라가 주도권 쟁탈전에 나선다. 미국과 덴마크가 주도하고 있는 시장이지만 정보통신기술(ICT)에 강점을 살려 이내비게이션 기술 표준화를 주도하겠다는 복안이다.



31일 해양수산부에 따르면, 우리 정부는 31일(현지시간) 덴마크 코펜하겐에서 열리는 '유럽 이내비게이션 컨퍼런스'에서 세계 3대 지역(유럽·북미·아-태) 컨퍼런스 간 조정·협력위원회 설립, 운영방안에 합의안을 도출할 계획이다.

'바닷길 안내자'인 이내비게이션은 유엔 산하 국제해사기구(IMO)가 2020년 국제적인 시행을 목표로 도입한 차세대 해양안전 종합관리시스템이다. 각종 해상·운항정보를 디지털화 해 선박 운항자에게 실시간 맞춤형 정보를 제공해 준다. 육상에서 차량용

내비게이션처럼 선박을 운항하는 데 운항항로, 날씨, 돌발 변수 등을 제공하면서 선박 사고를 줄이는

## II . ISSUE & TREND

역할을 한다. 크루즈와 같은 큰 배부터 작은 낚시배에서도 이용이 가능하다. 해수부는 2020 년이후 약 1000 조원의 시장이 열릴 것으로 내다보고 있다.

그간 이내비게이션 기술개발 논의는 덴마크(유럽)와 미국(북미)에서 주도해 왔다. 양국은 각각 2011 년, 2014 년부터 매년 국제 컨퍼런스를 개최해 기술표준 및 정책을 주도해 왔다. 진입 장벽이 높은 해상장비 시장에 우리나라가 출사표를 던진 것은 정보통신기술(ICT)에 강점을 바탕으로 디지털로 변화하는 이 시장에 주도권을 잡을 수 있을 것이라는 전망 때문이다. 한국은 올해 6 월 제주에서 의장국으로 처음으로 아-태 지역의 컨퍼런스를 개최하면서 기술표준 마련에 박차를 가할 예정이다.

이번 회의에서 합의안이 도출되면 북미 컨퍼런스는 학술·연구, 유럽은 정책, 아-태지역은 기술분야 등으로 전문분야로 나뉘 '삼각축'을 꾸린 뒤 기술 개발 협력에 나서게 된다. 이 조정안은 우리나라가 제안한 것으로 한국·덴마크·미국을 공동 의장국으로 조정·협력위원회가 꾸려지지만 사실상 돈이 되는 '기술 표준'은 우리가 주도할 수 있는 발판이 마련된다.

해수부 관계자는 "컨퍼런스는 IMO 의 결정 전에 열리는 사전 회의체로 이내비게이션 개발 이슈를 주도하고 있는데 이번 합의안이 도출될 가능성이 크다"면서 "이번 틀이 마련되면 국내 기업이 시장을 주도할 수 있는 표준화에 한걸음 더 나가게 된다"고 했다.

LTE-M 통신범위. 이내비게이션이 개발되면 국내 연안 어디에서 각종 해상·운항정보를 쉽게 받을 수 있게 된다. 우리 정부가 내세우고 있는 기술은 초고속 해양무선통신망 LTE-M(maritime)이다. LTE-M 을 이용하면 연안 100km 이내 해역에서 데이터 통신을 할 수 있다. 현재 해수부는 KT 와 시범망 구축 사업을 진행하고 있다. 오는 6 월까지 시운전을 한 뒤 하반기부터 사업자를 선정해 2020 년까지 단계적으로 통신망을 구축할 예정이다. 2020 년까지 국비 1118 억원, 민간 190 억원 등이 투입된다.

IMO 는 이르면 2019 년께 이내비게이션 표준을 정하고 2020 년부터 새 표준에 맞춘 항법장치를 도입하도록 유도할 방침이다.

해수부 관계자는 "LTE-M 방식은 한국이 자체 개발해 내놓은 기술로 다른 무선통신 방식보다 가격이나 기능적 측면에서 경쟁력이 있다"면서 "소형선박이 많은 아시아 국가에서 관심이 많아 국제 표준이 된다면 시장성이 있다"고 설명했다.



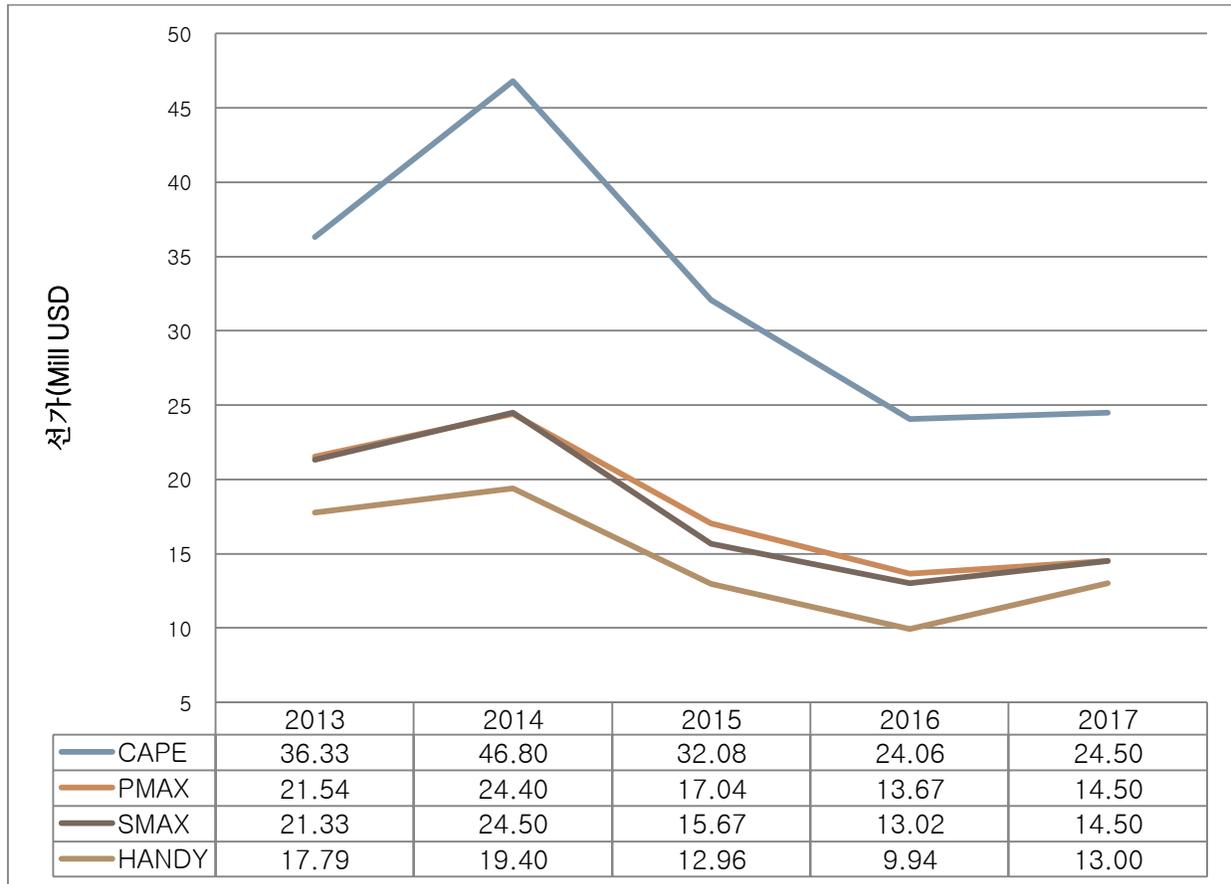
### III . BULK CARRIER

(◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : 전년도 대비,%)

연평균 선가	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize 180K	36.33	46.80	32.08	24.06	24.50
	6%	29%	-31%	-25%	2%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	14.50
	-2%	13%	-30%	-20%	6%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	14.50
	-4%	15%	-36%	-17%	11%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.00
	2%	9%	-33%	-23%	31%

#### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

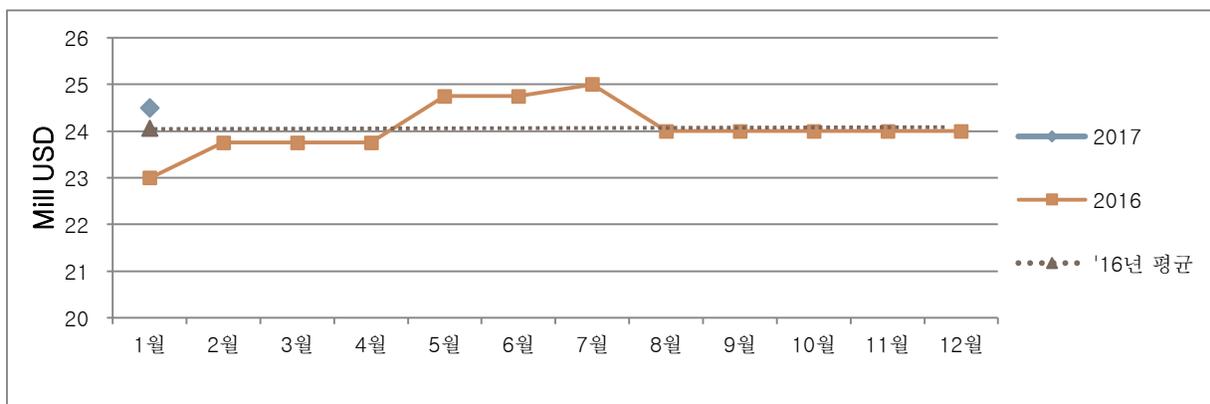




### III . BULK CARRIER

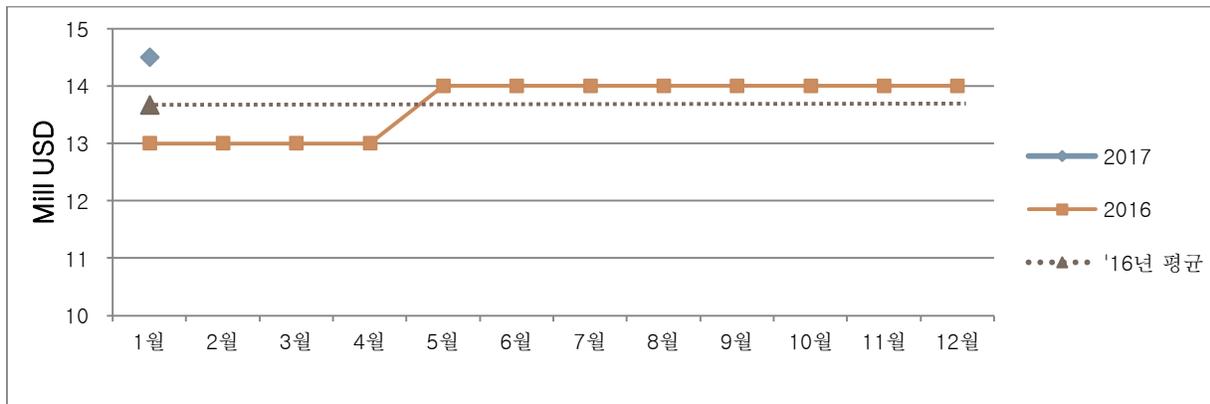
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50					24.5
		전월대비	2.1%					-
		전년대비	6.5%					1.8%
	PMAK 76k	선가	14.50					14.5
		전월대비	3.6%					-
		전년대비	11.5%					6.1%
	SMAK 56k	선가	14.50					14.5
		전월대비	3.6%					-
		전년대비	11.5%					11.4%
HANDY 32k	선가	13.00					13.0	
	전월대비	8.3%					-	
	전년대비	36.8%					30.8%	
2016	CAPE	23.00	23.75	23.75	23.75	24.75	24.75	24.1
	PMAK	13.00	13.00	13.00	13.00	14.00	14.00	13.7
	SMAK	13.00	12.00	12.00	12.00	13.00	13.00	13.0
	HANDY	9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.9

#### □ Cape

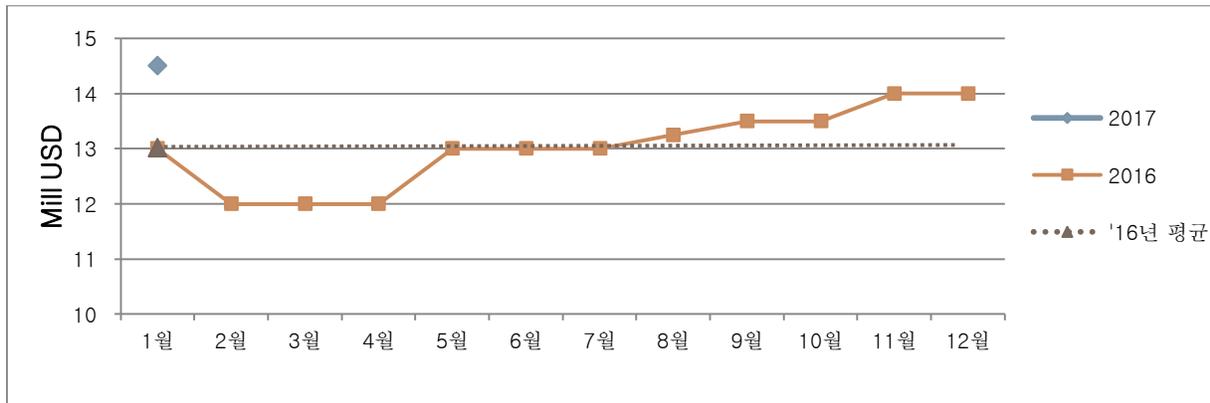


### III . BULK CARRIER

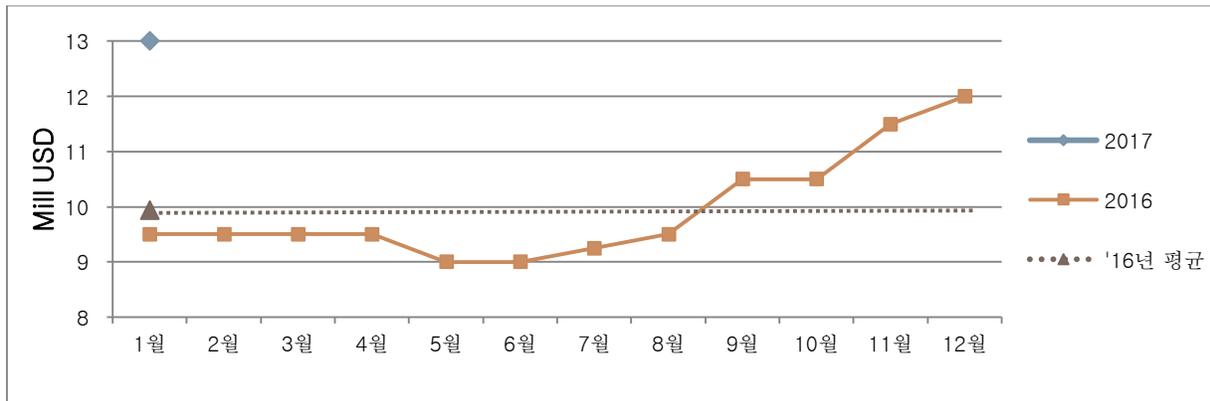
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

#### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SUPER STAR	205,855	2014	CHINA	B&W			
BC	WISH STAR	205,797	2015	CHINA	B&W		115.5	Hunter Maritime Acquisition Corp. (NASDAQ listed, Saverys family interests)
BC	MORITZ OLDENDORFF	205,170	2013	CHINA	B&W			
BC	VALLEY STAR	205,123	2013	CHINA	B&W			
BC	N FOS	180,000	2010	KOREA	B&W		20.5	
BC	BULK PROSPERITY	172,589	2001	JAPAN	B&W		7.9	Hong Kong buyer (Shinyo International)
BC	ANTIPAROS	81,800	2013	KOREA	B&W		18.5	Greek buyer
BC	ORIENT PHOENIX	55,840	2007	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	9.5	European buyer
BC	OCEAN ETERNITY	50,630	2011	JAPAN	MIT	C 4x30t	9	Greek buyer
BC	CHRISTOFFER OLDENDORFF	33,324	2010	CHINA	WART	C4x30T	5.5	Greek buyer
BC	CHRISTIANE OLDENDORFF	33,324	2010	CHINA	WART	C4x30T	5.5	
BC	AEC DILIGENCE	32,189	2002	JAPAN	MIT	C 4x30.5t	5.4	undisclosed buyer, incl t/c back 2yrs
BC	JULES GARNIER	28,656	2002	JAPAN	B&W	C 3x30t	4.1	Vietnamese buyer
BC	CARIBBEAN ID (log)	27,940	1996	JAPAN	B&W	C 4x30t	2.5	undisclosed buyer
MPP	HR MARION (tween)	16,679	1999	NETHERL AND	WART	C 3x60t	2	undisclosed buyer
MPP	HR MARGARETHA (tween)	16,679	1999	NETHERL AND	WART	3X 60T CRANES	2	

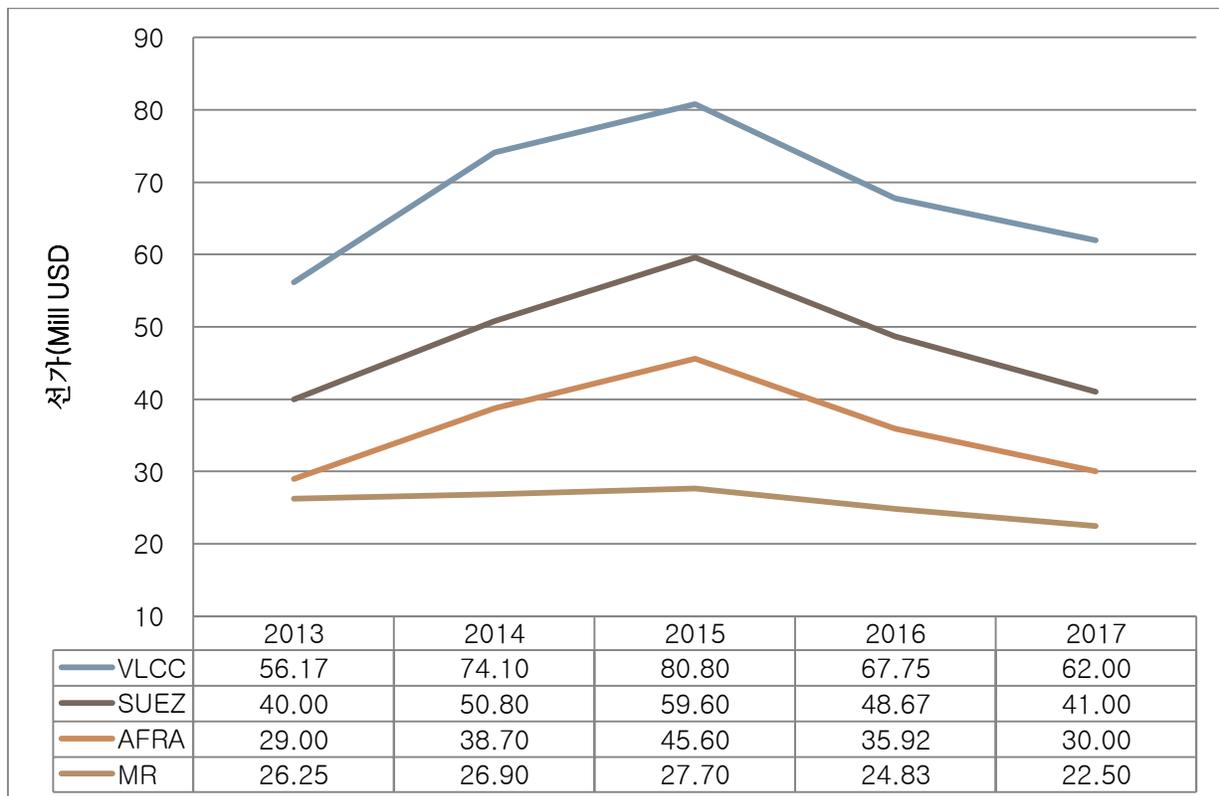
## IV. TANKER

(◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : 전년도 대비,%)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	62.00
	-10%	32%	9%	-16%	-8.5%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.00
	-10%	27%	17%	-18%	-15.8%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.00
	-5%	33%	18%	-21%	-16.5%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	22.50
	5%	2%	3%	-10.3%	-9.4%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.25
	13%	9%	-3%	10.4%	-12.0%

### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

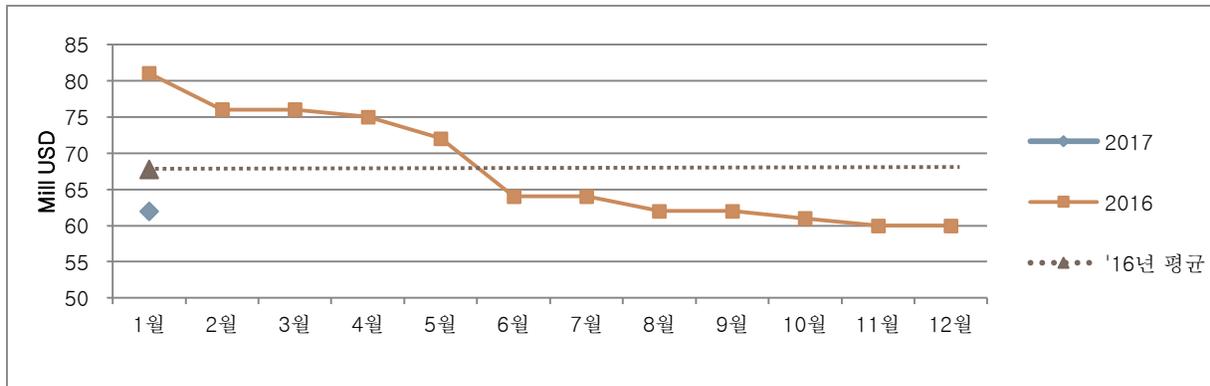




## IV. TANKER

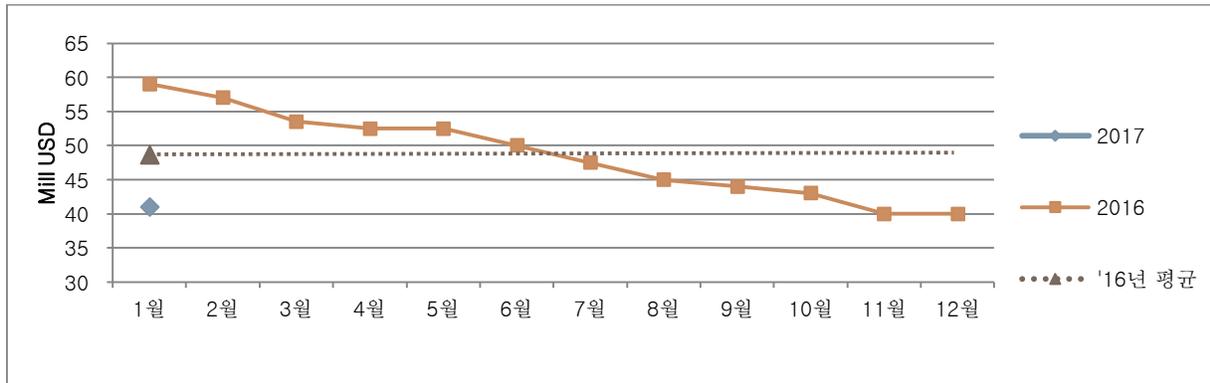
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00					62.0
		전월대비	3.3%					-
		전년대비	-23.5%					-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00					41.0
		전월대비	2.5%					-
		전년대비	-30.5%					-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00					30.0
		전월대비	3.4%					-
		전년대비	-33.3%					-16.5%
	MR 47K	선가	22.50					22.5
		전월대비	2.3%					-
		전년대비	-25.0%					-9.4%
CHEM IMO2 13K	선가	12.25					12.3	
	전월대비	-5.8%					-	
	전년대비	-12.5%					-12.0%	
2016	VLCC	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	67.8
	SUEZ	59.00	57.00	53.50	52.50	52.50	50.00	48.7
	AFRA	45.00	40.00	40.00	40.00	39.00	37.00	35.9
	MR	30.00	27.50	27.50	27.50	26.50	24.00	24.8
	CHEM	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	67.8

### VLCC-310K

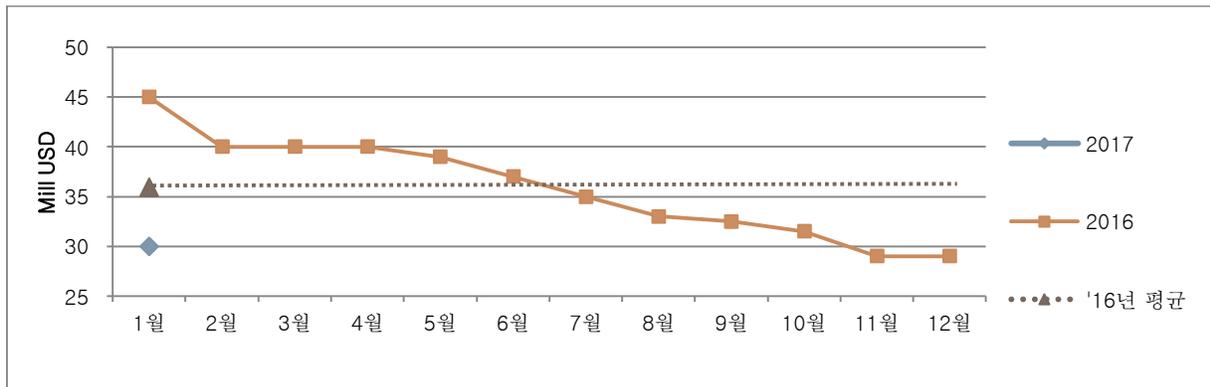


## IV. TANKER

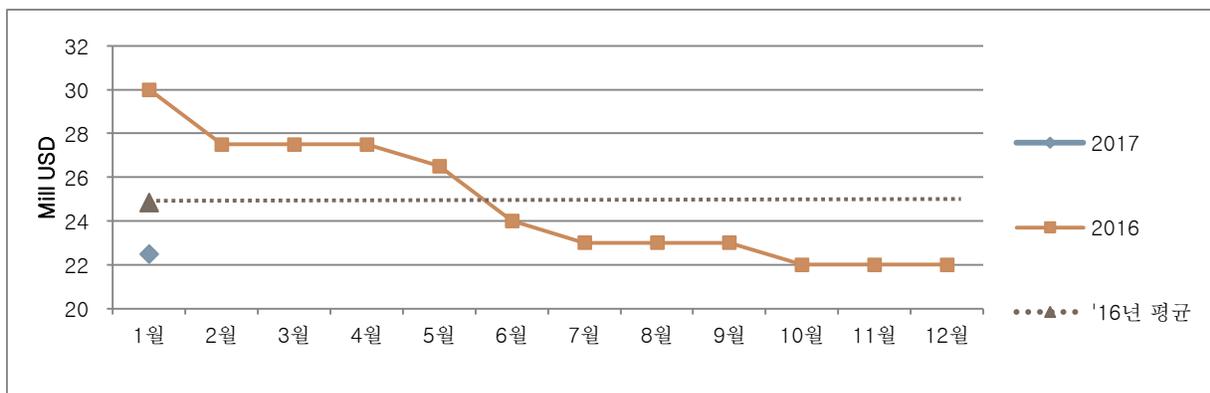
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K





**IV. TANKER**

**IV-1. Tanker Sales Reported**

**1) TANKER**

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	OS CONCORD	301345	1996	KOREA	B&W		16.5	Singaporean buyer (Sentek)
TANKER	AEGEAN NAVIGATOR	159040	2007	KOREA	B&W		31	Indian buyers (SCI) With long subs
TANKER	HYUNDAI SAMHO S812 - Resale	113600	2017	KOREA	B&W		43.5	Greek buyer (Stealth Maritime)
TANKER	HYUNDAI SAMHO S811 - Resale	113600	2017	KOREA	B&W		43.5	
TANKER	HIGH PRESENCE	48700	2005	JAPAN	B&W		15	Chinese buyer (Shandong), incl 5 yrs t/c back @ \$14,250/day
CHEM	WALNUT EXPRESS	45729	2004	JAPAN	B&W	3	10.9	U.A.E.buyer
CHEM	GLOBAL CERES	12999	2009	JAPAN	B&W	2&3	12.5	Thai buyer (AMA Marine)

**2) CONTAINER, REEFER, ETC**

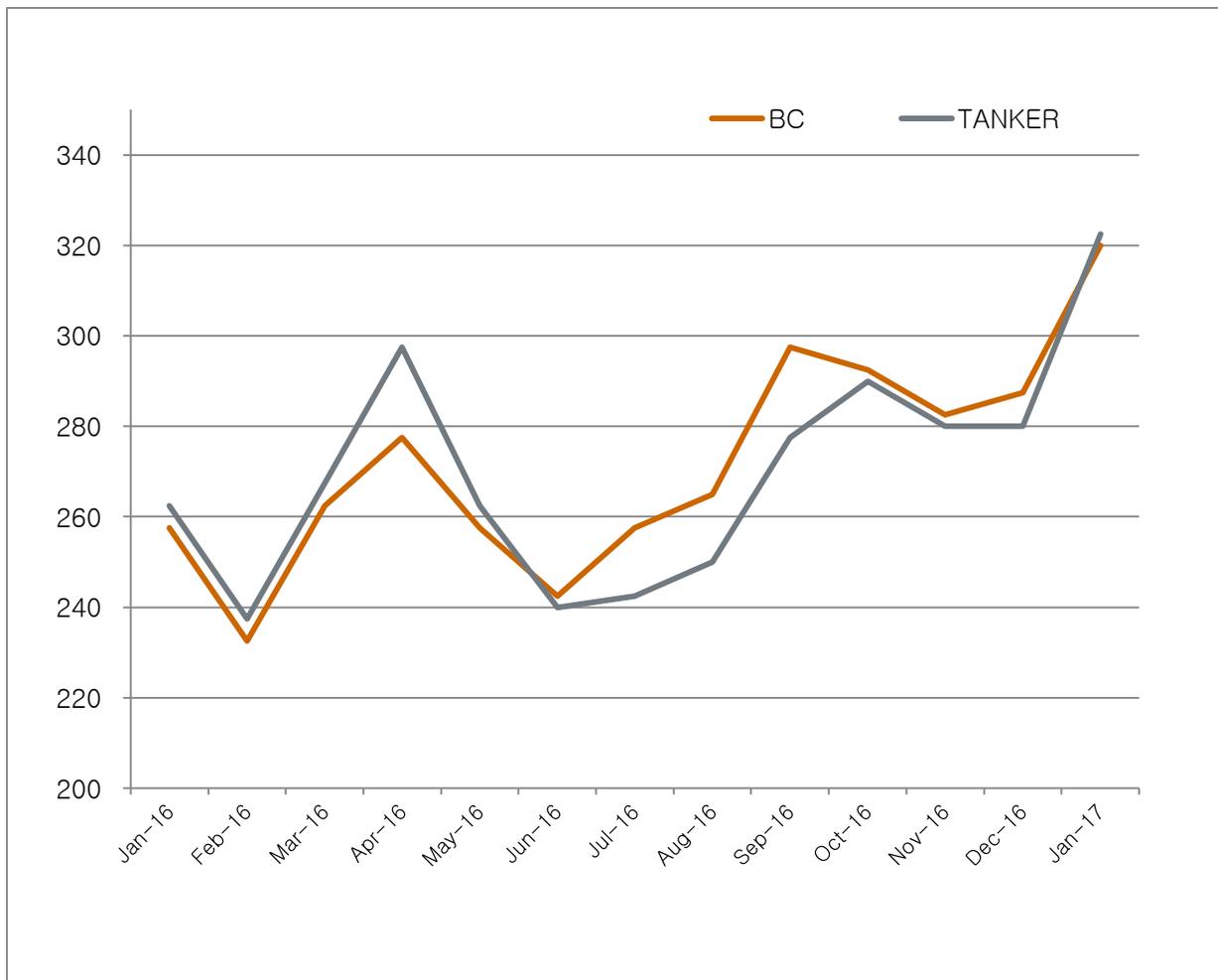
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	DIGNITY	54254	2010	KOREA	B&W	4380	TEU	6.9	Belgian buyer (Compagnie Maritime Belge)
CONT	NORTHERN GLEAM	53874	2008	KOREA	B&W	4294	TEU	13	Chinese buyer
CONT	NORTHERN GENIUS	53874	2008	KOREA	B&W	4294	TEU		
CONT	WEHR SINGAPORE	68483	2006	KOREA	B&W	5089	TEU	6.9	Chinese buyers (Shenzhen Hui Hong)

## V . DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 1 월	2017 년 1 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	322.50	21.4%	262.50	322.50	15.2%	22.9%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	320.00	19.5%	257.50	320.00	11.3%	24.3%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



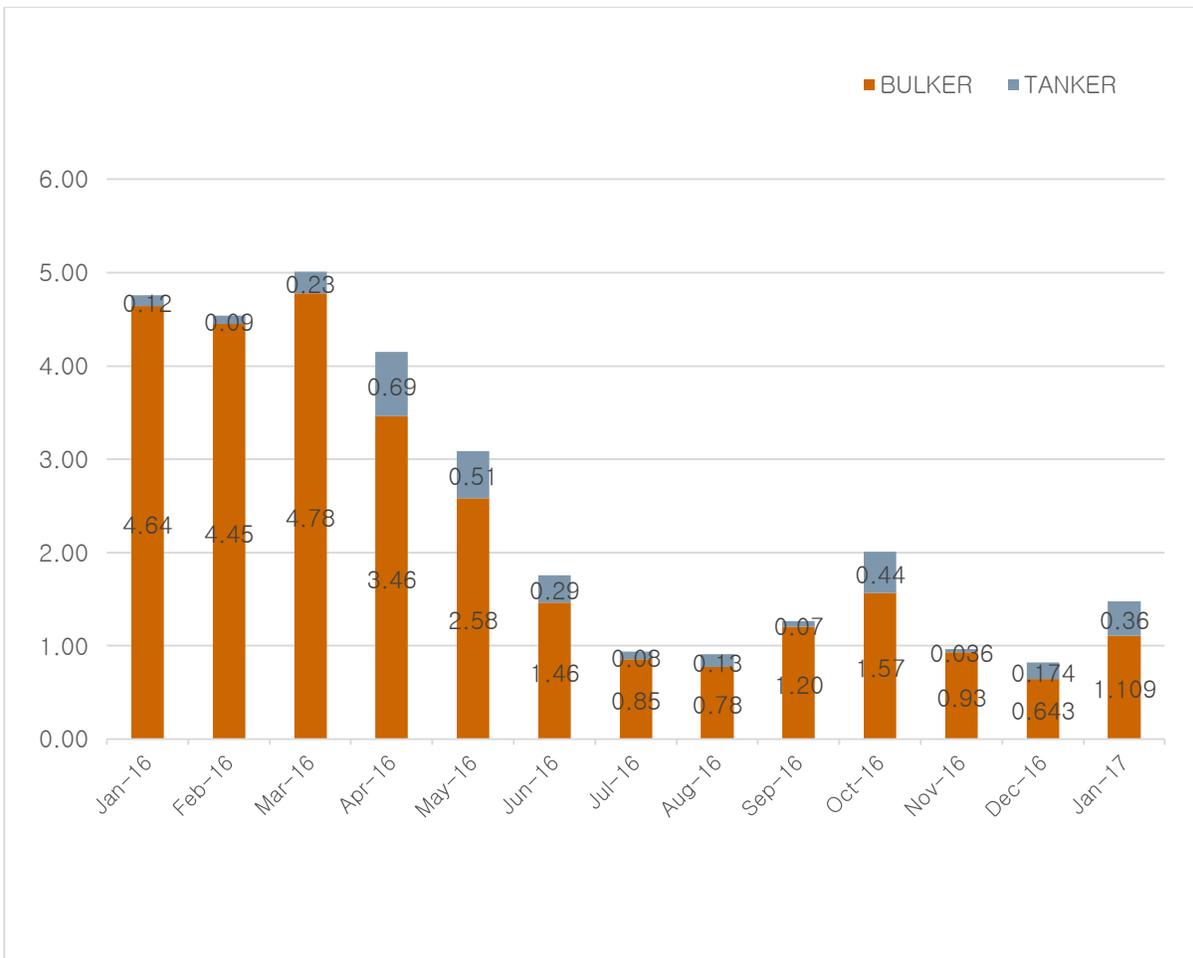


## V. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 1 월		2017 년 1 월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	2.86	46	0.36	12.7%	3	6.5%	0.12	4	0.36	210.3%	3	-25.0%
BC	27.34	428	1.11	4.1%	21	4.9%	4.64	55	1.11	-76.1%	21	-61.8%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## V . DEMOLITION

---

### V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	OEL DUBAI	34,894	11414	1997	KOREA	SULZ	340	INDIA
BC	HARMA	9,455	3290	1994	BULGAR IA	B&W	--	AS IS Singapore



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2017-01-27	2017-01-20	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	827	925	-98	2337	290
BCI	1239	1610	-371	4329	161
BPI	968	970	-2	2099	282
BSI	692	718	-26	1612	66
BHSI	419	441	-22	829	183

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	331.00	-1.00	303.50	-1.00	307.00	2.50
IFO180	354.00	4.50	338.50	-2.50	411.00	2.00
MGO	500.00	11.00	469.00	6.50	521.00	-3.00

❖ 기준일 : 1 월 27 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2017-01-26	2017-01-20	CHANGE
미국달러	1166.20	1177.10	-10.90
일본엔(100)	1028.58	1023.16	5.42
유로	1253.49	1254.79	-1.30
중국위안	170.89	172.19	-1.30

❖ 최초고시, 매매기준율기준



## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
세미나	미국, 중국, 인도 보호무역조치 대응방안 세미나	2.3 (금)	대한상공회의소 중회의실 A	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 우리나라의 주요 교역국인 미국, 중국, 인도의 대한 보호무역조치 동향을 살펴보고, 우리 기업(특히 중소기업)이 대응방안을 세울 수 있도록 실질적인 정보를 제공</li> </ul>
포럼	SHIP RECYCLING FORUM 2017	2. 27 (월) ~ 2. 28 (화)	PARKROYAL on Pickering, Singapore (TradeWinds)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ "Make a clean break".</li> </ul>



## VIII. CONTACT INFORMATION

---

**Neal S.I. Kwon (권순일 상무)**

Senior Director

Tel. 070-7771-6410

Mob. 010-9496-0523

snp@stlkorea.com

neal@stlkorea.com (Personal)

**Danny Park (박준섭 부장)**

General Manager

Tel. 070-7771-6412

Mob. 010-5299-1126

snp@stlkorea.com

danny@stlkorea.com (Personal)

**Claire C.W. Ji (지차욱 차장)**

Deputy General Manager

Tel. 070-7771-6411

Mob.010-6625-9785

snp@stlkorea.com

claire@stlkorea.com (Personal)

**Patima J.H. Lee (이지혜 차장)**

Deputy General Manager

Tel. 070-7771-6417

Mob. 010-6455-1646

snp@stlkorea.com

patima@stlkorea.com (Personal)



**STL GLOBAL Co., Ltd.**

101-1401, Lotte Castle President, 109, Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, Korea

Tel: +82-2-776-0840 (Rep.) Fax: +82-2-776-0864 TLX: K35476

E-mail: seoul@stlkorea.com

www.stlkorea.com