

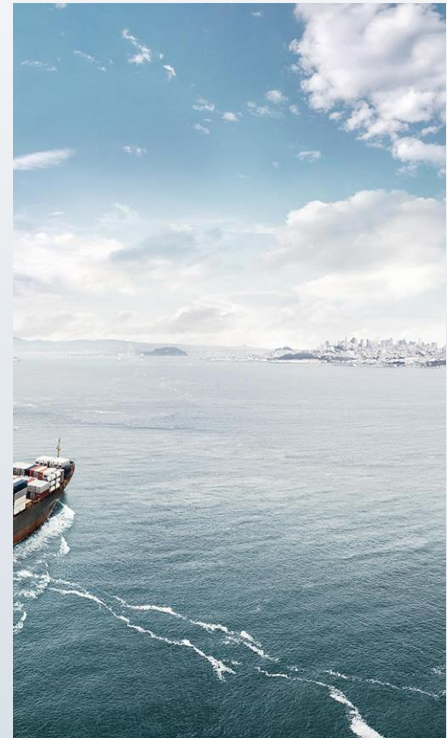


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.150

Updated May 23, 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	9
- BC Sales Report	
Tankers	13
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	17
Key Indicators	20
Useful Information	22
Contact Information	23

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

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

삼성중공업이 대한해운으로부터 소형 액화천연가스(LNG)선 2 척을 약 1 억 달러에 수주했다. 지난 4 월 가스공사가 실시한 LNG 수송입찰에서 20 년간의 운송계약을 따 낸 대한해운이 삼성중공업에 해당 선박을 발주했다. 이 LNG 선은 한국가스공사가 경남 통영에서 제주도로 LNG 를 운송하는데 사용될 예정이다.

소형 LNG 선과 LNG 벙커링선은 중국과 동남아 지역의 LNG 수요 증가에 따라 연안 운송에 필요한 소형선 수요가 증가할 전망이다. 또한 2020 년부터 선박 연료의 황 함유량을 0.1%로 제한하는 황산화물(SOX) 규제가 시행되면서 LNG 를 연료로 사용하는 LNG 추진선 발주도 늘어날 전망이다.

2. 벌크선 시장동향

건화물 운임은 이번주에도 하락세를 이어가고 있다. BDI 는 다시 1000 포인트 이하로 떨어졌으며, 지난 19 일 전주대비 58 포인트 하락한 956 포인트로 마감하였다.

벌크선가는 아직 뚜렷한 하락세가 보이지 않고 있지만, 검선에 참여하는 바이어들의 숫자가 눈에 띄게 줄었다.

케이프 사이즈 부문에서 "CHOULLY"(182,000 DWT, BLT 2016 JAPAN MARINE)이 그리스 SEANERGY 에게 4,500 만 달러에 거의 매각완료 단계인 것으로 알려졌다. 현대상선의 HYUNDAI TALENT" (178,896 DWT BLT 2012 SUNGDONG)도 그리스 NAVIOS 사로 선가 3,050~3,100 만달러 수준에 매각 된 것으로 알려졌다.

여전히 벌크선 거래는 수프라막스 부문에 집중되고 있다.

매각 보고된 수프라막스 중 CRYSTAL PALACE(58,781 2008 TSUNEISHI CEBU)가 1,330 만 달러를 받았고, 한편 선령 1 년 더 많은 OCEAN DIAMOND(53,503 DWT, BLT 2007 IWAGI ZOSEN)은 980 만 달러에 매각되었다. 선령 1 년의 차이를 고려하더라도 꽤 큰 선가 차이를 보이고 있는데, 이는 선형차이에서 비롯된 것으로 보여진다.

최근 중고선시장의 트렌드는 빈티지 선박은 중국과 그리스선주가 주로 매입하고, 선가가 높은 모던선박의 경우 상장사 또는 투자자들이 매입하는 경향을 보이고 있다.

I . MARKET OVERVIEW

3. 탱커선 시장동향

탱커선 가격이 전 동선형 가격보다 높은 숫자로 거래되며, 특히 선령 10년 이하의 대형 유조선에 대한 상승세를 보여주고 있다.

VLCC 부문에서 "AMANTEA"(309,288 DWT, BLT 2002 SAMSUNG HI)가 SS & DD 패스 기준으로 2,400만 달러에 매각 되었다. 수에즈막스 2 척 M/T AEGEAN MIRACLE & M/T AEGEAN FIGHTER (158,885 DWT / 2017 BLT HYUNDAI HEAVY)도 그리스바이어에게 척당 5,500만 달러로 매각 되었다.

제품운반선 부문에서 LR1 "FORTUNE VICTORIA"(74,998 DWT, BLT 2007, MINAMI NIPPON)이 1,700만 달러에 매각 되었다. 이 선령대의 LR1 거래량이 많지 않아 비교할 만한 성약건이 거의 없지만, 예상했던 것보다 높은 가격으로 보여진다.

MR 부문에서 D'AMICO TANKERS 가 일본투자자와 SALE & LEASE BACK 계약을 체결하였다. 해당 선박은 "HIGH FIDELITY"(49,990 DWT, BLT 2014 HYUNDAI VINASHIN)으로 매각선가 2,700만 달러에 10년 BBC 계약을 포함한다.

MARENAVE 가 제품운반선을 계속 처분하고 있다. MARE AMBASSADOR (37,371 DWT, BLT 2005 HYUNDAI MIPO)를 1,060만 달러에 매각 하였다. 이는 올해 3월에 1,050만 달러에 매각된 자매선 "MARE ACTION"(37,468 DWT, BLT 2005 HYUNDAI MIPO)과 거의 비슷한 가격 수준이다.

4. 해체선 시장동향

예산안 발표와 문순시즌, 철강재 가격하락 등으로 인해 해체선 시장의 움직임이 둔화되고 있다. 4월초 LDT 당 USD 400 가까이 올랐던 벌크선 해체선가가 지금은 LDT 당 USD 340 정도 수준으로 떨어졌다. 하지만, 여전히 2016년 평균 해체선가보다도 USD70달러 가까이 높은 수준이다.

예산안에 대한 추측이 나오고 있는데 수입관세율 상승으로 인해 해체선 시장에 부정적인 영향을 미칠 것이라는 내용으로 매년 비슷하다. 매년 그렇듯이 실제 예산안이 확정되고 나서야 그 영향을 확인 할

I . MARKET OVERVIEW

수 있을 것이다. 한편 로컬 해체업자들이 말하는 시황 하락의 원인은 중국의 철강재 가격덤핑으로 인한 철강재시장의 약세이다. 이는 단기간에 쉽게 해결되기는 어려워 보인다.

중국에서는 해체선 보조금 지급이 중단될 수 있다는 루머가 확산되면서, 중국 선주들의 해체선 매각이 늘어나고 있다.

II . ISSUE & TREND

1. 올해 선박투자 143 억불...크루즈선 68 억불

올 들어 지난달까지 전 세계적으로 179 척의 선박을 발주하는데 143 억달러가 투자된 것으로 나타났다. 선종별로는 크루즈선이 68 억달러로 지난해에 이어 올해도 호황을 누리고 있는 반면 벌크선 투자는 5 억달러에 그치며 같은 기간 기준 사상 최저를 기록했다.

19 일 영국 클락슨에 따르면 올해 1~4 월 글로벌 선박투자금액은 143 억달러로 집계됐다.

선종별로는 크루즈선(9 척) 68 억달러, 페리선(12 척) 6 억달러 등 여객선 15 척 발주에 74 억달러가 투자됐으며 유조선(74 척, 30 억달러)이 뒤를 이었다. LNG 선(5 척), LPG 선(4 척) 등 가스선 발주에는 13 억달러가 투자됐으며 벌크선(19 척)은 5 억달러, 컨테이너선(11 척)은 2 억달러를 기록했다.

상선시장의 침체가 올해도 지속되는 가운데 크루즈선 시장은 지난해에 이어 4 개월간 9 척이 발주되며 활기를 지속하고 있다. 지난해의 경우 크루즈선은 33 척 발주에 157 억달러가 투자되며 전체 투자금액(356 억달러)의 44.1%를 차지한 바 있다. 척당 평균 투자금액 또한 4.8 억달러에서 7.6 억달러로 높아져 중소형선보다는 대형선 위주로 크루즈선 발주가 이뤄지고 있음을 나타냈다.

유조선 시장은 VLCC(초대형원유운반선, 18 척) 발주에 13 억달러가 투자되며 전체 유조선 투자금액의 증가세를 이끌었다. 올해 VLCC 투자규모는 이미 지난해 연간기록(12 억달러, 14 척)을 넘어서고 있으며 이달 들어서도 현대중공업을 비롯한 국내 조선업체의 추가수주가 기대되는 등 활발한 모습을 보이고 있다. VLCC 와 함께 아프라막스급 선박도 이미 13 척(6 억달러)이 발주되며 지난해 연간발주량인 15 척(7 억달러)에 근접하고 있다.

반면 벌크선과 컨테이너선 시장은 여전히 부진한 모습을 면치 못하는 상황이다.

캄사르막스로 불리는 8 만 DWT 급을 포함해 8 만~10 만 DWT 미만의 파나막스 선박은 11 척(3 억달러)이 발주됐으나 4 만~6 만 5,000DWT 미만의 핸디막스는 5 척, 1 만~4 만 DWT 미만인 핸디사이즈는 3 척에 그쳤으며 케이프사이즈 선박은 아직까지 단 한 척의 발주도 이뤄지지 않았다.

컨테이너선 시장 역시 소형선 외에는 발주가 전혀 이뤄지지 않은 것으로 나타났다. 피더(Feeder)선으로 불리는 3,000TEU 급 미만의 선박은 11 척(2 억달러)이 발주된 반면 이보다 큰 선박들은 단 한 척도 발주되지 않았다.

II . ISSUE & TREND

올해 발주량 '제로'를 기록한 선형 중 케이프사이즈 벌크선은 15 척(1,330 만 DWT), 3,000~8,000TEU 미만의 컨테이너선은 38 척(640 만 DWT)이 폐선되며 글로벌 선사들이 공급과잉 우려에 따른 시황악화를 극복하기 위해 선단감축에 적극 나서는 것으로 나타났다.

클락슨은 자료를 통해 "벌크선 시장의 경우 지난해 30 억달러가 투자됐으나 이는 중국 선사들이 자국 조선업계에 25 억 5,000 만달러 규모의 발레막스 30 척을 발주한데 따른 것"이라며 "올해 발주된 벌크선들도 대부분 중국 조선업계와 계약이 체결됐다"고 설명했다.

이어 "크루즈선 발주에 투자된 자금은 지난해 1~4 월(66 억달러) 기록을 넘어서고 있다"며 "올해 발주된 크루즈선 9 척은 모두 10 만 GT 급 이상으로 대형선 위주의 발주가 지속되는 상황"이라고 덧붙였다.

2. VLCC 발주 늘었지만..."선가반등 언제쯤"

올해 들어 VLCC(초대형원유운반선) 발주가 급증하며 이미 지난해 연간 발주량을 넘어서고 있다. 하지만 8,000 만달러까지 떨어진 시장가격은 여전히 변하지 않고 있어 업계에서는 본격적인 반등세가 언제부터 시작될 것인지에 관심이 모아지고 있다.

올해 들어 지난달까지 전 세계적으로 18 척의 VLCC 가 발주된 것으로 나타났다. 이는 14 척을 기록한 지난해 연간발주량을 넘어선 것으로 벌크선, 컨테이너선, 가스선 등 주요 상선시장이 여전히 침체를 벗어나지 못하는 상황에서 조선업계에 가뭄 속의 단비와 같은 소식이 되고 있다.

현지 업계에서는 이달 들어 발주된 선박들까지 포함하면 올해 누적 VLCC 발주량은 30 척을 넘어섰으며 대부분의 VLCC 가 한국 조선업계에 발주된 것으로 보고 있다. 최근 현대중공업은 프론트라인(Frontline)과 옵션 포함 최대 4 척의 31 만 9,000DWT 급 VLCC 건조계약을 체결했다. 이에 앞서 대우조선해양은 마란탱커스(Maran Tankers)와, 삼성중공업은 BW 그룹 및 캐피탈마리타임(Capital Maritime & Trading)과 건조계약을 체결했다. 현대삼호중공업도 센텍(Sentek), 네다마리타임(Neda Maritime)으로부터 선박을 수주하며 글로벌 VLCC 시장에서 한국 조선업계의 경쟁력을 입증하고 있다.

II . ISSUE & TREND

선박 발주가 늘어나고 있음에도 불구하고 선박가격은 제자리를 유지하고 있어 조선업계의 고민도 깊어지고 있다. VLCC의 시장가격은 지난 3월 17일 8,000만달러로 50만달러 더 떨어졌는데 이는 지난해 말(8,450만달러) 대비 450만달러나 하락한 것이다. 이는 7,900만달러를 기록했던 2004년 1월 이후 가장 낮은 것으로 글로벌 선사들 사이에서는 선가가 13년여만에 최저까지 떨어진 지금이 선박 발주에 적기라는 인식이 확산되는 상황이다.

올해 들어 VLCC 선가의 하락세는 모든 선종 중에서 두드러진 모습을 보여왔다. 같은 유조선 시장에서 수에즈막스(5,300만달러)와 아프리카막스(4,300만달러)는 각각 150만달러 떨어지는데 그쳤으며 MR(Medium Range)탱커는 3,250만달러로 지난해와 같은 수준을 유지하고 있다.

지난해에 이어 올해도 침체가 지속되고 있는 벌크선 시장의 경우 케이프사이즈(4,250만달러)가 지난해 말 대비 50만달러 오른 것을 비롯해 파나막스(2,450만달러), 핸디막스(2,350만달러), 핸디사이즈(2,150만달러) 등 모든 선형에서 적게는 20만달러, 많게는 200만달러까지 상승했다.

현지 업계에서는 VLCC의 발주 증가가 다른 선종의 선박가격에도 영향을 미치는 만큼 향후 가격반등에 대해서는 긍정적으로 보고 있다.

VLCC의 시장가격이 8,000만달러에서 정체 돼있긴 하나 삼성중공업이 BW 그룹으로부터 수주한 선박의 척당 가격은 8,374만달러로 시장가 대비 400만달러 가까이 높은 금액에 계약이 체결됐다.

현지 업계 관계자는 “중국 국영조선소들도 VLCC 선가로 7,500만달러를 요구하는 선사들에게 철강재 등 원자재가 상승을 이유로 7,700만~7,800만달러는 받아야 한다는 입장을 강조하는 등 수주영업에 있어 지난해와는 달라진 모습을 보이고 있다”고 설명했다.

이어 “한국, 일본 조선업계에서 수주하는 선박들의 가격이 클락슨 시장가격보다 높은 사례도 늘어나고 있어 이와 같은 움직임이 시장가격 상승세를 이끌어가게 될 것”이라고 덧붙였다.

II . ISSUE & TREND

3. 살아나는 해운업계...실적 개선·정부 지원 이어져

얼어붙었던 국내 해운업계 전반에 온기가 감돌고 있는 모습이다. 해운 시황의 호전으로 해운사들이 올 1분기 실적 개선을 이룬데다, 정부 지원마저 이어지고 있기 때문이다. 업계에서는 장기 불황의 터널을 빠져나갈 수 있을 것이란 기대감마저 높아지고 있다.

해운업계 훈풍은 실적 개선에서부터 감지됐다. 17일 업계에 따르면 한진해운 파산 이후 제1국적선사의 자리를 차지한 현대상선은 올 1분기 매출액이 전년 동기 대비 847억 원 증가한 1조 3,025억 원을 기록했다. 영업손실은 1,312억 원으로 연속 8분기 적자를 이었지만 전년 동기 대비 315억 원이 개선되는 등 꾸준한 회복 기조를 보이고 있는 것.

올해 1분기부터 대한상선과 SM 상선을 편입한 대한해운의 매출액과 영업이익도 대폭 늘었다. 대한해운은 올 1분기 매출 3101억 원, 영업이익 320억 원을 기록했다. 이는 전 분기 대비 각각 194.4%, 201.2% 증가한 수치다. 양 회사는 실적 개선의 요인 중 해운 시황의 호전을 공통적으로 꼽았다. 특히 한진해운 사태 이후 선박 과공급 현상이 완화돼 운임이 상승했다는 의견이다.

지난 15일 유창근 현대상선 사장은 "지난 3분기 이후 미주 노선 운임이 상승세를 보여 올 1분기 실적 개선에 긍정적 영향이 있었다"며 "유럽과 아시아 노선도 3월부터 올라 앞으로도 꾸준한 실적 개선이 이루어질 것으로 전망한다"고 전했다.

이 외에도 국내 해운업계에 대한 정부 지원이 이어지고 있어 업체들의 숨통이 트이고 있다는 분석이다. 정부는 지난 1월 해양산업의 체계적이고 안정적인 금융지원을 위해 한국해양선박해양 설립했다. 이후 한국선박해양은 지난 3월 현대상선과 양해각서를 체결하고 약 8,500억 원의 자본확충 계약을 마쳤다.

또 문재인 대통령이 대선 후보 시절 조선·해운업이 상생하는 방식으로 재건하겠다고 밝힌 데 힘입어 향후 해운업계에 대한 지원은 더욱 확대될 것이란 전망이다. 업계 관계자는 "업계에서 문 대통령에게 전달했던 내용 대부분이 후보 시절 공약에 반영됐다"며 "무너진 해운 산업이 공약 이행을 통해 재건되길 바란다"고 전했다.

II . ISSUE & TREND

4. 9 월 선박평형수 규제...조선·해운 득실계산

국내 조선·해운업계가 오는 9 월 선박평형수 관리에 관한 국제 협약 발효를 앞두고 득실 계산으로 분주하다. 조선업계는 선박평형수 처리 설비의 설치와 친환경 선박 발주에 대한 기대감이 크다. 반면 해운업계는 선박평형수 설비 설치 비용의 부담과 노후 선박의 폐선으로 인한 운임 상승 기대감이 상존한다.

21 일 해양수산부와 관련 업계 등에 따르면, 국제해사기구(IMO)는 오는 9 월 8 일부터 선박평형수관리협약을 발효한다. 협약은 국제 항해에 사용되는 모든 선박에 대해 선박평형수 처리 설비를 의무 설치토록 했다. 한국선주협회가 회원사들을 대상으로 조사한 결과 올해 해당 설비를 설치해야 하는 국적선사의 선박은 모두 126 척이다. 향후 5 년간 설치 대상은 586 척이다.

선박평형수는 선박의 균형을 잡기 위해 이용하는 물이다. 화물을 싣고 내리는 과정에 선박평형수를 넣고 빼는데, 매년 50 억톤이 넘는 물이 옮겨진다. 국제해사기구는 이 물이 해양 생태계를 교란한다는 지적에 지난 2004 년 선박평형수 처리 설비를 의무화한 협약을 채택했다. 선박평형수 처리 설비는 배출 전 미생물을 제거 또는 살균처리하며, 평균 40 만달러 정도의 설치 비용이 드는 것으로 알려졌다.

조선업계는 협약이 발효하면 조선·기자재 산업의 활성화와 노후 선박의 교체 주기를 앞당길 것으로 전망하고 있다. 해양수산부가 예측한 국적선사의 선박평형수 처리 설비 비용만 오는 2020 년까지 3500 억원에 달한다. 특히 세계 선박평형수 설비 시장에서 국내 기술력은 독보적이다. 국제해사기구가 승인한 41 개 선박평형수 처리 장치 중 16 개가 국내 업체다. 일본과 독일이 각각 9 개와 6 개로 뒤를 잇는다. 협약이 발효되면 전 세계 선박들을 대상으로 새로운 시장 확대가 예상된다.

해운업계는 기대와 우려가 공존하고 있다. 선박평형수 처리 설비 비용을 회수하기엔 5 년여의 시간이 필요해 선령이 20 년을 넘는 노후 선박의 폐선이 증가할 것으로 전망된다. 이는 선박 공급과잉 상태를 해소시켜, 하락했던 운임의 상승으로 이어질 수 있다. 반면 비용은 부담이다. 특히 장기간 해운 불황으로 재무건전성이 좋지 않아, 선사들은 관련 설비의 설치자금 마련도 쉽지 않은 것으로 전해졌다.

아울러 오는 2020 년부터 적용되는 황산화물(SoX) 배출 규제도 새로운 시장이 될 전망이다. 선박 연료 가운데 황산화물의 비중을 현 3.5% 수준에서 최대 0.5%까지 낮춰야 해 친환경 선박의 발주량 증가는 불가피해 보인다. 업계 관계자는 "3 달 앞으로 다가온 환경 규제가 조선·해운업계로서는 새로운 수익을 창출하는 계기로 작용할 수 있을 것"이라면서도 "협약 실효성에 대한 의문은 여전히, 이에 대한 정부와 업계의 긴밀한 대응이 필요하다"고 말했다.



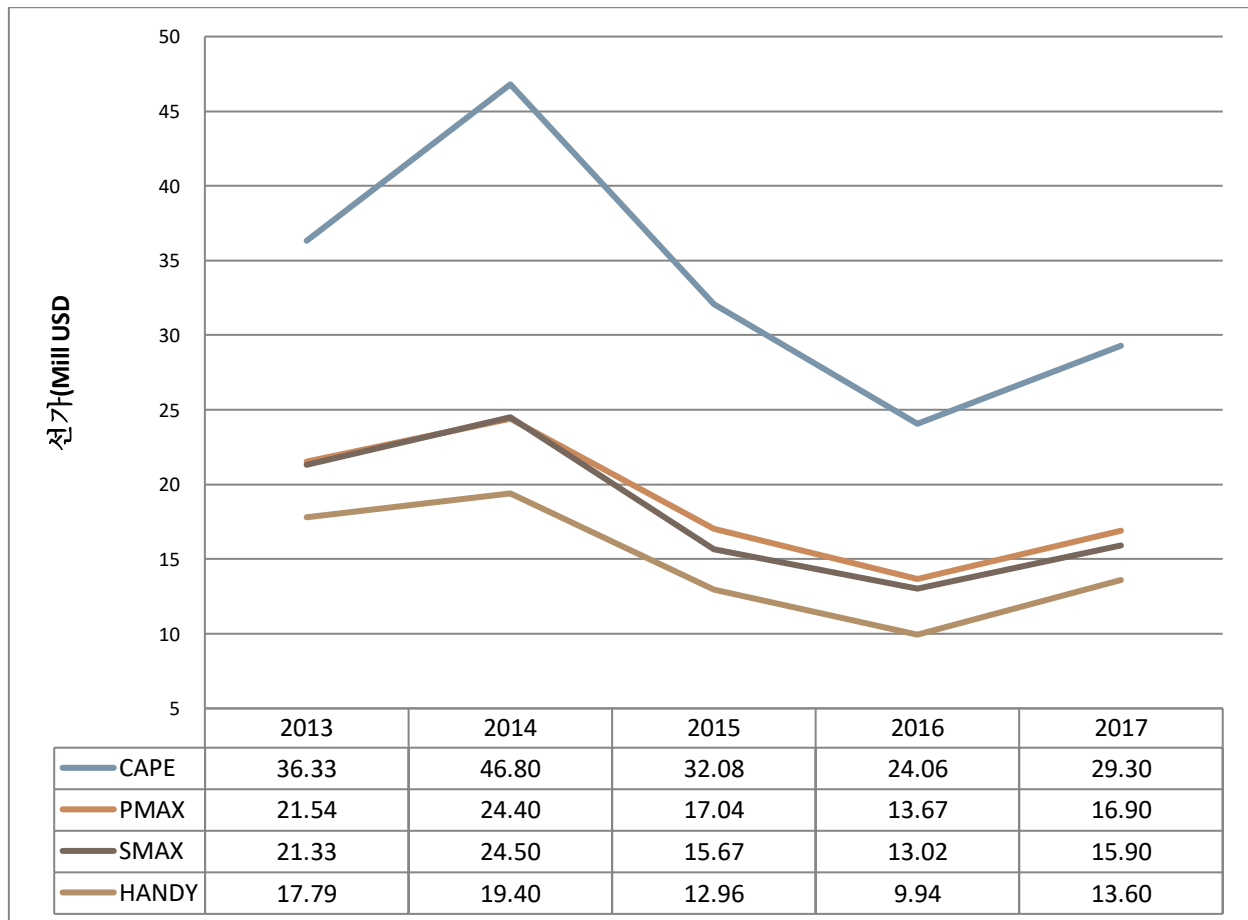
III. BULK CARRIER

(◆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)

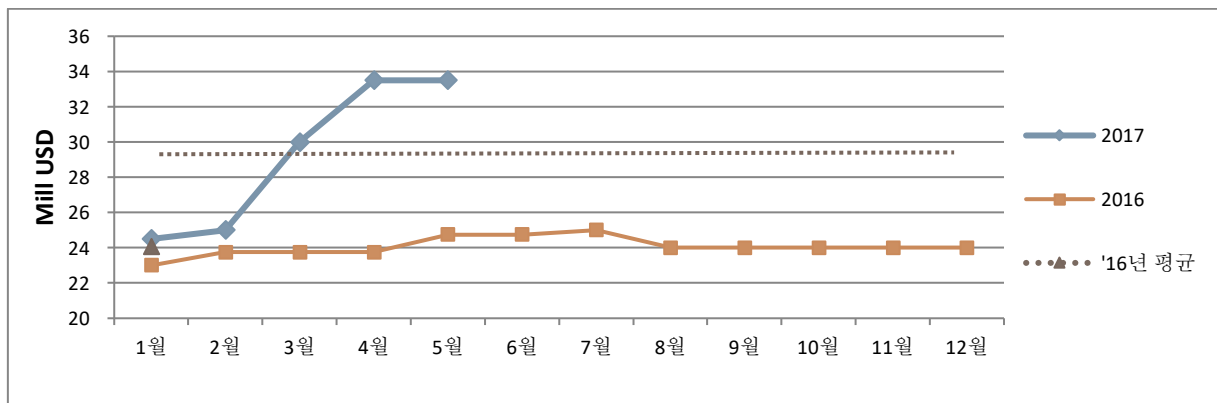




III . BULK CARRIER

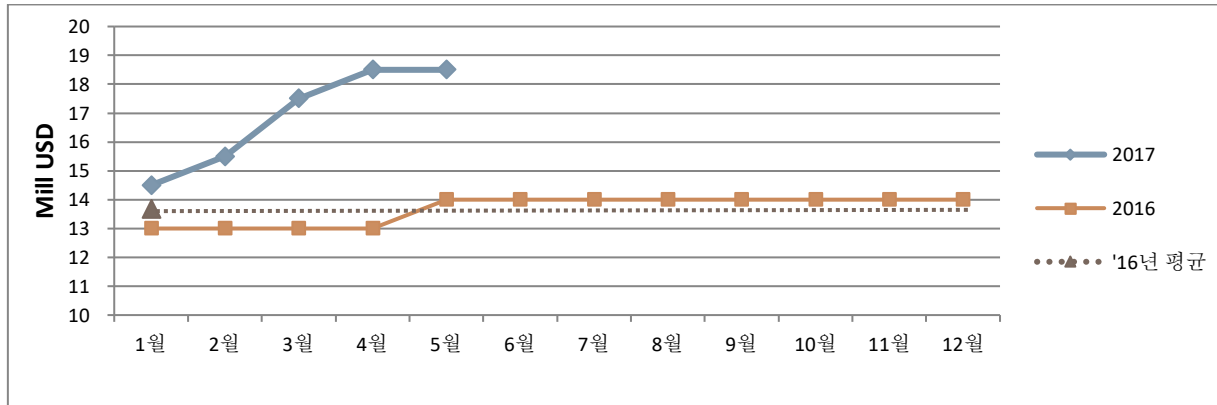
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50		29.3
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%		21.8%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50		16.9
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%		-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%		23.7%
	SMAx 56k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

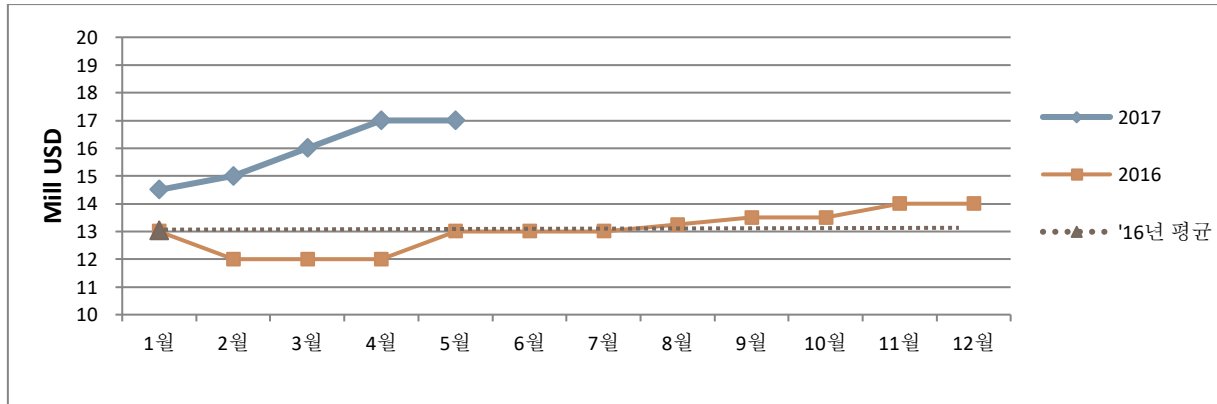


III . BULK CARRIER

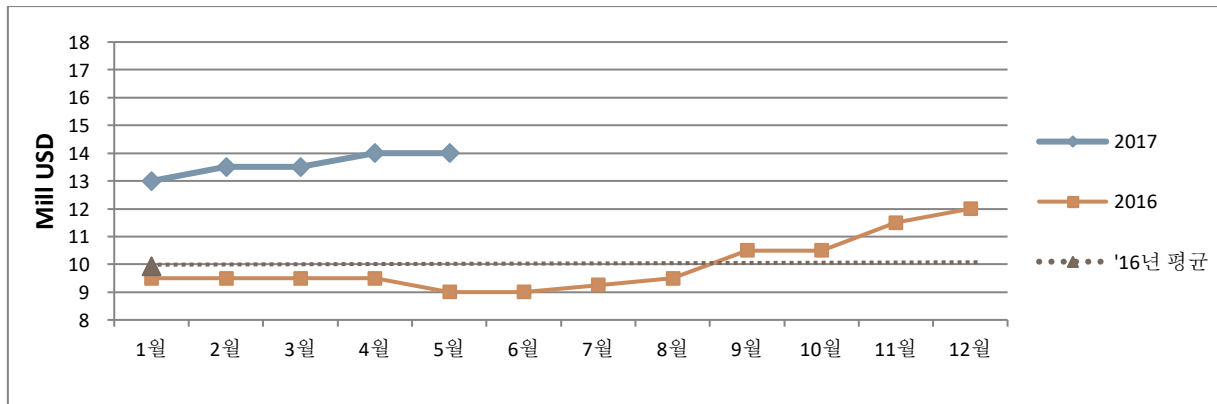
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CHOULLY	182,000	2016	JAPAN	B&W		45	Greek buyers (Seanergy)
BC	HYUNDAI TALENT	178,896	2012	KOREA	B&W		30.5	Greek buyers (Navios)
BC	SAMSARA	158,000	2017	CHINA	B&W		64	Greek buyer(DRY Ships) incl. 5y T/C back
BC	GOLDEN TRADER II	79,600	2012	CHINA	B&W		15	U. S. A. buyer(Cargill)
BC	GOLDEN TRADER I	79,600	2012	CHINA	B&W		15	
BC	ELLIVITA	75,522	1999	JAPAN	B&W		6.7	Middle Eastern buyer
BC	PANMEGISTI	64,000	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	19.3	undisclosed buyer
BC	CRYSTAL PALACE	58,781	2008	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	13.3	Thai buyer (Thoresen Thai)
BC	OCEAN DIAMOND	53,503	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.8	undisclosed buyer
BC	NORDIC AARHUS	52,068	2000	JAPAN	SULZ	C 5x30t	6.5	Chinese buyer
BC	V GANNET	51,500	2002	KOREA	B&W	C 4x30t + Grabs	6.6	Far Eastern buyer
BC	NAVIOS HORIZON	50,346	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.7	Chinese buyer
BC	GLOBAL PEACE (2xGens, Logger)	31,875	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	10.2	Hong Kong buyer (Pacific Basin)

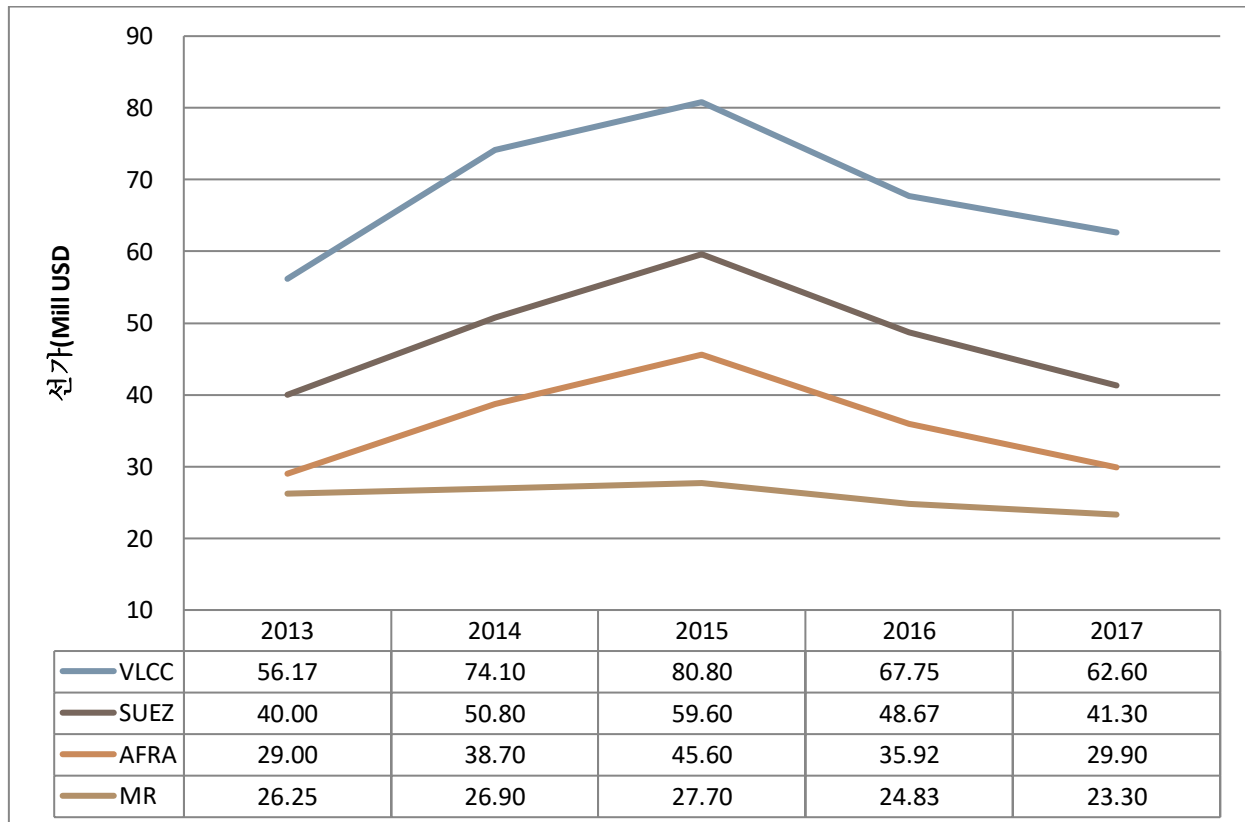
IV. TANKER

(◆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	12.45
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.5%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

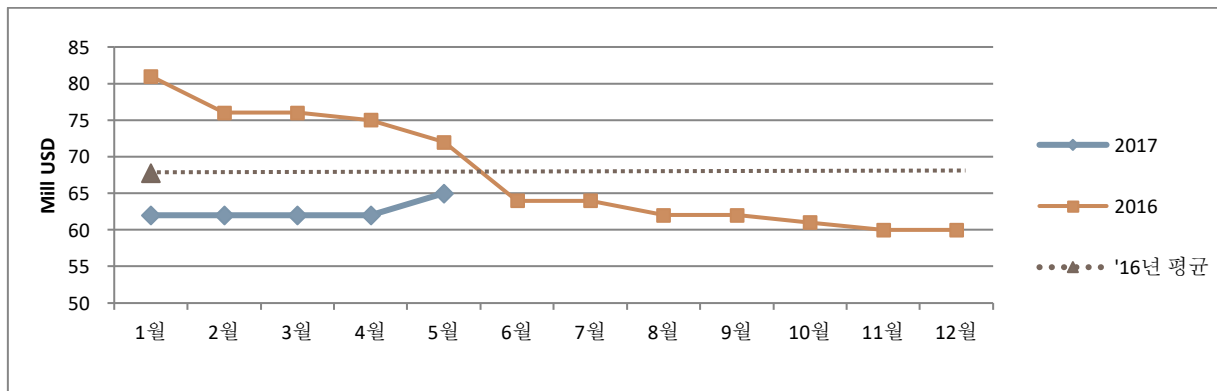




IV. TANKER

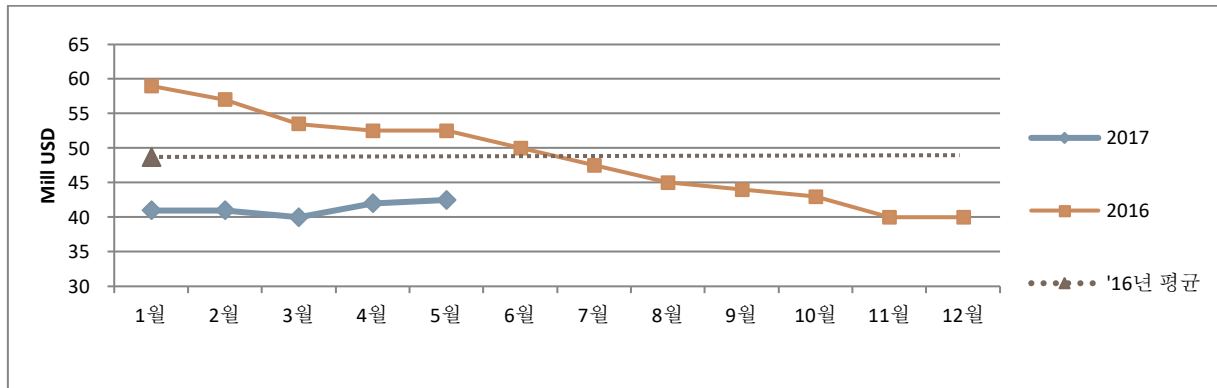
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00		62.6
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%		-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-9.7%		-7.6%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50		41.3
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%		-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%	-19.0%		-15.1%
	AFRA 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	12.75		12.4	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%		-	
	전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%	-12.3%	-10.5%		-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

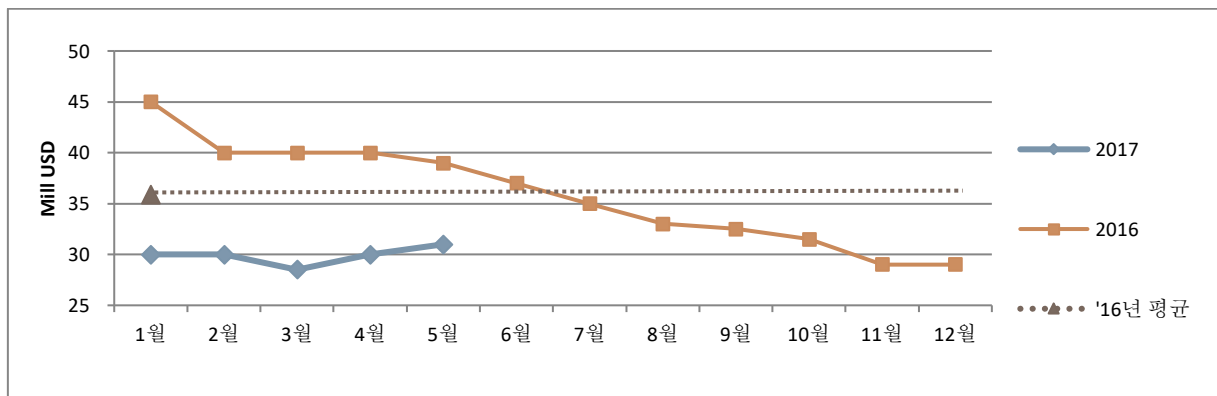


IV. TANKER

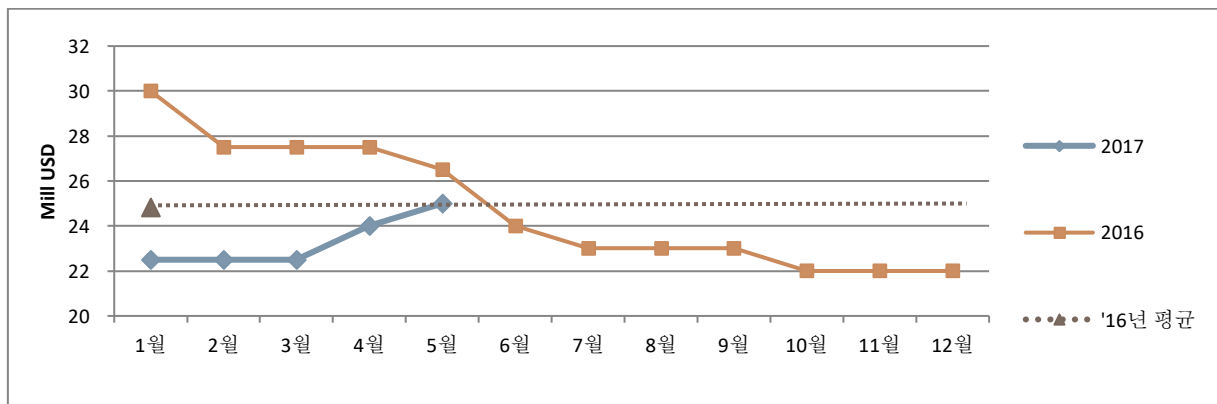
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	AMANTEA	309,287	2002	KOREA	B&W		24	Greek buyer, SS passed
TANKER	DALIAN VENTURE	296,722	2011	CHINA	B&W		53	U.K. buyer (Zodiac Group)
TANKER	AEGEAN FIGHTER	158,517	2017	KOREA	B&W		55	Greek buyers
TANKER	AEGEAN MIRACLE	158,517	2016	KOREA	B&W		55	
TANKER	FORTUNE VICTORIA	74,998	2007	JAPAN	B&W		17	Greek buyer (Benetech)
TANKER	HIGH FIDELITY	50,000	2014	VIETNA M(KOR)	B&W	2&3	27	Japanese buyer, incl 10yrs BBB
TANKER	MARE AMBASSADOR	37,430	2005	KOREA	B&W	3	10.6	Greek buyer
CHEMI CAL	SKY DREAM	19,807	2010	JAPAN	B&W		18.5	Norway buyer
TANKER	SAN BERTOLDO (asphalt)	4,993	2017	CHINA	WAR T		17.5	Sweden buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SHIPPAN ISLAND	13728	2005	CHINA	B&W	1118	TEU	5.5	German buyers (MPC Container Ships)

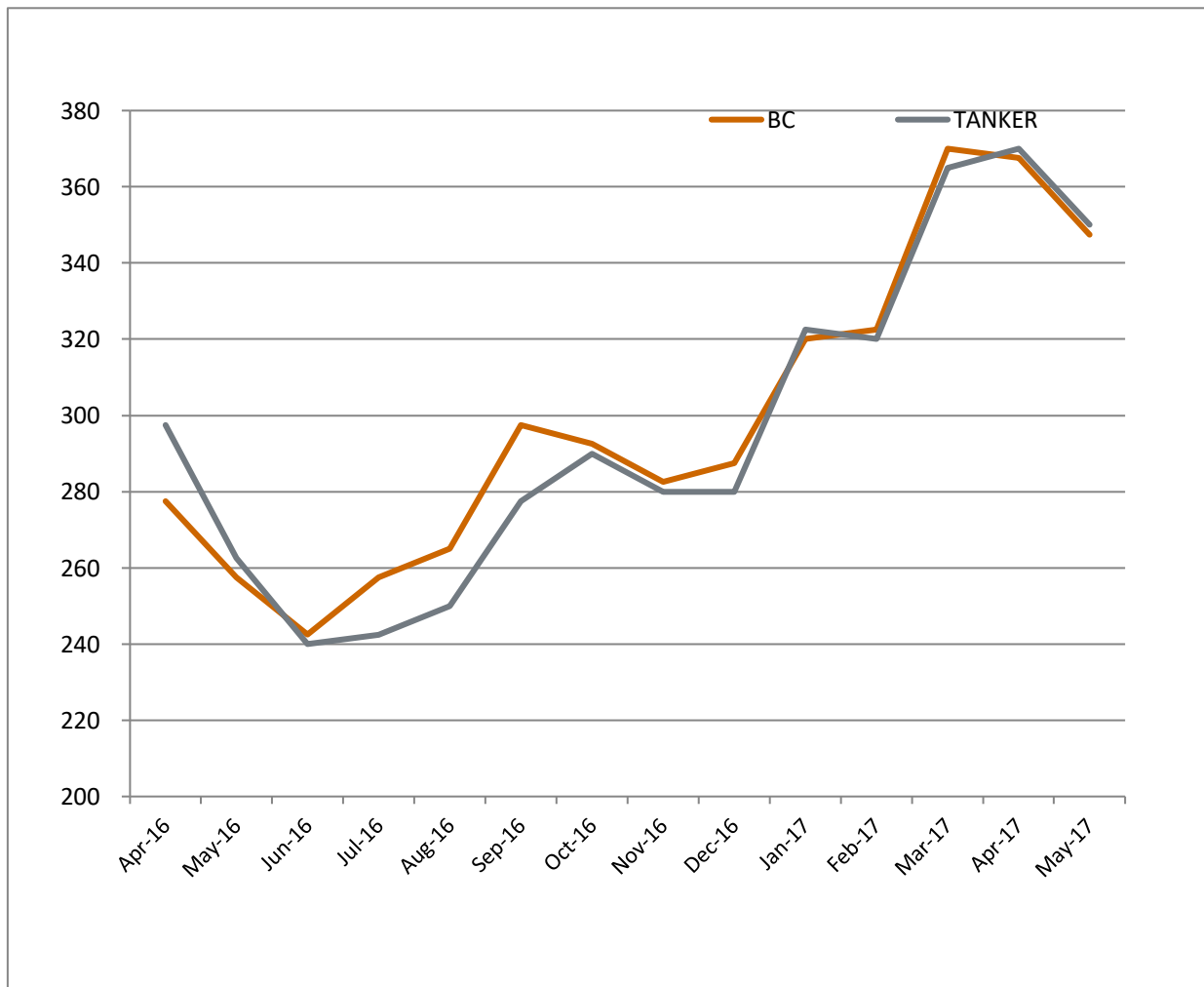


V . DEMOLITION

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%	345.50	30.1%	262.50	350.00	-5.4%	33.3%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	345.50	29.1%	257.50	347.50	-5.4%	35.0%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



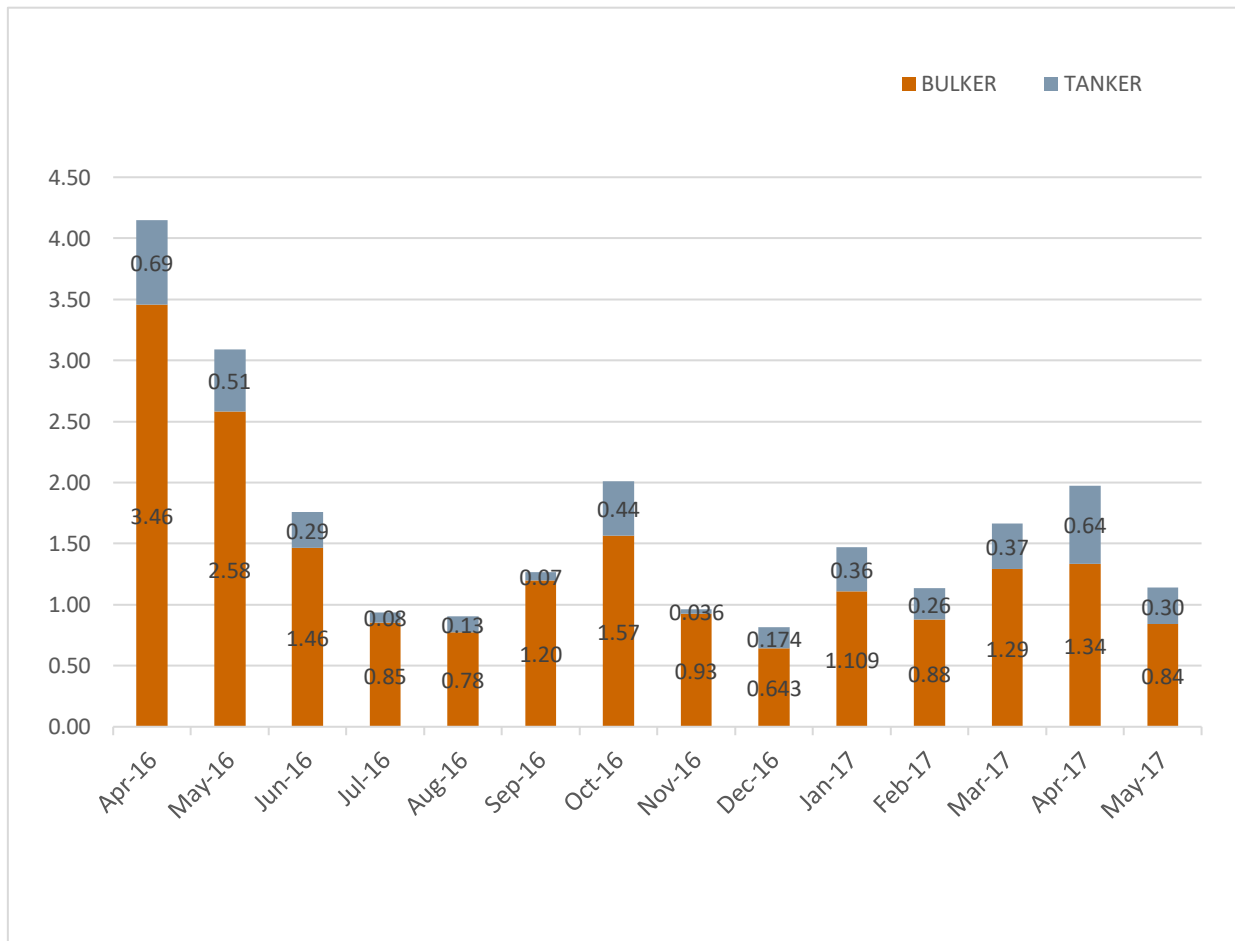


V. DEMOLITION

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	5.46	20.0%	129	30.1%	2.58	38	0.84	-67.5%	20	-47.4%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

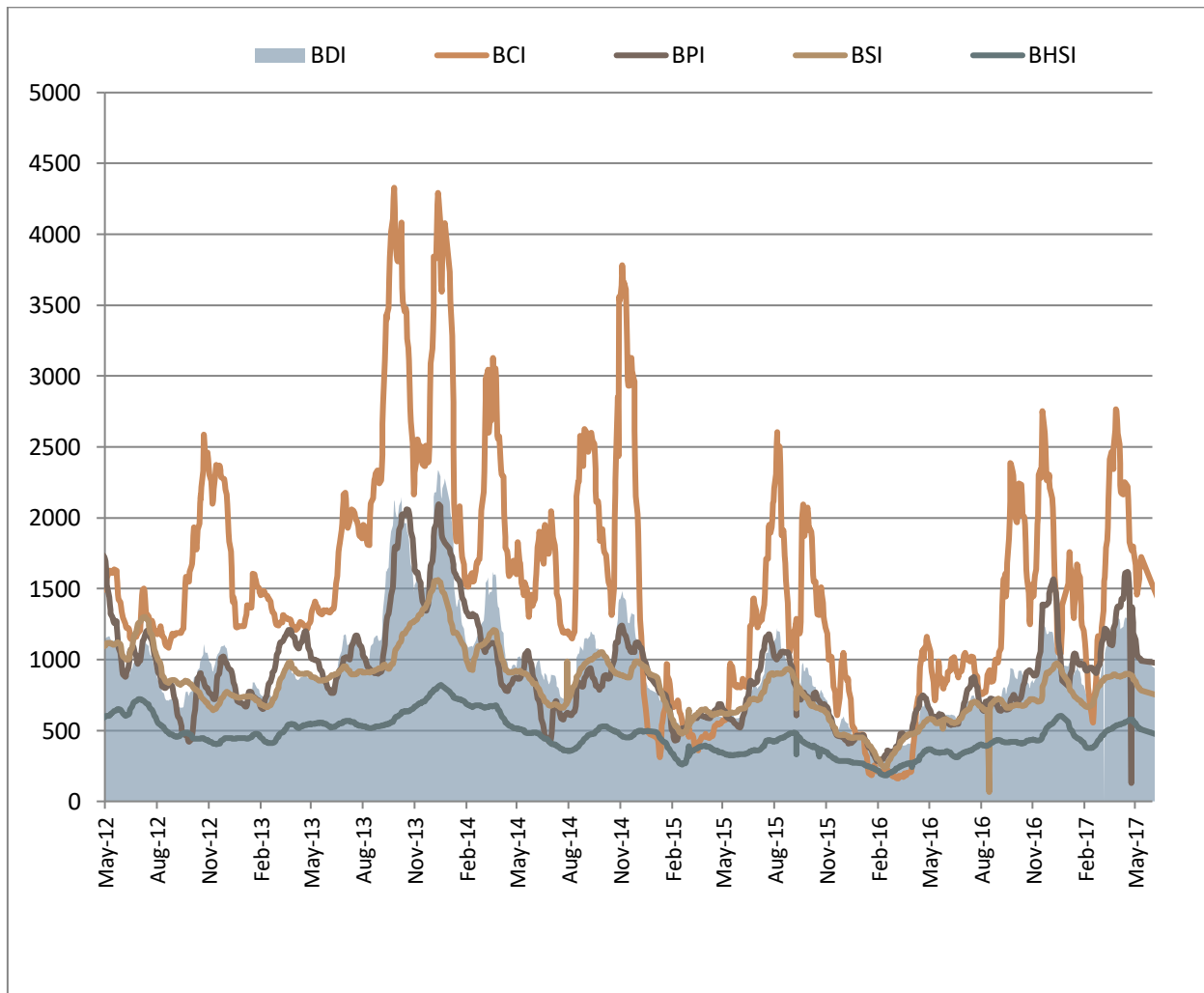
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	JIAN DA	197,762	5548	1989	JAPAN	MITSU	341	BANGLADESH
BC	ORYX	26,973	6434	1990	JAPAN	MITSU	350	PAKISTAN
CONT	HYUNDAI FREEDOM	68,519	22874	1996	KOREA	B&W	355	AS IS' Hong Kong, incl ROB 450t
CONT	OTTO	25,685	9161	1999	CHINA	B&W	370	Full sub-cont dely option, incl rob 200t
CONT	KOTA WANGSA	22,344	7506	1996	JAPAN	MITSU	377	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-05-19	2017-05-12	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	956	1014	-58	2337	290
BCI	1668	1725	-57	4329	161
BPI	870	992	-122	2096	129
BSI	759	784	-25	1562	66
BHSI	502	509	-7	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	313.00	6.50	293.00	8.50	293.50	9.50
IFO180	336.00	11.00	326.00	11.00	377.50	5.00
MGO	463.00	2.50	440.00	7.00	474.00	2.50

❖ 기준일 : 5 월 19 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-05-19	2017-05-12	CHANGE
미국달러	1125.20	1130.40	-5.20
일본엔(100)	1009.65	993.63	16.02
유로	1250.21	1228.12	22.09
중국위안	163.66	163.61	0.05

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
박람회	NOR SHIPPING 2017	5.30 (화) ~ 6.2 (금)	Norges Varemesse, Oslo	-세계 4 대 조선 및 조선기자재 전문전시회 - http://messe.no/en/nor-shipping/Exhibitors/
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.
교육	해운중개업 종사자 실무교육	6.26 (월) ~ 6.30 (금)	한국선주협회 대회의실 (한국해운중개업협회)	- 선박금융(석훈욱 KSF 선박금융 상무) - 용선개요(이광희 이양해운 회장) - 해운시황(백대현 전 한진해운 전무) - 해상위험과 보험(손점열 태크마린 부사장) - 선박매매중개(이광희 피데스 사장)



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