

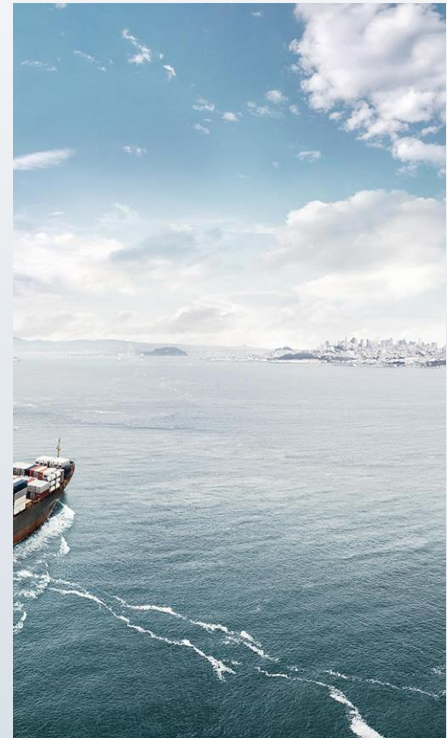


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.149

Updated May 16, 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

벨기에의 유로나브(Euronav)가 현대삼호조선과 지난해 체결한 수에즈막스 신조계약의 옵션을 이행하면서, 수에즈막스 2 척을 추가 발주 하였다. 계약선가는 지난해 확정선박과 같은 수준인 척당 6,100 만 달러로 알려졌으며 인도 시기는 오는 2019 년 2 분기 현대 삼호야드이다. 인도 이후 Valero Energy 사와 체결한 7 년 정기 용선계약에 투입할 것이다.

현대중공업은 최근 노르웨이 세계 최대 유조선 선사인 프론티라인(Flontline)으로부터 VLCC 4 척을 수주하는 성과를 냈다. 2 척은 건조 주문이 확정된 상태로, 2 척은 옵션으로 포함됐다. 전체 계약금액은 3 억 2000 만 달러 정도로 추산된다.

지난 노동절 발생한 크레인 사고로 주춤했던 삼성중공업 역시 초대형원유운반선(VLCC) 4 척을 수주하며 활기를 되찾고 있다. 삼성중공업은 지난 12 일 오세아니아 지역 선주로부터 총계약금 3798 억원규모의 VLCC 4 척을 수주했다고 16 일 밝혔다.

최근 VLCC 발주가 빠르게 증가하고 있는데 그 배경으로 선가 하락이 가장 큰 원인으로 꼽히고 있다. 클락슨 리서치에 따르면 지난 3 월 말 기준 VLCC 의 신조선가(신규 건조 선박 가격)는 8,000 만달러 수준까지 내려가며 2003 년 이후 14 년 만에 최저로 낮아졌다. 이에 선사들은 VLCC 신조선가가 최저점인 올해가 발주 적기라고 판단하는 것으로 알려졌는데, 일부 선사의 경우 이를 계기로 선박 연령이 15 년 이상 된 노후 선박의 교체를 추진하고 있는 것으로 전해진다. 더불어 국제 유가의 회복세와 동남아 지역 정유공장의 신규 가동 등도 VLCC 발주가 늘어나는 원인으로 분석된다.

### 2. 벌크선 시장동향

지난주 하락세에 이어 이번 주에는 BDI 가 회복세로 돌아서면서 다시 1000 선에 안착했다. BDI 가 소폭 상승하면서 많은 대상선이 S&P 시장으로 나오고 있지만, 바이어들의 움직임이 위축되면서 성약소식은 상당히 줄어든 모습이다.

M/V ARISTOFANIS (178,926 DWT / 2011 BLT SUNGDONG KOREA)가 3,130 만 달러에 그리스 NAVIOS 社로 매각 되었다. 동 계약은 \$ 11,700/DAY, 2018 년 1 분기까지 이어지는 용선계약이 포함되어 있다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

현 선주인 CAPITAL SHIP MANAGEMENT 는 이 선박은 지난해 11 월에 SK 해운으로부터 2,150 만 달러에 매입하여 6 개월만에 1,000 만달러의 차익을 남겼다.

카사르막스 부문에서는, "FRONTIER HERO" (81,000 DWT BUILT 2014 JMU)가 2,400 만 달러로 그리스 바이어에게 매각되었다.

지난주에 이어 수프라막스 부문 거래가 주를 이루고 있다.

바이어 3 곳으로부터 오퍼를 받은 M/V FUJISUKA (52,454 DWT / 2005 BLT TSUNEISHI JAPAN)가 890 만 달러로 유럽 바이어에게 매각되었다. 한편 바이어 7 곳에서 검선에 참여한 M/V TAI HARMONY (51,008 DWT / 2001 BLT OSHIMA JAPAN)는 670 만 달러로 방글라데시 바이어에게 매각되었다.

### 3. 탱커선 시장동향

이번 주 탱커선 S&P 시장은 일괄 매각을 포함 활발한 성약활동이 있었다.

뉴욕 상장회사인 GENER8 MARITIME 이 꾸준히 선대 감축을 하고 있다. 이번에는 모던 VLCC "GENER8 NOBLE" (298,991 DWT, BUILT 2016, HYUNDAI SAMHO) &"GENER8 THESEUS" (299,392 DWT, BUILT 2016, HYUNDAI HI (GUNSAN))를 척당 8,100 만 달러로 AET TANKER 에게 매각했다.

스위스의 ADVANTAGE TANKERS 가 MR 탱커선 "BALTIC FORCE", "BALTIC FAITH", "BALTIC AMBITION", "BALTIC MERCHANT", "BALTIC MARSHALL" (37,300 DWT BUILT 2006 HYUNDAI MIPO - IMO3) 5 척을 총 6,000 만 달러로 일괄 매입하였다. 이는 지난 3 월 1,050 만 달러로 매각된 1 년 선령 많은 자매선 "MARE ACTION" (37,468 DWT, BUILT 2005, HYUNDAI MIPO) 비슷한 수준으로 매각된 것이다.

케미컬 부문에서는, "MTM PRINCESS" (20,963 DWT BUILT 1999 SHIN KURUSHIMA - STST)가 1,100 만 달러로 ELLIVITA 에게 매각되었다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

### 4. 해체선 시장동향

해체선 수요는 감소하면서 해체선 시장의 분위기가 상당히 침체되고 있다. 인도의 철강가격 하락과 방글라데시 환율하락 그리고 몬순과 라마단 시즌의 복합적인 영향의 결과이다. 반면 공급측면서에는 해체선 공급이 다시 증가하고 있고, 캐시바이어들이 높은 가격에 매입하였던 선박의 재매각이 쉽지 않은 상황이다. 몬순 시즌이 다가오면서 해체선 시장 활동이 위축되며, 해체선가 하락으로 이어질 것으로 예상된다.

그 밖에, 해체선 가격이 보험세를 유지하고 있는 중국과 터키 해체업자들은 꾸준히 매각 Enquiry 를 받고 있다. 현재 시장에서는 중국정부가 해체선 보조금이 2017 년 이후로는 불투명하다는 루머가 돌고 있다. 해체선 보조금 정책이 중단되어 중국내 해체선 공급감소로 이어질 경우, 중국해체조선소들은 다시금 인도아대륙시장과의 경쟁을 해야할 것이다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. 극초대형 선박 시대 열었던 머스크...MS·IBM 손잡고 2 차 패러다임 변화 주도

세계 1 위 해운업체 머스크가 비용 절감을 위해 마이크로소프트(MS), IBM 등 글로벌 정보통신(IT)업체들과 잇따라 손을 잡고 있다. 지난 2011 년 1 만 8000TEU 급 컨테이너선 20 척을 일시에 발주하면서 극초대형 선박 시대를 열었던 머스크라인이 또 다시 패러다임 변화를 주도하고 있다는 분석이 나온다.

AP 밀러-머스크그룹은 지난 4 월 28 일 디지털 역량 강화를 위해 MS 와 파트너십을 체결했다. 머스크는 그룹 내 운송·물류 사업 부문을 디지털 기반으로 전환하고, 이에 필요한 앱 스토어를 구축하는 과정에서 MS 의 클라우드 컴퓨팅 플랫폼 '애저(Azure)'를 활용하기로 했다.

머스크는 애저를 이용할 경우 사업에 필요한 솔루션을 빠르고 효율적으로 만들 수 있을 것으로 기대하고 있다. 머스크의 공급망 솔루션 사업부인 담코(Damco)는 이미 애저를 기반으로 관세업무를 처리하고, 각종 문서를 디지털화할 수 있는 애플리케이션을 개발 중이다.

이브라힘 픽첸 머스크 최고디지털관리자(CDO)는 "MS 애저는 머스크 디지털 전략의 초석(cornerstone)으로, 운송·물류사업 전반에 걸친 공통 플랫폼으로 활용될 것"이라고 했다. 머스크와 MS 는 이번 협력을 통해 매년 수천만달러의 비용을 절감할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

머스크는 MS 뿐 아니라 IBM 과의 협력 작업을 진행 중이다. 지난 3 월 머스크는 IBM 과 무역·물류 산업에 응용할 수 있는 블록체인 기술 개발 프로젝트를 진행하고 있다고 발표했다. IBM 블록체인 기술을 통해 1000 만개가 넘는 컨테이너의 전체 이동 경로를 추적할 수 있는 기술을 올해 안에 개발하는 것이 목표다.

블록체인은 2008 년 암호화된 전자 결제 시스템 비트코인(bitcoin)에서 시작돼 금융 거래, 핀테크 분야 뿐 아니라 유통 물류 등 모든 분야로 확대되고 있는 기술이다. '공공거래 장부', '분산형 거래기록시스템'으로 불리는 블록체인 방식은 공급 과정에서 제품 이동이나 거래가 발생할 때마다 분산된 데이터베이스에 자동 기록·보관되기 때문에 위·변조 방지가 사기거래를 봉쇄할 수 있을 뿐

## II . ISSUE & TREND

아니라 거래 시간을 줄일 수 있다. 머스크는 블록체인 기술을 사용하면 문서의 부정사용을 줄이고, 불필요한 운송 프로세스를 단축할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

김은수 한국해양수산개발원(KMI) 국제물류연구실장은 “블록체인 기술은 상품 생산자, 포워더(운송중개인), 해상운송인, 부두운영업체, 수화인은 물론 관세청, 항만당국 등 모든 컨테이너 국제 운송 관계자들이 공유된 장부를 사용하기 때문에 가시성(visibility)을 획기적으로 향상시킬 것으로 보인다”고 했다.

가시성은 물류업계에서 화주 등이 원료 공급지부터 최종 목적지까지 연결돼 있는 공급망에서 화물이 어느 위치에 있는지 정확히 아는 것을 의미한다. 가시성 확보는 경쟁력과 직결된다.

물류 블록체인 기술이 개발되면 기존보다 적은 비용으로 더 빠르게 컨테이너 이동 경로를 추적할 수 있게 된다. IBM 은 세계 해운·물류업계에 블록체인 기술이 전면 도입될 경우 연간 270 억달러의 비용을 절감할 수 있을 것으로 추산했다.

해운업계는 머스크가 비용 절감을 위해 MS, IBM 등 글로벌 IT 업체들과 적극적으로 협력하는 것으로 보고 있다. 기존에는 선박을 대형화해 한 번에 많은 화물을 실어 나르는 방식으로 비용을 아꼈지만, 이로 인해 선박 공급 과잉 현상이 발생해 적자를 기록하게 되자 비용 절감 전략을 바꿨다는 분석이다.

머스크는 지난달 열린 암참(AMCHAM) 토론회에서도 해운의 디지털화를 강조했다. 팀 스미스 머스크 북아시아 대표는 “디지털화를 이용하면 비용을 줄일 수 있을 뿐 아니라 효율도 높일 수 있다”며 “블록체인 등 디지털 혁신을 통해 화주들에게 보다 나은 서비스를 제공할 계획”이라고 했다.

한편 머스크는 시장을 선도하는 기업으로 분류된다. 지난 2011 년 극초대형 선박을 일시에 발주해 경쟁사들을 따돌렸다. 현대상선, 한진해운 등 국내 주요 해운사들 또한 머스크의 이 같은 공격 경영에 휘말려 최근 수년간 고전해왔다.

현대상선 관계자는 “해운업은 단순히 화물만 나르는 산업이 아니며, 고도의 기술력이 필요한 하이테크 산업으로 봐야 한다”며 “현대상선 또한 2013 년부터 정보전략팀을 신설해 비용 절감을 위한 IT 기술 개발에 힘쓰고 있다”고 강조했다.

## II . ISSUE & TREND

### 2. 현대중, 사우디 국영 해운사 바흐리와 '스마트선박' MOU

현대중공업이 사우디아라비아의 국영 해운사인 바흐리와 손잡고 스마트 선박(Smart ship) 사업 협력을 통한 4차 산업혁명 시대 대응에 나선다.

현대중공업은 지난 7일 사우디 현지에서 바흐리와 '스마트십(스마트 선박) 부문 협력관계 구축하는 양해각서(MOU)를 체결했다고 8일 밝혔다. 이날 체결식에는 현대중공업 정기선 전무(그룹선박해양영업본부 부문장)와 현대글로벌서비스 안광현 대표, 바흐리의 알리 알하르비(Ali Alharbi) 최고경영자 등이 참석했다.

양사는 이번 MOU 체결을 통해 스마트 선박을 공동 개발하는 한편 바흐리 보유 선박에 이 기술을 적용해 나가기로 했다. 바흐리는 사우디 국영 해운사로, 전 세계에서 가장 많은 37척의 VLCC(초대형 원유운반선)를 보유하고 있다.

스마트 선박은 ICT(정보통신)기술과 빅데이터를 활용해 선박의 효율적인 운항을 돕는 시스템으로, 지난 2011년 현대중공업이 세계 최초로 개발했다. 이 시스템은 4차 산업혁명 시대 대표적인 기술의 하나로 꼽히고 있어 업계의 주목을 받고 있다.

스마트 선박은 연비나 배출가스 등을 고려해 최적의 운항 상태를 유지하며, 각종 기자재에 대한 이상여부를 진단해 유지보수 비용을 감소시킬 수 있다. 지금까지 300여척의 선박에 스마트 선박 시스템을 탑재했다.

특히 국제해사기구(IMO)가 2019년부터 선박운항 관리체계를 디지털로 전환하는 '이내비게이션(e-Navigation)'을 도입하기로 하면서, 스마트십 수요는 더욱 증가할 것으로 기대되고 있다.

스마트 선박 공동개발은 지난해 12월 현대중공업에서 분할된 현대글로벌서비스가 주축이 돼 진행된다. 현대글로벌서비스는 선박시스템부터 엔진, 각종 전장품까지 선박 일체에 대한 서비스를 제공하는 회사로, 바흐리와 함께 엔진과 발전기 등 선박의 기관 상태를 원격 모니터링 및 제어할 뿐만 아니라 정비시점까지 선제적으로 알려주는 기술을 개발할 예정이다. 현대중공업 정기선 전무는 "이번

## II . ISSUE & TREND

협력관계 구축은 조선과 해운 분야에서 각각 업계를 선도하고 있는 양사가 4 차 산업혁명을 함께 준비한다는 의미가 있다"며, "현대중공업이 보유한 기술력과 바흐리의 선대 운영 노하우를 접목, 제조업과 ICT 기술을 융합한 새로운 시장을 이끌어 가겠다"고 말했다.

바흐리는 지난 2015 년 현대삼호중공업에 VLCC 10 척을 포함해 지금까지 총 34 척의 선박을 현대중공업그룹에 발주했으며, 사우디 국영 석유회사인 아람코와 추진 중인 사우디 합작 조선소 프로젝트도 함께 진행하는 등 현대중공업과 긴밀한 관계를 유지해오고 있다.

### 3. 日 해운 3 사, 희비교차...MOL '나홀로 흑자'

일본 NYK, MOL, K 라인이 시황 침체로 지난해 부진한 영업실적을 거뒀다.

오는 7 월 컨테이너선 사업 통합을 앞둔 해운 3 사는 2016 년 회계연도(2016 년 4 월~2017 년 3 월)에 전년대비 두 자릿수 이상 줄어든 매출액을 기록했다고 발표했다. 특히 NYK 과 K 라인은 영업이익과 순익이 모두 적자로 돌아서면서 컨테이너 운임하락과 벌크 시황 부진의 타격을 받았다.

지난해 NYK 의 영업이익은 -180 억엔(한화 약 1795 억원)으로 적자전환했고 K 라인도 -460 억엔(약 4588 억원)을 기록하며 적자로 돌아섰다. 반면, MOL 은 전년대비 늘어난 영업이익 25 억엔(약 249 억원)을 기록해 흑자를 유지했다. 순익에서는 NYK 는 -2657 억엔, K 라인은 -1394 억엔을 기록해 역대 최대 적자를 계상했다. MOL 은 지난해 3 월 대규모 구조조정을 실시한 결과 52 억엔의 흑자를 거둘 수 있었다.

지난해 부진한 성적을 거둔 3 사는 내년 연간 실적목표를 흑자전환에 뒀다. NYK 라인은 2017 년 연간(2017 년 4 월~2018 년 3 월) 영업이익 245 억엔, MOL 은 90 억엔, K 라인은 240 억엔을 기록할 것으로 전망했다. 매출액은 NYK 2 조 80 억엔, MOL 은 1 조 6100 억엔, K 라인은 1 조 1300 억엔을 기록할 것으로 예상했으며 경상이익은 NYK 230 억엔, MOL 은 220 억엔, K 라인은 210 억엔을 거둘 것으로 전망했다.

NYK 관계자는 "컨테이너선 및 벌크선 시황이 회복세로 접어들면서 금기에는 3 사 모두 경상 흑자가 전망된다"면서 "본격적인 회복을 위한 과도기라는 인식도 있다"고 말했다.



## II . ISSUE & TREND

NYK, 컨테이너 사업 부진 '영업익 적자전환'

지난해 NYK의 순익은 -2657 억엔으로 전년 182 억엔에서 적자로 돌아섰다. 경상이익은 전년대비 98% 급감한 10 억엔을, 매출액은 전년대비 15.3% 하락한 1 조 9234 억엔을 기록했다. 영업이익은 해상운임 하락으로 전년 490 억엔 흑자에서 -181 억엔을 기록하며 적자전환했다.

NYK는 컨테이너부문에서 전년대비 17.1% 급감한 5859 억엔을 기록했다. 경상이익은 -127 억엔으로 전년대비 손실 폭이 더욱 확대됐다. 컨테이너 부문은 해상운임(현물)이 1분기(회계연도 4월~6월)에 역사상 가장 낮은 수준으로 내려가면서 실적에 악영향을 미쳤다. 한진해운의 파산으로 과잉공급에 시달리던 시장이 소폭 개선되고 유럽과 북미항로 운임도 점차 회복됐지만 손실을 메우진 못했다. NYK는 선박 대형화 추세가 아시아 역내에도 진행되자 수요에 맞춰 노선 합리화를 진행했다.

부정기선부문에서는 -41 억엔의 경상이익을 내면서 전년 465 억엔에서 적자전환했다. 부정기선매출액은 7171 억엔으로 전년 9022 억엔에서 20.5% 급감했다. 자동차 운송 시장에서 중남미 국가 등 자원 부국에 대한 자동차 수요가 줄어 든 데다 원유 및 기타 원자재 가격이 하락하면서 출하량이 감소했다. 드라이벌크 부문에서는 철광석, 곡물 등이 느린 회복세를 보이고 있지만 여전히 과잉공급이 지속되고 있다. NYK는 장기 운송 계약 확보와 비용 절감으로 손실 상쇄에 나섰지만 효과는 미미했다.

MOL, 구조조정 효과 영업익 10% 성장

MOL은 지난해 영업이익이 전년 23 억엔에서 25 억엔으로 10% 증가했다. 순익은 전년 -1705 억엔에서 52 억엔으로 흑자전환했다. 반면 매출액은 전년 1 조 7122 억엔에서 12.1% 감소한 1 조 5043 억엔을 기록했다. 경상이익도 전년대비 감소한 254 억엔을 기록했다.

MOL은 컨테이너선 부문에서 전년대비 13.7% 감소한 6225 억엔의 매출을 기록했다. 아시아-북미항로 현물 운임이 1분기에 낮은 수준을 찍었지만 2분기 이후에는 기록적인 물동량 증가속도를 기록했다. 아시아-유럽 노선은 짧은 조정 단계를 거친 후 강력한 수요를 보이고 있다. MOL은 연간 운송계약이 감소하고 단기 운송비중이 늘어나면서 현물운임 하락의 여파를 받아 부진한 실적을 거뒀다.

## II . ISSUE & TREND

부정기선 부문에서는 전년대비 12% 감소한 7444 억엔의 매출액을 기록했다. 4~6 월 케이프사이즈 시장은 서호주 주요 화주의 수요 증가에 힘입어 바닥 운임수준에서 탈피할 수 있었다. MOL 은 벌크 시장 회복 여건 속에서 케이프사이즈 벌크선대를 줄여 구조개혁에 집중, 매출감소에도 불구하고 영업이익 흑자를 거둘 수 있었다.

K 라인, 컨 수송 늘었지만 매출 두 자릿수 감소

지난해 K 라인의 매출액은 전년대비 17.2% 급감한 1 조 302 억엔을 기록했다. 영업이익은 전년 94 억엔에서 -460 억엔으로 적자전환했다. 순익은 -1395 억엔으로 전년 -515 억엔에서 적자 폭이 확대됐다. 경상이익은 전년 146 억엔 흑자에서 225 억엔 적자로 돌아섰다.

지난해 컨테이너부문 매출액은 5190 억엔으로 전년대비 15.6% 감소했다. 컨테이너선 사업에서는 3 분기 동서항로의 견조한 수요로 전체 수송량은 전년대비 6% 증가했다. 북미항로는 전년대비 물동량이 11% 증가했으며, 북유럽노선도 약 2% 가까이 늘었다. 남북항로에서도 7%대의 물동량 성장을 보였지만 아시아 역내는 서비스 구조조정으로 전년과 비슷한 수준의 수송량을 기록했다.

부정기선부문의 매출액은 4565 억엔으로 전년대비 19.6% 감소했다. 전체 건화물 부문에서 시황은 역대 최저 수준에서 하반기 들어 개선돼 점진적인 회복 추세를 보였다. 특히 케이프 사이즈 시장에서 상승세가 나타났다. 9 월 이후 중국으로 철광석과 석탄의 해상운송량이 늘어난 반면, 하반기 선복 공급 과잉이 진행되면서 시장 여건은 악화됐다.

K 라인은 비 경제적인 선박을 대상으로 소형화를 추진하고 운영비 절감을 위해 노력했지만, 손실을 상쇄하지 못했다.

### 4. 악순환 반복되는 국제원유시장

석유수출국기구(OPEC) 회원국과 비회원국의 대표격인 사우디아라비아와 러시아가 감산 연장에 전격 합의하면서 국제유가가 급등했다. 그러나 지난해 말 OPEC 주도의 첫 감산에도 국제유가가 안정되지 못했던 학습효과에 향후 국제유가 전망을 긍정적으로 보는 전문가들은 많지 않다.

## II . ISSUE & TREND

칼리드 알팔리 사우디 석유장관과 알렉산더 노박 에너지 장관은 15 일(현지시간) 중국 베이징에서 열린 일대일로(一帶一路:육상·해상 실크로드) 국제협력 정상포럼에서 별도의 회담을 열고 9 개월 감산 연장에 합의했다. 양국은 올 들어 상반기까지 하루 평균 산유량을 180 만 배럴 줄이기로 한 지난해 말 합의의 조건을 내년 3 월까지 이어가기로 했다. 세계 최대 원유 수출국인 사우디와 세계 최대 원유 생산국인 러시아가 감산 연장에 합의하면서 오는 24~25 일 열리는 OPEC-비회원국 회담에서 다른 산유국들도 감산 연장에 동참할 것이라는 기대감이 커졌다. 이 영향으로 국제유가는 15 일 장중 3% 넘게 뛰었다. 하지만, 이내 상승폭은 2%대로 줄어들었다.

올해 초부터 OPEC 주도의 감산이 진행되고 있지만, 국제유가는 최근 들어 등락을 거듭하며 불안정한 모습이다. 이 때문에 사우디와 러시아의 합의는 과거 카르텔의 담합이 통하던 시대가 지나자 나온 고육지책이라는 분석이 나오고 있다. 1990 년대 후반만 해도 사우디가 이끄는 석유 카르텔 OPEC 의 한 마디면 가격을 배럴당 10 달러 올리는 것은 일도 아니었다. 하지만 현재 그들의 입김은 투자 심리에만 표면적으로 영향을 미치는데 그칠 뿐 통제할 수 없는 요소가 더 많아졌다고 뉴욕타임스(NYT)는 지적했다. 미국 세일유 생산업체를 비롯해 새로운 산유국들이 속속 등장하면서 원유재고가 쌓이고 잠재 수요가 감소하는 등 변수가 다양해지면서 석유카르텔의 영향력도 쪼그라든 것이다.

실제로 지난해 말 OPEC 회원국과 비회원국들이 감산에 합의하자 국제유가는 한동안 오름세를 보였다. 하지만, 그것도 잠시. 미국 원유재고가 눈덩이처럼 불어나면서 이들의 감산 노력이 무색해졌다. 이번 달만 해도 국제유가는 배럴당 44 달러선이 붕괴되는 등 1 년래 최저치를 기록하기도 했다. 지금도 러시아가 실질적으로 감산을 이행할지 불확실한데다 미국과 캐나다 등 북미지역의 원유생산량이 계속 늘어나 감산 효과를 희석하고 있다.

이에 OPEC 주도의 감산 노력이 이어진다고 해도 국제유가가 오르는 효과는 제한돼 국제유가가 등락을 거듭하는 상황이 반복될 것이라고 전문가들은 지적한다. 런던소재 시장조사업체 레드번의 롱 웨스트 파트너는 "감산 합의가 원유시장의 재균형을 곧바로 가져다주지 않는 것은 더 명확해지고 있다"면서 "그들은 공급과잉을 연장한 것일 뿐 원유시장 균형은 바꾸지 못할 것"이라고 지적했다. 즉 OPEC 카르텔이 생산량을 줄이면 북미 업체들이 생산량을 늘리면서 공급과잉은 그대로 이어질 것이란 이야기다. 여기에 전기자동차의 대중화와 자동차 에너지효율 개선 등으로 원유 수요가 장기적으로 봤을 때 더 줄어든다면 과잉공급 문제는 더 커질 수 밖에 없다. 이 때문에 감산보다는 과잉 생산을 억제하는 것이 더 효과적일 수 있다고 NYT는 조언했다.



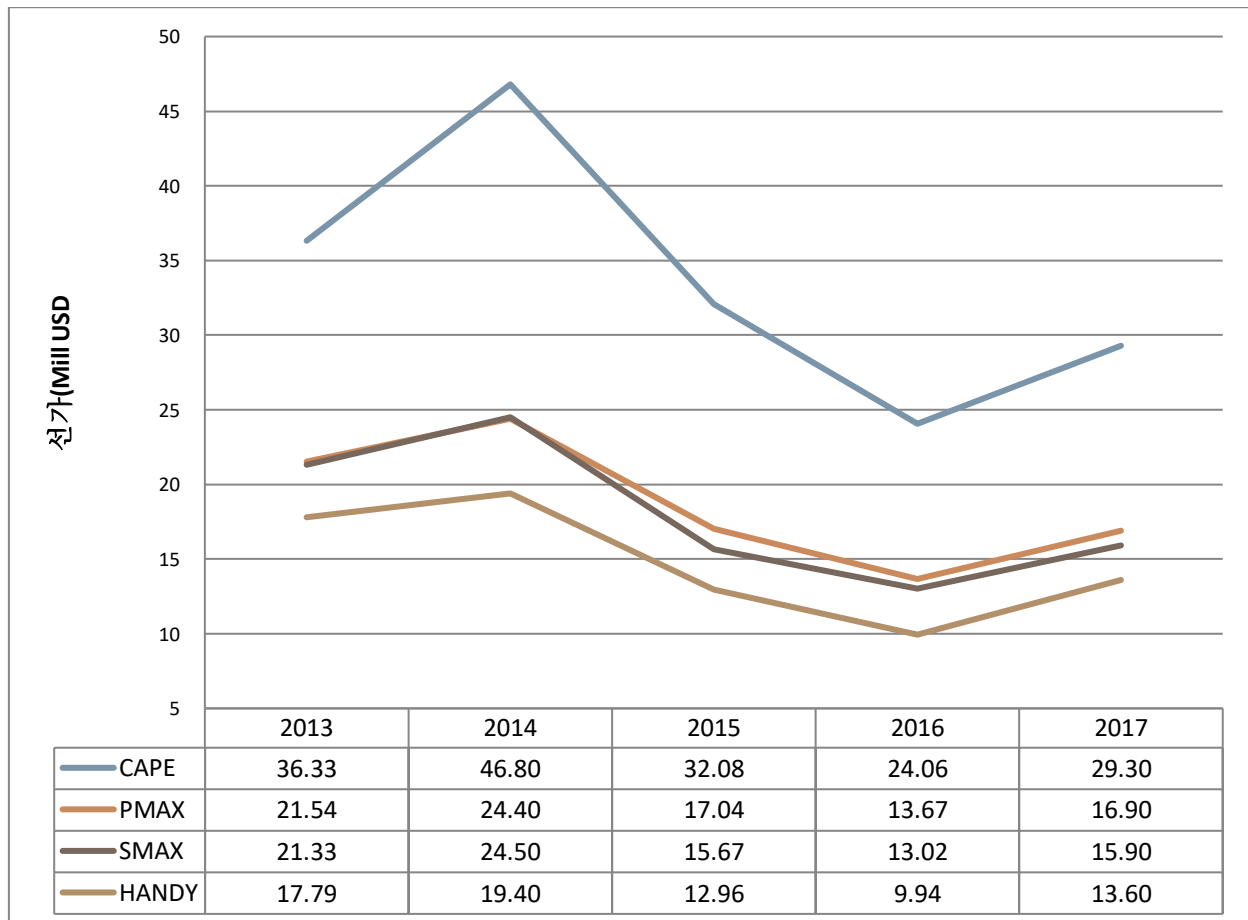
### III . BULK CARRIER

(◆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)

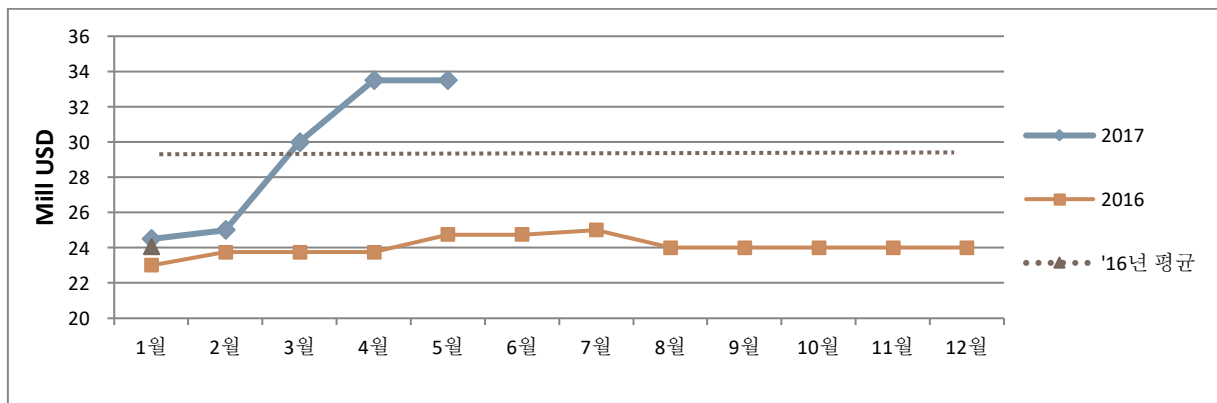




### III . BULK CARRIER

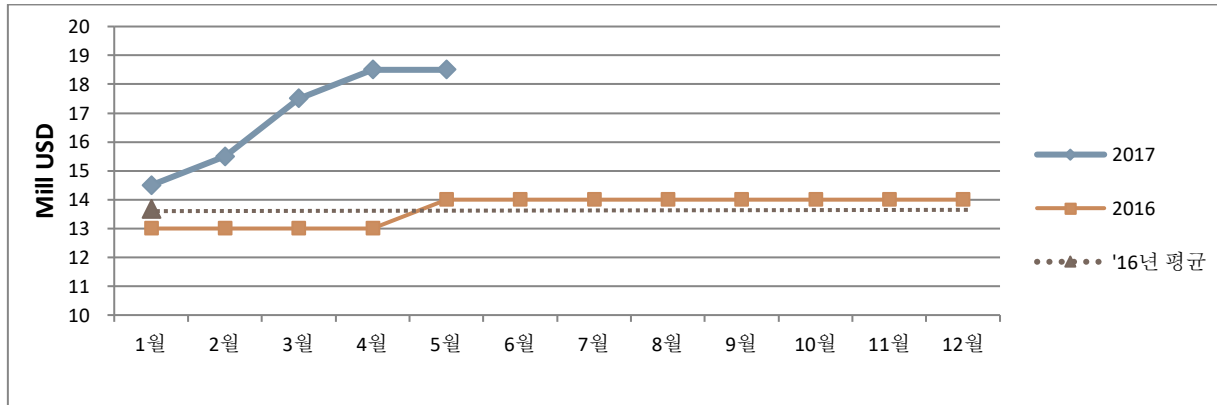
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50		29.3
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%		21.8%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50		16.9
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%		-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%		23.7%
	SMAx 56k	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

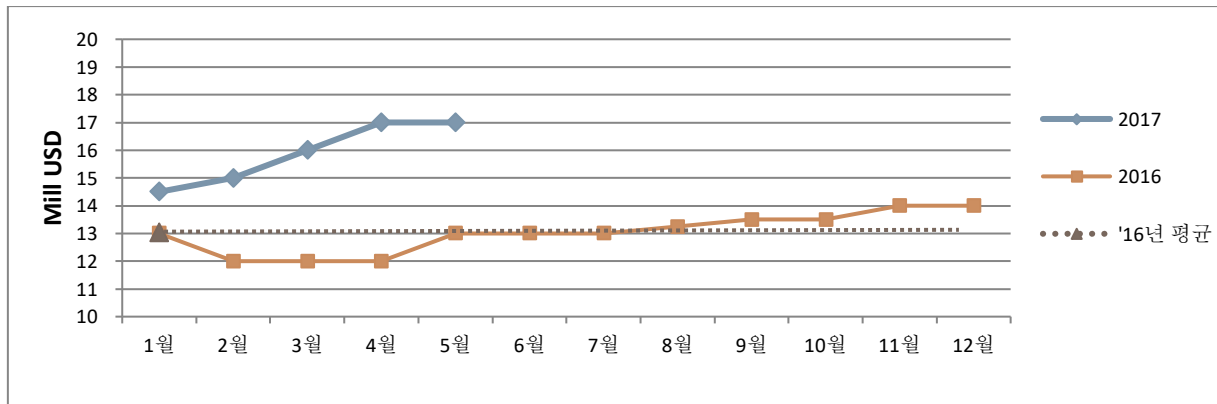


### III . BULK CARRIER

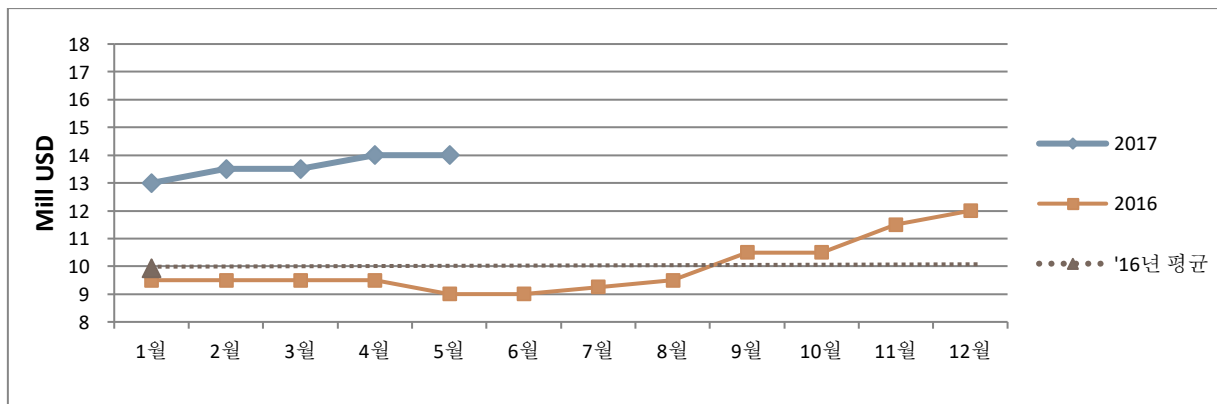
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



## III . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ARISTOFANIS	178,926	2011	KOREA	B&W		31.1	Greek buyers (Navios)
BC	FRONTIER HERO	81,000	2014	JAPAN	B&W		24	Greek buyer
BC	AMETRIN	56,855	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	10.8	undisclosed buyer
BC	CE-GUARDIAN	52,525	2006	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	9	Undisclosed buyer
BC	FUJISUKA	52,454	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	10.5	Undisclosed buyer
BC	TAI HARMONY	51,008	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.8	Bangladeshi buyer
BC	HO FONG	46,762	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.8	Chinese buyer

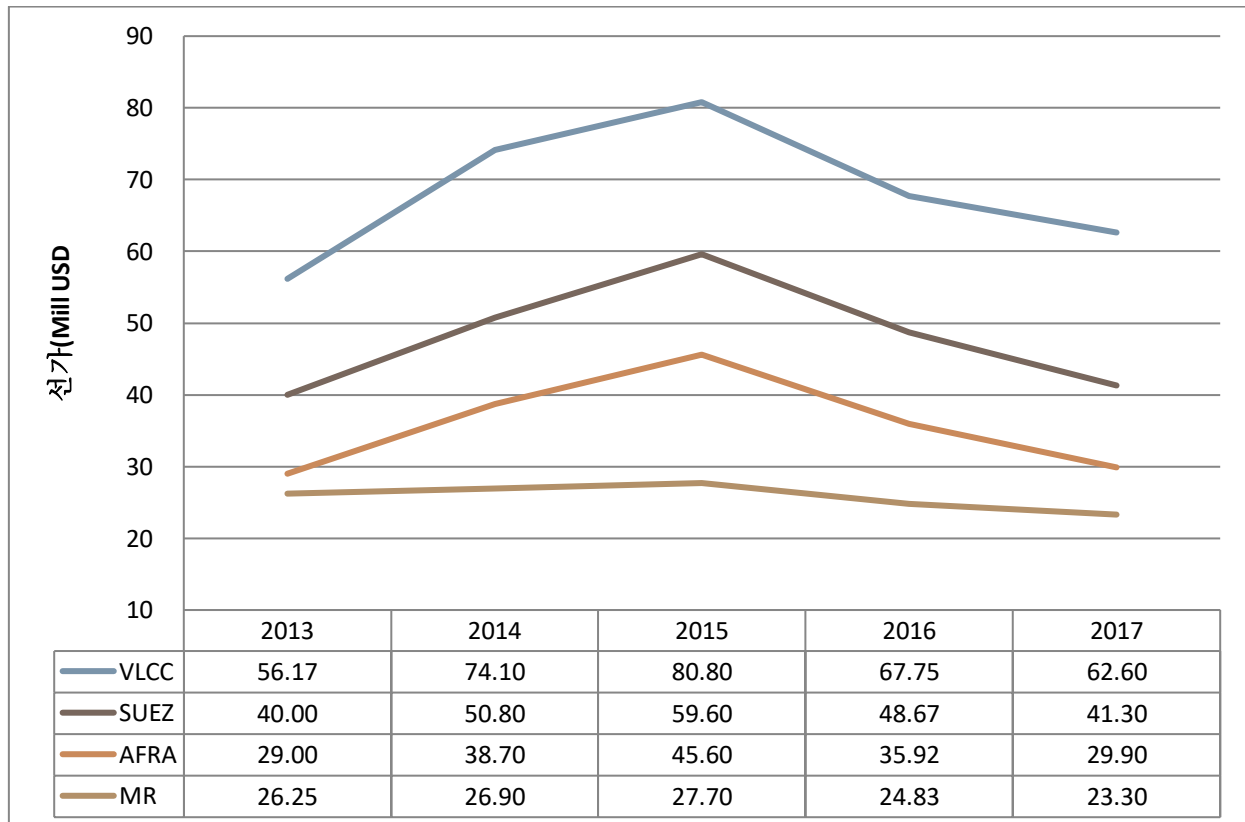
## IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	62.60
	-10%	32%	9%	-16%	-7.6%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.30
	-10%	27%	17%	-18%	-15.1%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	29.90
	-5%	33%	18%	-21%	-16.8%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.30
	5%	2%	3%	-10.3%	-6.2%
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 : %)



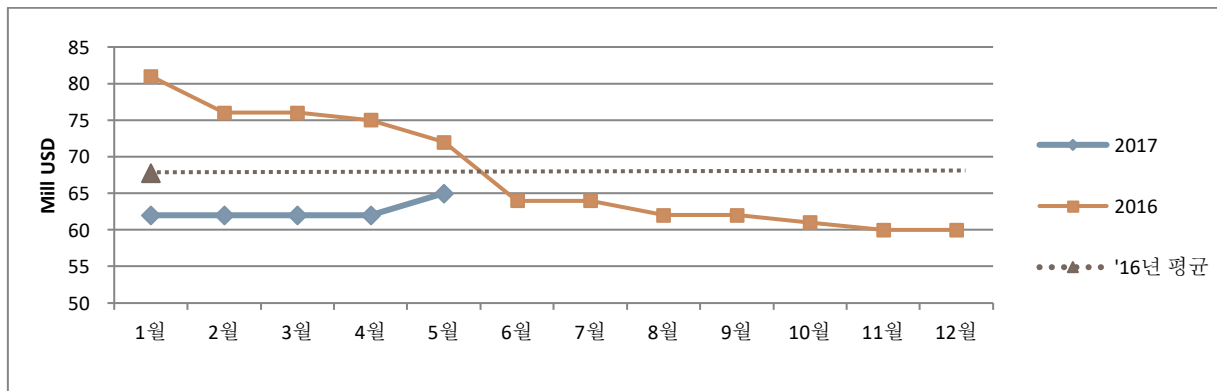




## IV. TANKER

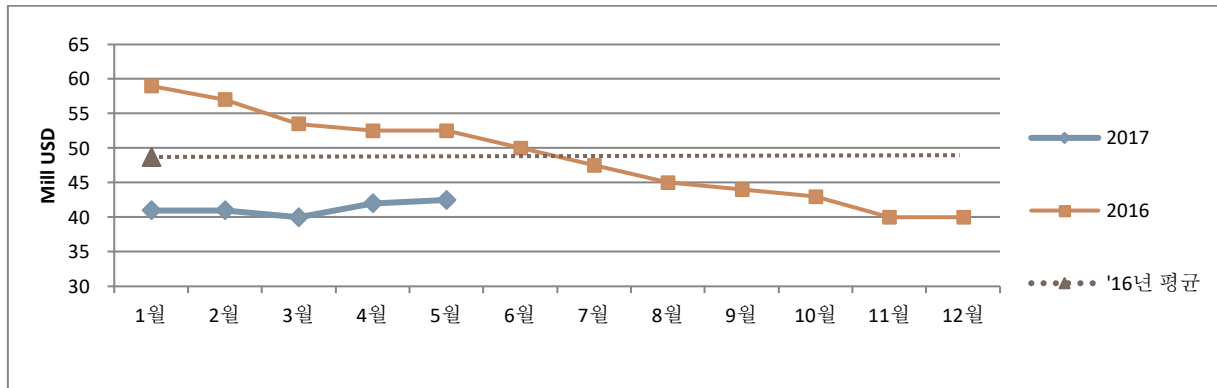
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00		62.6
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%		-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-9.7%		-7.6%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50		41.3
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%		-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%	-19.0%		-15.1%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00		29.9
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%		-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-28.8%	-25.0%	-20.5%		-16.8%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00		23.3
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%		-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%	-12.7%	-5.7%		-6.2%
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

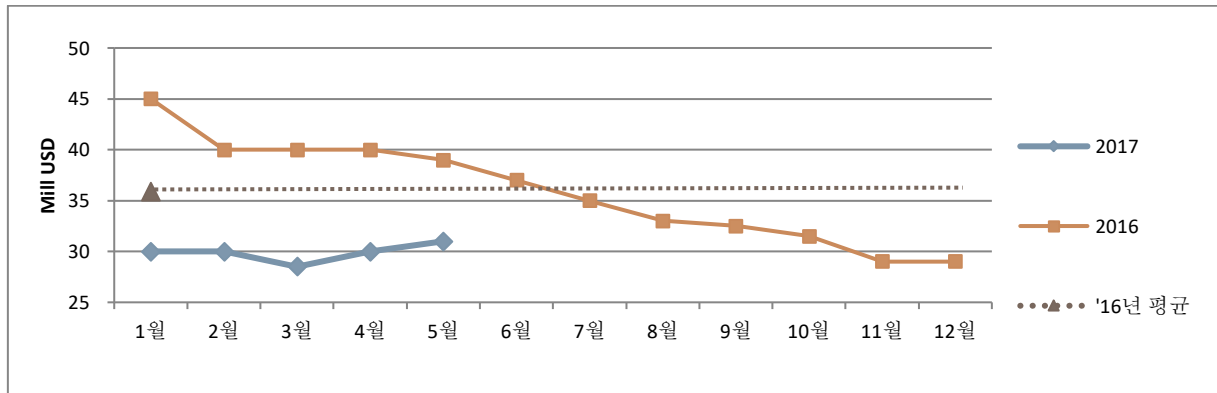


## IV. TANKER

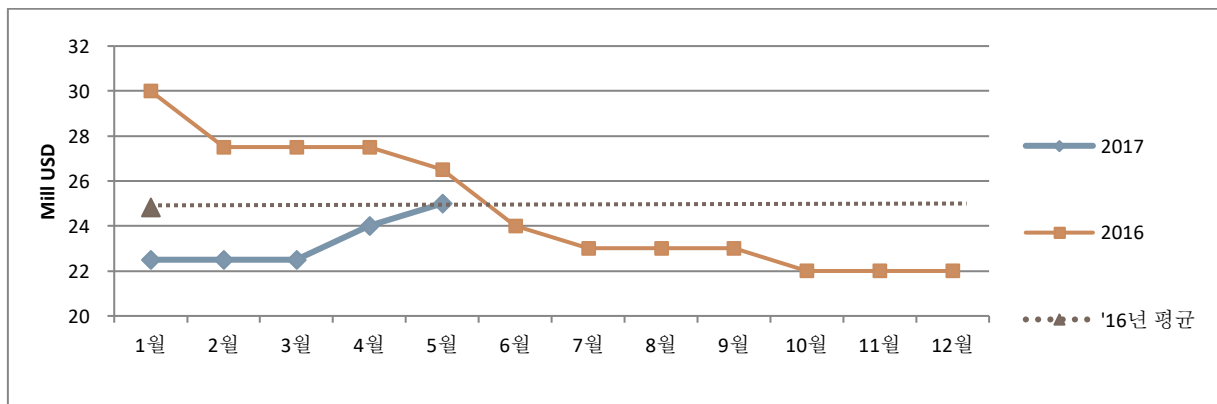
### □ SUEZMAX-160K



### □ 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 NOBLE	298,991	2016	KOREA	B&W		81	Malaysian Buyer (AET)
TANKER	GENER8 THESEUS	298,991	2016	KOREA	B&W		81	
TANKER	PRETTY WORLD	51,218	2007	KOREA	B&W	3	16.25	Undisclosed buyer
TANKER	BALTIC AMBITION	37,300	2006	KOREA	B&W		12	Switzerland buyer (Advantage Tankers)
TANKER	BALTIC MARSHALL	37,300	2006	KOREA	B&W		12	
TANKER	BALTIC MERCHANT	37,300	2006	KOREA	B&W		12	
TANKER	BALTIC FAITH	37,300	2006	KOREA	B&W		12	
TANKER	BALTIC FORCE	37,300	2006	KOREA	B&W		12	
TANKER	MTM PRINCESS (STST)	20,963	1999	JAPAN	MITSU U		10.6	Undisclosed buyer
CHEM	NORDIC THERESA	7,842	2008	TURKEY	MAK	2	7.1	Turkish buyers
CHEM	CANSU D	5,809	2005	TURKEY	MAK		6.5	Greek buyers (MACOIL)

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	BARBADOS	52325	2010	PHILIPPIN ES(KOR)	B&W	4330	TEU	9.5	Turkish buyers (Kardeniz)
CONT	AJA IPSA	24235	2004	CHINA	B&W	1850	TEU	5.4	Undisclosed buyer
CONT	MARE FRIO	16442	2003	GERMAN Y	B&W	1200	TEU	5.3	German buyer
CONT	MAREN S	13839	2005	CHINA	B&W	1118	TEU	3.8	Greek buyer
CONT	CONTRAIL SKY	12550	2009	JAPAN	B&W	907	TEU	6.5	Far Eastern buyer

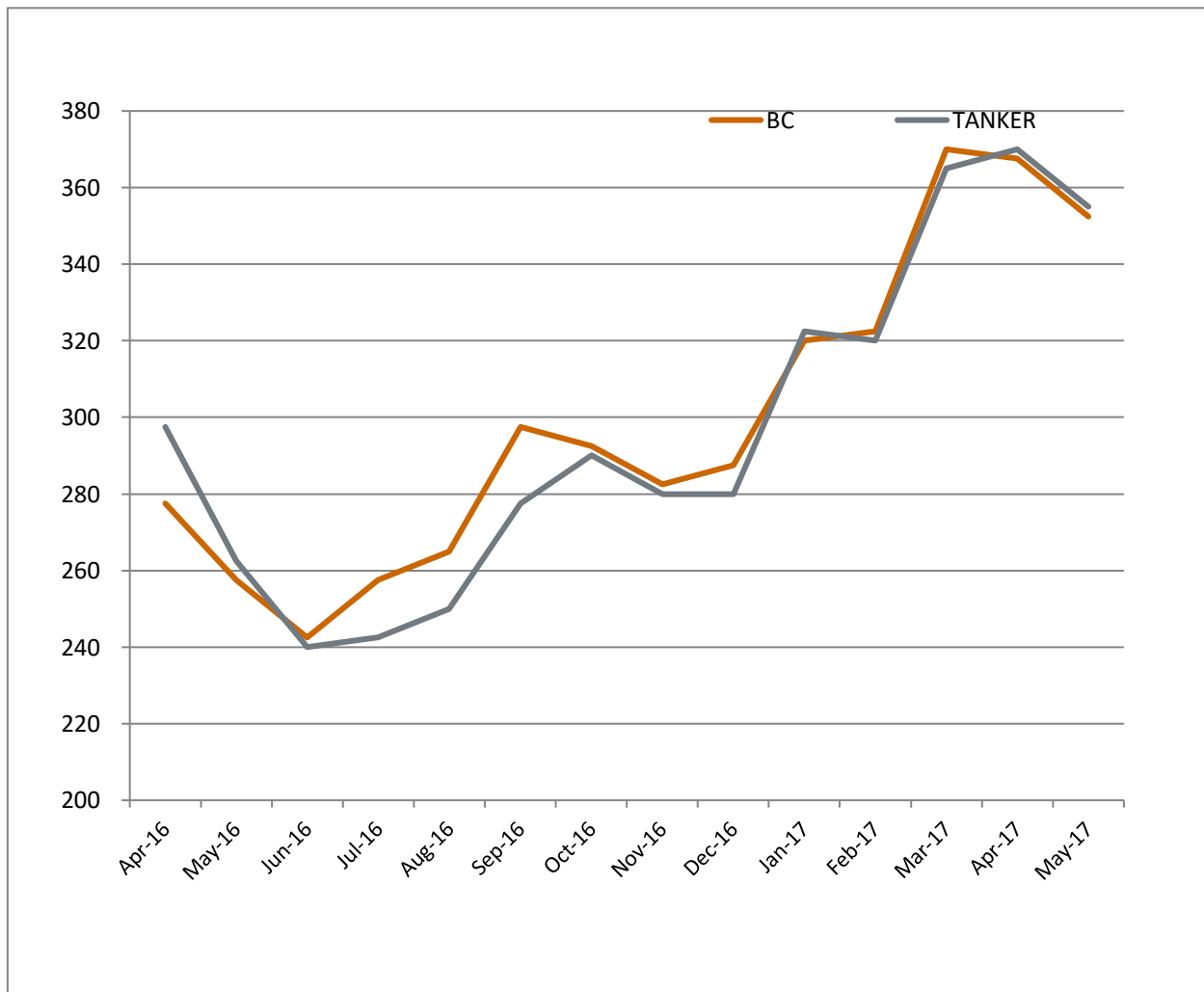


## V . DEMOLITION

### 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%	346.50	30.4%	262.50	355.00	-4.1%	35.2%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	346.50	29.4%	257.50	352.50	-4.1%	36.9%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

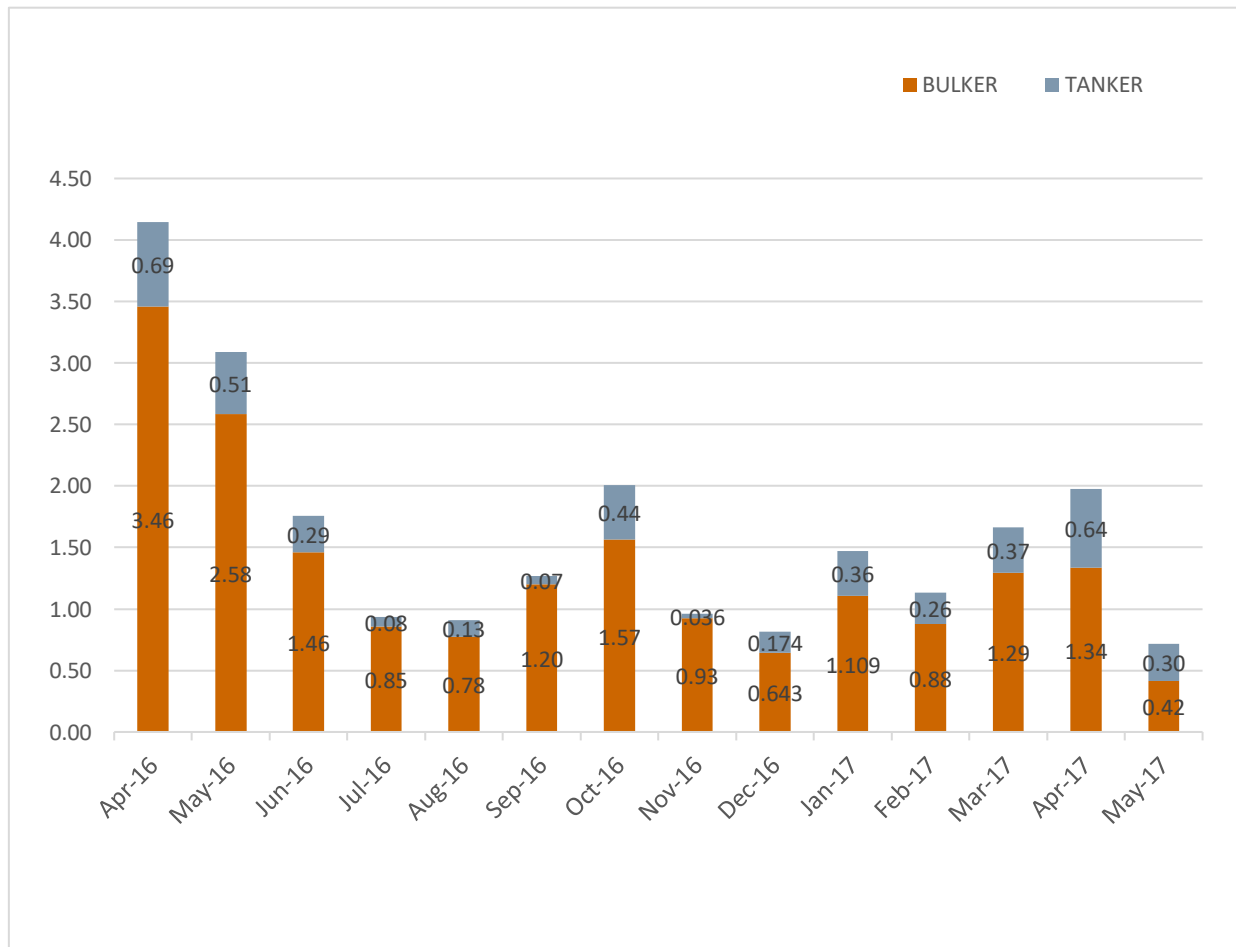


## V. DEMOLITION

### 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	1.93	67.4%	24	52.2%	0.51	6	0.30	-40.6%	4	-33.3%
BC	27.34	428	5.03	18.4%	116	27.1%	2.58	38	0.42	-83.9%	7	-81.6%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## V . DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

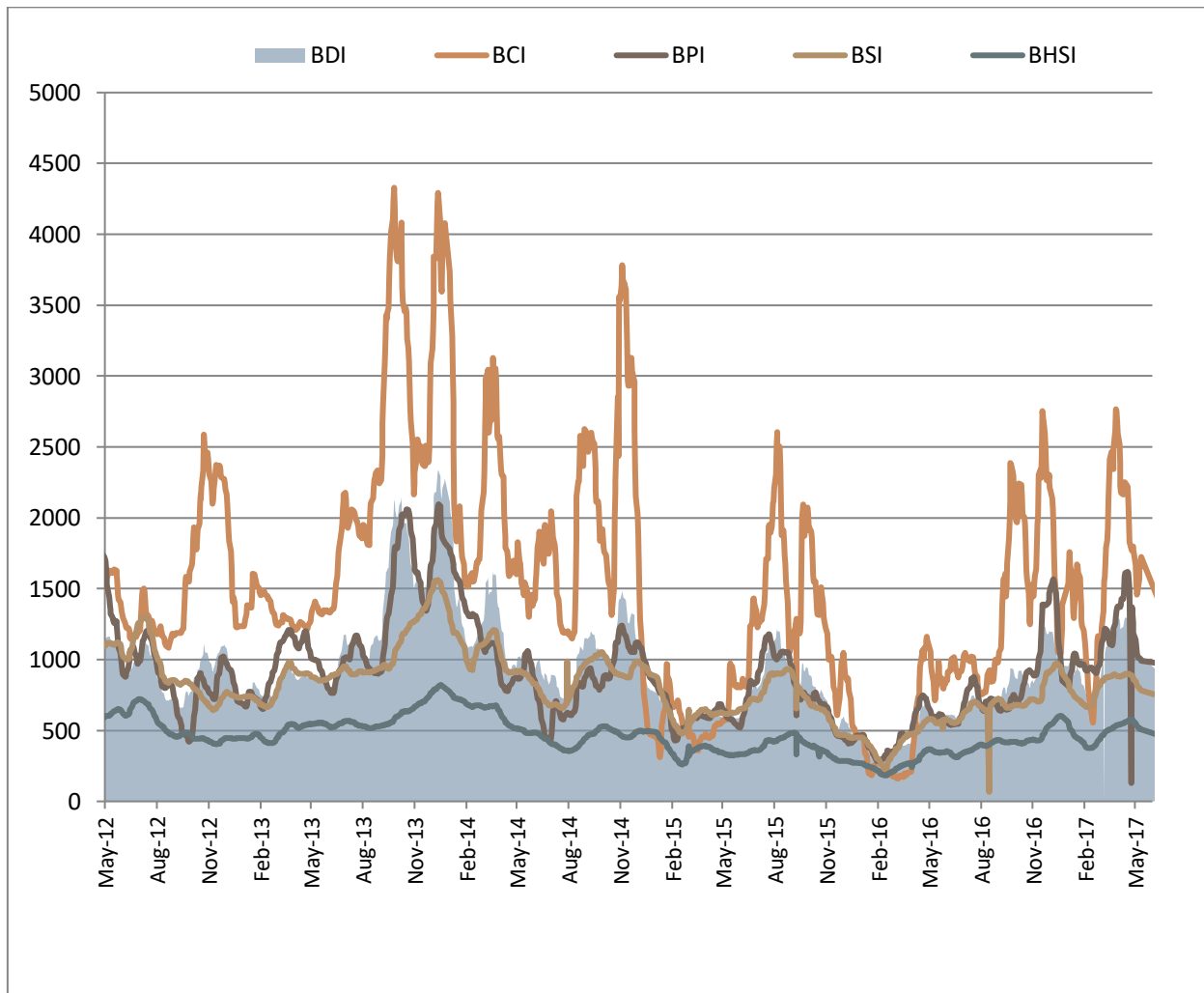
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	BLACK SEA	21,373	5180	1983	JAPAN	SULZ	345	ALL Sub-Cont options
CONT	AL ENDEAVOR	61,441	22421	2003	JAPAN	SULZ	391	AS IS PHILIPPINES
CONT	JUIST TRADER	34,041	11531	1998	GERMA NY	B&W	375	AS IS Colombo
CONT	RAJIV GANDHI	28,902	8288	1994	KOREA	B&W	300	AS IS MUMBAI, plus extra payment for bunkers r.o.b and V.A.T.
MPP	SAN FERNANDO REY	12,126	6094	1999	RUSSIA	B&W	3.9	BANGLADESH



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2017-05-12	2017-05-05	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1014	994	20	2337	290
BCI	1725	1480	245	4329	161
BPI	992	1023	-31	2096	129
BSI	784	811	-27	1562	66
BHSI	509	523	-14	821	183





## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	306.50	2.00	284.50	7.00	284.00	9.50
IFO180	325.00	-1.00	315.00	2.50	372.50	10.50
MGO	460.50	0.00	433.00	6.00	471.50	4.50

❖ 기준일 : 5 월 12 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2017-05-12	2017-05-04	CHANGE
미국달러	1130.40	1130.70	-0.30
일본엔(100)	993.63	1003.24	-9.61
유로	1228.12	1231.22	-3.10
중국위안	163.61	163.90	-0.29

❖ 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
박람회	NOR SHIPPING 2017	5.30 (화) ~ 6.2 (금)	Norges Varemesse, Oslo	-세계 4 대 조선 및 조선기자재 전문전시회 - <a href="http://messe.no/en/nor-shipping/Exhibitors/">http://messe.no/en/nor-shipping/Exhibitors/</a>
포럼	SHIOWNERS 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