



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.160

**Updated August 1, 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	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
Useful Information	21
Contact Information	22

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

## I . MARKET OVERVIEW

### 1. 신조선 시장동향

삼성중공업은 캐나다 TEEKAY CORPORATION 의 석유제품선 계열사인 TEEKAY OFFSHORE PARTNERS L.P.로부터 157,000 DWT 수에즈막스급 셔틀탱커 2 척+2 척(옵션)을 수주한 것으로 알려졌다. 이번계약은 발주사 이사회의 승인 조건부로 이루어졌으며 내달 25 일까지 승인여부가 결정나게 되면 척당 1 억 2,000 만 달러, 옵션까지 모두 확정될 경우 최대 4 억 8,000 만 달러 규모의 계약이 된다. 이들 선박은 오는 2019 년부터 2020 년까지 순차적으로 인도되어 노르웨이 국영석유회사인 스타토일(STATOIL)에 장기 용선 될 예정이며 이들 선박은 노르웨이 및 영국지역 북해 해상에서 생산한 원유를 선적해 육상 저장기지로 운반하는 역할을 한다.

현대미포가 노르웨이 DSD SHIPPING 으로부터 50,000 DWT 급 MR 탱커 2 척을 수주했다. 이들 선박은 현대미포의 베트남 현지법인인 현대비나신에서 건조될 예정이며 동형선 2 척에 대한 옵션계약이 포함됐다. IMO 'TIER II' 기준에 따라 건조되며 오는 2019 년부터 2020 년까지 순차적으로 인도받을 예정이나 선가는 공개하지 않았다.

### 2. 벌크선 시장동향

벌크선 거래량이 다시 증가한 모습이다. 바이어들이 벌써 휴가를 마치고 돌아온것인지 매입수요가 증가하면서 선가도 긍정적인 움직임을 보이고 있다. 특히, 주로 선령 15 년 파나막스 부문에 거래가 집중된 한 주였다.

최근 정기검사와 입거검사를 마친 "CSE HARMONY EXPRESS" (76,634 DWT, BLT 2002, IMABARI SB (MARUGAME))가 900 만 달러에 매각된것으로 알려졌다. 선령이 1 년 더 많은 "CIC PIRAEUS" (76,296 DWT, BLT 2001, TSUNEISHI TADOTSU SB)가 800 만 달러로 매각되며 "CSE HARMONY EXPRESS"와 비슷한 수준을 보이고 있다.

7 월초에 750 만 달러에 매각된 "AESARA" (75,202 DWT, BLT 2001, HYUNDAI SAMHO HI)나, "CRETAN WAVE" (74,107 DWT, BLT 2001, IMABARI SB (MARUGAME))가 720 만 달러에 매각된 것과 비교하면 선가가 상승한것으로 보여진다..

## I . MARKET OVERVIEW

---

### 3. 탱커선 시장동향

탱커선 운임 하락세가 계속되면서 불확실성이 확산되어 선박거래량이 줄고 있다. 성약건수는 많지 않지만 대형유조선 몇 척이 거래되었다.

VLCC 부분에서 "TSURUSAKI" (300,800 DWT, BLT 2002 IHI)가 태국의 NATHALIN SHIPPING 에게 2,200만 달러에 매각된 것으로 알려져, 이번주 오픈된 동 선령의 "NICHINORI" (298,414 DWT, BUILT 2002, UNIVERSAL SB (ARIAKE))의 선가기준이 될 듯하다.

수에즈막스 "GENER8 PHOENIX" (153,015 DWT BLT 1999 KOREA)와 "GENER8 HORN"(159,475 DWT 1999 KOREA)이 중동 바이어에게 척당 1,050 만 달러에 매각되었다.

### 4. 해체선 시장동향

해체선 시장은 방글라데시 정부의 부가세 15%인상방안 철회 이후에 계속 긍정적인 신호를 보여주고 있다. 여름철 비수기동안 로컬해체선 시장의 수요가 줄어들었음에도 불구하고 탱커선을 중심으로 가격상승세가 이어지고 있다.

방글라데시 해체선 시장은 문순으로 인해 내수시장에 철강재 공급이 제한되어 철강재가격 일시적으로 상승하였고, 그로인해 해체선가 역시 일시적으로 상승한 것으로 보여진다. 하지만 중국의 철강재 수요가 건조하게 유지되고 있어 당분간은 해체선 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것이다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. 24 억弗 선박펀드 조성한다더니 10 개월째 지지부진

한진해운 파산 사태와 글로벌 조선 경기 침체로 위기에 빠진 조선·해운을 재건하겠다고 지난해 10 월 정부가 발표한 '24 억달러 규모 선박펀드 조성' 약속이 10 개월째 지켜지지 않고 있는 것으로 나타났다. 이에 따라 현대상선이 정부의 '선박 신조 지원 프로그램(선박펀드)'을 활용해 초대형 유조선(VLCC) 10 척을 건조하려던 계획도 무산될 처지에 놓였다.

정부가 허겁지겁 내놓은 지원책이 제대로 돌아가지 않으면서 벼랑 끝에 내몰린 조선·해운업이 재기할수 있는 '골든타임'을 놓칠 수 있다는 우려와 함께 구조조정 대상 업종에 대한 정부의 안일한 인식을 두고 비판이 거세다.

31 일 조선·해운업계에 따르면 현대상선이 대우조선해양과 지난 4 월 맺은 VLCC 10 척(옵션 포함)에 대한 건조의향서(LOI)의 효력이 이날로 끝났다. LOI 는 선주사와 조선사가 발주 전 체결하는 일종의 양해각서(MOU) 성격으로 몇 달 후 본계약으로 이어지는 게 대부분이다. 현대상선과 대우조선은 7 월말까지 본계약을 체결하고 조만간 본격적인 선박 건조에 들어갈 계획이었다. LOI 만기가 연장되지 않을 경우 재입찰 수순에 들어갈 가능성이 있다.

본계약이 미뤄진 표면적 이유는 현대상선이 대우조선에 지급해야 할 선박 건조 대금을 마련하지 못해서다. 현대상선은 정부가 조성한 선박펀드를 활용해 발주 대금을 지급할 계획이었다. VLCC 를 발주할 때까지만 해도 정부의 선박펀드 조성이 마무리될 것이라는 판단이 일반적이었다.

하지만 선박펀드 조성이 차일피일 미뤄지면서 현대상선의 신조 VLCC 건조 계획도 물거품이 될 상황에 처했다. 현대상선 관계자는 "1~2 년 뒤면 업황이 개선될 것으로 판단하고 그즈음 신조 선박을 운항에 투입하기 위해 전략적으로 발주했는데 상황이 이렇게 되니 난감하다"며 한숨을 내쉬었다. 정부 관계자는 "선박펀드 조성과 관련한 실무적인 부분에 문제가 있어 논의를 계속하고 있다"면서 "가능한 한 빨리 자금이 지원될 수 있도록 하겠다"고 답했다.

선박펀드를 활용한 첫 프로젝트부터 휘청이자 정부의 조선·해운업계 지원 의지를 의심하는 분위기도 확산하고 있다. 선박펀드 조성은 정부의 조선·해운업 지원의 핵심이기 때문이다. 지난해 10 월 정부는 총 6 조 5,000 억원을 지원해 '세계 5 위 해운 강국'을 만들겠다는 장밋빛 전망을 내놓았다. 실현 가능성이 떨어진다는 지적이 컸지만 정부는 "해운 강국으로 재도약시키는 전기를 마련하겠다"고 장담했다.

## II . ISSUE & TREND

현대상선은 이번 발주를 시작으로 덩치를 키우는 국제 해운사들 틈바구니에서 생존을 모색할 계획이었다. 선사들이 선가가 바닥을 찍은 지금을 기회로 잡고 최신 선박 건조에 나서고 있기 때문이다. 특히 VLCC 선종은 최근 선가가 바닥을 다지고 반등 조짐을 보이면서 글로벌 선사들이 발주를 서두르는 대표적인 선종이다. 업계 관계자는 “지금 당장 발주해도 선박을 인도받는 것은 1~2 년 뒤”라며 “국내 해운사를 살리려면 지체할 시간이 없다”고 답답해했다. 현대상선이 신규 선박을 마련하기 위해 선박펀드에 일찌감치 손을 벌린 것도 이런 이유에서다. 유창근 현대상선 사장은 4 월 대우조선과 VLCC LOI 를 체결하며 “VLCC 의 가격이 역대 최저점인 올해가 발주 최적기라고 판단했다”고 설명했다.

일감 절벽을 맞닥뜨린 상황에서 정부 지원으로 수주 물량이 늘어나기를 기대하던 국내 조선사들도 착잡하기는 마찬가지다. 올 들어 수주 회복세를 보이고 있으나 수년간 워낙 실적이 없는 데 따른 기저효과 측면이 크다. 대우조선 관계자는 “최종 계약이 맺어지기를 바라지만 결국 정부의 지원이 있어야 해결되는 문제라 상황을 예의주시하고 있다”고 말했다.

### 2. 건화물선 신조 인도량 전분기비 급감..시황 기대감

올들어 벌커 시황이 반등기미를 보이다가 주춤하는 등 불투명하다. 이에 벌커 시장의 전반의 움직임이 더욱 관심사다.

정영두 캄코선박운용 부장이 발표한 자료에 따르면 올해 전 세계 철광석 물동량이 전년 대비 5.6% 증가할 것으로 예상되는 가운데 중국의 철강 생산 증가세 및 철광석 가격 상승으로 인해 중국의 수입량이 크게 늘며 대형선 시황 상승을 견인하고 있다.

석탄의 경우 금년 원료탄과 연료탄 물동량이 각각 '2.4%'와 '2.9%' 증가할 것으로 예상되며 금년 상반기에 중국의 화력 발전이 크게 증가하며 연료탄 수입이 급증 하였으나 최근 들어 석탄 가격 상승을 제한하고자 자국 내 생산을 독려함에 따라 수입 감소 가능성이 제기되고 있다.

2017~18 시즌 대두를 포함한 곡물(소맥, 옥수수) 물동량은 전 시즌 대비 '2.2%' 증가할 것으로 전망되며 분기별로는 2 분기 곡물 물동량이 사상 최고치를 기록 했으나 이후 3 분기에는 전 분기 대비 감소할 것으로 전망된다. 소맥 물동량의 경우 러시아의 수출이 강세를 보이며 2017/18 시즌에 세계 최대 소맥 수출국이 될 전망이며 이로 인해 흑해 지역의 곡물 운임이 상승세를 보이고 있다. 2017/18 시즌 옥수수

## II . ISSUE & TREND

물동량 전 시즌 대비 '4.4%' 증가할 것으로 예상되며 금년 들어 남미 지역 옥수수 수출이 3 분기로 이월되는 현상이 나타나며 대서양 수역 P'max 상황을 지지하고 있는 것으로 분석된다. 한편 미국의 대두 수출이 강세를 보이며 2016~17 시즌 수출이 사상 최고치를 기록할 것으로 전망되며 중국의 대두 수입 강세 지속으로 2017~18 시즌 수입량이 '1 억톤'에 근접할 것으로 예상된다.

금년 말 건화물선 선복량은 작년 말 대비 '3.3%' 증가할 전망이다며 최근 해체 감소로 인해 전망치가 점차 상향 조정되고 있으나 신조 인도가 감소하고 있는 점은 상황에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보인다. 금년 건화물 물동량은 전년 대비 '3.5%' 증가할 것으로 예상되는데 작년 대비 수요 증가율이 높아지면서 전반적인 수급 개선이 이루어지고 있다는 분석이다.

곡물 운임의 경우 현재 US Gulf 운임이 '41.0 불'선으로 전월 대비 크게 상승하며 연중 최고치에 근접하였고 PNW 운임 또한 강세를 보이고 있다. 향후 곡물 운임은 국제 원자재 시장에서 철광석 가격과 이에 따른 철광석 운임 강세 지속 여부에 좌우될 것으로 보이며 하반기에는 운임 변동성이 상대적으로 크게 나타나는 점을 고려하여 리스크 관리를 강화해야 할 것으로 보인다.

금년 철광석 물동량 전망치는 전년 대비 '5.6%(7,900 만톤)' 증가한 '1.49 억톤'으로 전망되며 전월 대비 전망치가 '300 만톤' 상향 조정됐다. 국제 철광석의 주요 공급 지역인 호주와 브라질의 금년 수출량이 전년 대비 각각 '3.8%'와 '5.5%' 증가할 것으로 예상되는 가운데 금년 상반기에는 칠레, 이란, 인디아 등마이너 수출국들의 철광석 수출이 매우 빠른 증가세를 보이고 있는데 이는 철광석 가격 상승에 따른 현상으로 향후 철광석 가격이 안정될 경우 동 국가들의 수출은 다시 감소할 것으로 'Clarkson'은 전망하였다.

금년 4 월까지 중국의 철광석 수입량 누적치는 전년 동기 대비 9% 증가한 것으로 집계되었으며 이러한 중국의 빠른 철광석 수입 증가세는 자국의 건설 경기 활황에 따른 철강 수요 증가세와 재고 확보 움직임이 주요한 원인으로 보인다. 그러나 자국 내 철광석 생산이 빠르게 증가하고 있고(금년 4 월까지 전년 동기 대비 12% 증가), 철광석 항만 재고가 사상 최고치를 기록하는(연 초 대비 철광석 재고 19% 증가) 한편 무역 마찰 심화로 철강 수출 또한 감소하고 있어(금년 4 월까지 철강 수출 26% 감소) 금년 하반기에는 수입 보다는 재고를 소진하며 수입 증가폭이 완화될 가능성 또한 있어 보인다.

2017 년 원료탄 물동량은 전년 대비 '2.4%(600 만톤)' 증가한 '2.6 억톤'으로 예상되며 이는 전월 전망치 대비 변동이 없는 수치이다. 연료탄의 경우 전년 대비 '2.9%(2,600 만톤)' 증가한 '9.2 억톤'으로

## II . ISSUE & TREND

전망치가전월 대비 '1,00 만톤' 가량 상향 조정됐다. 중국의 철강 생산 증가 및 자국 내 원료탄 생산 감소로 인해 중국을 중심으로 아시아 지역의 원료탄 수입이 증가세를 보이고 있으며 유럽 지역 또한 6년 만에 처음으로 수입이 증가세로 돌아설 것으로 예상되고 있다. 한편 미국의 원료탄 수출이 강세를 보이고 있는데 이는 호주 동북부 지역을 강타했던 허리케인 '더비'의 영향으로 수출선이 다변화된 것이 원인이나 최근 들어 호주의 수출이 회복세를 보임에 따라 미국의 원료탄 수출 강세가 지속되기는 어려울 전망이다.

연료탄의 경우 중국의 석탄 화력 발전 증가세에 힘입어 금년 4월까지 수입량이 전년 동기 대비 33% 가량 크게 증가하였으나 최근 연료탄 가격 상승에 따라 자국 내 생산량이 증가하고 있어 향후 수입 증가세는 완화될 것으로 전망되고 있다. 한편 콜롬비아의 연료탄 수출이 강세를 보이며 금년 1분기 수출이 전년 동기 대비 9% 증가했는데 주로 유럽 지역으로의 수출이 증가한 것으로 나타나고 있다. 콜롬비아 정부는 금년 연료탄 생산이 작년 대비 8% 증가할 것으로 전망했으며 최근 들어 아시아 지역으로의 수출 또한 증가함에 따라 항해거리가 증가하며 시황 상승 압력을 더 높이는 요인이 되고 있는 것으로 분석된다.

'Clarkson'에 따르면 금년 건화물선의 신조 인도량과 해체량은 각각 '4,190 만톤'과 '1,530 만톤'으로 예상되며 금년 말 선복량은 전년 말 대비 '3.3%' 증가한 '8.2 억톤'으로 전월 전망치 대비 '0.3%p' 상향 조정됐다. 선종별로는 금년 Cape 선복 증가율이 '2.7%'로 비교적 낮을 것으로 보이는 가운데 P'max 와 S'max 선형의 선박 증가율은 각각 '3.2%'와 '4.4%'를 기록하는 한편 Handy 선형은 해체가 증가하며 '2.6%' 수준에 머물 것으로 동 기관은 전망하고 있다.

한편 금년 현재까지 총 '78 척'의 건화물선이 신조 발주됐으며 이는 작년 전체 발주량인 '52 척'을 넘어서는 수치로 건화물선 시황이 저점을 지났다는 공감대가 확산되며 선박 투자가 늘어나고 있는 것을 확인할 수 있으나 작년 신조 발주량이 예년 대비 극히 적었다는 점을 고려하면 발주량이 많은 것으로 보기는 어려운 것으로 판단된다.

금년 건화물선의 해체량은 '840 만톤'으로 작년 같은 기간 대비 '49%' 감소한 것으로 나타나고 있는데 선주들이 선박 해체에 소극적인 모습을 보이면서 시황 회복 또한 지연될 수 있다는 우려가 제기되고 있으나, 단기적으로 보면 2분기 건화물선의 신조 인도량이 총 '101 척'으로 1분기 '206 척' 대비 크게 감소한 점은 금년 하반기 시황에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망된다.

## II . ISSUE & TREND

최근 건화물선 시황은 지난 6 월 중순 이후 P'max 와 S'max 선형을 중심으로 점차 회복세를 보인 뒤 일시적 조정을 거친 후 7 월 중순들어 다시 대형선을 중심으로 상승세가 나타나고 있다. 최근 시황 상승의 원인으로는 중국의 철강 경기 활황으로 인해 철광석 수요 증가세가 나타나는 가운데 최근 들어 국제 원자재 시장에서 철광석 가격이 상승함에 따라 재고 확보 움직임까지 가세하면서 시황 상승 탄력을 높이고 있는 것으로 보인다. 또한 석탄 부문에서도 중국의 전력 수요 증가로 인해 석탄 화력 발전이 증가하면서 연료탄 수입이 강세를 보이고 있고 2 분기에 상대적으로 저조했던 남미 곡물 수출 또한 증가세로 돌아서면서 시황 상승에 기여하고 있는 것으로 분석된다.

'Clarkson'은 금년 건화물선 물동량과 선복량 증가율을 각각 '3.5%'와 '3.2%'로 예측하며 금년과 내년에 걸쳐 전반적인 수급 개선이 이루어지고 있다고 언급했다. 원자재 시장에서 나타나고 있는 철광석과 석탄 가격 강세가 금년 남은 기간에도 계속 이어지는 동시에 남미 곡물 선적을 위한 석복 확보 움직임이 계속 증가할 경우 시황 상승 압력이 다시 높아질 수 있을 것으로 보이며, 이는 내년 예상되는 매우 적은 신조 인도량과 맞물리며 점진적인 시황 회복에 대한 기대감을 높일 것으로 전망된다.

'Clarkson' 자료에 따르면 2017 년 7 월 21 일 기준 US Gulf/중국 곡물 운임은 톤 당 '41.0 불' 수준으로 전월 대비 톤 당 '4.7 불' 가량 상승하였고 이는 전년 동기 대비 '10.50 불' 높은 수준으로 지난 4 월 말 기록했던 금년 최고치인 '42.0 불'선에 근접하였다. 미국 서부지역(PNW) 선적 운임의 경우 톤 당 '20.5 불' 선으로 전월 대비 '2.0 불' 상승하였으며 미 동부지역 선적 운임과 마찬가지로 연중 최고치에 근접하였고 '상해 항운 교역소'에서 발표하는 '브라질 Santos/중국' 곡물 운임은 톤당 '27.5 불'선으로 전월 대비 '2.0 불' 가량 상승한 것으로 나타나고 있다.

3 분기 들어 건화물선 시황 조정이 마무리되고 재상승 움직임이 나타나는 가운데 특히 곡물을 주로 운송하는 P'max 와 S'max 선형의 경우 운임의 하방 경직성이 나타나고 있는 점을 주목할 필요가 있으며 국제유가 또한 반등세를 보이고 있어 곡물 해상운임 상승세가 당분간 유지될 가능성이 높아 보인다.

다만 현재 건화물선 시황이 중국의 원자재 수입에 전적으로 의존하고 있는 점을 고려할 때 향후 중국의 부동산과 건설 부문에 대한 리스크가 커 질 경우 이를 주의해야 한다는 지적이 제기되고 있으며 2 분기부터 나타나고 있는 선복 해체 감소 또한 잠정적인 위험 요인으로 볼 수 있다. 그러나 전반적인 수급 개선이 진행 중인 가운데 철광석 가격 강세가 지속되며 철광석 운임 상승이 본격적으로 나타날 경우 곡물 운임 또한 상승 탄력이 높아질 수 있다는 점을 고려하여 리스크 관리를 강화해야 할 것으로 보인다.



## II . ISSUE & TREND

### 3. '글로벌 해운강국 도약 국회 세미나' 성료

'글로벌 해운강국 도약을 위한 국회 정책세미나'가 지난 28 일 오전 10 시 국회 의원회관제 1 소회의실에서 개최됐다.

국민의당 정인화 의원, 더불어민주당 위성곤 위원이 공동 주최하고 한국해양산업총연합회와 한국선주협회(회장 이윤재)가 후원한 이날 세미나는 △최근 위기의 해운산업 대책 △친환경 선박 전환 지원 방안 △(가칭)한국해운진흥공사 설립 방안에 관한 검토 등 최근 해운업 이슈를 점검하고 이와 관련한 업계 의견을 청취하기 위해 마련됐다.

세미나에는 이윤재 한국해양산업총연합회장, 김양수 해양수산부 정책실장을 비롯해 해운업계 임직원및 해양 관련 단체장 등 해양산업 관계자 150 여 명이 참석했다.

정인화 의원은 환영사를 통해 "국내 해운산업은 장기불황에 한진해운 사태까지 더해져 유례없는 큰 어려움을 겪고 있어 그 돌파구를 모색하고자 토론회를 준비하게 되었다"며 "해운산업의 중흥을 위해 국회에서도 법과 제도의 정비를 위해 최선을 다하겠다"고 밝혔다.

이윤재 회장은 인사말을 통해 "최근 발표한 국정과제에 해운·조선 상생을 통한 해운강국 건설 분야가 선정된 것을 크게 환영한다"며 "국정과제의 조속한 실현을 위해 국회 및 정부의 적극적인 노력을 당부드린다"고 말했다.

국민의당 주승용 국회의원은 축사를 통해 "우리나라는 수출중심 국가로서 국가경쟁력 확보를 위해 해운, 물류, 항만 및 조선업 발전이 필수적"이라며 "이번 토론회를 계기로 국회에서도 해운산업 재건을 위해 정책적 지원을 아끼지 않겠다"고 말했다.

김영춘 해수부 장관은 김양수 실장의 축사 대독을 통해 "위기를 맞은 국내 해운산업의 미래 방향을 수립하기 위해서도 정책세미나가 시기적절하게 개최된 것 같다"면서 "한국해운진흥공사, 폐선보조금등 정책 추진 과정에서 국회의 적극적인 협조와 지원을 부탁드린다"고 밝혔다.

## II . ISSUE & TREND

이어 진행된 주제발표에서 김영무 한국선주협회 상근부회장이 새 정부 출범에 따른 '위기의 해운산업 대책'을, 김태일 한국해양수산개발원(KMI) 실장이 '친환경 선박 전환 지원 방안'을, 정우영 법무법인 광장 대표변호사가 '(가칭)한국해운진흥공사 설립 방안'을 각각 발표했다.

김영무 부회장은 "세계 대형 정기선사는 M&A(인수합병)를 통해 성장해왔으며, 국내 정기선사도 적극적인 인수합병을 통해 해외 정기선사들과 경쟁할 수 있어야 한다"고 지적했다.

김태일 실장은 "최근 국제해사기구(IMO)의 환경규제 강화로 친환경 선박의 수요가 증가하고 있다"며 "우리나라도 친환경선박 확보를 지원하기 위해 하루빨리 폐선보조금을 도입해야 한다"고 주장했다.

정우영 대표변호사는 "(가칭)한국해운진흥공사는 정부 재정 중심의 기금 형태로 신설되어야 한다"면서 '다만 한국해운진흥공사가 지원하는 보조금이 국내 조선업에 대한 간접보조금에 해당되어 세계무역기구(WTO)로부터 제소받을 수 있는 상황도 검토돼야 할 것'이라고 지적했다.

### 4. [LG 경제연구원 2017.7.25] 2017 년 하반기 경제전망

올해 세계경제 성장률은 작년보다 높은 3.4%에 이를 전망이다.

2010 년대 지속적으로 하향하던 세계경기는 지난해말 이후 기업부문이 주도하는 경기반등 흐름을 보이고 있다. 정치적 불확실성이 줄어들고 새로 집권한 정부의 경제활성화 정책에 대한 기대감이 높아진 데다 물가상승으로 디플레 리스크가 줄어들면서 선진국을 중심으로 기업투자가 재개되었다.

하반기 중에도 세계경기의 회복국면은 이어지겠지만, 상승속도는 다소 둔화될 전망이다. 일부 공급과잉 산업의 설비와 재고조정이 이루어지는 등 긍정적인 측면이 있지만, 최종수요인 소비가 더 확대되기 어렵다. 최근의 고용확대가 저부가가치 전통서비스업에 집중되면서 가계소득 증대가 미진한데다, 오랜 침체경험으로 소비자들은 소비확대에 신중한 모습이다. 하반기에 나타날 선진국의 통화긴축 역시 소비와 투자를 제약하는 요인이 될 것이다.

오랜 부진에서 벗어난 유로존과 일본은 하반기에도 회복국면을 이어가겠지만 미국은 금리인상과 고용확대 여력 소진으로 경기확장 국면이 계속 이어지기 어렵다. 중국 역시 부동산 버블과 기업부채를

## II . ISSUE & TREND

---

억제하기 위한 금융규제가 강화되면서 하반기 중 성장의 완만한 하향추세가 재개될 것이다. 국제유가의 상승세가 멈추면서 자원보유국의 경기회복에도 제동이 걸릴 가능성이 높다.

올해 국내 경제성장률은 연간 2.9%로 지난해와 유사하거나 다소 높아질 전망이지만 내년에는 성장세가 다시 낮아질 것으로 예상된다.

하반기 중 반도체 경기 호황이 이어지면서 수출과 설비투자를 이끌어갈 것이지만 세계경기 성장세가 완만해지면서 다른 부문의 수출은 크게 회복되기 어렵다. 주택시장에서도 수년간의 공급확대에 따른 과잉공급 우려와 규제 강화로 가격상승 기대가 낮아지면서 신규분양 물량이 계속 줄어들 것으로 보여 지난해와 올 상반기 수요증대의 절반 가량을 기록했던 건설투자 증가세가 점차 둔화될 것으로 예상된다.

다만 소비심리가 꾸준히 호전되고 유가하락으로 가계의 실질소득도 높아지면서 소비의 활력은 점차 높아질 것으로 예상된다. 정부의 소득주도 성장정책 기조도 소비성향이 높은 저소득층의 소득을 늘려 전체 소비증가에 기여할 것이다. 하반기 중 추경효과도 나타나면서 올해 경제성장률은 2.9%로 지난해와 유사한 성장률을 보일 것으로 예상된다.

농축산물 공급충격이 해소되면서 하반기 소비자물가 상승률은 1%대 후반으로 안정될 전망이다. 한은의 정책금리 인상은 내년에 시행될 가능성이 크지만 국제금리 상승으로 국내 시중금리가 완만한 상승압력을 받을 것으로 예상된다. 하반기 평균 원화환율은 달러당 1,135 원으로 예상돼 상반기 평균 1,142 원에 비해 원화가치가 소폭 상승할 전망이다.

내년에는 건설투자가 마이너스 성장할 가능성이 높은 데다 수출과 설비투자도 올해만큼 성장을 이끌어가지는 못할 것으로 보여 소비의 지속적인 회복에도 불구하고 성장세는 2.7% 수준으로 다소 낮아질 것으로 전망된다.



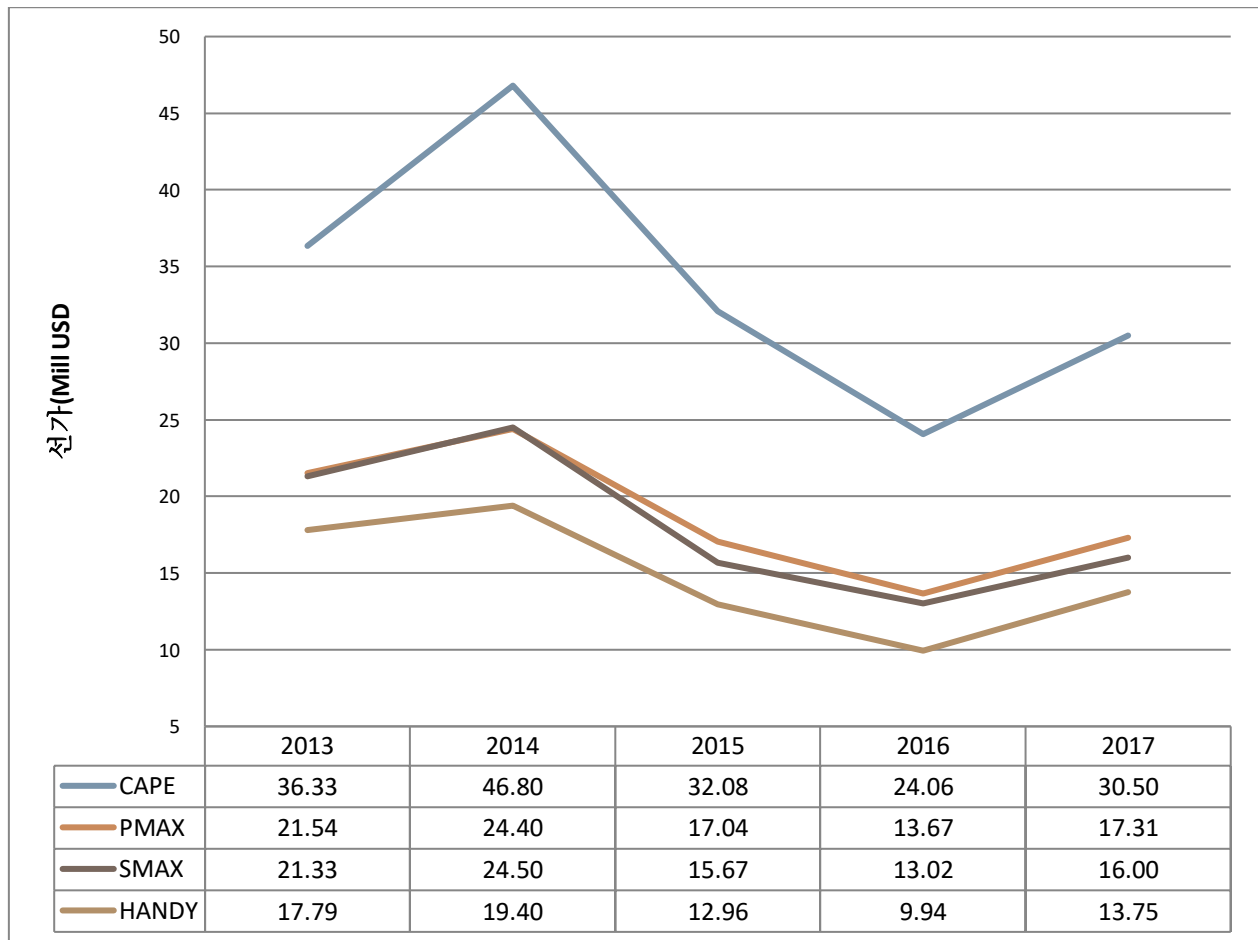
### III. BULK CARRIER

(◆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	30.50
	6.21%	28.81%	-31.45%	-24.99%	26.75%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	17.31
	-2.45%	13.27%	-30.16%	-19.80%	26.68%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	16.00
	-4.30%	14.84%	-36.04%	-16.91%	22.88%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.75
	1.91%	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.36%

#### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

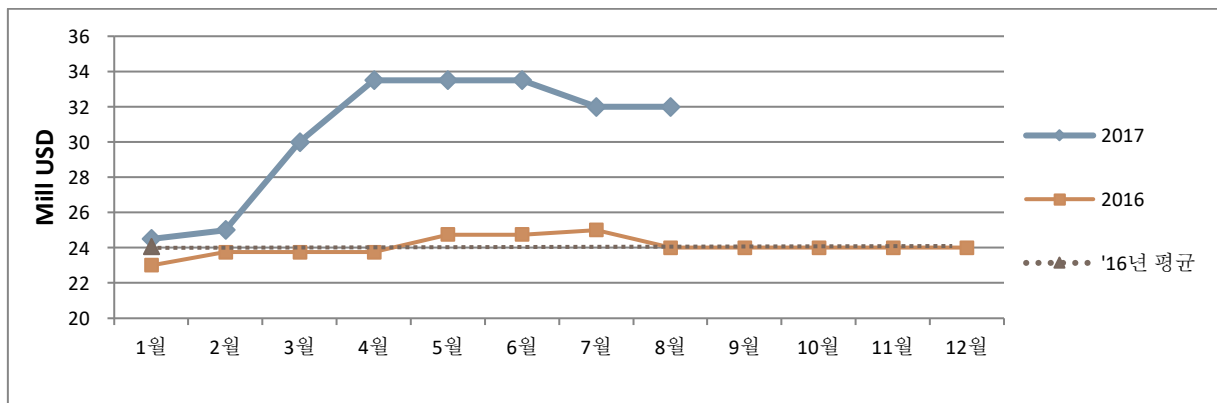




### III . BULK CARRIER

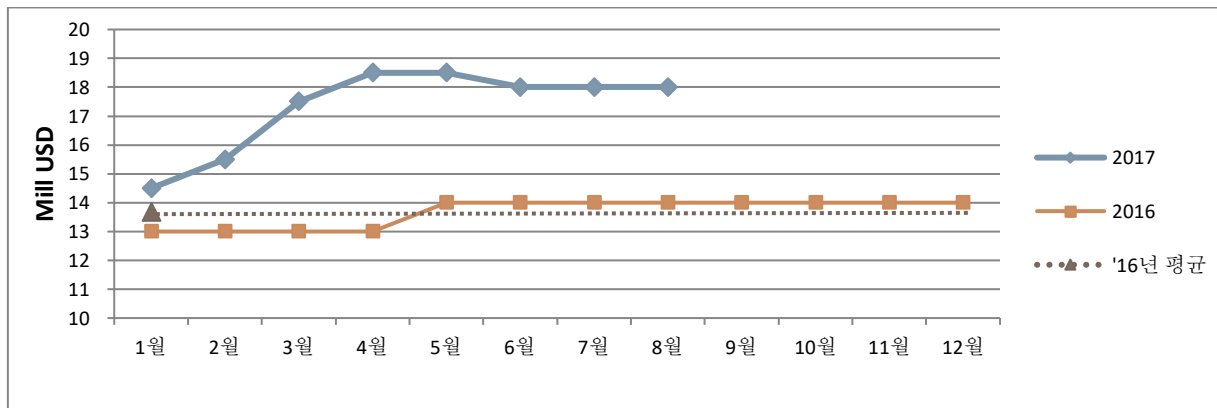
구분			1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	32.00		30.5
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	33.3%		26.8%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.00		17.3
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%	28.6%		26.7%
	SMAx 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.00		16.0
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%	0.0%		-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%	20.8%		22.9%
	HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00		13.8
		전월대비	8.3%	3.8%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%	47.4%		38.4%
2016	CAPE		23.00	23.75	23.75	23.75	24.75	24.75	25.00	24.00	24.00	24.1
	PMAx		13.00	13.00	13.00	13.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.7
	SMAx		13.00	12.00	12.00	12.00	13.00	13.00	13.00	13.25	13.50	13.0
	HANDY		9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.25	9.50	10.50	9.9

#### □ Cape

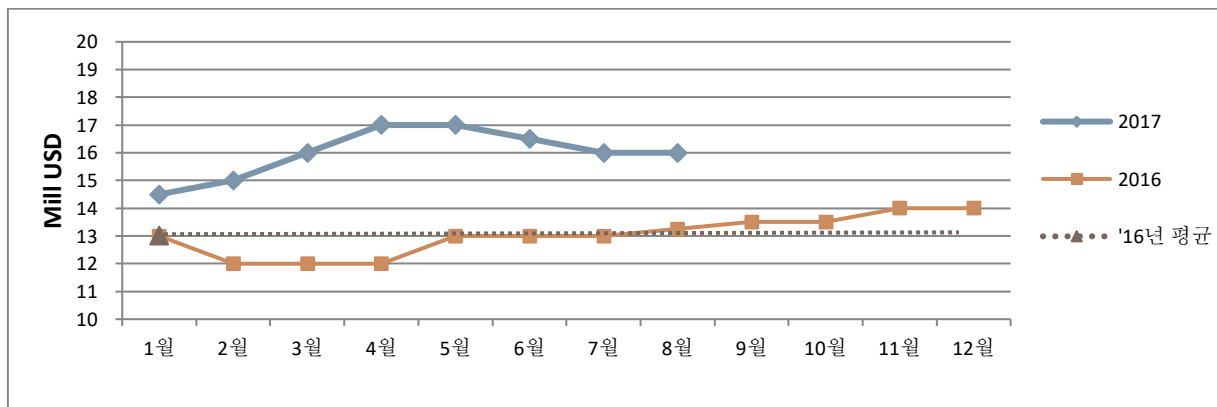


### III . BULK CARRIER

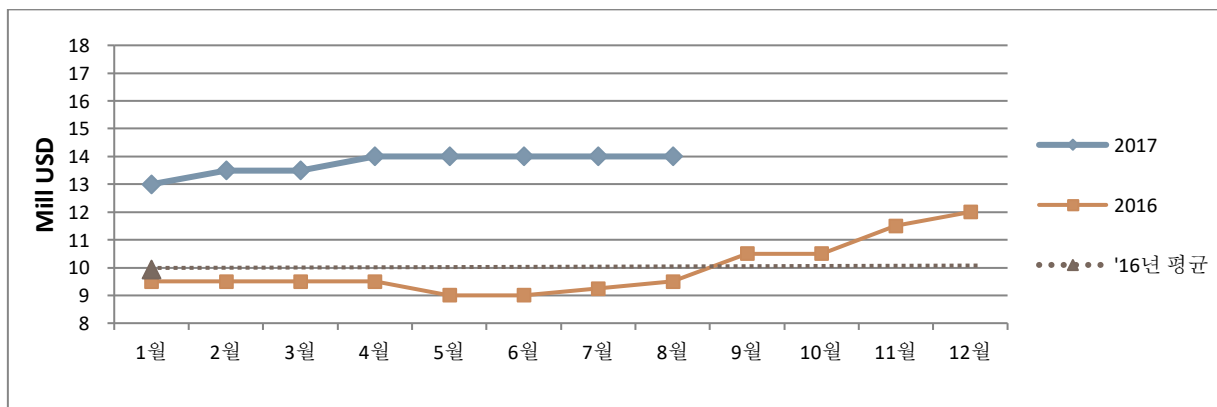
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ATLANTIC PRIME	82,188	2011	JAPAN	B&W		19	Belgium buyer (Ebe)
BC	GOLDEN TRADER I	79,600	2012	CHINA	B&W		16.5	Malaysian buyer
BC	CSE HARMONY EXPRESS	76,634	2002	JAPAN	B&W		9	Undisclosed buyer
BC	CIC PIRAEUS	76,296	2001	JAPAN	B&W		8.0	Undisclosed buyer
BC	PINA CAFIERO	75,688	2002	JAPAN	B&W		8.75	Undisclosed buyer
BC	CRETAN WAVE	74,107	2001	JAPAN	B&W		7.2	Chinese buyer
BC	CHRISTINE B	58,058	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	13.8	Greek buyer (Navios)
BC	CHRINA	52,817	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.5	Chinese buyer
BC	FURKA	50,630	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	14.5	Greek buyer
BC	STEEL INTEGRITY	48,224	1997	JAPAN	MITSU	C 4x25t	4	Greek buyer
BC	EPHESUS III	31,818	2004	JAPAN	MITSU	C 4x30T	6.75	Turkish buyer (Manta Denizcilik), DD passed
BC	TAN BINH 139	28,700	2007	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	7.8	Indian buyer

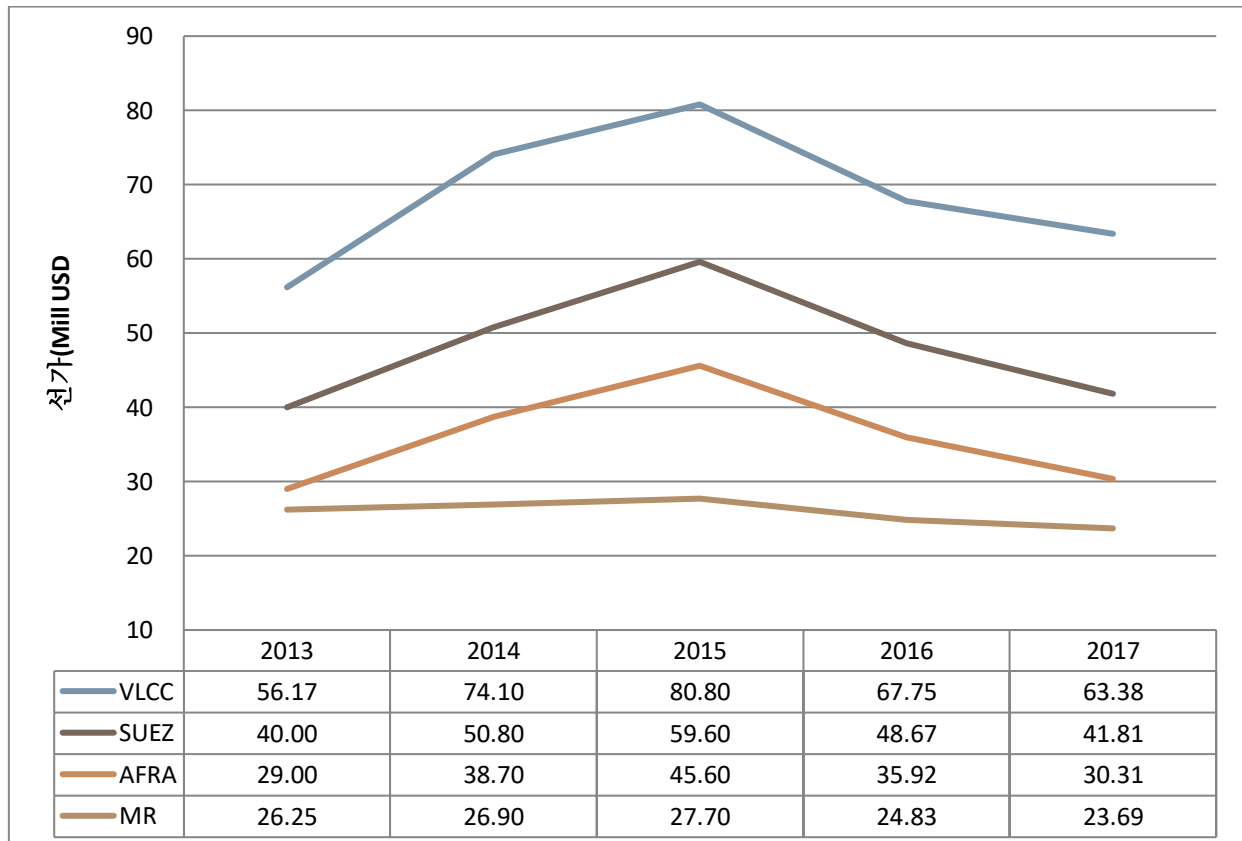
## IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.38
	-10%	32%	9%	-16%	-6.5%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.81
	-10%	27%	17%	-18%	-14.1%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.31
	-5%	33%	18%	-21%	-15.6%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.69
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.6%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.47
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.4%

### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



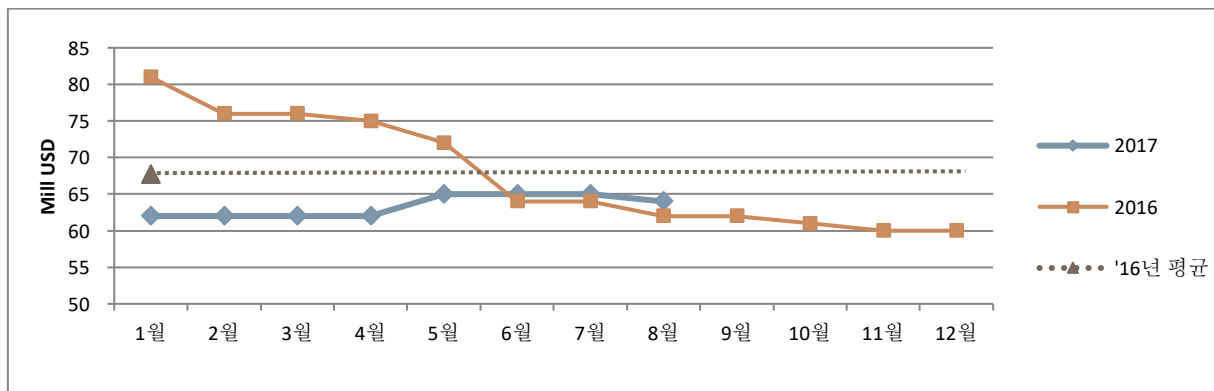




## IV. TANKER

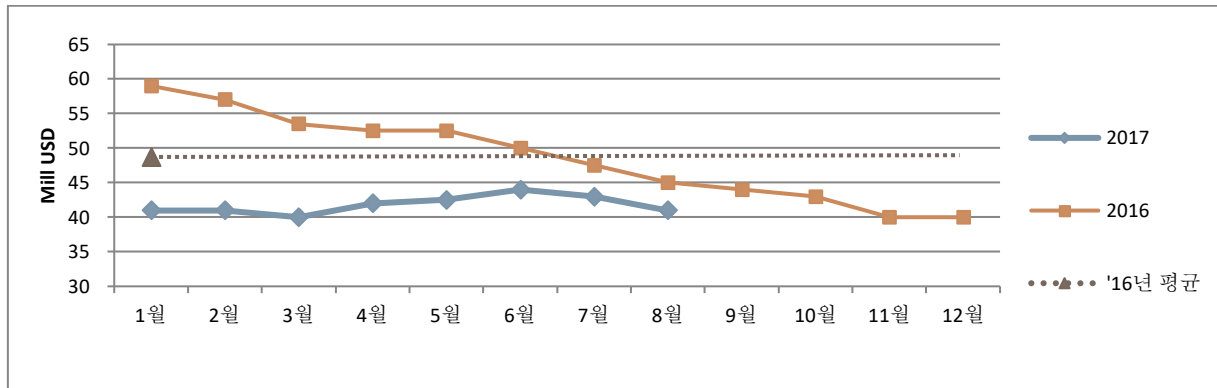
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	64.00		63.4
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-1.5%		-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%	3.2%		-6.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	41.00		41.8
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-4.7%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-7.4%	-8.9%		14.1%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	31.00		30.3
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-6.1%		15.6%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	25.00	24.00		23.7
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-5.7%	4.2%	8.7%	4.3%		-4.6%
CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.50		12.5	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	0.0%		-	
	전년대비	-	-	-	-	-	-	-9.1%	10.7%		10.4%	
2016	VLCC	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	64.00	62.00	62.00	67.8	
	SUEZ	59.00	57.00	53.50	52.50	52.50	50.00	47.50	45.00	44.00	48.7	
	AFRA	45.00	40.00	40.00	40.00	39.00	37.00	35.00	33.00	32.50	35.9	
	MR	30.00	27.50	27.50	27.50	26.50	24.00	23.00	23.00	23.00	24.8	
	CHEM	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	13.75	14.00	14.00	67.8	

### VLCC-310K

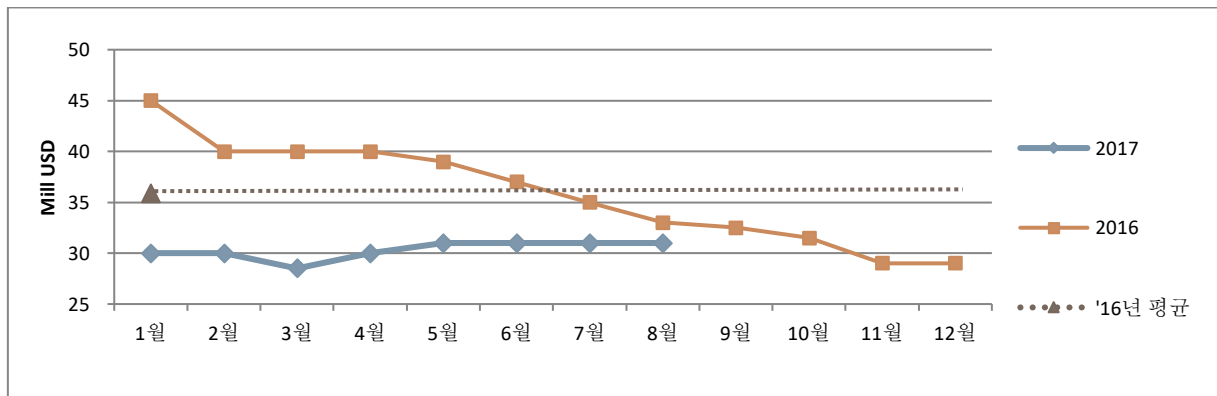


## IV. TANKER

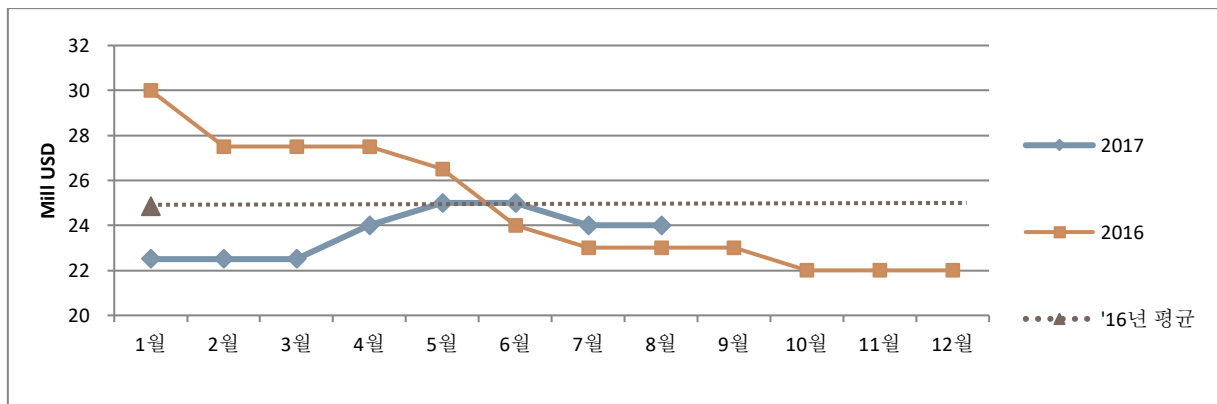
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K



## IV. TANKER

### IV-1. Tanker Sales Reported

#### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	TSURUSAKI	300,838	2002	JAPAN	SULZ		22	Thai buyer(Nathalin)
TANKER	GENER8 HORN	159,539	1999	KOREA	B&W		10.5	undisclosed buyer
TANKER	GENER8 PHOENIX	153,015	1999	KOREA	B&W		10.5	
TANKER	BETELGEUSE	45,513	1999	KOREA	B&W	3	5.5	undisclosed buyer
TANKER	SPIGA	45,513	1999	KOREA	B&W	3	5.5	

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	PINEHURST KONTOR	68150	2004	KOREA	B&W	5060	TEU	6.85	Chinese buyer
CONT	ALM WODONGA	68080	2006	KOREA	B&W	5060	TEU	7.5	Chinese buyer (Cosco)
CONT	ALM ZURICH	68080	2006	KOREA	B&W	5060	TEU	7.5	
CONT	ALM CRYSTAL	67025	2004	KOREA	SULZ	5029	TEU	7.5	
CONT	ALM VIETNAM	67025	2005	KOREA	SULZ	5029	TEU	7.5	S. Korean buyers (SM Line), incl t/c back Singaporean buyer (An Sheng Shipping)
CONT	LLOYD DON CARLOS	2006	2006	KOREA	B&W	8533	TEU	24	
CONT	HAZEL 1	54321	2010	KOREA	B&W	4380	TEU	9.2	



## IV. TANKER

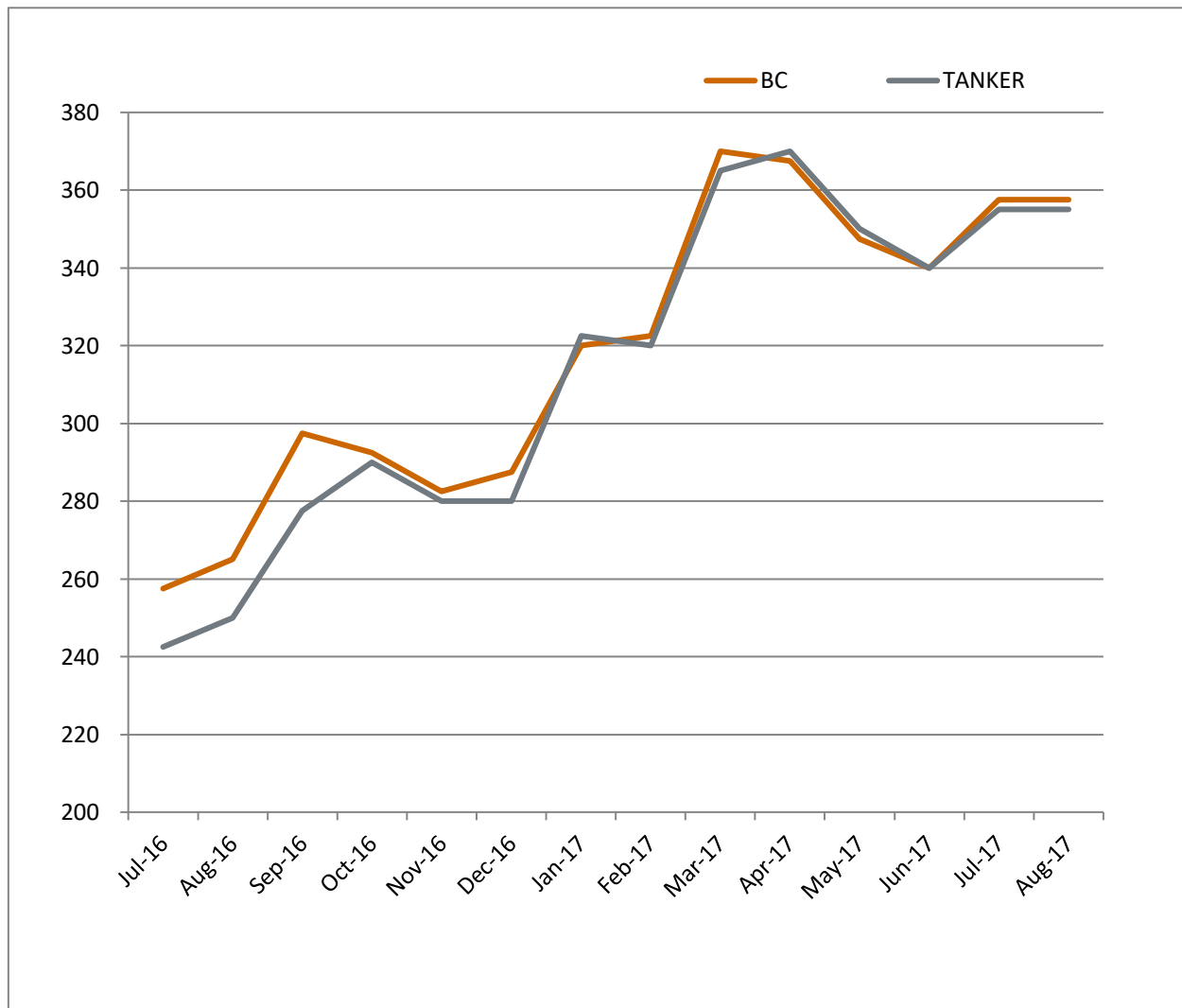
CONT	FRISIA ROTTERDAM	33750	2005	GERMANY	B&W	2478	TEU		
CONT	FRISIA ROSTOCK	33750	2005	GERMANY	B&W	2478	TEU		
CONT	FRISIA WISMAR	33750	2005	GERMANY	B&W	2478	TEU		
CONT	FRISIA LISSABON	33750	2005	GERMANY	B&W	2478	TEU	50	7 vessels en-bloc, UK buyer (Tufton Oceanic)
CONT	FRISIA LUBECK	33750	2005	GERMANY	B&W	2478	TEU		
CONT	FRISIA KIEL	33847	2004	GERMANY	B&W	2478	TEU		
CONT	FRISIA HELSINKI	33750	2005	GERMANY	B&W	2478	TEU		
CONT	HO CHI MINH	22171	2008	TAIWAN	B&W	1805	TEU	9.5	Taiwanese buyer (Wan Hai Lines)

## V. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 8 월	2017 년 8 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	347.19	30.7%	250.00	355.00	0.0%	42.0%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	347.81	29.9%	265.00	357.50	0.0%	34.9%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



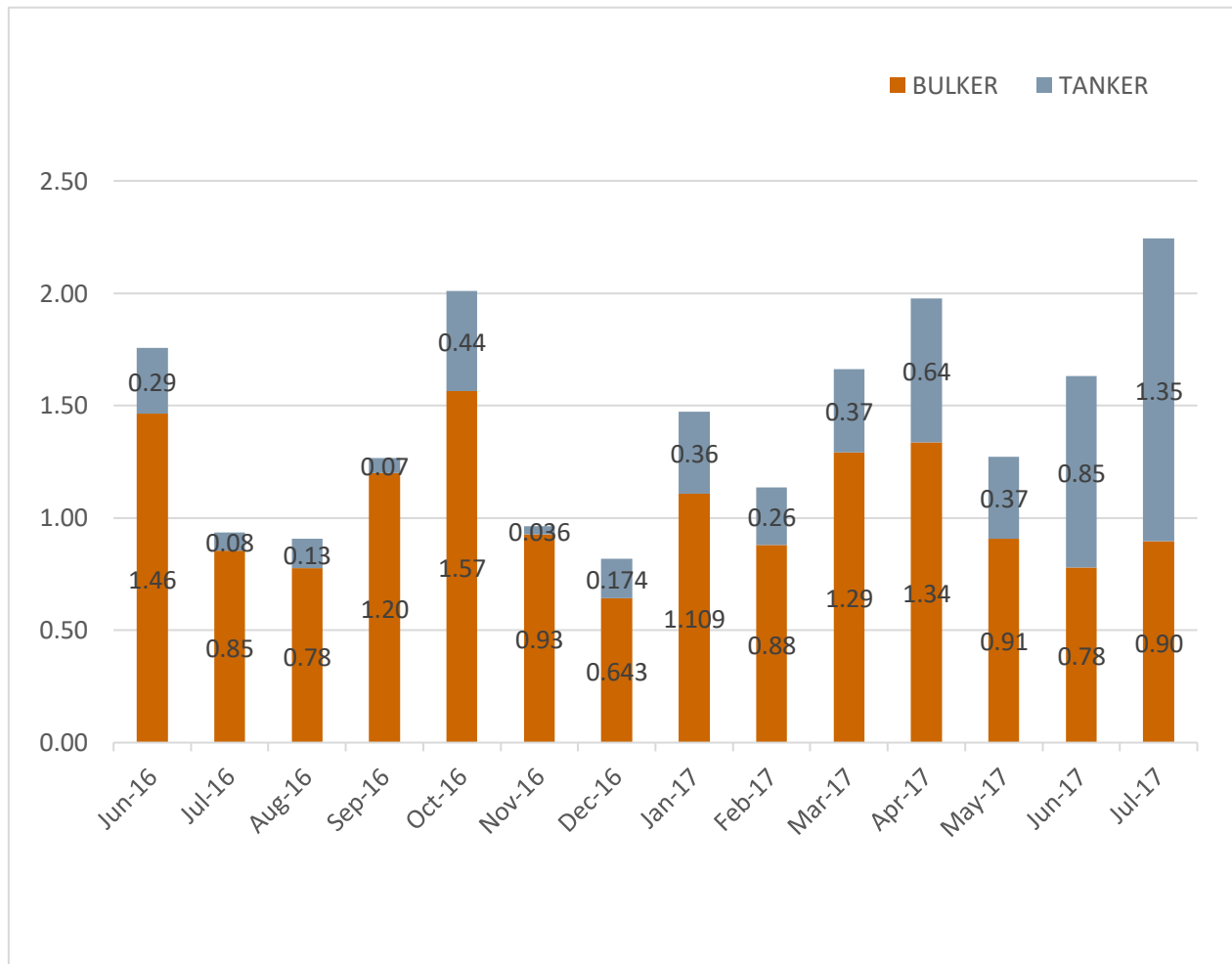


## V. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 7 월		2017 년 7 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	4.19	146.5%	46	100.0%	0.08	3	1.35	1,601.1%	9	200.0%
BC	27.34	428	7.20	26.3%	183	42.8%	0.85	17	0.90	4.8%	26	52.9%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



## V . DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

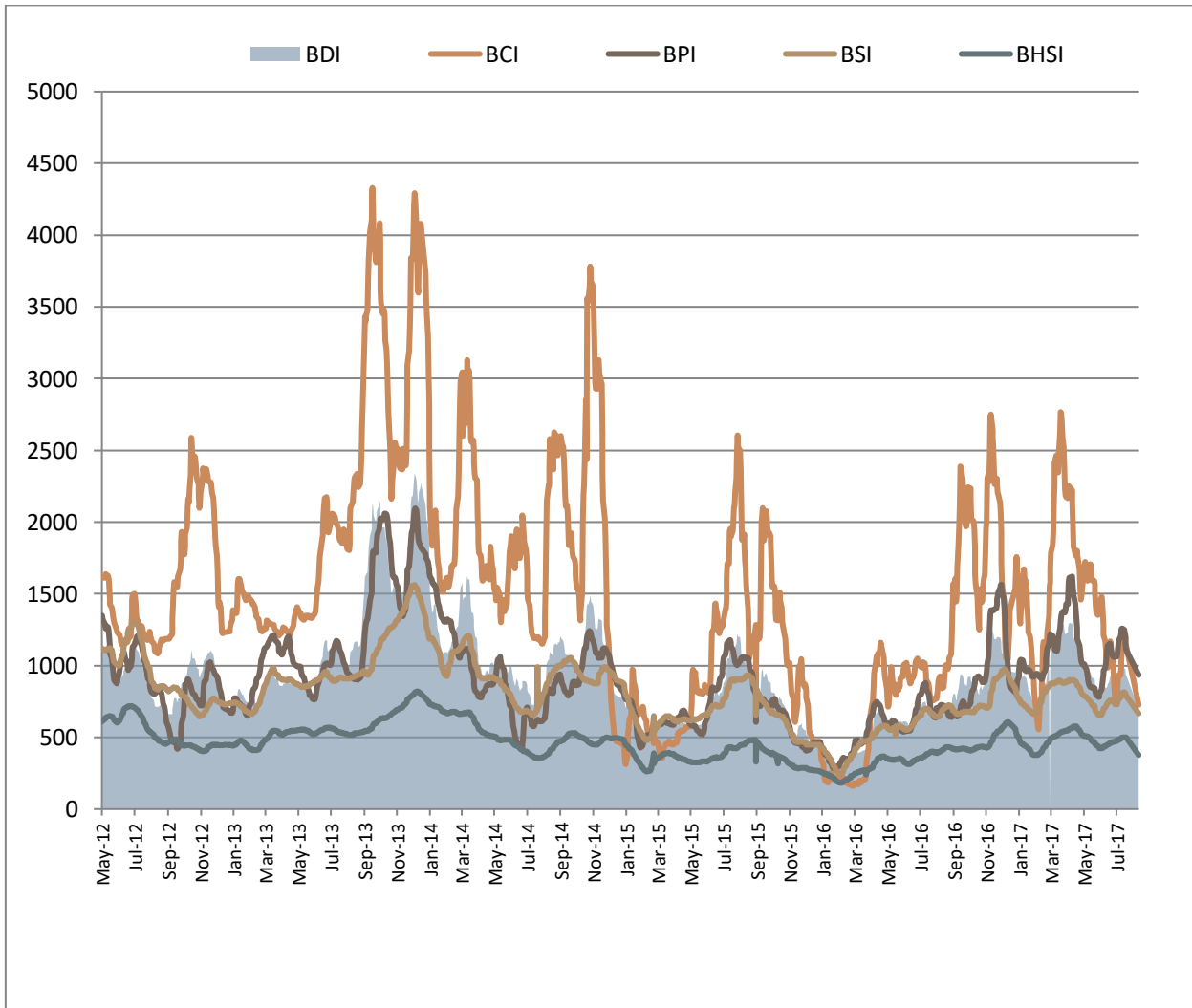
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	HL CAPETOWN (ore carrier)	151,525	17880	1992	KOREA	B&W	395	PAKISTAN, Incl.ROB 400t
BC	TAIO COSMOS	43,524	8592	1988	JAPAN	SULZ	356	BANGLADESH
BC	PINEGLEN	32,713	6800	1985	CANAD A	MAK	90.45	AS IS Montreal, Canada, lump sum USD 0.615 mill, under tow to TURKEY
BC	ELENI K	26,412	8000	1997	CHINA	B&W	372	PAKISTAN
CONT	INNWA STAR	20,416	6820	1995	GERMA NY	SULZ	375	AS IS Singapore
CONT	PINYA STAR	20,100	6812	1995	GERMA NY	SULZ	375	AS IS Singapore
CONT	MERATUS BALIKPAPAN 1	7,800	3012	1997	CHINA	MAK	352	BANGLADESH
MPP	FIGARO	22,056	5114	1995	JAPAN	MITSU	250	AS IS Salalah, Oman
PCC	GOLDEN FAN	11,242	10248	1985	JAPAN	B&W	385	AS IS Port Klang, incl ROB 850t
TANK ER	IMPROS	101,605	16327	1994	CROATI A	B&W	367	AS IS Fujairah



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2017-07-28	2017-07-21	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	933	977	▼-44.00	2337	290
BCI	1139	1154	▼-15.00	4329	161
BPI	1109	1258	▼-149.00	2096	282
BSI	789	812	▼-23.00	1562	243
BHSI	498	499	▼-1.00	821	183







## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	313.00	▲7.00	299.50	▲9.00	303.50	▲7.00
IFO180	330.50	▲0.50	332.00	▲10.00	387.50	▲10.00
MGO	478.00	▲14.00	452.00	▲9.00	481.00	▲6.00

❖ 기준일 : 7 월 28 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2017-07-28	2017-07-21	CHANGE
미국달러	1112.50	1124.90	▼-12.40
일본엔(100)	1000.54	1005.32	▼-4.78
유로	1299.68	1308.09	▼-8.41
중국위안	165.28	166.35	▼-1.07

❖ 최초고시, 매매기준율기준

## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
컨퍼런스	16TH ANNUAL MARINE MONEY WEEK ASIA	9.19 ~ 9.20	ST. REGIS SINGAPORE (MARINE MONEY)	아시아에서 가장 큰 선박금융 컨퍼런스
포럼	SHIPOWNERS FORUM SINGAPORE 2017	9.25 (월)	JW MARRIOTT HOTEL SINGAPORE (TRADEWINDS)	-중단기 해운시황 전망 -글로벌 경제성장과 해상물동량 변화 -수주잔량 부족에 따른 조선소의 위기



## 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