

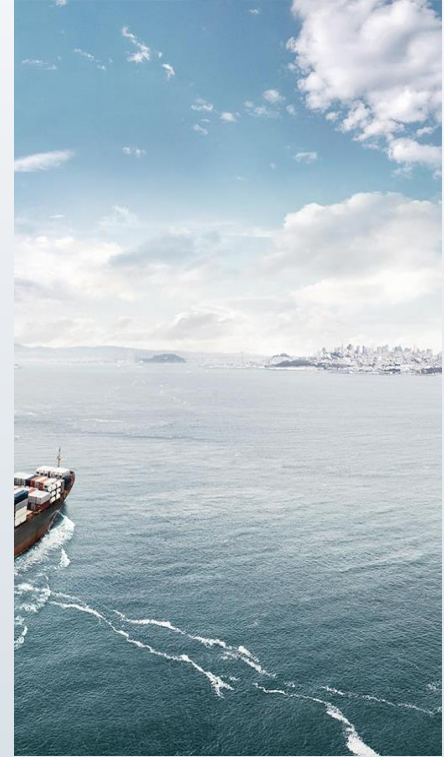


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.230

**Updated January 02, 2019**

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

Issue & Trend	1
Bulk Carrier	10
- BC Sales Report	
Tankers	14
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	18
Key Indicators	21
STL News & Information	23
Contact Information	25

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

## I . ISSUE & TREND

### 1. 조선업계, 2018 년 선박 수주 목표 달성

국내 대형 조선 3사가 지난해 LNG(액화천연가스)선 수주 호재로 조선부문 목표치를 달성했다. 다만 해양플랜트 수주는 부진하면서 연간 전체 목표 달성에는 실패했다.

지난 1일 업계에 따르면 현대중공업그룹은 지난해 총 161척, 137억달러 규모의 선박을 수주하면서 조선부문 목표치 132억달러를 초과 달성했다. 다만 해양부문 수주는 5억 달러에 그쳐 올해 목표치인 16억달러의 3분의 1 수준에 머물렀다.

한영석, 가삼현 현대중공업 사장은 송년사에서 "완전히 회복되지 않은 발주 상황에도 불구하고 당초 계획했던 선박 수주 목표를 달성했다"며 "특히 시장 수요가 되살아나고 있는 LNG선 분야에서 앞선 기술력을 바탕으로 총 12척을 수주해 고부가 선박 분야에서 경쟁 우위를 지켰다"고 평했다.

대우조선해양은 지난해 총 47척 약 68.1억 달러 상당의 선박을 수주해 목표 73억 달러의 약 93%를 달성했다. 조선부문 목표액인 66억달러는 초과했지만 해양플랜트는 하나도 수주하지 못했다. 수주가 유력시되던 미국 석유회사 셰브론의 '로즈뱅크' 프로젝트가 발주처가 바뀌면서 수주발표가 연기됐기 때문이다.

대우조선해양 관계자는 지난해 선박부문 목표 달성해 대해 "LNG 운반선, 특수선 등 고부가가치선박 위주의 영업 전략을 펼친 것이 주효했다"며 "올해에도 이러한 기세를 이어 나가겠다"고 말했다.

삼성중공업은 지난해 총 49척, 63억달러의 수주 실적을 기록하며 수주목표 82억달러의 77%에 그쳤다. 지난 12월에만 LNG 운반선 7척을 수주하면서 조선부문 목표치인 51억달러를 초과했다. 다만 지난해 31억달러를 목표로 한 해양플랜트는 하나도 수주하지 못했다.

올해 역시 해양플랜트 수주는 쉽지 않을 전망이다. 유가가 40달러대로 급락하는 등 유가 변동성이 커지면서 글로벌 오일 메이저들이 해양플랜트 발주를 고민하고 있기 때문이다. 대형 조선 3사는 현재 각각 해양플랜트 입찰 결과를 기다리고 있다. 현대중공업은 베트남 석유회사 푸꾸옥페트롤리엄이 발주한 '블록 B' 프로젝트, 대우조선해양은 미국 석유회사 셰브론의 '로즈뱅크' 프로젝트, 삼성중공업은 인도 에너지기업 릴라이언스인더스트리가 발주한 '릴라이언스' 프로젝트 수주를 따 내기 위해 매진하고 있다.

## I . ISSUE & TREND

### 2. 새해 맞은 해운재건...멀고 먼 글로벌 경쟁력 회복

정부가 야심차게 추진해온 해운업 재건이 도전에 직면했다. 저운임과 고비용 악재가 겹치면서 글로벌 경쟁력 회복이 만만치 않아 보인다.

지난 30 일 관련 업계 등에 따르면 국내 해운업 매출은 한진해운 파산 영향으로 10 조원 이상 줄었다. 원양 컨테이너 선복량도 절반 이하로 떨어졌다. 정부는 지난 4 월 해운산업에 활기를 불어넣기 위한 '해운재건 5 개년 계획'을 발표했다.

화물 확보와 선박 확충, 선사 경영안정을 위해 향후 3 년간 총 8 조원을 투입하고 국적 선사가 선박 200 척을 발주할 수 있도록 지원해 선복량을 늘린다는 것이 계획의 골자다. 이와 함께 원유와 가스 등 전략 화물 수송 때 국적선사를 이용하게 하는 방안도 마련했다.

현대상선은 지난 6 월 대우조선해양에 7 척, 삼성중공업에 5 척, 현대중공업에 8 척의 컨테이너선을 분산 발주하는 등 조선업과의 상생을 도모하기도 했다. 오는 2022 년까지 국내 해운산업 매출을 51 조원으로 늘리고 원양항로 선복량 100 만 TEU 를 회복해 세계 5 위 해운강국으로 발돋움한다는 계획이지만, 글로벌 경쟁력 회복이 쉽지만은 않을 것이라는 목소리가 나온다.

한국 해운업이 뒷걸음질 친 2 년동안 중국은 국내 1, 2 위 선사인 코스코와 차이나쉬핑을 통합했다. 일본 해운 3 사(NYK·MOL·K 라인)는 컨테이너 부문을 통합해 새로운 법인인 오션네트워크익스프레스를 출범시켜 선복량을 강화했다.

세계 1 위인 머스크 역시 함부르크취드(독일)를, 세계 3 위 CMA CGM(프랑스)은 싱가포르의 NOL 을 각각 인수해 몸집을 키우고 운임을 낮추는 전략을 펼쳤다.

상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 지난 21 일 기준 833.85 를 기록하며 2 년 전인 2016 년 12 월 말(951.66)을 크게 밑돌고 있다. 올해 평균은 830 으로 앞으로의 운임도 하향할 전망이다. 지속적인 운임하락은 글로벌 톱 3 가 세계 해운의 절반을 장악할 정도로 양극화된 구조 때문이다. 머스크라인과 MSC·코스코 등 세 선사 선복량을 모두 합치면 1,000 만 TEU 를 넘어선다. 세 선사가 글로벌 컨테이너선시장에서 44.7%의 점유율을 차지한다. 여기에 CMA-CGM 하파크로이트 점유율을 합하면 63.7%를 넘어선다.

## I . ISSUE & TREND

해운업계 관계자는 “글로벌 컨테이너선시장에서 상위권 선사들의 장악력이 날이갈수록 높아지고 있다”며 “새해부터 인도되는 초대형 선박 척수가 상당해 선사들의 시장지배력은 더욱 확대될 것으로 보인다”고 말했다.

올해 현대상선은 41 만 3,000TEU 의 선복량을 기록해 10 위를 기록했다. 향후 신조선 인도로 40 만 TEU 를 늘리면 양명해운과 선대 규모가 대등해질 것이라는 전망이지만 100 만 TEU 를 넘어 5 위권에 오르기엔 역부족이다.

요동치는 유가도 해운업계에 우호적이지 않다. 선사들이 주로 연료로 사용하는 벙커유는 지난해보다 30% 상승했다. 해운사 매출에서 유류비가 차지하는 비중이 약 30% 이르러 ‘저운임’과 ‘고비용’ 구조가 고착된 상황이다. 이에 국내 선사들은 내년 1 월부터 유가할증료를 운임에 별도 적용하기로 결정했다.

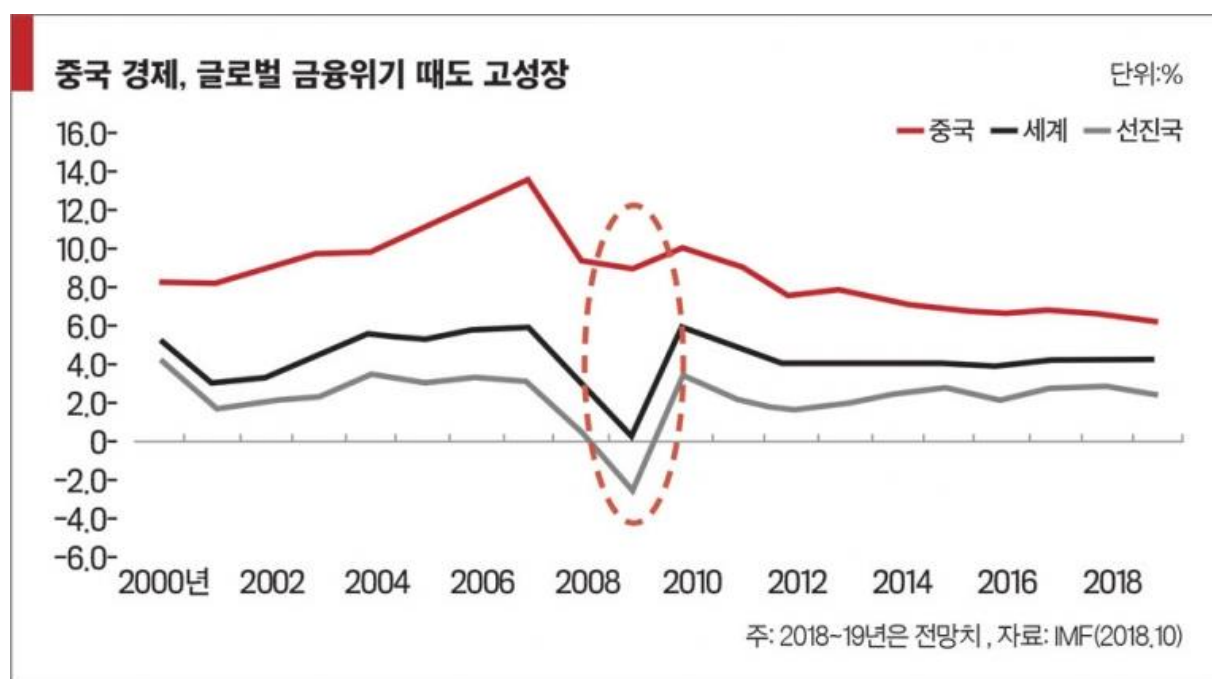
### 3. 중국 경제, 경기 둔화에 미·중 무역전쟁 직격탄

2019 년 중국에서 경제위기가 발생하고, 그것이 글로벌 경제나 금융시장에 어떤 형태로 파급될 것인가가 가장 큰 관심사다. 2008 년 미국에서 시작된 금융위기가 확산되면서 그 다음해 세계 경제가 마이너스 성장했을 때도 중국 경제는 9% 이상 성장하면서 글로벌 경제가 깊은 침체의 수렁에 빠지는 것을 막아줬다. 그러나 2019~2020 년에는 중국 경제가 구조조정 위기를 겪으면서 세계 경제성장률을 크게 낮출 전망이다.

중국 경제의 전개 방향에 대해서 보통 세 가지 시나리오 제시된다. 첫째, 안정 성장을 지속할 것이라는 견해다. 중국 경제가 그동안 투자 중심으로 성장했으나, 앞으로는 늘어나는 소득 증가를 바탕으로 소비가 경제 성장을 주도할 것이라는 논리다. 둘째, 중국 경제가 이른바 중진국 함정에 빠질 것이라는 시나리오가 제시된다. 구조조정이 지연되고 인구구조의 고령화로 소비와 투자활동이 부진하면서 저성장의 늪에 빠질 수 있다는 것이다. 셋째, 부실한 은행과 기업의 구조조정 과정에서 위기를 겪는 경우다. 이 시기에 그림자금융이나 지방정부 부채 문제가 같이 드러나면서 금융위기를 겪을 수 있다는 진단이다. 필자는 2019~2020 년에 중국이 세 번째 시나리오 해당하는 구조조정 위기를 겪고, 그 다음에 소비 중심으로 안정 성장(첫번째 시나리오)을 할 것으로 내다보고 있다.

▣ 투자 중심 고성장 과정에서 기업 부실 불어나

## I . ISSUE & TREND



2008년 미국에서 금융위기가 발생했다. 이 위기가 세계로 확산되면서 2009년 세계 경제는 1982년 이후 처음으로 마이너스 성장(-0.4%)했다. 미국 등 선진국 국내총생산(GDP)이 그해 3.5%나 감소했기 때문이었다. 이와 달리 중국 경제는 2009년 9.2%, 2010년에 10.4%나 성장했다. 그래서 '중국만이 자본주의를 구제한다'라는 말까지 나왔다. 그러나 중국의 경제 성장 내용을 보면 지나친 투자 중심의 성장이었다. 중국 GDP에서 고정투자가 차지하는 비중이 2008년 글로벌 금융위기 전에는 38% 안팎이었으나, 2009년 이후에는 46%를 넘어서기 시작했다. 당시 세계 평균이 22%정도였던 것을 고려하면 다른 나라와 비교할 수 없을 정도로 높은 수준이었다. 투자 증가로 경제성장률은 9%를 웃돌았다. 2009년 고정투자의 경제 성장 기여율이 79%에 이르렀다. GDP 증가분의 거의 80%를 투자가 차지했다는 의미이다.

문제는 투자 중심으로 성장하는 과정에서 부채가 크게 늘었다는 데 있다. 중국 정부와 민간 부문의 부채가 GDP에서 차지하는 비중이 2008년 169%에서 2017년에는 300%를 넘어섰다. 특히 기업부채가 같은 기간 GDP의 92%에서 167%로 늘었다. 기업 회계가 좀 더 투명해지면 부채는 훨씬 더 많을 것이다. 또 경제성장률이 낮아지는 과정에서 기업 부실이 더 드러날 수밖에 없다. 중국 경제가 투자 중심으로 성장하는 시기에 증권시장이 활성화하지 못했다. 그래서 기업이 주식이나 채권 발행 등 직접금융으로 자금을 조달하기보다는 은행에서 투자금을 빌려(간접금융) 투자했다. 기업 부실이 곧 은행 부실로 이어질 수밖에 없는 이유다.

## I . ISSUE & TREND

역사를 보면 부채의 급증 다음에는 경제 성장이 둔화되거나 경제위기가 왔었다. 2008 년 미국의 금융위기가 과소비에 따른 위기라면, 다가올지 모르는 중국 경제위기는 과투자를 해소하는 과정에서 발생한 위기일 것이다.

1997 년 한국의 외환위기도 기업과 은행의 부실을 처리하는 과정이었다고 해도 과언은 아니다. 당시 한국은 외환보유액이 거의 바닥났기 때문에 국제통화기금(IMF)의 지원을 받고, IMF 가 처방한 구조조정에 따랐다. 30 대 재벌 중 11 개가 사라질 만큼 구조조정을 신속하게 했던 것이다. 중국은 2018 년 10 월 말 현재 3 조 530 억 달러의 외환을 보유하고 있기 때문에 한국과 같은 외환위기는 아니고 구조조정을 독촉할 IMF 같은 기관도 없다. 스스로 구조조정을 해야 하기 때문에 기간은 다소 지연될 가능성이 크다.

그러나 미·중 무역전쟁은 중국의 구조조정 속도를 더해줄 가능성이 크다. 미국과 중국의 무역전쟁이 격화하는 가운데, 그레이엄 앨리슨 하버드대 교수가 쓴 [예정된 전쟁(DESTINED FOR WAR)]이라는 책이 관심을 끌고 있다. 저자는 미·중 두 나라가 무역전쟁에서 시작해 금융전쟁을 하고 결국에는 군사전쟁까지 할 수 있다는 끔직한 시나리오를 제시하고 있다. 금융전쟁까지 갈 가능성을 배제할 수 없다.

중국은 그동안 무역·제조업 강국을 추구했다. 중국이 최대 무역 강국으로 우뚝 섰고, 세계 제조업에서 24%를 차지할 만큼 제조 강국도 달성했다. 이제 중국은 '중국제조 2025'로 '양적 제조업 대국'에서 '질적 제조업 강국'을 모색하고 있다. 2025 년까지 첨단의료기기, 로봇, 바이오 기술, 항공우주, 반도체 등을 포함한 10 개 하이테크 제조업 분야에서 기업을 육성해, 이들 분야에서 핵심 기술 및 부품과 소재를 70% 이상 자급하겠다는 것이다. 그와 더불어 중국은 위안화 국제화를 포함한 금융 강국을 추구하고 있다.

미국이 주요 상품을 중국보다 싸게 생산할 수는 없다. 미국이 중국보다 경쟁력이 크게 앞서는 부문은 금융을 포함한 서비스업이다. 미국은 중국의 금융시장 개방을 강력하게 요구할 것이다. 중국도 위안화 국제화를 포함한 금융 강국을 추구하고 있기 때문에 외환 및 자본시장을 자유화할 수밖에 없다. 이 과정에서 중국의 금리와 환율이 정상화하고 기업과 은행의 구조조정을 촉진하는 계기가 될 것이다.

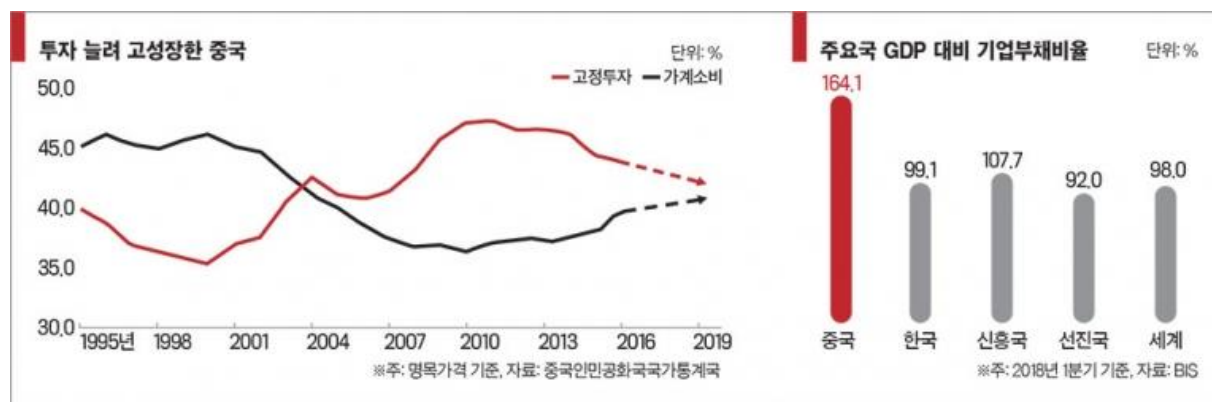
구조조정이란, 산업은 존재하지만 그 산업 내의 기업은 줄어들다는 의미를 담고 있다. 기업과 은행의 구조조정 과정에서 투자와 소비가 크게 위축될 가능성이 크다. 중국 경제가 자본주의 시장에 편입하면서 1978~2011 년 동안 연평균 10% 성장을 하다가, 과잉 투자의 후유증이 나타나면서 2012 년 이후에는 경제성장률이 7%의 안팎으로 떨어졌다. 2018 년에는 6.6% 성장한 것으로 추정되지만, 2019~20 년에는 구조조정에 따른 투자가 줄어들면서 경제성장률이 4~5%로 떨어질 가능성도 배제할 수 없다.

## I . ISSUE & TREND

중국의 구조조정이 세계 경제에 미칠 영향은 우선 원자재 가격 하락을 통해서 신흥시장, 특히 브라질과 러시아와 같은 원자재 수출국에 큰 영향을 줄 것이다. 구조조정이란 기업이 사라지고 그만큼 투자가 줄어들다는 의미를 내포하고 있다. 2008년 글로벌 금융위기 이후 중국 경제가 투자 중심으로 성장하는 과정에서 대부분의 원자재 수요 증가분의 절반 이상을 차지했다. 구조조정 과정에서 원자재 수요가 줄어들면 이들 가격도 하락할 것이다. 2015~16년 마이너스 성장을 했다가 원자재 가격 상승 등의 영향으로 2017년 이후 플러스 성장세로 돌아선 브라질과 러시아 경제가 다시 침체에 빠질 수 있다.

다음으로 중국의 구조조정이 글로벌 금융시장이나 자산 가격에도 큰 영향을 미칠 수 있다. 중국은 국내 총저축률이 투자율보다 높아 경상수지 흑자국이다. 2008년 이후 중국이 투자 중심으로 성장하면서 국내 투자율이 46%로 매우 높았지만, 총저축률이 49%로 3%포인트 정도 많아 대규모로 경상수지 흑자를 기록할 수 있었다. 2008년 중국의 경상수지 흑자가 4206억 달러로 사상 최고치를 기록한 이후 2017년에는 1649억 달러로 크게 줄었지만, 저축이 투자보다 많기 때문에 여전히 경상수지 흑자국으로 남아있다.

### ▣ 미·중 환율전쟁 심화 전망



중국의 구조조정 과정에서 앞으로 2년 정도는 투자율이 크게 떨어지고 저축률은 상대적으로 올라갈 가능성이 크다. 이 시기에는 경상수지 흑자가 다시 4,000억 달러를 넘어설 수 있다. 경상수지 흑자 일부는 외환보유액 형태로 중국 내에 남아있겠지만, 상당 부분은 금융계정을 통해 해외직접투자(FDI)나 증권 투자로 나갈 것이다. 이 돈이 어디로 가느냐에 따라 글로벌 자산 가격도 크게 변동할 것이다. 중국 중앙은행인 인민은행의 금 수요도 크게 늘 전망이다. 2018년 6월 말 현재 인민은행은 금을 1842T 보유하고 있는데, 금액으로 따지면 외환보유액 중 2%에 지나지 않는다. 60% 이상을 금으로 보유하고 있는 유럽 주요 국가들에 비해서는 매우 낮다.

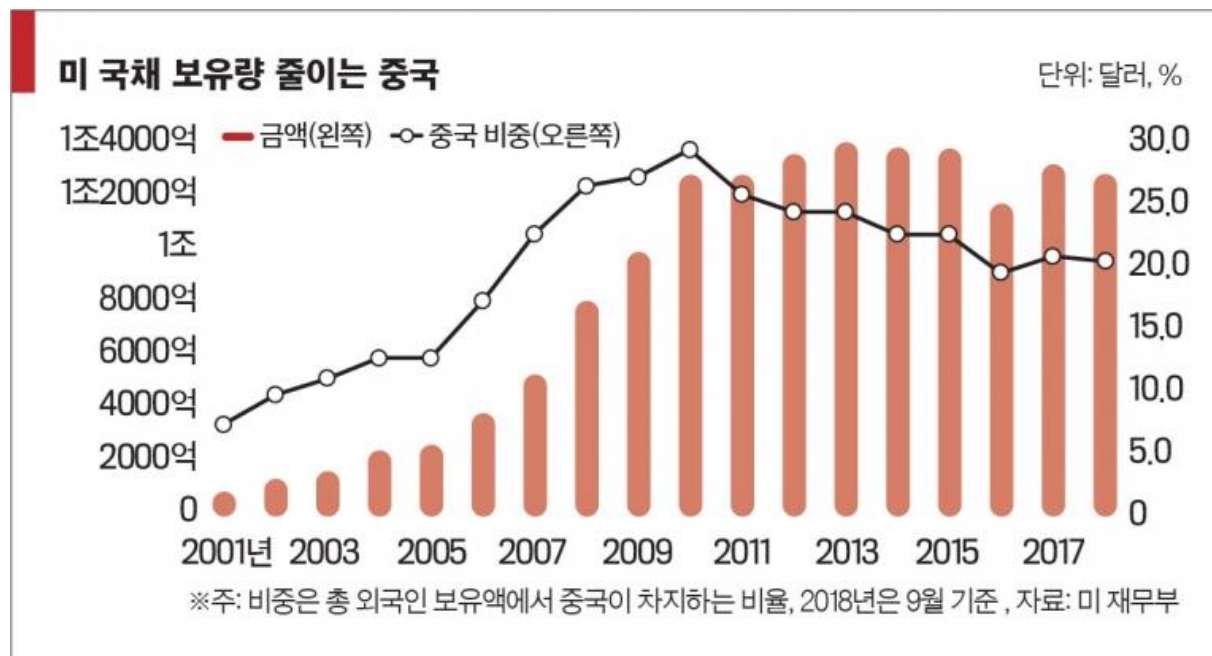




## I . ISSUE & TREND

중국의 경상수지 흑자 확대는 미·중 간에 환율전쟁을 일으킬 수 있다. 미국 경제는 2009년 6월을 경기 저점으로 2018년 11월까지 경기 확장 국면을 이어오고 있다. 그러나 미국 경기가 정점에 근접해가고 있는 여러 가지 신호가 나오고 있다. 우선 2018년 들어 3분기 연속 건설투자가 줄어들고 주택 경기도 위축되고 있다. 설비투자도 수출 증가세도 꺾이고 있다. 국내총생산(GDP)의 70%를 차지하고 있는 소비가 견조한 증가세를 유지하면서 경제 성장을 견인하고 있다. 그런데 주택 경기 위축과 더불어 2018년 10월 주가 폭락이 시사하는 것처럼 금융시장도 불안해지고 있다. 2018년 2분기 말 미국 가계부채가 가처분 소득에서 차지하는 비중이 102%로 과거 평균(1980년 이후 88%)보다 높다. 미국 가계 금융자산 중 주식이 36%나 차지하고 있는데, 주식시장 불안은 소비심리를 위축시킬 가능성이 크다.

미국 경기가 수축국면에 접어들면 재정·통화정책으로 경기를 부양하는 데 한계가 있다. 미국 연방정부의 부채가 GDP의 100%를 넘는 상태이기 때문에 하원을 장악한 민주당이 과도한 정부 지출을 허용하지 않을 것이다. 2008년 금융위기 전후에는 연방기금 금리를 5.25%에서 거의 0%까지 내리면서 소비와 투자를 부양했는데, 지금은 통화정책도 그만큼 여력이 없다. 트럼프 행정부는 달러가치 하락을 유도하면서 대외 부문에서 수요를 부양하려 할 것이다. 중국의 경상수지 흑자가 과대하다고 판단하고 중국을 환율조작국으로 지정할 수도 있다.



중국의 구조조정은 수출이나 금융시장을 통해 한국에 영향을 미칠 전망이다. 2010년 한국 수출에서 차지하는 중국 비중이 11%였으나, 2018년에는 27%로 높아졌다. 한국 GDP에서 수출이 차지하는 비중이 50%를 넘고 있다.



## I . ISSUE & TREND

대중 수출이 10% 감소하면 한국 경제성장률이 1.3%포인트 정도 낮아질 수 있다. 또한 외환시장을 통해서도 중국의 위기는 한국 금융시장에 영향을 줄 것이다. 중국이 구조조정을 하는 초기 국면에서 위안화 가치가 하락할 가능성이 크다. 일시적으로 달러당 7 위안을 넘을 수 있는 것이다. 이 경우 한국 원화 가치도 같이 하락할 것이다. 국제결제은행(BIS)이 실질실효환율을 매달 계산해서 발표하는데, 한국의 원화환율의 경우 중국 비중이 30%로 미국(12.6%)보다 훨씬 높다. 그러나 중국의 경제위기는 한국이 금융으로 국부를 늘릴 수 있는 중요한 기회일 것이다. 중국의 구조조정이나 미·중 무역전쟁의 최종 종착점은 중국 자본시장의 개방이고, 중국 경제의 체질 강화일 것이다. 중국 경제가 위기 후 5년 이상은 소비 중심으로 안정 성장할 가능성이 크기 때문에 구조조정 기간 싸질 중국의 금융자산을 사서 개인이나 국가의 국부를 늘려야 할 것이다.

▣ 2019 년 중국 경제정책 방향은 - 적극적 재정정책에 온건적 통화정책

중국이 대규모 감세 등으로 경기를 살리고 미·중 무역전쟁 속에 대외 개방을 전방위로 확대하기로 하는 내용 등을 포함한 2019 년 경제 운영 방향을 결정했다. 관영 신화통신은 2019 년 중국 경제 정책의 밑그림을 그리는 중앙경제공작회의가 12 월 19~21 일 사흘간 열렸다고 보도했다. 중국 중앙경제공작회의는 해마다 12 월에 이듬해 경제 정책의 큰 방향과 구체적인 실행 목표를 정하는 비공식 회의다. 2019 년 경제성장률을 포함한 구체적인 내용은 2019 년 3 월의 양회에서 발표된다.

중국은 이번 회의에서 미·중 무역전쟁 등으로 인한 경기 둔화에 대응해 2019 년에 더 큰 규모의 감세를 추진하고, 각종 비용도 더 인하하기로 결정했다. 또 경제 성장의 핵심 동력 가운데 하나인 인프라 투자에 많이 쓰이는 지방정부의 특수목적 채권 발행을 상당히 큰 폭으로 늘리기로 했다. 적극적 재정정책과 온건한 통화정책은 지속 시행하기로 했다. 회의에서는 특히 통화정책은 지나치게 완화적이거나 긴축적이지 않은 적당한 수준이어야 하며 합리적으로 충분한 유동성을 유지해야 한다고 강조했다. 신화통신이 전한 회의 결과에서 통화정책과 관련해 '중립'이라는 표현이 사라졌다. 이는 통화정책이 완화적으로 바뀔 것이라는 신호라고 블룸버그 통신은 평가했다.

회의에서 시진핑 주석 등 지도부는 전방위 대외개방을 추진하기로 결정했다. 시장 진입 문턱을 낮추고 중국에 있는 외국 기업의 합법적 권리, 특히 지식재산권을 보호하기로 했다. 또 수출입 무역을 더욱 확대하고 수출 시장을 다변화하기로 했다. 회의에서는 미국과의 무역협상을 추진해 시진핑 중국 주석과 도널드 트럼프 미국 대통령의 공통 인식을 실현하기로 했다. 세계무역기구(WTO) 개혁에도 적극적으로 참여하기로 했다.

## I . ISSUE & TREND

---

신화통신에 따르면 회의에서는 중국 경제가 하방 압력에 직면했으며 외부 환경은 복잡하고 심각하다고 진단했다. 이런 어려움에 맞서 공급 측면의 구조개혁을 반드시 지속한다는 방침을 확인했다. 금융시장의 리스크를 줄이기 위한 노력도 계속하기로 했다. 이른바 '좀비기업' 처리에도 속도를 내기로 했다. 중국 지도부는 지금이 100년 만의 대변환기라면서 중요한 전략적 기회를 꼭 잡아야 한다는 의지도 밝혔다. 위기를 기회로 살리기 위해 경제구조의 업그레이드, 과학기술 혁신, 개혁개방 심화, 경제의 질적 발전 가속화 등에도 방점을 찍었다. 중국은 제조업의 질적인 발전, 선진 제조업과 현대 서비스업의 심도 있는 융합으로 '제조 강국' 건설 노력을 계속하기로 했다. 차세대 이동통신 기술인 5G의 상용화에 속도를 내고 인공지능 등의 발전에도 더 힘쓰기로 했다.



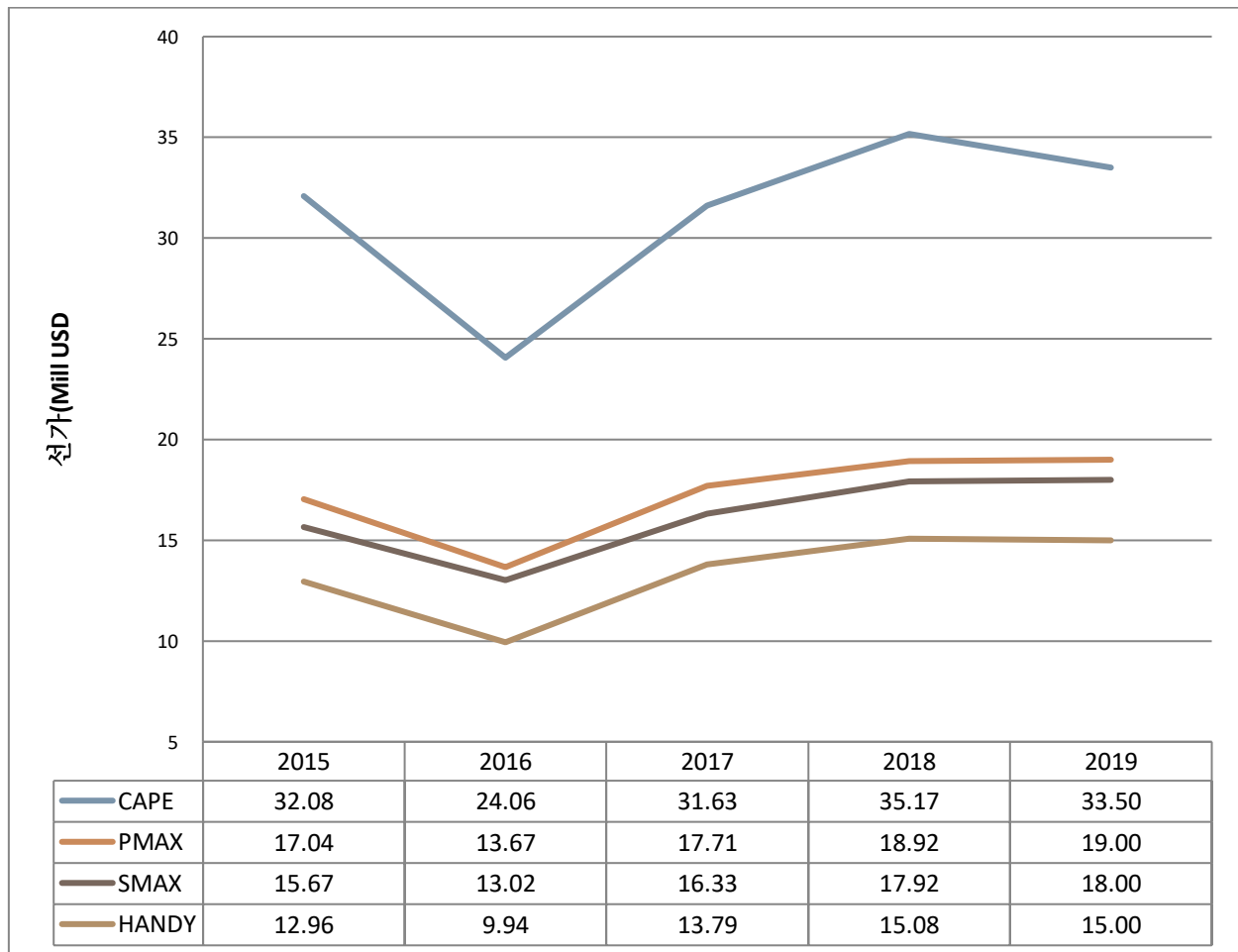
## II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2015	2016	2017	2018	2019
Capesize 180K	32.08	24.06	31.63	35.17	33.50
	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.20%	-4.75%
Panamax 76K	17.04	13.67	17.71	18.92	19.00
	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.82%	0.42%
Supramax 56K	15.67	13.02	16.33	17.92	18.00
	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.69%	0.45%
Handysize 32K	12.96	9.94	13.79	15.08	15.00
	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.37%	-0.53%

### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

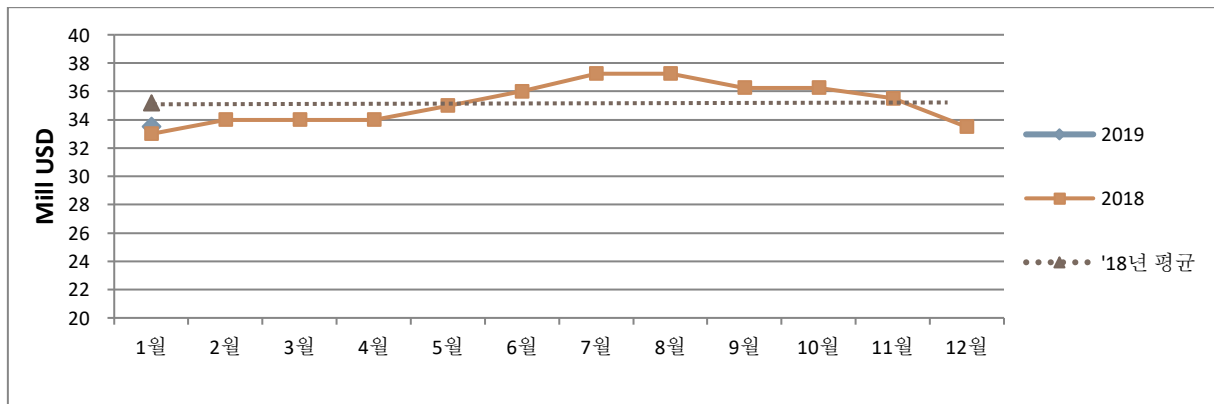




## II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2019	CAPE 180K	선가	33.50						33.50
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	1.5%						-4.7%
	PMAK 76k	선가	19.00						19.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	2.7%						0.4%
	SMAK 56k	선가	18.00						18.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	2.9%						0.5%
	HANDY 32k	선가	15.00						15.00
		전월대비	0.0%						-
		전년대비	7.1%						-0.6%
2018	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	34.33	
	PMAK	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	17.71	
	SMAK	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	

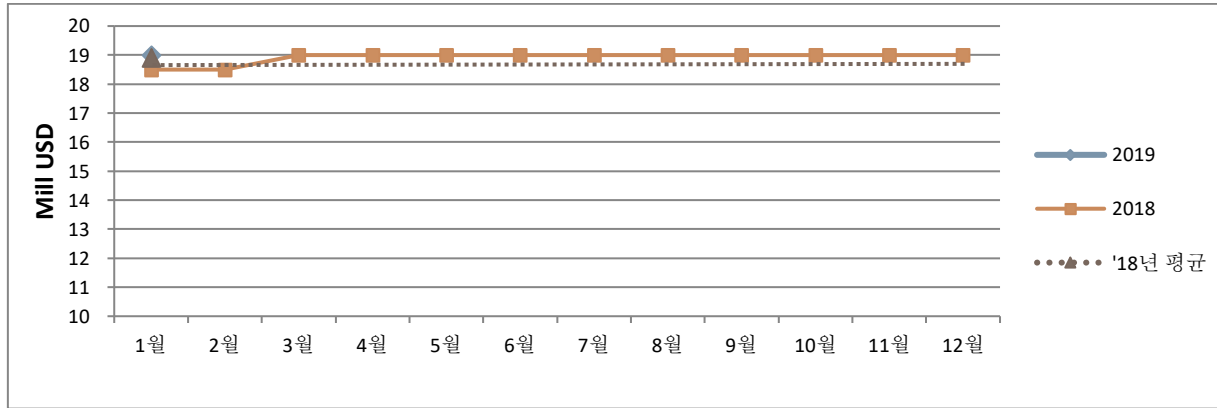
### □ Cape



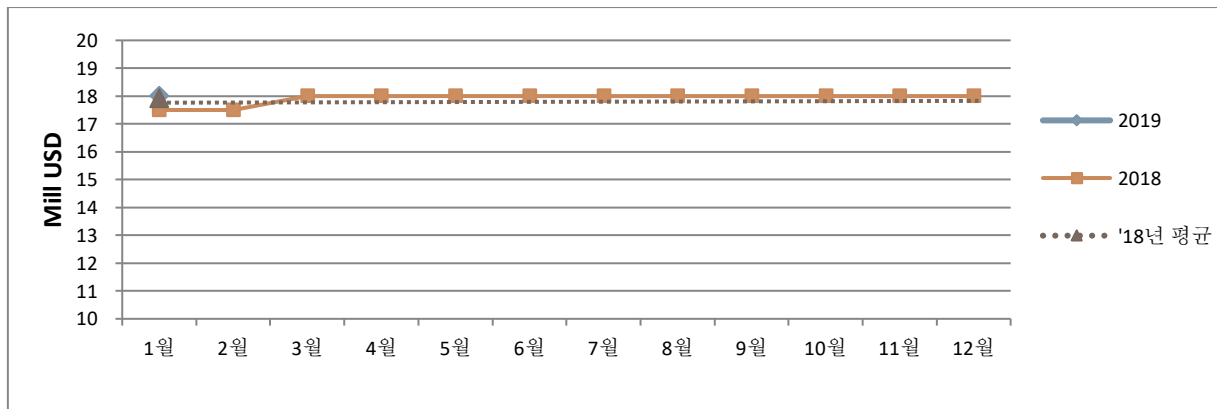


## II . BULK CARRIER

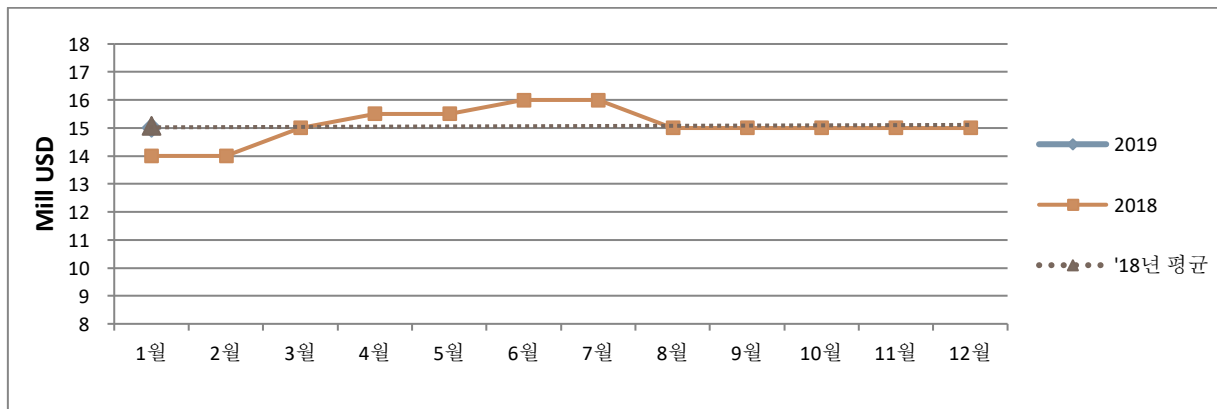
### □ Panamax



### □ Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	JIANGSU NEWYANGZI YZJ2015-2122	81,800	2019	CHINA	B&W		27.5	Chinese buyer (Minsheng FL)
BC	JIANGSU NEWYANGZI YZJ2015-2131	81,800	2019	CHINA	B&W		27.5	
BC	TINA	75,933	2000	JAPAN	B&W		5.8	Chinese buyer, auction sale, DD due
BC	SHUN YI (geared)	73,461	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.5	Far Eastern buyer
BC	CONTI LAPISLAZULI	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	10.5	Undisclosed buyer
BC	LUISIA COLOSSUS	55,455	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	14.75	Greek buyers (New Vision)
BC	TIGRIS	52,454	2003	JAPAN	B&W	C 4x30t	8	Undisclosed buyer
BC	SEVEN LADY	51,241	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.5	Cyprus buyer (SMT Shipping)
BC	MERLIN	50,296	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.8	Indonesian buyer
BC	CONDOR	50,296	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.75	
BC	UNIORDER	47,240	1997	JAPAN	MITSU	C 4x30t	4.5	Undisclosed buyer
BC	BONNIE VENTURE	32,500	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	9.6	European buyer
BC	AMSEL	27,308	1994	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	2.2	Undisclosed buyer, auction sale, SS due
BC	CHANG HENG HAI	23,772	2009	CHINA	PIELS	-	11.2	Chinese buyer (CSC Phoenix), auction sale
BC	CHANG LING HAI	23,447	2010	CHINA	PIELS	-		
BC	CENTURY PEARL	16,383	2008	JAPAN	AKASA KA	C 4x30.5t	7	Turkish buyer



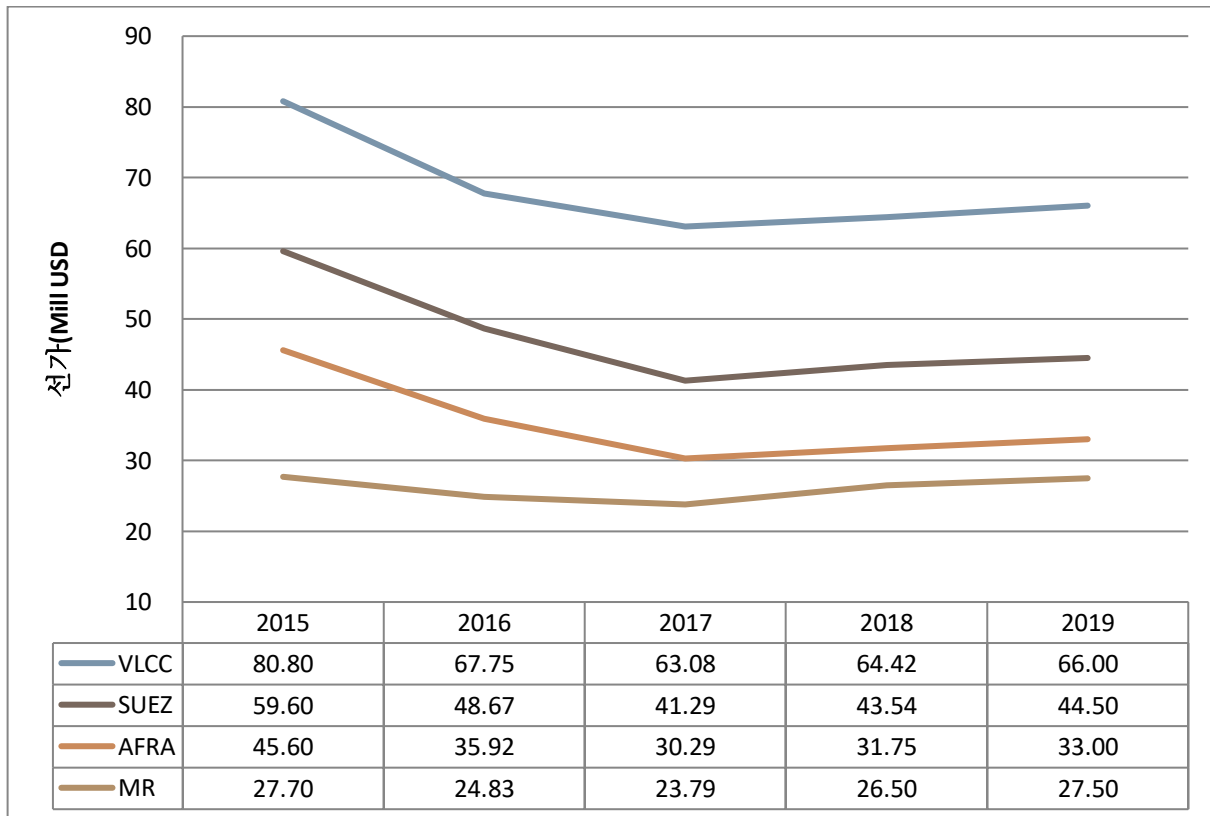
### III. TANKER

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

구분	2015	2016	2017	2018	2019
VLCC 310K	80.80	67.75	63.08	64.42	66.00
	9.04%	-16.15%	-6.89%	2.11%	2.45%
Suezmax 160K	59.60	48.67	41.29	43.54	44.50
	17.32%	-18.34%	-15.15%	5.45%	2.20%
Aframax 105K	45.60	35.92	30.29	31.75	33.00
	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.81%	3.94%
MR 47K	27.70	24.83	23.79	26.50	27.50
	2.97%	-10.35%	-4.19%	11.38%	3.77%
Chemical Tanker IMO II 13K	12.60	13.92	12.42	11.77	11.00
	-3.08%	10.45%	-10.78%	-5.20%	-6.54%

#### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



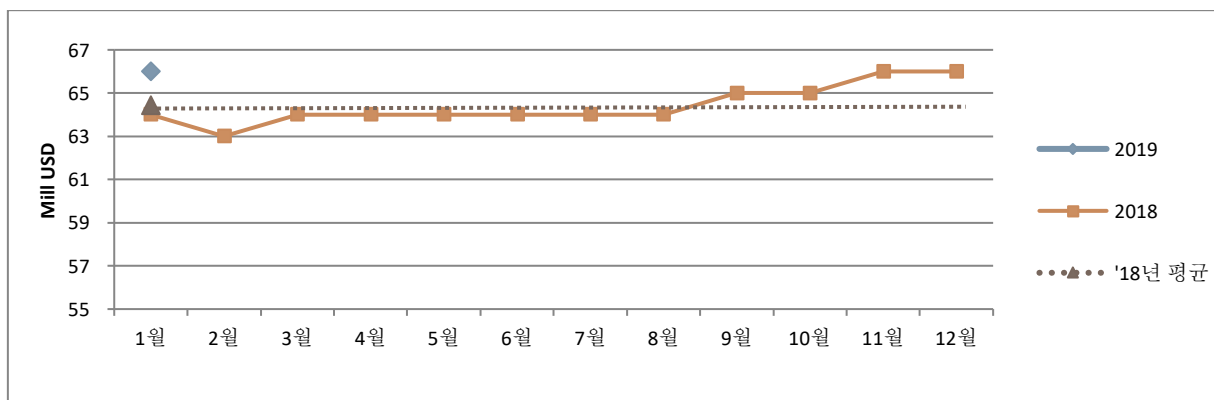




### III. TANKER

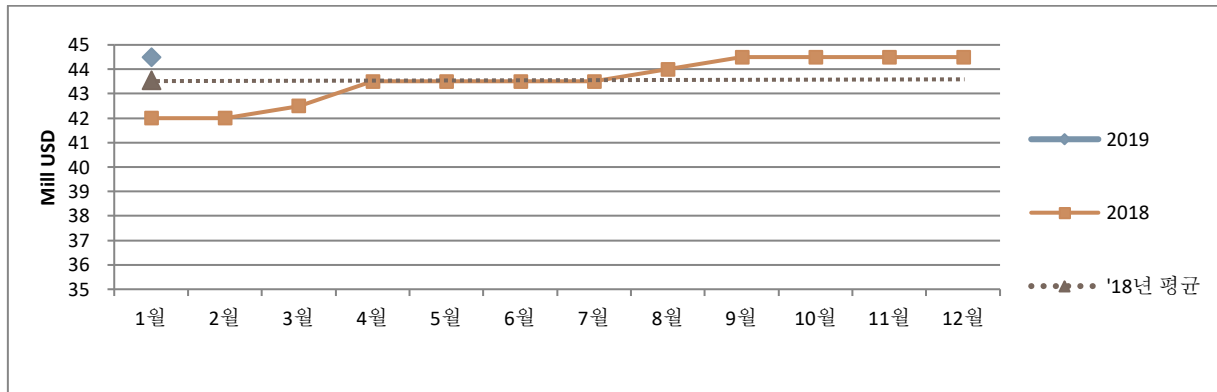
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
2018	VLCC 310K	선가	66.00					66.00
		전월대비	0.0%					-
		전년대비	3.1%					2.5%
	SUEZ 160K	선가	44.50					44.50
		전월대비	0.0%					-
		전년대비	6.0%					2.2%
	AFRA 105K	선가	33.00					33.00
		전월대비	0.0%					-
		전년대비	3.1%					3.9%
	MR 47K	선가	27.50					27.50
		전월대비	0.0%					-
		전년대비	10.0%					3.8%
CHEM IMO2 13K	선가	11.00					11.00	
	전월대비	0.0%					-	
	전년대비	-15.4%					-6.5%	
2017	VLCC	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	63.83
	SUEZ	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	42.83
	AFRA	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	31.50
	MR	25.00	25.00	26.00	26.75	26.75	26.75	26.04
	CHEM	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	12.25

#### VLCC-310K

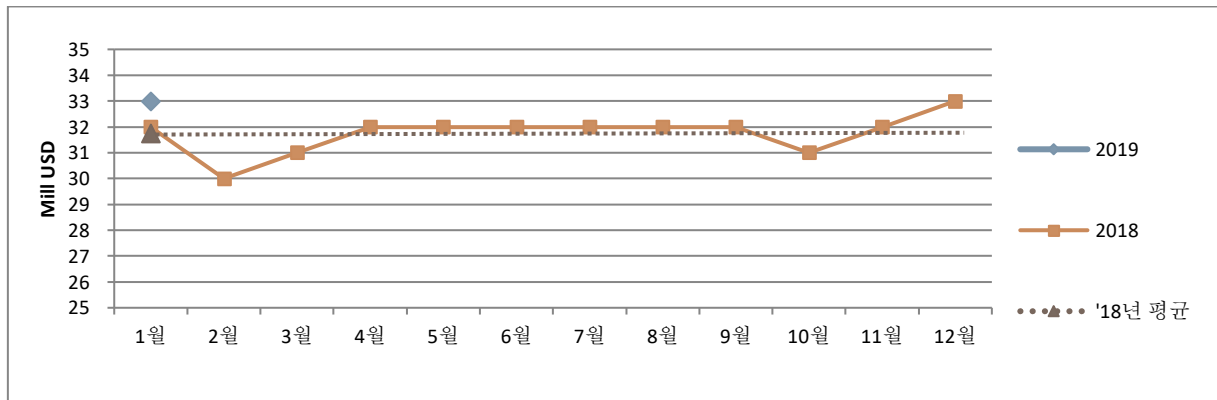


### III. TANKER

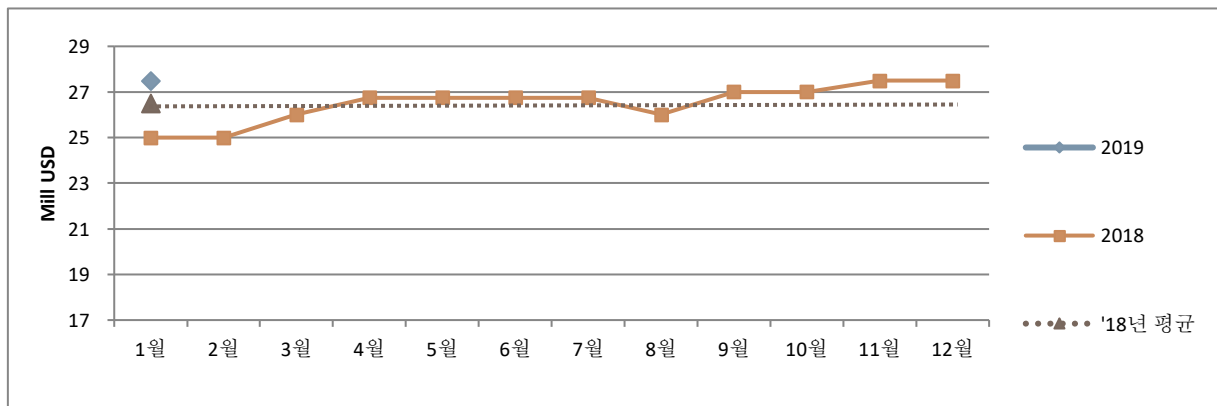
#### □ SUEZMAX-160K



#### □ AFRAMAX-105K



#### □ MR-47K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MARAN SAGITTA	105,071	2009	KOREA	B&W		-	Greek buyer
TANKER	NORD INSPIRATION	47,987	2010	JAPAN	B&W		16.75	European buyer
OIL /CHEM	FALCON VICTORY	46,475	1999	KOREA	B&W		5.7	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	FALCON GRACE	46,475	1999	KOREA	B&W		5.7	
OIL /CHEM	TURQUOISE-T	13,966	2009	TURKEY	YAN		8.5	Canadian buyers (Mc Keil Marine), Super Ice Class
OIL /CHEM	TOPAZ-T	13,966	2009	TURKEY	YAN		9	
OIL /CHEM	TRANS BORG (stst)	11,920	2009	JAPAN	B&W		5.2	S.Korean buyer

##### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CAFER DEDE	26,388	2008	TURKEY	B&W	1849	TEU	9	Greek buyer
CONT	IBRAHIM DEDE	26,388	2008	TURKEY	B&W	1849	TEU	9	
CONT	ALSTERDIJK	21,293	2011	CHINA	WART	1470	TEU	9.25	Undisclosed buyer
CONT	AMERDIJK	21,293	2011	CHINA	WART	1470	TEU	9.25	
CONT	AALDERDIJK	21,293	2011	CHINA	WART	1470	TEU	9.25	
CONT	AKERDIJK	21,293	2011	CHINA	WART	1470	TEU	9.25	

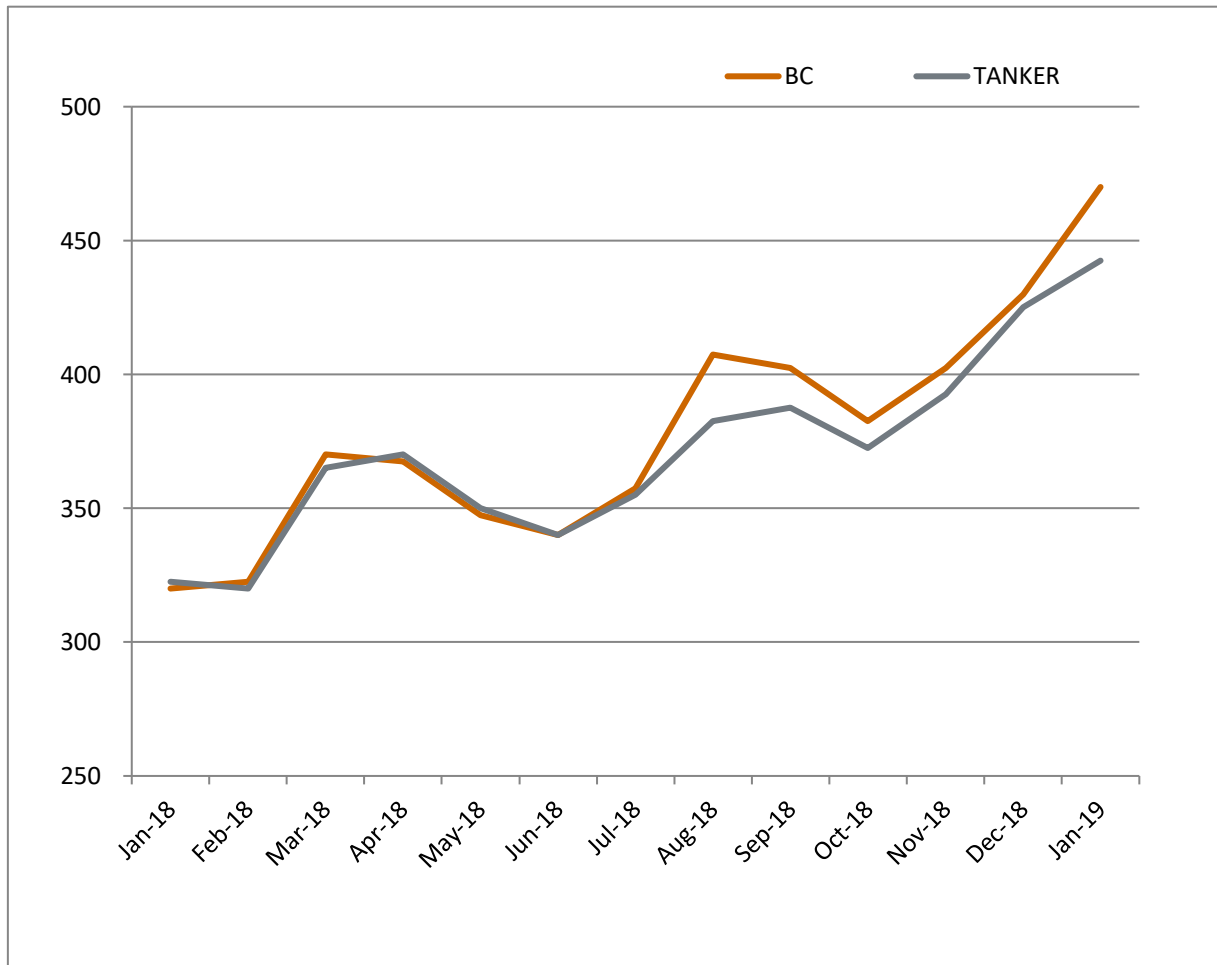


## IV. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2017 평균		2018 평균		2019 평균		2018 년 1 월	2019 년 1 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	365.21	37.5%	432.92	18.5%	420.00	-3.0%	442.50	420.00	-2.3%	-5.1%
BC	370.83	38.5%	440.63	18.8%	425.00	-3.5%	470.00	425.00	-2.3%	-9.6%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



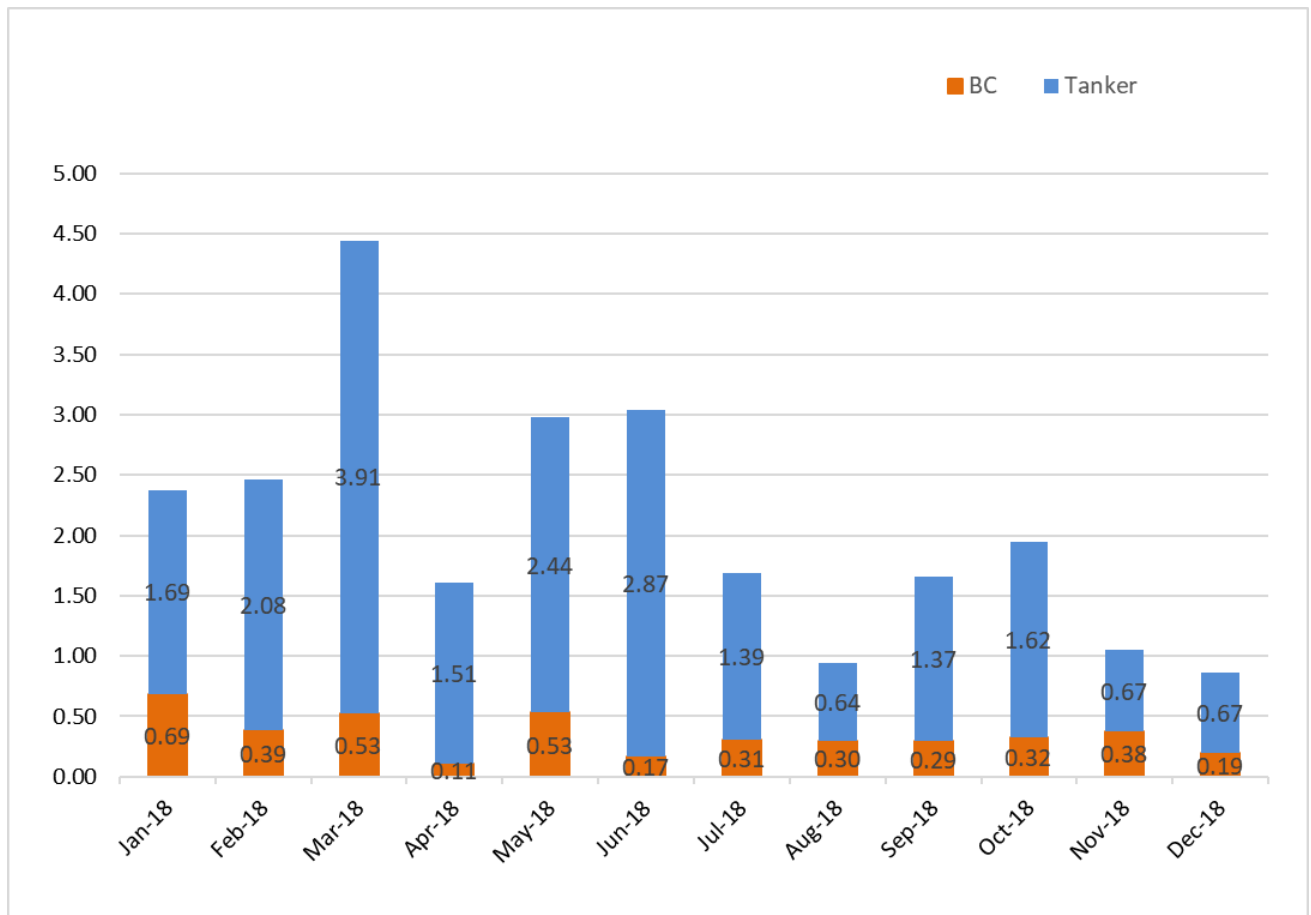


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적				2017 년 12 월		2018 년 12 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	20.86	181.8%	195	172.6%	1.69	23	0.67	-60.5%	10	-56.5%
BC	11.74	292	4.20	35.7%	112	38.4%	0.69	11	0.19	-71.7%	7	-36.4%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

### V-1. Demolition Sales Report

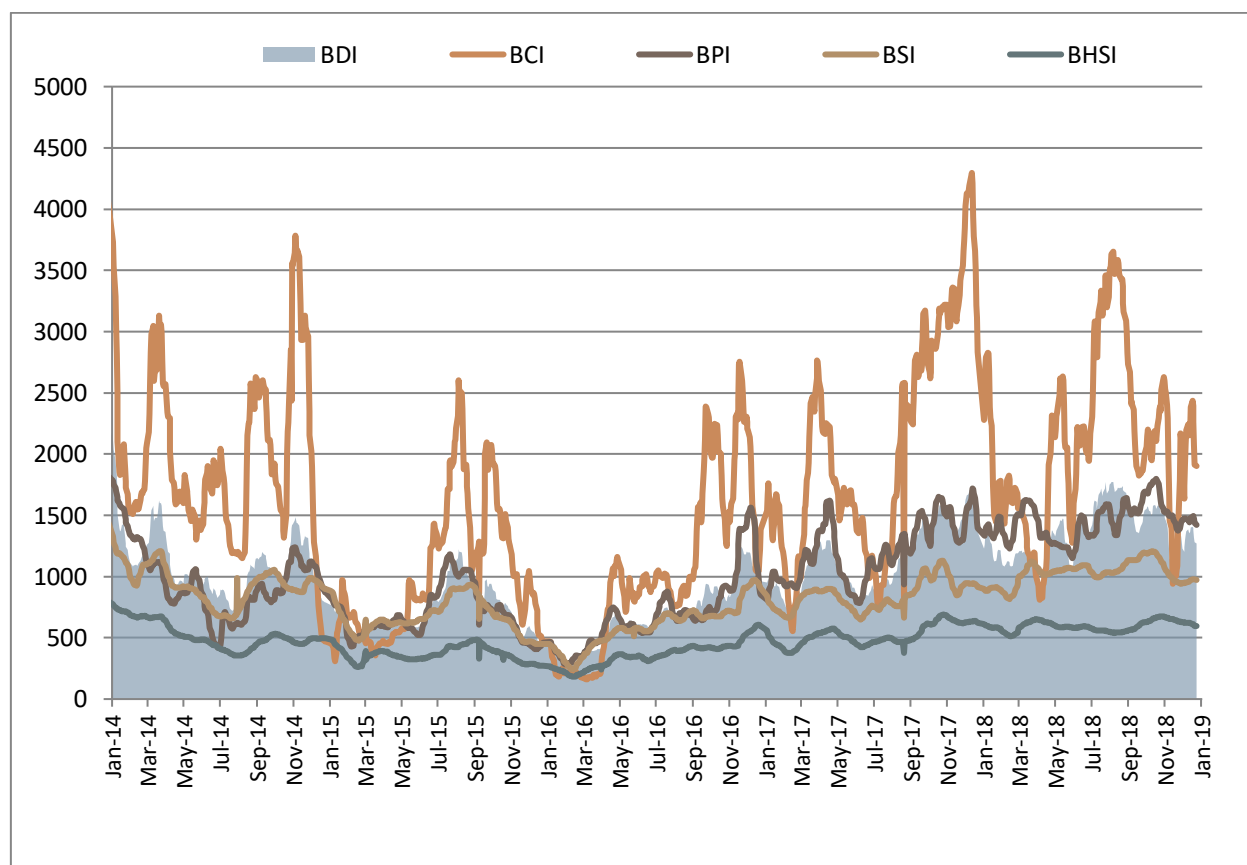
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	TVL XIAMEN	9,030	4718	1997	MALAY SIA	SULZ	382	AS IS Taiwan
GC	ORANGE WIND	4,944	2340	1994	CHINA	ETC	435	BANGLADESH
LPG	BW HELIOS	44,995	16094	1992	UK	SULZ	430	INDIA, green recycling
LPG	GAZ SUPPLIER	49,996	17122	1990	JAPAN	MITSU	425	INDIA
TANKER	GEORGIS NIKOLOS	72,354	13806	2003	CHINA	B&W	-	undisclosed
TANKER	CHEMTRANS SKY	63,331	13310	2000	CHINA	B&W	435	AS IS Singapore
TANKER	EAGLE ANAHEIM	107,160	16717	1999	JAPAN	B&W	445	
TANKER	EAGLE ATLANTA	107,160	16717	1999	JAPAN	B&W	445	Undisclosed
TANKER	EAGLE AUGUSTA	105,345	16830	1999	KOREA	B&W	445	



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2018-12-21	2018-12-14	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1279	1401	▼-122.00	2036	290
BCI	1913	2383	▼-470.00	4293	161
BPI	1437	1478	▼-41.00	1796	282
BSI	977	974	▲3.00	1276	243
BHSI	597	617	▼-20.00	763	183







## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	354.50	▲1.00	311.00	▼-6.00	327.50	▼-5.50
IFO180	375.50	▲0.50	341.00	▼-16.50	388.00	▼-8.00
MGO	507.00	▼-11.00	477.50	▼-18.50	551.50	▼-14.00
LSMGO	507.00	▼-12.00	468.50	▲14.00	-	-

❖기준일 : 12 월 28 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2018-12-28	2018-12-21	CHANGE
미국 달러	1121.30	1128.90	▼-7.60
일본 엔(100)	1010.95	1015.02	▼-4.07
유로	1281.81	1293.10	▼-11.29
중국 위안	162.60	163.44	▼-0.84

❖최초고시, 매매기준율기준

## VI. STL NEWS & INFORMATION

글로벌 주식시장은 연말과 연초 '산타 랠리'를 통해 주가 상승을 이어간다고 하는데, 2018년에는 '산타랠리'를 볼 수 없었습니다. 전문가들의 여러 분석이 있지만 가장 많은 지지를 얻고 있는 분석은 소비심리 위축과 투자 심리를 위축시키는 부정적인 경기 전망인듯 합니다.

### [시사상식 – 산타랠리 (Santa rally)]

■ 크리스마스를 전후한 연말과 신년 초에 주가가 강세를 보이는 현상.

미국에서는 해마다 크리스마스를 전후한 연말에 각종 보너스가 집중된다. 또 가족이나 친지들에게 선물을 하기 위해 소비가 증가하면서 내수가 늘어나고, 관련 기업의 매출도 증대된다. 이에 따라 해당 기업의 발전 가능성이 더욱 높아져 그 기업의 주식을 매입하려는 사람들이 늘어나고, 이러한 경향은 결국 증시 전체의 강세 현상으로 이어지는데, 이 강세 현상이 바로 산타랠리이다.

해마다 일정한 시기(월별)에 따라 증시의 흐름이 좋아지거나 나빠지는 현상인 캘린더 효과(calendar effect)의 하나로, 보통 연말장 종료 5일 전부터 이듬해 2일까지를 가리킨다. 크리스마스를 전후해 나타나는 까닭에 '산타'란 이름이 붙었다. 미국에서 생긴 용어이지만, 산타랠리 현상은 대부분의 국가에서도 그대로 적용된다. 그러나 국제적인 분쟁이나 유가상승, 장기적인 경기침체 등 여러 요인에 따라 산타랠리 현상이 일어나지 않는 경우도 있다.

-[두산백과]

■ 관련기사 "세계 증시 산타랠리 '실종'... 싸늘한 크리스마스" - 출처: 뉴스투데이, 2018.12.24

연말부터 주가가 강세를 보이는 '산타랠리' 기간에 접어들었으나 글로벌 경기 둔화 우려 등으로 미국 뉴욕증시와 유럽 주요 증시는 산타랠리를 찾아보기 힘든 상황이다. 산타랠리는 크리스마스 전부터 연말, 신년초까지 주가가 강세를 보이는 현상을 의미한다. 미국에서는 크리스마스 세일과 연말 보너스 기간이 겹치면서 소비가 늘어난다. 기업의 매출증가에 힘입어 주식 거래도 활발해지는 현상을 두고 산타가 주는 선물과 같다고 해 '산타랠리'라는 용어가 생겨났다.

산타랠리는 한국은 물론 다른 국가에도 그대로 적용됐으나 올해는 사정이 달라졌다. 국내 증시 역시 무역전쟁 등 글로벌 이슈와 내수 침체가 겹치면서 산타랠리가 실종된 상황이다. 이와 더불어 미국 섯다운(일시적 업무정지)이 장기적으로 이어지면 증시 우려요인으로 작용할 것이라는 분석도 제기된다.

## VI. STL NEWS & INFORMATION

24 일 코스피는 전장보다 11.11 포인트(0.54%)내린 2,050.38 에 출발해 6.48 포인트(0.31%) 내린 2,055.01 에 장을 마쳤다. 코스닥지수는 3.85 포인트(0.57%)내린 669.79 에 마감했다.

앞서 지난 21 일(미국시간) 뉴욕증시에서는 미국 연방정부 섯다운(일시적 업무정지)에 대한 우려로 주요 지수가 일제히 급락했다. 다우존스 30 산업평균지수(-1.81%), 나스닥 지수(-2.99%) 등이다. 미 연방정부는 22 일 0 시부터 섯다운에 들어갔다.

21 일(현지시간) 유럽 주요 증시 역시 전 거래일 급락 후 뚜렷한 상승세를 보이지 못한 채 마감했다. 영국 런던 증시 FTSE 100 지수는 전날 증가보다 0.14% 오른 4,694.38 로 장을 마쳤다. 독일 프랑크푸르트 증시의 DAX 지수는 전날보다 0.21% 오른 10,633.82 를 기록했고 프랑스 파리 증시 CAC40 지도 0.04% 오른 4,694.38 에 그쳤다.

통상적으로 섯다운은 경제·금융시장에 실질적 영향을 미치지 못한다는 분석이 지배적이다. 그러나 이번 섯다운이 장기화돼 미중 무역분쟁 회담에 차질이 생기면 기한 내 타결이 어두워질 수 있다는 전망이 나오면서 투자자들의 불안을 자극했다.

실제로 섯다운이 경제 분야의 가장 큰 불안요소인 '미중 무역분쟁' 협상의 걸림돌로 작용한다면 이야기는 달라진다. 또한 트럼프 대통령이 지난주 연준이 금리를 올리고 내년도 추가 인상 전망을 제시한 데 격분해 제롬 파월 연방준비제도(Fed·연준) 의장의 해임을 논의했다는 보도가 나오면서 시장 우려에 불을 지폈다.

이와 관련해 조병현 유안타증권 연구원은 "(섯다운이) 증시에 직접적으로 큰 피해를 주는 이벤트는 아니었던 것으로 집계됐다"면서도 "그러나 이번 상황은 장기화 가능성이 존재하고 미국 경기 현황에 대한 불안이 팽배한 시기인데다 미중 협상 테이블 연기에 대한 우려로 불안감이 크게 느껴질 수 있다"고 설명했다. 이은택 KB 증권 연구원은 "2013 년 섯다운 때도 TPP 협상이 연기되었고 올해 1 월에도 NAFTA 협상 규모가 축소되었듯이 1 월 미중 무역협상이 취소되거나 지연될 가능성도 있다"며 "결국 해결될 가능성이 높지만 당분간은 불확실성이 지속될 것으로 보인다"고 분석했다.



## VII. CONTACT INFORMATION

---

**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  
 E-mail: seoul@stlkorea.com  
 www.stlkorea.com

| SALE & PURCHASE

**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)

| CHARTERING

**Sancho Kim (김현진 이사)**  
 Director  
 Tel. 070-7771-6404  
 Mob. 010-5756-9378  
 snp@stlkorea.com  
 sancho@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)

| RESEARCH

**Jiwon Song (송지원 사원)**  
 Tel. 070-7771-6417  
 Mob. 010-4042-9803  
 snp@stlkorea.com  
 jiwon@stlkorea.com  
 (Personal)

| AGENCY OPERATION

| FERROALLOY LOGISTICS

| WAREHOUSE MANAGEMENT

E-mail. operation@stlkorea.com

**에스티엘 지투어 (www.stlgtour.com)**

Tel. 1661-8388 (Rep.) Fax. 02-6499-8388  
 E-mail. tour@stlgtour.com

**전남요트아카데미 (www.stlyacht.com)**

Tel. 061-247-0331 Fax. 061-247-0333  
 E-mail. academy@stlyacht.com