



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.184

**Updated January 30, 2018**

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	13
- BC Sales Report	
Tankers	17
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	21
Key Indicators	24
Useful Information	26
Contact Information	27

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

## I . MARKET OVERVIEW

### 1. 신조선 시장동향

현대중공업 그룹이 여러 척의 가스운반선을 수주하였다.

현대중공업이 세계 최초로 건조되는 연안형 LNG(액화천연가스) 생산 설비인 ASLNG 의 계약자로 선정됐다. 현대중공업은 최근 캐나다 스틸헤드 LNG 로부터 ASLNG 2 기의 선체 부분에 대한 기본 설계 및 건조 계약자로 선정됐다고 29 일 밝혔다. ASLNG 는 연근해상에 정박해 육상 파이프라인을 통해 들어온 가스를 액화해 LNG 를 생산·수출할 수 있는 LNG 설비로, 길이 340 미터, 폭 60 미터, 자체 중량 7 만 4000 톤에 달하는 이 설비는 선체 부분에 최대 28 만 m<sup>3</sup>의 LNG 를 저장할 수 있다. 해당 설비는 2024 년부터 캐나다 밴쿠버 아일랜드 서부 연안 키스파 프로젝트에 투입돼 연간 600 만톤의 LNG 를 생산할 예정이다. 현대중공업이 맡게 된 선체 부분의 계약 규모는 5 억 달러로, 현대중공업은 추후 기본 설계가 완료되면 계약 금액을 최종적으로 확정해 건조에 들어가게 된다.

현대중공업은 또한 쿠웨이트 국영 선사인 KOTC (KUWAIT OIL TANKER COMPANY) 와 84,000 m<sup>3</sup>급 초대형 LPG 운반선(VLGC·VERY LARGE GAS CARRIER) 3 척에 대한 선박 건조계약을 맺었다. 계약액의 규모는 약 2 억 2000 만 달러(약 2330 억 원) 수준이다. 이번에 수주한 선박은 길이 228M, 폭 37M 으로, 울산 현대중공업에서 건조돼 2019 년부터 순차적으로 인도된다.

한편, 현대삼호중공업은 일본 NYK LINE 으로부터 174,000 m<sup>3</sup>급 LNG 선 1 척을 수주했다. 이 선박은 오는 2020 년 인도될 예정이며 선박가격을 비롯한 구체적인 내용은 공개되지 않았다. NYK 의 이번 발주가 프랑스 국영전력청(EDF, ELECTRICITE DE FRANCE)과 용선계약을 체결한데 따른 것으로 보고 있다. EDF 는 NYK 가 발주한 LNG 선을 오는 2020 년부터 장기용선 방식으로 빌려 최대 20 년간 운용할 예정이다.

클락슨(CLARKSON)에 따르면 현재 운항중인 총 268 척의 초대형 LPG 운반선 중 절반 수준인 119 척이 현대중공업그룹에서 건조됐다.

### 2. 벌크선 시장동향

지난주 BDI 는 케이프지수의 견인으로 전주대비 94P 상승한 1219P 로 마감하였다.

한주간 가장 주목된 계약건은 CORONA FRONTIER (88,000 DWT, BLT 2000 IMABARI)로 10 여곳이상 검선에 참여하여 관심이 집중된 가운데 최종 매각가는 1,150 만 달러 수준인 것으로 파악된다. 바이어는 중국선주로 알려졌다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

수프라막스 부문이 가장 활발한 움직임을 보였다. "MARY LINA" (52,454 DWT, BUILT 2007 TSUNEISHI)이 인도네시아 바이어에게 1,300 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다. 지난 11 월에 매각된 M/V "LEO ADVANCE" (55,638 DWT, BLT 2007 MITSUI/JAPAN)이 1,260 만 달러였던 것과 비교하면 선가가 상승한 것을 확인 할 수 있다.

### 3. 탱커선 시장동향

스팟운임시장이 약세를 이어가고 있어 탱커선가에도 부정적인 영향을 미치고 있다.

수에즈막스 MARIKA (166,000 DWT, BLT 2004 BRODOSPLIT)가 그리스바이어에게 1,550 만 달러에 매각되었다. 동 선박은 크로아티아에서 건조된 선박으로 지난달 1,880 만 달러에 매각된 TEIDE SPIRIT (159,000 DWT, BLT 2004 DSME)보다 3 백만 달러 이상 낮은 가격이다. 선가약세와 더불어 건조지에 따른 선가차이일 것이다.

### 4. 해체선 시장동향

연말부터 이어진 해체선가 상승세가 한풀 꺾이는 분위기 이다. 인도아대륙의 로컬해체선시장에서 약세로 전환된 듯한 신호가 보이고 있다. 인도 방글라데시 터키 역시도 로컬 철강재 가격이 급락하면서 해체선가도 동반 하락하고 있다. 또한 파키스탄 대법원에서 고층건물 건설에 대한 제재를 가한다는 소식이 전해지면서 로컬철강수요도 약세를 보이고 있다. 결국 최근 보고된 높은 해체선가를 뒷받침하기엔 로컬분위기가 받혀주지 못하고 있다.

지난 연말/연초 파키스탄에서 탱커선수입을 재개할 것이라는 소문이 돌면서 탱커선거래량이 늘었으나 여전히 파키스탄 탱커선 시장은 오픈되지 않고 있다. VLCC "MISTRAL" (46,703 LWT, 306,278 DWT, BUILT 2000)이 새롭게 해체선 매각에 나선 가운데, 탱커선부문에서 1993 년 건조된 파나막스 탱커 "UMNENGA" (13,085 LWT, 66,895 DWT, BUILT 1993)이 콜롬보에서 인도되는 조건(AS IS COLOMBO)으로 USD 438/LDT 에 매각되었다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. 해양수산부, '해운산업 재건 본격 추진' 등 2018 년 업무계획 발표

해양수산부는 올해를 해운항만산업 재도약 원년으로 만든다는 다짐이다.

해양수산부(장관 김영춘)는 1 월 25 일 2018 년을 '글로벌 해양강국 실현을 위한 해양수산업의 재도약 원년'으로 만들겠다고 한국해양진흥공사 설립, 선박신조 지원, 친환경 선박 대체보조금 도입을 통한 '해운산업 재건 본격화' 등을 골자로 하는 2018 년 업무계획을 발표했다.

해양수산부는 업무계획을 통해 올해 7 월 한국해양진흥공사 설립, 친환경 선박 대체보조금 도입, 올해 4 월 인천항 통합부두운영사 출범, 국가필수해운항만제도 도입을 통해 2018 년을 해운항만산업 재도약 원년으로 만든다는 계획이다. 또 해양수산부는 오는 4 월까지 스마트 해상물류 구축전략을 마련하는 한편 수산물 수출가공클러스터 조성, 산지 거점 유통센터 3 개소 확충, 소비지분산물류센터 1 개소 건립 등을 통해 '사람과 자본이 모이는 혁신형 해양수산업'을 만든다는 방침이다. 이밖에도 해양수산부는 러시아 수산물류복합단지 조성을 추진하는 등 우리 해양산업의 국제적 위상을 높이는 데도 힘쓰기로 했다.

이와 관련, 김영춘 해양수산부 장관은 "한국해양진흥공사 설립, 어촌뉴딜 300 종합계획 수립 등 주요 사업을 차질 없이 추진하여 '글로벌 해양강국 대한민국'을 실현하고, 올해를 해양수산업이 새롭게 도약하는 원년으로 만들겠다"고 말했다.

해양수산부가 이날 정부세종청사에서 발표한 '2018 년도 주요업무 계획'을 정리했다.

#### ▣해양수산부 2018 년도 주요업무 계획▣

##### ▲해운산업 재건 본격화

- 올해 7 월 한국해양진흥공사를 설립, 초기자본금 3 조 1,000 억 원을 활용해 50 척의 선박신조 발주와 국적선사의 유통성 확보 등을 지원한다.
- 해운-조선 상생협업체를 고위급으로 격상(차관급)하고, 친환경 선박 대체 보조금 지원제도를 도입, 해운-조선 상생협력을 추진한다. 올해 이 사업에 42 억 5,000 만 원을 투입한다.

## II . ISSUE & TREND

■물류기능 마비 등 긴급 상황에도 안정적인 항만운영이 가능하도록 '국가필수해운항만제도'를 도입한다. 이를 위해 올해 상반기 법률 제정을 추진한다. '국가필수해운항만제도'는 국가가 필수화물 수송 선대를 보유·운영하고 항만별 필수 항만운영사업체를 지정하는 형태로 운영된다.

### ▲항만경쟁력 확보

■올해 4월 인천항 운영효율성 강화를 위해 인천항 통합부두운영사를 출범시키고 올해 하반기에는 부산신항에 국적선사와 부두운영사들이 참여하는 '국적 물류기업 연합 터미널'을 확보한다. 이를 통해 터미널별로 중복 운영 중인 컨테이너 수리·세척·검역·통관 등 부대서비스를 통합하고 그 기능을 재배치할 계획이다.

■컨테이너 부두, 항만배후단지 등 부산신항 인프라 지속 확충과 더불어 장기물동량, 선박대형화 등에 대응하기 위한 중장기 부산항메가포트 육성전략을 올해 하반기 수립한다.

■인천신항 항만배후단지를 조기 공급(올해 하반기 66만㎡)하고 올해 중 광양항 배후단지 전력시설 확충과 석유화학부두 증설을 추진한다.

### ▲핵심성장 선도과제 추진 본격화

■국가물류체계 혁신을 위해 올해 4월, 자율운항선박·해상통신망·스마트항만 등을 통합·연계하는 '스마트 해상물류 구축전략'을 마련하여 혁신성장 선도사업으로 추진한다.

- 상반기 중 자율운항선박 개발을 위한 무인선 제작

- 연안 100km(현재 30km)까지 통신이 가능한 해상 초고속무선통신망(LTE-M) 구축

- 올해 하반기, 스마트 항만 실현을 위해 부산신항에서 터미널 간 화물정보공유시스템을 시범 운영하고, 신규 터미널 하역 자동화를 추진

### ▲수산업의 고부가가치화

■올해 하반기 수산물 가공·유통·수출이 결합된 '수출가공클러스터' 조성을 추진하고, ASEAN 과 미 동부 등에 해외 수출지원센터를 확대한다. 현재 예비타당성 조사 중인 목포의 전남 수출가공클러스터에는 980억 원의 예산이 투입되며, 부산권은 상반기중 예비타당성 조사를 추진할 예정이다.

■현재 6 단계인 수산물 유통단계를 4 단계로 축소하기 위해 산지거점 유통센터를 확충하고 소비지분산물류센터도 건립한다. 이를 위해 산지거점 유통센터 3개소와 소비지분산물류센터 1개소를 올해 착공할 계획이다.

### ▲해양新산업 육성 및 창업지원

■액화천연가스(LNG) 추진선박 운항에 대비하여 LNG 공급 인프라 구축을 추진하고, 조류·파력 등 해양에너지 기술실증을 위한 실험장 시험장을 조성한다.

## II . ISSUE & TREND

■올해 상반기중 창업지원기관을 지정하는 한편 창업기업 R&D 의무지원비율(40%)을 도입하는 등 창업을 지원한다.

### ▲해양관광·레저산업 활성화

■마리나 대중화를 위한 맞춤형 항로를 개발키로 하여 올해 상반기 중 이를 위한 기획연구를 진행하는 한편 올해 12월 창원에 거점마리나 항만을 착공한다. 이와 함께 현재 선박 정원 1인당 20만원대인 의무보험료를 올해 상반기중 10만원 중반대로 인하 추진한다.

■올해 상반기 중 3항차를 개설하는 등 한-대만 크루즈 항로 운항을 본격화하여 크루즈 시장을 다변화한다. 관광 편의 증진을 위해 올해 4월 서귀포 크루즈터미널을 준공하고 현재 9개 선석인 전용부두를 12개 선석으로 늘리는 등 크루즈 인프라를 확충한다.

## 2. 해운업계, 온실가스저감 계획 4월 채택 목표

국제해사기구(IMO)에서 선박의 온실가스(GHG) 저감 목표 설정을 위한 국제 협상이 막바지에 이르고 있다. IMO는 4월 제 72회 해양환경보호위원회(MEPC72)에서 단기·장기 목표를 포함한 온실가스 저감 계획 채택을 목표로 하고 있다. 선박 에너지효율 개선을 주장하는 일본과, 총량 감축을 요구하는 유럽을 중심으로 논의가 이뤄질 것으로 보인다.

전 세계 온실가스 배출량에서 국제 해운이 차지하는 비중은 2% 이상이다. IMO에 따르면 대책을 강구하지 않는 한 무역량 증대에 따라 국제 해운의 배출량은 2012년 시점의 8억t에서 2030년에 16억t 규모, 2050년에는 30억t 규모로 확대된다.

2015년 파리 협정은 지구의 평균 기온 상승을 산업 혁명 전에 비해 평균 2도 미만으로 줄이는 장기적 목표를 설정했다. 선진국, 신흥국을 막론하고 체약국이 온실가스 저감 목표를 정하는 '전원 참가형' 규정을 정했다.

그동안 국제해운과 국제항공은 특수 사정을 고려해 각각 IMO와 국제 민간항공기구(ICAO)에 대책을 모두 맡겨왔다. ICAO는 2016년 가을 총회에서 "2020년 이후 국제 항공의 총 배출량을 늘리지 않는다"는 목표에 합의했다. 해운만이 목표를 정하지 않은 상황이다. EU(유럽연합)는 2023년까지 IMO가 구체적인 대책을 내놓지 않는다면 EU의 배출권 거래 제도에 해운을 포함시킨다는 의사를 밝혔다.

## II . ISSUE & TREND

온실가스 저감 목표의 종류에는 수송량당 배출 감축을 목표로 하는 '선박 에너지 효율 규제'와 배출량 절대치를 기반으로 하는 '총량 규제'가 있다.

일본 정부는 단기 목표로 2030년까지 '선박 에너지 효율 40% 개선'을 제안했다. 총량으로 환산하면 2008년 대비 거의 큰 변동이 없다. 일본 정부는 총량 규제는 기술 개발이나 선박의 교체 기간이 걸리는 것을 고려해 어렵다는 시각이다. 우선 선박의 연비 효율을 향상시켜 온실가스 감축 환경을 조성한 뒤 장기 목표로 2060년까지 총량 기준 50%를 감축(2008년 대비)해야 한다는 시나리오다.

유럽 국가들은 2050년에 총량 70% 감축을 주장한다. 파리 협정의 기온 목표를 달성하기 위해서는 총량 규제가 필요하다는 근거다. 효율 기준 목표일 경우 2050년에 90% 개선이라는 높은 저감수치를 요구하고 있다. EU는 올해부터 역내 선박 연비 모니터링 의무화를 시작했으며, 장래적으로 해운의 배출권 거래 도입을 염두에 두고 있는 것으로 보인다.

이 가운데 가장 높은 목표를 요구하고 있는 곳은 도서국가들이다. 온난화에 따른 수면 상승에 대한 위기감을 반영해 2035년까지 온실가스 무배출을 요구하고 있다.

중국 브라질 기타 신흥국은 수치 목표를 내놓지 않았다. '공통적이지만, 차이가 있는 책임'(CBDR, Common But Differentiated Responsibilities) 원칙을 바탕으로, 선진국과 신흥국을 구별해야 한다는 주장이 배경에 있는 것으로 보인다. 이밖에 국제 해운 단체 국제해운회의소(ICS)는 2050년 목표로 '총량으로 2008년 수준 이하' '효율 50% 감소'라는 두 가지 안을 제시했다. 일본 유럽보다 완만한 감축 수준을 담고 있다.

온실가스 감축은 선박 기술의 혁신을 한층 가속화시킬 것으로 보인다. IMO는 지난해 가을에 열린 온실가스 감축 회의에서 장기 전략으로 '금세기 중 온실가스 무배출'에 합의했다. 수소 연료를 비롯해 해상수송모드의 혁신으로 이어질 가능성이 높다.

### 3. 미-중 무역전쟁 '전운' 고조...위기감 커지는 한국수출

미국과 중국간 긴장감이 감돌고 있다. 미국은 대중 무역적자를 제기하며 수입규제 강화 등 단단히 버리고 있는 모양새다. 반면 중국도 당하고 있지만은 않겠다는 기세다. 시초는 최근 도널드 트럼프 미국 정부가 외국산 세탁기 및 태양광 패널에 대해 세이프가드(긴급수입제한조치)를 발동하면서부터다. 이는 미국의 자국 기업 보호차원이다.

## II . ISSUE & TREND

특히 이번 세이프가드 발동은 미국의 최대 무역적자국인 중국을 겨냥한 예고편이란 관측이 지배적이다. 향후 미국이 대 중국 수입규제 강화에 나설 경우 중국 역시 즉각적인 보복조치에 나설 가능성도 적지않아 양측간 무역전쟁이 불가피할 것이란 전망이 나온다. 일부 전문가들은 추정대로 양국간 무역전쟁이 벌어질 경우 이들 국가에 대한 수출의존도가 높은 우리나라는 대외 수출에서 직격탄을 피할 수 없을 것으로 내다봤다.

23일 블룸버그통신은 "지난 대선 때부터 미국 기업과 일자리 보호를 위해 강력한 보호무역 정책을 취하겠다고 공언해온 트럼프 대통령이 한국과 중국 등을 대상으로 한 첫 번째 강력한 세이프가드를 발동했다"고 보도했다. 이날 트럼프 대통령은 삼성·LG 전자 세탁기에 대한 세이프가드로 120만대를 초과하는 물량에 대해 최대 50%의 관세를 부과하기로 결정했다. 또한 한국산, 중국산 등 수입산 태양광 패널에 대해서도 최대 35%의 관세를 매겼다. 블룸버그통신은 이번 세이프가드 조치가 트럼프 대통령이 강력하게 주창해온 '미국 우선주의'를 실현시키기 위한 실질적인 조치인 동시에 미국의 최대 무역적자국인 중국을 겨냥한 전초전이라는 해석을 내놓았다.

중국 해관총서에 따르면 지난해 중국의 대(對)미국 무역흑자액(수출액-수입액)은 전년보다 10% 늘어난 2758억 달러로 사상 최고치를 기록했다. 이는 대 미국 교역국 가운데 가장 많은 흑자를 낸 것이며 한국(179억 달러)과 비교해 15배 더 많은 수치다. 중국의 대미 주요 수출품목은 전기제품, 철강, 섬유·의류 등 제조업 품목이며 대미 주요 수입 품목은 콩, 항공기, 원유, 천연가스 등이다.

트럼프 대통령이 대선 후보시절부터 중국산 수입품에 대한 45%의 관세 부과 등 무역제재를 강력하게 시사해온 것도 이같은 막대한 대중 무역적자 때문이다. 트럼프 대통령이 취임한 지난해에는 대중 통상압박이 오포에 그쳤지만 집권 2년차인 올해부터는 실제 행동으로 옮겨지고 있는 양상이다.

실제 미국 무역대표부(USTR)는 지난 14일 지식재산권 침해를 이유로 중국 인터넷 쇼핑몰 타오바오 등 3곳과 오프라인매장 6곳을 '악덕시장(짜퉁시장)' 블랙리스트에 올렸다. 지난 12일에는 미국 구제무역위원회(ITC)가 중국의 알루미늄 합금 시트에 대한 반덤핑 조사와 상계관세조사를 계속하기로 결정했다. 이러한 미국의 대중 통상압박 속에 이번 트럼프 대통령의 외국산 수입품에 대한 세이프가드 조치는 중국에 대해 본격적으로 수입규제를 나서겠다는 의지를 천명한 것이란 관측에 무게가 실리고 있다.

## II . ISSUE & TREND

만약 미국 정부가 중국에 대한 수입규제를 본격화한다면 양국 간 무역전쟁은 불가피할 전망이다.

이와 관련해 중국 관영매체인 환구시보는 24 일 사설을 통해 "중국은 한국처럼 만만하지 않으며 휘두를 뭉둥이가 많다"며 보복 수단으로 미국산 자동차·육류·공·면화·항공기 판매 규제는 물론 미국 국채 매각과 미국으로의 유학 억제조치까지 거론했다.

내달 초부터 적용되는 미국의 세탁기·태양광패널 세이프가드로 곤경에 처한 우리 수출로서는 미·중 간 무역전쟁은 '엎친데 덮친격'일 수밖에 없다.

국제무역연구원이 작년 2 월에 내놓은 보고서에 따르면 미국이 대중 무역제재에 나설 경우 ▲세컨더리 보이콧(제 3 자 제재) ▲중국 환율조작국 지정 ▲중국산 제품에 국경세 도입 및 고관세 부과 ▲반덤핑·상계관세 등 무역구제조치 강화 등의 조치를 취할 것으로 예측됐다.

중국 역시 이에 굴하지 않고 ▲반덤핑 관세부과 및 WTO 제소 ▲미국산 제품 불매 ▲중국 내 미국기업 제재 ▲미국 국채 대량 매도 등 맞불 대응에 나설 것이란 분석이다.

보고서는 이같은 미국의 무역제재로 중국의 대미 수출이 감소하게 되면 한국의 대중 중간재 수출이 타격을 입을 수 있다고 진단했다. 구체적으로 중국의 대미 수출이 10% 감소하면 중국의 중간재 수요 하락으로 한국의 총수출이 0.25% 줄고, 또한 중국의 대미 수출 감소는 자국의 경제성장 둔화로 이어져 중국 내 한국산 제품 수요도 감소할 수 있다고 보고서는 내다봤다. 이와 함께 중국 기업을 겨냥한 미국의 강력 규제는 우리 기업들에게도 적용될 수 있다고 우려했다.

전문가들은 미국과 중국에 휘둘리는 우리 수출구조의 한계를 극복하기 위해선 신시장 개척 등 수출시장 다변화에 박차를 가해야 한다고 지적하고 있다. 우리나라 전체 수출에서 중국과 미국이 차지하는 비중은 작년 기준 각각 24.8%, 12.0%로 1 위, 2 위를 기록하고 있다.

조철 산업연구원 선임연구원은 "베트남 등 아세안, 인도, 중동 등 성장 가능성이 높은 시장 수요분석을 통한 신규시장 개척 전략을 강화하는 등 신흥국에 대한 수출 비중을 높이는 데 정책적 역량을 집중할 필요가 있다"고 주문했다.

## II . ISSUE & TREND

### 4. [현대경제연구원] 2018 년 중국경제 주요리스크와 시사점

#### ■개요

지난해 중국은 목표치보다 높은 6.9%의 경제성장률을 달성하였지만, 올해에는 경기하방 압력을 작용할 만한 경제개혁 과제들이 산적해 있다. 특히, 올해부터는 질적성장을 위한 신성장 동력 발굴, 산업과잉, 부동산 버블, 금융시장, 기업부문 부채, 사회문제 등 구조적인 문제 해결에 방점을 둘 예정이어서 주요 리스크에 대한 관리가 핵심과제로 부상하고 있다.

#### ■2018 년 중국경제의 주요 리스크

- ① 성장 동력 점차 약화. 최근 인도를 포함한 신흥국 경제의 성장이 빨라지는 것에 비해 중국은 잠재성장률이 하락하는 등 성장 동력이 지속 약화되고 있다. 세계 경제가 2020 년까지 개선세를 보일 것으로 예상되는 가운데, 신흥국 경제도 회복속도가 빨라지고 있다. 그러나 중국경제는 6% 성장을 유지할 것으로 보이나, 둔화세로 돌아설 것으로 전망된다. 2001~2010 년 사이 평균 10.7% 이던 중국의 잠재성장률은 2016~2020 년 사이 평균 6.4%로 하락할 것으로 전망된다. 이는 상대적으로 성장속도 가 인도와는 대조되는 모습이다.
- ② 부동산 시장 둔화에 정책 다각화 추진. 최근 2 년 간 중국은 과열된 부동산 시장을 통제하기 위해 억제정책을 펼치면서도 대도시 중심으로 실수요자들을 위한 맞춤형 정책도 병행하고 있다. 중국 주택가격 증가율은 2015 년부터 빠르게 상승하면서 2016 년 3 분기까지 과열 양상을 보다가, 당국이 부동산 과열 억제를 위한 정책을 실시하면서 2016 년 4 분기부터 최근까지 1, 2, 3 선도시의 주택가격 증가율이 빠르게 하락했다. 베이징, 광저우, 샤먼 등 대도시에서 부동산 구매제한, 대출제한 정책에 판매제한까지 더 하면서 주택가격 상승률이 크게 꺾인 것이다. 그럼에도 한편으로는 실수요자들을 위해 주택용 토지공급을 늘리고 집체토지개발 및 주택임대 시범사업을 진행하는 등 맞춤형 정책도 병행하고 있다.
- ③ 유동성 부족에 선별적 금융지원 모색. 중국의 통화정책은 공개시장조작을 통한 유동성 통제방식을 운용함과 동시에 포용금융(普惠金融, inclusive finance)을 통한 선별적 금융지원도 병행하고 있다. 중국 인민은행은 단기자금시장의 과잉유동성이 채권시장은 물론 금융시장 전체의 신용위험을 확대시킨다고 판단하였다. 이에 따라 지난해부터 전통적인 통화정책(기준금리 조정) 대신, 단·중기 유동성 통제와 같이 유연성과 활용도가 높은 유동성 통제 방식을 택하고 있는데, 공개시장조작으로 시중 자금흡수를 진행하면서 단·중기 정책금리(역 RP 7 일물, SLF 7 일물, MLF 1 년물)가 인상 됨에 따라 시장금리(SHIBOR 7 일물) 상승을 유도하는 방식을 택하고 있다. 동시에 중소기업, 저소득층, 농민 등 금융 사각지대를 위한 선별적인 금융지원 서비스인 포용 금융(普惠金融) 정책도 병행하고

## II . ISSUE & TREND

있는데, 전체 대출잔액 혹은 신규 대출액에서 포용 금융이 차지하는 비중이 1.5%이상인 은행에 대해 기준을 0.5%p 인하, 10% 이상인 은행은 추가 1%p 인하하는 정책도 실시하고 있다.

- ④ 부채 리스크 확산에 금융 감독·관리 강화. 중국은 최근까지 기업부문을 중심으로 신용팽창이 급격히 진행되면서 기업부채의 부실 우려가 확산되고 있다. 중국의 기업부문 부채의 GDP 대비 비중은 2017년 상반기 기준 163.4%로 나타났으며, 이에 따라 동 기준 민간부문 신용 갭(Credit-to-GDP gap)은 18.9%p 로, 2012년 3분기 이후로 꾸준히 '경보'단계이다. 원리금상환비율(Debt Service Ratio, DSR)도 꾸준히 상승하여 2017년 2분기 현재 20.0%를 기록하고 있는데 이는 한국, 멕시코 등 주요 신흥국 평균 수준인 11% 정도보다 크게 웃도는 상황이다. 또 회사채 발행액도 2013년 3.68조 위안 규모에서 연평균 30.8%씩 증가하여 2016년에는 8.22조 위안에 달해 신용리스크 확산에 대한 우려가 가중되고 있다. 기업부문의 부채 리스크가 은행으로 확산되는 것을 막기 위해 중국 은행감독관리위원회는 2018년에 대출 등에 대한 리스크 관리를 강화할 예정이다.
- ⑤ 생산가능인구 감소문제 부각. 중국의 1인당 GDP는 상승하는 반면, 생산가능인구 비중은 줄면서 노동생산성이 하락하고 있다. IMF에 따르면, 중국의 1인당 GDP는 오는 2019년에는 1만 달러를 넘어설 것으로 예상되고 있으며, 생산가능인구가 향후 지속 감소할 것으로 예상되는 등 중진국 함정 가능성이 커지고 있다. 이에 중국은 인구 고령화에 대비해 2016년부터 '두자녀 정책(二胎化)'을 본격화하고 있으나, ILO는 중국의 노동생산성이 2006~2010년 사이 평균 10.60%에서 2016~2020년 평균 6.22%까지 하락할 것으로 전망하고 있다.

### ■ 시사점

중국경제가 6% 후반대의 성장률에서 큰 둔화는 없겠으나, 집권 2기에 진입한 시진핑 정부가 경제개혁에 집중할 가능성이 커지면서 경제하방 압력은 여전히 존재한다. 첫째, 중국 경제의 거시조절 정책 실패로 나타날 수 있는 경기 둔화 등 돌발 변수에 상시적으로 대응해야 한다. 둘째, 부동산 시장에서 투기억제와 실수요자를 위한 정책적 조합이 다양하게 등장할 가능성이 있다. 셋째, 중국 시중 유동성 악화로 산업경기, 내수소비가 위축될 가능성도 상존하고 있어 우리기업의 피해 방지책도 필요하다. 넷째, 중국 민간부문의 과도한 부채가 중국경제의 회색코블스로 작용하면서 기업부문-은행부문 도미노 부도확산 가능성도 상존하고 있어 리스크의 국내 이전에 대한 모니터링을 강화해야 한다. 다섯째, 향후 중국이 노동생산성 하락 등으로 겪게 될 산업구조의 변화와 우리나라의 수입품에 대한 영향에 대비해야 한다.



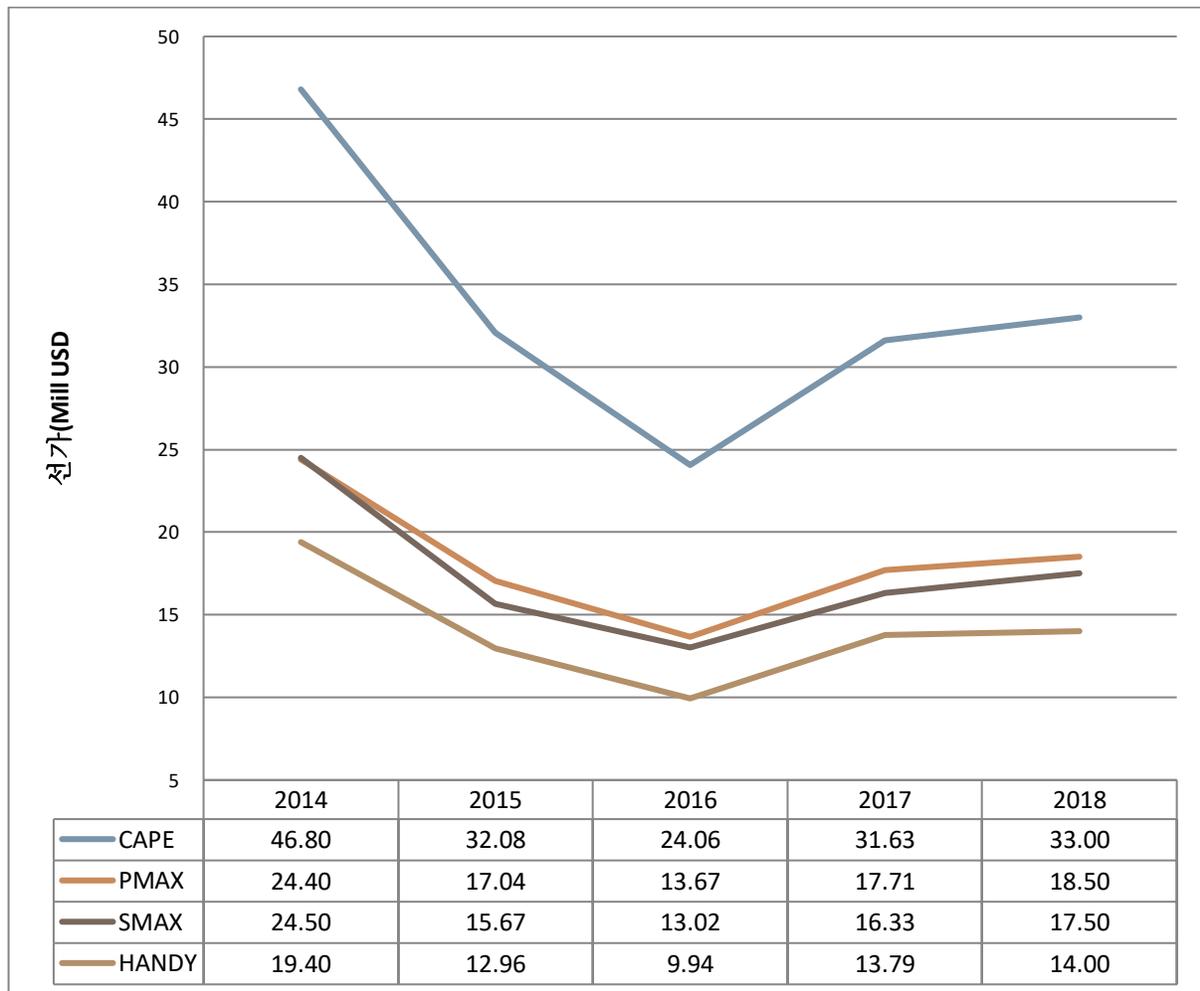
### III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Capesize 180K</b>	46.80	32.08	24.06	31.63	33.00
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	4.35%
<b>Panamax 76K</b>	24.40	17.04	13.67	17.71	18.50
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	4.47%
<b>Supramax 56K</b>	24.50	15.67	13.02	16.33	17.50
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	7.14%
<b>Handysize 32K</b>	19.40	12.96	9.94	13.79	14.00
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	1.51%

#### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

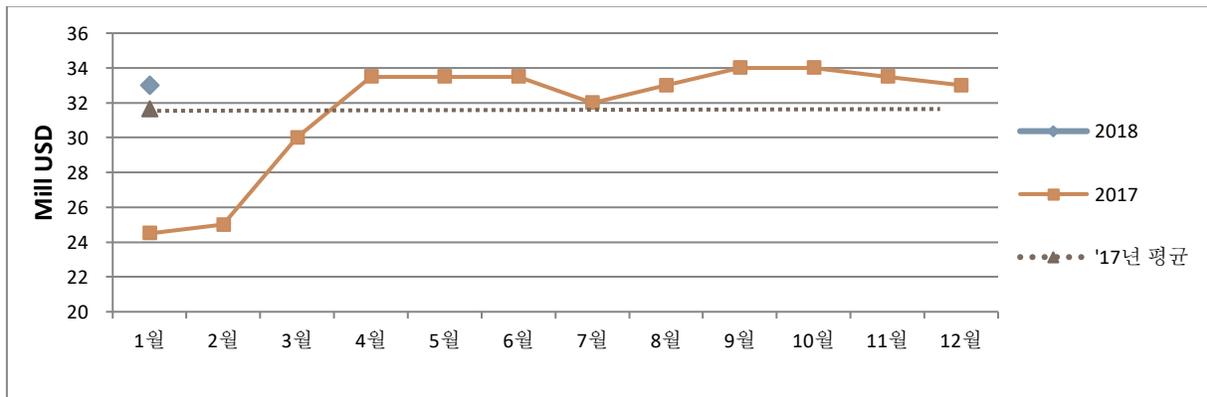




### III . BULK CARRIER

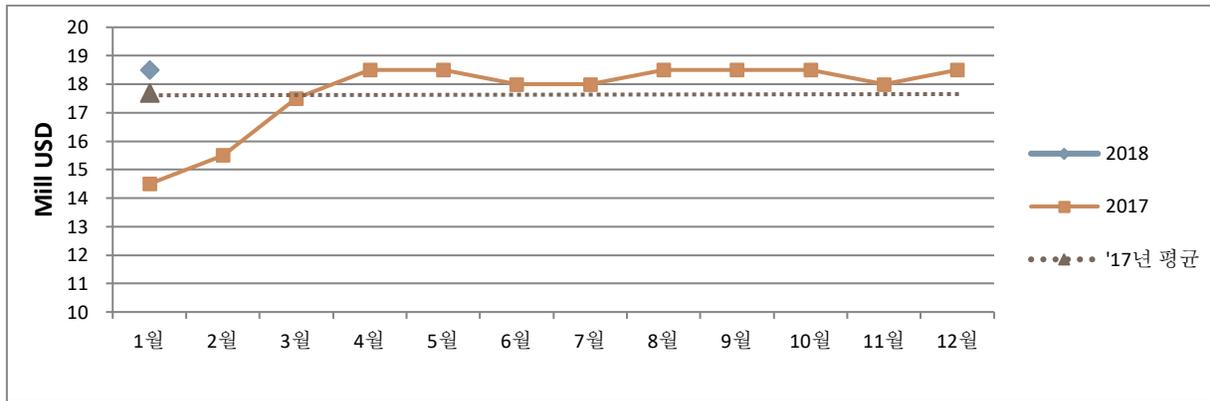
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00						33.0
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	34.7%						4.3%
	PMAX 76k	선가	18.50						18.5
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	27.6%						4.5%
	SMAX 56k	선가	17.50						17.5
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	20.7%						7.1%
HANDY 32k	선가	14.00						14.0	
	전월대비	0.0%						-	
	전년대비	7.7%						1.5%	
2017	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	31.6	
	PMAX	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	17.7	
	SMAX	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.3	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	13.8	

#### □ Cape

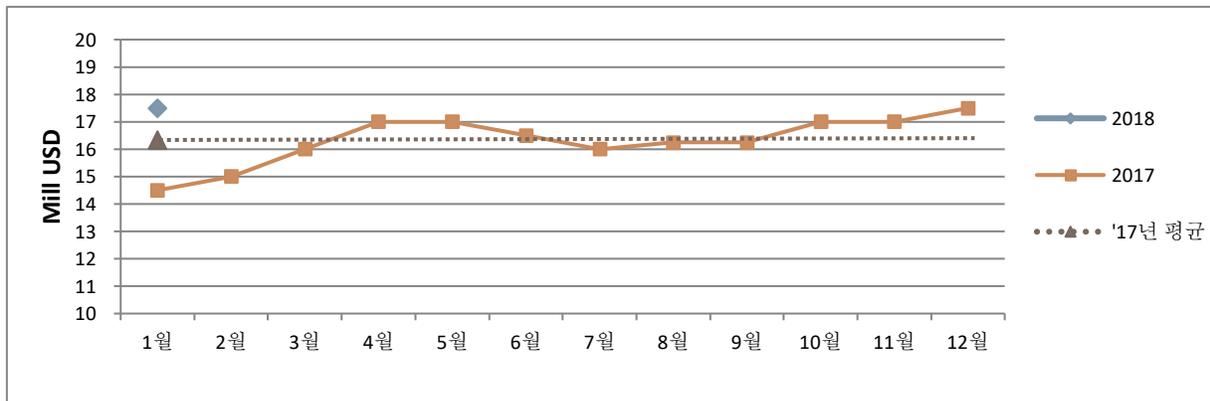


### III . BULK CARRIER

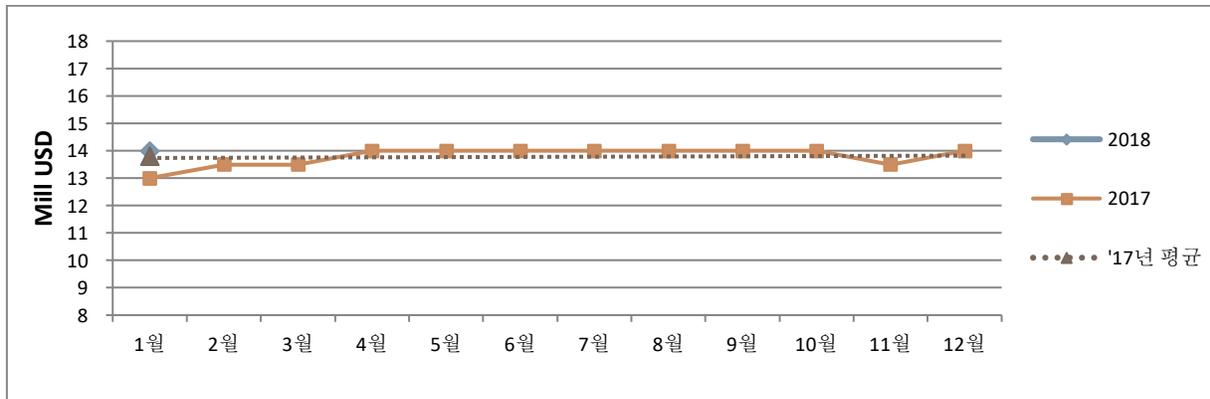
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CORONA FRONTIER	88,129	2000	JAPAN	B&W		11.5	Chinese buyer
BC	AMIS BENEFIT (SAIKI 710 - RESALE)	60,297	2018	JAPAN	B&W	C 4x30t	25.5	Japanese buyer(Kasuga Kaiun KK) dely Jun, 2018
BC	MAPLE ISLAND	55,610	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	15.4	Indonesian buyer
BC	HAYAMA STAR	52,900	2006	JAPAN	B&W	C 4x30t	11	Taiwanese buyer
BC	MARY LINA	52,454	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	13	Indonesian buyer
BC	NORDIC KIEL	48,377	2001	JAPAN	SULZ	C 4x30t	8.2	Chinese buyer
BC	ARISTIMO	45,584	1997	KOREA	B&W	C 4x30t	5.4	Chinese buyer
BC	OCEAN QUARTZ	37,194	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	11.8	undisclosed buyer
BC	LONG HUA	35,000	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	8.2	Chinese buyer
BC	LUXURY SW	23,519	1999	PHILIPPIN ES(JAP)	MITSU	C 4x30t	4.2	Vietnamese buyer
BC	URANIA	23,398	1998	PHILIPPIN ES(JAP)	B&W	C 4x30t	4.2	undisclosed buyer
BC	WHITE MIYABI (td)	12,167	2006	JAPAN	HANS H	C 2x30.7t	5.45	Chinese buyer

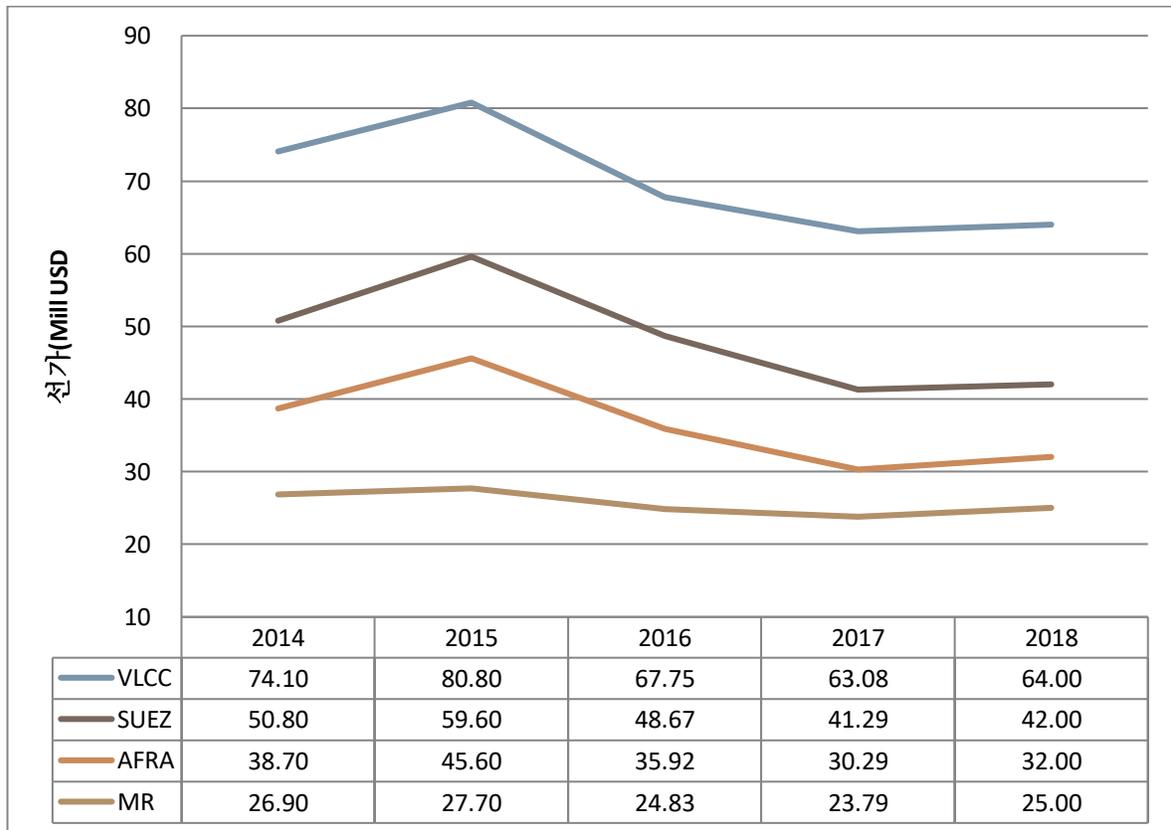
## IV. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	64.00
	32%	9%	-16%	-7%	1.5%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	42.00
	27%	17%	-18%	-15%	1.7%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	32.00
	33%	18%	-21%	-16%	5.6%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	25.00
	2%	3%	-10%	-4.2%	5.1%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	13.00
	9%	-3%	10%	-10.8%	4.7%

### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

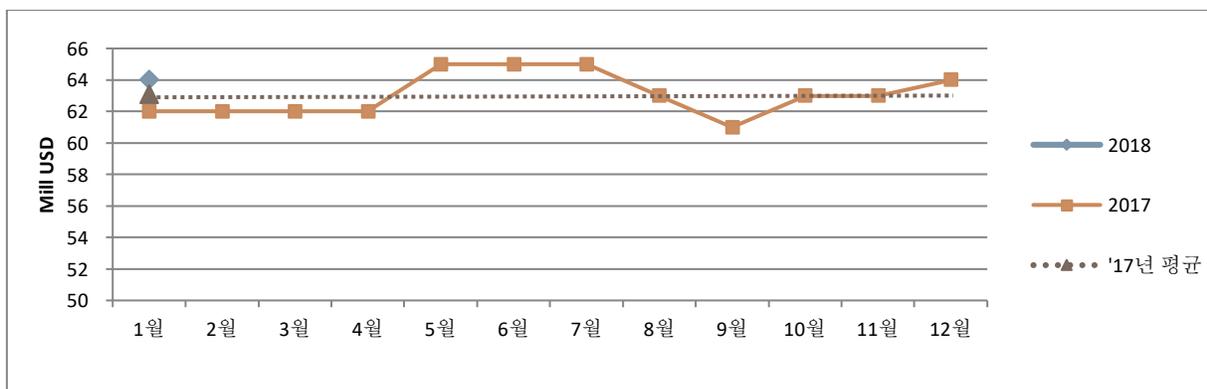




## IV. TANKER

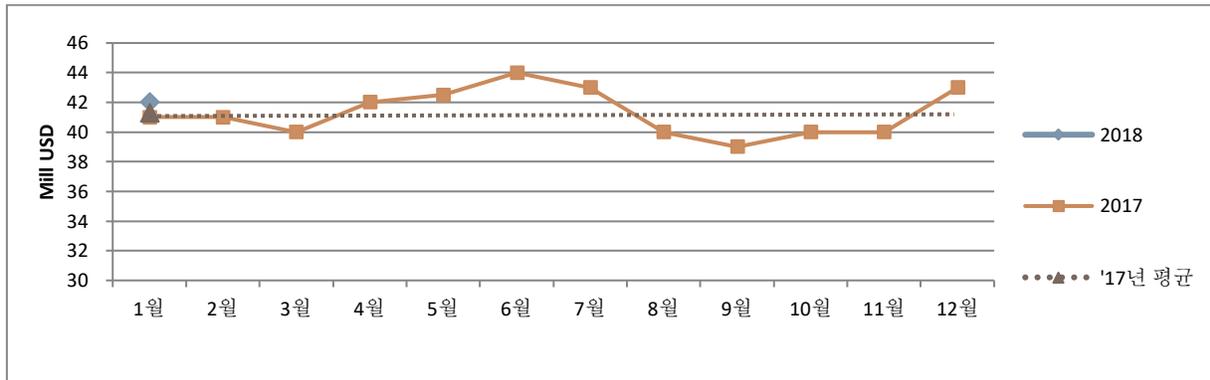
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00						64.0
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	3.2%						1.5%
	SUEZ 160K	선가	42.00						42.0
		전월대비	-2.3%						-
		전년대비	2.4%						1.7%
	AFRA 105K	선가	32.00						32.0
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	6.7%						5.6%
	MR 47K	선가	25.00						25.0
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	11.1%						5.1%
CHEM IMO2 13K	선가	13.00						13.0	
	전월대비	0.0%						-	
	전년대비	6.1%						4.7%	
2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	63.1	
	SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	41.3	
	AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	30.3	
	MR	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	23.8	
	CHEM	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.4	

### VLCC-310K

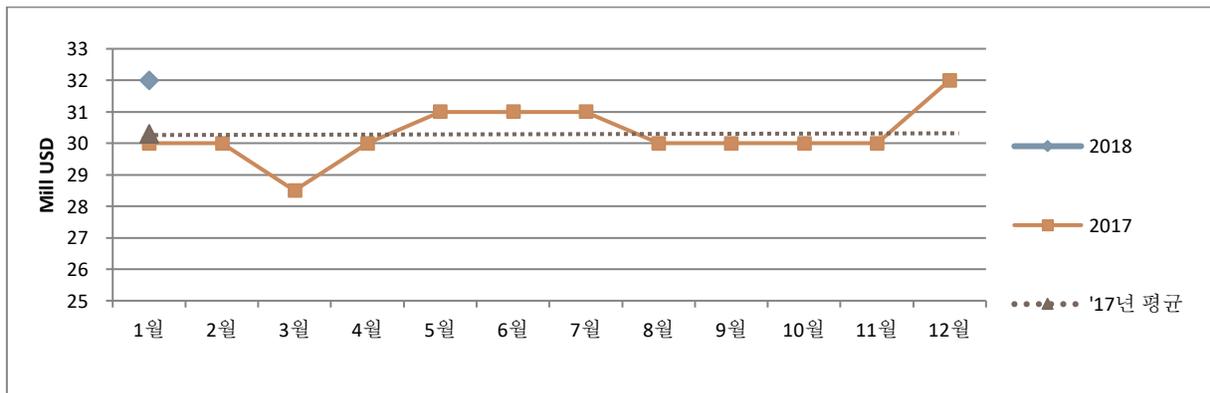


## IV. TANKER

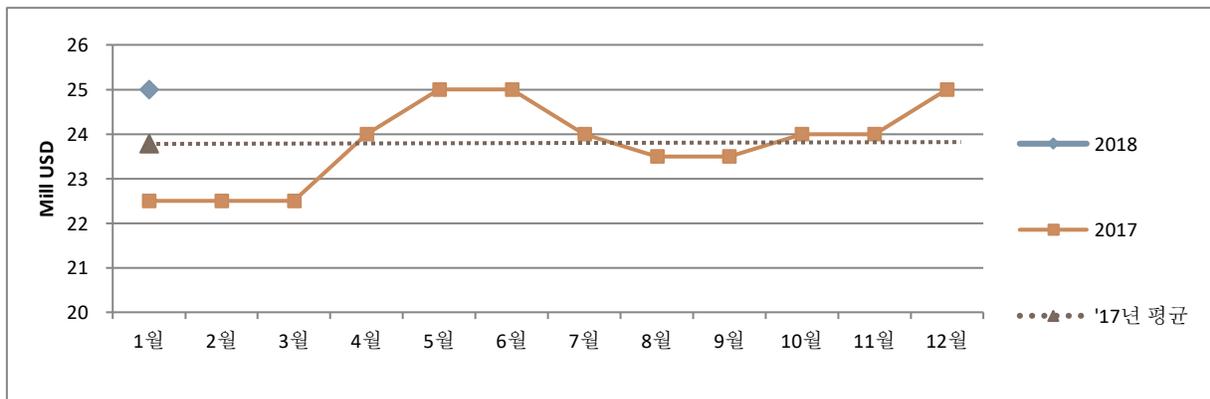
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K



## IV. TANKER

### IV-1. Tanker Sales Reported

#### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MARIKA	166,739	2004	CROATI A	B&W		17.2	Greek buyer(Avin)
TANKER	EAGLE BEAUMONT	99,448	1996	KOREA	B&W		-	Undisclosed buyer
TANKER	ASHLAND	46,162	2000	KOREA	B&W		-	Undisclosed buyer
LPG	SOLARO	37,820	1996	ITALY	SULZ		8.9	Undisclosed buyer

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	BUXTEHUDE	11431	2006	GERMAN	MAK	868	TEU	-	undisclosed buyer
CONT	JORK	11385	2001	GERMAN	MAK	868	TEU	-	
CONT	BAGAN STAR	16544	1998	JAPAN	B&W	1064	TEU	3.1	undisclosed buyer
CONT	GREAT	66270	2004	JAPAN	B&W	5570	TEU	11	Greek buyer (Technomar)
CONT	MARCH	66270	2004	JAPAN	B&W	5570	TEU	11	
CONT	FSL BUSAN	16179	2003	GERMAN	B&W	1200	TEU	6.2	undisclosed buyer
CONT	WINDHOEK	21099	2009	JAPAN	B&W	1577	TEU	10.5	Portugal buyer

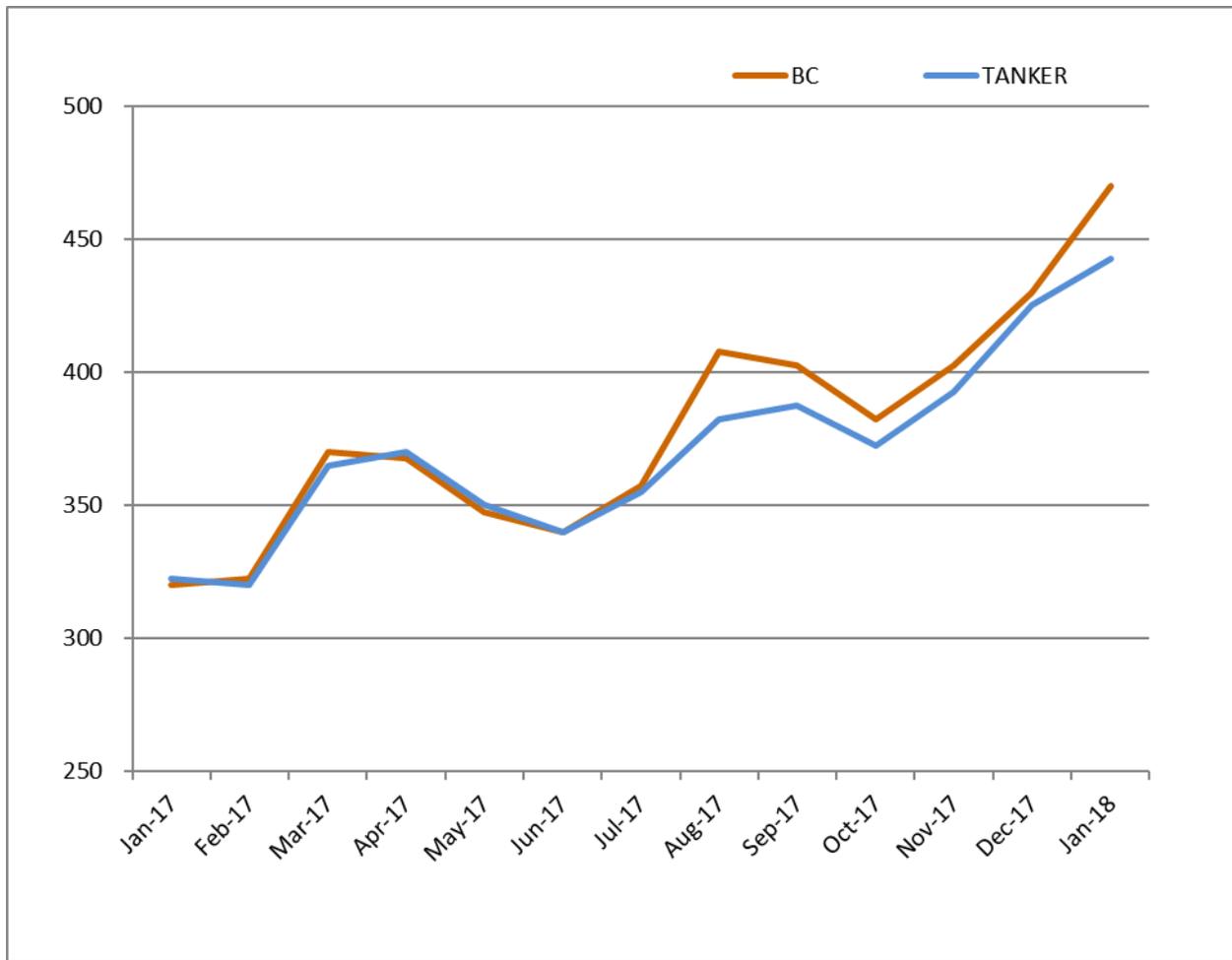


## V . DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 1 월	2018 년 1 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	442.50	21.2%	322.50	442.50	4.1%	37.2%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	470.00	26.7%	320.00	470.00	9.3%	46.9%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



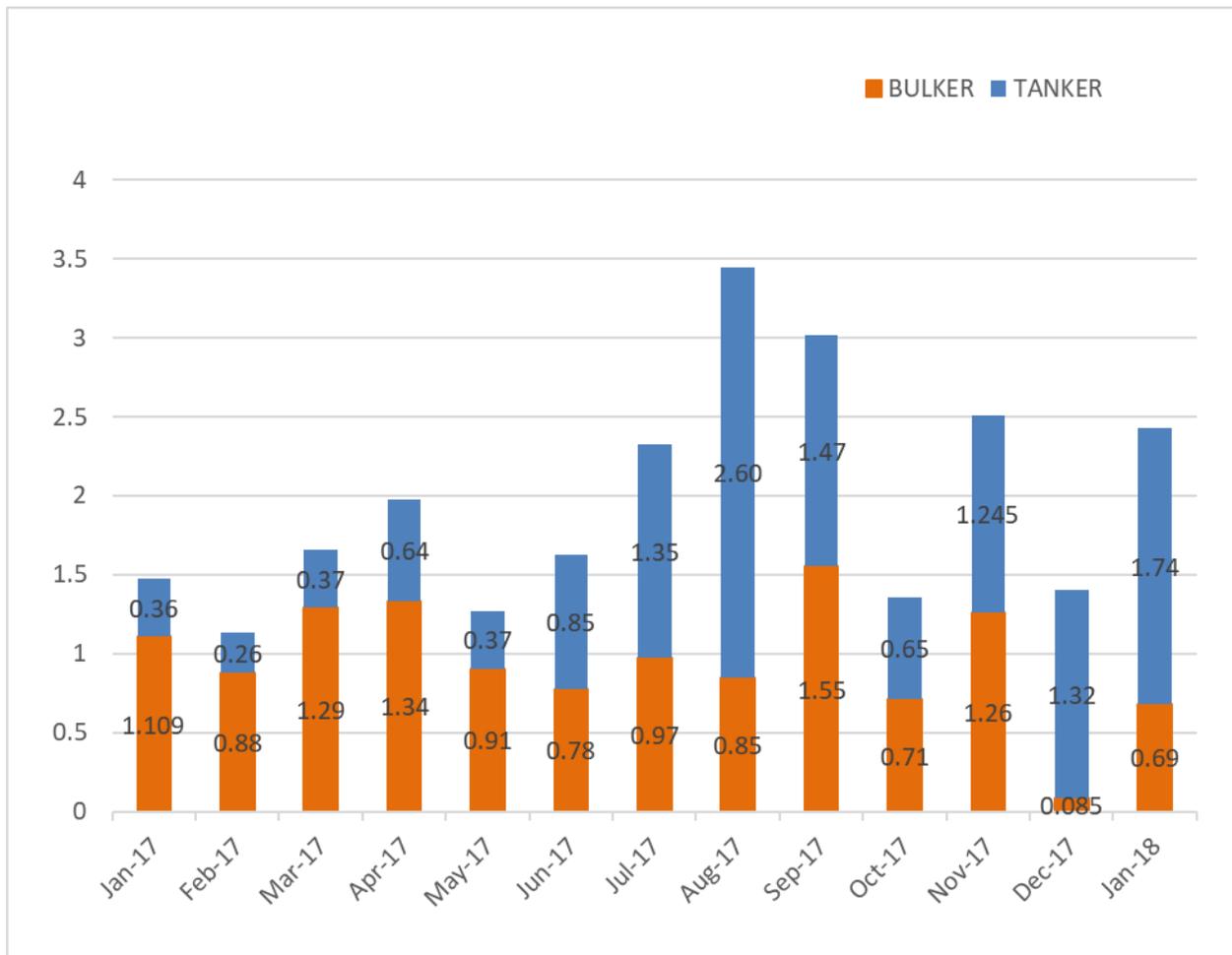


## V. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적			2017 년 1 월		2018 년 1 월				
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	11.47	113	1.74	15.2%	21	18.6%	0.36	3	1.74	379.9%	21	600.0%
BC	11.74	292	0.69	5.8%	11	3.8%	1.11	21	0.69	-38.2%	11	-47.6%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## V . DEMOLITION

---

### V -1. Demolition Sales Report

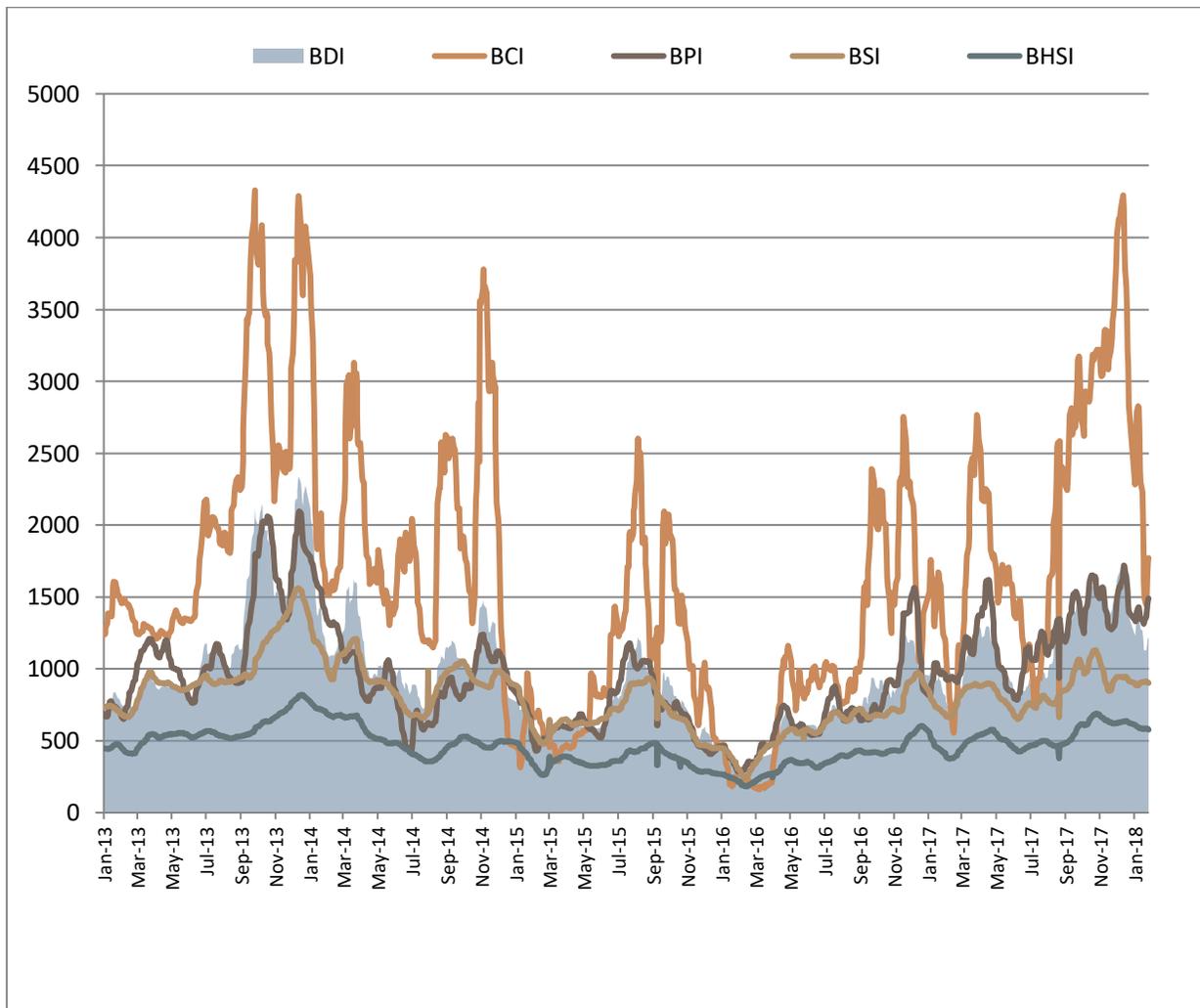
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
REEFER	BALTIC MEADOW	11,979	5962	1986	JAPAN	B&W	445	INDIA
TANKER	UMNENGA	66,895	13085	1993	KOREA	B&W	438	AS IS Columbo, incl. 100 ts slops & 500 ts sludge



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2018-01-26	2018-01-19	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1219	1125	▲ 94.00	2337	290
BCI	1772	1493	▲ 279.00	4329	161
BPI	1492	1333	▲ 159.00	2096	282
BSI	900	911	▼ -11.00	1562	243
BHSI	577	584	▼ -7.00	821	183





## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	400.00	▲6.50	374.00	▲2.50	367.50	▼-2.00
IFO180	426.00	▲7.00	409.00	▲5.00	440.00	▲1.00
MGO	622.50	▲13.50	606.50	▲4.50	633.00	▲17.50

❖ 기준일 : 1 월 26 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2018-01-26	2018-01-19	CHANGE
미국달러	1061.70	1069.40	▼-7.70
일본엔(100)	968.48	963.38	▲5.10
유로	1314.86	1309.27	▲5.59
중국위안	167.42	166.07	▲1.35

❖ 최초고시, 매매기준율기준

## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
설명회	1.29 (화) 2 시	목포지방 해양수산 청시	목포지방해양수산청 (해양수산부)	-준공영제 확대에 대한논의를 중심으로, 기항지 접안시설 개선정책과 여객선 자유이용권 확대 계획, 승선권 모바일 발권 체계 도입등 새롭게 추진되는 정책 안내
세미나	제 26 회 선박건조·금융법 연구회	2. 10 (토) 10 시	고려대 CJ 법학관 5 층 최고위과정실	- 주제 : 여객선에 대한 선박건조· 금융법 쟁점
박람회	북경 해양기술 및 장비 박람회 (CHINA MARITIME 2018)	3.27 (화) ~ 3.29 (목)	New China International Exhibition Center,Beijing	- <a href="http://www.chinamaritime.com.cn/en/">http://www.chinamaritime.com.cn/en/</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)

**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