



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.180

Updated December 26, 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

2017년 정유년이 일주일도 채 남지 않았지만 현대중공업과 삼성중공업은 연내 추가 수주를 위한 영업에 총력을 기울이고 있다.

현대중공업은 현재 수 건의 선박 수주 협상을, 삼성중공업은 2~3 건의 협의를 선주측과 진행중인 것으로 알려졌다. 연내 계약서에 서명할 수 있을지 여부는 불투명 하지만 해당 협의들이 수주의 마지막 고비 단계에서 진행되는 만큼 최소한의 가능성을 놓고 협상을 진행 중인 것으로 전해지고 있다.

현대중공업과 삼성중공업의 올해 수주 목표액은 각각 75 억달러, 65 억달러로 지난달 말에 이미 올해 수주목표액을 조기 달성했다. 하지만 내년 하반기 이후 물량 확보를 위해 되도록 한 척이라도 더 수주하기 위한 노력을 가속화하고 있다.

상대적으로 수주가 부진했던 대우조선해양도 올해 영업 업무는 마무리 했으나 협상은 계속 진행 중이다. 자체적으로 설정했던 목표치는 45 억 7,000 만달러. 반면 삼정 KPMG 는 지난 3 월 대우조선해양 실사보고서를 통해 20 억달러의 수주 목표를 제시했다. 최근까지 수주 소식을 전한 대우조선해양의 올해 수주 실적은 29 억 4,000 억달러다. 자체적인 목표치는 달성이 어려워졌으나, 실사보고서에 제시됐던 목표치는 넘어섰다.

2. 벌크선 시장동향

본격적인 연말연시 시즌이 시작되면서 지난주는 한주만에 BDI 가 253P 하락한 1366P 로 마감하였다. 지난 3 년간 매해 12 월 한달간 BDI 가 평균 20%이상 하락했던것에 비해, 올해는 16% 하락했으니 상대적으로 하락폭이 적은 편이긴 하다. 보통 중국의 춘절, 우리의 설날까지 이러한 BDI 하락세가 이어진다는 점을 감안하면 중고선 시장도 한동안 움직임이 둔화 될 듯 하다.

거래량은 줄었으나 케이프사이즈를 제외한 나머지 선형에서 선가 약상승세를 보이고 있다. 올해 연평균 선가(선령 5 년 기준)는 전년 대비 약 30% 이상 상승하였다.

I . MARKET OVERVIEW

케이프 사이즈 "MAIRAKI"(181,026 DWT, BLT 2011 STX)가 2,725 만 달러에 그리스 바이어에게 매각되었다.

한편 파나막스부문에서 중국선주들의 움직임이 두드러졌다. "VARVARA" (75,321 DWT, BUILT 2001 SAMHO, DD DUE 2018.05)이 880 만달러에 매각되었고, "ALPHA HARMONY" (74,492 DWT, BUILT 2001 DAEWOO, DD DUE 2019.08)는 960 만 달러에 중국 바이어에게 매각된 것으로 알려졌다.

3. 탱커선 시장동향

탱커선 시장은 연말시즌이라 거래량의 거의 줄어들었지만, 선가는 상승세를 이어가고 있다. 올해 탱커선가(선령 5 년기준)는 전년대비 10% 정도 하락한 수준이다. 2016 년 하반기 선가가 급락하면서 거래량이 급감했었지만, 2017 년은 선가가 바닥을 치고 서서히 상승하는 분위기가 확대되면서 거래량은 증가했다. 탱커선 거래량은 DWT 기준으로 54% 증가, 척수로는 29%가 증가했다.

탱커선 시황은 2016 년 급락한 상태에서 올해 초까지 침체 상황이 이어졌으나 하반기부터 차츰 회복하였고 지금은 상승전환 된 것으로 보여진다. 하지만 OPEC 의 감산합의 연장으로 부정적인 영향이 있을 것이라는 견해도 나오고 있다.

지난주 벨기에의 EURONAV 가 미국의 대형탱커선사인 GENER8 사를 인수하였다고 발표하였다. 이로써 EURONAV 는 VLCC 44 척과 수에즈막스탱커서 28 척을 보유하게 되어 시가총액 18 억달러 규모의 대형 탱커선사가 되었다. 한편 EURONAV 는 자금조달의 일환으로 GENER8 으로부터 인수한 선단 중 VLCC6 척을 INTERNATIONAL SEAWAYS 에 4 억 3400 만 달러에 매각하였다.

4. 해체선 시장동향

해체선 거래시장 역시 거의 움직임이 멈춘 상태로, 선가는 변동사항 없이 유지되고 있다.

벌크선 운임시장이 개선되면서 올해 해체량이 상당히 줄어들었다. 벌크선의 경우 해체선 총량은 1174 만 DWT 로 2016 년 대비 42% 수준으로 절반에도 미치지 못한다. 반면 탱커선 시장은 해체량이 급격히 늘어 전년대비 4 배가량 증가하였다. DWT 기준으로는 1147 만톤으로 벌크선과 비슷한 수준이다.

II . ISSUE & TREND

1. 2017 '다사다난' 조선·해운·철강업계 10 대 뉴스

2017 년 다소 부정적인 이슈로 몸살을 앓았던 조선·해운·철강업계. 조선은 지난 2014~2016 년 수주 절벽의 여파가 현실화된 한 해였으며, 해운은 한진해운의 몰락을 극복하기 위해 고군분투한 흔적이 엿보였던 한 해였다. 철강은 견조한 성장세를 달성하면서도 미국발(發) 수입규제 압박으로 맘 졸여야 했다. 올해를 마무리하는 차원에서 조선·해운·철강업계에서 일어난 '10 대 뉴스'를 꼽아봤다.

◇국내 최대 국적선사, 한진해운의 몰락

올해 국내 최대 국적선사로서 68 년간 명맥을 이어온 한진해운이 파산하고 말았다. 국내 1 위, 북미항로 5 위, 세계 7 위에 빛나는 한국 해운산업의 상징이 지난 2 월 17 일 파산 선고와 함께 역사의 뒤안길로 사라졌다. 이후 사태 원인을 두고 주먹구구식으로 회사를 운영하고 자구책 마련에도 미온적이었던 경영진과 금융 논리를 앞세우며 지원에 나서지 않았던 정부와 금융채권단에 비판의 목소리가 쏟아졌지만, 이미 지나버린 일이 됐다. 다른 나라에 압류중지명령(스태이 오더)를 제때 신청하지 않아 물류대란을 야기, 선박이 오도 가도 못한 상황을 초래한 건 업계에서 두고두고 회자될 사건이다.

◇한국해운연합(KSP) 출범..."과잉경쟁 막자"

해운시장 불황으로 업계 전반에 먹구름이 드리운 가운데 지난 8 월 14 개 국적 컨테이너선사 사장단이 한국해운연합(KSP) 출범식을 열었다. 시황이 어두운 와중에 과잉 경쟁까지 벌어진다면 공멸을 피할 수 없다는 판단에서다. 현대상선, SM 상선을 비롯해 고려해운, 남성해운, 동영해운 등 다수 해운사가 참여했다. 모든 정기 컨테이너 선사가 참여하는 협의체 결성은 한국해운 역사상 처음이다. 이들은 현재 회원사 간 항로를 합리적으로 통합하거나 선박 교환 확대를 꾀하는 방식으로 비용구조 개선과 사업 채산성 강화에 적극적으로 나서고 있다.

◇"해운산업 재건 주춧돌 될 것"...SM 상선 출범

SM 상선이 출범한 지 어느덧 1 년이 됐다. 지난해 12 월 15 일 한진해운의 자산을 인수하고 한국 해운산업의 부활을 외치며 출범한 SM 상선. 출범 4 개월 만에 미주 노선 취항을 성공시켜 회사의 시스템과 인력 우수성을 입증했다. 회사가 매입한 선박은 총 21 척으로, 한진해운 파산과 동시에 해외에 헐값으로 유출될 뻔한 선박을 지켜냈다는 평가다. 내년에는 미 서안 북부와 동부에 노선을 추가로 개설할 계획이다. 국적 원양선사인 현대상선과 공동운항도 논의 중이다. 양대 국적선사가 해운산업 재건의 주춧돌을 마련할 수 있을지 업계가 주목하고 있다.

II . ISSUE & TREND

◇中 철강사 구조조정,

올 한해 부동산 호황과 더불어 철강사 호재를 견인한 건 중국 철강사들의 구조조정 바람이다. 중국 정부는 2020년까지 1억 5000만 t 철강 생산량을 줄일 계획이라고 발표한 바 있다. 지난해 6500만 t 설비를 폐쇄한 데 이어, 올해 폐쇄목표로 5000만 t을 제시한 상황. 덕분에 중국발(發) 철강공급 과잉 사태가 한풀 꺾여 국내 철강업계가 반사이익을 톡톡히 노렸다. 그동안 중국산 철강재 유입으로 가격 인상이 힘들었지만, 중국 내 철강업체 구조조정이 전반적인 감산을 야기해 과잉공급 사태를 한풀 누그러뜨렸다. 업계 전문가들은 이와 같은 중국의 구조조정이 내년 초까지 이어질 것으로 전망한다. 중국 정부가 이번 구조조정을 통해 양보다 질에 집중, 철강산업 내 고부가 제품 양성화에 성공할 수 있을지 지켜볼 일이다.

◇철강 '빅 3', 제품 브랜드화로

올해 11월 현대제철이 내진용 철강재 브랜드 에이치코어(H CORE)'를 론칭하면서 국내 철강사 '빅 3'가 모두 개별 제품 브랜드를 운용하게 됐다. 에이치코어에는 '현대제철(H)'이 대한민국을 안전하게 만들어 나가는 중심(CORE)이 되겠다'는 뜻을 담고 있다. 포스코는 지난해 8월 초고장력강판 브랜드 '기가스틸'을 출시했다. 기가스틸이란 양쪽에서 잡아당겼을 때 버티는 힘을 뜻하는 인장강도가 1기가파스칼(GPa) 이상이란 뜻이다. 동국제강은 지난 2011년 건설용 컬러강판에 '럭스틸', 2013년 가전제품용 컬러강판에 '앱스틸'이란 브랜드를 각각 명명한 바 있다. 기업 간(B2B) 거래에서도 회사 자체 이름보다는 제품이 더 중요해지는 현실을 반영했다는 평가다.

◇끝나지 않은 수입 규제

전 세계적으로 공급과잉 문제가 심각한 철강재. 올해도 어김없이 미국을 비롯한 각국이 대대적인 수입규제에 나서면서 철강업계의 시름이 깊어 졌다. 현재 미국은 통상법 개정, 행정명령, 무역구제 관련 상무부 직권조사 등을 활용해 보호무역 공세를 강화하고 있다. 지난 11월 세계무역기구(WTO)가 철강제품을 둔 한미 간 분쟁에서 우리 측이 일부 승소를 거두기도 했으나, 이를 계기로 미국의 보호무역주의에 제동이 걸릴지에 대해선 아직 지켜봐야 한다는 게 업계의 중론이다. 특히 미국이 실시하겠다고 밝힌 '철강 수입의 안보영향 조사(무역확장법 232 조)'가 내년에 발동될 가능성이 높은 바, 추가적인 반덤핑·상계관세 직권 조사, 수출자율규제, 수량제한(관세할당) 등에 선제적인 대비가 필요한 실정이다.

◇조선 '빅 3', 나란히 순환 휴직 中

올해 '일감 절벽' 여파로 국내 3대 조선사 모두 순환 휴직에 돌입했다. 지난 2014~2016년간 극심한 수주 가뭄에 시달린 여파가 현실화된 탓이다. 현대중공업은 조선사업부문 인력을 시작으로 내년 상반기까지 순환휴직과 휴업을 실시한다. 사측에서 파악한 유휴 인력 규모는 5000여명에 달한다.

II . ISSUE & TREND

현대삼호중공업, 현대미포조선도 일감부족 해소와 고용 유지를 위해 노사 간 생산직 유급휴직 시행에 합의했다. 삼성중공업 역시 지난 11 월부로 480 명이 휴직에 돌입, 유휴 인력을 대상으로 7 주간 용접·기계·전기·기관설치 등 직무역량 교육을 실시한다. 대우조선은 올해 초부터 근로자 4000 여명을 대상으로 급여 10% 반납과 순환 무급 휴직을 실시하는 중이다. 6000 여명의 생산직 근로자들에게도 급여 10% 반납과 특근 제한 조치가 시행되고 있다.

◇삼성중, 내년 적자실적까지 미리 발표

올해 말 삼성중공업이 올해 암울했던 실적을 공시하면서 내년도 적자까지 미리 발표하는 이례적인 행보를 단행했다. 올해 4900 억원의 영업손실에 이어 내년 2400 억원의 적자를 볼 것으로 사측은 전망했다. 적자 요인으로는 △인력효율화 등 구조조정·비용감축 목표달성 실패에 따른 고정비 부담과 매출원가 증가 △수주한 일부 공사에서 예상되는 손실 총당금 △강재 가격 인상에 따른 원가증가 등이 지목됐다. 아울러 1 조 5000 억원 규모의 유상증자 소식도 함께 전했다. 목적은 금융경색 등 리스크에 선제적으로 대응하기 위해서다. 삼성중공업은 지난해에도 한 차례 자금 확보를 목적으로 약 1 조원 규모의 유상증자를 단행한 바 있다.

◇고재호 前 대우조선 사장, 9 년형 확정

허위 재무제표를 작성해 금융권으로부터 약 21 조 원의 사기 대출을 받은 혐의로 기소된 고재호(62) 전 대우조선해양 사장에게 징역 9 년형이 확정됐다. 대법원은 12 월 24 일 "고 전 사장이 분식회계 사실을 잘 알면서도 이사회 의결인 재무팀장 보고 과정에서 자금조달 관련 금융거래를 승인, 지시했다고 보여 이를 유죄로 본 원심은 정당하다"고 밝혔다. 앞서 2 심은 고 전 사장이 재직 당시 받은 성과급을 회사에 반납했고, 분식회계를 통해 얻은 이익도 전부 대우조선해양에 귀속됐으며 1 심보다 1 년 감형된 9 년형을 선고한 바 있다. 고 전 사장은 2012 년부터 2014 년 회계연도에 매출액을 과다 계상하는 방법으로 순자산 기준 5 조 7000 억 원, 영업이익 기준 2 조 7829 억여 원 상당의 분식회계를 저지른 혐의로 재판에 넘겨졌다.

◇중소 조선사·철강사, 구조조정 가시권으로

생사기로에 놓인 중소 조선사와 철강사들의 운명이 가시권에 들어왔다. 산업은행은 지난 7 월부터 STX 조선해양의 독자생존과 성동조선과의 합병 등 구조조정 방안을 두고 실사를 진행해오고 있다. 최근 나온 잠정 실사 보고서에 따르면 존속가치보다 청산가치가 높게 책정됐다. 조선해양플랜트협회 주관으로 두 조선사 대상 외부 컨설팅도 계획된 상태다. 금융뿐만 아니라 산업적 측면도 함께 고려해 구조조정을 진행하겠다는 것이 정부의 방침이다. 동부제철의 경우, 지난달 당진 열연공장(전기로) 매각 협상이 결렬된 후 구조조정이 원점으로 돌아갔다. 전기로 재매각을 추진하거나 다른 자산 매각 등의 방안이 다각도로 검토되고 있는 실정이다..

II . ISSUE & TREND

2. 현금 넘치는 중국 은행... 유럽 제치고 해운금융 '큰손' 부상

중국이 글로벌 선박금융의 '큰손'으로 부상하고 있다. 2011 년 남유럽 재정위기 이후 유럽 은행이 선박금융에서 발을 빼는 사이 중국 은행들이 그 빈자리를 꿰차며 해운회사 대출을 늘리고 있다. 넘쳐나는 현금과 '해운강국'을 노리는 중국 정부의 지원을 바탕으로 영향력을 키우고 있다는 분석이 나온다.



◆유럽 은행 제친 중국 은행

중국공상은행(ICBC) 등 주요 중국 은행의 올해 선박리스(건조 및 운용 리스) 금액이 200 억달러(약 21 조 6000 억원)로 지난해보다 33% 이상 증가했다고 월스트리트저널(WSJ)이 지난 23 일 보도했다. 이는 ICBC 가 선박리스만 집계한 것으로 상호용자, 선박담보대출 등 다양한 선박금융 형태까지 포함하면 그 규모는 더욱 커진다. 시장조사업체 마린머니에 따르면 ICBC 민성은행 교통은행 자오상은행 등 중국 은행의 올해 선박금융 규모는 2000 억달러에 이른다.

세계 최대 해운사 AP 밀러-머스크의 쇠렌 스킨 최고경영자(CEO)는 "전통적인 선박금융 강자들이 대출을 급격히 줄이면서 중국 자금의 영향력이 커질 수밖에 없다"고 말했다.

선박금융시장 규모는 세계적으로 5000 억달러(2014 년 기준)가 넘는다. 기존 선박금융은 유럽 은행들이 주도했으나 2011 년 남유럽 재정위기 이후 중국 쪽 선박금융 사업이 확대되고 있다. 노르웨이 DNB, 스웨덴 노르디아, 프랑스 BNP 파리바가 여전히 선박금융 선두 자리를 지키고 있지만 영국

II . ISSUE & TREND

로열뱅크오브스코틀랜드(RBS), 로이드은행은 발을 빼고 있으며 독일 HSH 노르드뱅크와 노르드-LB 그룹은 해운 포트폴리오 규모를 대폭 줄였다. 과잉 선복량(배에 실을 수 있는 화물의 총량)으로 화물운임이 계속 하락하는 등 해운업계 침체로 해운대출의 수익성이 떨어졌기 때문이다.

미국 해운컨설턴트인 바질 카라차스는 "선박금융시장이 이례적인 권력이동을 겪고 있다"며 "신규, 중고 선박 대출 모두 기존 유럽 은행에서 중국으로 대출회사가 바뀌고 있다"고 말했다.

◆원리금 밀리면 선박 곧바로 압류

중국 은행이 가장 선호하는 방식은 선박리스다. 중국 은행은 배 가격의 최대 85%를 빌려주고, 연 5.5%의 높은 이율을 매긴다. 기존 선박리스 업체들이 낮은 이율의 선취 수수료를 받는 것과 다르다. 유럽 은행은 원리금 상환이 밀리더라도 일정 기간 기다려주지만 중국 은행들은 곧바로 선박 압류에 나선다. 리스 선박이 첫 번째 기항지에 도착하면 화물을 모두 내리고 선박을 압류하는 식이다.

ICBC(330 척) 민성은행(300 척) 교통은행(260 척) 자오상은행(150 척)은 이런 방식으로 현재 1000 척이 넘는 리스선박을 보유하고 있다. 시가 기준 236 억달러 상당이다.

일부 해운사들은 중국 은행들과 관계를 돈독히 하기 위해 아시아로 회사를 옮기는 방안도 검토 중인 것으로 알려졌다. 해운시장에선 선박주와 대출은행 간 친밀도가 상당히 중요한 점을 고려해서다.

선박금융시장에서 중국의 역할은 더욱 커질 전망이다. WSJ 는 "해운업황이 안 좋아지더라도 중국 은행들은 압류한 보유 선박들을 중국 국영 해운업체로 넘기거나 정부 보조금을 받고 고철로 팔아치울 수 있기 때문에 잃을 게 없다"고 설명했다.

◆조선·해운업도 장악해

중국은 선박금융뿐만 아니라 해운업 전반에서 강자로 부상하고 있다. 컨설팅업체 마소프트의 알리스털링 회장은 "세계 조선의 40%를 장악하고 있는 중국으로선 선박금융을 확대하는 게 자연스러운 일"이라고 말했다.

중국 국영 해운사가 인수합병(M&A)으로 시장지배력을 키우고 있는 것도 같은 맥락이다. 지난해 2 월 중국 해운사 1 위(코스코)와 2 위(차이나시핑그룹) 업체 간 합병으로 재탄생한 코스코는 또다시 세계 7 대 해운사인 홍콩 오리엔탈오버시스해운사(OOCL) 인수를 앞두고 있다.

II . ISSUE & TREND

유럽연합(EU) 집행위원회는 지난 12일 코스코가 OOCL 지분 68.7%를 63억달러(약 7조 3000억원)에 인수하는 내용을 승인했다. 인수가 마무리되면 코스코는 400척 이상의 선박, 290만 TEU(길이 20피트 컨테이너)의 수송력을 갖추게 돼 머스크, 스위스 MSC에 이어 세계 3대 해운강자 입지를 다진다.

코스코는 올해 3분기 사상 처음으로 머스크를 제치고 수송량 1위에 오르기도 했다. 지난 7~8월 선박과 항구운용 시스템이 사이버공격을 받아 머스크가 주춤한 사이 코스코의 컨테이너 물동량이 전년 대비 23% 증가한 것으로 분석됐다..

3. '연안선박 현대화' 지원...해수부, 중소해운선사 대상 사업자 공모

해양수산부는 노후된 연안선박의 현대화를 지원하기 위해 '2018년 연안선박 현대화 이차보전 사업자 공모'를 실시한다고 25일 밝혔다. 이번 공모는 중소해운선사를 대상으로 오는 26일부터 내년 1월 12일까지 진행된다.

'연안선박 현대화 이차보전사업'은 영세한 연안선사의 선박 현대화를 지원하기 위해 도입됐다. 사업자가 선박을 새로 건조하면 건조비용 대출 이자의 2.5%를 정부가 지원한다. 2013년 제도 시행 이후 현재까지 70개 선사, 선박 88척이 건조 지원 혜택을 받았다.

해수부는 내년 사업을 위해 이차보전 예산 약 86억 원을 확보했으며, 대출이자의 2.5%를 지원해 총 1250억원 규모 선사 대출을 지원한다.

올해 협약대상 금융기관과 대출기간 선택범위가 확대됐다. 협약대상 금융기관이 수협 위주에서 수협, 산업, 부산, 농협, 대구은행으로 변경됐으며, 대출 상환기간 8~10년 등 선택범위가 넓어졌다.

해수부는 공모기간 중 부산·경상권, 전라권 등 권역별로 사업설명회를 열고 신청자격, 대출기간, 사업추진 절차 등 세부적인 사항을 설명할 예정이다.

사업 참여를 원하는 경우 해수부 누리집(www.mof.go.kr)과 한국해운조합 누리집(www.haewoon.or.kr) 공지사항에서 신청서를 내려 받아 작성 후 한국해운조합 경영지원실로 직접 또는 우편 제출하면 된다.

II . ISSUE & TREND

이후 기업 건설도, 연안해운 기여도 등 8개 평가기준에 따라 심사를 진행하고 금융기관에 사업 후보자를 추천한다. 또 금융기관은 후보자가 신청한 선박 건조비용의 최대 80%까지 대출가용액 범위 내에서 대출을 시행한다.

해수부는 선사가 기존 선박을 친환경 선박으로 개조하는 경우에도 이차보전사업으로 지원하는 내용의 해운법령 개정도 추진하고 있다.

김용태 해수부 연안해운과장은 "협약대상 금융기관 확대 등 정부의 제도 개선 노력에 힘입어 사업 참여율이 높아질 것"이라며 "연안선박 현대화를 위한 지원을 지속적으로 확대해 나가겠다"고 말했다.

4. 부산항, 역대 최대 물동량

부산항을 거치는 컨테이너 물동량이 역대 최대치를 달성했다. 한진해운 파산으로 우려됐던 해운업계 침체를 극복했다는 신호여서 주목된다.

해양수산부는 김영춘 장관이 오는 26일 오후 3시 부산신항 제3부두에서 '물동량 2000만 TEU 달성' 기념식을 연다고 23일 밝혔다. 이는 1876년 부산항 개항 이후 141년 만에 사상 최대 물동량이다. 2000만 TEU는 컨테이너 2000만개에 달하는 규모다. 일렬로 세웠을 때 12만 km 길이로 지구 둘레 세 바퀴 거리다. 우예종 부산항만공사 사장은 "물량 측면에서 한진해운 파장이 대부분 해소됐다는 의미"라고 말했다.

1년 전만 해도 이 같은 성과를 예측할 수 없었다. 한진해운 사태로 인한 우려가 상당했기 때문이다. 한진해운은 지난해 9월 1일 기업 회생절차(법정관리)를 밟은 뒤 올해 2월 17일 파산 선고를 받았다. 한진해운 파산으로 지난해 컨테이너 물동량은 1946만 TEU로 2009년 이후 7년 만에 감소했다. 사드보복, 해운 동맹(얼라이언스-전략적해운제휴그룹) 개편, 외래 붉은불개미(독개미) 사태 등 악재도 잇따라 터졌다.

정부, 업계 모두 백방으로 뛰었다. 해수부 등 관계부처는 '해운산업 경쟁력 강화방안'을 수립, 선박 건조 등에 6조 5000억원의 금융지원을 하기로 했다. 부산항만공사는 해외 주요선사에 직원들을 급파, 부산항만 세일즈에 나섰다. 주말에 쉬는 일본 항만과 달리 부산항은 365일 24시간 가동돼 환적 물량을

II . ISSUE & TREND

처리했다. 협력사까지 포함해 부산항에 근무하는 4900 개(인허가 등록 기준) 업체, 2 만명 직원들은 주말도 반납하고 일했다.

그 결과 올해 4 월을 지나면서 물동량이 회복세를 보였다. 지난 9 월 문재인 대통령과 김영춘 장관은 러시아에서 열린 동방경제포럼에서 해운협력 방안을 모색했다. 부산항만공사는 내년에 블라디보스토크 수산물류센터 건립 등 수산·물류 사업을 추진하기로 했다.

김영춘 장관은 지난 8 월 19 일 부산항을 찾아 “한진해운 여파와 해운 얼라이언스 재편 등 불확실성 속에서도 세계 6 위 컨테이너 항만의 위상을 유지해 준 데 감사하다”며 “해운산업의 재건을 통한 글로벌 해양강국 도약과 부산항의 세계적 위상 강화를 위해 전력을 다하겠다”고 말했다.

우예중 사장은 “해외에선 마더포트(어머니의 항구)라고 부를 정도로 부산항은 상징성이 큰 곳”이라며 “내년에는 부산의 고졸 인재를 채용하고 지역의 중소기업을 지원하는데 힘을 더 쏟겠다”고 강조했다. 다음은 다음 주 해양수산부의 주간 보도계획 및 일정이다.

김영춘 해양수산부 장관이 지난 9 월 서울 여의도 소재 해수부 서울사무소에서 이데일리와 만나 ‘거꾸로 세계 지도’를 소개했다. 김 장관의 뒷편에 놓인 ‘거꾸로 세계지도’는 북반구를 아래쪽, 남반구를 위쪽으로 배치해 제작한 것으로 문재인 대통령도 홍보에 나선 지도다. 김 장관은 지난 6 월 취임식 당시 거꾸로 된 지도를 내걸고 “기존의 틀에서 벗어나 바다를 중심으로 배치한 세계지도를 바라보면 대한민국의 미래가 바다에 있다는 것을 알 수 있다”며 해양강국 포부를 밝혔다



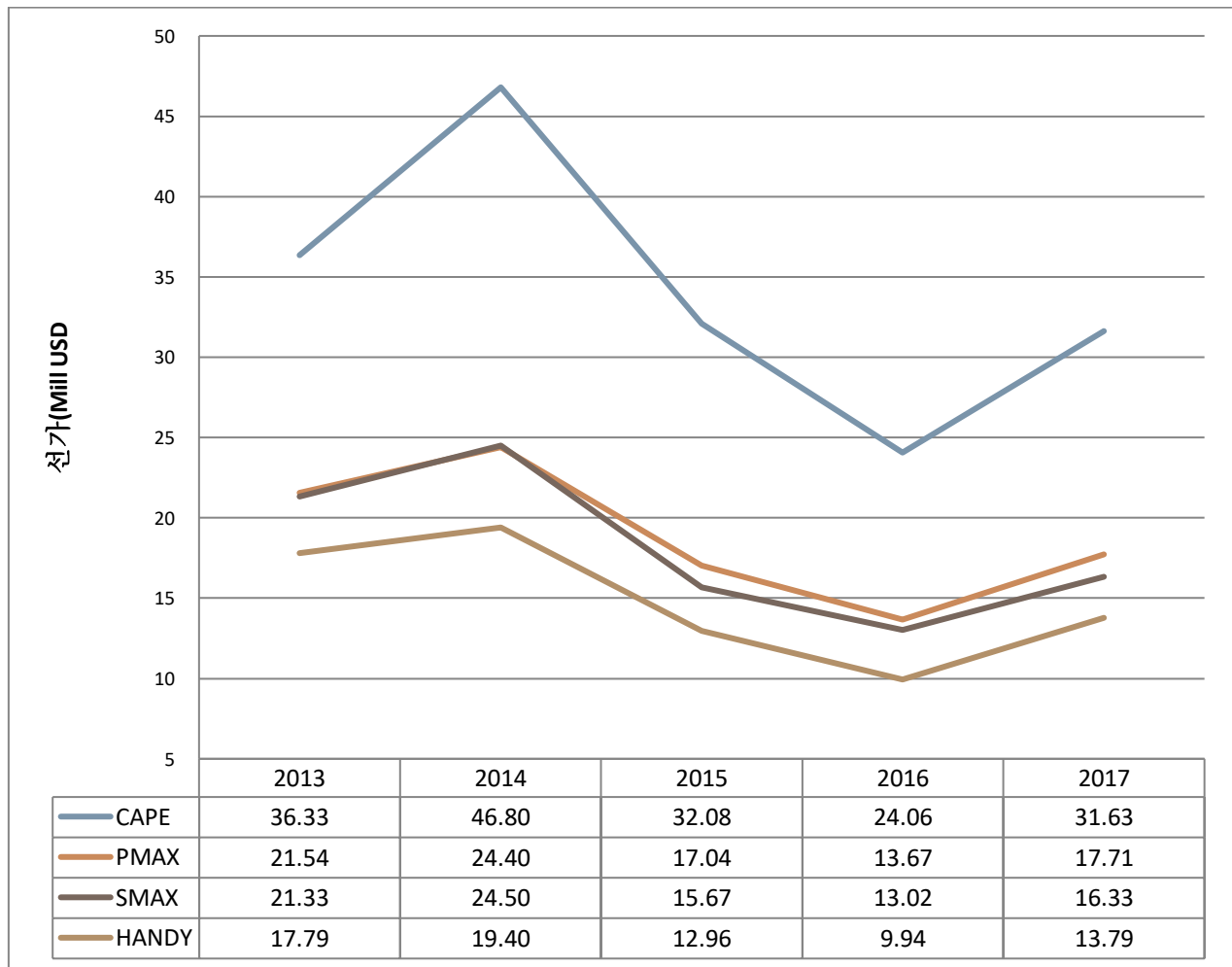
III. BULK CARRIER

(◆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%	31.63 31.43%
Panamax 76K	21.54 -2.45%	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.71 29.57%
Supramax 56K	21.33 -4.30%	24.50 14.84%	15.67 -36.04%	13.02 -16.91%	16.33 25.44%
Handysize 32K	17.79 1.91%	19.40 9.04%	12.96 -33.20%	9.94 -23.32%	13.79 38.78%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

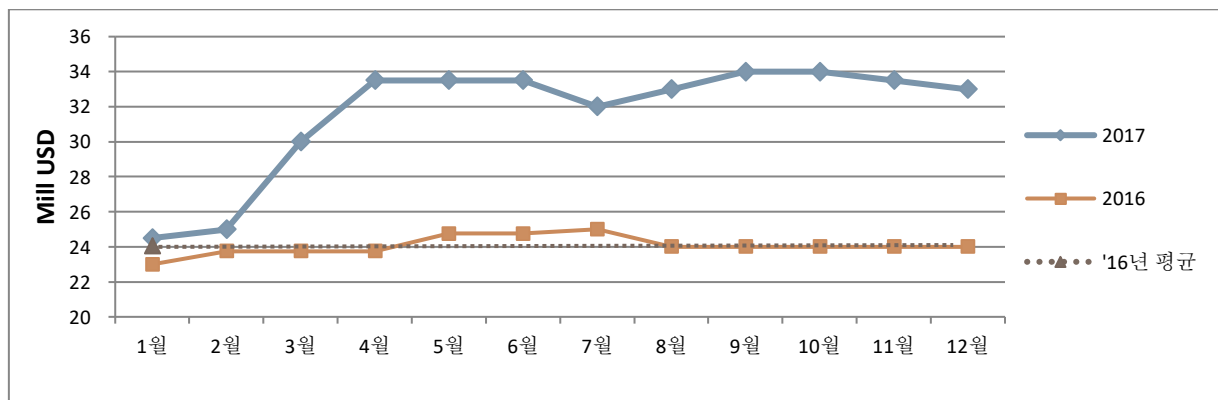




III. BULK CARRIER

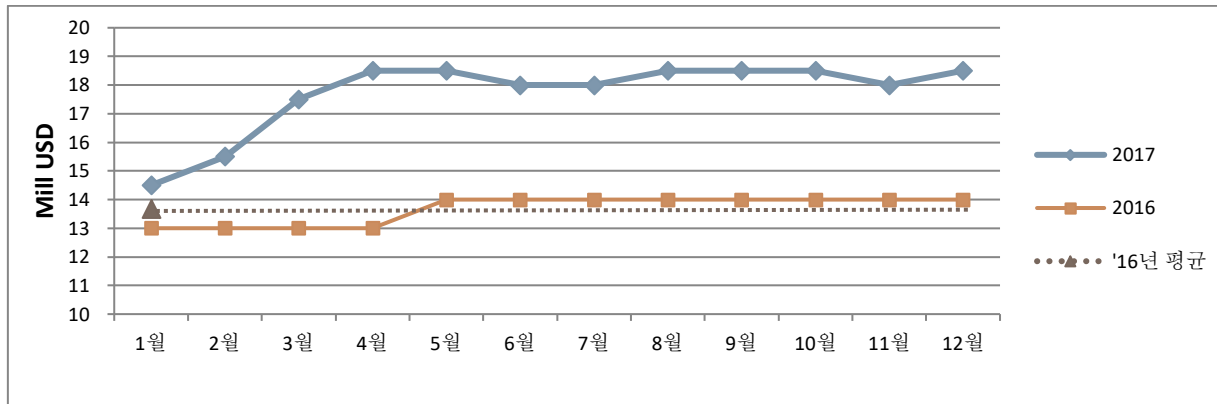
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00	33.00	34.00	34.00	33.50	33.00	31.6
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	-4.5%	3.1%	3.0%	0.0%	-1.5%	-1.5%	-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	28.0%	37.5%	41.7%	41.7%	39.6%	37.5%	31.4%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50	18.00	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%	-2.7%	2.8%	-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%	32.1%	32.1%	32.1%	28.6%	32.1%	29.6%
	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	17.50	16.3
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%	1.6%	0.0%	4.6%	0.0%	2.9%	-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	26.9%	23.1%	22.6%	20.4%	25.9%	21.4%	25.0%	25.4%
	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	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%	-3.6%	3.7%	-
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%	47.4%	33.3%	33.3%	17.4%	16.7%	38.8%
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	24.1	
	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	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	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	9.9	

□ Cape

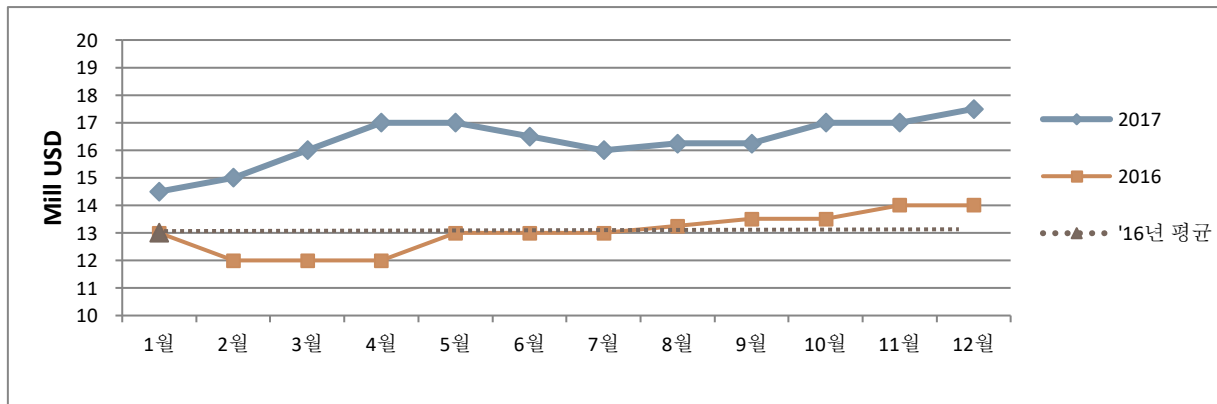


III. BULK CARRIER

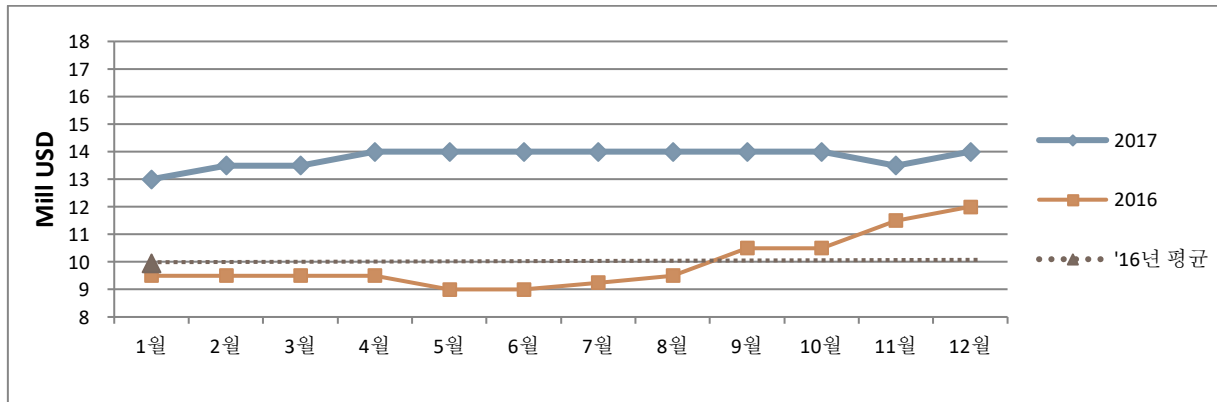
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MAIRAKI	181,026	2011	KOREA	B&W		27.25	Greek buyer
BC	VARVARA	75,321	2001	KOREA	B&W		8.8	Chinese buyer
BC	ALPHA HARMONY	74,428	2001	KOREA	B&W		9.6	Chinese buyer
BC	GLOBAL HORIZON	33,633	2010	JAPAN	MITSU	Cr 4X30T	11.95	Hong Kong buyers (Ocean Longevity)
BC	AZURE BULKER	33,191	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	13	Undisclosed buyer
BC	CLIPPER IYO	28,451	2008	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	8	Undisclosed buyer



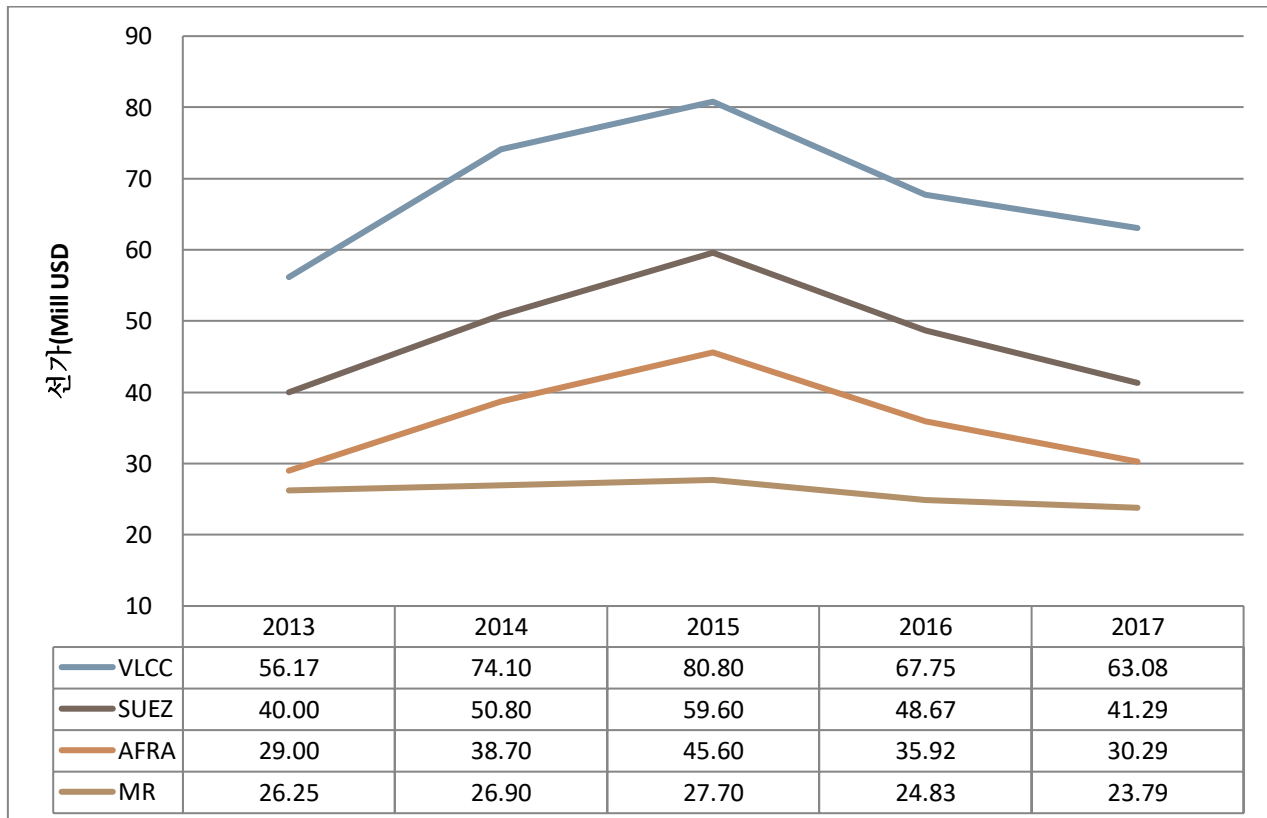
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.08
	-10%	32%	9%	-16%	-6.9%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.29
	-10%	27%	17%	-18%	-15.2%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.29
	-5%	33%	18%	-21%	-15.7%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.79
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.2%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.42
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.8%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

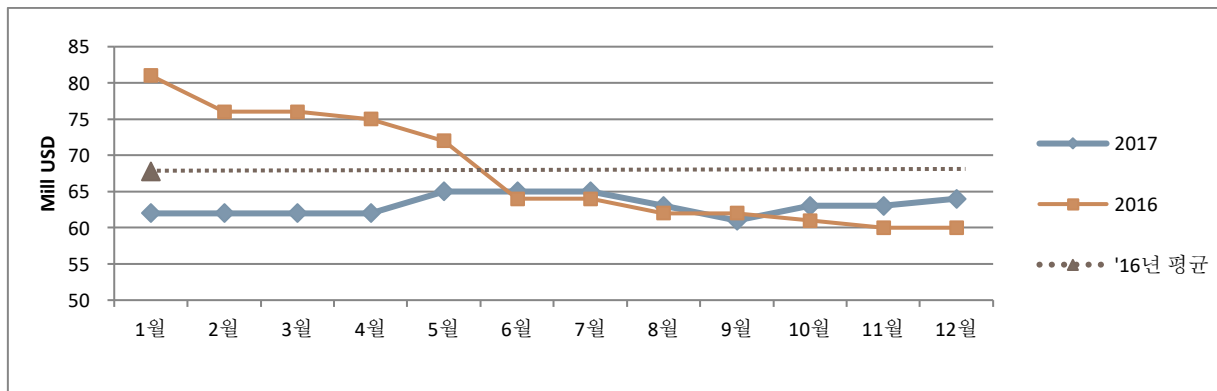




IV. TANKER

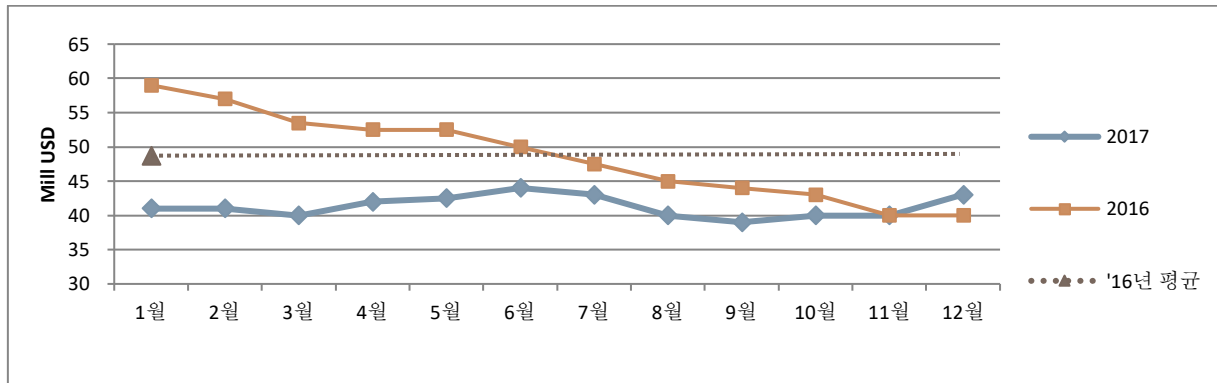
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00	63.00	64.00	63.1
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-3.2%	3.3%	0.0%	1.6%	-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	-1.6%	3.3%	5.0%	6.7%	-6.9%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00	39.00	40.00	40.00	43.00	41.3
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-7.0%	-2.5%	2.6%	0.0%	7.5%	-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%	-19.0%	-12.0%	-7.4%	-11.1%	-11.4%	-7.0%	0.0%	7.5%	-15.2%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.00	30.00	32.00	30.3
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%	0.0%	0.0%	-3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-28.8%	-25.0%	-20.5%	-16.2%	-11.4%	-9.1%	-7.7%	-4.8%	3.4%	10.3%	-15.7%
	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	25.00	23.8
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	0.0%	-2.1%	0.0%	2.1%	0.0%	4.2%	-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%	-12.7%	-5.7%	4.2%	8.7%	2.2%	2.2%	9.1%	9.1%	13.6%	-4.2%
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	13.00	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%	8.3%	-	
	전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%	-12.3%	-10.5%	-10.7%	-9.1%	-8.9%	-14.3%	-14.3%	-9.4%	0.0%	-10.8%	
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

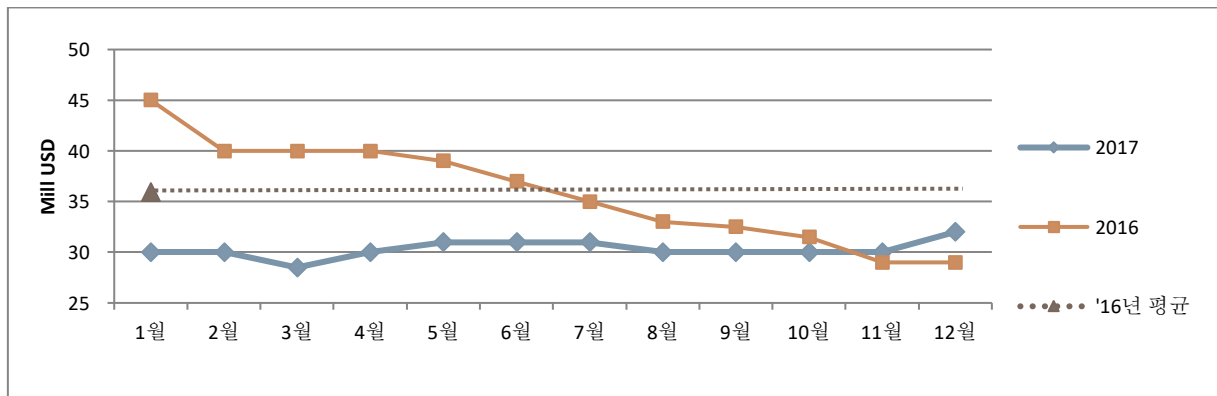


IV. TANKER

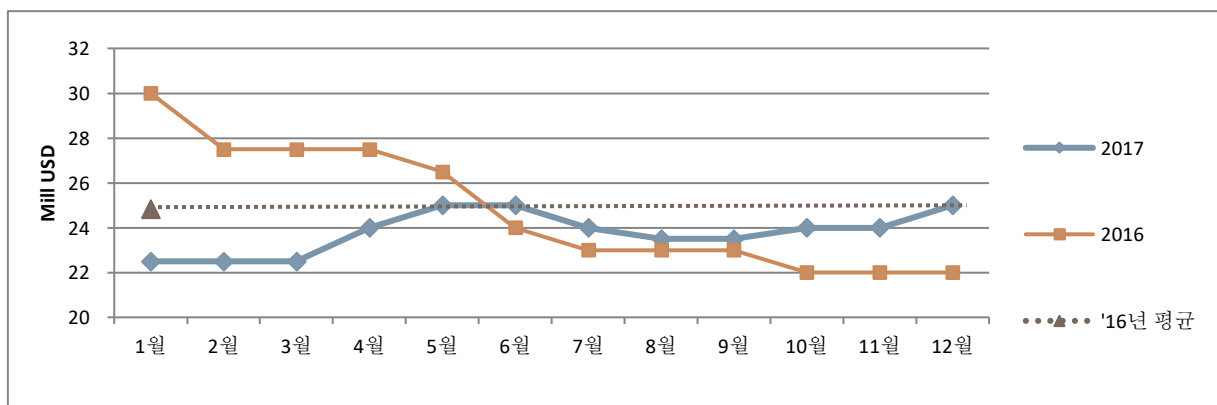
□ SUEZMAX-160K



□ 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 MILTIADES	301,038	2016	CHINA	B&W			
TANKER	GENER8 ANDRIOTIS	301,014	2016	CHINA	B&W			
TANKER	GENER8 STENGTH	300,973	2016	CHINA	B&W		434	USA buyer (International Seaways)
TANKER	GENER8 SUCCESS	300,973	2016	CHINA	B&W			
TANKER	GENER8 SUPREME	300,973	2016	CHINA	B&W			
TANKER	GENER8 CHIOTIS	300,973	2016	CHINA	B&W			
TANKER	ADVANCE VICTORIA	74,995	2006	JAPAN	B&W		13.5	

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ANNIKA	11814	2008	KOREA	B&W	987	TEU	8.75	German buyers (MPC)
CONT	ALS FORTUNA	50542	2009	KOREA	WAR T	4275	TEU	15	Chinese buyers (Ansheng)
MPP	ALI S	3911	1985	JAPAN	MAK	254	TEU	0.86	undisclosed buyer

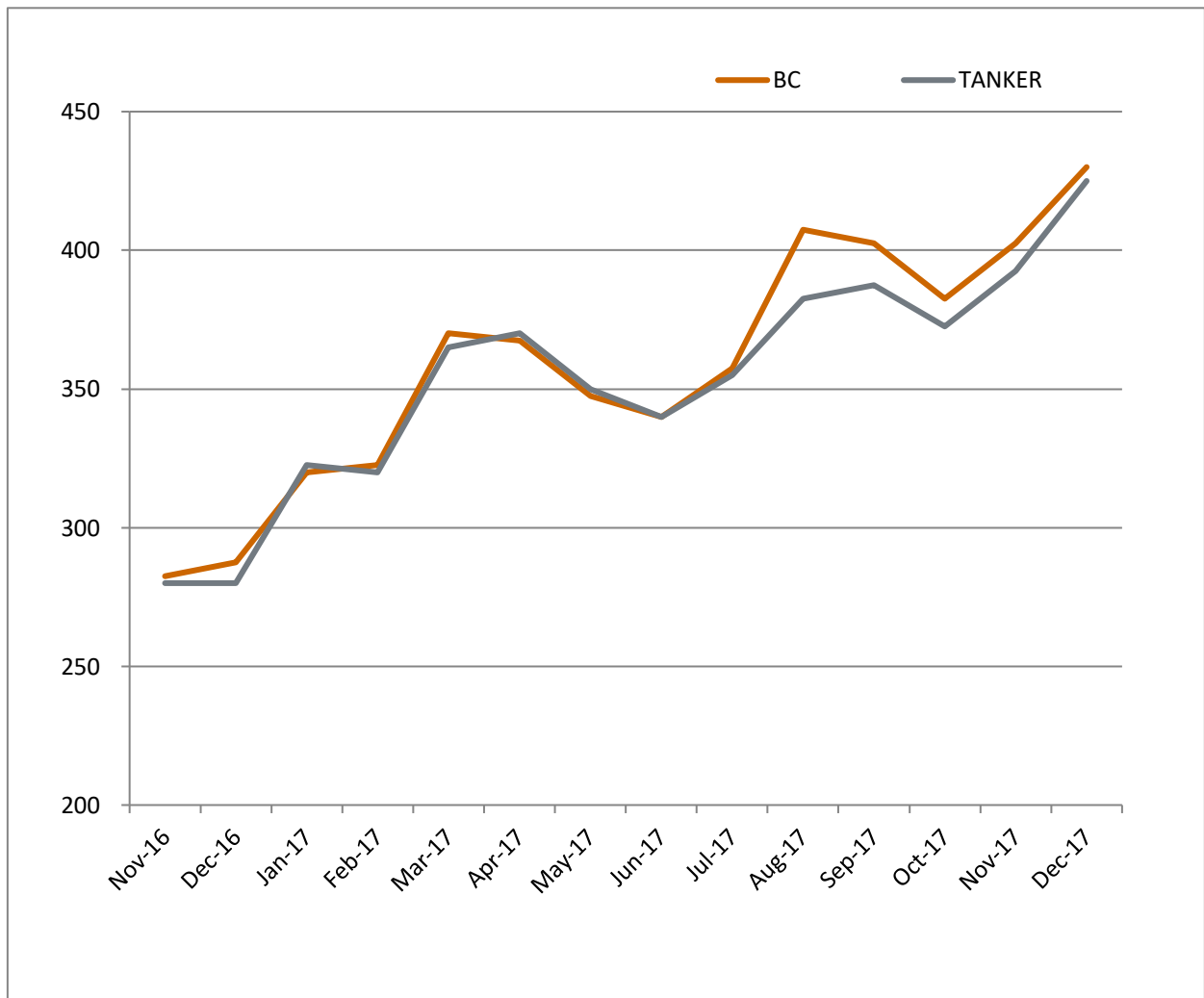


V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 12 월	2017 년 12 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	290.00	425.00	8.3%	46.6%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	292.50	430.00	6.8%	47.0%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



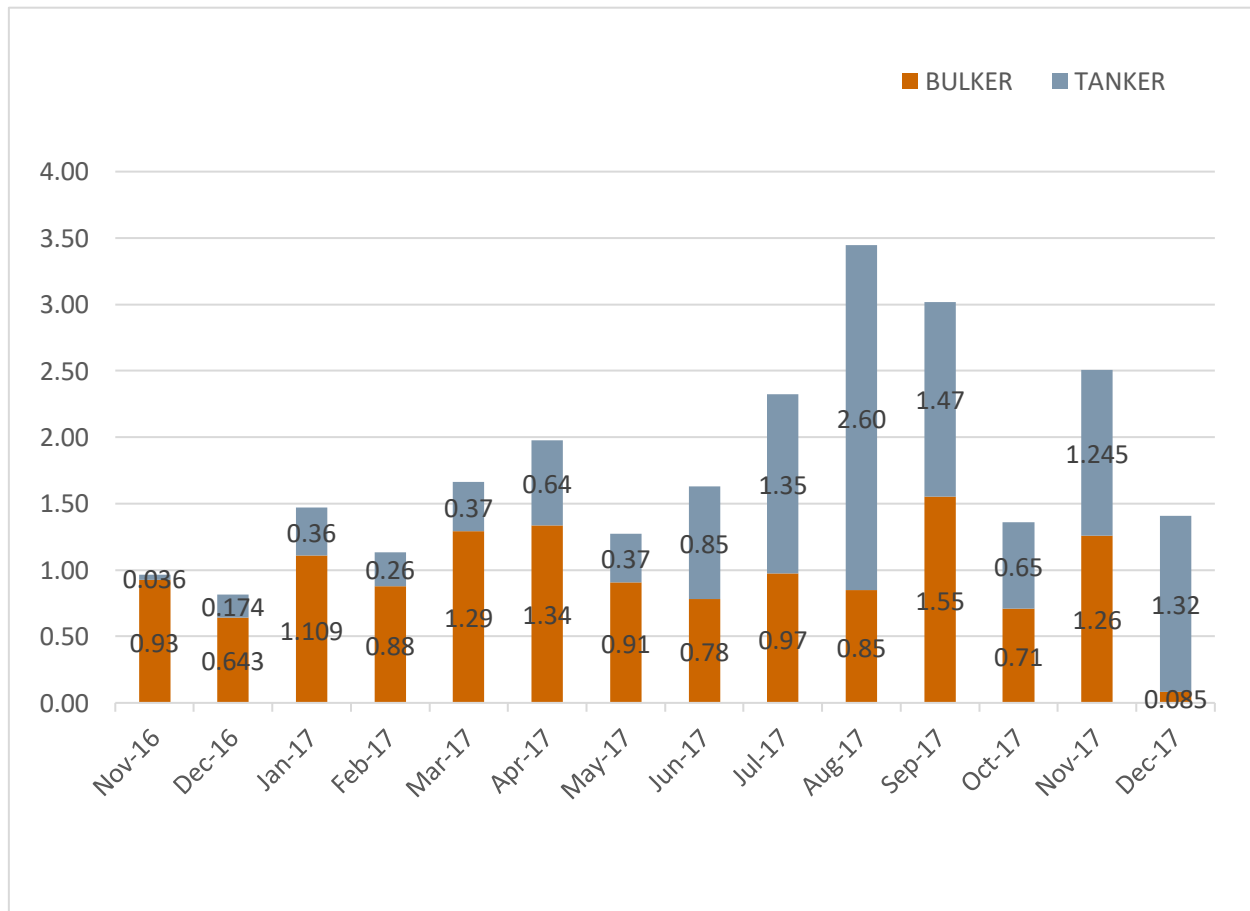


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적			2016 년 12 월		2017 년 12 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	11.35	396.6%	111	241.3%	0.17	2	1.32	660.3%	13	550.0%
BC	27.34	428	11.66	42.7%	288	67.3%	0.64	14	0.09	-86.8%	7	-50.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

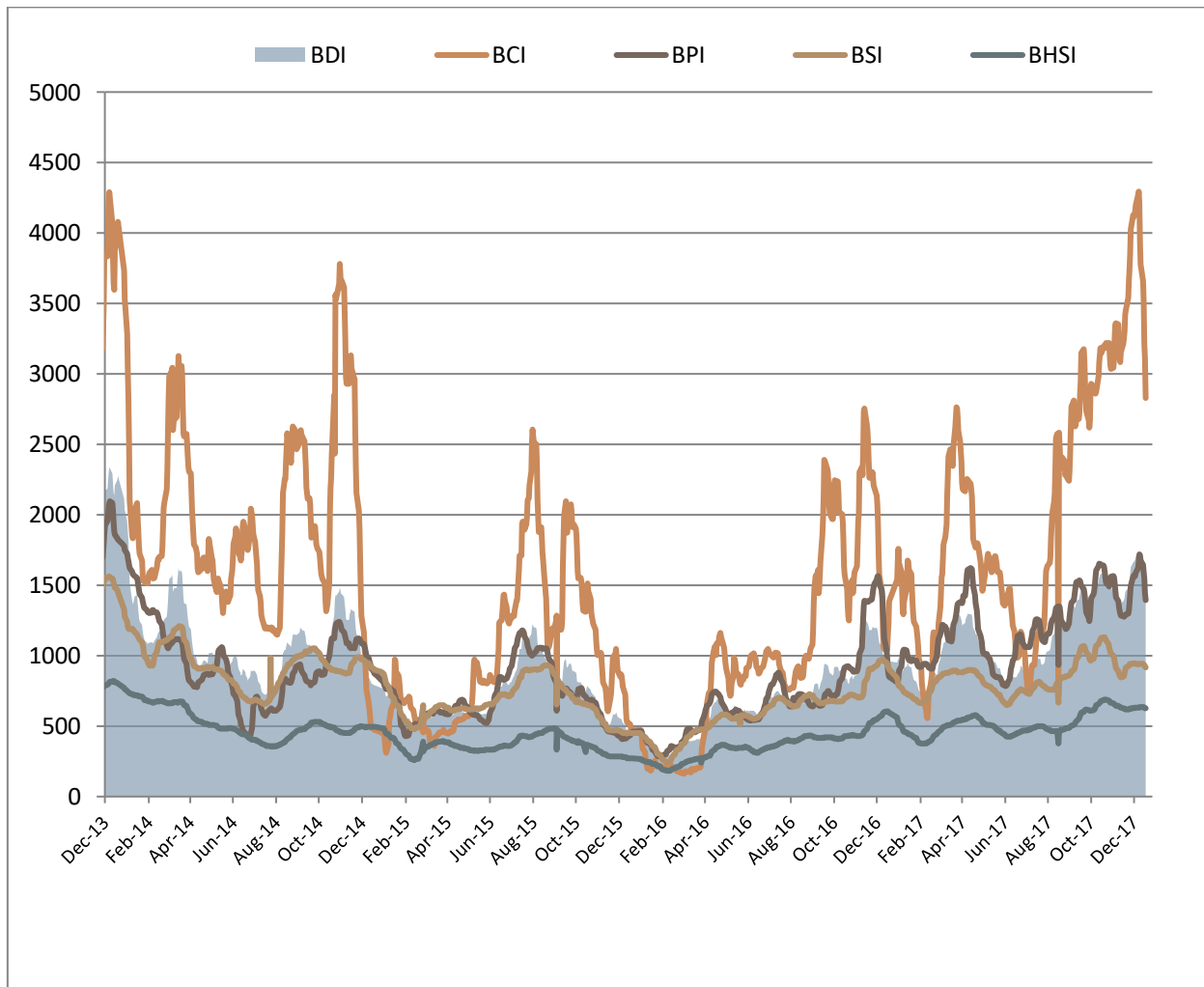
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
MPP	ALASKA ACE	6,150	2041	1981	JAPAN	HANSH IN	310	BANGLADESH
TAN KER	SENTINEL SPIRIT	104,623	14117	1999	KOREA	SULZ	415	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-12-22	2017-12-15	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1366	1619	▼-253.00	2337	290
BCI	2830	3777	▼-947.00	4329	161
BPI	1395	1677	▼-282.00	2096	282
BSI	914	942	▼-28.00	1562	243
BHSI	625	636	▼-11.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	380.50	▲8.50	364.00	▲19.00	356.00	▲8.50
IFO180	407.00	▲10.00	397.00	▲12.50	414.00	▲5.00
MGO	571.00	▲9.00	553.50	▲8.50	586.50	▲11.50

❖ 기준일 : 12 월 22 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-12-22	2017-12-15	CHANGE
미국달러	1080.60	1086.70	▼-6.10
일본엔(100)	953.20	967.50	▼-14.30
유로	1282.40	1278.94	▲3.46
중국위안	164.66	164.41	▲0.25

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
행사	2018 년 해양수산가족 신년인사회	1.3 (수) 11 시	세종문화회관 세종홀	해양수산부, 한국해양산업총연합회, 한국수산산업총연합 주최
포럼	런던 선박 금융 포럼	1.24 (수)	The Dorchester, Park Lane, 런던	- 내년 산업 전망과 금융권 영향 관련 https://www.marinemoney.com/forum



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)

Claire C.W. Ji (지차욱 차장)

Deputy General Manager

Tel. 070-7771-6411

Mob.010-6625-9785

snp@stlkorea.com

claire@stlkorea.com (Personal)

Tyler Kwon (권병찬 사원)

Tel.070-7771-6418

Mob.010-9958-9869

snp@stlkorea.com

tyler@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