



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.172

**Updated October 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	4
Bulk Carrier	11
- BC Sales Report	
Tankers	15
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	19
Key Indicators	22
Useful Information	24
Contact Information	25

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

## I . MARKET OVERVIEW

### 1. 신조선 시장동향

대한해운이 현대중공업에 325,000 천 DWT 급 초대형 광석운반선(VLOC) 2 척을 발주했다. 계약금액은 총 1,848 억원 (1,640 만 달러)이다. 현대중공업은 대한해운으로부터 수주한 초대형 광석운반선 2 척을 2019 년 4 분기와 2020 년 1 분기에 각각 인도할 예정이다. 대한해운은 2013 년 11 월 SM 그룹에 편입된 뒤 국내 조선소에 꾸준히 선박을 발주하고 있다. 대한해운은 상반기에 액화천연가스(LNG) 운반선 2 척을 삼성중공업에 발주했고, 최근 인도받은 174,000 m<sup>3</sup>급 LNG 운반선 2 척과 207,000DWT 급 벌크선 4 척은 각각 대우조선해양과 대선조선이 건조했다.

현대중공업의 수주소식이 이어졌다. 현대중공업은 글로벌 에너지기업 비톨(Vitol, 네델란드)로부터 84,000 m<sup>3</sup>급 VLGC(초대형가스선) 2 척을 추가 수주하였다. 이는 지난 7 월 말 비톨과 체결한 VLGC 2 척에 대한 건조계약에 이어, 동형선 2 척에 대한 옵션계약 행사에 따른 것이다. 이번에 수주한 선박은 앞서 수주한 2 척의 VLGC 가 2019 년 상반기까지 인도되는 대로 2019 년 6 월부터 순차적으로 인도될 예정이다. 또한 이번 수주와 함께 동형선 4 척에 대한 옵션계약도 올 연말까지 추가 발효될 예정이다. 옵션계약이 모두 행사될 경우 현대중공업은 최대 6 억달러 규모의 VLGC 8 척을 수주하게 된다. 척당 선박가격은 7,500 만 달러로 알려졌다.

국제유가 상승으로 인한 글로벌 석유 업체들의 해양플랜트 발주가 본격화 되고 있다. 이에 현대중공업과 삼성중공업이 아프리카 토르투 해양플랜트 수주전에서 맞대결을 펼칠 것으로 보인다. 글로벌 대형 석유회사인 브리티시페트롤리엄(BP)이 토르투 프로젝트에 쓰일 해양플랜트 부유식 원유생산저장하역설비(FPSO)를 어느 조선사에 주문할지 후보자를 추리고 있는 것으로 알려졌다. 토르투 가스전 개발 프로젝트는 아프리카 국가인 모리타니와 세네갈 인근에 위치한 토르투 가스전에서 에너지를 얻기 위한 사업으로 총 사업비가 58 억 달러에 이른다. 해양플랜트 사업비 규모는 약 20 억 달러일 것으로 파악되는데 우리 돈으로 2 조 2610 억 원 정도다. 현대중공업과 삼성중공업 모두 이번 해양플랜트 경쟁에서 온 힘을 쏟을 것으로 보인다.

### 2. 벌크선 시장동향

1600 포인트를 달성할 것으로 기대했던 BDI 지수가 지난주 후반부터 하락세를 보이고 있다. 케이프지수는 약 상승세를 보였으나 파나마스 지수가 큰 폭으로 하락하면서 전체 지수를 끌어내렸다. 움직임이 둔화되고 있는 탱커선이나 해체선 시장과는 달리 벌크선 거래량은 여전히 활발한 움직임을 보이고 있으며, 대형선 위주로 성약소식이 이어지고 있다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

10 월에만 케이프선 7 척이 거래되었고 대부분 그리스와 유럽바이어들이 주도하고 있다. 지난주 매각된 "CAPE TRIUMPH" (176,343 dwt, blt 2004 Universal, SS/DD 2020.07/2018.07 ) 역시 그리스 바이어에게 1,425 만 달러에 매각된 것으로 알려졌는데, 앞서 동형선 M/V Bulk India (177,640 dwt /Blt 2004 Mitsui, SS/DD 2022.03/2020.03)는 1,520 만 달러를 받은 것보다 좀 낮게 매각되었다. 두 선박의 선가 차이는 선급검사 기한에 따른 차이로 보여진다. 한편, 모던 케이프 벌크선 "Chouly"(182,618 dwt, Blt 2016 JAPAN MARINE)는 홍콩의 Tai Chong Cheang Steamship 社에 4,480 만 달러 수준에 매각되었다.

파나막스 부문에서 5 척이 거래되었다. "CHENGYANG EMINENCE" (76,117 DWT BLT 2013, ZHEJIAN YANGFAN)이 1,600 만달러에 그리스 선주에게 매각되었고 노후선이지만 "BENCHMARK" (70,529 DWT BLT 1998 SANOYAS)는 570 만 달러에 그리스 DIANIK BROSS 社에게 매각되었다.

핸디사이즈 부문에서는 open hatch, box-shaped holds 타입의 "CLIPPER KASASHIO" (32,221 DWT, BLT 2008, KANDA ZOSENSHO, C4X30T)가 945 만 달러에 매각되었고, 원목운반선 "IVS KITE" (32,556 DWT, BLT 2002, KANDA ZOSENSHO, C4X30.5T)는 660 만 달러 수준에 매각된 것으로 알려졌다. 동선은 2017 년 7 월에 Special Survey 를 통과하였다.

### 3. 탱커선 시장동향

탱커부문에서는 GENER8 MARITIME 社가 지속적으로 선대매각을 진행하고 있으며 금주는 2010 년 건조 VLCC 선인 "GENER8 ZEUS" (318,325 DWT, BLT2010, 현대중공업)를 그리스의 INTERNATIONAL SEAWAYS 社에 5,300 만 달러에 매각하였다.

탱커선 거래량이 아직 많지는 않지만 일견 그리스 선주들이 대형탱커선 매입에 관심이 높아지고 있다. 최근 VLCC 운임이 상승하면서 선가가 바닥을 쳤다는 분위기가 확대되고 있는 것이다. 거래량이 많지 않은 것은 마켓에 매각가능한 많지 않기 때문으로 보여진다. 이러한 요인들이 선가 상승 요인으로 작용하고 있다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

### 4. 해체선 시장동향

인도 디왈리 축제가 끝나고 해체선 시장의 움직임이 회복되며 거래량 역시 전주대비 늘어난 모습이다. 방글라데시와 인도의 해체선가가 LDT 당 USD 380~390 수준에서 유지되고 있는 가운데, 파키스탄으로 매각된 케이프 벌크선 "Silver Express"(LDT 20,039- 161,010 dwt, blt 1995)가 LDT 당 USD 428 로 높은 가격을 기록하면서 해체선가를 끌어올렸다. 하지만 이는 대형벌크선에 대해 바이어가 집중되면서 경쟁으로 인해 선가가 올라간 것이지, 전체 해체선 시장의 수요가 회복된 것으로 보기는 어렵다.

중국은 해체선가가 더욱 곤두박질 치며 한주만에 LDT 당 거의 USD 30 가량 하락하였다. 중국 정부의 환경규제로 인해 고철 처분이 어려워지면서 중국의 해체선 시장은 거의 멈춘 상태이다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. 유가 반등에 해양플랜트 수주도 '꿈틀'

글로벌 해양플랜트 시장이 국제 유가 반등에 힘입어 다시 꿈틀거리고 있다. 작년 최악의 '수주 절벽' 이후 상선시장이 서서히 회복 조짐을 보이는 데 이어 해양플랜트까지 가세할 조짐을 보이면서 말라가는 한국 조선소 독(Dock·선박 조립 시설)을 채울 수 있을지 주목된다. 다만 국내 업체 간 경쟁으로 인한 '저가 수주' 논란이 여전하고, 중국 등 외국 업체의 추격도 만만치 않은 상황이다.

◇국제 유가 배럴당 52 달러... 6 개월 사이 최고

24 일(현지 시각) 블룸버그에 따르면 미국 뉴욕 상업거래소(NYMEX)에서 거래되는 12 월 인도분 WTI(서부텍사스산 중질유)는 배럴당 0.57 달러(1.1%) 오른 52.47 달러에 마감했다. 지난 4 월 중순 이후 6 개월 만에 가장 높이 올랐다. 브렌트유도 배럴당 58.33 달러로 마감해 60 달러선 회복을 눈앞에 두고 있다. 한때 배럴당 100 달러를 넘던 국제 유가는 미국 셰일가스 생산 증가와 글로벌 경기 부진 탓에 20 달러대까지 하락했다. 최근엔 사우디아라비아 감산(減産) 기간 연장 가능성과 쿠르드 지역 원유 수출 감소, 미국 원유 및 석유제품 재고 감소 등으로 반등세를 보이고 있다.

여전히 유가 발목을 잡을 변수들이 있지만 전문가들은 최근 수년간 이어져온 저유가 현상은 마무리 국면에 접어든 것으로 보고 있다. 글로벌 원자재 거래 업체인 트라피구라는 2015 년부터 이어진 '저유가 장기화 시대'의 종언을 선언했다. 글로벌 투자은행(IB) 등 32 곳 전문기관도 2018 년과 2019 년 평균 유가를 배럴당 53.6 달러, 56.3 달러로 예상하고 있다. 2021 년에는 평균 64 달러까지 오를 것으로 전망했다.

◇해빙기 접어든 해양플랜트 시장

조선업체는 유가 반등을 반기고 있다. 저유가는 해양플랜트 업체를 파산으로 몰아갔고, 우리 조선업체들은 해양플랜트를 완성해 놓고도 넘기지 못하는 경우가 잇따랐다. 대우조선해양의 소난골 드릴십(선박 형태 원유·가스 시추 설비)과 삼성중공업의 시드릴 드릴십이 대표적이다. 하지만 유가가 60~70 달러 이상이어야 수익을 낼 수 있었던 해양플랜트는 최근 소형화·표준화 등으로 손익분기점(BEP)이 30~50 달러까지 낮아졌다. 로열더치셸·토탈·BP 등 오일 메이저사의 석유·가스 개발 프로젝트도 재개되고 있다. IEA(국제에너지기구)는 2015 년, 2016 년 글로벌 E&P(석유 탐사개발) 투자가 전년 대비 25% 안팎 급감했지만, 올해는 7% 증가할 것으로 예상했다.

## II . ISSUE & TREND

◇韓 조선 3 사 수주 경쟁... 중국까지 바짝 추격

그동안 해양플랜트 수주를 싹쓸이하다시피 한 한국 조선 3 사는 여전히 세계 최고 수준의 경쟁력을 갖춰 기대감을 높이고 있다. 노르웨이 석유업체 스타토일이 진행 중인 북해 유전 개발 사업 '요한 카스트버그' 프로젝트의 FPSO(부유식 원유 생산·저장·하역 설비) 수주전에서 대우조선해양이 가장 앞선 것으로 알려졌다. 하지만 지난 8 월 고부가가치 선박으로 한국이 가장 앞선 기술력을 가졌던 초대형 컨테이너선(VLCC) 수주전에서 중국업체에 밀렸던 것처럼 해양플랜트 역시 해외 업체의 거센 추격에 직면해 있다. 최근 로열더치셸의 '비토프로젝트' 해양플랜트 우선협상대상자에 싱가포르 업체가 선정되기도 했다. 조선업계 관계자는 "한국 조선 3 사가 모두 뒤어들었고, 삼성중공업이 가장 유력했다"며 "기술 격차가 줄면서 해양플랜트 부문도 안심할 수 없는 상황"이라고 말했다.

### 2. "곡물 해상운임 동향과 전망" 보고서 발표

캠코선박운용 정영두 부장은 "곡물 해상운임 동향과 전망"에 대한 보고서를 발표했다. 이에 따르면 금년 철광석 물동량은 전년 대비 '4.8%(6,800 만톤)' 증가한 '14.8 억톤'으로 전망되는 가운데 전월 대비 전망치가 '90 만톤' 하향 조정됐다.

금년 7 월까지 브라질의 철광석 수출량 누계치가 전년 동기 대비 4% 증가했고 금년 전체 수출량은 '3.9 억톤'으로 전년 대비 '5.5%' 증가할 것으로 예상되는데 3 분기 이후 수출 속도가 빨라지면서 대서양 수역 Cape 운임에 긍정적인 영향을 미치고 있다. 호주 지역의 경우 금년 철광석 수출량이 전년 대비 '3.1%' 증가한 '8.3 억톤'으로 전망되며 수출 증가율이 2015 년 '7.0%', 2016 년 '3.1%'로 점차 완화되고 있고 전월 대비 전망치 또한 하향 조정되고 있다.

금년 9 월 중국의 월간 철광석 수입량이 사상 최초로 '1 억톤'을 넘어서는 등 수입 강세가 나타났는데, 이는 자국 내 철강 수요 증가로 인해 철강 가격이 빠르게 상승했고 이에 따라 철강 생산이 증가하면서 해외에서 수입하는 고품질 철광석 수요가 급증했던 것이 주요한 원인으로 보인다. 그러나 10 월 들어 중국의 철강 내수 가격이 조정세를 보임에 따라 고로 가동률이 하락하고 있고, 무엇보다 11 월 중순부터 시행되는 철강 생산 50% 감축의 영향으로 인해 향후 중국의 철광석 수입은 감소할 가능성이 높을 것으로 전망된다.

## II . ISSUE & TREND

금년 석탄(원료탄, 연료탄) 물동량은 전년 대비 '4.6%(5,280 만톤)' 증가한 '11.9 억톤'으로 예상되며 전월 대비 전망치가 '1,000 만톤' 가량 큰 폭으로 상향 조정되었다. 금년 중국의 철강 수출 감소세에도 불구하고 자국 내 철강 수요 증가로 인해 원료탄 수입량이 16% 가량 크게 증가할 것으로 예상되는 한편 유럽 지역 또한 독일과 프랑스의 수입 강세에 힘입어 금년 수입량이 2011년 이후 6년 만에 처음으로 증가세로 돌아설 것으로 전망되고 있다.

'美 농무성(U.S.D.A)'에 따르면 2017/18 시즌 주요 곡물(소맥, 옥수수, 대두) 물동량은 전 시즌 대비 '2.7%(1,260 만톤)' 증가한 '4.84 억톤'으로 전망되며 전망치가 전월 대비 '180 만톤' 하향 조정되었다. 같은 기간 국제 곡물 위원회 (I.G.C) 전망치 또한 '4.71 억톤'으로 美 농무성과 비슷한 '2.9%(1,330 만톤)' 증가를 예상하고 있으며 옥수수와 대두 물동량 증가 폭이 상대적으로 큰 반면 소맥 물동량은 소폭 감소 또는 보합세를 보일 것으로 동 기관은 전망했다.

2017/18 시즌 대륙별 곡물(소맥, 잡곡) 수입량을 살펴보면 중동, 유럽, 북미의 수입량이 전 시즌 대비 증가할 것으로 예상되는 반면 아시아, 남아메리카, 아프리카 대륙은 감소할 것으로 전망된다. 전체 곡물 수입량 중 약 33% 가량을 차지하는 아시아 대륙의 경우 2017/18 시즌 수입량이 전 시즌 대비 5% 가량 감소할 것으로 예상된다. 이는 중국의 수입량이 28% 감소할 것으로 전망되기 때문이며 이에 대해 'Clarkson'은 중국의 소맥과 옥수수 작황 호조와 곡물 저장 시설 이용 증가세가 주요한 원인이라고 지적하였는데, 옥수수와 소맥 수입 감소분을 큰 폭의 대두 수입 증가세가 상쇄하고 있는 상황으로 보인다. 한편 2017/18 시즌 이집트의 곡물 수입이 전 시즌 대비 11% 가량 크게 증가하며 '2,190 만톤'에 이를 것으로 예상되는 동시에 동 기간 멕시코의 수입량 또한 '2,110 만톤'으로 전망되는데 이에 따라 두 국가들이 조만간 현재 세계 1 위 곡물 수입국인 일본(2,270 만톤)을 앞지를 가능성이 높아 보인다.

영국 클락슨에 따르면 금년 말까지 건화물선의 신조 인도량과 해체량은 각각 '4,240 만톤'과 '1,530 만톤'으로 예상되며 금년 말 건화물선 선복량은 '8.21 억톤'으로 작년 말 대비 '3.5%' 증가할 것으로 전망된다. 선형별로 보면 금년 Cape 선복 증가율이 '3.2%'로 예상되는 한편 P'max 와 S'max 선형의 선복 증가율은 각각 '3.5%'와 '4.5%'로 전망된다.

6~7 월을 단기 정점으로 건화물선의 선복 증가율이 둔화되고 있는데 이는 최근 시황 상승에 기여하고 있는 것으로 보인다. 지난 6 월에 Cape 선복 순증감이 '137 만톤(7 척 인도, 1 척 해체)'을 기록한 뒤 7 월 '54 만톤', 8 월 '40 만톤'으로 감소했고 이후 9 월에는 순증감이 '2 만톤(5 척 인도, 5 척 해체)'에 불과한

## II . ISSUE & TREND

것으로 집계되고 있다. P'max 선형의 경우에도 지난 6 월과 7 월에는 각각 '49 만톤' 정도 증가한 뒤 8 월과 9 월에는 신조 인도량 보다 해체량이 더 많았던 것으로 나타나고 있다.

반면 뚜렷한 시황 회복세와 상대적으로 낮은 연료유가는 필연적으로 선속 증가를 유발할 것으로 보인다. 이에 대해 최근 'Clarkson Platou'는 선속이 정상화 될 경우 선복량이 '10~14%' 증가하는 효과가 발생할 것으로 추산되며 이로 인해 운임 상승이 제한될 수 있다는 점을 지적했다.

2017 년 10 월 25 일 현재 건화물선 운임 지수는 '1,588 pt'로 연중 최고치를 기록하고 있고 동 지수의 금년 평균값은 '1,066 pt'로 사상 최저치를 기록했던 작년 평균값 '673 pt' 대비 60% 가량 높은 수준을 기록하고 있어 뚜렷한 시황 회복세가 나타나고 있다고 볼 수 있다. 3 분기 들어 나타난 중국 철강 가격의 상승과 철강 마진의 확대는 철강생산 증가 및 철광석 수입 증가로 이어지며 건화물선 시황 상승을 견인했던 것으로 보이며 낮은 선복 공급 또한 시황 상승 탄력을 높였던 것으로 분석된다.

그러나 중국 정부의 강력한 대기오염 억제 정책의 일환으로 11 월 중순부터 시행되는 중국의 철강생산 50% 감축 조치로 인해 철광석 수요가 감소할 것으로 예상되는 동시에 최근 철광석 가격 또한 하락세로 돌아섬에 따라 중국의 제철소들이 철광석 채고 확보를 서두를 가능성 또한 적어지고 있어 향후 시황 상승 동력이 점차 약화될 가능성이 있어 보인다. 반면 석탄 부문에서는 중국 정부가 자국 내 석탄 생산을 강력히 제한함에 따라 수입 대체 효과가 발생할 수 있고 원거리 수송 비중이 증가하는 동시에 인디아의 연료탄 채고 또한 매우 적은 것으로 보여 이는 단기적인 시황 상승 요인이 될 것으로 전망된다.

클락스 데이터를 기반으로 금년 수급 비율을 살펴보면 물동량이 전년 대비 '3.8%' 증가하는 한편 선복량은 '3.5%' 증가할 것으로 예상됨에 따라 수급 비율이 크게 개선되고 있는 상황으로 보기는 다소 무리가 있다. 그러나 작년 하반기를 기점으로 건화물선 시황이 회복세로 돌아선 가운데 최근 건화물선 운임 지수가 2014 년 초 이후 약 3.5 년 래 최고치를 기록하고 있어 본격적인 시황 회복에 대한 선주들의 높은 기대가 시장에 반영되는 등 심리적 요인이 맞물리며 시황 상승 탄력이 높아진 상황으로 분석된다.

반면 중국의 동계시즌 대대적인 철강생산 감축과 공급 측면에서의 선속 증가는 시황 상승을 제한할 요인이 될 것으로 예상되며 이를 감안할 때 4 분기 시황에 대한 과도한 낙관은 경계해야 할 것으로 보인다. 이에 따라 곡물 해상운임은 석탄과 대두 물동량 증가세에 힘입어 전반적인 상승 압력인 높을 것으로 보이나 작년 4 분기와 같은 급등세가 나타나기는 어려울 것으로 전망된다.



## II . ISSUE & TREND

### 3. 해수부 '연안해운 종합 발전전략' 발표

노후 여객선 교체를 위한 정부 지원 대상이 확대된다. 해양교통 분야 공공성 강화를 위해 항로(航路) 준공영제가 확대된다.

해양수산부는 26 일 이 같은 내용을 골자로 하는 '연안해운 종합 발전전략'을 발표했다.

이번 발전전략은 경쟁력 강화, 공공성 강화, 상생, 친환경 등 4 개 가치를 중심으로 짰다. 먼저 노후 여객선을 새 선박으로 교체하는 '연안여객선 현대화펀드' 지원 대상이 확대된다. 세월호 사고 이후 노후 여객선의 안전 문제가 부각되면서 정부는 화객선 선령 제한을 기존 30 년에서 25 년으로 단축했다. 유예기간을 거쳐 내년 7 월부터 본격적으로 이 기준이 적용되면 기존 여객선의 약 10%가 새 기준 적용을 받는다.

정부는 올해까지 총 350 억 원의 현대화펀드를 조성하고, 내년까지 이를 1000 억 원 규모로 확대해 선박 교체에 따른 비용을 지원한다. 지금까지 여객운송사업 면허가 없으면 현대화펀드 지원을 받지 못했지만, 관련 규정을 개정해 조건부 면허를 취득한 신규사업자도 지원이 가능하도록 한다. 현재 수협을 통해 진행하는 선박 신조 및 중고선 도입 대출은 모든 금융기관으로 확대하고, 선박을 개조하는 경우에도 대출을 받을 수 있도록 한다. 아울러 도서 지역의 낙후한 접안시설 72 곳을 2022 년까지 정비해 도서 지역 주민이 안전하게 이용할 수 있도록 지원한다.

항로 준공영제도 강화한다. 수년간 적자에 허덕이는 항로를 운항하는 선사가 사업을 접어 뱃길이 끊기는 일이 없도록 국가가 운영비 일부를 지원한다. 지금도 뱃길이 끊긴 항로는 국가보조항로로 지정해 정부가 비용을 들여 뱃길을 열고 있다. 문재인 정부의 교통 공공성 강화 기조에 맞춰 항로에 문제가 생기기 전에 선제 대응하는 시스템을 만드는 것이다. 적자 규모나 적자 누적 기간, 지원 방식과 규모 등에 관한 구체적인 사항은 내년 초까지 마련한다.

해상 안전을 위해 여객선 점검 인력, 운항 안전관리자 등을 증원하고 교육도 체계화한다. 선주·화주가 참여하는 민관합동 협의 기구를 통해 합리적인 운송료 산정 기준을 마련하고 표준약관을 제정해 시행한다. 온실가스 감축 목표량을 연도별로 설정하고 친환경 선박의 매입·개조에 드는 추가 비용을 정부가 보조하고 취득세, 개별소비세 등 세제지원도 관계 부처와 협의해 추진한다.

## II . ISSUE & TREND

해수부는 새 발전전략을 통해 연평균 1500 만 명 수준인 여객선 이용객을 2030년까지 2000 만 명으로 늘리고, 연 2 조 4000 억 원 수준인 연안해운 분야 총매출을 3 조 원 규모로 확대할 수 있을 것으로 기대했다.

엄기두 해수부 해운물류국장은 "이번 대책이 연안여객선 노후화, 편의시설 부족 등 연안해운 분야 문제점을 해결하고 침체한 해운업이 재도약하는 기회가 되기를 기대한다"고 말했다

### 4. [LG 경제연구원] 2018 년 국내외 경제전망

2018 년 국내외 경제전망 요약

세계경기는 내년 상승흐름을 유지하겠지만 올해보다는 성장률이 소폭 낮아질 전망이다.

2017 년 3.5% → 2018 년 3.4%

- 세계경제는 지난해 말 이후 투자가 이끄는 회복흐름을 보이고 있다. 과잉공급능력과 재고수준이 줄어들면서 기업들이 다시 투자와 재고확대에 나서는 데다 완화적 통화정책에 따른 저금리 기조로 자산가격이 상승하면서 주요국의 주택건설이 확대되고 있다.
- 경기가 바닥을 지나면서 순환적 측면에서 상승의 힘이 작용하겠지만 주요 국가들의 고용확대 여지가 낮아 소비가 성장을 이끌어가는 힘이 강하지 못할 것이다. 세계적으로 재정정책이 다소 확대될 여지가 있지만 통화긴축 기조는 더욱 강화되면서 수요심리를 위축시키고 자산가격에도 부정적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.
- 브라질, 러시아 등 원자재 생산국가들은 올해에 이어 완만한 회복세를 이어갈 전망이다. 올해 성장세가 반등한 중국은 안정성장을 강조하는 정책이 강화되어 내년에는 완만한 성장하향 흐름을 재개할 것으로 보인다. 미국, 유럽, 일본 등 대부분 선진국이 내년중 성장세가 낮아질 것으로 예상된다. 국제유가는 50 달러 수준에서 안정될 것으로 보이며 감산합의가 깨지면서 유가가 급락할 리스크도 존재한다.

## II . ISSUE & TREND

---

국내경제는 하반기부터 경기상승 흐름이 다소 약해져 내년에는 2% 중반 성장에 머물 전 망이다.

2017 년 2.8% → 2018 년 2.5%

● 투자가 성장을 주도하는 흐름이 주요국에서 공통적으로 나타나는 현상이지만 우리나라 라는 특히 투자의 성장기여도가 높다. 그러나 하반기 들어 투자의 활력이 약해지고 국내경기의 상승흐름도 점차 둔화되는 모습이다. 내년에는 건설투자가 감소세로 돌아 서고 설비투자도 반도체 집중현상에서 벗어나지 못해 증가세가 둔화될 전망이다. 세 계교역 둔화, 불리한 통상환경으로 수출증가세도 낮아질 전망이다.

● 소비성향의 하락추세가 멈추고 최저임금 인상, 공공부문 고용 증대 등 정책효과도 나 타나면서 소비가 성장을 주도하는 양상이 나타날 것이다. 최저임금 인상이 기업이나 자영업 생산에 부정적인 영향을 미칠 수 있지만 재정지출 확대 효과를 고려할 때 내 년 중 소득주도 성장 정책은 국내경제 성장에 플러스 요인으로 작용할 전망이다. 소 비회복에도 불구하고 투자의 성장 기여도가 크게 낮아져 성장의 하향추세가 불가피 할 것으로 보인다.

● 최저임금의 높은 상승에도 불구하고 성장둔화로 수요압력이 낮아지면서 소비자물가 상승률은 2% 아래로 안정될 전망이다. 글로벌 통화긴축 흐름으로 국내 시중금리는 완만하게 상승할 것으로 예상된다. 원/달러 환율은 달러당 1,130 원 수준이 예상되며 북핵리스크로 인해 높은 변동성을 보일 전망이다.



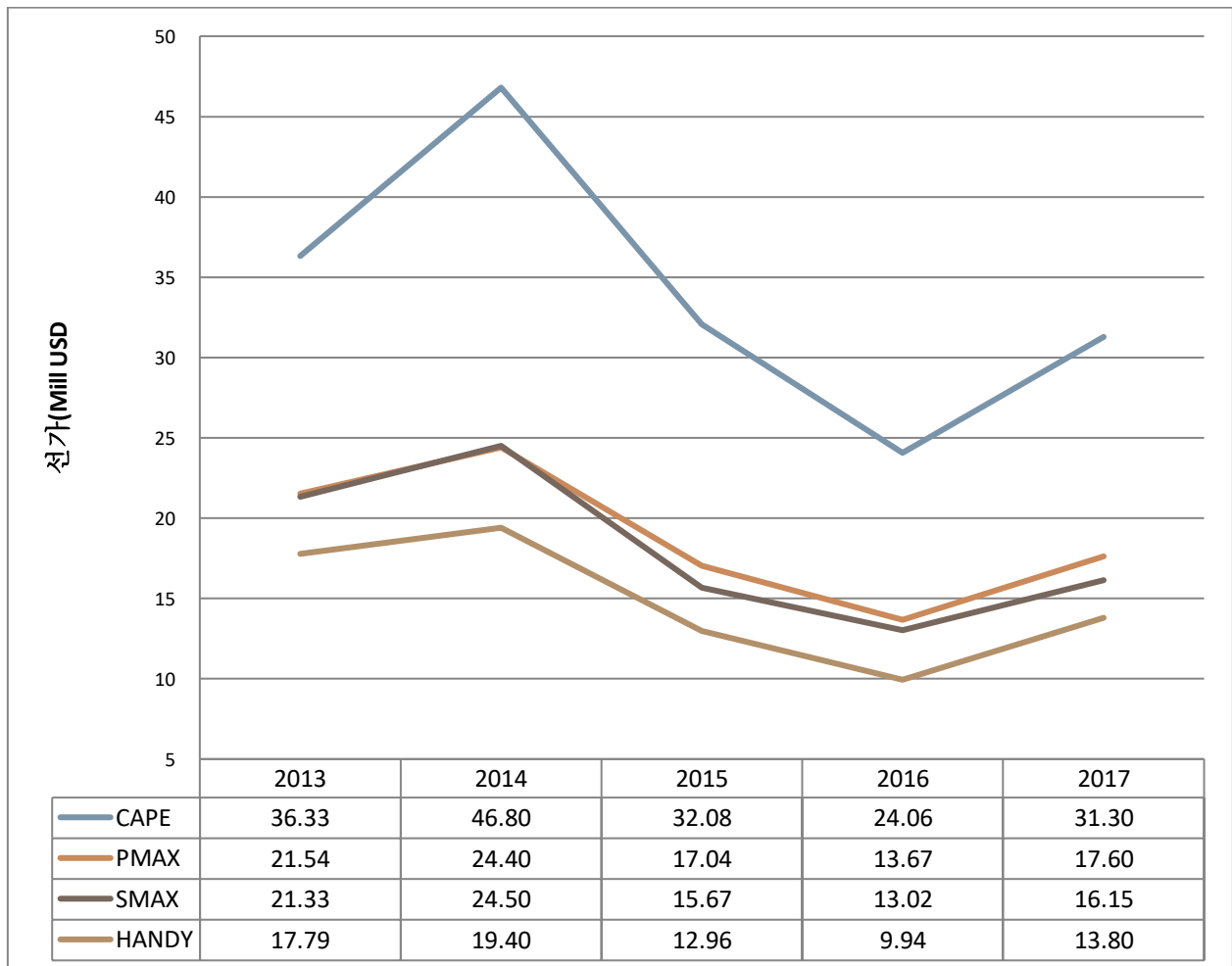
### III. BULK CARRIER

(◆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	31.30
	6.21%	28.81%	-31.45%	-24.99%	30.08%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	17.60
	-2.45%	13.27%	-30.16%	-19.80%	28.78%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	16.15
	-4.30%	14.84%	-36.04%	-16.91%	24.03%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.80
	1.91%	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.87%

#### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

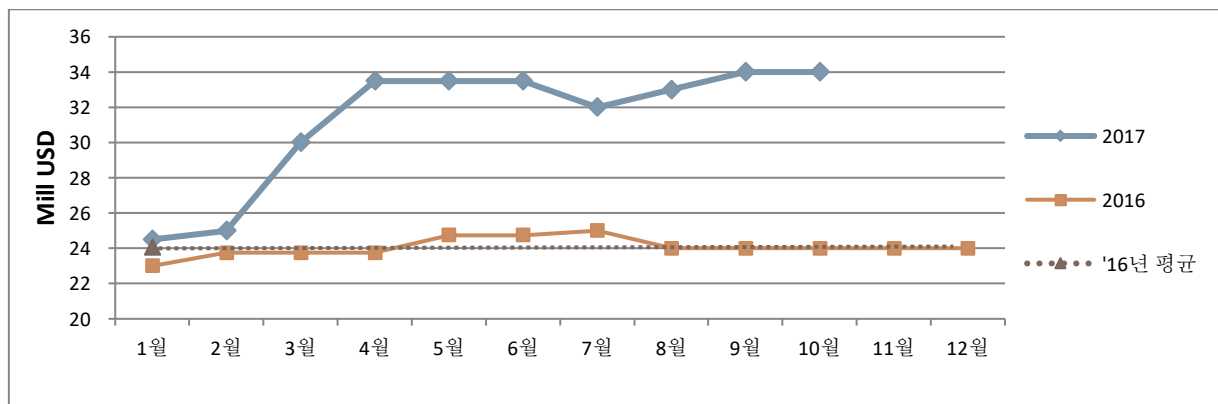




## III. BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	33.00	34.00	34.00			31.3
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	3.0%	0.0%			-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%	41.7%	41.7%			30.1%
	PMAK 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50			17.6
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	2.8%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%	32.1%	32.1%	32.1%			28.8%
	SMAK 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.25	17.00			16.2
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%	1.6%	0.0%	4.6%			-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%	22.6%	20.4%	25.9%			24.0%
HAND Y 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	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%	0.0%	0.0%			-	
	전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%	47.4%	33.3%	33.3%			38.9%	
2016	CAPE	23.00	23.75	23.75	23.75	24.75	24.75	25.00	24.00	24.00	24.00	24.00	24.00	24.00	24.1
	PMAK	13.00	13.00	13.00	13.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.7
	SMAK	13.00	12.00	12.00	12.00	13.00	13.00	13.00	13.25	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	13.0
	HANDY	9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.25	9.50	10.50	10.50	11.50	12.00	12.00	9.9

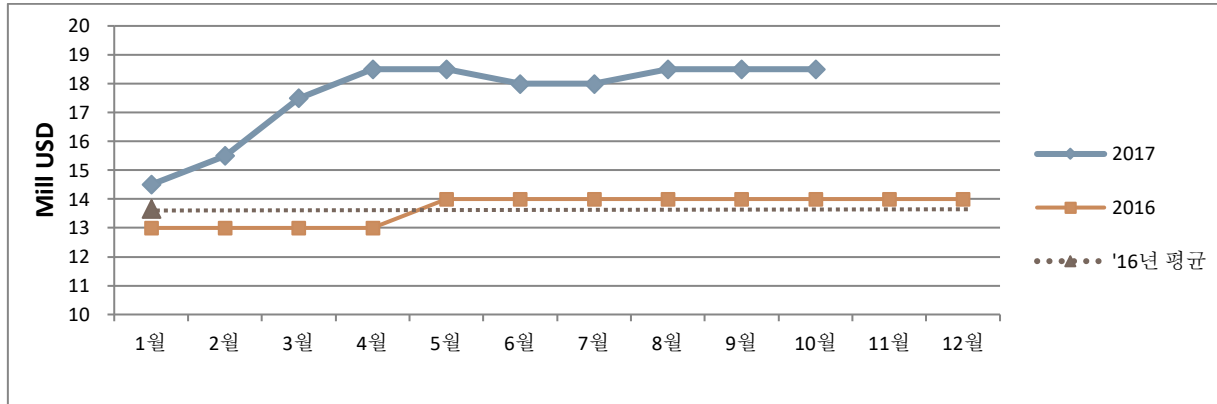
### □ Cape



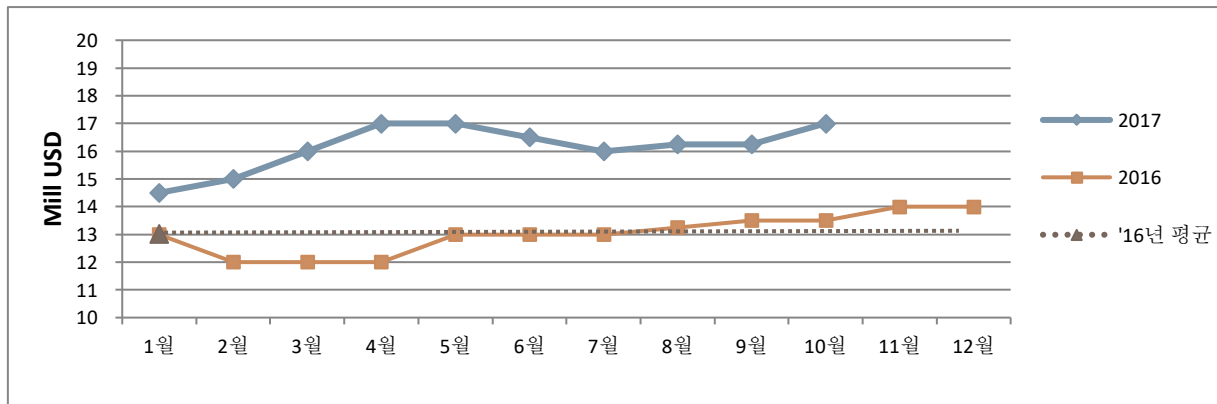


### III. BULK CARRIER

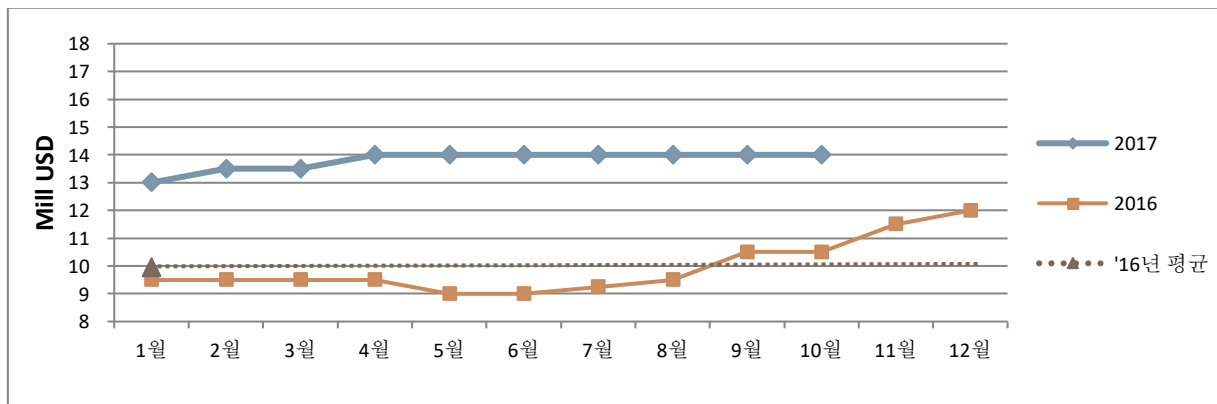
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CHOULLY	182,000	2016	JAPAN	B&W		44.8	Hong Kong buyer (Tai Chong Cheang Steamship)
BC	CAPE TRIUMPH	176,343	2004	JAPAN	B&W		14.25	Greek buyer
BC	YANGZE NAVIGATION	93,273	2011	CHINA	B&W		16	Italian buyer (Augustea)
BC	PUGNANI	76,602	2004	JAPAN	B&W		11.5	undisclosed buyer
BC	DARYA UMA	76,520	2005	JAPAN	B&W		12	undisclosed buyer
BC	CHENGYANG EMINENCE	76,000	2013	CHINA	B&W		16	Greek buyer (Technomar)
BC	DREAM SEAS	75,151	2009	CHINA	B&W		14.15	Chinese buyer
BC	BENCHMARK	70,529	1998	JAPAN	SULZ		5.7	Greek buyers (Dianik)
BC	OCEAN LEOPARD	63,652	2013	CHINA	B&W	C 4x30t	15.5	Chinese buyers (Orient International Enterprise)
BC	DAXIA	56,854	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	12	undisclosed buyer
BC	NANDINI	56,071	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	12	undisclosed buyer
BC	TOMINI AMITY	45,642	1995	JAPAN	B&W	C4 X 25T	4.2	Ukrainian buyer
BC	SMART FLORA	38,852	1992	JAPAN	SULZ	C 4x25t	-	Middle Eastern buyer
BC	IVS KITE (logs)	32,537	2002	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	6.6	undisclosed buyer
BC	CLIPPER KASASHIO	32,221	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	9.4	South East Asian buyer
BC	KIMBERLY (woodchip)	25,331	1998	JAPAN	B&W	C 2x12.5t	-	Taiwanese buyer
GC	OCEAN FELICITY (TD)	10,068	2009	JAPAN	MITSU	C 2x30t, D 1x30t	3.1	Vietnamese buyer
GC	HONG TAI HUA 667	5,000	2005	CHINA	Chinese		1.3	Chinese buyer, Auction sale



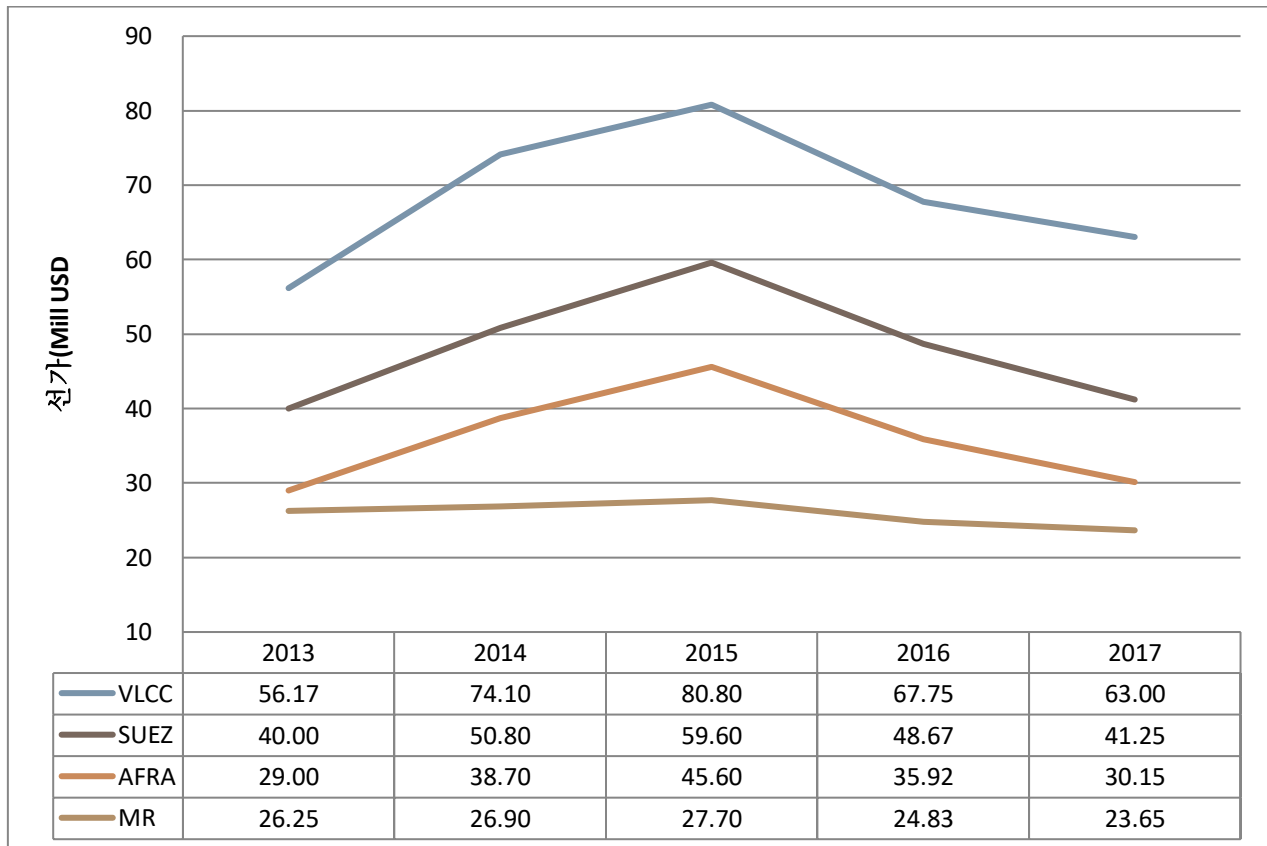
## IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.00
	-10%	32%	9%	-16%	-7.0%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.25
	-10%	27%	17%	-18%	-15.2%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.15
	-5%	33%	18%	-21%	-16.1%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.65
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.8%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.40
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.9%

### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



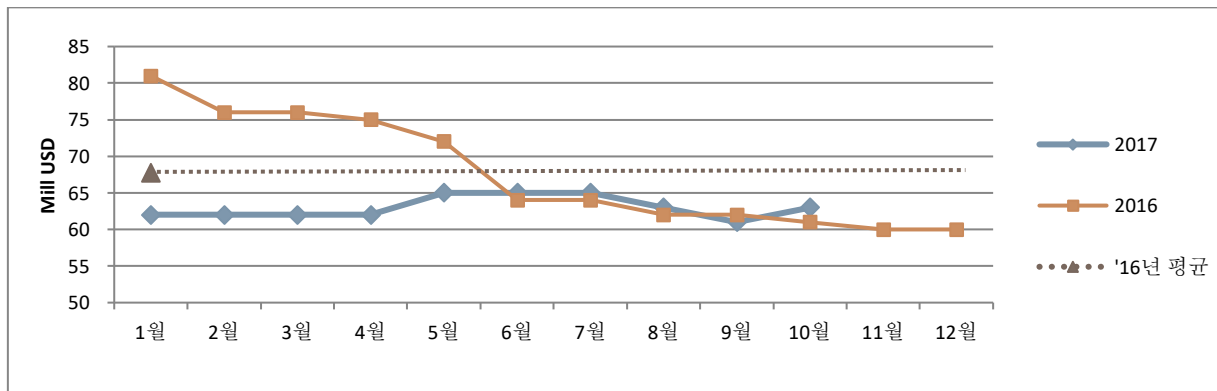




### IV. TANKER

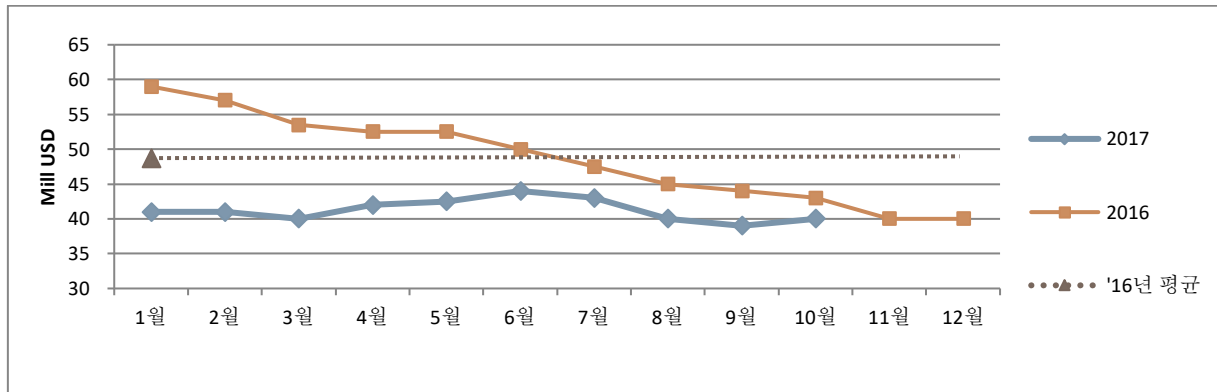
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00			63.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-3.2%	3.3%			-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	-1.6%	3.3%			-7.0%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00	39.00	40.00			41.3
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-7.0%	-2.5%	2.6%			-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-7.4%	-	-	-7.0%			15.2%
	AFR A 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00			30.2
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%	0.0%	0.0%	-3.2%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-9.1%	-7.7%	-4.8%			16.1%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	25.00	23.50	23.50	24.00			23.7
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	0.0%	-2.1%	0.0%	2.1%			-
		전년대비	-	-	-	-	-5.7%	4.2%	8.7%	2.2%	2.2%	9.1%			-4.8%
CHEM IMO 2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.00	12.00			12.4	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	2.0%	-5.9%	0.0%			-	
	전년대비	-	-	-	-	-	-	-9.1%	-8.9%	-	-			10.9%	
2016	VLCC	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	64.00	62.00	62.00	61.00	60.00	60.00	67.8	
	SUEZ	59.00	57.00	53.50	52.50	52.50	50.00	47.50	45.00	44.00	43.00	40.00	40.00	48.7	
	AFRA	45.00	40.00	40.00	40.00	39.00	37.00	35.00	33.00	32.50	31.50	29.00	29.00	35.9	
	MR	30.00	27.50	27.50	27.50	26.50	24.00	23.00	23.00	23.00	22.00	22.00	22.00	24.8	
	CHEM	14.00	14.25	14.25	14.25	14.25	14.00	13.75	14.00	14.00	14.00	13.25	13.00	13.9	

#### VLCC-310K

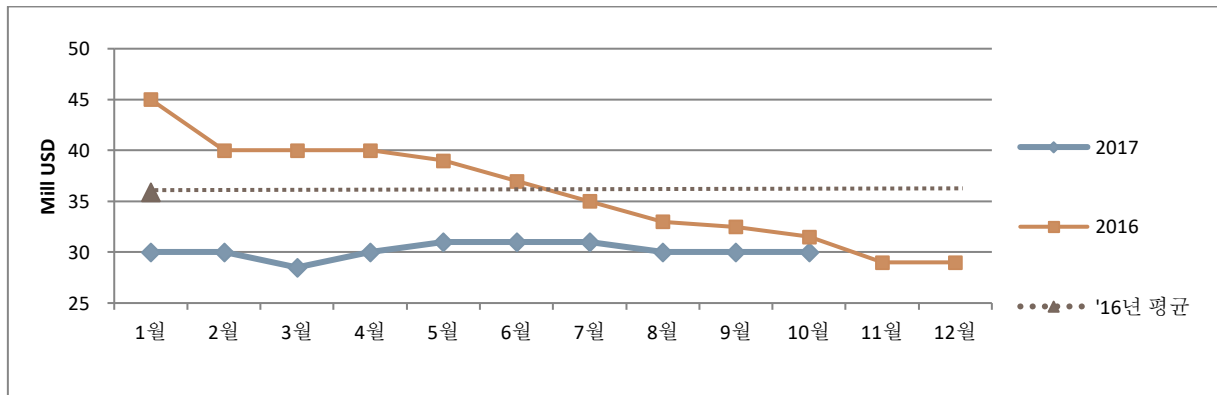


## IV. TANKER

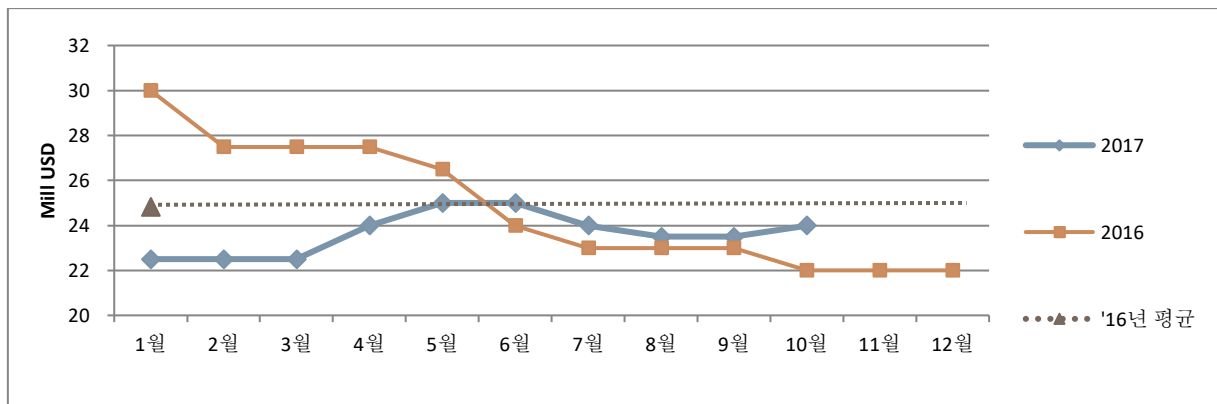
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K



## IV. TANKER

### IV-1. Tanker Sales Reported

#### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	GENER8 ZEUS	289,150	2010	KOREA	B&W		53	Greek buyer (International Seaways)
TANKER	TORM MARGIT	109,672	2007	CHINA	WART		15.8	Greek buyer (NGM Energy)
TANKER	COASTAL NO. 3	6,020	2011	CHINA	B&W		5.5	Singaporean buyer

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SCT OMAN	63271	2010	ROMANIA (KOR)	B&W	4963	TEU	11	undisclosed buyer
CONT	SCT QATAR	63381	2010	ROMANIA (KOR)	B&W	4963	TEU	11	
CONT	WUHAN TRADER	34221	2008	CHINA	WART	2564	TEU	10	German buyers (MPC)
CONT	SANTA FRANCESCA	30029	1998	GERMANY	B&W	2169	TEU	4.3	Italian buyer
CONT	SINAR BUTON	14741	2008	JAPAN	B&W	1060	TEU	7.5	Norwegian buyer
CONT	TG POSEIDON	33700	1999	GERMANY	B&W	2474	TEU	-	UK buyer

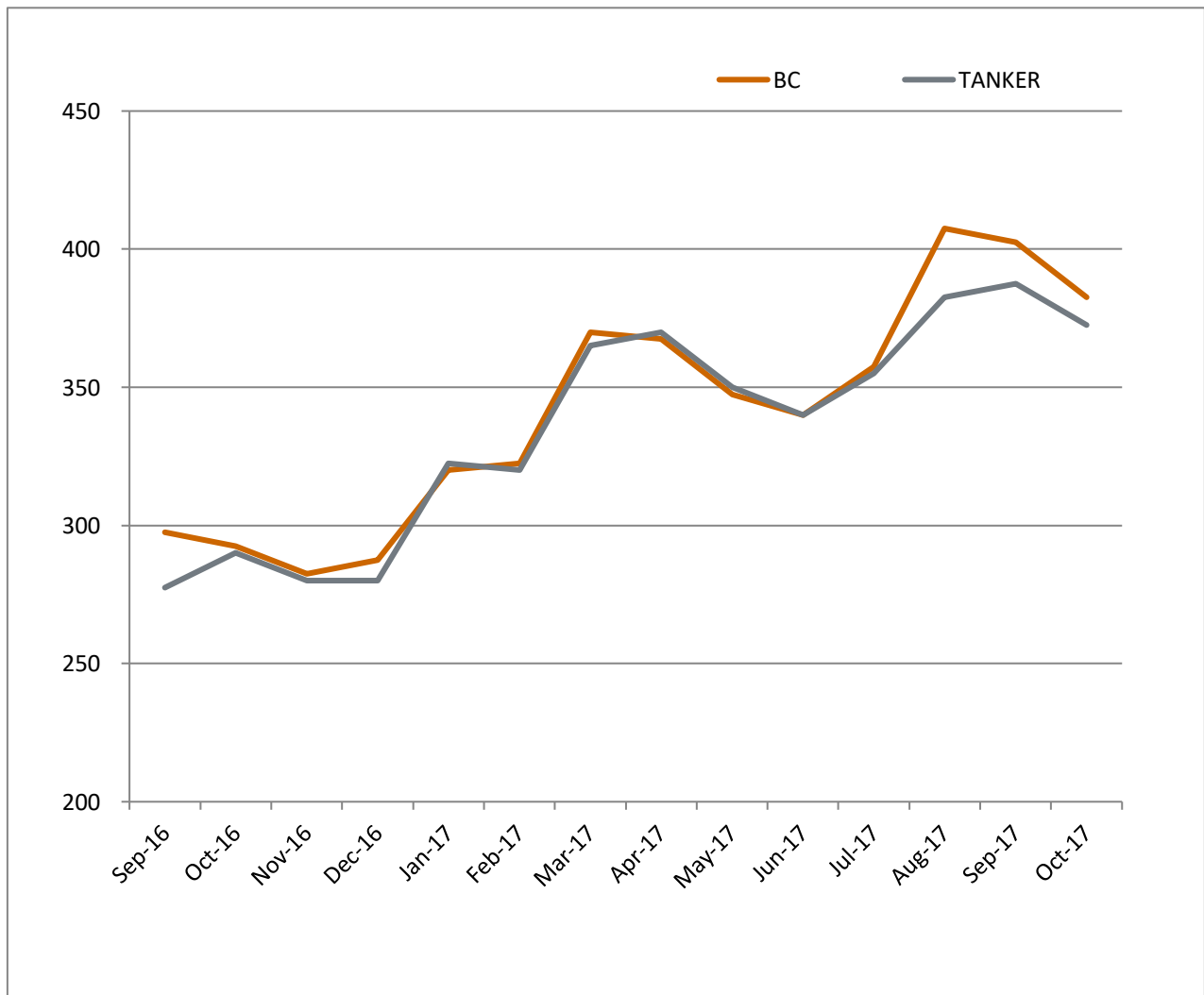


## V . DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 10 월	2017 년 10 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	356.50	34.2%	290.00	372.50	-3.9%	28.4%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	361.75	35.1%	292.50	382.50	-5.0%	30.8%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



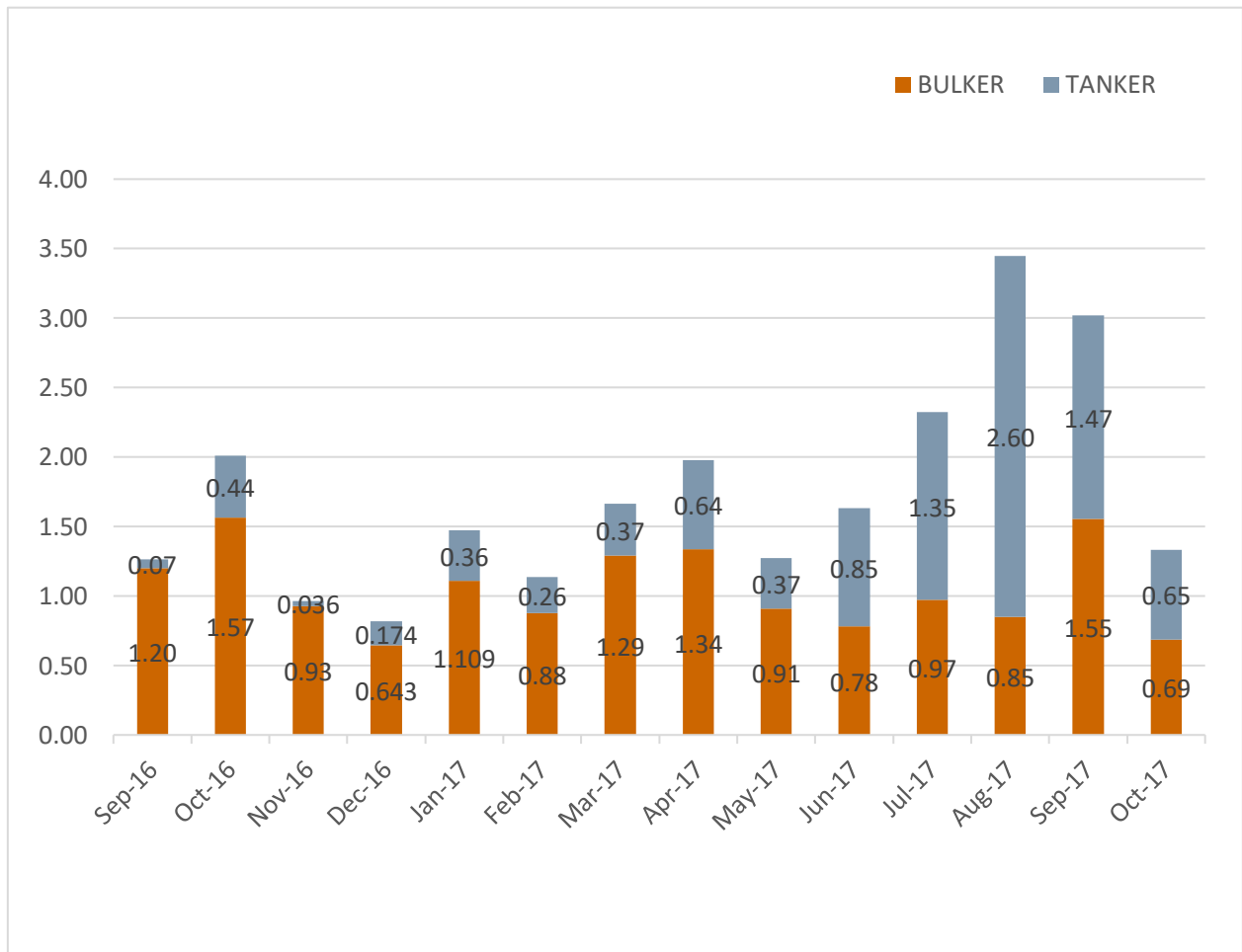


## V. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적			2016 년 10 월		2017 년 10 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	8.90	311.2%	87	189.1%	0.44	4	0.65	45.7%	11	175.0%
BC	27.34	428	10.37	37.9%	259	60.5%	1.57	28	0.69	-56.1%	22	-21.4%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## V . DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

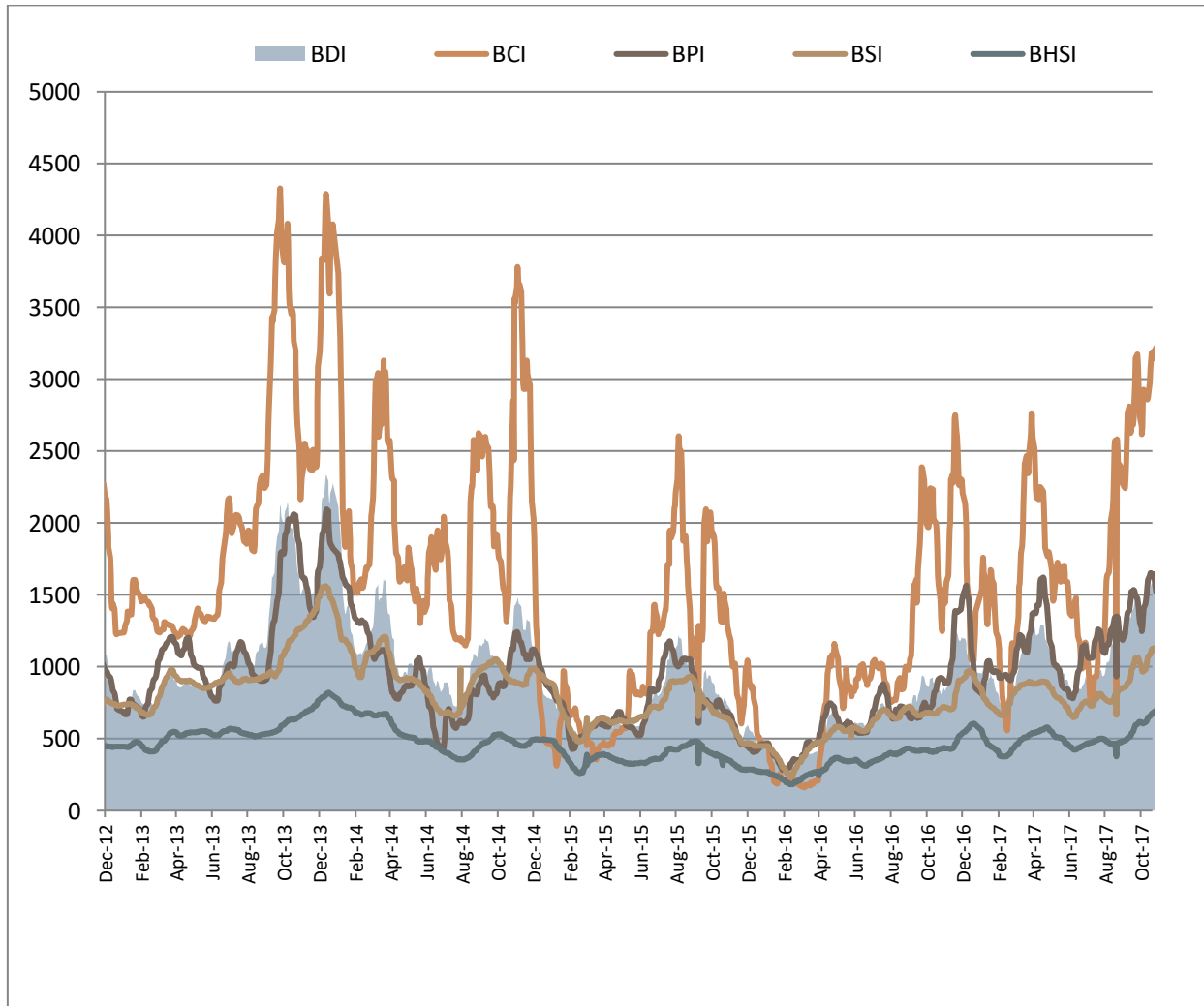
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	SILVER EXPRESS	161,010	20039	1994	KOREA	B&W	428	PAKISTAN
BC	THEOFANO STAR	72,651	9971	1998	JAPAN	B&W	367.5	AS IS Khor Fakkan, U.A.E., incl ROB 450t
BC	MILKO	45,234	10210	1987	JAPAN	B&W	392	PAKISTAN
CHEM	ALABRA	41,354	10049	1992	JAPAN	B&W	-	BANGLADESH
TANKER	ALFA GERMANIA	99,193	16567	1998	KOREA	B&W	397	AS IS Port Said, Egypt
TANKER	RISE FORTUNE	96,226	14658	1995	KOREA	B&W	-	INDIA
TANKER	CHAMPION PIONEER	39,460	8931	1990	CROATIA	B&W	398	Full Sub-Conti option
TANKER	STOLT VINLAND	31,434	8983	1992	NORWAY	B&W	398	INDIA



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2017-10-27	2017-10-20	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1546	1578	▼-32.00	2337	290
BCI	3220	3145	▲75.00	4329	161
BPI	1517	1643	▼-126.00	2096	282
BSI	1110	1126	▼-16.00	1562	243
BHSI	687	679	▲8.00	821	183





## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	351.50	▲10.00	330.50	▲14.00	322.50	▲17.50
IFO180	375.50	▼-7.00	358.00	▲11.50	393.50	▲7.00
MGO	523.00	▲4.50	508.00	▲6.50	550.50	▲15.50

❖ 기준일 : 10 월 27 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2017-10-27	2017-10-20	CHANGE
미국달러	1124.70	1132.30	▼-7.60
일본엔(100)	985.58	1005.73	▼-20.15
유로	1308.64	1341.49	▼-32.85
중국위안	169.58	170.87	▼-1.29

❖ 최초고시, 매매기준율기준





## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
포럼	제 10 회 한국선박금융포럼 (한국마린머니)	11.1 (수)	부산 파라다이스 호텔 (MARINE MONEY ASIA)	BUILDING FOR THE FUTURE
컨퍼런스	제 5 회 부산국제항만 컨퍼런스	11.16 (목) ~ 11.17 (금)	부산항 국제여객터미널 5 층 컨퍼런스홀 (부산항만공사)	주제 : '전환시대의 새로운 모색' ▲항만 간 협력과 물류 효율화 ▲신 얼라이언스 체제와 항만의 대응 ▲신 물류체계, 그 후 1 년 ▲4 차 산업혁명과 물류산업의 혁신 ▲신항국 항만물류 인프라 개발협력
박람회	상해 조선 해양기술 박람회	12.5(화) ~ 12.8(금)	Shanghai New International Expo Centre(SNIEC)	-격년으로 개최되는 중국 최대의 상해 국제 조선 및 해양기술 박람회 - <a href="http://www.marintecchina.com">http://www.marintecchina.com</a>



## 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)

**Patima J.H. Lee (이지혜 차장)**

Deputy General Manager

Tel. 070-7771-6417

Mob. 010-6455-1646

snp@stlkorea.com

patima@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)

**Yoonsoo Kim (김윤수 대리)**

Assistant Manager

Tel.070-7771-6409

Mob.010-3053-0958s

snp@stlkorea.com

yunsoo@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