



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.197

Updated April 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	12
- BC Sales Report	
Tankers	16
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	20
Key Indicators	23
Useful Information	25
Contact Information	26

** 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 지난 24 일 쿠웨이트 국영선사인 KOTC(KUWAIT OIL TANKER CO)로부터 48,000DWT 급 석유제품선 4 척을 수주했다. 이들 선박은 2020 년 순차적으로 인도될 예정이며 선가는 척당 4,175 만 달러이다. 국제해사기구(IMO) 환경규제 강화와 고품질 선박을 고사양의 선박 발주를 선호하는 선주사의 요구사항을 반영해 친환경·고효율의 장비가 장착되어 마켓선가 (3,500 만 달러)보다 높은 선가에 계약이 이루어졌다.

KOTC 는 지난 1 월 현대중공업에도 84,000 m³급 VLGC 3 척을 발주한 바 있으며, 향후 28 척에 달하는 선박을 확보하겠다는 계획을 밝혔다. 선단 확대를 위해 기 발주된 초대형가스선(VLGC)과 제품유운반선을 현대중공업과 현대미포조선이 수주한 만큼 향후 발주되는 신조선박에 대해서도 현대중공업그룹의 수혜가 기대된다.

2. 벌크선 시장동향

한주간 이슈로 그리스계 미국 선사 STAR BULK CARRIERS 가 벌크선 16 척을 매입했다는 소식이다. 셀러는 이탈리아의 선주 AUGUSTEA ATLANTICA 와 미국 대형 투자펀드 AMY GROUP 이다. STAR BULK 는 인수비용을 주식으로 지불한다. 신주 1050 만주 발행과 함께 3 억 1000 만달러의 채무를 인수하는 내용이다. 신주 물량은 STAR BULK 전체 주식의 14.1%에 해당한다. 16 척을 선형별로 보면 17 만~20 만 DWT 급 케이프사이즈 5 척, 9 만~11 만 DWT 급 포스트파나막스 5 척, 8 만 DWT 급 파나막스 5 척, 6 만 DWT 수프라막스 1 척이다. 평균 선령은 4.5 년이다. 이들 선박은 4~6 월 사이 인도될 예정이다.

수프라막스 "LUMINOUS HALO" (56,018 DWT, BLT 2006 MITSUI)가 아랍에미레이트 바이어에게 1,250 만 달러에 매각되었다. 지난 3 월 선령 1 년 적은 "NANDINI" (56,071 DWT, BLT 2007 MITSUI)는 1,240 만 달러에 매각된 바 있다. 또한 "OCEAN TREASURE" (51,201 DWT 2002 NEW CENTURY)는 중국 바이어에게 775 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다.

핸디사이즈에서도 3 척의 선박 일괄거래가 있었다. "ORIENT DISPATCH" / "ORIENT DELIVERY" / "ORIENT DEFENDER" (36,887 DWT BLT 2013/12/11 HYUNDAI)가 싱가포르의 PIONEER MARINE 으로 총 4,100 만 달러에 일괄 매각되었다.

I . MARKET OVERVIEW

3. 탱커선 시장동향

탱커선 부문에서 대형선과 MR 사이즈 거래량이 증가했다. 대형선에서는 VLCC "SPYROS" (319,247 DWT, BLT 2007 HYUNDAI SAMHO)이 3,480 만 달러에 그리스 바이어에게 매각된 것으로 알려졌으며, 수에즈막스 탱커선 "HS ALCINA" (160,183 DWT, BLT 2001 DAEWOO)가 1,050 만 달러에 매각되었다.

MR 탱커선 부문에서는 "MARIANNE KIRK"/"ANJA KIRK" (51,300 DWT, BLT 2009 STX)가 척당 1,875 만 달러에 매각되었으며, "CAPE BIRD" (40,271 DWT, BLT 2003 HMD)가 850 만 달러에 매각되었다.

4. 해체선 시장동향

파키스탄의 탱커선 수입재개 소식이 전해진지 일주일이 지났지만, 아직까지는 해체선시장 회복은 더딘 모습이다. 캐쉬바이어들이 이미 매입해 놓은 선박들이 모두 로컬해체시장에서 처리되기까지는 시간이 필요할 것이다.

올해 1 분기에만 전세계적으로 204 척의 선박이 폐선된 것으로 집계됐다. 선종별로는 유조선 64 척(800DWT)이 폐선되며 전체 폐선량의 75%를 차지했으며, 벌크선과 컨테이션의 폐선 순으로 이어졌다. 선형별로는 30 만 DWT 급 VLCC 가 17 척이 폐선되며 가장 높은 비중을 차지했다. 같은 기간 벌크선 폐선량은 20 척(160 만 DWT)으로 유조선 다음으로 많이 폐선됐다. 이중 케이프사이즈 벌크선이 7 척(110 만 DWT)으로 폐선량이 가장 많았다. 컨테이션의 경우 13 척이 폐선됐으며 3,000~7,999TEU 급 컨테이션의 폐선이 가장 활발했다.

II . ISSUE & TREND

1. 정부의 '해운업 살리기' 정작 업계에선 엇갈린 반응

정부가 대표적 기간산업이자 한국 경제의 한 축으로 꼽히는 해운업 살리기에 나선 가운데 업계 반응이 엇갈린다. 위기에 빠진 국내 해운업을 세계 5 위로 끌어올리겠다는 정부의 의지에 찬성하는 쪽이 있는 반면 구체적인 세부 방안이 부실해 실효성에 의문이 제기된다는 반대 의견이 맞서는 것이다.

해양수산부는 지난 4월 5일 정부서울청사에서 김동연 경제부총리 주재로 열린 제 15차 산업경쟁력 강화 관계장관회의에서 '해운재건 5개년 계획'을 확정했다. 한진해운 파산 이후 회복세가 더디던 한국 해운업을 세계 5위까지 끌어올리고 해운산업 매출액 51조 원을 달성하는 게 목표다.

정부는 2018년부터 2022년까지 크게 신규 선박 건조, 화물 확보, 재정 등의 지원을 추진한다. 구체적으로 올해부터 3년간 벌크선 140척, 컨테이너선 60척 등 200척 신규 발주를 지원한다. 해운업계 수익과 직결되는 화물 확보 방안, 선주·화주·조선사·정부 공동으로 상생펀드 설립 등도 포함됐다. 공적자금 3조 원, 민간금융 및 선사 자부담 5조 원 등 총 8조 원 규모의 계획이다.

정부는 계획대로 실행되면 잃어버렸던 '해운강국'의 위상을 되찾아올 수 있을 것으로 기대한다. 의지도 어느 때보다 강하다. 해수부 고위 관계자는 "국정과제로 삼은 이상 할 수 있는 모든 지원을 하겠다는 것"이라고 설명했다.

"가장 진일보한 산업정책" 낙수효과 기대

정부 발표 이후 해운업계 전반에선 최근까지 긍정적인 평가가 나온다. 한진해운 법정관리로 기반이 흔들린 국내 해운업을 다시 일으킬 수 있는 정책이라는 평가다.

한국해양수산개발원(KMI)은 지난 19일 '정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제' 보고서에서 "가장 진일보한 산업정책"이라고 평가했다. 사후적이고 소극적으로 구조조정을 해오던 과거 정책들과 달리 선제적이고 능동적인 대안이 제시됐다는 설명이다.

보고서에 따르면 그동안 우리나라 해운산업은 1984년 해운산업 합리화, 1997년 IMF 외환위기, 2008년 글로벌 금융위기, 2016년 한진해운 법정관리 및 파산 등을 거치면서 경쟁력이 현저히 떨어졌다. 주무부처인 해수부가 아닌 금융당국이 구조조정을 주관하면서 부채 회수를 통한 기업정리 위주로만 구조조정이 진행됐고, 이 과정에서 해운기업들의 선박, 터미널, 장비, 부동산 등이 매각돼 재기할 기반

II . ISSUE & TREND

자체가 무너졌다는 설명이다. 반면 이번 정책은 해운기업 경영 안정성과 영업 기반 확보, 경쟁력 강화에 초점이 맞춰졌다.

이번 정책에 따라 '삼각 해운산업' 전반에 '낙수효과' 기대감도 높아진다. 해운재건계획에 따른 효과가 해운업계와 직접적으로 연결된 조선, 철강업계에도 미치기 때문이다. 국내 조선업은 올해 1분기 중국을 제치고 전 세계 수주실적 1위를 달성했다.

해운업만큼 오래 침체기를 겪은 조선업계는 이번 성과에 더해 해운재건계획에 따른 초대형 컨테이너선 발주 등 200 척의 신규 발주로 '세계 1위 굳히기'를 기대한다. 최근 미국의 철강관세로 수익악화가 우려되는 철강업에게도 희소식이다. 초대형 선박의 경우 전체 건조대금의 10~20%는 철강제품이 차지한다.

세부 방안 뜯어보면 '허점투성이' 지적도

반대로 정부 계획에 대한 냉담한 반응도 나온다. 해운재건계획 발표 이후 세부 방안을 살펴보면 나오는 회의적인 목소리들이다. 정부 계획을 뜯어보면 전반적으로 과거 정책과 다를 게 없다는 지적이 첫 번째다.

2016년 정부는 해운, 조선업 침체 회복을 위해 2020년까지 11조 원 규모의 선박 발주와 6조 원 규모의 금융지원 방안을 내놨지만 흐지부지됐다. 해운업계 관계자는 "신규 선박 발주, 화물 유치 등 이번 정책 방향은 과거 정책과 똑같다"며 "그만큼 중요한 사안이라는 뜻이겠지만, 늘 실패하거나 중단됐기 때문에 실망감이 크다"고 밝혔다.

정부가 국내 대표 '국적선사'라는 이유로 한 대형 해운사를 집중 지원하는 점도 불만이다. 후발 해운사들 입장에겐 차별이다. 다른 해운사 관계자는 "사실 해운업계의 가장 큰 관심사는 정부 지원을 받는 대형 해운사 처리 방안이다. 선사들끼리 인수합병 등 세부계획은 없고 원론적인 내용이 대부분"이라며 "하나의 덩치를 키우면 어느 정도 목표 수치는 달성할 수 있겠지만 산업 전반을 일으켜 세운다는 '해운 재건' 측면에서 긍정적일지는 의문"이라고 평했다.

은행권도 고민이 깊다. 수조 원의 공적자금을 투입할 국책은행은 만약 계획이 틀어지더라도 투자금 회수를 위해 기업을 매각할 때까지 별다른 조치를 할 수 없다. 앞서 5조 원대 분식회계로 논란이 됐던 대우조선해양의 경우, 박근혜 정부 시절 2조 9000억 원의 공공 금융자금 지원을 약속 받았다.

II . ISSUE & TREND

대우조선해양은 지난해 7000 억 원을 썼고, 올해 나머지 2 조 2000 억 원을 지원받을 수 있다. 한 은행 관계자는 “수십만 명에 달하는 고용 문제와 기술 보호 때문에 정부가 지원을 유지하는 것”이라며 “공적자금이 투입되는 정책들을 두고 ‘손해는 국민이 본다’는 지적이 나오는 이유가 여기에 있다”고 말했다.

해운업은 운송 능력도 필요하지만 배에 실을 화물 수요가 더 중요하다. 해운 업황이 회복되지 않은 상황에서 무작정 선박 공급을 늘리면 일감이 없는 배가 많아진다. 해운사 입장에서 마냥 반길 일이 아니라는 얘기다. 막상 선박은 발주했지만 해운 업황이 더 악화되면 정책자금을 못 갚는 해운사가 늘어날지 모른다. 손실은 고스란히 국민 세금 부담으로 돌아간다.

이에 대해 앞서의 해수부 관계자는 “이번 해운재건계획은 단순히 물적 지원에 그치지 않고 해운사들의 경영 안정과 개선에 초점을 맞춰 경쟁력을 끌어올리는 정책”이라며 “향후 업계 전반의 의견을 수렴해 계획을 차질 없이 실행할 수 있도록 준비할 것”이라고 설명했다.

2. "철강제품 운송, 연안 해운으로 확대"...선·화주 상생협약

정부가 철강제품 운송을 도로 대신 연안해운으로 전환하는 방안을 추진한다.

해양수산부는 한국해운조합, 철강제품 선·화주 13 개사와 함께 25 일 오전 11 시 서울 여의도 글래드 호텔에서 '연안해운 분야 철강제품 선·화주 상생발전 및 전환교통 지원사업 활성화'를 위한 업무협약(MOU)'을 체결한다고 밝혔다.

전환교통 지원사업은 지난 2010 년부터 친환경(도로운송 대비 온실가스 배출량 1/6) 운송수단인 연안해운 수송 확대를 위해 도로 화물을 연안해운으로 전환할 경우 발생하는 사회적 편익의 일부를 보조금으로 지급하고 있다.

이번 협약은 철강, 연안해운 업계 간 신뢰·협력관계 구축으로 친환경 운송수단인 연안해운의 화물운송 분담률을 높이고, 합리적인 운임 결정 등 공정하고 투명한 거래질서를 확립해 나가고자 추진됐다.

협약에는 철강제품의 연안운송 활성화와 관련 산업 진흥을 위해 ▲ 정부는 선주와 화주의 의견을 수렴해 규제완화 및 제도개선 사항을 적극 발굴, 추진 ▲ 선주와 화주는 연안해운 시장의 상생협력을 위해 합리적인 단가 산정, 담합 등 공정경쟁 저해 행위 예방 등의 세부과제를 적극 실천한다는 내용이 담겨 있다.

II . ISSUE & TREND

해양수산부는 지난 2014 년 '석유제품 선·화주 상생발전 협약'을 체결하고, 석유제품 운송료 산정기준과 표준계약기준을 적용해 오고 있다. 이를 통해 업체별로 개별적으로 적용해오던 운임기준과 계약기준을 표준화함으로써 안정적 연안운송 기반을 조성한 것으로 평가 받고 있다.

강준석 해양수산부 차관은 "2014 년 석유제품 분야에 이어 이번에 철강제품 분야에서도 상생발전 협약을 체결함으로써 선·화주간 연안운송 활성화와 거래질서 확립에 크게 기여할 것으로 기대된다"며 "향후 본 협약의 성실한 이행을 통해 상생협력 문화가 연안운송 시장 전체로 확산되는 마중물이 되어 주기를 희망한다"고 밝혔다.

3. 선박연료 가격 3 년만에 최고...해운업계, 절감방안 고심

글로벌 선사들의 초대형 컨테이너선 발주로 해운업 공급과잉이 당분간 지속될 것으로 예상되는 가운데 선박연료유인 벙커 C 유 가격마저 급등해 해운업계가 고민에 빠졌다. 해운업체들은 매출원가의 30% 이상을 차지하는 연료비를 아끼기 위해 급유지 변경, 저속 운항 등 다양한 방법 마련에 나섰다.

24 일 해운업계에 따르면 지난 19 일 싱가포르에서 거래된 벙커 C 유 가격은 톤당 404 달러로 지난해 4 월 19 일(318 달러) 대비 27% 올랐다. 벙커 C 유 가격이 톤당 400 달러를 돌파한 것은 2014 년 12 월 이후 3 년 4 개월 만이다. 최근 중동 정세 불안에 따라 원유 가격이 오르면서 선박연료유로 쓰이는 벙커 C 유 가격도 동반 상승한 것이다.

한국석유공사 유가정보서비스 오피넷에 따르면 지난 19 일 싱가포르에서 거래되는 두바이유(현물) 가격 추정값은 배럴당 70.75 달러를 기록했다. 두바이유 현물가가 70 달러를 넘긴 것은 2014 년 11 월 이후 처음이다. 미국 뉴욕상업거래소(Nymex) 선물시장에서 거래되는 서부텍사스산원유(WTI) 가격도 지난 20 일 기준 배럴당 68.38 원으로 2014 년 12 월 이후 최고 수준을 기록 중이다.

한국석유공사는 "미국 원유 생산 증가 등 하락 요인이 있지만, 경제협력개발기구(OECD) 석유재고 감소와 미국의 이란 제재 부활 등 지정학적 위험 증가 영향으로 국제 유가가 상승했다"고 했다.

벙커 C 유는 원유 정제 과정에서 휘발유, 경유 등과 함께 나오는 제품이다. 해운업체는 선박연료유가 매출원가의 30% 이상을 차지하기 때문에 벙커 C 유 가격 변동의 영향을 크게 받을 수밖에 없다. 아무리 시황이 좋아도 연료유 부담이 커지면 실적 회복이 더더욱 수밖에 없는 구조다.

II . ISSUE & TREND

현대상선등 국내 해운업체들도 유류비가 갈수록 부담이 되는 상황이다. 현대상선의 연간 평균 연료유 단가는 2016년 1톤당 220.7달러에서 지난해 320.9달러로 45.4% 올랐다. 팬오션이 작년 한 해 동안 구매한 벙커 C 유는 4억 976만달러(4300억원) 규모로 전년 대비 46% 증가했다.

해운업계는 연료유 단가 상승에 대비해 각종 대비책 마련에 나섰다. 선사들은 선박이 다니는 항로에서 크게 벗어나지 않는 선에서 연료유 가격이 저렴한 곳으로 급유지를 바꾸거나 선박 속도를 낮춘다. 선박은 속도를 높일 때마다 연료 소모량이 급절 이상으로 늘어난다. 10노트에서 20노트로 속도를 2배 올리면 연료는 8배가 더 들어간다.

벙커 C 유에 연료유 첨가제를 넣기도 한다. 벙커 C 유에 연료유 첨가제를 넣으면 연소효율이 높아지기 때문에 연료 소모량이 감소한다. 해운업계 관계자는 "작년 대비 연료유 가격이 많이 올랐기 때문에 다양한 방법으로 대응하고 있는 상황"이라며 "당분간은 유가 상황을 유심히 지켜볼 수 밖에 없다"고 했다.

4. 올해말 기준 건화물선 선복량 8.34억톤..전년비 2.1%

증가 전망

올해 전 세계 건화물 해상물동량은 52.45억톤으로 전년대비 2.6%(1.32억톤) 증가할 것으로 전망된다. 또 전월 대비 전망치가 1,200만톤 상향 조정됐고 전반적인 항해 거리 증가로 인해 수요 증가율은 이보다 높은 3.4%에 이를 것으로 최근 클락슨이 전망했다고 정영두 캠프코선박운용 부장은 밝혔다.

정영두 부장에 따르면 건화물 물동량 증 가장 큰 비중을 차지하는 철광석의 금년 물동량 증가율이 3.2%로 비교적 높은 수준을 기록하며 대형선 시황 상승의 주요한 동력으로 작용할 것으로 예상되며 특히 하반기로 갈수록 브라질의 철광석 수출이 강세를 보이면서 시황 상승 압력을 배가시킬 것으로 전망된다.

금년 석탄과 곡물 물동량 증가율은 각각 1.6%와 1.2%로 다른 화물에 비해 상대적으로 저조할 것으로 예상되는 가운데 최근 중국의 일부 항만을 통한 석탄 수입 금지 조치와 무역 마찰 등의 요인으로 불확실성이 커져가고 있는 상황으로 보인다. 한편 금년 마이너 벌크 화물의 증가세가 두드러지고 있는데 구체적으로는 고철, 시멘트, 원당, 비료 등의 물동량이 크게 증가할 것으로 예상되는 한편 보크사이트

II . ISSUE & TREND

또한 물동량이 전년 대비 10% 가량 크게 증가할 것으로 예상된다. 분기별로는 2 분기 건화물 해상 물동량이 전 분기 대비 6.2%(4,660 만톤) 증가하면서 다시 8.0 억톤을 상회한 뒤 3 분기와 4 분기 물동량은 각각 8.23 억톤과 8.33 억톤에 이를 것으로 최근 SSY 가 전망했다는 것이다.

클락슨은 최근 보고서를 통해 2018 년 말 기준 건화물선 선복량이 8.34 억톤으로 전년 말 대비 2.1%(2,680 만톤) 증가할 것으로 예상했다. 선복 증가율 전망치는 계속 상향 조정되고 있는데 이는 본격적인 시황 상승에 대한 기대감이 강해지면서 선주들이 선박 해체에 소극적인 모습을 보이기 때문인 것으로 분석된다. 선형별로는 케이프 선복 증가율이 2.8%로 상대적으로 높은 증가율을 기록할 것으로 예상되는 한편 파나막스와 수에즈막스 선형은 1.6~1.7%선에 그칠 것으로 동 기관은 전망했다.

지난 1 분기 건화물선의 신조 인도량은 88 척(794 만톤)으로 전년동기 206 척(1,810 만톤) 대비 크게 감소한 것으로 집계됐다. 3 월 인도량 또한 16 척(152 만톤)으로 전년 같은 기간 59 척(536 만톤) 대비 큰폭으로 감소한 것으로 나타나면서 수급 개선의 여건이 마련되고 있는 상황으로 보인다. 현존선 대비 오더북(신조 인도 예정 선복량)의 비중은 2002 년 이후 가장 낮은 약 10%선을 기록함에 따라 향후 선복 증가율이 낮은 수준에 그치면서 시황 개선에 도움을 줄 것으로 전망된다.

한편 금년 현재까지 건화물선의 해체량이 '170 만톤'으로 전년 동기 대비 63% 감소한 것으로 나타나고 있으나 2020 년 선박 환경규제 실시를 앞두고 노후 선박 교체 수요는 증가할 것으로 전망된다. 올해 전 세계 철광석 물동량은 전년 대비 3.2%(4,700 만톤) 증가한 15.2 억톤으로 전망되며 전월과 같은 전망치를 유지하고 있다. 지난 1 분기 브라질의 철광석 수출량이 전년 동기 대비 8% 감소한 약 8,400 만톤을 기록하면서 금년 브라질의 철광석 수출 전망치가 전월 대비 120 만톤 하향 조정됐다. 브라질의 철광석 수출 감소는 집중 호우로 인해 철광석 생산이 감소한 가운데 내륙 운송설비 고장으로 인해 수출에 차질이 생겼기 때문으로 보인다. 그러나 최근 들어 브라질 북부지역을 중심으로 철광석 생산이 빠르게 증가하고 있고 금년 예정된 물량을 수출하는데 문제가 없음을 밝히고 있어 금년 하반기로 갈수록 수출이 증가하면서 철광석 해상 운임 압력이 높아질 전망이다.

금년 1~2 월 중국의 철광석 수입량이 전년 동기 대비 5% 증가한 뒤 3 월 들어 10% 가량 크게 감소하였다. 중국의 철광석 항만 재고가 거의 사상 최고치를 기록하고 있는 가운데 일부 주요 철강생산 지역에서 감산 기간을 연장한 것이 철광석 수입 감소로 이어진 것으로 분석된다. 하지만 2 분기 들어 철광석 가격이 상승하면서 재고 비축 가능성이 높아지는 동시에 철강 내수 증가세가 나타나고 있어 향후 중국의 철광석 수입은 다시 증가할 것으로 예상된다.

II . ISSUE & TREND

2018 년 전 세계 석탄 물동량은 12.2 억톤으로 연료탄과 원료탄이 각각 1.3%(1,200 만톤)과 3.1%(800 만톤) 증가할 것으로 전망된다. 지난 1 분기 중국의 석탄 수입량이 전년동기대비 17% 가량 크게 증가한 것으로 나타나고 있다. 이에 대해 클락슨은 예년 대비 추운 날씨로 인해 화력 발전 수요가 증가한 가운데 대체 연료인 가스 공급이 부족함에 따라 연료탄 수입이 크게 증가했던 것으로 분석했다. 한편 최근 중국 정부는 남중국 지역 일부 항만들의 석탄 수입을 금지하는 조치를 발표했다. 이는 최근 석탄 가격의 빠른 하락으로부터 자국 내 석탄 산업을 보호하기 위한 조치로 이로 인해 중국의 석탄 수입이 감소하고 있다. 아울러 금년 중국의 석탄 생산량이 작년 대비 8%(약 20,000 만톤) 증가할 것이라는 중국 내부의 전망이 나오는 한편 SSY 도 중국의 2~3 분기 석탄 생산량이 1,200 만톤까지 증가할 수 있다는 전망을 내놓고 있어 향후 수입 감소는 불가피할 것으로 보인다.

원료탄의 경우 지난 1 분기 미국의 수출량이 전 분기 대비 14.8%(180 만톤) 가량 크게 증가했으나 2 분기 수출량은 다시 예년 수준인 1,220 만톤으로 감소할 것으로 전망된다. 한편 인디아의 2 분기 원료탄 수입량이 철강 생산 증가에 힘입어 전 분기 대비 3.1%(40 만톤) 가량 증가한 뒤 3~4 분기까지 수입 증가세가 계속 이어질 것으로 SSY 가 전망했다.

2017/18 시즌 소맥 물동량은 전 시즌 대비 1.1%(200 만톤) 증가한 1.84 억톤으로 전망되며 전월 대비 전망치가 10 만톤 하향 조정됐다. 현재 시즌 러시아의 소맥 생산량이 전 시즌 대비 17.2%(1,250 만톤) 증가할 것으로 예상되는 가운데 수출 가격이 톤 당 209 달러선으로 가격 경쟁력을 확보 하면서 수출 강세가 계속 이어지고 있고 이를 반영해 'U.S.D.A'는 수출 전망치를 전월 대비 100 만톤 상향 조정됐다.

미국의 경우 2017/18 시즌 소맥 생산량이 전 시즌 대비 24.6%(1,550 만톤) 가량 크게 감소하면서 수출량 또한 전 시즌 대비 16.9%(500 만톤) 감소할 것으로 전망된다. 호주 또한 현재 시즌 소맥 생산량이 전 시즌 대비 29.2%(890 만톤) 감소함에 따라 수출 여력 또한 줄어들면서 22.9%(510 만톤) 감소할 것으로 보이며 금월 수출 전망치가 전월 대비 50 만톤 하향 조정됐다. 분기별로 보면 우크라이나를 포함한 러시아의 2 분기 소맥 수출량은 950 만톤으로 전 분기 대비 18.1%(210 만톤) 감소할 것으로 예상되나 3 분기 수출량은 60.0%(570 만톤) 가량 크게 증가할 것으로 전망된다. 북미 지역도 소맥 수출 증가세가 나타나며 미국과 캐나다의 2 분기 소맥 수출량이 전 분기 대비 각각 35.9%(190 만톤)와 25.5%(130 만톤) 증가할 것으로 전망된다. 반면 호주 지역은 2 분기 소맥 수출이 전 분기 대비 11.8%(60 만톤) 감소할 것으로 최근 I.G.C(국제 곡물 위원회)가 예상했다.

II . ISSUE & TREND

2017/18 시즌 전 세계 옥수수 물동량은 전 시즌 대비 6.1%(860 만톤) 증가한 1.50 억톤으로 전망되며 전망치가 전월 대비 140 만톤 하향 조정됐다. 아르헨티나의 심각한 가뭄으로 인해 현재 시즌 옥수수 생산량이 전 시즌 대비 19.5%(800 만톤) 감소할 것으로 예상되는 가운데 금월 생산량 전망치 또한 전월 대비 300 만톤 가량 크게 하향 조정됐다. 이에 따라 수출 여력 또한 감소 하면서 2017/18 시즌 옥수수 수출량 전망치 또한 전월 대비 100 만톤 하향 조정됐다. 미국의 경우 2017/18 시즌 생산량이 전 시즌 대비 3.6%(1,380 만톤) 감소할 것으로 예상되나 수출량은 전 시즌과 비슷한 약 5,600 만톤 수준을 유지할 것으로 전망된다. 그러나 미시시피 강의 홍수로 인해 바지선의 운송 비용이 증가하면서 국제 가격 경쟁력이 약화됨에 따라 4 월 초에 주간 기준 사상 최고치를 기록했던 옥수수 수출량은 최근 들어 감소세로 돌아섰다.

한편 최근 중국이 미국산 수수(Sorghum)에 대해 반덤핑 관세를 부과하면서 20 여척의 선박에 선적된 약 120 만톤 가량의 화물이 중국이 아닌 다른 수입처를 모색하고 있는 것으로 보도되고 있다. 수수(Sorghum)는 전체 곡물 교역에서 차지하는 비중이 적어 시장에 미치는 영향 또한 거의 없어 보이나 이번 조치가 중국의 대두 수입으로 확대될 가능성에 대해 업계는 경계하고 있다.

2017/18 시즌 대두 물동량은 전 시즌 대비 2.0%(290 만톤) 증가한 1.50 억톤으로 전망되며 전망치가 전월 대비 20 만톤 가량 하향 조정됐다. 브라질의 현재 시즌 대두 생산량이 1.15 억톤으로 사상 최고치를 경신할 것으로 예상되는 가운데 금월 생산량 전망치 또한 전월 대비 200 만톤 상향 조정됐다. 이에 더해 최근 미-중간 무역 분쟁으로 인해 브라질의 대두 수출이 수혜를 받으면서 금월 수출 전망치가 전월 대비 260 만톤 가량 크게 상향 조정됐다. 미국의 2017/18 시즌 대두 수출량은 5,620 만톤으로 전 시즌 대비 5.0%(300 만톤) 감소가 예상되는 가운데 3 월 말 기준 2017/18 시즌 대두의 대 중국 수출량 누적치는 2,870 만톤으로 전년 동기 3,520 만톤 대비 18.5%(650 만톤) 감소한 것으로 'U.S.D.A'는 밝히고 있다. 중국의 미국산 대두에 대한 관세 부과 가능성에 대해 중국의 2017/18 시즌 대두 수입 수요가 거의 1.0 억톤에 근접한 상황에서 브라질산 대두로 이를 모두 충당하기는 불가능해 보여 관세 부과가 현실화되기는 어려울 것으로 업계에서는 관측하고 있다. 한편 아르헨티나의 2017/18 시즌 대두 생산량이 전 시즌 대비 30.8%(1,780 만톤) 감소하면서 수출량이 전 시즌 대비 40.2%(280 만톤) 감소할 전망이며 금월 수출 전망치 또한 260 만톤 가량 크게 하향 조정됐다.

2018 년 4 월 25 일 벌크선운임지수는 1,376p 로 같은 시기 5 년 평균값인 858 p 대비 크게 높은 수준을 기록 중이다. 특히 4 월 중순 이후 철광석 운임이 급등세를 보이며 케이프 용선료가 저점 대비 10,000 달러 이상 큰 폭으로 상승했는데 이는 중국의 철강 생산이 증가세를 보이는 가운데 1 분기에

II . ISSUE & TREND

상대적으로 저조했던 브라질의 철광석 수출이 증가하고 있기 때문인 것으로 분석되며 향후 상승 여력은 더 남아 있는 것으로 예측된다. 반면 파나마스 선형은 석탄과 곡물 가격 하락으로 주요 수입국들이 관망세를 보이면서 용선료가 상승하지 못하고 있다. 그러나 케이프 시황 강세가 나타나면서 선주들의 심리가 강화되고 있어 향후 상승 모멘텀이 형성될 가능성이 있어 보인다.

클락슨 전망치를 기준으로 금년 수급 여건을 살펴보면 건화물선 수요 증가율이 3.4%로 선복량 증가율 전망치인 2.1%를 상회할 것으로 예상됨에 따라 2016년 하반기부터 시작된 시황 회복이 당분간 이어질 것으로 전망된다. 다른 기관인 SSY에 따르면 금년 1분기를 저점으로 물동량 증가세가 계속 이어지는 한편 선복 증가율은 1분기에 0.8% 증가를 기록한 뒤 남은 2~4분기 까지 증가율은 분기 평균 약 0.3%선으로 낮아질 것으로 보임에 따라 금년에도 하반기로 갈수록 시황 상승 압력이 더 커질 것으로 전망된다.

2018년 4월 말 기준 'US Gulf/China' 곡물 운임은 톤 당 42.30 달러로 전월 대비 1.7 달러 하락했으나 전년 동기 대비 4.3 달러 높은 수준을 기록하고 있다. 'PNW/ China' 운임은 전월 대비 2.7 달러 하락한 톤 당 23.29 달러선을 기록 중인 한편 브라질의 선적 기준 곡물 해상 운임은 톤 당 33.50 달러로 전월 대비 1.0 달러 가량 하락했다. 반면 연료유가는 상승세를 보이며 부산항 기준으로 전월 대비 25 달러 가량 높은 톤 당 418 달러선을 기록하고 있다.

곡물 해상운임은 2017년 말에 고점을 기록한 뒤 파나마스 용선료 하락에 따라 전반적인 하락세가 나타났고 2분기 들어 석탄과 곡물 물동량이 저조한 모습을 보임에 따라 하락 추세가 강화되고 있다. 그러나 4월 중순 이후 나타나고 있는 철광석 운임 강세가 석탄과 곡물 운임에 긍정적인 영향을 미칠 가능성이 높아 보이는 가운데, 파나마스 선형의 신조 인도 감소는 시황 상승 탄력을 높이고 있고 기술적 지표상으로도 현재 곡물 운임이 변동성이 높은 구간에 진입한 것으로 나타나고 있다. 이를 종합해 볼 때 운임 상승과 급등락에 따른 리스크 증가에 주의해야 할 시점으로 보이며, 단기적인 주요 변수로 남미 대두 수출 움직임과 국제 곡물 가격 반등 및 철광석 운임 상승 지속 여부를 계속 주시할 필요가 있어 보인다고 밝혔다.

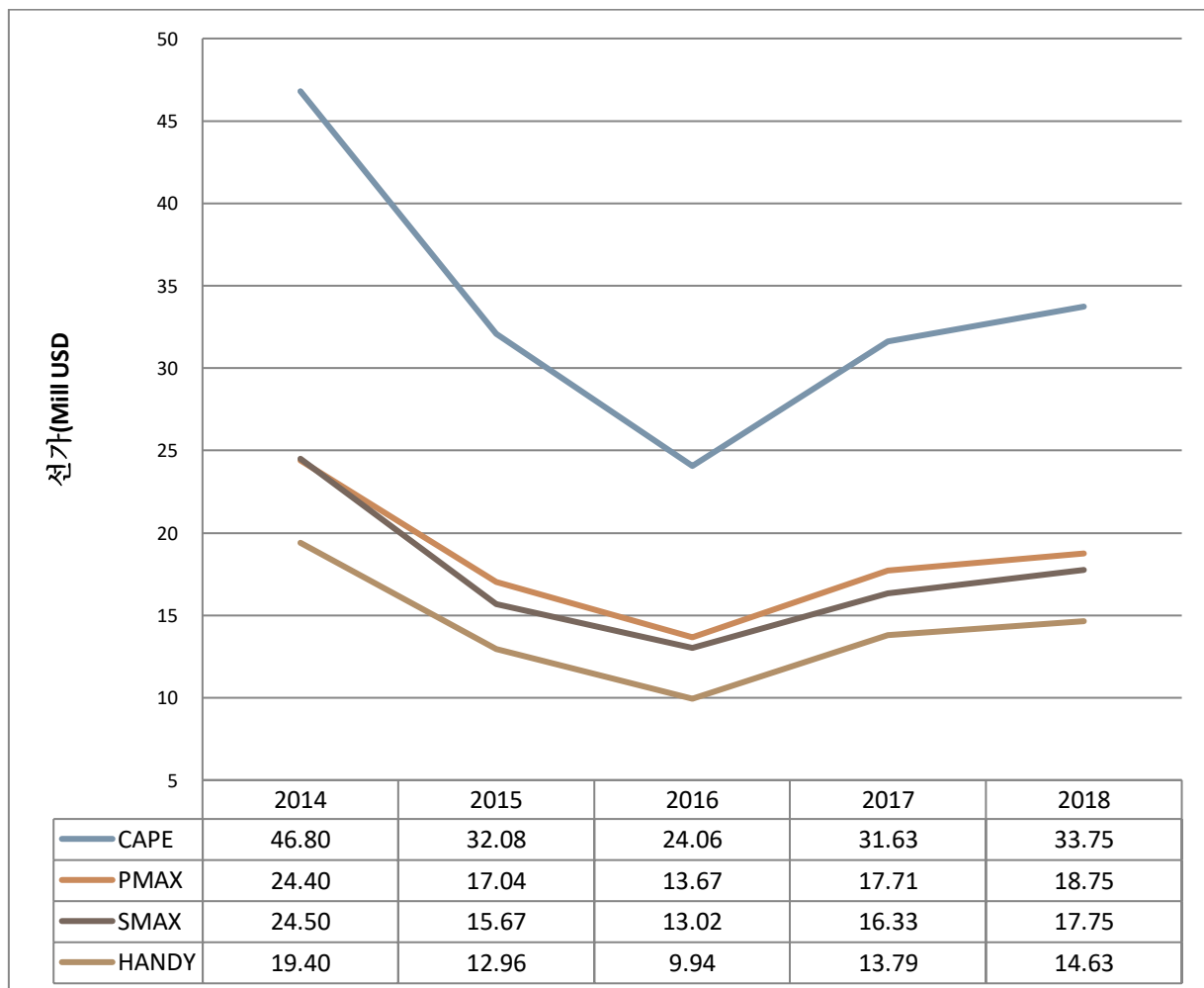
III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2014	2015	2016	2017	2018
Capesize 180K	46.80	32.08	24.06	31.63	33.75
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	6.72%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.75
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	5.88%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.75
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	8.67%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	14.63
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	6.04%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

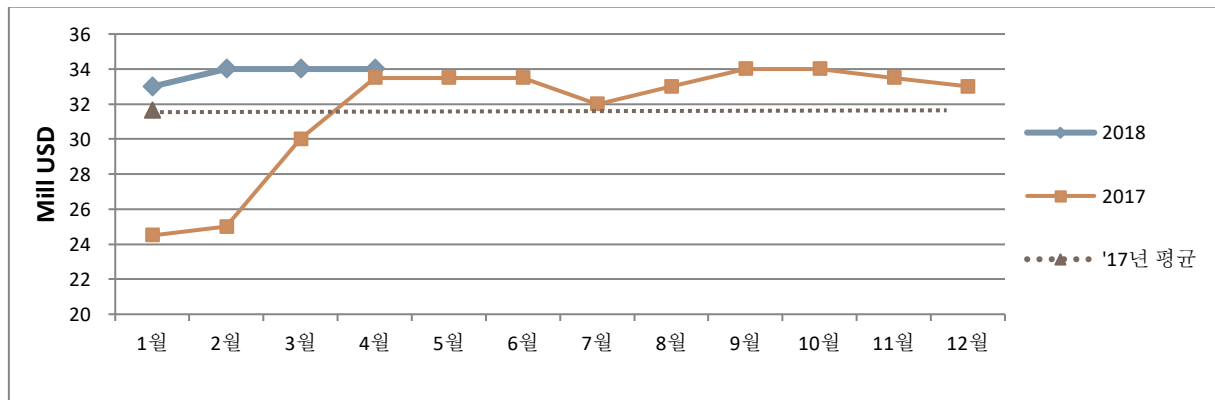




III . BULK CARRIER

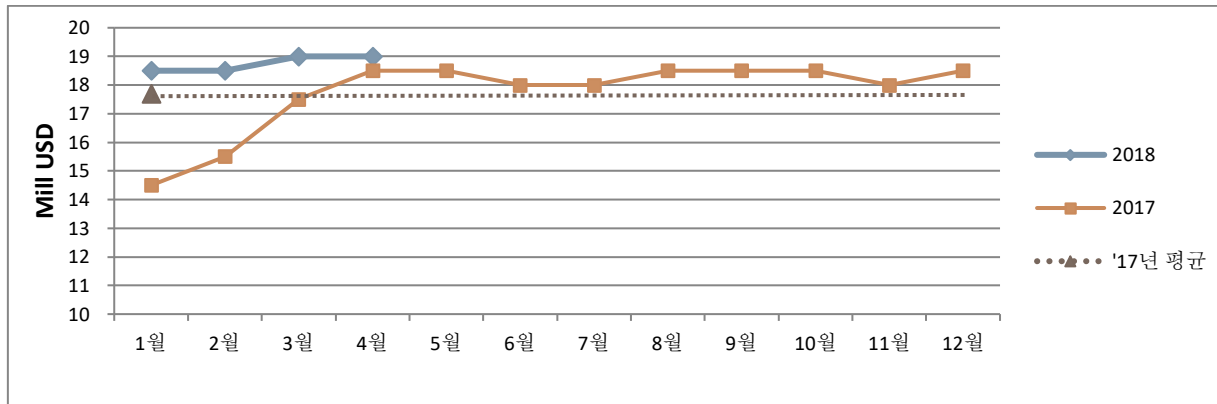
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00			33.75
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%			6.7%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00			18.75
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%			-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%			5.9%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00			17.75
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%			-
		전년대비	20.7%	16.7%	12.5%	5.9%			8.7%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50			14.63
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%			-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%			6.0%
2017	CAPE		24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	31.63
	PMAX		14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	17.71
	SMAX		14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.33
	HANDY		13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	13.79

□ Cape

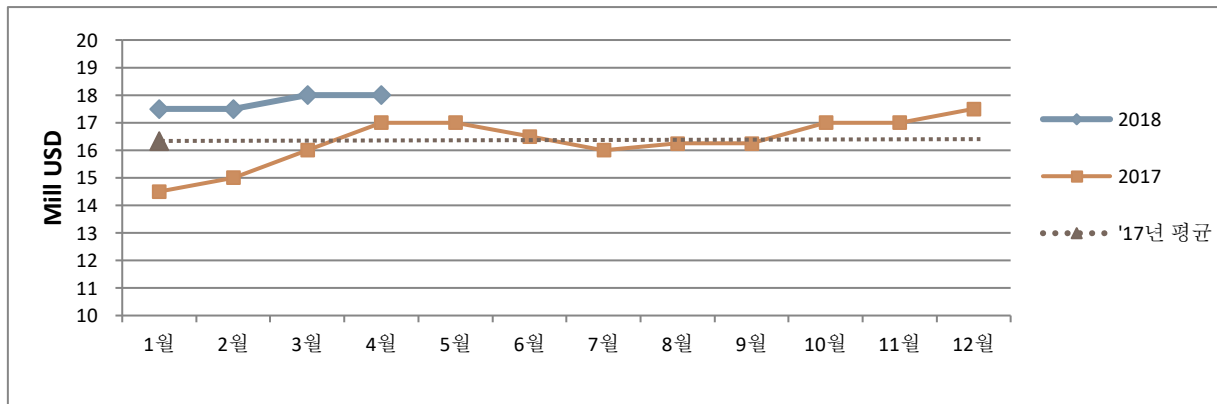


III. BULK CARRIER

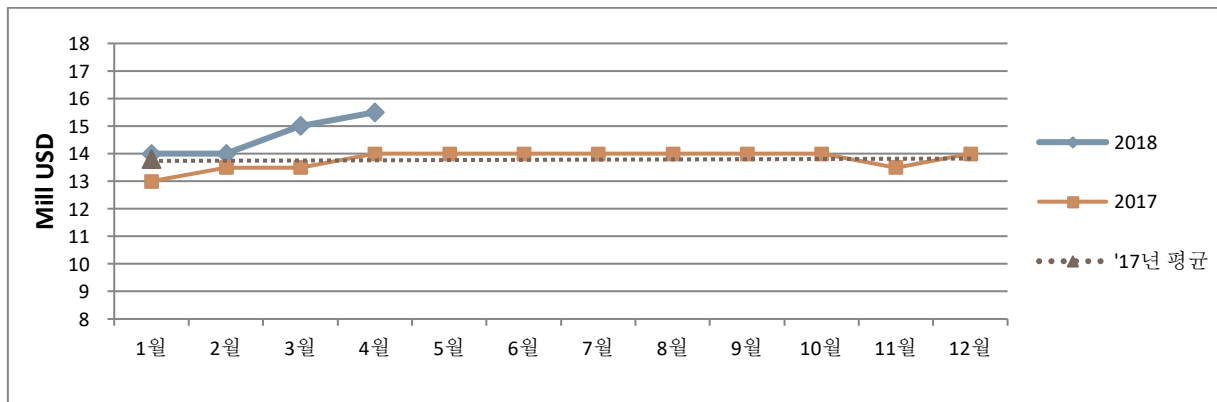
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYP E	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MAGANARI	75,941	2001	JAPAN	B&W		10	Undisclosed buyer
BC	AS VINCENTIA	56,708	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	11	UAE buyer
BC	LUMINOUS HALO	56,018	2006	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.5	Greek buyer
BC	OCEAN TREASURE	51,201	2002	CHINA	B&W	C 4x40t	7.75	Chinese buyer
BC	AT 40	43,246	1995	KOREA	B&W	C 4x25t	5.1	Russian buyer
BC	SANTA VISTA	38,206	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	14.2	Undisclosed buyer
BC	ORIENT DISPATCH	36,887	2013	KOREA	B&W	C 4x30t		
BC	ORIENT DELIVERY	36,887	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	41	Singapore buyer (Pioneer Marine)
BC	ORIENT DEFENDER	36,887	2011	KOREA	B&W	C 4x30t		

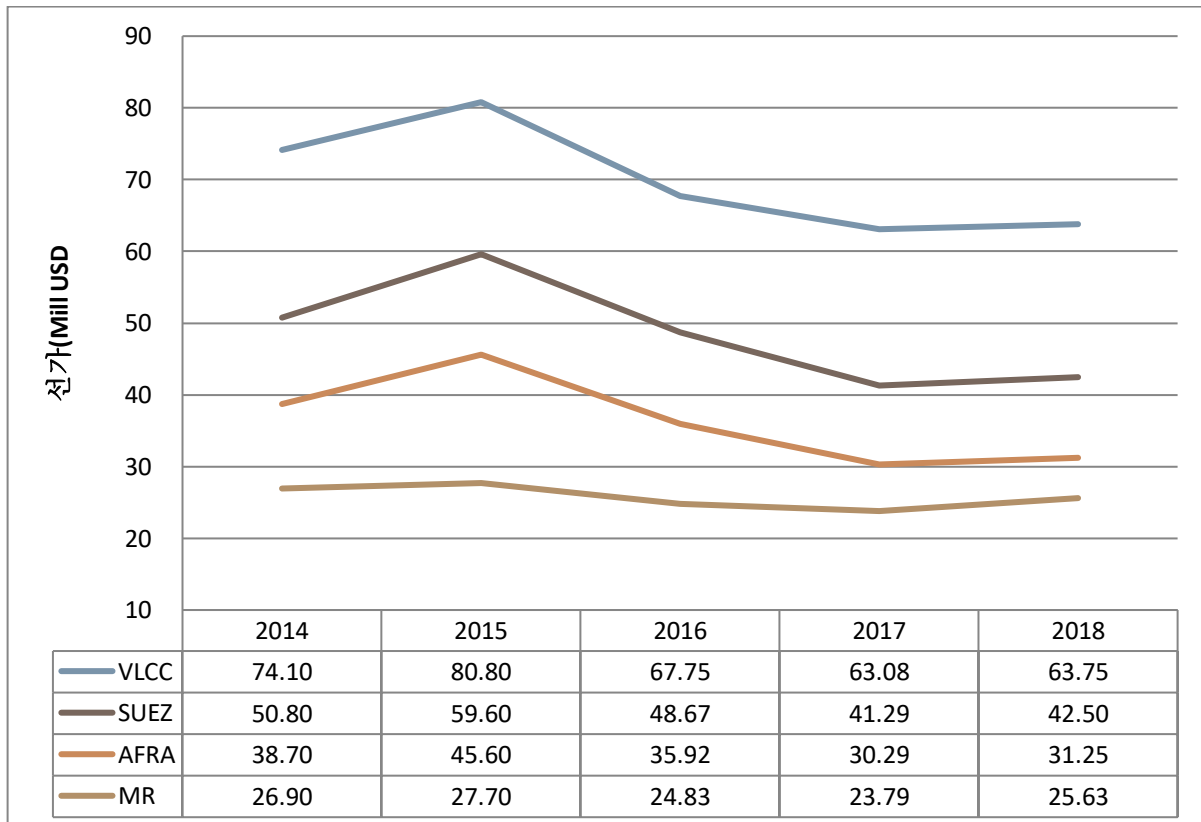
IV. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10 32%	80.80 9%	67.75 -16%	63.08 -7%	63.75 1.1%
Suezmax 160K	50.80 27%	59.60 17%	48.67 -18%	41.29 -15%	42.50 2.9%
Aframax 105K	38.70 33%	45.60 18%	35.92 -21%	30.29 -16%	31.25 3.2%
MR 47K	26.90 2%	27.70 3%	24.83 -10%	23.79 -4.2%	25.63 7.7%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00 9%	12.60 -3%	13.92 10%	12.42 -10.8%	12.56 1.2%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

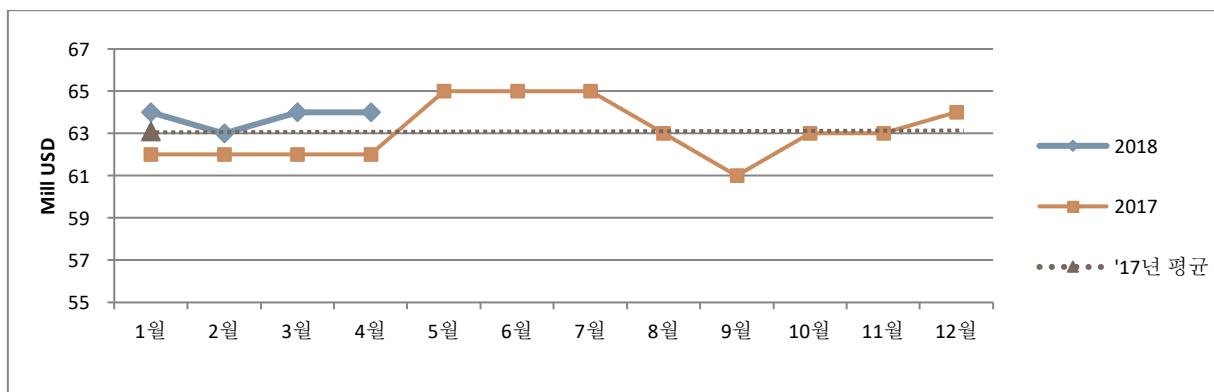




IV. TANKER

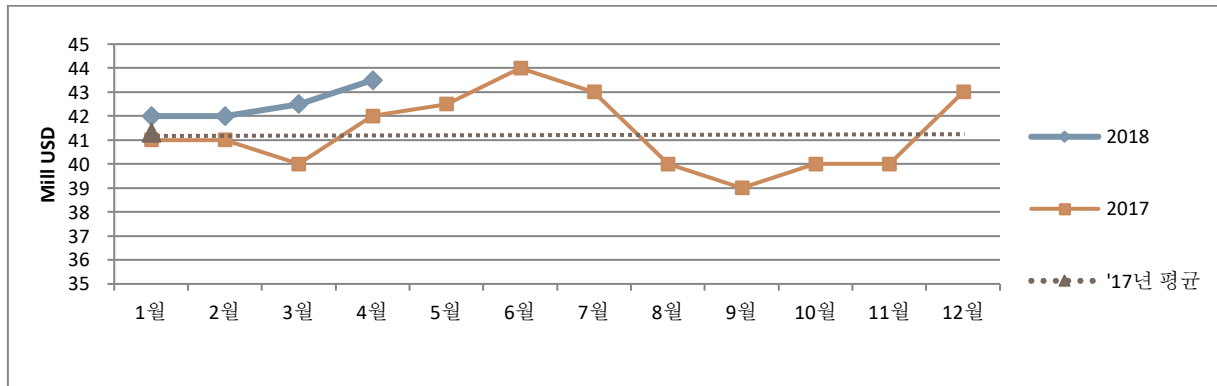
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00			63.75
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%			-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%			1.1%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50			42.50
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%			-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%			2.9%
	AFRA 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00			31.25
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%			-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%	6.7%			3.2%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50			25.63
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%			-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%			7.7%
CHEM IMO2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25			12.56	
	전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%			-	
	전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%			1.2%	
2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	63.08	
	SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	41.29	
	AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	30.29	
	MR	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	23.79	
	CHEM	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.42	

VLCC-310K

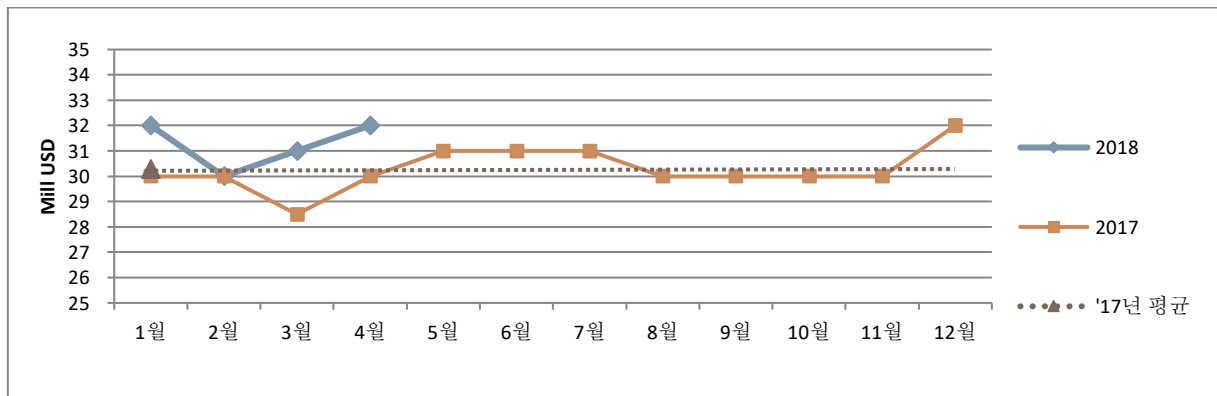


IV. TANKER

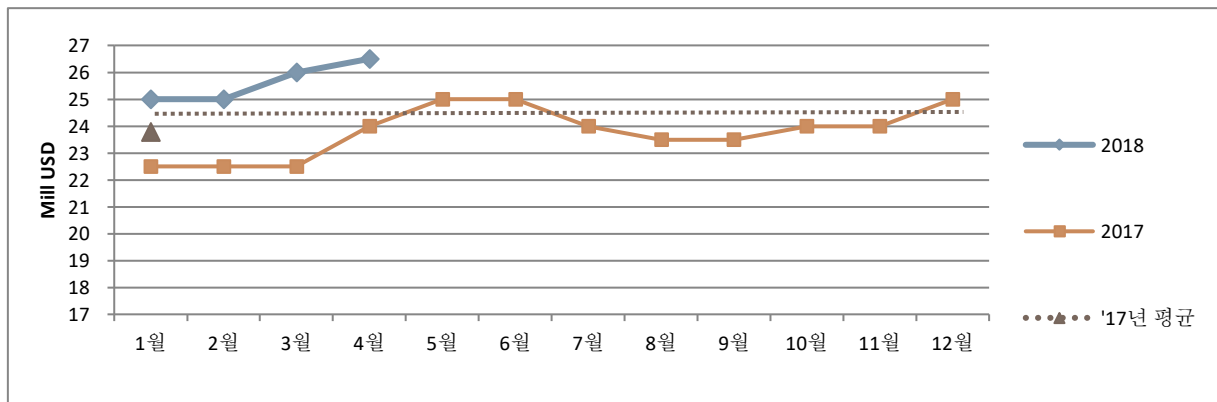
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SPYROS	319,200	2007	KOREA	B&W		34.8	Greek buyer
TANKER	HS ALCINA	160,183	2001	KOREA	B&W		10	Undisclosed buyer
TANKER	UNITED JOURNEY	112,723	2010	KOREA	B&W		26.1	Indian buyer
OIL /CHEM	MARIANNE KIRK	51,300	2009	KOREA	B&W	3	18.75	Denmark buyer
OIL /CHEM	ANJA KIRK	51,300	2009	KOREA	B&W	2&3	18.75	
OIL /CHEM	ZHONGJI NO.2	45,719	2008	CHINA	WAR T	3	11.5	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	CAPE BIRD	40,271	2003	KOREA	B&W	3	8.3	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	HANOVER TRADER	13,201	2007	KOREA	B&W		8.6	undisclosed buyer
OIL /CHEM	CHEMTRANS ELBE	13,006	2009	CHINA	B&W	2&3	10.3	UAE buyer (Gulf Petroleum)
LPG	GAS ENCHANTED	3,147	2006	JAPAN	HANS H		9	Indonesian buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

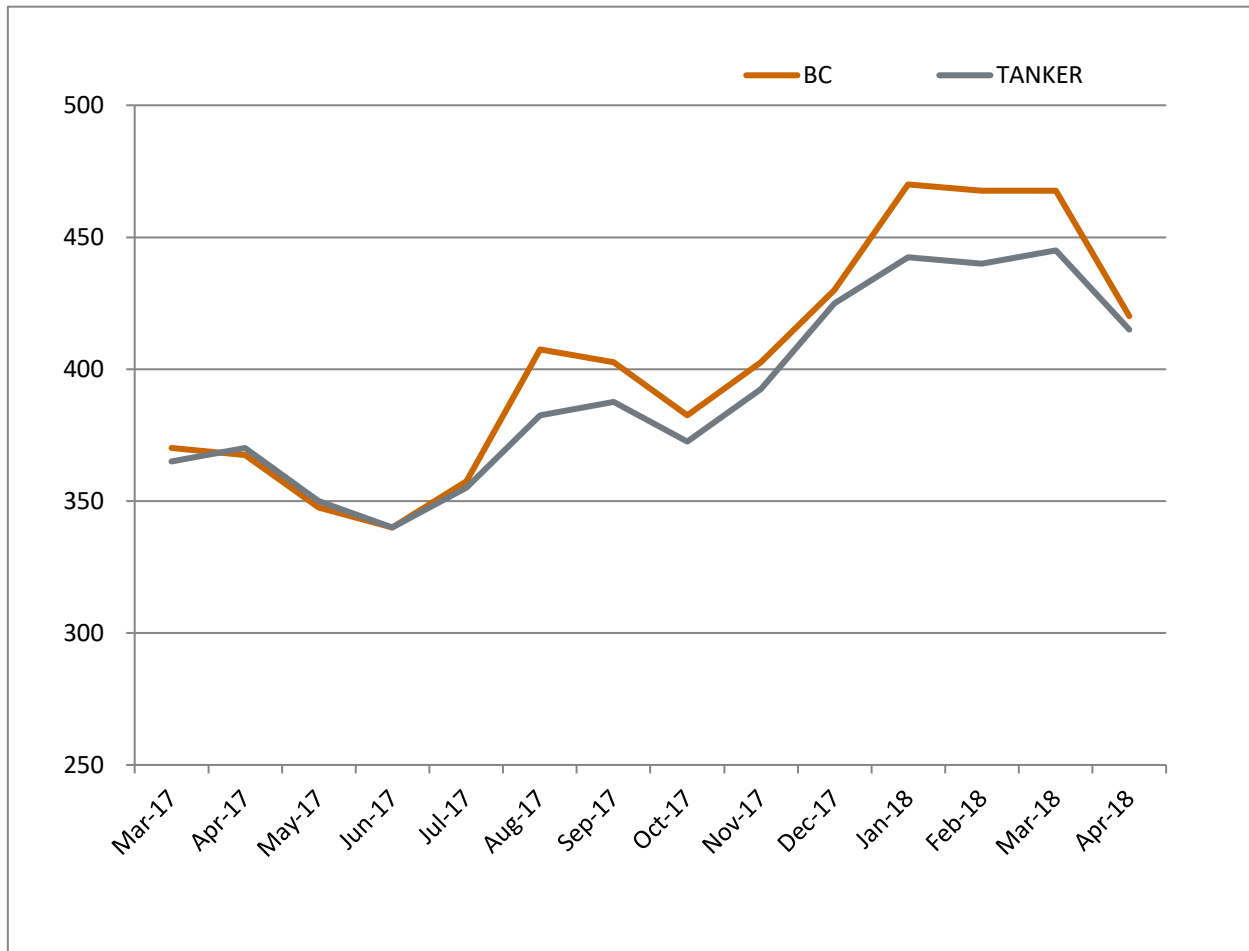
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HERMES	34500	2006	GERMAN	B&W	2510	TEU	10.2	UK buyer (Borealis Maritime)
CONT	MELBOURNE STRAIT	25826	2008	CHINA	B&W	1795	TEU	8.3	German buyer (MPC)

V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 4 월	2018 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	435.63	19.3%	370.00	415.00	-6.7%	12.2%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	456.25	23.0%	367.50	420.00	-10.2%	14.3%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

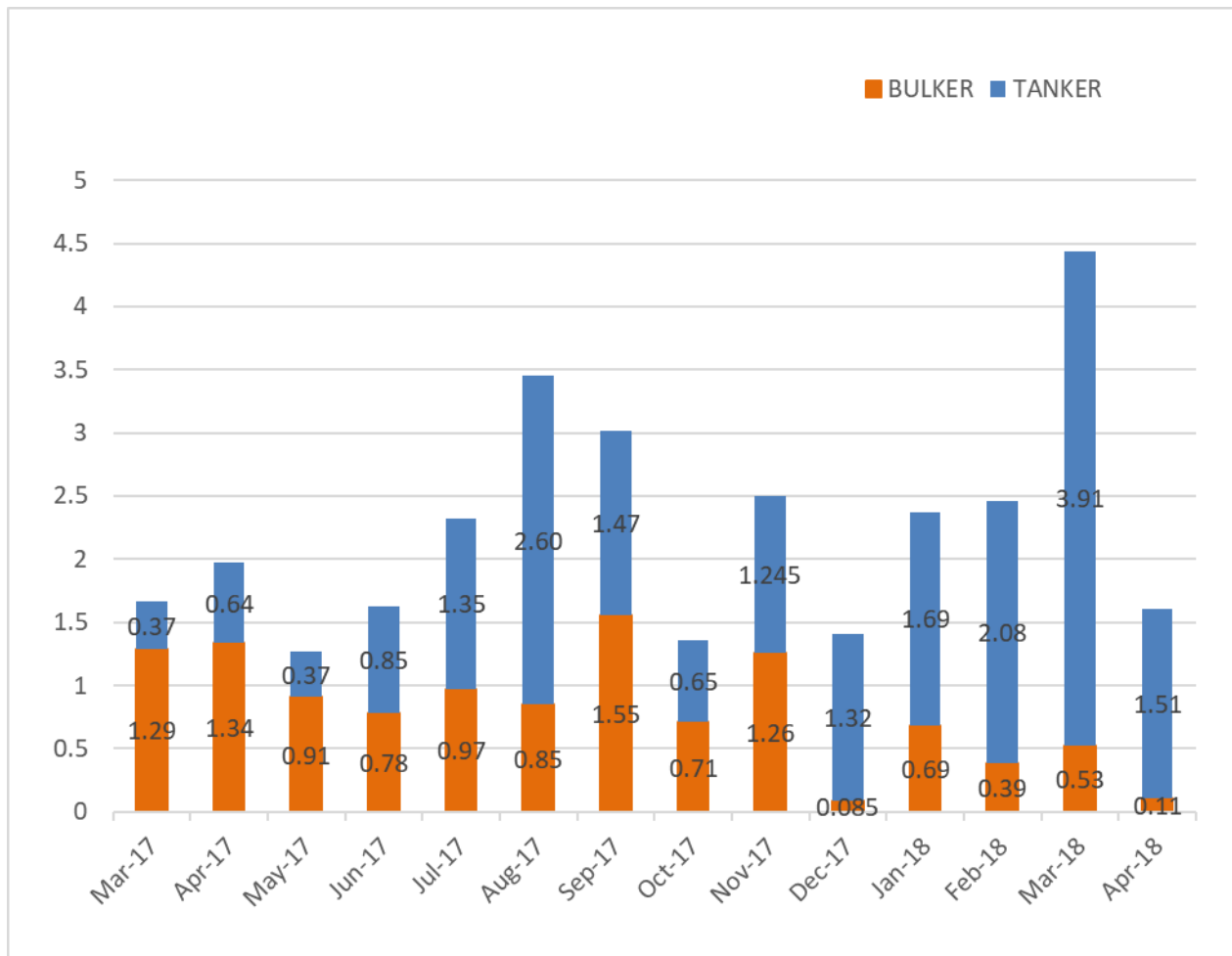


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적			2017 년 4 월		2018 년 4 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	9.19	80.1%	80	70.8%	0.64	5	1.51	135.5%	18	260.0%
BC	11.74	292	1.70	14.5%	38	13.0%	1.34	32	0.11	-92.1%	8	-75.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

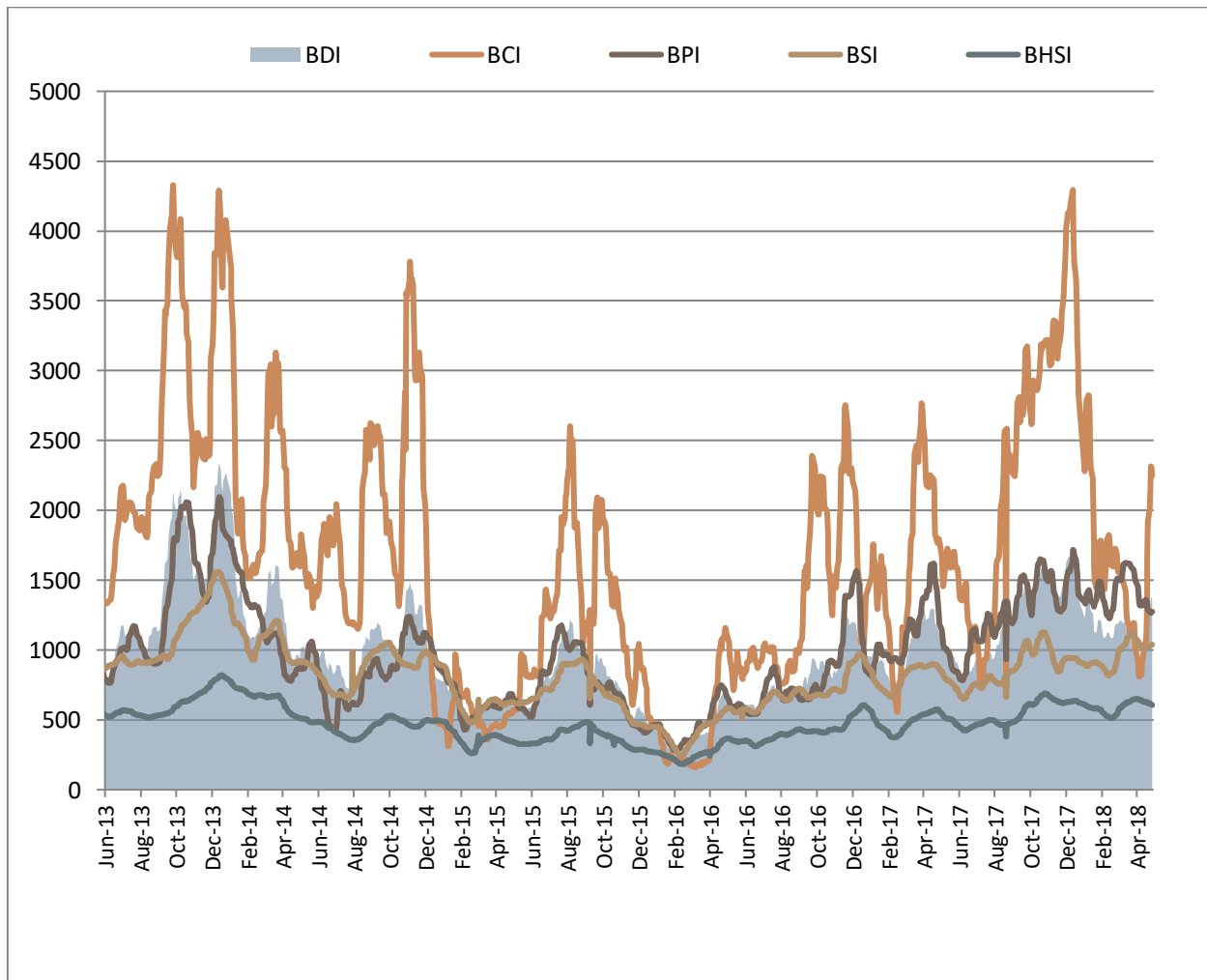
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
LPG	INITIATOR	2,999	2107	1990	JAPAN	MITS U	441	BANGLADESH
REEFER	SAN DIEGO	9,212	7208	1984	GERMAN	MAN	436	BANGLADESH
TANKER	CE-BREEZE	105,154	16639	1996	JAPAN	SULZ	475	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-04-27	2018-04-20	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1361	1281	▲ 80.00	2337	948
BCI	2251	1915	▲ 336.00	4329	161
BPI	1275	1289	▼ -14.00	2096	282
BSI	1042	1025	▲ 17.00	1562	243
BHSI	605	621	▼ -16.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	424.00	▲19.00	389.00	▲3.50	392.00	▲14.00
IFO180	457.50	▲30.00	419.50	▲3.50	452.00	▲6.50
MGO	664.00	▲22.00	630.50	▼-0.50	660.00	▲27.00

❖ 기준일 : 4 월 27 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-04-27	2018-04-20	CHANGE
미국달러	1079.70	1063.50	▲16.20
일본엔(100)	987.43	990.32	▼-2.89
유로	1306.92	1313.05	▼-6.13
중국위안	170.69	169.86	▲0.83

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
발표회	'물류경쟁력 강화 지원사업' 사례발표회 개최	5.9(수) 14 시	인천상공회의소 교육장 (대한상공회의소)	대한상공회의소에서 설치·운영하고 있는 '민관합동 물류지원센터'를 통한 지원사업의 우수사례 발표와 금년도 사업계획 안내를 위한 설명회
포럼	SHIOWNERS FORUM SINGAPORE 2018	5.22(화)	Marina Bay Sands Expo&Convention Centre (TRADEWINDS)	글로벌트레이딩 허브인 싱가포르에서 트레이더/차터러에게 중요한 이슈에 대해 다루고, 선주들의 관점에 대한 의견을 나눔.



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)

Leo J.M. Jung (정재문 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6409

Mob.010-3273-4008

snp@stlkorea.com

leo@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)



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