

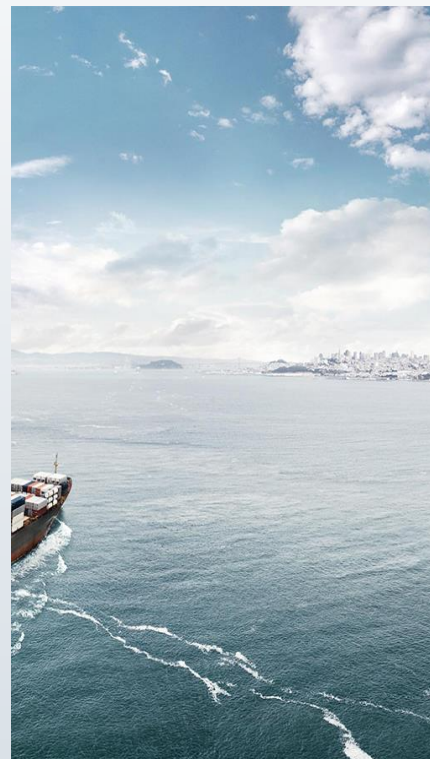


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.152

Updated June 5, 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

지난해 불황을 거친 조선 3사가 올해 기대이상의 수주실적을 올리고 있다. 삼성중공업과 현대중공업은 5월까지 올해 수주목표치의 절반을 넘어섰다.

삼성중공업은 2월 2조 8,534억 원(약 25억 4,000만 달러) 규모의 대형 해양플랜트인 모잠비크 코랄 부유식 액화천연가스 생산·저장·하역 설비(FLNG) 프로젝트 건조 계약을 체결했다. 삼성중공업은 올해 들어 5월까지 약 48억 달러(5조 3,856억원)의 선박을 수주했다. 삼성중공업의 올해 수주목표는 총 65억 달러로, 1월~5월까지 74%의 목표치를 달성했다. 작년 동기기간에는 수주실적이 한 건도 없었다.

현대중공업도 5월까지 연간 수주 목표치의 50%를 넘겼다. 그룹 내 현대중공업, 현대삼호중공업, 현대미포조선은 이 기간동안 총 38억 달러(4조 2,545억원), 선박 62척의 수주실적을 기록했다. 전년 동기대비 수주 선박수가 5배 이상이다. 지난달 말 스위스 선사 트라피구라(TRAFIGURA)로부터 최대 22척에 달하는 선박을 수주를 하며 실적을 올리는데 한몫 했다. 트라피구라는 총 32척 규모, 13억 5천만 달러 규모의 '탱커 프로젝트'를 진행 중인데 이 중 22척을 현대중공업그룹이 수주하고 나머지 10척은 중국 뉴타임즈조선(NEW TIMES SHIPBUILDING)에서 수주했다. 한편, 현대미포조선도 벨기에 CLDN(CLDN COBELFRET)로부터 5400LM(LANE METER) LNG 추진 이중연료 시스템 RORO 선 2척을 추가 수주했다. 이번 수주는 옵션행사에 따른 것으로 현대미포가 이 선사로부터 수주한 선박은 총 6척으로 늘어났다.

대우조선해양의 수주실적은 5월까지 7억 7,000만 달러(목표액 55억 달러)에 그쳤지만, 지난해 같은 기간 실적(1억 3,000만 달러)과 비교하면 6배 가까이 높다. 또 미국 LNG 회사와 LNG-FSRU 1척 발주 및 6척의 옵션에 투자의향서(LOI)와 현대상선이 발주한 유조선 최대 10척의 건조의향서(LOI)를 체결해 내정된 수주건도 보유하고 있다.

2. 벌크선 시장동향

건화물 운임이 3주연속 하락하고 있다. 특히 지난주초 중국의 연휴로 인해 BDI 지수가 급락하며, 지난 금요일 전주대비 82포인트 하락한 830으로 마감하였다. 중고선 거래량도 급감하였다. 선가 상승세를 타고 집중되었던 투자자들의 움직임이 일시적으로 멈춘 듯 하다. 몇 안되는 성약도 노후선이 위주로 중국바이어들 대부분이다.

I . MARKET OVERVIEW

지난주 매각이 진행되었던 "Harbor Hirose" (83,500 dwt built 2011 Sanoyas)의 경우 오퍼가격이 선주의 기대 수준(2,000 만 달러 이상)에 미치지 못하면서 매각이 보류 되었다. 이번주에도 몇몇 일본건조선의 매각이 진행될 예정이며, 운임하락세를 반영한 결과가 나올 것 인지 귀추가 주목된다.

3. 탱커선 시장동향

VLCC 부분에서 거래가 계속 이어지고 있다.

지난 2 월부터 3 척의 VLCC 를 현대중공업에 신조발주한 그리스의 ENESEL 이 "IRENE SL" (319.000 DWT BLT 2004 HYUNDAI SAMHO)을 국내선사에 선가 3,000 만 달러수준으로 매각한 것으로 알려졌다.

"GENER8 POSEIDON" (305,795 DWT, BUILT 2002, DAEWOO)은 2,250 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다. SALE & LEASEBACK 구조의 금융딜로, 선가는 지난주 2,100 만 달러 수준에 매각된 "TI TOPAZ" (319,430 DWT, BUILT 2002, HYUNDAI SAMHO HI) 보다는 높게 책정된 것으로 보여진다.

4. 해체선 시장동향

라마단 첫 주가 시작되면서 해체선 시장에 영향을 미치고 있다. 해체선 시장으로 소수의 선박이 투입되고 있고, 예산안발표와 라마단의 영향으로 인해 불확실성도 커지고 있어 당분간 거래량은 많지 않을 것으로 예상된다. 라마단기간동안 낮시간에는 금식을 하므로 해체선 작업이 제한적으로 이루어질수 밖에 없다. 불안정한 시장상황을 배제하더라도 이러한 제한적인 작업상황으로 인해 로컬 해체선 수요가 제한적일 수 밖에 없다.

예상과는 달리 이번 파키스탄과 방글라데시의 예산안 발표 결과는 해체선 시장의 큰 영향을 미칠 것으로 보여진다. 특히 방글라데시 정부가 해체선박 수입에 15~20%의 부가세를 부과하여 해체선시장을 놀라게 하고 있다. 이 부가세 정책이 확정된다면 방글라데시의 해체선가는 최소 40 달러/LDT 가 하락할 것으로 예상되고 있다.

II . ISSUE & TREND

1. 해운물류 블록체인 컨소시엄 발족

국내 물류산업 발전을 위해 블록체인 기술이 본격적으로 활용된다.

지난달 31 일, 삼성 SDS 는 국내 물류 및 IT 서비스 업체, 정부 및 국책 연구기관과 함께 '해운물류 블록체인 컨소시엄'을 발족, 물류분야에 국내 최초로 블록체인 기술을 적용한다고 밝혔다.

이번 컨소시엄에는 삼성 SDS 와 함께 관세청, 해양수산부, 한국해양수산개발원, 부산항만공사, 현대상선, 고려해운, SM 상선, 장금상선, 남성해운, 케이씨넷, 케이엘넷, KTNET, 싸이버로지텍, 한국 IBM 등이 참여했다. 컨소시엄 참여사들은 최근 각광받고 있는 블록체인 기술을 이번 시범사업을 통해 물류에 적용하기로 결정, 6 월부터 착수해 연말까지 실제 수출입 물동을 대상으로 블록체인을 해운 물류 프로세스 전반에 적용하기로 합의했다. 또한, 물류 블록체인 적용 관련 기술적인 이슈뿐 아니라 법·제도까지 함께 연구하고 협력하기로 했다.

블록체인이 물류에 적용되면 데이터 위·변조가 불가능한 이 기술의 특성상 제품 생산에서부터 최종 소비자까지 생산, 가공, 보관, 운송 이력이 투명하게 관리돼, 유통과정에서의 원산지 조작, 제조 및 유통기간 변경, 허위광고 등을 방지할 수 있다. 아울러, 사물인터넷(IoT) 정보를 블록체인에 등록해 실시간으로 화물 위치정보를 공유함으로써 물류의 가시성을 높일 수 있고, 종이문서 없이 관련 정보를 실시간으로 주고받으므로 비용절감과 업무속도 향상을 꾀할 수 있다.

관세청 관계자는 "이번 시범사업이 성공적으로 수행돼 안착된다면 선하증권 등 수출입신고시 세관에 제출하는 첨부서류 제출절차가 생략될 것"이라며, "기업의 통관절차를 간소하게 해 물류흐름의 신속성을 높이는 동시에 물류비용도 절감하게 할 것으로 기대된다"고 밝혔다. 최상희 한국해양수산개발원 실장은 "이번 컨소시엄이 블록체인 표준화 및 통합을 기반으로 물류 비효율성을 방지하고, 미래 스마트 해운항만물류 정책의 조기실현과 더불어 물류산업 발전의 원동력이 될 수 있도록 해야 한다"고 말했다.

김형태 삼성 SDS SL 사업부장(부사장)은 "자사 블록체인 플랫폼을 컨소시엄 참여 업체 및 기관에게 제공하고 블록체인 기술 컨설팅을 수행하게 된다"며, "이번 컨소시엄이 국내 물류산업 발전에 도움이 되도록 노력하겠다"고 밝혔다. 현대상선 관계자 또한 "이번 컨소시엄 참여가 블록체인의 해운물류 분야로의 적용을 앞당기는 계기가 될 것"이라며, "국내 해운물류산업 전반에 새로운 성장동력으로 발전해 국가경쟁력 강화에 기여할 수 있게 되기를 희망한다"고 말했다.

II . ISSUE & TREND

2. 포스코, 연내 초대형 LNG 추진 선박 발주하나

이르면 올해 말 18 만톤급 초대형 액화천연가스(LNG) 추진 선박이 국내 조선소에 발주될 예정이다. 포스코는 지난해 자사 화물을 싣는 전용선 해운업체인 일신해운과 장기운송계약을 맺고 LNG 추진 선박을 발주시켰다. 포스코는 선박에 고망간강 연료탱크를 납품하고, 해운업체는 비싸더라도 국내에 LNG 선박을 발주하며 고정적인 운송이익을 얻는다.

지난 5 월 29 일 해양수산부에서 주관하는 LNG 추진선박 연관산업 활성화를 위한 민·관 합동 추진단(LNG 추진단) 협의회에 참여했던 업체 관계자들은 "이르면 올해 말 포스코가 한국과 호주로 오가는 18 만톤급 선박을 발주하는 계약을 해운업체와 맺을 것으로 안다"며 "지난 4 월 27 일 LNG 추진단 협의회에서도 논의됐다"고 전했다.

전용선은 특정 회사와 일정 기간 장기수송 계약을 맺고 운항하는 선박이다. 전용선 사업을 하는 해운업체는 장기수송 계약을 바탕으로 조선소에 선박을 발주한다. 장기수송계약을 맺은 해운업체는 계약 기간 불황이더라도 수익을 일정하게 보장받는다. 예를 들어 철강회사와 해운업체가 연 500 만톤 장기운송 계약을 맺었다고 가정해보자. 이후 철강산업 경기가 나빠져 연 400 만톤으로 화물량이 줄더라도 해운업체는 연 500 만톤 운송비를 지급받게 된다.

한 철강업체 관계자는 "포스코와 계약을 맺은 전용선은 40 척가량이다. 그중 호주와 한국을 연결하는 배의 선령이 다 돼 바꿀 때가 됐다"며 "고망간강을 연료탱크에 투입한다면 국제가스추진 선박기준(IGC CODE)에 등재될 실적을 쌓을 수 있다"고 말했다. 국제가스추진 선박기준은 국제해사기구(IMO)가 정한 가스운반 선박을 위한 지침으로, 국제 운항을 하기 위해선 의무적으로 지켜야 하는 규칙이다.

해수부 관계자도 "지난 1 월부터 포스코와 협의해왔다"며 "포스코 측 노후화된 전용선이 20 만톤급이라 대체 선박으로 18 만톤급 LNG 추진 선박이 논의됐던 것"이라고 밝혔다. 이 관계자는 이어 "지난해 일신해운이 발주한 LNG 추진 포스코 전용선보다 규모가 크고, 해외 운항 선박이라 LNG 추진단 협의회에서도 논의했다"고 덧붙였다.

프로젝트가 성사되면 선박에 들어갈 LNG 연료탱크는 포스코에서 생산하는 극저온용 고망간강으로 만들어질 것으로 예상된다. 지난해 6 월 일신해운이 현대미포조선에 발주한 5 만톤급 LNG 추진 벌크선에도 포스코 고망간강이 들어간 바 있다.

II . ISSUE & TREND

다만 이번 LNG 추진 선박 프로젝트엔 넘어야 할 장벽이 있다. 호주 정부의 승인이 필요한 점이다. 지난해 발주한 5 만톤급 LNG 추진 벌크선과 달리 이번 18 만톤급 LNG 추진 선박은 해외인 호주 화물을 싣게 된다. 고망간강은 국제가스추진 선박기준에 등재돼 있지 않아 LNG 연료탱크로 사용할 수 없다. 따라서 국제 해상 운송이 불가능하다. 하지만 호주 정부의 개별적인 승인을 받으면 한-호주 간 운항이 가능해진다. 결국 호주 정부 승인이 있어야 발주도 가능해진단 얘기다.

해수부, 산자부 등 관련 정부 부처는 호주 정부에 승인을 받기 위해 외교 채널을 가동하고 있다. 해수부 관계자는 "해수부는 6 월 중순 호주 항만청과 회의가 예정돼 있다"며 "회의 때 안건으로 고망간강 LNG 추진 선박을 논의해보려 한다"고 말했다. 산업통상자원부 관계자도 "해수부가 주관하고 있지만 잘 풀리지 않는다면 자체 채널을 이용할 계획"이라고 밝혔다.

이번 프로젝트도 고망간강 기술 유출 가능성 등을 감안해 국내 조선소에 발주될 예정이다. 해수부 관계자는 "국내 조선업체에 발주를 넣겠지만 어느 조선업체가 될 진 알 수 없다"며 "이번 건은 규모가 큰 선박이기 때문에 조선 3 사에서도 관심 있게 지켜보고 있는 것으로 안다"고 말했다.

3. "컨테이너 운임 오르네"...해운업계, 성수기 기대감 '솔솔'

컨테이너선 운임이 지난해와 달리 상승세다. 한진해운 사태 이후 운임이 제자리를 찾아가는 모습이다.

1 일 한국선주협회 및 한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 5 월 넷째 주 상하이 컨테이너 운임지수(SCFI)는 853.43 포인트로 전주 대비 22.63 포인트 상승했다. 전년 동기 578 포인트와 비교하면 운임 회복세가 뚜렷하다. SCFI 는 대표적인 컨테이너 운임지수로 2009 년 10 월 1000 포인트를 기준으로 삼는다.

유럽 및 미주노선의 운임이 높게 형성돼 있다. 같은 기간 아시아-유럽항로 운임은 TEU(20 피트 컨테이너 1 개)당 977 달러로 전주 대비 53 달러 오르는 등 상승세로 전환됐다. 올해 평균은 937 달러로 전년 동기(485 달러) 대비 큰 폭으로 올랐다.

II . ISSUE & TREND

고병욱 KMI 연구원은 "아시아-유럽 항로는 주요 선사들이 6 월 1 일부터 품목무차별운임(FAK, Freight-All-Kinds)의 인상을 발표하는 가운데 화주들의 밀어내기로 수급여건이 일시적으로 개선돼 운임이 상승한 것으로 판단된다"고 설명했다.

아시아-북미항로의 경우 상하이발 미서안행이 전주 대비 FEU(40 피트 컨테이너 1 개)당 46 달러 하락한 1264 달러, 미동안행이 69 달러 하락한 2229 달러를 기록했다. 지난달 1 일부로 새로운 서비스 계약 운임이 적용되면서 물동량 반등에 따른 운임이 상승했지만 4 주 연속 운임이 하락하고 있다.

다만 극심한 침체기였던 지난해 수준과 비교하면 아시아-미서안 60%, 아시아-북미 37% 정도 운임이 더 높은 상황이다. 운임이 상승세를 보이면서 3 분기 성수기를 앞두고 선사들의 운임일괄인상(GRI) 시도도 이뤄질 전망이다. GRI 는 선사들이 매달 운임인상을 화주들에게 공표하는 것을 말한다.

해운업계 관계자는 "GRI 를 해도 그동안 적용이 안 되는 경우가 많았다. 선박 수와 적재 공간이 남으면 운임을 올린다고 해서 화주들이 받아들이지 않는다"며 "다만 운임이 오르고 있고 지금보다 더 올라야 하기 때문에 인상 여지는 있다"고 말했다.

지난해와 달리 올해 운임 오름세는 수급개선이 이뤄졌기 때문으로 분석된다. 프랑스 해운조사기관 알파라이너 자료를 보면 지난해 총 200 척(66 만 4300TEU)의 컨테이너선이 해체됐고 신규 컨테이너선 인도량은 93 만 4500TEU 로 전년 대비 46% 감소했다.

특히 지난해부터 글로벌 선사들이 1 만 TEU 급 초대형선박 발주를 극도로 자제하면서 공급 측면에서 개선 조짐을 보이고 있다. 1 만 TEU 급 컨테이너선은 운임 경쟁이 치열한 컨테이너선 시장에서 비용우위를 유지하기 위해 머스크 등 상위권 선사들의 전략적 결정에서 나왔다.

2008 년 금융위기 이후 장기불황이 계속되면서 물동량 둔화와 공급 과잉에 의해 운임 경쟁이 치열해졌고 선사들은 비용 절감을 위해 '규모의 경제'를 추구할 수밖에 없었다.

하지만 초대형선박 등장으로 운임은 곤두박질 쳤다. 실제 1 만 8000TEU 급 선박이 처음 등장한 2013 년 이후 기간항로의 연평균 운임 추이를 보면 △아시아-유럽 항로는 2013 년 TEU 당 1090 달러에서 지난해 695 달러 △아시아-북미항로의 경우 미서안은 2013 년 FEU 당 2028 달러에서 1270 달러 △미동안은 2013 년 FEU 당 3285 달러에서 2087 달러 등 지난 3 년간 40% 가까이 급락했다.

II . ISSUE & TREND

지난해에는 대부분의 정기선사가 영업손실을 기록할 정도로 운임이 역사상 최저 수준을 기록했다.

4. 조선·철강, 유가 하락세에 하반기 업황 악화 우려

최근 의외의 저유가 흐름에 조선·철강·항공 등 유가에 민감한 업종의 희비가 교차하고 있다. 유가 대세상승에 따른 수혜를 전망했던 조선·철강업계는 최근 잇따른 하락 소식에 우려를 드러내는 반면 항공업계는 저유가 시대의 회귀를 바라고 있는 모습이다.

5일 한국석유공사에 따르면 지난달 다섯째주(27~2일) 미국 서부텍사스산원유(WTI) 가격은 전주보다 배럴당 2.14달러 하락한 47.66달러, 중동 두바이유(Dubai) 가격은 전주보다 배럴당 2.08달러 내린 48.34달러를 기록했다.

지난달 26일 OPEC(석유수출국기구)의 원유생산량 감축합의 9개월 연장 이후에도 유가가 지속 하락한 것은 OPEC의 원유 생산 증가와 미국의 파리기후변화협정 탈퇴 여파 때문이다. 특히 미국이 지난 1일 파리기후변화협정 탈퇴를 공식 발표함으로써 원유 생산 증가에 대한 우려가 더욱 심화됐다.

지난해 심각한 수주 가뭄을 겪었던 조선업계는 글로벌 경기 회복과 국제유가 상승으로 인한 기대감이 컸다.

유가 상승은 원유생산 및 저장설비(FPSO) 해양플랜트는 물론 원유를 운반하는 운반선의 발주 확대에 긍정적 영향을 미친다. 실제 올해 들어 국제 유가 회복세, 동남아 정유공장의 신규 가동 등 석유거래가 증가하자 초대형 원유운반선(VLCC) 발주량 역시 전년 대비 크게 늘었다.

그러나 유가가 다시 50달러 밑으로 떨어지면서 여기에 맞춰 사업계획을 짠 조선업계 회생에는 걸림돌이 될 것이란 지적이 나온다. 당초 수주 목표 달성은 가능하더라도 장기적으로는 업황에 적신호가 켜질 수 있다는 설명이다.

현대중공업은 올해 유가 전망을 낙관적인 상황일 경우 배럴당 85달러까지, 비관적인 경우에도 50달러 밑으로 내려가지는 않을 것으로 보고 사업 계획을 설정했다. 대우조선해양 역시 배럴당 55달러에서 60달러 선에서 올해 유가가 움직일 것으로 봤다. 전체 수주액의 18%의 경우 유가에 민감한 해양플랜트 분야에서 달성하겠다고 밝힌 상태다.

II . ISSUE & TREND

지난 1 분기 유가 상승으로 조선업이 회복 국면에 들어서자 원자재인 후판 등을 공급하는 철강업체도 이를 반겼다. 철강업계 관계자는 “국제유가가 상승하면 직접적으로는 유정용 강관 수요가 늘어나고, 간접적으로는 오일머니에 의한 글로벌 수요 증가의 수혜를 입는다”고 말했다.

그러나 이번 유가 하락 우려로 조선업이 기대만큼 회복하지 못한다면 철강업계 역시 장기간 지속된 낮은 공급 가격과 수요 부진에서 벗어나기 어려울 것으로 예상된다.

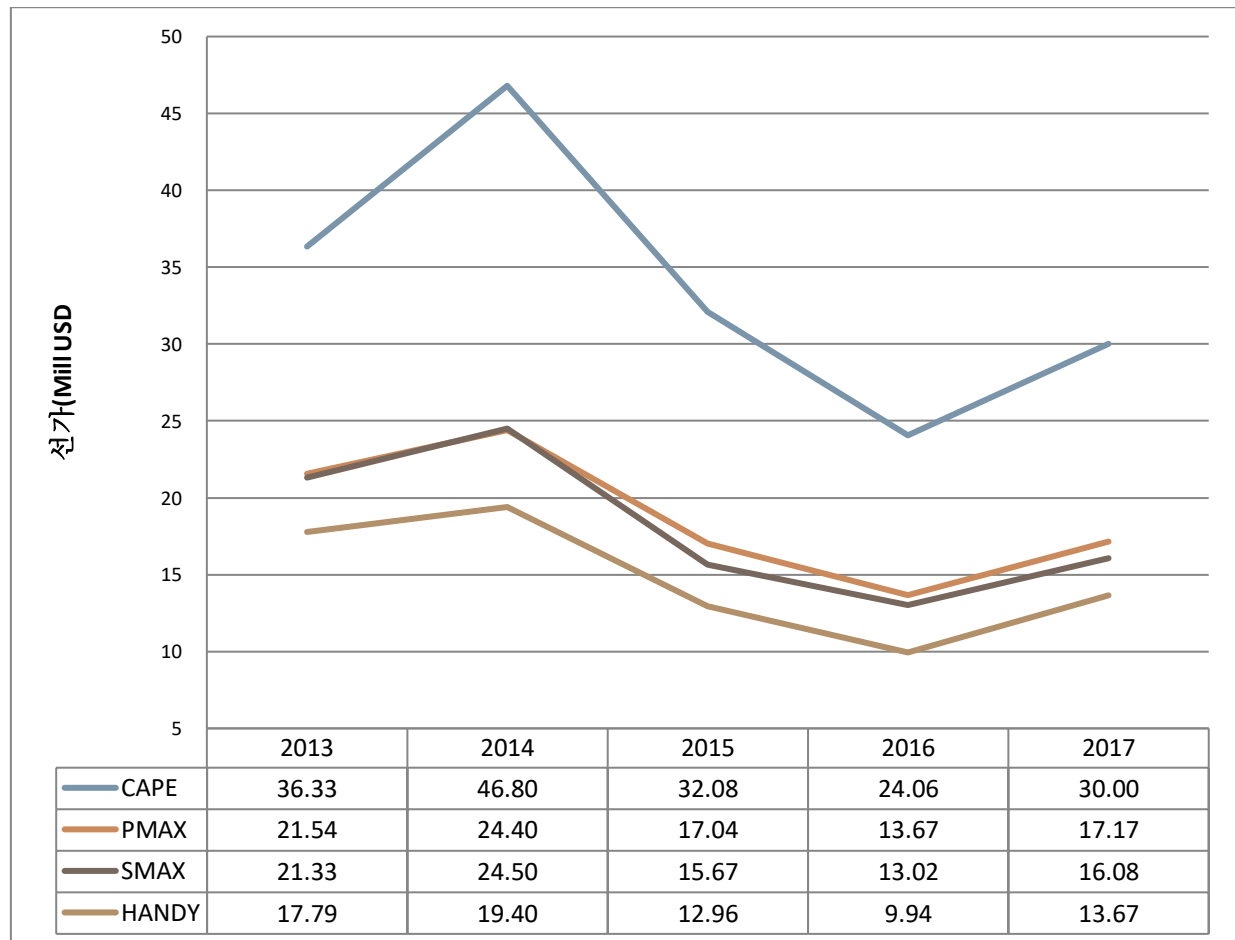
III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize 180K	36.33 6%	46.80 29%	32.08 -31%	24.06 -25%	30.00 25%
Panamax 76K	21.54 -2%	24.40 13%	17.04 -30%	13.67 -20%	17.17 26%
Supramax 56K	21.33 -4%	24.50 15%	15.67 -36%	13.02 -17%	16.08 24%
Handysize 32K	17.79 2%	19.40 9%	12.96 -33%	9.94 -23%	13.67 38%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

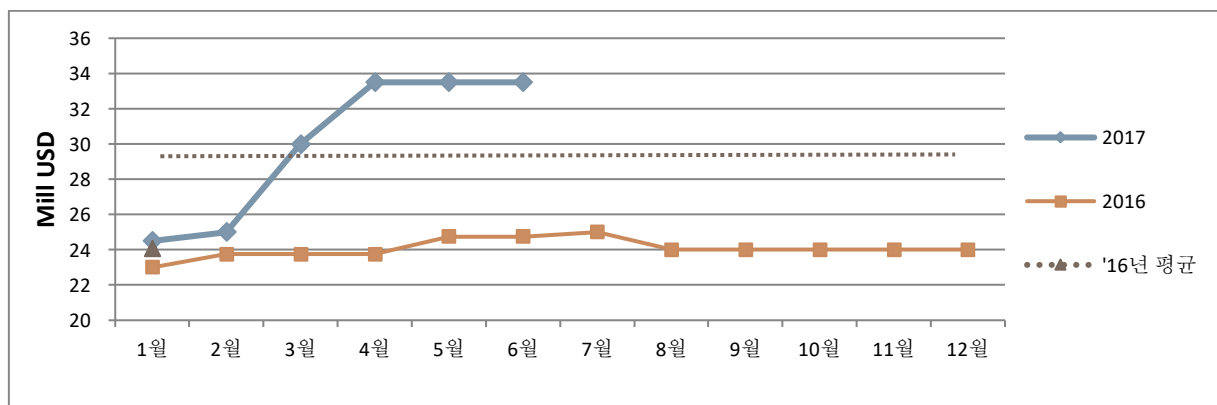
(◆선령 5 년기준, Million USD)



III. BULK CARRIER

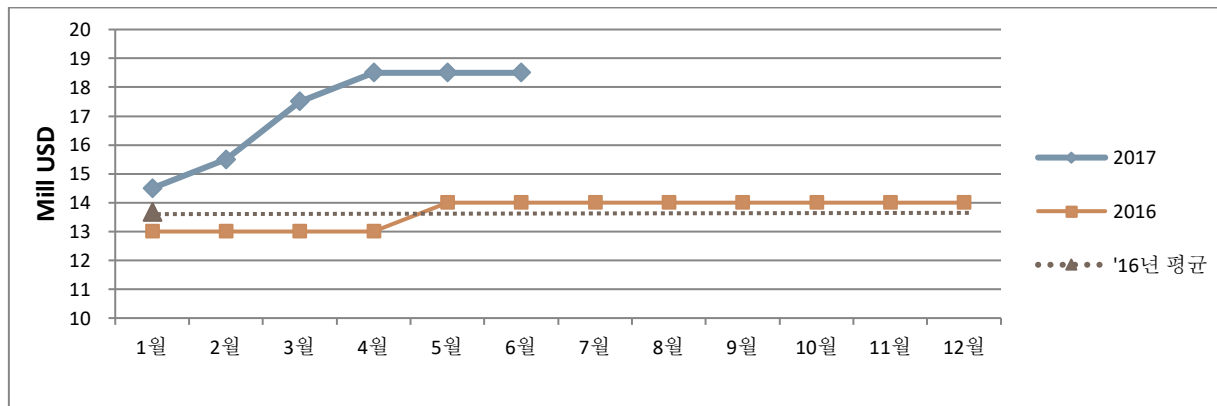
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	30.0
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	24.7%
	PMAX 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.50	17.2
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	32.1%	25.6%
	SMAX 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	17.00	16.1
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.5%
	HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	13.7
		전월대비	8.3%	3.8%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	37.5%
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

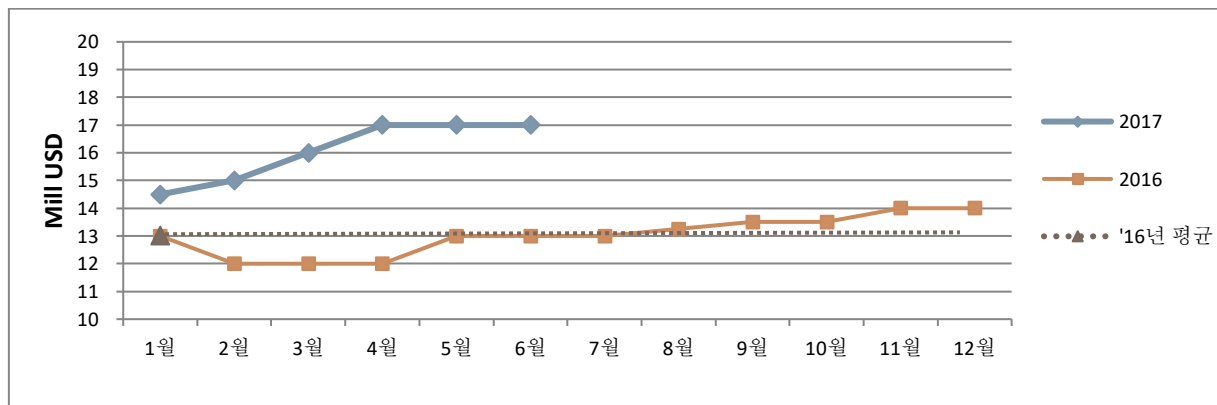


III. BULK CARRIER

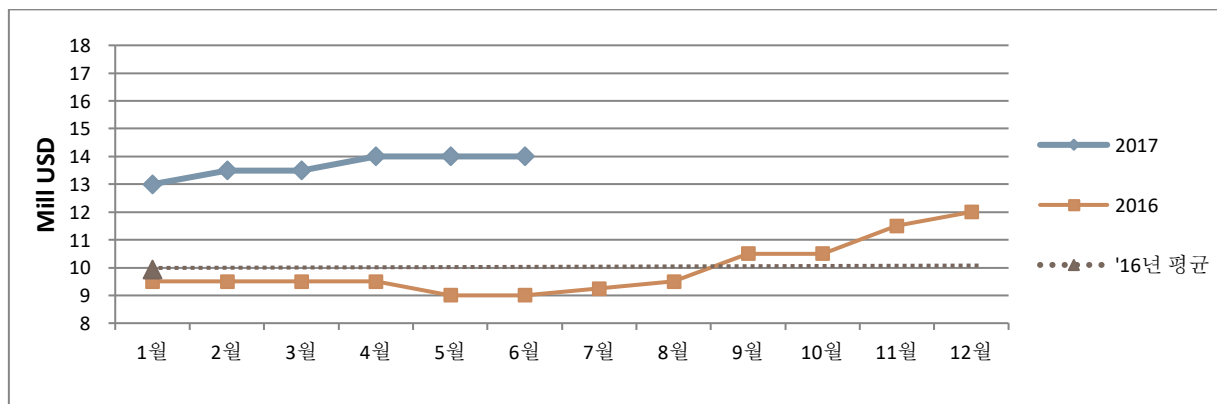
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MAROULIO S	72,270	1999	JAPAN	B&W		6.3	Chinese buyer
BC	FU MING	69,163	1997	JAPAN	SULZ		5.2	Chinese buyer
BC	WOODSTAR	53,389	2008	CHINA	B&W	C 4x35t	8	Undisclosed buyer
BC	TUO ZHAN 5	43,685	1989	JAPAN	B&W	C 4x30t	4.5	Chinese buyer

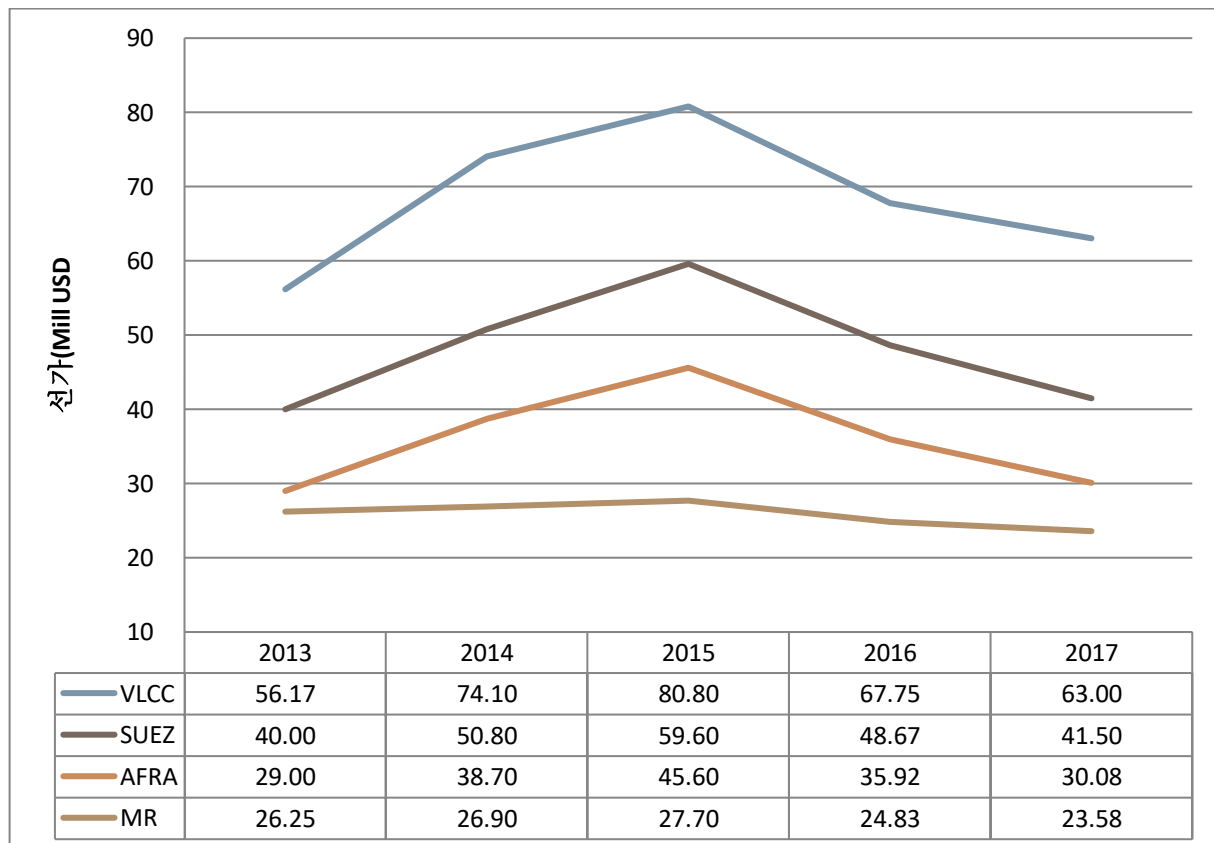
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17 -10%	74.10 32%	80.80 9%	67.75 -16%	63.00 -7.0%
Suezmax 160K	40.00 -10%	50.80 27%	59.60 17%	48.67 -18%	41.50 -14.7%
Aframax 105K	29.00 -5%	38.70 33%	45.60 18%	35.92 -21%	30.08 -16.2%
MR 47K	26.25 5%	26.90 2%	27.70 3%	24.83 -10.3%	23.58 -5.0%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94 13%	13.00 9%	12.60 -3%	13.92 10.4%	12.50 -10.2%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

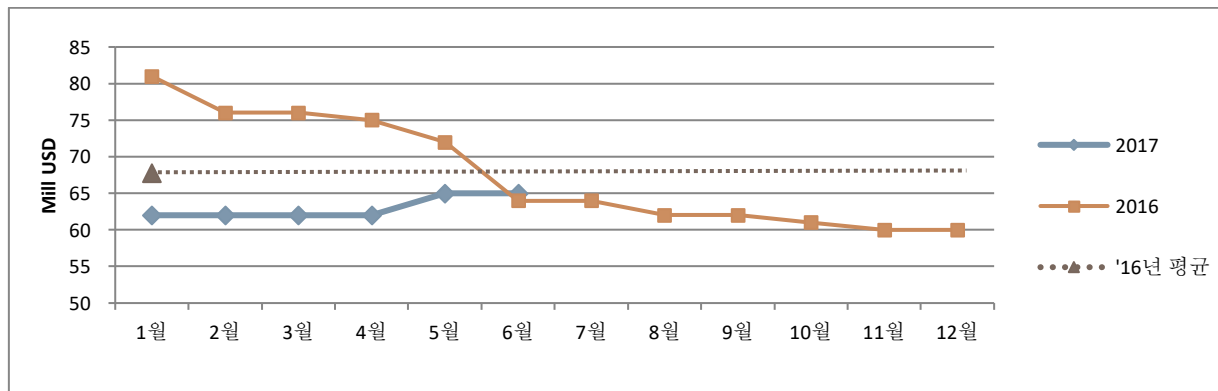
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

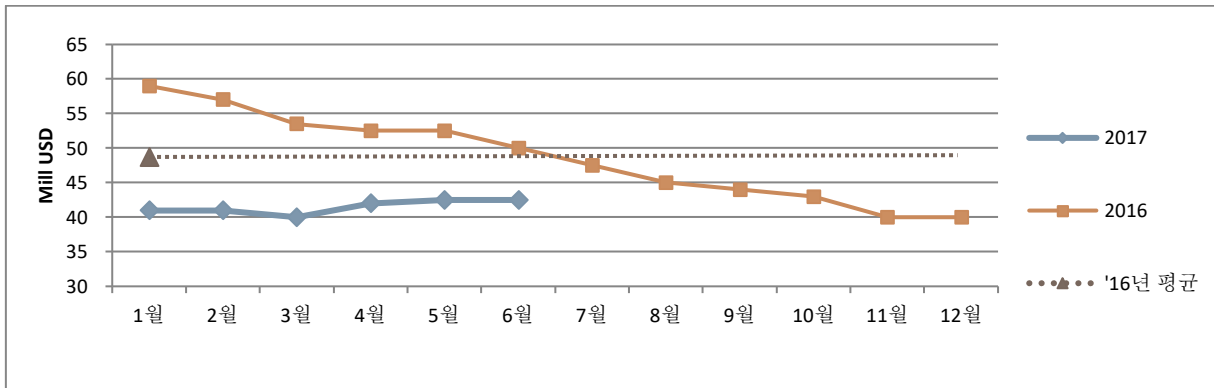
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	63.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-9.7%	1.6%	-7.0%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	42.50	41.5
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	0.0%	-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%	-19.0%	-15.0%	-14.7%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	30.1
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%	0.0%	-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-28.8%	-25.0%	-20.5%	-16.2%	-16.2%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	23.6
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%	-12.7%	-5.7%	4.2%	-5.0%
2016	CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.75	12.5
		전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	0.0%	-
		전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%	-12.3%	-10.5%	-8.9%	-10.2%
	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

VLCC-310K

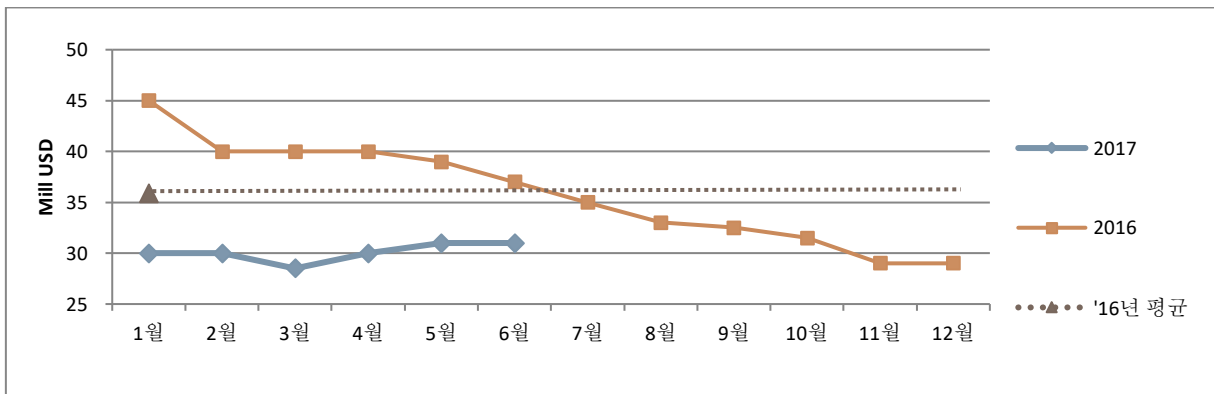


IV. TANKER

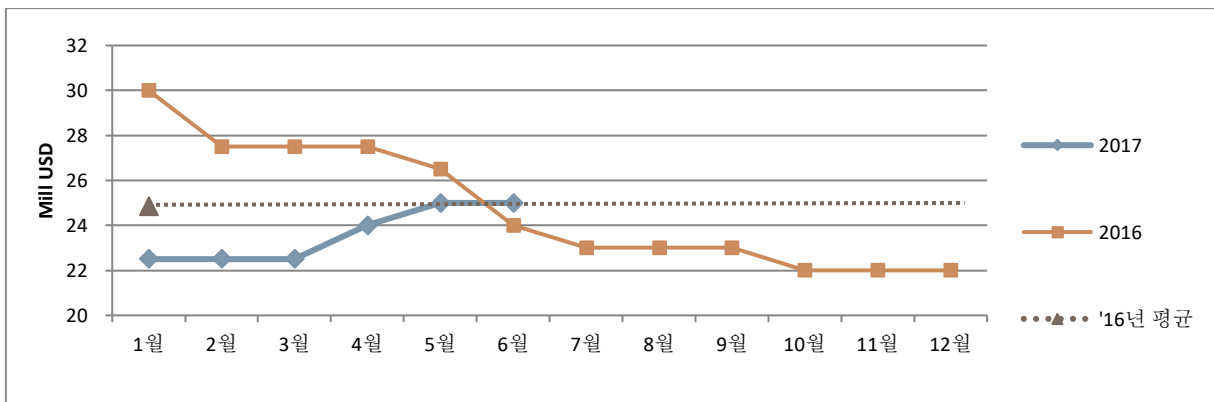
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	IRENE SL	319,000	2004	KOREA	B&W		30	Korean buyer
TANKER	GENER8 POSEIDON	305,796	2002	KOREA	B&W		22.5	Undisclosed buyer
TANKER	NISSOS SANTORINI	115,688	2012	KOREA	B&W		30.5	UK buyer(Zodiac)
TANKER	SANTRINA	36,457	1994	ITALY	SULZ	3	3.5	Undisclosed buyer
VLGC	GAS MIRACLE	54,155	1996	JAPAN	B&W	LPG	19	Thai buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

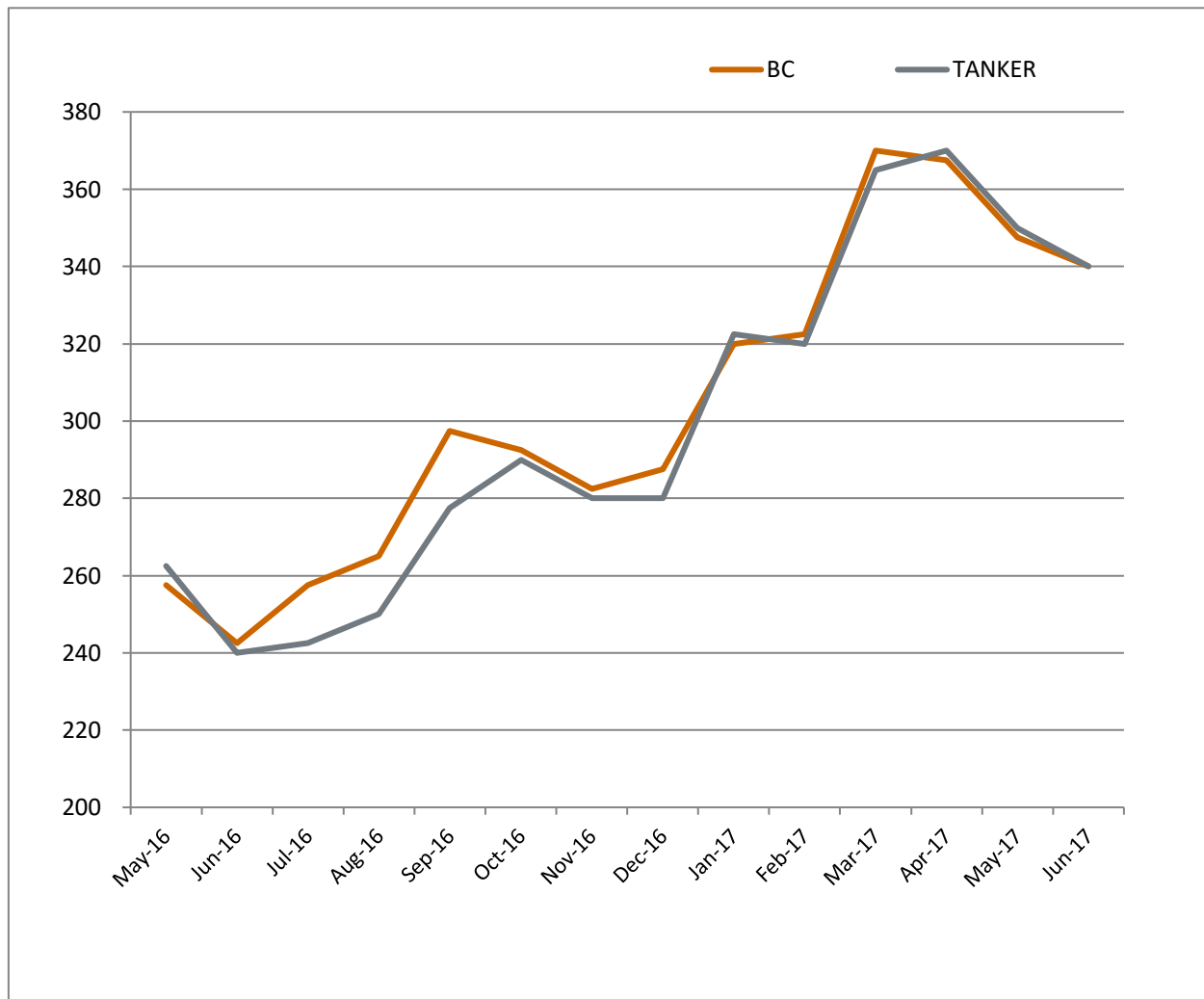
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SCT QATAR	63381	2010	ROMANIA (KOR)	B&W	4963	TEU	9.6	Korean buyer
CONT	SCT OMAN	63271	2010	ROMANIA (KOR)	B&W	4963	TEU	9.6	
CONT	DOUKATO	51059	2002	KOREA	SULZ	3740	TEU	6.15	Undisclosed buyer
CONT	TAROKO	43093	2003	JAPAN	B&W	2762	TEU	6.1	Undisclosed buyer
CONT	CARPATHIA	39443	2003	KOREA	B&W	2824	TEU	6.25	Undisclosed buyer
CONT	CORDELIA	39443	2003	KOREA	B&W	2824	TEU	6.25	
CONT	TASANEE	39418	2002	KOREA	B&W	2824	TEU	6.1	Undisclosed buyer
CONT	CONTI ELEKTRA	30607	2007	GERMANY	WART	2122	TEU	5.8	German buyer
CONT	SARA	12814	2006	KOREA	B&W	1043	TEU	8.3	Chinese buyer (SITC)

V. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 6 월	2017 년 6 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	344.58	29.7%	240.00	340.00	-2.9%	41.7%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	344.58	28.7%	242.50	340.00	-2.2%	40.2%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

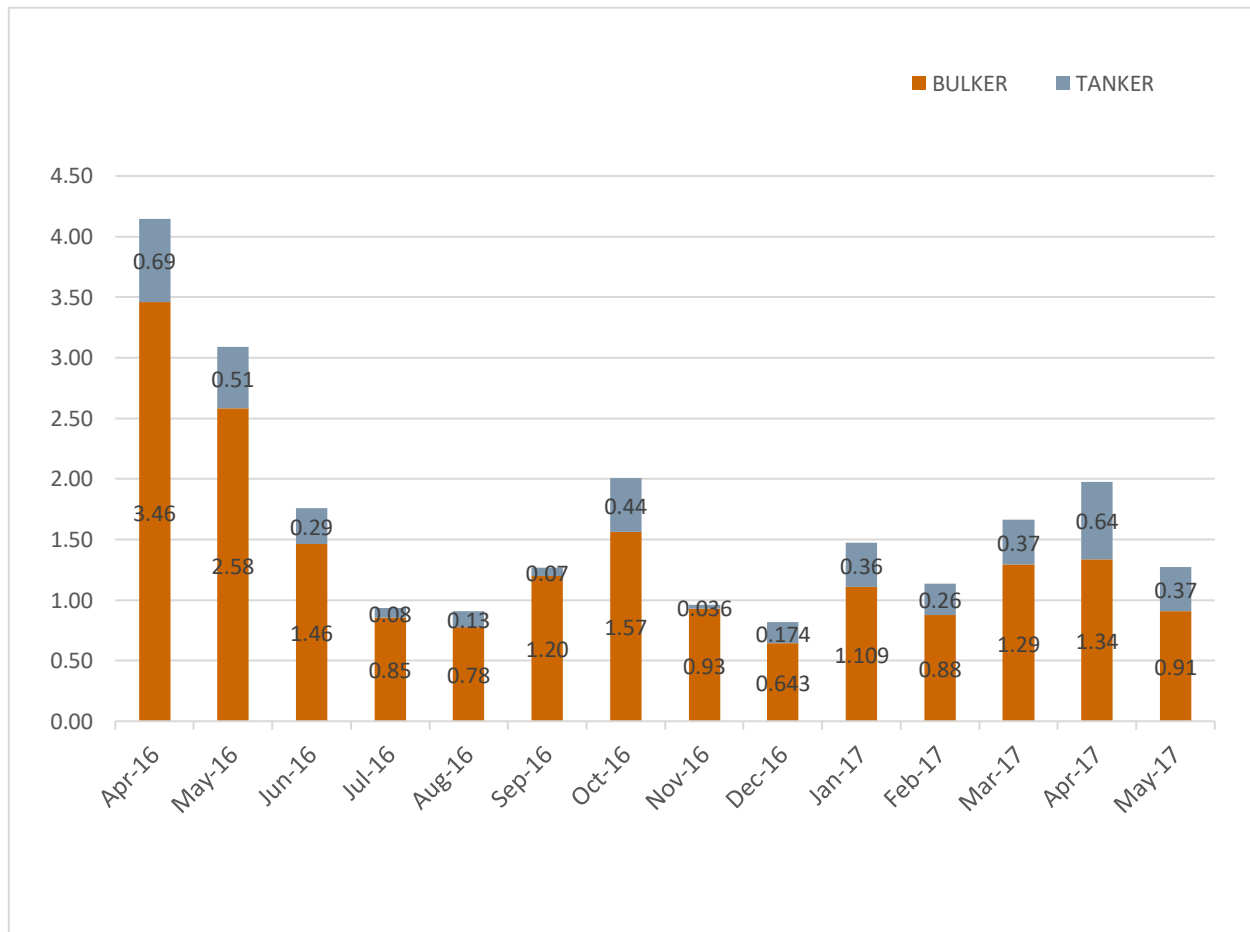


V. DEMOLITION

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	1.99	69.7%	26	56.5%	0.51	6	0.37	-27.7%	6	0.0%
BC	27.34	428	5.52	20.2%	132	30.8%	2.58	38	0.91	-64.8%	23	-39.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

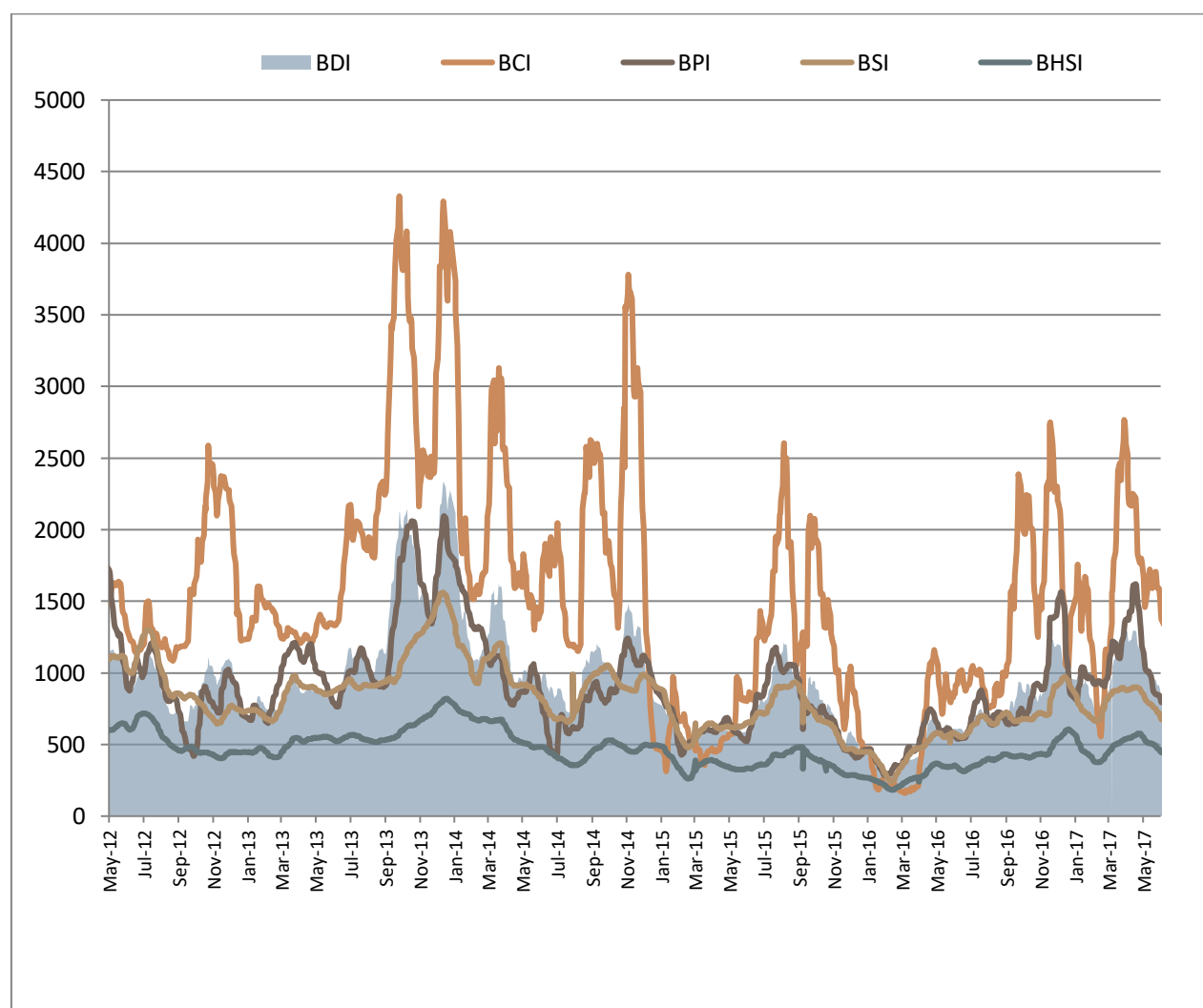
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	CHIIHIRO	168,947	21345	1997	KOREA	B&W	--	CHINA
BC	FU KANG	72,437	10184	1997	JAPAN	B&W	--	CHINA
BC	RADIANCE	42,529	9016	1994	JAPAN	B&W	332	INDIA
CONT	INDIRA GANDHI	28,902	8422	1993	KOREA	B&W	--	INDIA
CONT	TINGLEV MAERSK	25,431	8422	1994	KOREA	B&W	--	CHINA

VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-06-02	2017-05-26	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	830	912	-82	2337	290
BCI	1374	1591	-217	4329	161
BPI	792	845	-53	2096	282
BSI	674	721	-47	1562	243
BHSI	446	469	-23	821	183



VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	303.50	-9.00	287.50	-11.00	284.00	-5.00
IFO180	331.00	-5.00	327.00	-8.50	361.50	-14.00
MGO	451.00	-17.50	437.50	-13.50	487.50	7.50

❖ 기준일 : 6 월 2 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-06-02	2017-05-26	CHANGE
미국달러	1120.40	1118.00	2.40
일본엔(100)	1005.70	1000.31	5.39
유로	1256.58	1253.11	3.47
중국위안	166.26	162.73	3.53

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
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