



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.173

**Updated November 7, 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	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

현대미포조선이 그리스선사 에반젤로스 피스티올리스(EVANGELOS PISTIOLIS)로부터 5 만 DWT MR 탱커 1 척을 수주했다. 동 계약은 추가옵션 1 척도 포함됐다. 구체적인 선가는 알려지지 않았으나, 마켓선가 기준으로 3,500 만달러 수준에서 계약이 이뤄졌을 것으로 보고 있다. 이번 MR 탱커는 피스티올리스가 현대미포에 발주한 11 번째 선박으로, 울산조선소에서 건조되어 2019 년 초 인도 예정이다.

STX 조선해양이 RG 발급에 어려움을 겪고 있다. 지난 7 월 법정관리를 졸업하고 그리스 선사로부터 곧바로 수주한 탱커 4 척에 대한 계약 건에 대한 RG 발급이 지연되고 있는 것이다. STX 조선해양은 당시 1 억 4000 만 달러(한화 약 1564 억원) 규모로 수주했지만 4 개월이 지난 지금까지도 RG 를 발급받지 못했다. 선사와의 협의를 통해 마감시한을 오는 23 일로 늦췄지만 추가 연장은 없는 것으로 협의한 상황이다. STX 조선해양은 올해 수주한 11 척 중 7 척(옵션으로 포함하면 11 척)에 대한 RG 를 발급받지 못했다. STX 조선해양은 산업은행에 구원의 손길을 요청했으나 산업은행은 STX 조선의 정상화 가능성 여부에 대한 판단을 먼저 해야 하는 입장이라 결정이 쉽지 않다. 결국 중소조선소의 처리 문제를 채권단에만 맡기지 말고 정부가 나서야 한다는 이야기가 나오고 있다.

### 2. 벌크선 시장동향

지난주 건화물선 운임시장이 조정세를 보이며 BDI 지수는 전주대비 70 포인트가 하락한 1476 으로 한주를 마감하였다. 이번주 들어서도 하락세를 이어가고 있다. 운임시장의 단기하락에도 불구하고 신조 및 중고 선박거래 시장은 활발한 움직임을 유지하고 있으며 선가도 견조한 모습이다.

캄사라막스 선인 "NORD VENTURE" (82,211 DWT BLT 2009 TSUNEISHI ZOSEN)이 익명의 선주에게 1,850 만 달러수준에 매각된 것으로 알려졌다. 마켓선가에 부합하는 모습이다.

핸디사이즈 부문에서 6 척이 거래되었다. "OLYMPIA IV" (32,029 DWT BLT 2008 HAKODATE C4X30T)을 익명의 선주에게 900 만 달러 후반대에 매각하였다. 이는 지난주 "CLIPPER KASASHIO" (32,221 DWT BLT 2008 KANDA ZOSENSHO C4X30T)가 925 만 달러에 거래된 것과 비슷한 수준이다. 한편 "KING YUKON" (32,258 DWT BLT 2009 KANDA ZOSENSHO C4X30.5T)와 "KITTIWAKE" (32,555 DWT BLT 2007 KANDA ZOSENSHO C4X30T)가 각각 1,020 만, 900 만 달러에 판매되었다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

### 3. 탱커선 시장동향

계절적으로 원유수송량이 늘어나는 시기로 원유선 운임시장은 개선 움직임을 보이고 있다. 하지만 선박매매시장은 여전히 대부분의 선주들은 선대 확장에 주저하는 분위기로 거래가 둔화되고 있다.

조선소 보유 수에즈막스선 "RS KAYSTROS" (HULL 1304, 158,000 DWT BLT 2017 SWS)이 10 개 이상 바이어가 경쟁한 가운데 최종적으로 그리스 POLEMBROS SHIPPING 社에게 4,980 만 달러에 매각되었다. 본선은 2-3 주 후에 인도될 예정이다.

스테인리스스틸 탱커선 "BENGAL ORCHID" (19,980 DWT BLT 2008 JAPAN)이 극동선주에게 1,330 만 달러에 매각되었으며 IMO II 선인 "SINAR JOGYA" (18,050 DWT BLT 2001 CHINA)가 790 만 달러에 거래되었다.

### 4. 해체선 시장동향

해체선 시장은 소형선 거래에 집중된 모습이며, 대부분 방글라데시 해체선 시장으로 매각되었다. 벌크선시황이 개선되면서 시장에서 선호하는 대형벌크선 매물이 거의 자취를 감추었다. 다소 주춤한 모습을 보였던 해체 시장에 다시 정적이 흐르고 있으며, 선가는 하락세를 보이고 있다. 인도의 디왈리 축제 이후 인도로컬 해체선 시장이 활성화 되면서 해체선수요가 회복할 것으로 예상하였으나 현재 해체선 거래량은 기대에 훨씬 못 미치는 수준이다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. '역사상 가장 강력' SOX 배출 규제...시행 2년 남기고 고민하는 해운업계

국제해사기구(IMO)는 2020년 1월 1일부터 세계 모든 해역을 지나는 선박 연료유의 황 함유량을 현행 3.5%에서 0.5%로 강화하는 규제를 시행한다. 해운 역사상 가장 강력한 규제로 꼽히는 황산화물(SOx) 배출 규제 시행이 2년 앞으로 다가오면서 국내 해운업계는 고민에 빠졌다. 사안이 복잡하다보니 현대상선, 팬오션을 포함한 국내 선사 대부분은 황산화물 규제에 어떻게 대응할지 아직 결정을 내리지 못했다.

황산화물 배출 규제에 대한 대응법은 현재 쓰고 있는 고유황유보다 50%가량 비싼 저유황유를 쓰는 방안, 고유황유를 계속 쓰면서 탈황장치인 스크러버(Scrubber)를 설치하는 방법, 액화천연가스(LNG)를 연료로 쓰는 LNG 연료선박을 건조하는 방법 등 3가지다.

저유황유를 쓰는 것이 가장 쉬운 방법이지만 고유황유보다 50% 비싸기 때문에 선사에 큰 부담이 된다. 규제가 시작되는 2020년 이후 더 비싸질 가능성도 있다. 스크러버는 고유황유를 계속 쓸 수 있지만, 투자비가 들어갈 뿐 아니라 설치하는데 10개월가량 소요된다. LNG 연료선박은 가장 친환경적인 방법으로 거론되지만 선박을 새로 건조해야 하기 때문에 거액의 투자비가 소요된다. LNG 충전설비도 충분하지 않다. 또 LNG 가격을 예측하기 어려울 뿐 아니라 메탄가스 배출 문제도 남아 있다.

저유황유 사용, 스크러버 설치, LNG 연료선박 건조는 방안별로 장·단점이 뚜렷해 어느 것 하나만 정답이라고 볼 순 없다. 선박 운항일정, 항해구역, 화물, 선종, 선령 등 각 해운사가 운영하는 선박의 특징에 따라 경제성 있는 방법이 달라지기 때문이다. 규제가 시행된 이후 저유황유, LNG 등 대체연료 가격이 어떻게 달라질 것인지도 중요한 변수다.

현대상선, 팬오션 등 국내 선사들은 당분간 시장 상황을 지켜보며 대응 방안을 고민하겠다는 입장이다. 현대상선은 가장 경제성 있는 방안이 무엇인지 검토하기 위해 한국해양수산개발원(KMI)과 협력하는 방안도 모색 중이다.

## II . ISSUE & TREND

◇세계 1 위 머스크라인은 이미 결정...아시아 선사들은 규제 연기 희망

국내 선사들은 아직 이렇다 할 움직임을 보이고 있지 않지만 세계 1 위 해운업체 머스크라인은 이미 대체연료를 사용하기로 결정했다. 스크러버 설치가 높은 보수비용과 전문 인력을 필요로 하면서도 환경보호 효과가 상대적으로 적다고 판단했다. 해운업계는 머스크라인이 황 함유율이 0.1%인 저유황유를 사용할 것으로 보고 있다.

머스크라인 관계자는 “스크러버 설치가 매력적으로 느껴질 수 있지만 복잡한 기계를 선박에 추가하는 것에 불과하기 때문에 장기적인 해답이 될 수 없다”며 “스크러버 설치가 선대 발전 방향과 부합하지 않다고 판단했기 때문에 대체연료를 사용해 황산화물 규제를 준수하기로 결정했다”고 했다.

머스크라인과 함께 해운 얼라이언스 2M 에 소속돼 있는 세계 2 위 선사 MSC 는 스크러버 설치 방식을 선택했다. MSC 는 지난 9 월 삼성중공업에 발주한 컨테이너선박 6 척을 LNG 연료선박으로 하기로 했다가 지난 10 일 스크러버를 설치하기로 계약 내용을 바꿨다. 이에 따라 계약금액도 1 조 1181 억원에서 9407 억원으로 1774 억원 줄었다.

머스크라인과 MSC 가 패러다임을 주도하기 위해 선수를 치고 있다는 분석도 나온다. 유럽과 미주 일부 지역은 이미 배출규제지역(ECA)으로 지정돼 황 함유율이 0.1%인 선박연료유를 쓰고 있다. 아시아 선사보다 황산화물 배출 규제에 대한 준비가 돼있는 유럽 선사들은 규제 지역이 확대되길 바라고 있다.

선사들의 준비가 미흡한 상황에서 IMO 가 규제를 무리하게 추진하긴 어려울 것이라는 전망도 나온다. 지난 7 월 선사들의 부담을 이유로 현존선에 선박평형수처리장치를 설치해야 하는 시기를 2 년 늦춘 것처럼 황산화물 배출 규제도 연기하길 내심 기대하는 것이다. 하지만 규제 강화를 바라는 유럽국가들의 반대 때문에 연기될 가능성은 낮다.

해운업계 관계자는 “머스크라인이 시장 지배력과 투자 여력이 있기 때문에 규제가 더욱 강화돼 이를 맞출 수 없는 선사들이 퇴출되길 바라고 있다”며 “반면 아시아 선사들은 유럽 선사에 비해 준비가 덜 됐기 때문에 일부러 대응 속도를 늦추며 규제가 연기되길 바라고 있는 상황”이라고 했다.

◇조선업계는 비싼 LNG 연료선박 발주 기대...정부도 LNG 연료선박 시범사업 추진

## II . ISSUE & TREND

조선업계는 환경 규제로 인해 신규 선박 발주가 많아지길 바라고 있다. 특히 기존 선박보다 값비싼 LNG 연료선박이 발주되길 기대하고 있다. LNG 연료선박은 선종마다 조금씩 다르지만, 기존 선박보다 1000 만~1500 만달러(110 억~170 억원) 비싸다. LNG 를 담을 연료탱크를 새로 만들어야 할 뿐 아니라 연료 추진 방식을 바꿔야 하기 때문이다.

현대중공업(009540), 대우조선해양(042660), 삼성중공업(010140)등 국내 조선소들은 규제 흐름상 향후 LNG 연료선박 발주가 많아질 것으로 보고, 관련 기술을 미리 개발해 확보해 뒀다. 조선업계 관계자는 “조선소는 스크러버를 설치하든 LNG 를 연료로 쓰든 신조 선박 발주가 나오는 것이 중요하지만, 아무래도 비싼 LNG 연료선박을 선호할 수밖에 없다”고 했다.

정부도 조선·해운·항만 상생을 고려해 ‘LNG 추진선박 연관 산업 육성단’을 조직하고, 시범사업을 진행 중이다. 정부는 포스코가 검토 중인 18 만톤급 LNG 추진선 도입 시범사업을 지원하고 있다. 현재 해양수산부, 산업통상자원부, 포스코, 가스공사, 한국선급, 산업은행, LNG 벙커링산업협회, 선박해양플랜트연구소 등 8 개 기관이 협력 중이다.

하지만 다른 국내 선사들은 신조 발주에 부담을 느끼고 있을 뿐 아니라 LNG 충전설비 등 인프라 부족 등을 이유로 망설이고 있다. 정부의 움직임이 결국 조선업계 지원이 될 것이라는 불만도 나온다. 조선업계는 내년 상반기는 돼야 LNG 연료선박이 본격적으로 발주될 것으로 보고 있다.

황산화물 배출 규제에서 정유업계의 상황도 중요하다. 국내 정유업계가 저유황유를 충분히 생산해야 선사들이 안정적으로 저유황유를 쓸 수 있기 때문이다. 또 정유업체는 고유황유를 일정량 생산할 수밖에 없기 때문에 선사가 고유황유를 쓸 수 있게 스크러버 설치비를 지원하는 방안도 거론된다. 이와 관련해 최근 일부 정유업체가 스크러버 생산업체와 협력 방안에 대한 논의를 진행 중인 것으로 알려졌다.

박한선 한국해양수산개발원(KMI) 해상안전연구실장은 “IMO 가 황 함유량을 3.5%에서 0.5%로 낮추는 것은 결국 나중엔 화석연료를 쓰지 말라는 의미로 봐야 한다”며 “선박 수명이 30 년인 것을 감안해 2025 년 이후 규제가 어떻게 될지 멀리 내다보고 LNG 연료 등 다양한 방안을 시도해 노하우를 쌓는 것이 중요하다”고 했다.

## II . ISSUE & TREND

### 2. IMO 규제에 해수부 등장...정유업계와 대조적

2020년 IMO 환경규제가 임박하면서 정유업계 등 민간기업의 발빠른 움직임과 인프라 구축 사업을 시작조차 못하고 있는 정부의 여유로운 모습이 대조를 보이고 있다.

7월 관련업계에 따르면 사상 최대 흑자 행진을 이어가는 정유 4사가 임박한 국제해사기구(IMO) 환경규제에 발맞춰 잔사유 고도화 시설 투자를 강화하고 있다. 잔사유란 원유를 정제해서 나오는 벙커 C유 등 값싼 중질유를 말한다. 지금까지 선박에는 황 함량이 높은 벙커 C유가 사용돼 왔으며 육상 운송용 경유는 황 함량 0.001%의 강한 규제를 받아 왔다. 이에 IMO가 2020년부터 선박 연료유의 유황성분 제한 수치를 기존 3.5%에서 0.5%로 강화한다는 방침이어서 정유업계가 발빠른 움직임을 보이고 있다.

SK 이노베이션은 이달 초 하루 4만 배럴 생산 규모의 VRDS(탈황설비) 설치를 위해 1조원을 투자키로 했으며 에쓰오일도 지난해 4조 8000억원을 투자해 하루 7만 6000배럴의 잔사유를 프로필렌, 휘발유와 같은 고부가가치 제품으로 전환하는 'RUC & ODC 프로젝트'에 착수하고 있다. SK 이노베이션의 VRDS는 잔사유(VR)를 원료로 수소첨가 탈황반응을 일으켜 경질유 및 저유황유를 생산하는 설비다. 에쓰오일의 RUC & ODC 프로젝트도 잔사유를 탈황시설, 분해공정 등 첨단 고도화시설을 통해 휘발유와 옥탄가 향상제(MTBE)로 만들어낼 수 있다. 정유 시설의 고도화가 높아질수록 같은 양의 원유를 투입하면서도 가치가 높은 제품을 더 많이 생산할 수 있다. 업계에서는 원가 절감과 수익성 증대 효과는 물론 향후 선박에 쓰이는 저유황 중유 소비량이 증대하면 높은 수익을 실현할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

현재 대형선박에는 중유가 사용되고 있으며 특히 선박 배기가스의 황을 제거하기 위해 스크러버가 설치되고 있으나 한척당 수백만 달러가 들 정도로 비용이 만만치 않다. 정유업계 한 관계자는 "새로운 규정이 겨우 2년 정도 밖에 남지 않은 상황에서 한국의 정유업계가 저유황 중유 생산을 늘리는 방향으로 가닥을 잡은 듯하다"며 "일본 조선업계가 선박을 경유 추진으로 전환하는 움직임을 보이고 있으나, 가격 경쟁력 면에서 중유에 뒤쳐질 수밖에 없다"고 말했다. 중유는 원유를 증류하고 마지막에 남는 흑갈색의 점성유로 비중과 점도에 따라 벙커(A, B, C)유로 나뉘는데, 이 중 벙커 C유는 점도가 가장 높고 가격이 저렴하며 생산량도 가장 많아 선박용 연료로 주로 사용돼 왔다.

이에 정유사들은 탈황설비를 통해 저유황 연료유, 디젤, 나프타 등의 고부가 제품으로 수익구조를 다각화하는 한편 저유가 기조에 맞춰 원유 수입 다변화 정책을 펼치고 있다. 특히 에쓰오일은 지난

## II . ISSUE & TREND

3 분기 실적 발표에서 "IMO 황함량 규제로 저품질 석유제품을 생산하는 정유사들은 타격을 받을 것으로 본다"며 "RUC & ODC 프로젝트 가동으로 규제의 최대 수혜를 받을 것"이라고 자신하기도 했다.

이처럼 국내 정유업계가 시설 고도화로 수익모델까지 마련하고 있는 반면 해양수산부는 국책 사업으로 선정한 LNG 인프라 구축도 못하고 있다. 국내 최대 무역항인 부산항의 LNG 벙커링 기지 건설은 입지를 둘러싼 논란 때문에 3 년째 제자리걸음을 하고 있으며 인천, 울산, 경기평택, 여수광양 항만공사도 검토 단계에 그치고 있다. LNG 벙커링이란 LNG 를 선박용 연료로 주입하는 시설로 향후 선박들이 LNG 로 연료를 바꾸게 되면 이와 관련 인프라 구축이 반드시 필요하다.

부산항은 지난 2012 년 설치 논의를 시작해 한국가스공사, 조선사, 에너지 회사 등 14 개 기관이 'LNG 벙커링 협의체'를 구성했으나 정부가 선박 운항이 빈번한 신항 입구를 입지로 선정하면서 통행 안전성 문제로 사실상 중단된 상황이다.

반면 경쟁국인 일본과 중국은 시장 선점을 위해 인프라 구축에 박차를 가하고 있다. 일본 국토교통성은 요코하마(橫濱)항을 LNG 벙커링 거점으로 정하고 구체적인 로드맵을 마련했으며 이른 시일 내 완공을 앞두고 있다. 중국도 저장(浙江)성 닝보(寧波)·저우산(舟山) 항에 LNG 벙커링 인프라를 2018 년까지 구축할 계획이다.

항만업계 한 관계자는 "LNG 벙커링 인프라 건설은 국책 사업임에도 비용이 더 많이 든다는 이유로 부산항이 제안한 입지를 정부가 반대해왔다"며 "2 년밖에 남지 않은 지금부터라도 적극적인 정책을 추진해야 한다"고 말했다.

### 3. SM 상선, 우방건설 품으로...대한해운 지분 7.44%로 줄어

대한해운은 종속회사인 SM(삼라미이다스)상선이 지난 2 일 우방건설산업과 합병하기로 결정했다고 3 일 밝혔다. 합병 기일은 다음달 31 일이며 합병 등기는 내년 1 월 8 일 이뤄질 예정이다.

대한해운 관계자는 "SM 상선이 글로벌 컨테이너 해운회사로 도약하기 위해서는 선박 투자 자금 및 재무 안정성 확보가 필요하다"며 "SM 상선 지분 19%를 보유한 주주사로 자금력을 갖춘 우방건설산업과 합병해 외형 확보와 내실 안정을 모두 이루겠다는 SM 그룹의 전폭적인 지원 결정이 주효했다"고 설명했다.



## II . ISSUE & TREND

이에 따라 SM 상선 지배회사인 대한해운은 현재 26%인 SM 상선 지분율이 7.44%로 낮아진다. SM 상선의 자산 규모는 3 배 이상 증가하게 된다. 또 부채비율도 절반으로 축소될 예정이다. SM 상선과 우방건설산업의 자산은 각각 1746 억원, 4210 억원으로 합병 후 회사 자산은 6000 억원대에 달한다. 대한해운은 SM 상선 지원 부담을 덜게 돼 향후 유동성 강화와 안정적 경영에 도움을 받을 전망이다.

SM 상선은 지난해 말 한진해운 미주 노선 영업망을 인수하며 지난 3 월 출범했다. 오는 17 일부터 국내외 선사들과 공동으로 중동 노선 서비스를 시작하고 내년 상반기에는 미국 동부, 캐나다로까지 서비스를 확대할 예정이다.

### 4. 거세지는 美 통상압박, 해법 나올까

미국의 통상압박이 세탁기와 태양광에 이어 우리나라의 수출 주력인 반도체 분야까지 조여오고 있다. 특히 대미(對美) 무역장벽은 △가전업계 세탁기 △화학업계 한국산 가소제(DOTP) △태양광 모듈에 이어 반도체산업 등 주력 수출 품목으로 확대될 조짐이어서 향후 상당한 파장이 예상된다.

7 일 산업계에 따르면 도널드 트럼프 대통령의 방한을 기점으로 태양광, 반도체, 화학 등 보호무역주의가 전방위 공세로 뻗어가고 있어 산업계가 긴장하고 있다.

최근 미국 국제무역위원회(ITC)는 지난달 31 일 특정 웨이퍼 레벨 패키징(WLP) 반도체 기기 및 부품과 해당 반도체가 들어간 제품에 대한 '관세법 337 조' 조사를 개시했다. 관세법 337 조는 미국 내 상품의 판매와 수입 관련 불공정행위에 대한 단속 규정이다. ITC 는 이 조항에 따라 미국 기업이나 개인의 지적재산권을 침해한 제품의 수입금지나 판매금지를 명령할 수 있다. ITC 는 이번 조사가 미국의 반도체 패키징시스템 전문업체 테세라의 제소에 따른 것이라고 밝혔다. 테세라는 삼성전자가 웨이퍼 레벨 패키징 기술과 관련된 미국 특허 2 건(특허번호 695 만 4001 호·678 만 4557 호)을 침해했다고 주장했다. 웨이퍼 레벨 패키징은 웨이퍼를 개별 칩 단위로 잘라 패키징하는 기존 방식과 달리 패키징을 간소화해 웨이퍼 단계에서 반도체 완제품을 만드는 기술이다. 테세라는 삼성전자 갤럭시 S8 과 갤럭시노트 8 에 탑재된 전력반도체(PMIC) 칩을 특허침해 사례로 들었다. 또 이 반도체 칩 등을 포함해 이 반도체 칩이 들어간 스마트폰과 태블릿 PC, 노트북 등의 수입금지와 판매중단을 요청했다.

앞서 ITC 는 2013 년 삼성전자 스마트폰 갤럭시 S 와 갤럭시 S2, 태블릿 PC 갤럭시탭 등이 애플의 특허를 침해했다고 판정하고 수입과 판매를 금지한 바 있다.

## II . ISSUE & TREND

◇갈수록 심해지는 美 통상압박...해법은?

한국 기업에 대한 미국의 통상압박은 올해 들어 더욱 심화되고 있다. ITC는 지난달 31일 한국 등의 수입 태양광전지에 최대 35%의 관세를 부과토록 트럼프 대통령에 권고하기로 했다. 이에 따라 트럼프 대통령은 ITC의 권고를 바탕으로 내년 1월까지 구체적인 조치를 최종 결정하게 된다. 특히 이번 결정은 최근 세탁기에 대한 세이프가드 검토에 이어 트럼프 대통령의 아시아 순방을 앞두고 이뤄졌다는 점에서 업계의 긴장도가 높아지고 있다. 방한시 예상되고 있는 양국 간 한미 FTA와 통상 관련 협상에서 일종의 압박용 내지 협상용 카드로 활용될 수 있다는 이유에서다.

지난해 미국에 12억달러 상당의 태양광전지를 수출하며 현지 시장 점유율이 말레이시아(36%)에 이어 21%로 2위인 한화큐셀, LG전자, 현대그린에너지 등 국내 업체들이 타깃이 될 것으로 보인다. 태양광 업계는 향후 정부와 협의를 통해 공동 대응 방안을 모색한 후 세계무역기구(WTO) 제소도 배제하지 않고 있다.

최근 ITC는 '삼성전자와 LG전자의 세탁기가 자국산업에 심각한 피해를 미치고 있다'는 판정을 내렸다. ITC는 지난달 19일 구제조치에 대한 공청회를 열었고 이달 21일 구제조치 방법 및 수준을 결정할 예정이다. 이후 내달 4일까지 피해판정, 구제조치권고 등을 담은 보고서를 도널드 트럼프 미국 대통령에게 제출한다. 60일 이내로 트럼프 대통령의 승인이 나온다면 세이프가드가 발동된다.

한편 반덤핑 관세를 통한 통상압박도 진행된다. ITC는 지난 9월 한국산 펌프 수지에 대한 반덤핑 조사에 돌입했으며 올해 말까지 한국산 전력 변압기에 부과하기로 한 반덤핑 관세 기간 연장 검토에도 나섰다. 이미 일부 한국산 철강재에는 최대 65%의 반덤핑관세가 적용됐으며 현대일렉트릭이 미국에 수출하는 대형 변압기에도 61% 반덤핑 관세가 부과됐다. 재계 관계자는 "반도체마저 무역장벽에 막힐 경우 수출 차질을 넘어 한국경제에 치명타를 입힐 수 있다"며 "한미 FTA 개정을 앞세워 한국산 제품에 대한 통상 압력을 전개하고 있는 미국에 대해 WTO 제소 추진 등 적극적인 대응 방안을 마련해야 한다"고 말했다.

이에 국내외 통상 전문가들은 전 세계적으로 확산되고 있는 보호무역주의 기조를 경계하고 시장 개방을 지속해야 한다고 주장하고 있다.

## II . ISSUE & TREND

---

한국무역협회는 6일 산업통상자원부와 공동으로 마련한 '2017 통상 국제컨퍼런스'에서 보호무역주의를 지양하고 자유무역기조를 지속하기 위한 국가간 공조 방안과 더 나아가 자유무역의 혜택을 골고루 분배할 수 있는 포용적 통상정책에 대해 논의했다.

한국무역협회 김정관 부회장은 이날 개회사에서 '일자리 감소, 경제성장 둔화 등의 문제를 해결하고 극복하기 위해서는 보호무역주의가 결코 해답이 될 수 없다'며 "개발도상국, 중소기업, 소외계층이 무역에 참여하여 경쟁력 향상, 기술 발전 등 자유무역을 통한 혜택이 골고루 분배되도록 하는 포용적 무역을 실현시켜야 한다"고 강조했다.



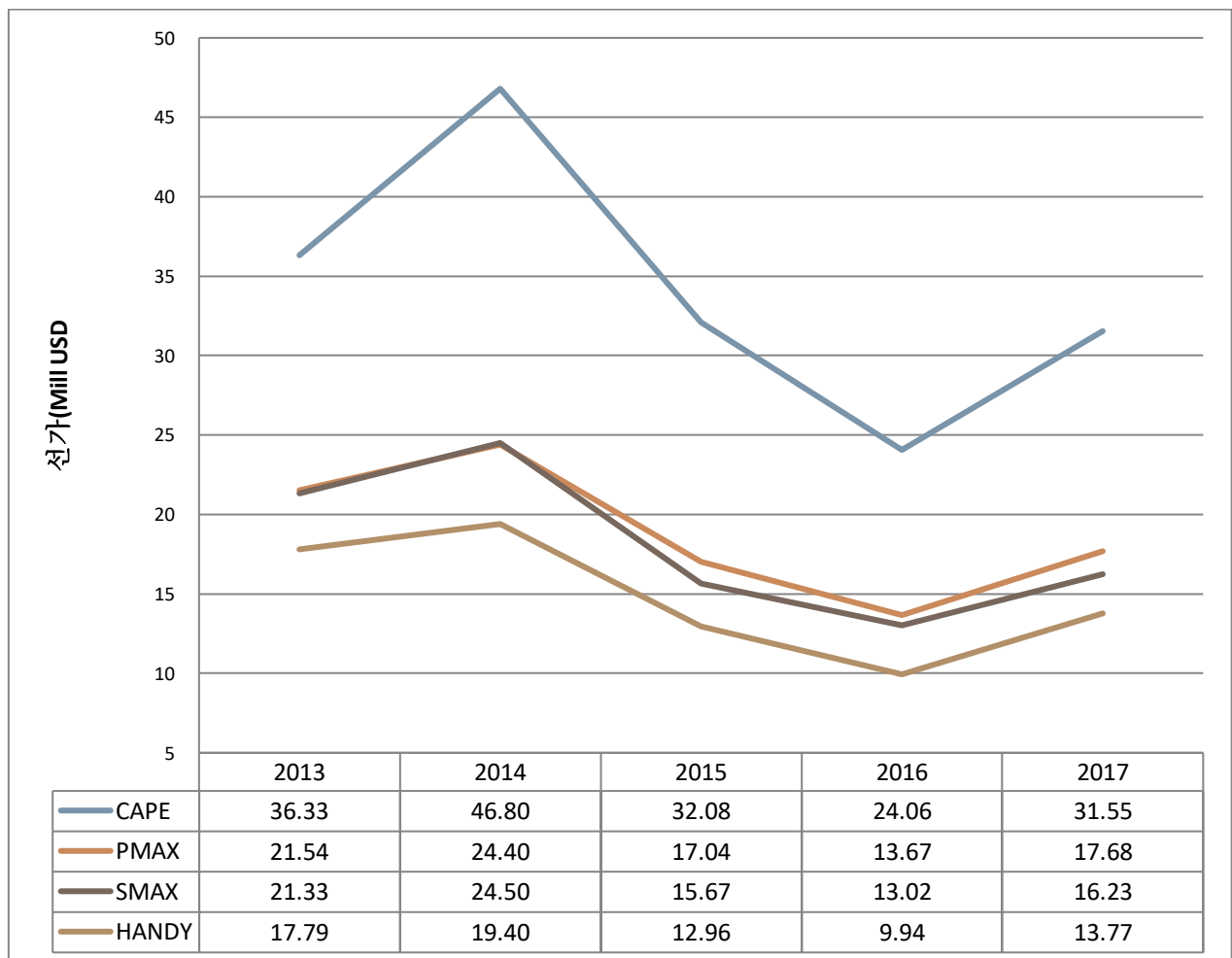
### III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize 180K	36.33 6.21%	46.80 28.81%	32.08 -31.45%	24.06 -24.99%	31.55 31.10%
Panamax 76K	21.54 -2.45%	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.68 29.38%
Supramax 56K	21.33 -4.30%	24.50 14.84%	15.67 -36.04%	13.02 -16.91%	16.23 24.63%
Handysize 32K	17.79 1.91%	19.40 9.04%	12.96 -33.20%	9.94 -23.32%	13.77 38.59%

#### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

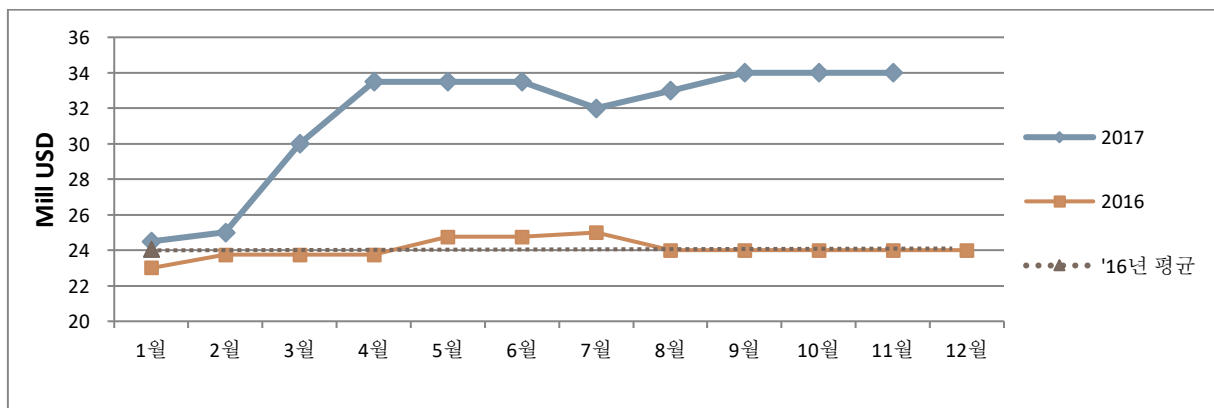




## III. BULK CARRIER

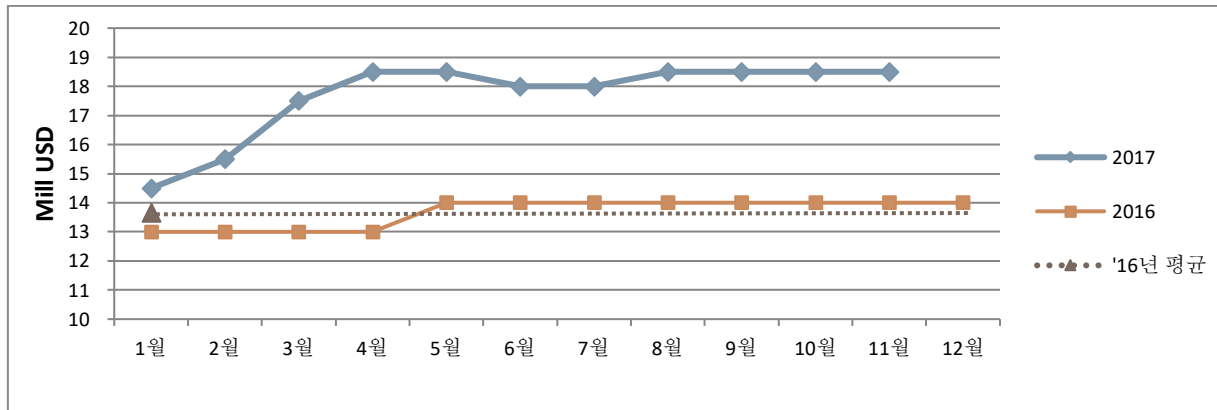
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균		
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	33.00	34.00	34.00	34.00		31.5	
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	3.0%	0.0%	0.0%		-	
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%	41.7%	41.7%	41.7%		31.1%	
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50	18.50		17.7	
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	2.8%	0.0%	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%	32.1%		29.4%	
	SMAx 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.25	17.00	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%	0.0%			
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%	22.6%	20.4%	25.9%	21.4%		24.6%	
	HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.50		13.8	
		전월대비	8.3%	3.8%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.6%			
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%	47.4%	33.3%	33.3%	17.4%		38.6%	
	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
		PMAx	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
		SMAx	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

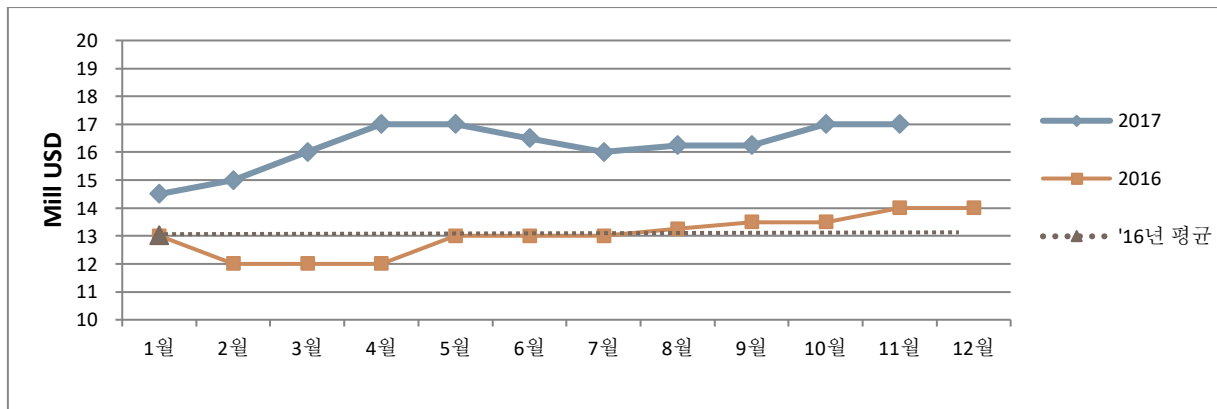


### III. BULK CARRIER

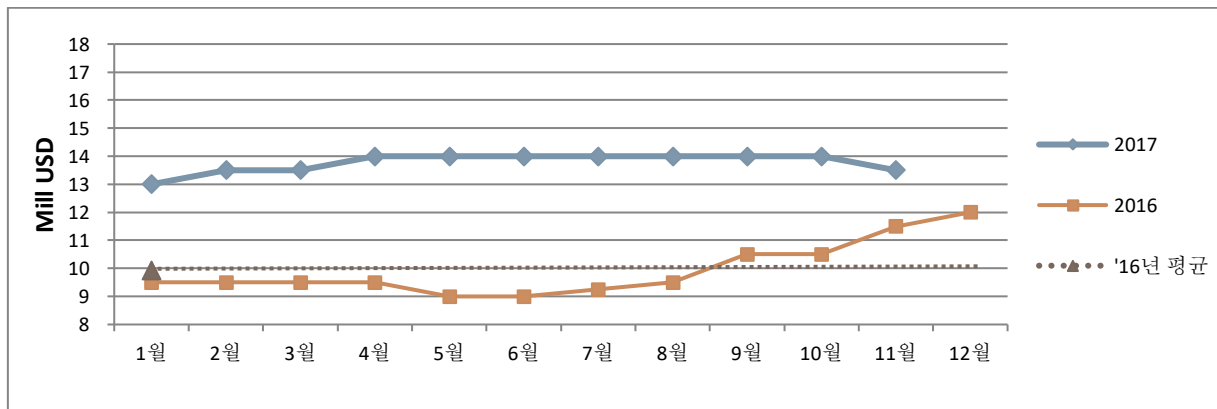
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SBI RUMBA	84,867	2015	JAPAN	B&W		19.6	Japanese buyer, incl BBB for 9.5yrs with p. opt at 5th year
BC	NORD VENTURE	82,221	2009	JAPAN	B&W		18.5	undisclosed buyer
BC	JIANGSU NEWYANGZI YZJ2015- 2215	81,800	2018 May	CHINA	B&W		25	Italian buyer (Scorpio), BWTS fitted
BC	BONAVENTO	73,207	1998	JAPAN	SULZ		-	Middle Eastern buyer
BC	ERMIS	52,808	2004	JAPAN	B&W		10.5	Chinese buyer
BC	HAI KUO	49,420	2004	CHINA	B&W	C 4x30t	8.4	Chinese buyer, Auction sale
BC	AEOLOS	45,736	1997	JAPAN	B&W	C 4x30t	5	undisclosed buyer
BC	XO LION	42,717	1997	JAPAN	SULZ	C 4x30t	4.5	undisclosed buyer
BC	KITTIWAKE	32,555	2007	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	9	undisclosed buyer
BC	KING YUKON	32,258	2009	JAPAN	MITSU	C 4x31t	10.5	European buyer
BC	OLYMPIA IV	32,029	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.1	undisclosed buyer
BC	ALKAR TRUST	30,835	1997	JAPAN	MITSU	C 4x30t	4	undisclosed buyer
BC	DUBAI CASTLE II	29,409	2000	CHINA	SULZ	C 4x30 t	4	undisclosed buyer
BC	CLIPPER ICHIBAN (log)	28,319	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	8.5	undisclosed buyer
BC	SEIYO 18 (td)	8,629	1994	JAPAN	MAK	C 1x30t C 2x20t	1.35	undisclosed buyer



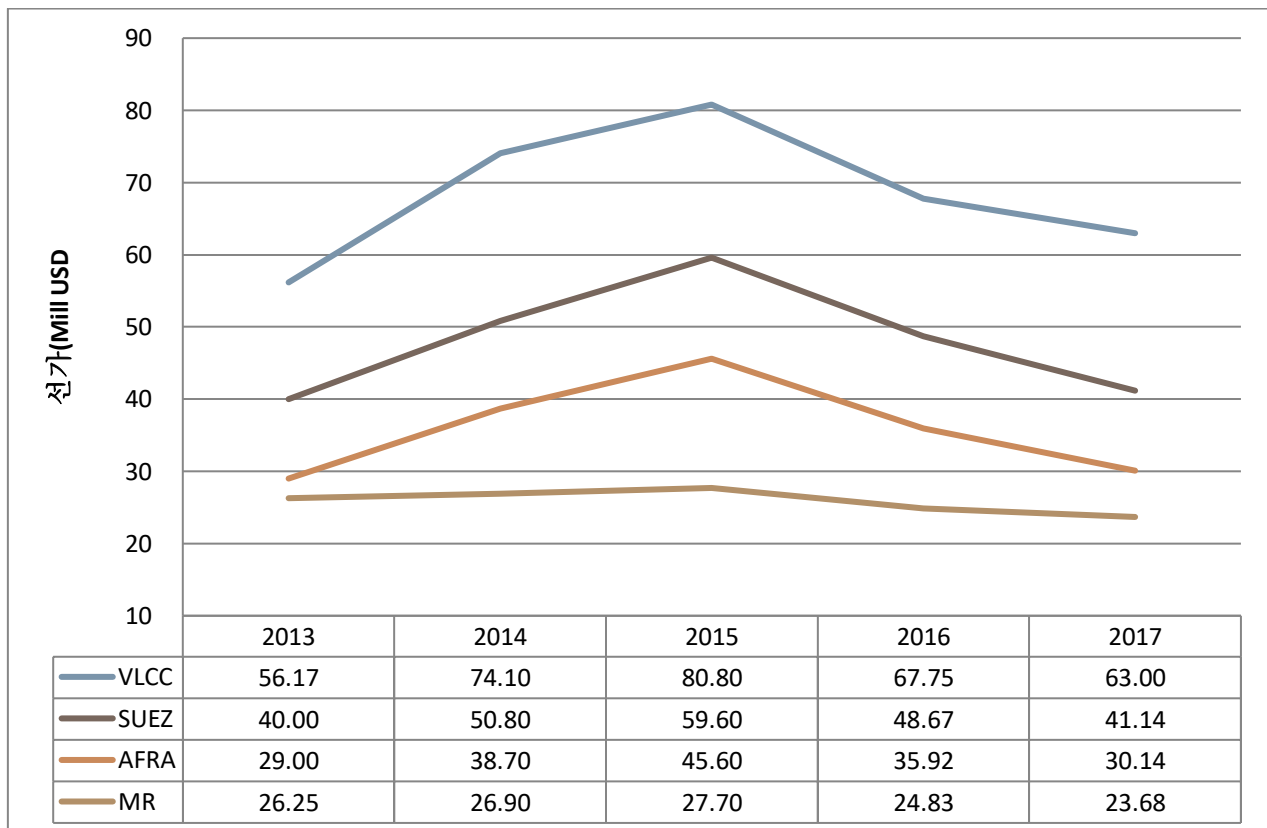
## IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.00
	-10%	32%	9%	-16%	-7.0%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.14
	-10%	27%	17%	-18%	-15.5%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.14
	-5%	33%	18%	-21%	-16.1%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.68
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.6%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.36
	13%	9%	-3%	10.4%	-11.2%

### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



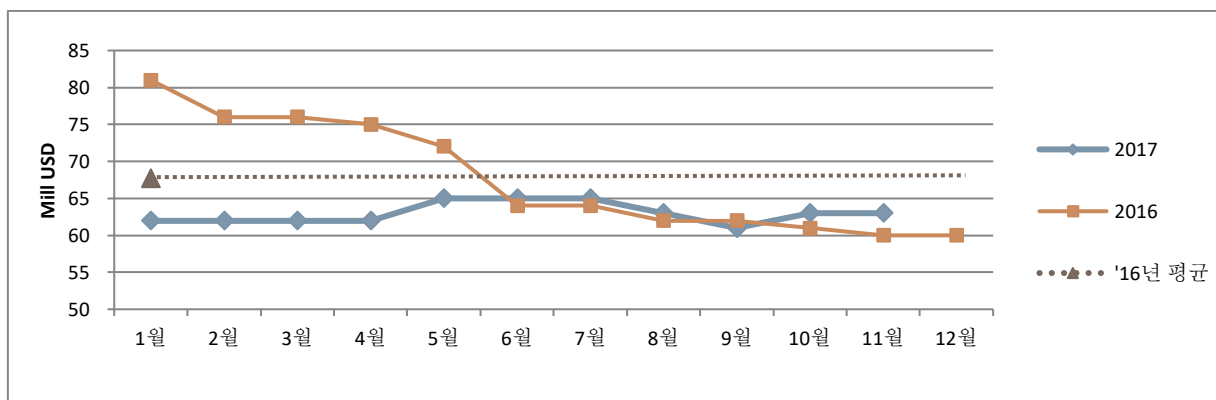




## IV. TANKER

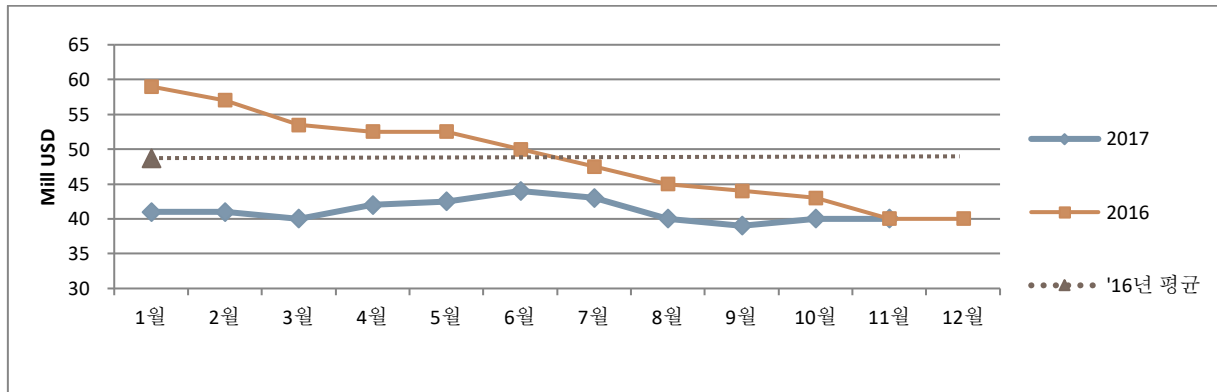
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00	63.00		63.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-3.2%	3.3%	0.0%		-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	-1.6%	3.3%	5.0%		-7.0%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00	39.00	40.00	40.00		41.1
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-7.0%	-2.5%	2.6%	0.0%		-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%	-19.0%	-12.0%	-7.4%	-11.1%	-11.4%	-7.0%	0.0%		-15.5%
	AFR A 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	30.00		30.1
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%	0.0%	0.0%	-3.2%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-28.8%	-25.0%	-20.5%	-16.2%	-11.4%	-9.1%	-7.7%	-4.8%	3.4%		-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	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%	0.0%		-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%	-12.7%	-5.7%	4.2%	8.7%	2.2%	2.2%	9.1%	9.1%		-4.6%
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	12.00		12.4	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	2.0%	-5.9%	0.0%	0.0%		-	
	전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%	-12.3%	-10.5%	-10.7%	-9.1%	-8.9%	-14.3%	-14.3%	-9.4%		-11.2%	
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	13.25		13.9

### VLCC-310K

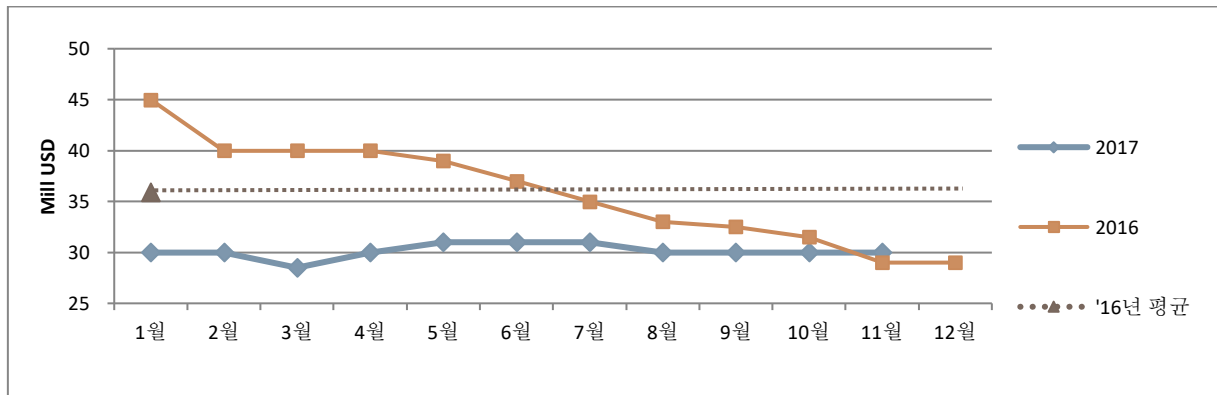


## IV. TANKER

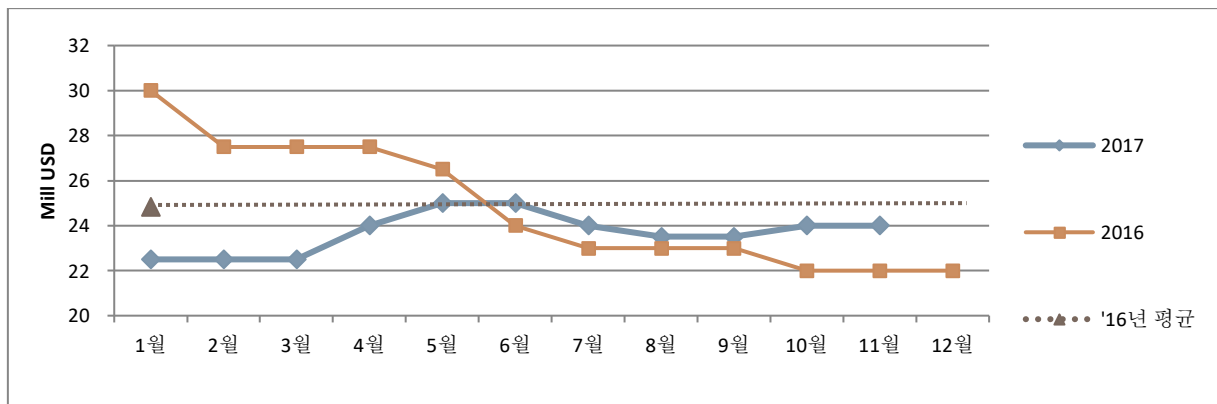
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K



## IV. TANKER

### IV-1. Tanker Sales Reported

#### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	RS KAYSTROS (SWS Hull 1304)	158,000	2017	CHINA	B&W		49.8	Greek buyer (Polembros Shipping)
TANKER	SINAR JOGYA	18,050	2001	CHINA	B&W		7.9	undisclosed buyer
TANKER	SARA THERESA	2,954	2003	KOREA	B&W		4.5	undisclosed buyer
CHEM	BENGAL ORCHID	19,980	2008	JAPAN	B&W	2	13.3	Far Eastern buyer
CHEM	OANA	6,474	2008	CHINA	MAK	2&3	3.2	Greek buyer, Auction sale

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ZHONG GU ZHE JIANG	68150	2004	KOREA	B&W	5060	TEU	9.5	Chinese buyer (Shanghai Zhonggu)
CONT	FSL SANTOS	16421	2003	GERMAN	B&W	1200	TEU	6.5	German buyer
CONT	SAIGON BRIDGE	21980	2008	JAPAN	B&W	1708	TEU	9.5	undisclosed buyer
MPP	SIGRUN BOLTEN	29517	1997	CHINA	B&W	1130	TEU	3.5	Chinese buyer

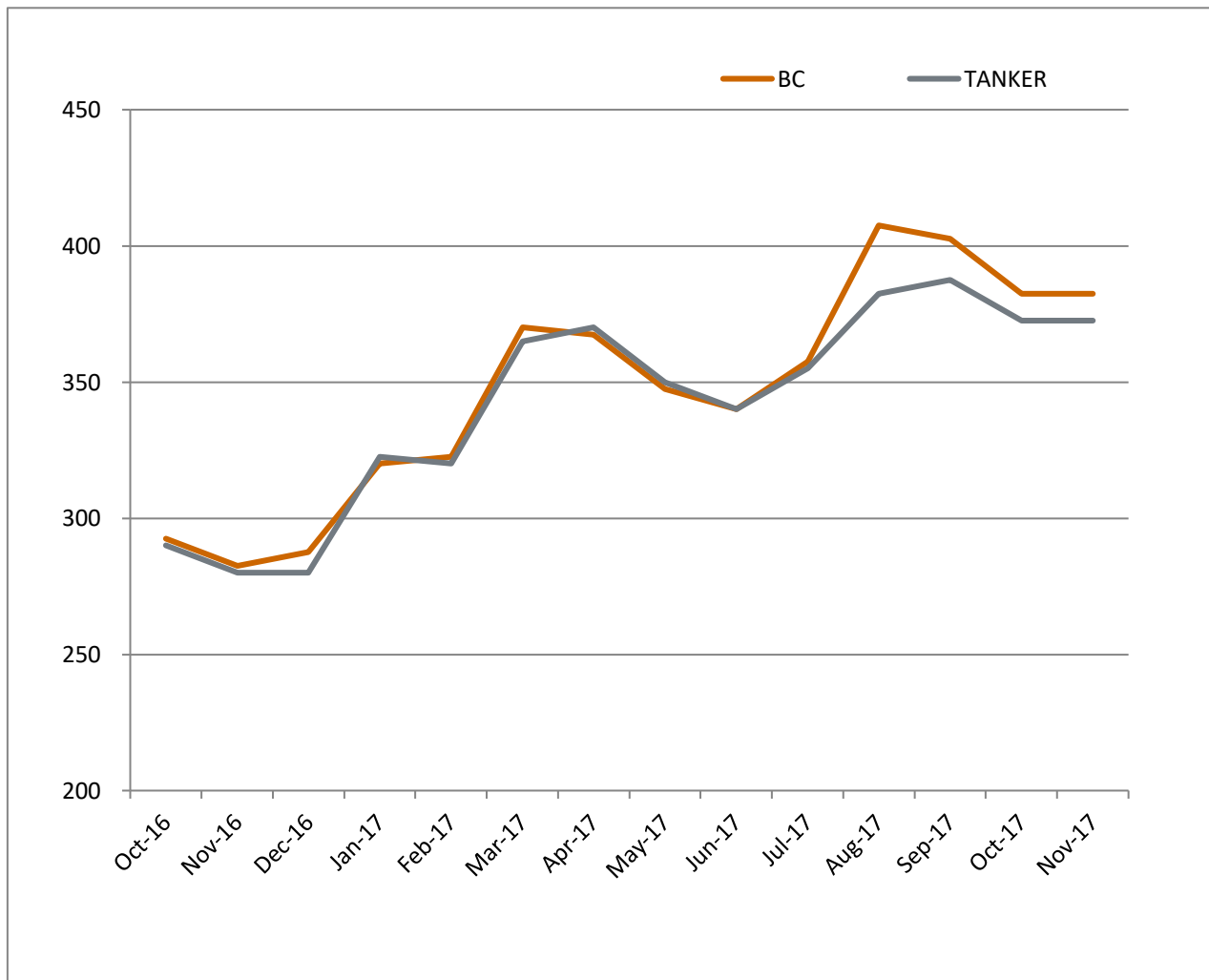


# V . DEMOLITION

## 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 11 월	2017 년 11 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	357.95	34.8%	280.00	372.50	0.0%	33.0%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	363.64	35.8%	282.50	382.50	0.0%	35.4%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



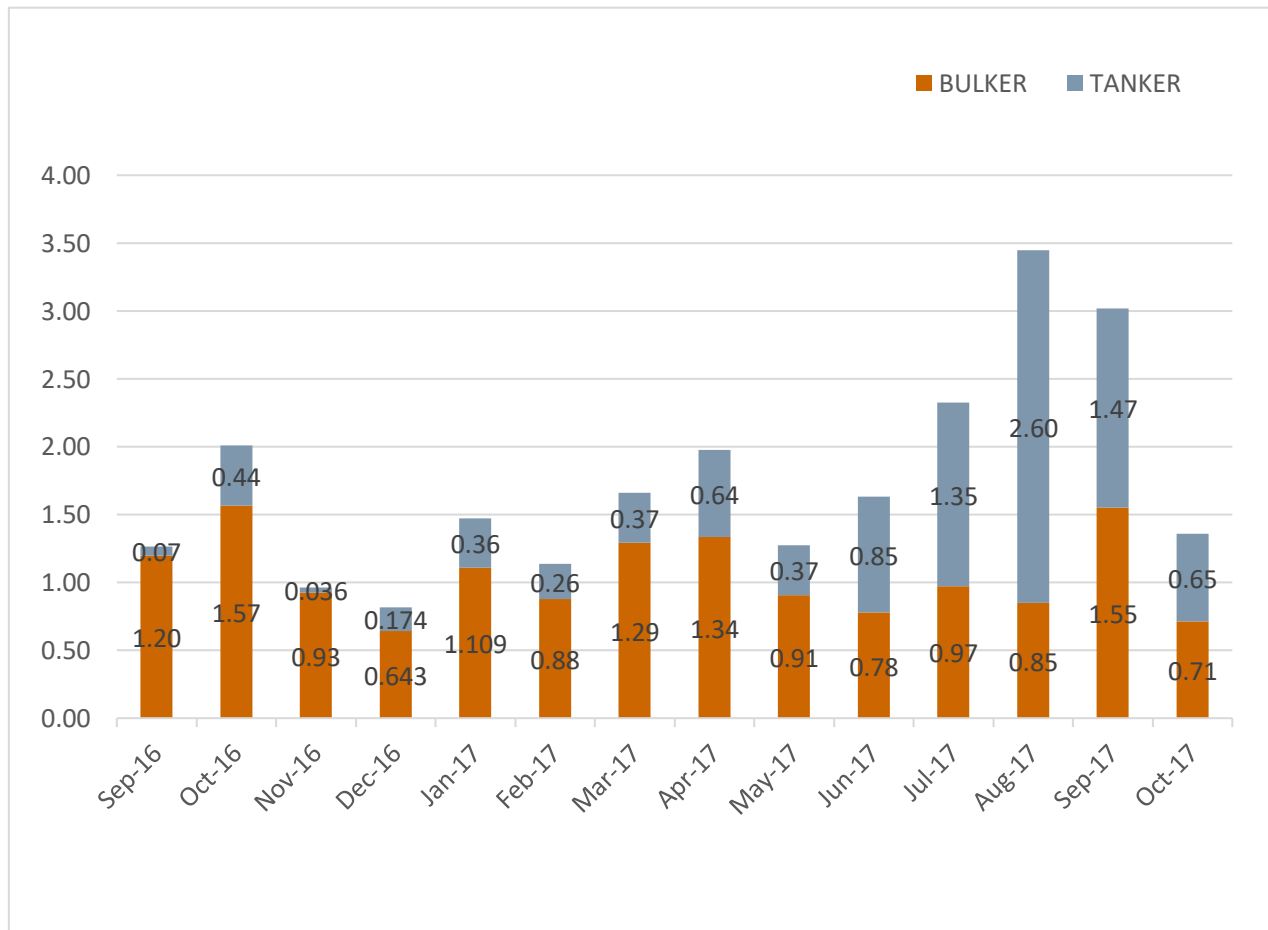


## V. DEMOLITION

### 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	10.39	38.0%	261	61.0%	1.57	28	0.71	-54.6%	24	-14.3%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## V . DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

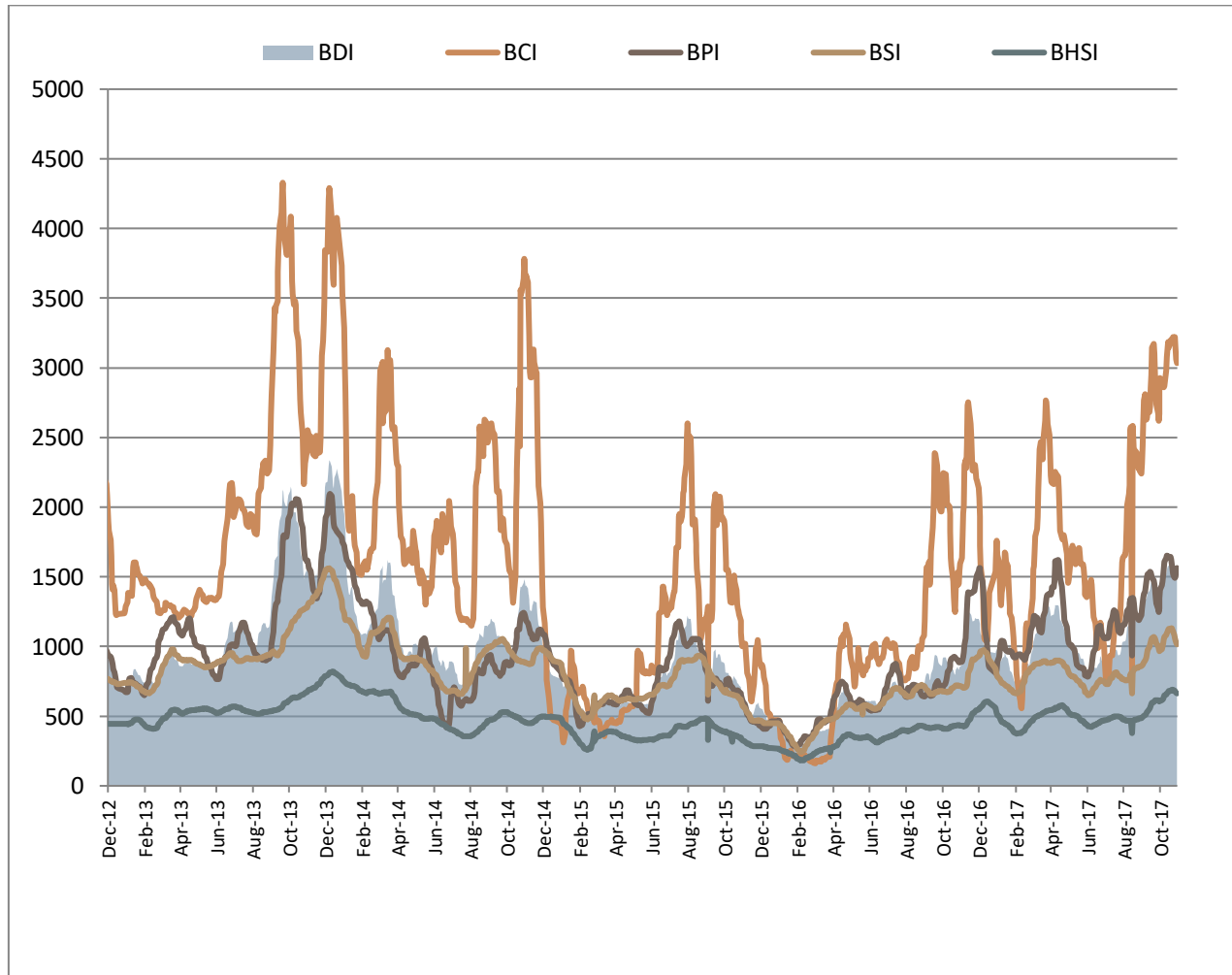
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	BLACK SEA	21,373	5180	1983	JAPAN	SULZ	353	BANGLADESH
GC	SELATAN DATANG	3,956	1667	1997	MALAYSIA (KOR)	YAN	335	BANGLADESH
GC	CHIN SHWE HAW	3,309	2108	1996	CHINA	B&W	355	BANGLADESH
GC	MONG LA	3,280	2047	1997	CHINA	B&W	355	BANGLADESH
MPP	SAI SUNRISE	14,170	6635	1989	GERMANY	SULZ	366	INDIA/PAKISTAN
MPP	VICTOR CHERTKOV	7,148	4174	1998	MALTA	B&W	374	BANGLADESH
CONT	TANTO SAYANG	7,027	2543	1990	KOREA	B&W	365	BANGLADESH
REEF	WIN UNI	3,597	2054	1973	JAPAN	MITSU	335	BANGLADESH
REEF	NOVOYELNYA	2,117	3061	1979	GERMANY		300	BANGLADESH
REEF	SILVER SEA 3	1,835	1026	1970	HOLLAND	Deutz	320	BANGLADESH



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2017-11-03	2017-10-27	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1476	1546	▼-70.00	2337	290
BCI	3036	3220	▼-184.00	4329	161
BPI	1562	1517	▲45.00	2096	282
BSI	1014	1110	▼-96.00	1562	243
BHSI	664	687	▼-23.00	821	183





## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	372.00	▲20.50	351.50	▲21.00	351.00	▲28.50
IFO180	393.00	▲17.50	381.00	▲23.00	407.50	▲14.00
MGO	534.00	▲11.00	524.50	▲16.50	566.50	▲16.00

❖ 기준일 : 11 월 03 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2017-11-03	2017-10-27	CHANGE
미국달러	1113.30	1124.70	▼-11.40
일본엔(100)	976.11	985.58	▼-9.47
유로	1297.61	1308.64	▼-11.03
중국위안	168.68	169.58	▼-0.90

❖ 최초고시, 매매기준율기준



## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
세미나	제 36 회 세계해운전망 국제세미나	11.10 (금)	서울 중구 포스트타워 10 층 (한국해양수산개발 원)	-시간 : 09:30 ~ 18:00 -2018 년 선종별 해운시장 분석과 전망 -세계경제여건, 해운금융, 원자재교역, 환경규제 등이 해운시장에 미칠 영향
포럼	중소선박 안전기술 포럼(SSS FORUM)	11.10 (금)	부산 노보텔 엠버서더 호텔 (선박안전기술공단)	-'Big Safety for Small Ships' -어선·여객선·화물선·레저보트의 안전기술 개발동향 및 안정정책 이슈 -중소형 선박의 안전 및 기술 향상 방안 논의
세미나	제 5 차 해상법원 설치 세미나	11.16 (목)	여의도 해운빌딩 10 층 (한국해사법 중재활성화 추진위원회)	-시간 : 13:30 ~ 17:00 -제 1 주제 : 해상법원 설치를 위한 해상사건 증대방안 -제 2 주제: 제출된 법안과 상생방안
컨퍼런 스	제 5 회 부산국제항만 컨퍼런스	11.16 (목) ~ 11.17 (금)	부산항 국제여객터미널 5 층 컨퍼런스홀 (부산항만공사)s	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 -신흥국 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  
yoonsoo@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