

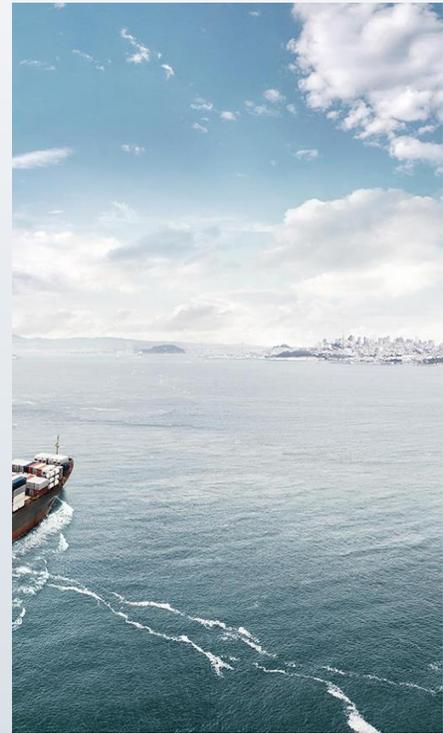


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.148

Updated May 8, 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	4
Bulk Carrier	11
- 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

기업회생절차를 진행 중인 STX 조선해양이 1년 5개월만에 국내 선사로부터 탱크선을 수주하는데 성공했다. STX 조선해양은 2곳의 국내선사로부터 탱커 4척(옵션 1척 포함)에 대한 계약을 체결했다고 7일 밝혔다. 이로써 지난 2015년 11월 이후 수주절벽에 가로막혀 수주가 없었던 STX 조선해양은 약 17개월 만에 기다리던 수주의 물꼬를 트게 됐다.

진해조선소에서 건조돼 오는 2018년 하반기에 인도될 예정인 이번 수주 선박은 11,200 DWT 급 석유화학제품 운반선(PRODUCT OIL & CHEMICAL TANKER)으로 길이 120M, 폭 20.4M 규모의 탱커로 12,550 m³ 화물을 적재할 수 있다.

삼성중공업이 BW 그룹(BW GROUP)으로부터 VLCC 4척을 수주하였다. 척당 선박가격은 8,370만 달러로 시장가격인 8,000만 달러 대비 높은 수준이다. 이번 VLCC 수주는 올해 들어 현대중공업과 대우조선해양, 한진중공업 수빅조선소에 이어 네 번째이며 삼성중공업이 VLCC를 수주한 것은 2008년 유로나브(EURONAV)로부터 2척을 수주한 이후 9년 만에 처음이다.

현대삼호중공업은 싱가포르 선사인 선텍마린(SENTEK MARINE)으로부터 초대형 원유운반선(VLCC) 2척을 수주했다고 지난달 27일 밝혔다. 수주한 선박은 길이 330M, 폭 60M, 깊이 29.6M 규모로 원유 30만 T을 실어나를 수 있는 규모이며 2019년 상반기까지 인도할 예정이다. 이번 계약에는 같은 유형 선박에 대한 옵션 2척도 포함돼 앞으로 추가 수주도 기대된다.

대선조선은 지난 달 26일 GS 칼텍스로부터 6,500T 급 석유·화학제품 운반선 1척을 수주하여 내년 11월 말까지 건조해 인도할 예정이다. 이로써 대선조선이 올해 수주한 선박은 3천 500T 급 석유화학제품선, 어업지도선 2척을 포함해 모두 4척으로 늘었다.

2. 벌크선 시장동향

5월초 일본/중국/한국의 연휴가 이어지면서 BDI 하락세가 이어지고 있다. 3주 연속 하락세를 기록하고 있고 지난 한주만에 115포인트가 하락한 994로 마감하며 BDI 지수 1000포인트 선이 무너졌다. 용선시장이 하락세 영향으로 중고선 시장의 선가상승은 주춤하는 모습이다.

케이프사이즈 "TRITON CONDOR" (180,274 DWT BLT 2009 KOYO)가 2,880만 달러에 매각되었다.

I . MARKET OVERVIEW

HUNTER MARITIME ACQUISITION CORP 는 OSKAR WEHR GROUP 으로부터 케이프사이즈 벌크선 5 척을 SPAC 을 통해 총 1 억 3,940 만 달러로 일괄 매입하였다. 해당선박은 "CHARLOTTE SELMER" (175,154 DWT, BLT 2011, NEW TIMES SB)과 자매선 4 척 "GRETA SELMER" (BLT 2011), "TOM SELMER" (BLT 2011), "HUGO SELMER" (BLT 2010), "LENE SELMER" (BLT 2010)으로 4 척의 용선 만료시기는 각각 2017 년 7 월, 8 월, 12 월 그리고 2018 년 2 월이다.

컴사르막스 부문에서는, UNITED OCEAN GROUP 이 선대매각을 이어가면서 "UNITED SPLENDOUR" (82,129 DWT, BLT 2014, TSUNEISHI ZOSEN)을 2,330 만 달러로 매각하였다. 매각 선가는 이번 달 초 매각한 자매선 "UNITED OCEAN" (BLT 2014)과 비슷한 수준이다.

지난 2 주간 수프라막스와 핸디사이즈에 상당한 관심이 집중되었다.

일본 선주가 진행한 'TESS 58'선형 수프라막스 "MARITIME EMERALD" (58,717 DWT, BLT 2009, TSUNEISHI CEBU, C4X30T)의 매각은 바이어업체 15 군데가 검선에 참여하며 상당한 관심을 받았으며, 1,450 만 달러로 유럽바이어에게 매각되었다. MARJATTA P(56,023 DWT, BLT 2006, MITSUI)는 1,190 만 달러에 방글라데시의 MEGHNA 사로 매각 되었다.

핸디사이즈 벌크선 TAKESHIO(38,494 DWT, BLT 2012 NAIKAI)이 1,510 만 달러에 매각되었으며, "OCEAN HOPE" (32,877 DWT, BLT 2012, KANDA)이 1,110 만 달러에 매각되었다.

3. 탱커선 시장동향

브렌트유 하락세가 계속 이어지는 가운데 지난 4 일 결국 배럴당 50 달러선이 무너져 48.38 달러로 5 개월만에 최저를 기록하였다.

원유선 부문에서는, GENER8 社가 노후선박들을 꾸준히 매각하고 있다. 수에즈막스 "GENER8 ORION" (DWT 160.300 BLT 2002 SAMSUNG)이 1,330 만 달러에 매각되었다. 그 외에도 아프리카막스 "GENER8 DAPHNE" (106,548 DWT, BLT 2002, TSUNEISHI TADOTSU SB)을 동남아시아 바이어와 척당 1,050 달러로 매각을 진행 중인 것으로 알려졌다.

MR 탱커선 부문의 거래가 활성화 되고 있다.

스콜피오社가 "STI LE ROCHER"/ "STI BERYL"/ "STI LARVOTTO" (51,840 DWT BLT 2013 HYUNDAI MIPO -IMO2/3)을 척당 2,900 만 달러에 중국 BANK OF COMMUNICATIONS FINANCIAL LEASING

I . MARKET OVERVIEW

AT US\$ 29 MILL PER VESSEL TO BANK OF COMMUNICATIONS 에 매각하였다. 이 계약은 8 년짜리 BBC BACK 계약(1 일 US\$ 8,800)을 포함하고 있는 금융딜이다. 스콜피오는 이외에도 "STI EMERALD" & "STI SAPPHIRE" (52,000 DWT BLT 2013 HYUNDAI MIPO - IMO2/3)의 매각을 진행 중인 것으로 알려졌다.

네델란드의 IVER SHIPS 이 MR 탱커선 M/T "IVER EXPRESS" (46,825 DWT, BLT 2007, HYUNDAI MIPO, IMO II, CARGO TANK 16 개)/ "IVER EXAMPLE" (46,784 DWT, BLT 2007 HYUNDAI MIPO, IMO II)을 적당 1,560 만 달러로 UNION MARITIME 에게 매각하였다. 두 척 모두 오는 6 월/7 월에 정기검사가 예정되어 있다.

4. 해체선 시장동향

인도 아대륙 로컬해체조선소로부터의 수요가 감소하며 선가 하락세가 이어지고 있다. 인도 루피화와 방글라데시 다카화 환율이 미달러화 대비 소폭하락하면서 해체업자들의 구매력과 해체선 시장에 일시적인 영향을 주고 있는 것으로 보여진다. 하지만, 한편에서는 방글라데시 예산 발표와 몬순시즌이 시작하기전까지 해체활동이 다시 증가할 것으로 예상하고 있다.

탱커선부분에서 해체활동은 늘어나면서 VLCC 1 과 아프라막스 2 척 그리고 그 밖의 소형 선박들이 해체선으로 매각되었다. 90 년대 선박이 주류를 이루고 있으며, 몇몇 80 년대 건조 선박도 포함되어 있다.

II . ISSUE & TREND

문제는 이런 시장변화가 국내 해운업계는 물론 국내 수출기업에는 독이 될 수 있다는 점이다. 세계 1 위 머스크를 포함한 7 개 선사의 시장점유율은 70%로, 북미와 유럽 항로의 점유율은 각각 80%, 90%에 달한다. 전문가들은 대형선사의 시장 장악력이 높아지면 화주들이 운임 인하를 관철하기 힘들 것으로 본다. 최근 유럽 노선에서 물동량이 감소한 가운데 운임이 하락하지 않는 이유도 같은 맥락이다.

7 위권 밖 해운사들은 결국 '올며 겨자 먹기'로 운임을 낮춰서라도 화주를 유치해야 하는데, 현대상선은 '2M'과 전략적 협력을 맺어 해운동맹에 사실상 끼지 못한 데다가 선복량도 47 만 TEU 로, 오는 7 월 출범하는 일본 국적선사 3 사(MYK·MOL·K 라인)의 통합법인인 NYK 의 3 분의 1 수준에 불과하다. 과감한 신조발주로 선대 규모를 100 만 TEU 대로 키우기도 어려운 실정이다. 선복량 공급과잉이 여전하기 때문이다. 한진해운의 자산과 인력을 일부 흡수한 SM 상선 역시 사업이 초기 단계여서 현대상선과 같은 문제를 안고 있다.

전형진 KMI 해운시장분석센터장은 "물류대란 사태 이후 국적선사에 대한 국내 화주들의 잃어버린 신뢰를 되찾고, 안정적인 서비스를 제공하면서 해외 화주들을 유치하는 것 외엔 뾰족한 수가 없어 보인다"며 "정책당국 역시 한진해운 파산 사태를 거울삼아 국적선사들이 유동성 위기에 처했을 때 채찍을 들기보다 꾸준하게 지원하는 방식으로 뒷받침해나가야 할 것"이라고 말했다.

2. 파나막스형 컨테이너선 용선료 폭등..."얼라이언스 재편 영향"

세계 해운 얼라이언스가 재편되면서 파나막스형 선박 용선료가 폭등하고 있는 것으로 나타났다. 5 일 한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 파나막스형 용선료는 지난달들어 1 만달러 이상으로 상승하는 등 올초 대비 2 배 가까이 상승했다. 4,000~5,000TEU 급 파나막스형 용선료는 올초만 해도 5,000~6,000 달러 수준으로 파나막스형 사상 최저 수준의 용선료였다.

용선료가 1 만달러 이상으로 급증한 이유는 얼라이언스 재편으로 신설된 신규항로에 투입하기 위한 파나막스형 수요가 빠르게 증가했기 때문으로 KMI 는 분석했다. 앞서 파나막스형 용선료는 2015 년

II . ISSUE & TREND

하계 성수기 당시 파나마운하를 경유하는 북미동안(벤쿠버·뉴욕 등)항로의 선박 수요가 증가하면서 1만 5000 달러 수준까지 상승한 바 있다.

1914년 문을 연 파나마운하는 대서양과 태평양을 최단거리(64km)로 연결하는 수로다. 파나마정부는 2007년부터 총 52억 5,000만 달러를 투자해 운하의 확장공사를 추진해 왔다. 급감하고 있던 파나마스형 수요 확대는 해운업계에서도 예상하지 못한 현상이다. 그동안 파나마스형 수요는 계속적으로 감소해 왔다.

지난해 6월 확장공사가 완료된 파나마운하가 개통돼 5,000TEU에서 대형선박(13,000TEU까지 통항가능)이 투입됨으로써 기존 파나마스형 수요가 줄었기 때문이다.

실제 지난 2월 기준 파나마운하를 통항하는 월간 파나마스형 선박은 88척에 불과했다. 확장운하 개통 직후인 지난해 6월 221척 대비 크게 감소한 것이다. 또 지난해 10월부터 지난 1월말까지 약 130척의 파나마스형 선박이 폐선됐다.

안영균 KMI 해운해사연구본부 전문연구원은 "얼라이언스 재편으로 인한 선박 전배(cascading) 확대로 일시적 선박이 부족하게 됐다"며 "특히 유럽노선에 투입됐던 대형 컨테이너선들이 미주노선으로 전배되거나 반대방향으로의 전배가 발생하는 등 투입 본선의 교체가 대규모로 발생했다"고 설명했다. 일시적으로 선박이 부족해진 점이 용선료 폭등의 원인이라는 분석이다.

KMI는 선주 측이 '용선료 인하는 없다'는 강경한 자세를 보이고 있어 파나마스형 용선료 인상이 장기화 될 수 있다고 내다봤다.

얼라이언스 재편으로 8,000TEU급 등 대형선박 수요가 높지만 용선시장에서 8,000TEU급과 6,000TEU급 등은 이미 용선계약이 대부분 완료됐다. 이로 인해 파나마스형까지 문의가 늘면서 용선료가 오른 만큼 선주 측은 단기 용선계약을 체결할 수 없다는 입장이다.

안 연구원은 "전배 시 임시 선박이 필요하게 됨에 따라 파나마스형 등의 소형 선형이 선호되고 있다"며 "선주측은 최소 1년 이상을 주장하고 타협할 수 없다는 입장으로 당분간 파나마스형의 용선료 상승이 계속될 것으로 보고 있기 때문이다"고 말했다.

II . ISSUE & TREND

한편 파나마운하를 통과하는 북미동안 노선은 뉴욕항에 들어가야지만 아직 수심이 깊지 않고 초대형선박의 경우 만선 시 다리(교량)에 걸릴 수 있는 위험이 있는 것으로 알려졌다. 현재 이를 해결하기 위한 작업이 진행중인 것으로 전해진다.

3. 한국선급, EU 입출항 선박 이산화탄소 배출량 검증기관 지정

한국선급(KR)은 최근 독일인정기구(DAKS)로부터 선박 이산화탄소 배출량 모니터링, 보고, 인증에 관한 규칙인 'EU MRV' 검증기관으로 지정받았다고 7 일 밝혔다. 이로써 한국선급은 국내 기관 중에는 최초로 EU MRV 검증 서비스를 제공하게 됐다.

EU 는 지난 2015 년 4 월 EU MRV 를 채택하고 내년 1 월부터 EU 항만에 입출항하는 5,000GT 초과 모든 선박의 이산화탄소 배출량을 검사해 해운분야 온실가스 감축에 박차를 가하고 있다. EU MRV 의 영향을 받는 선박을 보유한 전 세계 해운회사는 8 월 31 일까지 선박의 모니터링, 보고 절차 등이 포함된 모니터링 계획서를 작성하고 한국선급과 같은 검증기관에 제출해 검증 받아야 한다.

내년 1 월 1 일부터는 승인받은 모니터링 계획서에 따라 매년 선박의 정보를 수집해 2019 년 4 월 30 일까지 이산화탄소 배출량 보고서를 작성하고 검증기관의 검증을 받아 유럽연합 집행위원회에 보고해야 한다. 제출된 보고서에 대해 유럽연합 집행위원회의 검증이 끝나면 검증기관이 발행한 적합확인서를 2019 년 6 월 30 일 이후부터 항시 선박에 비치해야 한다.

한국선급이 EU 공식 검증기관으로 지정됨에 따라 국내 해운업계는 EU MRV 관련 각종 필요사항, 기술서비스 및 최신 관련 정보를 국내에서 신속하고 편리하게 제공받게 돼 업계 경쟁력 강화에 도움이 될 것으로 보인다. 또 한국선급이 여러 EU 국가 중 독일인정기구의 인정을 받음으로써 브렉시트로 검증기관 자격 유지 여부가 불투명한 여타 검증기관 보다 안정적인 서비스를 제공할 수 있게 됐다.

이정기 한국선급 회장은 "최초 인정 심사에도 이례적으로 부적합사항이 단 1 건도 발생하지 않고 인증서를 획득한 것은 한국선급의 글로벌 기술 경쟁력을 입증한 것"이라며 "특히 이번 검증기관 지정은 현대상선과 긴밀한 협력을 통해 실제 검증 역량에 대한 우수성을 전 세계 해사업계를 주도하는 EU 에 입증한 결과로, 양사의 협업이 국내 해사업계의 산업경쟁력 강화에 기여한 것"이라고 말했다.

II . ISSUE & TREND

4. [LG 경제연구원] 2017-2021 중기 경제전망

최근 세계경기가 상승하는 모습들이 나타나고 있다. 경기 반등은 수요확대보다는 공급조정에서 시작된 것으로 보인다. 감산으로 유가가 상승하고 과잉공급 능력 조정으로 철강 등 원자재 가격이 오르면서 디플레 우려와 개도국 위기 리스크가 줄어들었다. 이와 함께 미국에서 재고조정이 마무리되고 내구재 소비 사이클이 상승국면으로 돌아서는 등 경기순환적 측면에서의 회복 흐름도 나타났다.

세계경기의 하향추세가 일단 멈추었지만 하반기부터는 반등의 힘이 점차 약화될 것으로 예상된다. 금리인상, 내구재 소비 둔화 등으로 미국의 성장활력이 낮아지면서 지속적인 수요확대를 견인할 힘이 크지 않다. 유가상승이 멈추면서 개도국의 경기회복세도 점차 둔화될 것으로 예상된다.

중기적으로 세계경기는 3% 내외의 부진한 성장 흐름에서 벗어나기 어려울 전망이다. 고령화와 핵심 생산연령인구 둔화로 수요활력이 약해지고 노동부족에 따른 생산차질이 본격화될 것으로 예상된다. 고령화는 보건의료 등 노동집약적인 서비스 소비를 늘려 인력 부족 현상을 가중시킬 것이다. 인공지능, 로봇 등 노동제약을 극복하고 생산성을 높일 수 있는 기술들이 세계경제 성장세를 높이는 데에는 상당한 시간이 걸릴 전망이다. 보호무역주의가 확산되면서 국가간 분업이 약화될 것이라는 점도 성장 제약요인이다.

올해 우리나라 경제성장률은 상반기 중 2% 후반에 이르겠지만 하반기에는 다소 낮아지면서 연간으로 2.6%를 기록할 전망이다. 올해 하반기부터 세계경기의 상승 활력이 둔화되는 가운데 미국의 무역제재 및 중국의 사드 보복 등 통상환경 악화 역시 지속적으로 수출에 부정적 영향을 미칠 것이다. 금리 상승, 대출 규제 강화 등으로 주택 수요가 둔화되면서 신규 분양 및 착공이 위축될 것이라는 점도 하반기 경기에 부담이 될 것으로 예상된다.

우리 경제의 성장 저하 추세는 중기적으로 지속될 전망이다. 세계교역 부진이 계속되고 원화가 강세압력을 받으면서 향후 수출이 성장을 주도하기 어려울 것이다. 거대 내수시장을 바탕으로 적극적인 정부지원에 힘입은 중국기업들이 추격해 오고, 첨단산업 분야 기술을 선점한 선진기업들과의 격차가 확대되면서 우리 기업들의 경쟁력 입지가 더욱 좁아질 우려가 크다.

특히 올해를 시작으로 감소하기 시작한 생산가능인구는 2020 년 이후 연간 20 만명 이상씩 줄어들면서 성장잠재력 하락을 가속시킬 것이다. 우리나라의 생산가능인구 감소는 세계적으로 매우 빠르게 진행될 예정이다. 특히 20~40 대 인구 감소로 내구재 등 소비 활력이 저하되고 장기성장에

II . ISSUE & TREND

대한 기대가 계속 저하되면서 소비성향 역시 낮은 수준을 유지할 것으로 보인다. 우리 경제 규모에 비해 과도한 것으로 판단되는 건설투자의 둔화 흐름 역시 중기적으로 이어질 전망이다.

향후 5년 평균 국내경제 성장률은 2.2% 수준까지 낮아질 것으로 예상된다. 2020년 이후에는 20대 인구가 감소하면서 청년실업 문제가 점진적으로 완화되겠지만, 당분간은 수요 위축에 따른 성장 저하로 청년취업난이 더 심화될 전망이다. 최근 2% 이상으로 높아졌던 소비자물가 상승률은 성장세 저하, 원화 강세로 다시 1%대로 내려갈 가능성이 크다.

성장흐름과 함께 예상되는 국내외 경제의 중기적인 주요 변화들은 다음과 같다.

첫째, 고령화로 노동집약적 서비스 수요가 지속되는 가운데 생산가능인구가 둔화되면서 세계적으로 노동부족 현상이 심화될 것으로 예상된다. 인공지능과 로봇이 일자리를 대체하겠지만 향후 5년 내에는 노동력이 부족해지는 속도가 더 빠를 것으로 보인다. 첨단 산업 등 젊은 층의 노동력이 필요한 직종에서 인력난이 심화될 것으로 예상되며 이제까지 글로벌화 과정에서 하향흐름을 보이던 노동소득 분배율도 다소 개선될 가능성이 있다.

둘째, 강대국 주도의 자국이기주의가 확산될 전망이다. 강력한 리더십에 대한 국민들의 요구가 높아지면서 지도자들의 권력이 강화되고 큰 정부를 지향하는 정부개입주의적 정책이 강조되는 분위기다. 미국이 주도하는 보호무역주의 흐름은 트럼프 정부 집권시기 중 계속 이어질 것으로 예상되며 수출주도 성장이 멈춘 개도국 역시 내수확대를 위해 통상규제를 강화할 우려가 있다. 미래 산업을 선점하기 위한 각국 정부의 산업육성 정책 경쟁도 심해지면서 우리나라에 중요한 위협요인이 될 전망이다. 한편 통화정책의 효과가 약화되면서 재정정책의 중요성이 상대적으로 부각될 것으로 예상된다.

셋째, 국제 금융시장에서는 금융위기 극복을 위해 풀어놓았던 유동성을 회수하는 과정이 지속될 것이다. 미국의 금리 인상이 지속되는 가운데 유로존도 통화완화에서 통화긴축으로 선회하면서 국제금리는 전반적으로 상승할 전망이다. 다만 전반적인 세계경기의 부진이 예상되고 일본과 중국은 통화완화 정책을 당분간 지속할 것으로 보여 금리인상 속도는 완만할 것으로 보인다. 우리나라 역시 국제금리 상승의 영향을 받아 시중금리가 오르는 가운데 비우량 기업들의 자금 조달 사정은 더욱 악화될 가능성이 높다.

넷째, 글로벌 유동성 회수 과정에서 향후 5년 내 국내외적인 위기발생 우려가 높은 것으로 판단된다. 2000년대 경제위기가 미국, 유럽 등 선진국에 집중되었다면 향후 위기는 개도국에서 발생할 가능성이

II . ISSUE & TREND

더 크다. 우선 미국의 금리인상에 따른 글로벌 투자자금의 선진국 회귀로 인해 취약 개도국의 외환위기가 발생할 수 있다. 기업 구조조정 지연으로 부채가 지속적으로 확대되는 중국에서도 기업도산과 외국자본 이탈 등에 따른 금융위기 리스크가 남아 있다. 유로존에서는 중기적으로 통합의 힘이 약화되는 점이 그리스의 부채위기나 이탈리아의 은행위기 리스크를 심화시킬 수 있다. 국내적으로는 가계부채 증가속도가 둔화되는 과정에서 부실화되는 한계 가구가 늘어나고 원금상환부담 증가로 소비가 감소하는 등의 부작용이 우려된다. 복핵 문제의 향방도 매우 불확실해 중기적으로 수요심리를 위축시키는 요인이 될 수 있다.

다섯째, 대부분 국가들의 성장세가 둔화되는 가운데 지역별 명암이 뚜렷해질 전망이다. 선진국 중에서는 미국이 상대적으로 젊은 인구와 기업들의 높은 혁신 역량 등을 바탕으로 선전할 것으로 예상되지만 고령화가 빠르게 진행되는 유럽과 일본은 기업경쟁력 제고도 기대하기 어려워 저성장이 이어질 것으로 예상된다. 개도국 중에서는 모디 총리의 연임 가능성이 높아지면서 개혁정책이 탄력을 받을 것으로 예상되는 인도의 성장세가 기대되고 있다. 반면 중국은 생산지로서의 매력도 저하, 인구 고령화, 부채 문제 등으로, 러시아와 브라질은 중장기적인 성장 동력 부재로 인해 2000년대 중반의 고성장을 회복하기 어려울 것으로 예상된다.



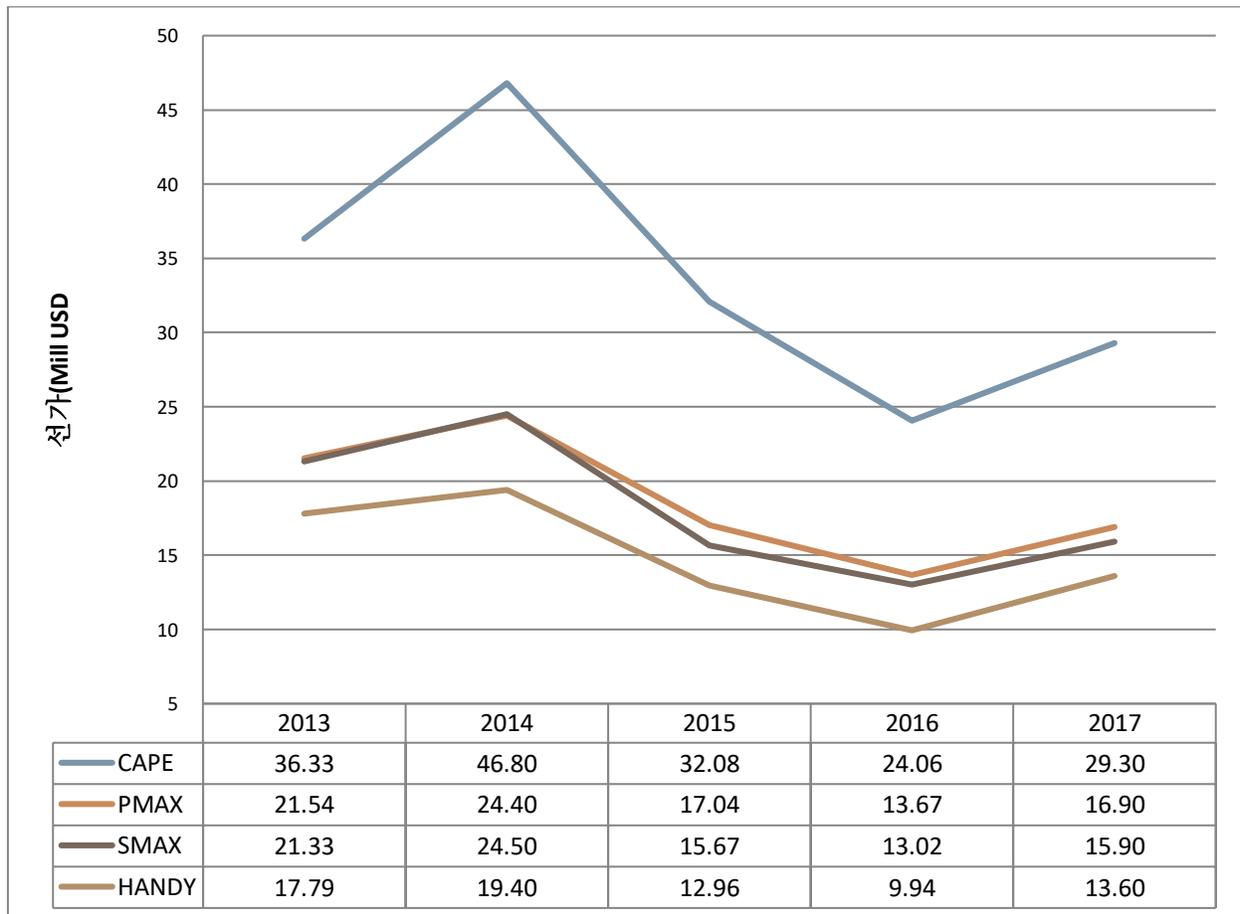
III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize 180K	36.33	46.80	32.08	24.06	29.30
	6%	29%	-31%	-25%	22%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	16.90
	-2%	13%	-30%	-20%	24%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	15.90
	-4%	15%	-36%	-17%	22%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.60
	2%	9%	-33%	-23%	37%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

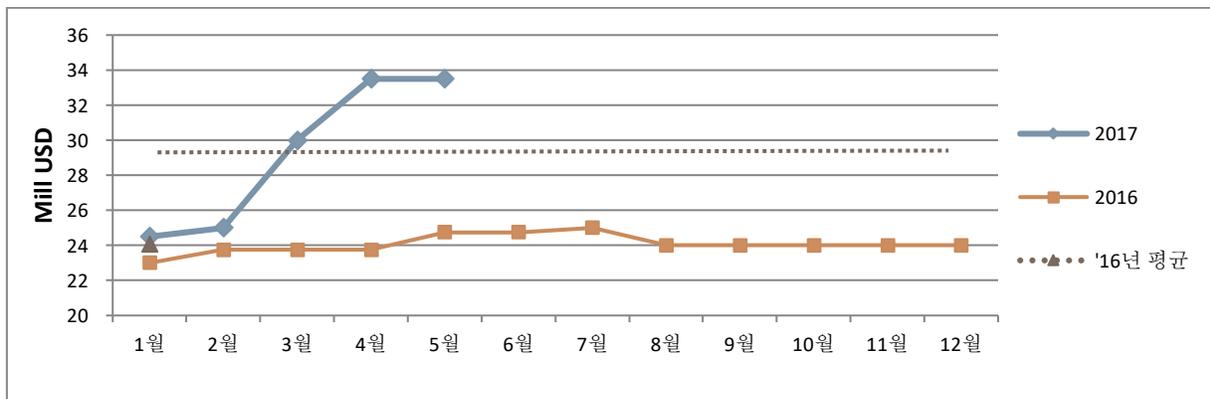




III . BULK CARRIER

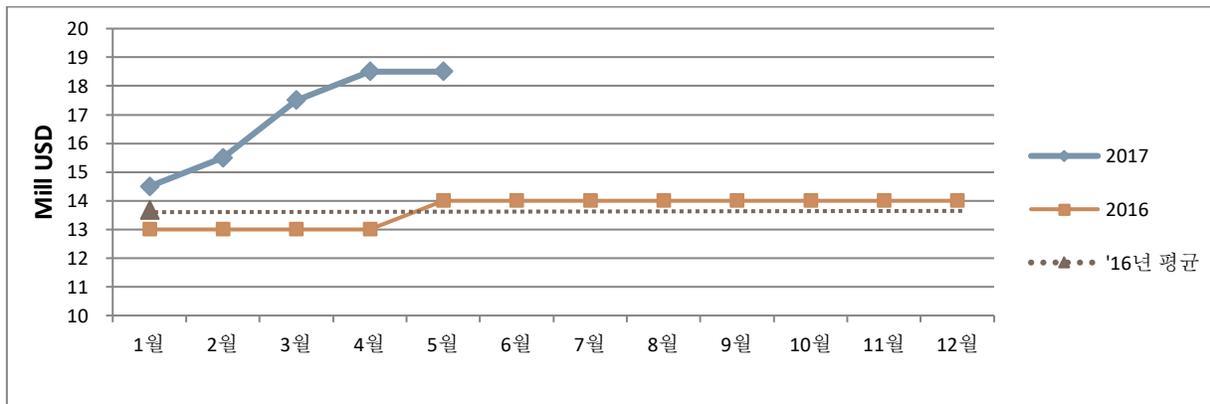
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50		29.3
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%		21.8%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50		16.9
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%		-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%		23.7%
	SMAx 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00		15.9
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%		-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%		22.1%
HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00		13.6	
	전월대비	8.3%	3.8%	0.0%	3.7%	0.0%		-	
	전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%		36.9%	
2016	CAPE	23.00	23.75	23.75	23.75	24.75	24.75	24.1	
	PMAx	13.00	13.00	13.00	13.00	14.00	14.00	13.7	
	SMAx	13.00	12.00	12.00	12.00	13.00	13.00	13.0	
	HANDY	9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.9	

□ Cape

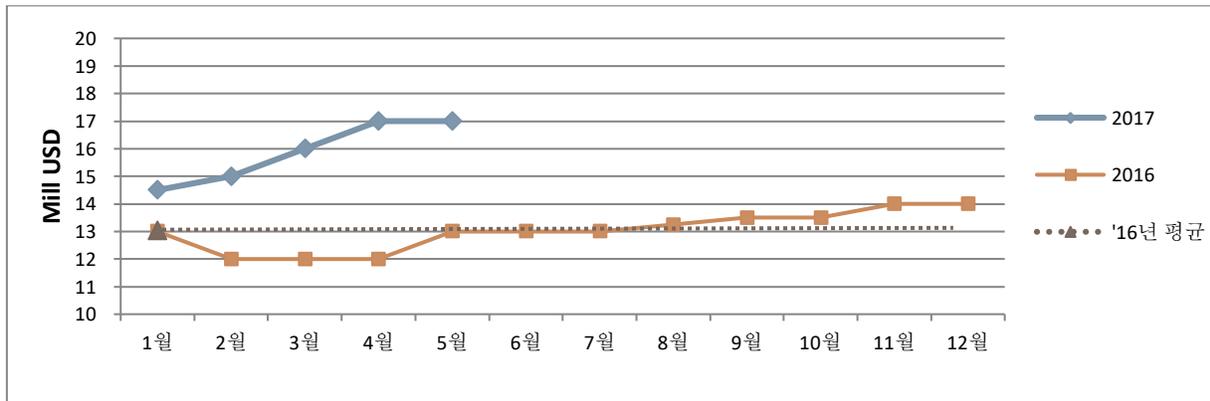


III . BULK CARRIER

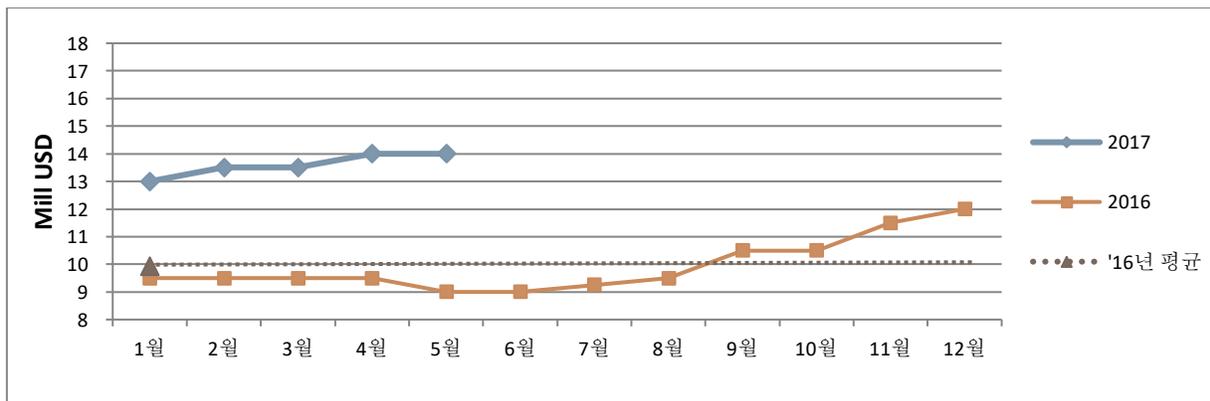
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	TRITON CONDOR	180,274	2009	JAPAN	B&W		28.8	Greek buyers (Navios)
BC	FIVE STARS BEIJING	179,764	2010	JAPAN	B&W		30	Undisclosed buyers
BC	C. DISCOVERY	179,185	2010	KOREA	B&W		31	Greek buyers (Navios)
BC	GRETA SELMER	175,181	2011	CHINA	B&W		28.3	
BC	HUGO SELMER	175,155	2010	CHINA	B&W		26.9	
BC	CHARLOTTE SELMER	175,155	2010	CHINA	B&W		28	5 en bloc sale, Belgium buyers (Hunter Maritime Acquisition Corp)
BC	LENE SELMER	175,155	2010	CHINA	B&W		27	
BC	TOM SELMER	175,154	2011	CHINA	B&W		29.2	
BC	UNITED SPLENDOUR	82,129	2014	JAPAN	B&W		23.6	Greek buyers (TMS)
BC	TSUNEISHI FUKUYAMA 1572	81,600	2018	JAPAN	B&W		29	Undisclosed buyers
BC	SBI THURLOE	81,600	2017	CHINA	B&W		27	Undisclosed buyers
BC	SANTA CELIA	77,200	2009	JAPAN	B&W		15	Durch Buyers (Erasmus)
BC	DOUBLE HAPPINESS	76,602	2005	JAPAN	B&W		10	Undisclosed buyers
BC	NEWLEAD VICTORIA	75,966	2002	JAPAN	B&W		5	Auction sale, Australian buyers, laid up since Nov '16, ss/dd due Feb '17
BC	ORSOLINA BOTTIGLIERI	75,413	2001	JAPAN	B&W		6.52	auction sale, undisclosed buyer
BC	SANVI	73,992	2000	JAPAN	B&W		6.5	Undisclosed buyers
BC	FU MIN	72,437	1997	JAPAN	B&W		5.2	Chinese buyers
BC	ULTRA OMEGA	63,118	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	19.8	Greek buyers subject to inspection
BC	JMU ISOGO 5080	60,000	2017	JAPAN	WART	C 4X30T	25.5	Greek buyers
BC	MARITIME EMERALD	58,717	2009	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	14.5	Undisclosed buyers

III . BULK CARRIER

BC	U NOBLE	57,000	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	12	Undisclosed buyers
BC	U LUCKY	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x30	12	
BC	MARJATTA P	56,023	2006	JAPAN	B&W	C 4x30t	11.9	Bangladeshi buyers (Meghna)
BC	GUAN HAI 308	48,023	2011	CHINA	B&W		12	Chinese buyers (Zhong Chang Marine)
BC	AMIRA NADIA	45,897	1997	KOREA	B&W	C 4x30t	3.7	Qatar buyers, ss/dd due Sep '17
BC	TAKESHIO	38,494	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	15.1	Japanese buyers
BC	ALPHA PRAXIS	33,745	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.7	Turkish buyers
BC	OCEAN HOPE	32,877	2012	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	11.1	Undisclosed buyers
BC	C. S. OCEAN	32,269	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	8.5	Greek buyer
BC	AERO STAR (td)	12,151	2008	JAPAN	AKASA KA	C 2x30t	4.7	Chinese buyers
MPP	MAPLE INGRID (td)	12,024	2005	JAPAN	B&W	C 1x60t, C 2x30t	3.9	Chinese buyers



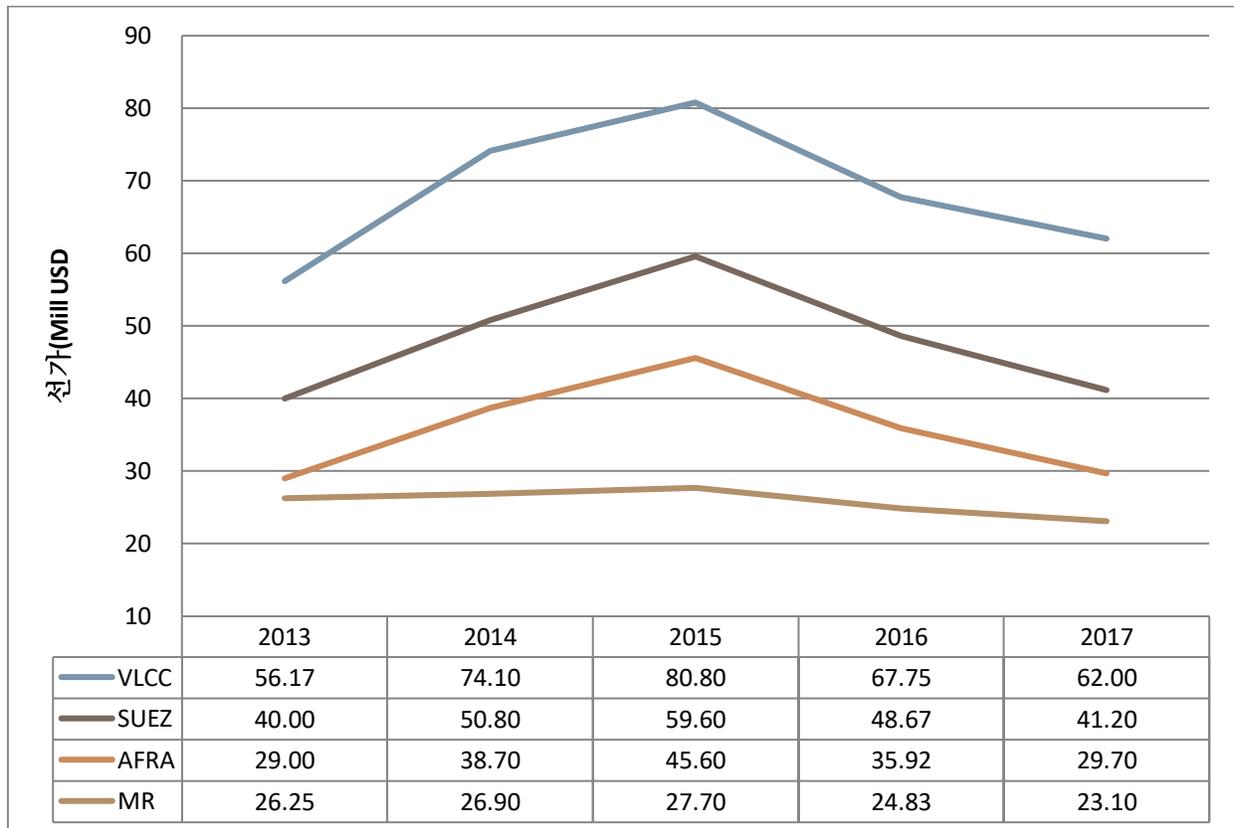
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	62.00
	-10%	32%	9%	-16%	-8.5%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.20
	-10%	27%	17%	-18%	-15.3%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	29.70
	-5%	33%	18%	-21%	-17.3%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.10
	5%	2%	3%	-10.3%	-7.0%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.40
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.9%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

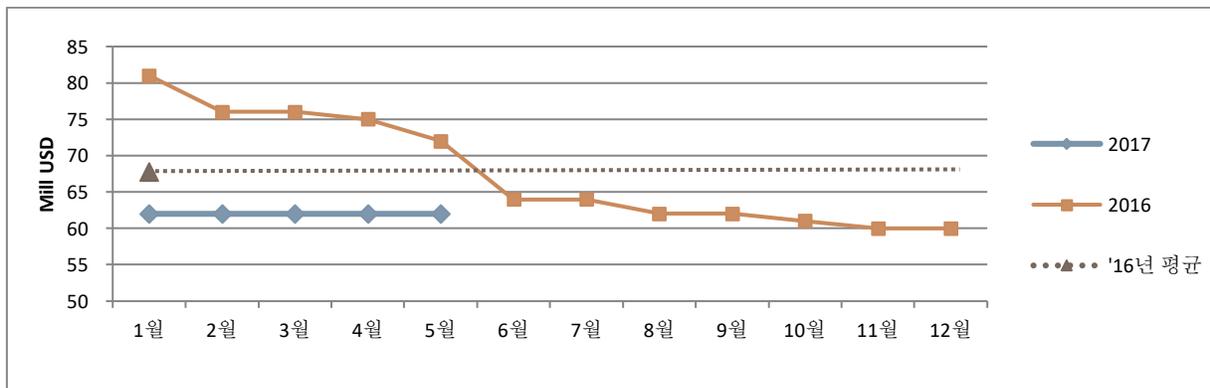




IV. TANKER

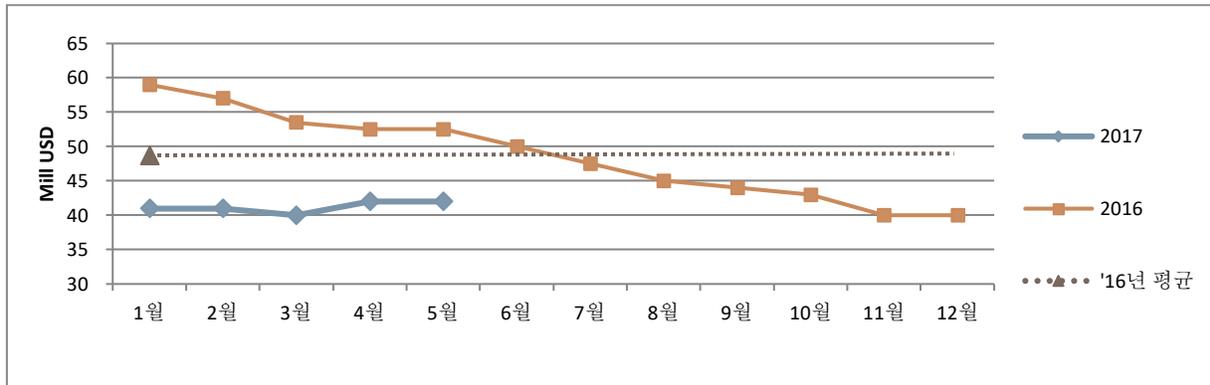
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	62.00	62.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-13.9%	-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.00	41.2
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	0.0%	-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%	-20.0%	-15.3%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	30.00	29.7
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	0.0%	-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-28.8%	-25.0%	-23.1%	-17.3%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	24.00	23.1
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	0.0%	-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%	-12.7%	-9.4%	-7.0%
CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50	12.50	12.4	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	0.0%	-	
	전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%	-12.3%	-12.3%	-10.9%	
2016	VLCC	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	67.8
	SUEZ	59.00	57.00	53.50	52.50	52.50	50.00	48.7
	AFRA	45.00	40.00	40.00	40.00	39.00	37.00	35.9
	MR	30.00	27.50	27.50	27.50	26.50	24.00	24.8
	CHEM	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	67.8

VLCC-310K

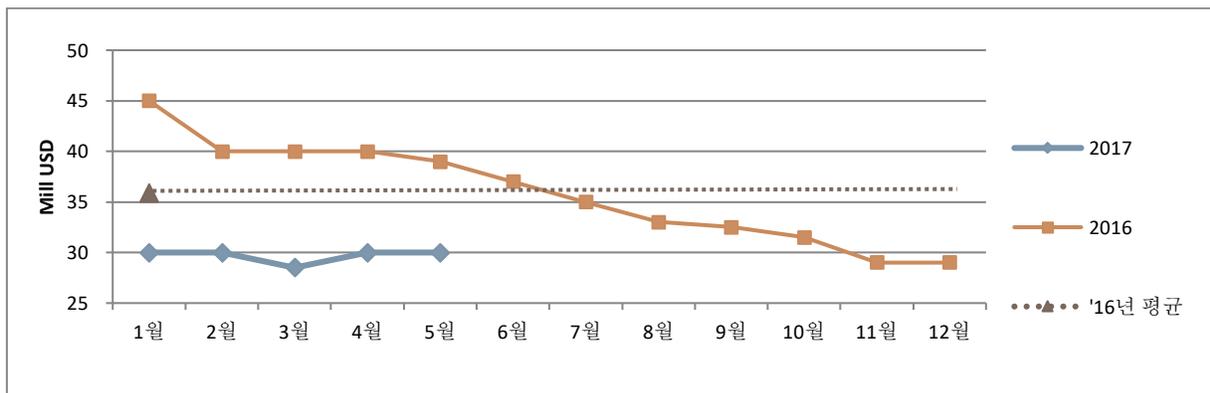


IV. TANKER

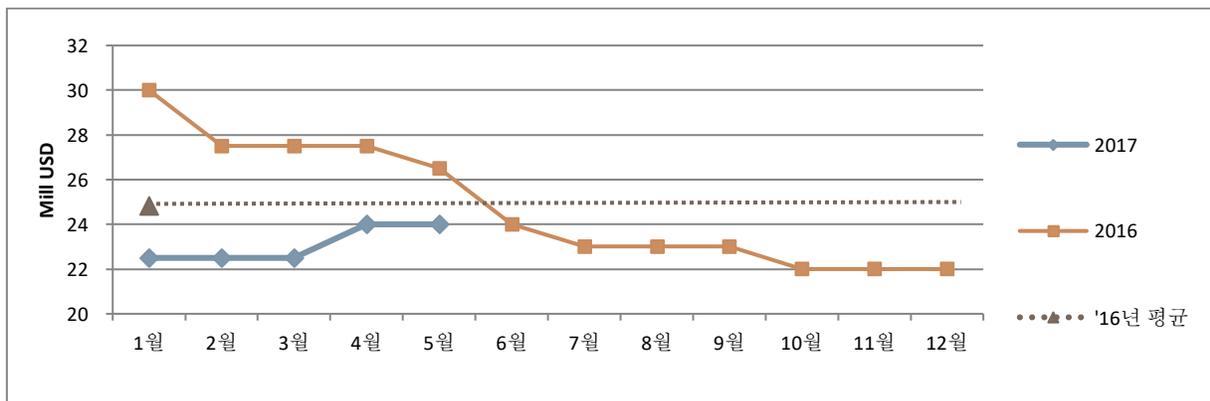
□ SUEZMAX-160K



□ 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 ORION	160,289	2002	KOREA	B&W		13.3	Undisclosed buyer
TANKER	KIRSTIN	50,078	2009	KOREA	B&W	3	18.5	Undisclosed buyer
TANKER	STI BERYL	49,990	2013	KOREA	B&W	3	29	Chinese buyer, Incl 8 years bb back at USD 8.800/day
TANKER	STI LARVOTTO	49,990	2013	KOREA	B&W	3	29	
TANKER	STI LE ROCHER	49,990	2013	KOREA	B&W	3	29	
TANKER	IVER EXPRESS	46,858	2007	KOREA	B&W		15.6	UK Buyer(Union Maritime)
TANKER	IVER EXAMPLE	46,575	2007	KOREA	B&W		15.6	
TANKER	MARE BALTIC	38,402	2008	KOREA	B&W		12	Undisclosed buyer
TANKER	ST DARE (stst)	15,015	1996	JAPAN	B&W	2&3	6.1	Far eastern buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HANJIN SCARLET	60153	2013	KOREA	WART	4662			Undisclosed buyer
CONT	I INDIGO	60153	2013	KOREA	WART	4662		20	
CONT	I WHITE	59993	2014	KOREA	WART	4662			
CONT	HS HAYDN	41989	2010	CHINA	B&W	3534	TEU	8.5	German buyers (Nordic Hamburg)
CONT	HS DISCOVERER	35925	2003	POLAND	B&W	2750	TEU	5.8	Middle East buyer



IV. TANKER

CONT	HAMMONIA ANTOFAGASTA	34700	2008	CHINA	MAN	2851	TEU	8.9	German buyers
CONT	BF IPANEMA	25860	2009	CHINA	B&W	1794	TEU	8.2	Norwegian buyers
CONT	KMTC INCHEON	24542	1998	JAPAN	MITSU U	1675	TEU	4.5	Undisclosed buyers
CONT	HS SMETANA	23377	2006	CHINA	B&W	1740	TEU	7.3	Greek buyers
CONT	DAE SUN 606	21800	2017	KOREA	B&W	1800	TEU	20.4	Japanese buyer
CONT	SUNSHINE BANDAMA	21500	2007	JAPAN	B&W	1708	TEU	9	Chinese buyer

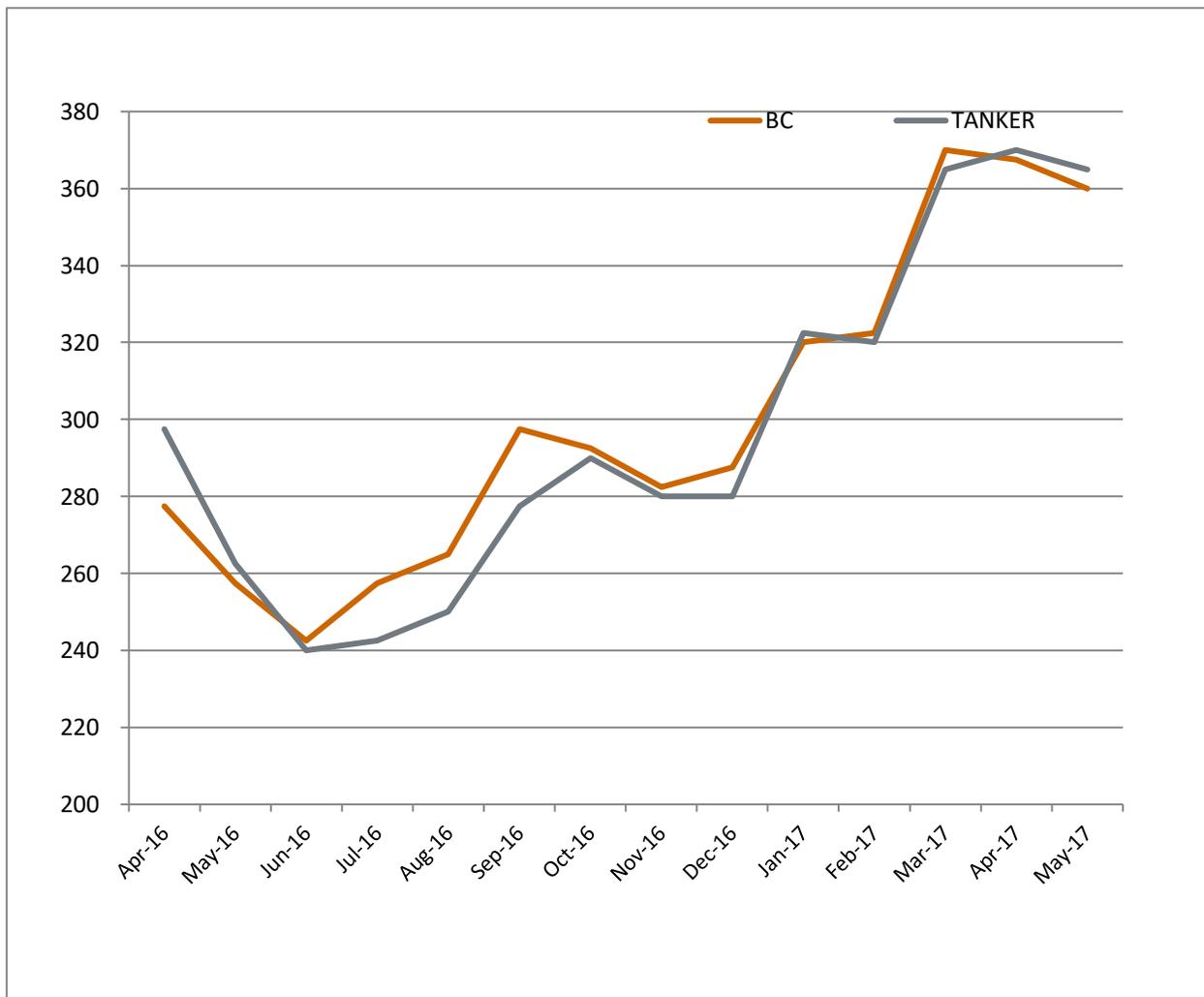


V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 5 월	2017 년 5 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	348.50	31.2%	262.50	365.00	-1.4%	39.0%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	348.00	30.0%	257.50	360.00	-2.0%	39.8%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



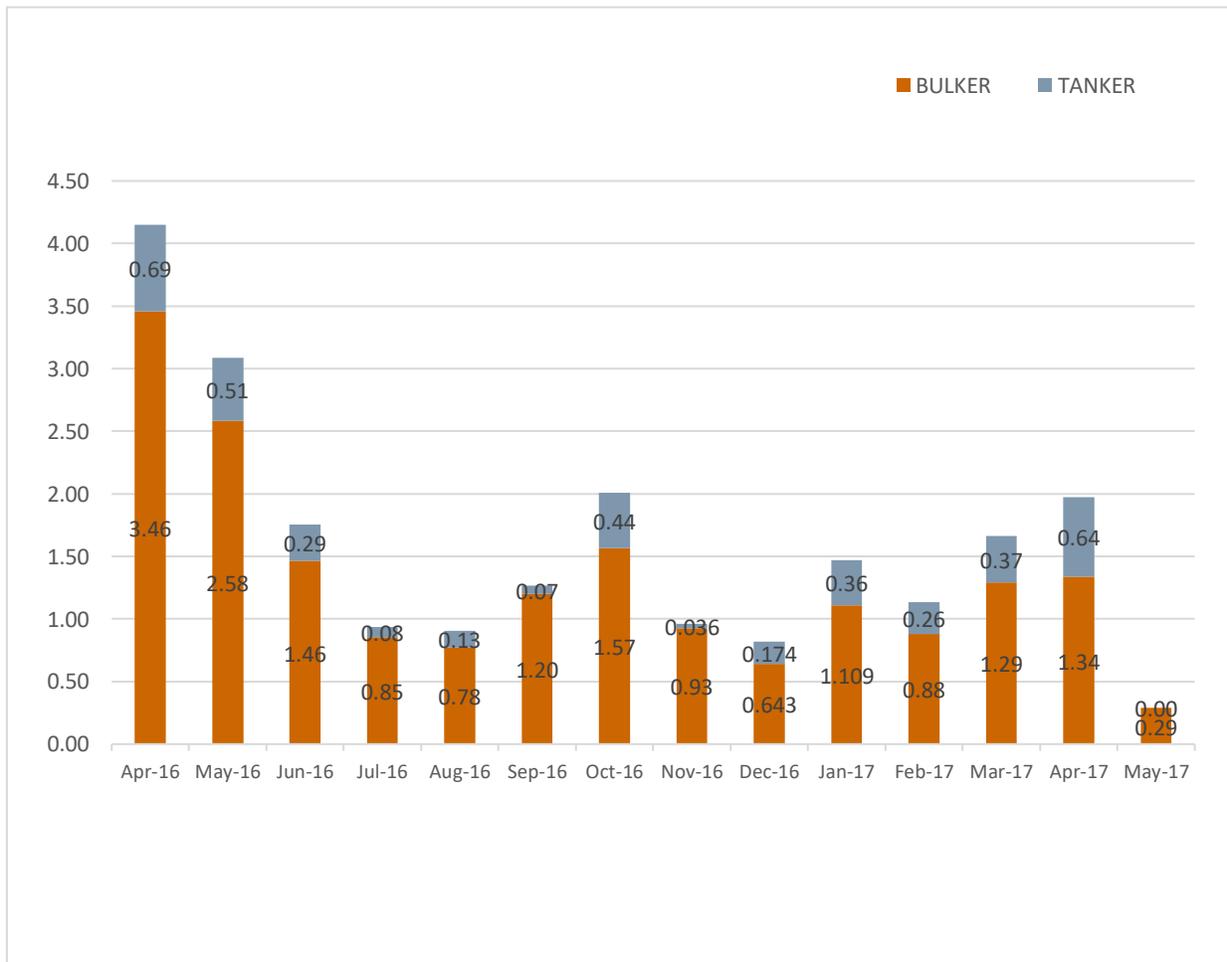


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 5 월		2017 년 5 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	1.63	56.9%	20	43.5%	0.51	6	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	27.34	428	4.91	17.9%	115	26.9%	2.58	38	0.29	-88.8%	6	-84.2%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

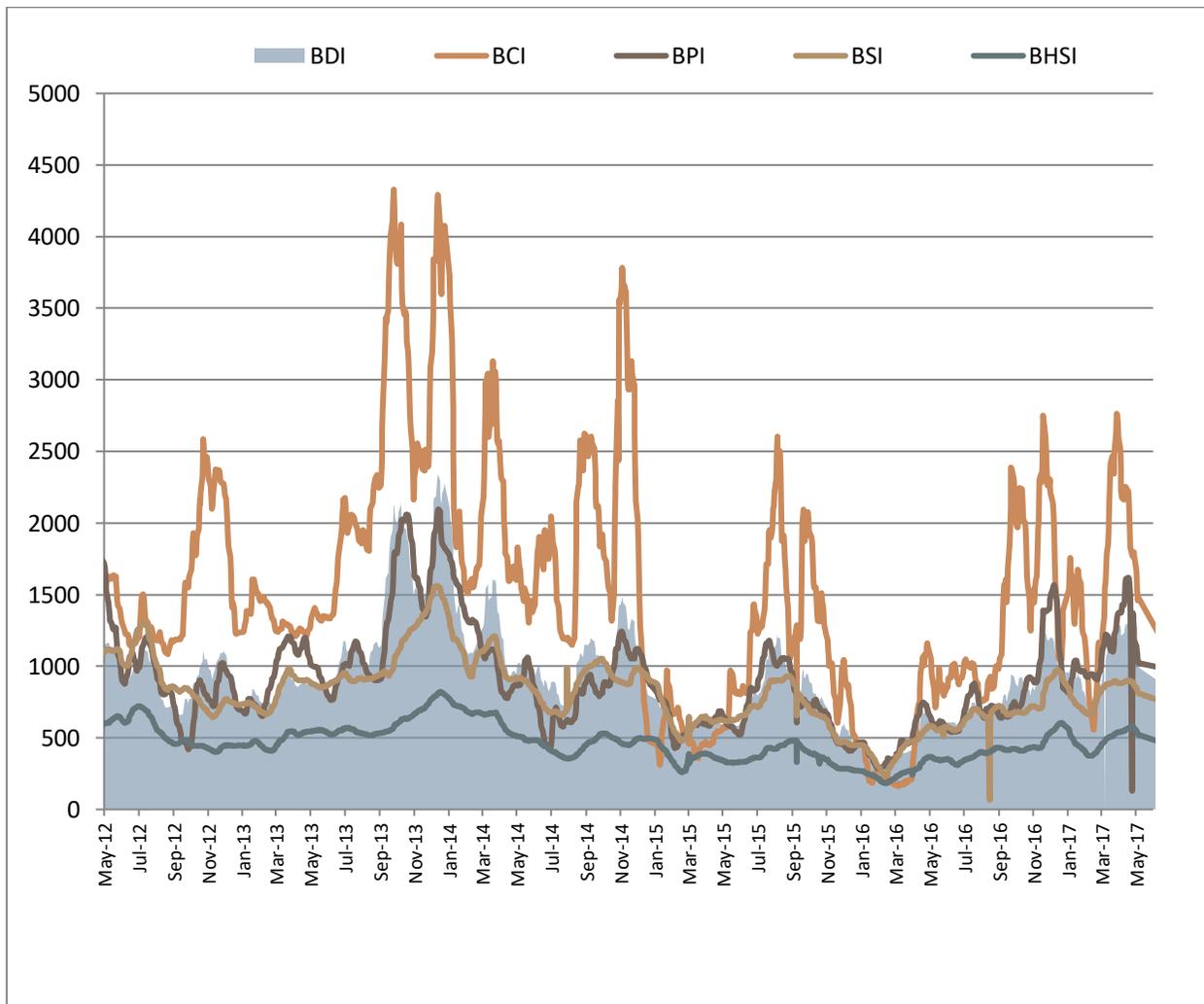
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	LAIWU STEEL HARMONIOUS	270,857	37993	1989	JAPAN	SULZ	338	BANGLADESH
BC	POS CHALLENGER	148,914	17493	1992	KOREA	B&W	375	All sub-conti option
BC	AIN TEMOUCHENT	32,131	7534	1982	JAPAN	B&W	300	BANGLADESH
BC	NEMEMCHA	26,145	6442	1978	JAPAN	B&W	300	BANGLADESH
CONT	MOZAMBIQUE	82,275	22440	1998	JAPAN	B&W	394	INDIA
CONT	AL ENCORE	61,441	22400	2003	JAPAN	SULZ	367	AS IS' Philippines
CONT	ARMADA PERSADA	12,400	5237	1993	POLAND	B&W	365	BANGLADESH
MPP	FANJA (heavy lifter)	8,874	3257	2000	CHINA	WART	390	AS IS Jebel Ali
TANK ER	VARADA BLESSING	299,993	38767	1993	KOREA	B&W	357	BANGLADESH
TANK ER	KIOWA SPIRIT	113,269	17491	1999	KOREA	B&W	385	AS IS Singapore
TANK ER	SANTA CRUZ I	101,605	16327	1995	CROATI A	B&W	391	AS IS Singapore incl. 200 cbm sludge ROB
TANK ER	ORIENTAL GREEN	99,991	16237	1998	KOREA	B&W	385	India - Bangladesh in Buyers option
TANK ER	ASTRO ARCTURUS	98,875	16984	1997	KOREA	B&W	396	AS IS Singapore incl. ROB 900t
TANK ER	IRON LADY	96,733	15327	1991	JAPAN	SULZ	366	BANGLADESH
TANK ER	KRITI AMBER	45,614	12450	1995	UKRAIN E	B&W	369	BANGLADESH
TANK ER	VRIES VIENA	32,396	10650	1995	UKRAIN E	B&W	371	BANGLADESH
TANK ER	ORAPIN 4	3,827	1215	1983	JAPAN	HANSH	260	BANGLADESH
TANK ER	DANAI 3	1,965	624	1983	JAPAN	AKASA KA	260	BANGLADESH
TANK ER	DANAI 4	1,924	713	1986	JAPAN	AKASA KA	260	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-05-05	2017-04-28	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	994	1109	-115	2337	290
BCI	1480	1779	-299	4329	161
BPI	1023	1187	-164	2096	129
BSI	811	861	-50	1562	66
BHSI	523	559	-36	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	304.50	-2.00	277.50	-8.00	274.50	-7.50
IFO180	326.00	-6.50	312.50	-7.00	362.00	-6.00
MGO	460.50	-21.50	427.00	-17.50	467.00	-7.50

❖ 기준일 : 5 월 4 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-05-04	2017-04-28	CHANGE
미국달러	1130.70	1130.10	0.60
일본엔(100)	1003.24	1015.96	-12.72
유로	1231.22	1228.14	3.08
중국위안	163.90	163.71	0.19

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
학술 대회	2017 년도 한국해운물류학회 춘계정기학술대회	5.19 (금)	인천대학교 컨벤션센터 (한국해운물류학회)	-우리나라 해운/조선산업 발전과제 -4 차 산업혁명에 따른 해운산업 영향과 기회 -인천지역 E-Commerce 클러스터조성 및 활성화 방안연구 -선박평형수 관리협약 대응방안
포럼	Shipowners Forum 2017	6.14 (수)	Onassis Cultural Centre, Athens (TradeWinds)	Returning on June 14th, 2017, the TradeWinds Shipowners Forum takes place at the Onassis Cultural Centre against a changing political backdrop and a challenging commercial environment.



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)

Danny Park (박준섭 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6412

Mob. 010-5299-1126

snp@stlkorea.com

danny@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)

Patima J.H. Lee (이지혜 차장)

Deputy General Manager

Tel. 070-7771-6417

Mob. 010-6455-1646

snp@stlkorea.com

patima@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