

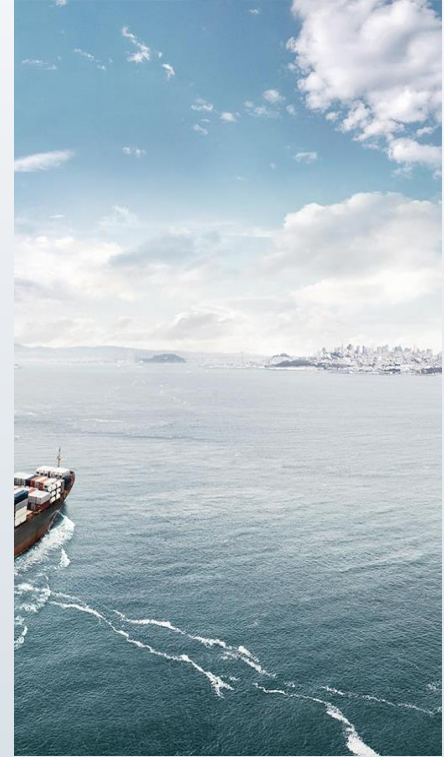


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.154

Updated June 20, 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

최근 프랑스 CMA CGM 이 20,000TEU 급 초대형 컨테이너선 6 척+3 척(옵션)의 입찰을 시작했다. 예상 선가는 척당 1 억 6,000 만달러로 옵션까지 발주되면 총 14 억달러 규모다. 입찰에는 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양 등 국내 조선 3 사가 모두 참여하는 것으로 알려졌다. 업계 관계자는 "올 들어 발주된 글로벌 초대형유조선(VLCC) 대부분을 한국 조선사가 수주한 것처럼 높은 기술력을 요구하는 초대형 컨테이너선 수주도 국내 조선사들이 유력할 것으로 본다"고 말했다.

현재까지의 신조선 발주량은 전년대비 약 14 % 증가했다. 전체 신조발주량의 40%가량이 탱커선이고 탱커선중에서도 75%이상이 원유선으로 집중되어 있다.

2. 벌크선 시장동향

6 월초보다는 거래량이 다소 늘어난 상태로 유지되고 있다. 하지만 매입수요가 상당히 줄어든 분위기고 용선/운임시장도 한동안의 하락세 이후 낮은 수준에서 보합세를 유지하고 있어 겨우 선가를 지지하는 듯 하다. 연초부터 선가가 가파르게 상승했던 수프라막스의 경우 특히 약세를 보이고 있다.

"PRIVBALTIC" & "PRIVGULF" (58,078 DWT BUILT 2013 ZHENJIANG)이 척당 1,280 만달러 수준에 매각된 것으로 알려졌다. 지난 4 월에 매각된 동형선의 JS POMEROL & JS BANDOL (58,018 2011 YANGZHOU DAYANG)이 선령이 2 년 많지만 척당 1,200 만 달러에 매각되었었다.

3. 탱커선 시장동향

탱커선 거래량은 연초에 비해 상당히 늘어난 모습이다. 한동안 원유선에 집중되었던 반면 이번주는 제품운반선, 특히 MR 탱커선에 거래가 집중되었다. 선가는 아직 확실한 상승세를 보이지는 않고 있다.

동아탱커의 수에즈막스 "DONG-A CAPELLA" & "DONG-A SPICA" (157,000 DWT BUILT 1H 2017 NEW TIMES)이 척당 5,150 만 달러로 거의 매각 단계인 것으로 알려졌다. 현대상선은 MR 탱커선 2 척 "ORIENTAL RUBY" & "ORIENTAL EMERALD" (50,000 DWT BUILT 2005 SHINA / PUMPROOM)을 척당 1,050 만 달러에 매각하였다.

I . MARKET OVERVIEW

4. 해체선 시장동향

해체선 시장은 전주대비 별다른 변화없이 조용한 상태이다. 라마단의 영향으로 바이어들의 움직임이 축소되었고 마켓에 오픈된 선박의 숫자도 적어 거래자체가 많지 않다. 문순의 영향으로 몇몇 해체조선소는 임시휴업에 들어가기도 했다. 거래량이 줄어든 덕분에 해체선가 하락속도가 오히려 늦춰진 듯도 하다. 방글라데시와 파키스탄의 예산안발표 이후 실질적인 영향은 아직 확실히 보이지 않고 있다. 방글라데시 해체조선소협회가 세금인상부분을 정부와 협상 중이지만 결론은 아직 나오지 않고 있다. 적어도 라마단 기간이 끝날 때까지는 지금처럼 조용한 상태가 계속될 듯하다.

II . ISSUE & TREND

1. 김영춘 해수부 장관, "환골탈태 수준의 강도 높은 혁신 추진할 것"

김영춘 해양수산부 장관은 19 일 "해수부를 환골탈태 수준의 강도 높은 혁신을 추진할 것"이라고 밝혔다.

김 장관은 이날 정부세종청사에서 열린 취임식에서 "세월호 참사, 한진해운 파업 등으로 국민들의 질타를 받은 해수부가 국민 신뢰를 회복하기 위해서는 바다의 모든 것을 새롭게 한다는 재조해양(再造海洋)의 결연한 각오와 노력이 필요하다"며 이 같이 말했다.

김 장관은 "자기 혁신을 위해 관행대로만 일하는 자세, 관망하고 눈치보며 자기 앞길만 관리하는 보신주의, 관권의 완장과 특권의식 등 '3 관'을 벗어던져야 한다"며 "새로운 방법으로 개척하는 자세, 용기와 헌신성, 공복으로서의 봉사자세를 가져야 한다"고 강조했다.

이를 통해 김 장관은 '세계로 뻗어나가는 글로벌 해양강국을 실현할 것'이라는 목표를 제시했다.

김 장관은 "해양수산업의 GDP 기여율(부가가치 기준)을 6.4% 수준에서 10% 이상으로 끌어 올리겠다"며 "이를 위해 해운산업의 재건, 수산업의 고부가가치 식품산업화를 통한 해양수산업의 글로벌 경쟁력 강화를 적극 추진할 것"이라고 설명했다.

김 장관은 "해양영토를 확실히 지키겠다"며 "해양바이오, 해양관광·레저, 친환경 선박·해양산업 등 신산업 육성과 일자리 창출도 중점 추진하겠다"고 덧붙였다.

김 장관은 아울러 "해양수산업이 가장 어려운 시기에 취임하게 돼 무거운 책임감을 느낀다"며 "해수부의 새로운 여정에 해양수산 종사자와 국민들의 관심과 지원"을 당부했다.

II . ISSUE & TREND

2. '충돌' 미이저스함, 항로 공개 안해...책임 규명 난항

일본 시즈오카(靜岡)현 앞바다에서 발생한 미 해군 이지스함과 필리핀 컨테이너선의 충돌 사고와 관련한 책임 공방이 일고 있다. 미 해군 이지스함 '피츠제럴드'호는 지난 17 일 새벽 1 시께 필리핀 컨테이너선 'ACX CRYSTAL'과 충돌해 오른쪽이 심하게 파손되면서 승조원 7 명이 사망하고 3 명이 부상을 당했다. 20 명이 탑승한 필리핀 컨테이너선은 선수 좌측이 파손됐을 뿐 사상자는 없었다. 이지스함(8315t)은 최첨단 군사 장비를 갖추고 있지만 필리핀 컨테이너선의 규모(2 만 9060t)가 워낙 커 피해가 컸던 것으로 보인다.

일본 해상보안본부가 사고 원인을 조사 중이지만 미일지위협정에 따라 공무 중인 미군과 미군속의 사건·사고에 대해서는 제 1 차 재판권이 미국에 있는데다, 미군이 이지스함의 항로를 군사기밀이라는 이유로 공개하지 않고 있어 수사가 난항을 겪고 있다.

이런 상황에서 사고 원인과 관련된 일본 언론 보도도 엇갈리고 있다. 19 일 일본의 니테레뉴스 24 는 충돌한 각도 등으로 볼 때, 이지스함에 책임이 있는 것으로 보인다고 관계자를 인용 보도했다. 이 관계자는 이지스함과 컨테이너선의 진로가 교차하는 위치에 있었으며, 해상충돌예방법상 이즈스함이 피해야할 의무가 있었던 것으로 보인다고 밝혔다. 컨테이너선에서 보면 이지스함이 왼쪽 전방에서 횡단하려고 해 컨테이너선은 충돌을 피하기 위해 충돌 직전에 오른쪽으로 방향을 바꾸려 했다고 관계자는 전했다.

반면 아사히신문은 필리핀 컨테이너선 책임쪽으로 기울었다. 아사히는 이지스함과 컨테이너선은 같은 방향으로 항해 중이었으며, 뒤편에 있던 컨테이너선이 이지스함의 오른쪽 뒤편을 들이받은 것으로 보인다고 수사관계자를 인용해 보도했다. 컨테이너선 승무원이 "이지스함과 같은 방향으로 항하고 있었다"라고 말했다고 아사히는 전했다. 미군 측 관계자도 이지스함의 오른쪽이 크게 함몰돼 구멍이 난 것을 이유로 컨테이너선이 측면에서 덮친 것으로 보고 있다.

해상충돌예방법에선 2 척의 배가 충돌할 경우 충돌 직전 선박의 위치에 따라 책임을 가른다. 이들 선박이 같은 방향으로 항하고 있었는지, 마주보고 항행하고 있었는지, 아니면 한 선박이 상대방의 진로를 가로질러 횡단했는지에 등에 따라 어느 선박에 회피 의무가 있는지 규정하는데, 나란히 항해하는 상황에선 추월하는 측에 피할 의무가 있다고 정하고 있다. 즉 필리핀 선박이 뒤쪽에서 추월하다 사고가 났을 경우에는 필리핀 선박에 책임이 있다.

II . ISSUE & TREND

한편 이번 사고로 사망한 7 명의 미 해군 사망자는 모두 19~37 세 사이의 남자 승조원으로 확인됐다. 미 해군은 사고 후 가나가와(神奈川)현 요코스카(横須賀) 미 해군 기지로 돌아온 이지스함 선내를 수색해 이들 시신을 모두 확인했다. 미 해군 잠수사들은 선박 침실에서 이들의 시신을 발견했는데, 이들은 선체 오른편이 파손돼 물이 들어갔지만 탈출하지 못해 선내에 고립돼 익사했을 가능성이 높은 것으로 조사됐다.

현재 필리핀 컨테이너선도 요코하마(横浜)항에 정박해 있으며, 사고 경위와 관련해 조사를 받고 있는 것으로 알려졌다. 그러나 미일 지위협정에 따라 일본은 우선적으로 컨테이너선에 대한 조사만 실시할 수 있는 것으로 알려졌다.

조지프 오코인 미 제 7 함대 사령관은 전날 "(승조원들이) 살아있는 것이 기적적"이라며 사고 원인 조사를 진행할 것이라고 밝혔지만, 일본 측 조사에 대한 구체적 협력에 관해서는 확언을 피했다.

3. 컨 정기선 사업에 전향적 투자와 관심 가질 때

글로벌 경기는 소비사이클에 접어드는가라는 질문을 하게되는 요즘 컨테이너 운송시장에 대한 중간점검이 필요하다고 판단된다. 무관심한 가운데 컨테이너 시장 운임도 저점대비 100% 이상 상승했다. 운임의 상승은 당연히 컨테이너 시장의 수급적인 변화때문에 발생하는 것이라 분석된다. 공급이 과도하게 증가하는 구간에서 벗어났으며 수요가 미주지역을 중심으로 살아나고 있다. 한자릿수대 중반에 머물던 북미지역 컨테이너 수입량은 두자릿수로 증가폭을 확대는 중이다. 유럽 지역의 물동량 증가가 시장 회복의 키를 쥐고 있는데, 아직 실질적인 물량 증가는 나타나지 않았으나 물량에 영향을 주는 소매판매와 주택시장 지표가 반등하고 있다. 올해들어 큰 폭의 반등을 보여준 벌크시장의 움직임이 1년전 지금의 컨테이너와 비슷한 모습을 보여주었다는 점을 기억할 필요가 있다는 지적이다.

올해 상반기 해운업에 대한 시장의 관심이 살아나고 관련업체들의 주가도 많이 상승했다. 그럼에도 불구하고 도무지 시장이 관심을 기울여 주지 않는 분야는 바로 컨테이너 시장이다.

흥미로운 점은 1년 이상 운임이 상승하고 있음에도 불구하고 무관심 그 자체라는 점이다. 스팟 운임을 기본으로 해 산출되는 SCFI(상하이발컨테이너운임지수)는 2016년 3월 18일 기록한 저점 400.43 포인트 대비 117.1% 상승한 869.5 를 기록중에 있다. 중국발 컨테이너 운임 지수인 CCFI는 그보다 한 달 늦은

II . ISSUE & TREND

2016년 4월 29일에 저점 운임인 632.36을 기록한 뒤 최근까지 33.1% 상승했다. 한 주주의 움직임은 아니었으며, 1년 이상 운임이 점진적으로 상승했다.

그런데 왜 아무도 관심이 없을까? 간단히 이야기 하면 낮아도 너무 낮다. 절대적인 운임이 너무 낮아 운임이 상승했어도 이 정도 수준에서는 해운사가 수익을 내기 어렵다. 실제로 평균운임은 지난 해 1분기대비 2017년 1분기가 높았음에도 불구하고 세계 1위 컨테이너 업체인 머스크라인은 영업적자 전환했고, 한국 최대 컨선사인 현대상선은 폭은 줄였지만 적자를 이어갔다.

엄경아 신영증권 애널리스트는 "현재 컨테이너 시장이 보여주고 있는 양상은 6개월~1년 전 벌크 시장이 보여준 양상과 매우 비슷하다"며 "첫째로 운임이 상승 중에 있지만, 해운사들의 실적은 나아지지 않는다"며 "벌크선 운임지수도 290포인트까지 하락한 뒤 1000포인트 미만 수준에서 등락을 거듭하는 동안에는 해운사들의 재무구조가 악화됐다"고 밝혔다. SCFI는 지속적으로 상승하고 있지만, 컨테이너 선사들은 여전히 적자에서 벗어나지 못하고 있다는 것이다.

초저시황에서 해체량이 급격하게 늘어난다는 점도 공통점이다. 2015년과 2016년 2년 연속 매년 2,500만 dwt 이상의 벌크선이 해체되었다. 연간 인도된 선박이 4,700~4,900만 dwt인데, 절반 이상이 해체되어 공급증가율이 급격하게 둔화되기 시작했다. 벌크선이 해체량이 증가한 이후 1년 뒤 컨테이너의 해체량이 증가하기 시작했다. 2016년 7월 파나마운하가 확장 개통됨에 따라 중형 컨테이너의 효용가치가 급격하게 하락했고, 해체로 이어졌다. 80만 TEU가 인도되면 50만 TEU는 해체로 사라지고, 공급증가율이 1~2%대로 하락했다.

신조선 발주는 늘지 않는 가운데 중고선 가격이 하락하자 중고 거래량은 급격히 늘어났다. 중고 벌크선의 거래량은 2015년보다 2016년에 더, 2016년보다 2017년 1분기에 더 늘어났다. 최근 중고선 가격이 상승함에 따라 중고 거래량이 감소하고 신조거래량이 늘어나려는 조짐이다. 컨테이너 시장은 드라이벌크 시장보다는 진행단계가 느리다. 중고선가가 지나치게 하락하여 중고선 거래량이 증가하고 있으며, 아직 중고선가의 의미있는 상승은 나타나지 않고 있다. 염가의 선박이 제 주인을 찾아가는 시간이 더 필요할 것으로 보인다. 터무니없이 낮은 중고선가가 신조선가대비 적정 수준으로 상승하는데는 생각보다 오랜 시간이 걸리지 않는다. 벌크선의 경우 불과 1개월 사이에 중고선가가 20% 이상 상승했다는 점을 고려하면, 컨테이너의 경우도 잉여선박의 주인찾기가 마무리되는 국면에 상승할 것으로 예상된다.

II . ISSUE & TREND

수요 선박시장의 과잉공급은 소강상태로 들어가고 있다. 항 후 인도선박 기준으로 연간 1~2% 정도의 공급증가가 이루어질 예정이고, 투기적인 발주의 회복도 더디다. 수급 균형을 흔들 수 있는 키는 수요가 쥐고 있다. 드라이벌크 선대가 연간 15% 씩 늘어날 때는 5%의 수요 증가가 업황 반전에 아무런 영향을 주지 못하지만, 선박 공급량이 1% 늘어날 때 2%의 수요 증가는 큰 변화를 가져온다. 실제로 컨테이너 시장의 수요증가율이 공급증가율을 상회하기 시작한 시점은 2016년부터이다. 태평양노선의 기여가 컸다. 전세계 컨테이너 물동량이 3.8% 증가한 반면, 북미지역의 수입 컨테이너 양은 4.8% 증가했다. 최근 이 지표는 3 월과 4 월에 수입량 증가율이 13.2%, 9.4%를 기록하며 기존 증가율을 벗어나는 모습이다.

컨테이너 시장은 리테일과 하우스징 시장의 변화가 물동량의 많은 부분을 좌우한다. 미 주지역의 물동량 증가는 금융위기 이후 매우 느리게 회복되어 온 주택시장의 회복이 가져온 결과로 추정된다. 2009 년 이후 지속적으로 신규주택 착공이 늘어나고 있는데, 절대수치 기준 착공수가 늘어나서 10 년 전 수준을 회복한 것은 최근 1 년 사이이다.

2017 년에 이어 2018 년까지 컨테이너시장의 추세적인 회복은 수요가 북미에서뿐만 아니라 유럽에서도 살아나는 것이 중요하다. 아직까지 유럽 컨테이너 수입량 측면에 서는 특별한 변화는 없다. 3 월에 4% 이상 수입물동량이 증가하면서 수요회복을 기대 했던 수치는 4 월에 다시 0%대의 미미한 증가만을 보여주고 있다.

직접적인 물동량 증가 정황은 아직 나타나지 않고 있으나, 주택시장이나 소매판매의 회복을 통해 향후에 물동량이 회복될 것을 기대해볼 수 있다. 컨테이너 시장은 주택 및 소매시장에 대한 연계성이 높다. 유로존의 소매판매 볼륨은 07 년 수준을 넘어섰으며, 주택관련 대출이 2016 년 이후 지속적으로 성장하고 있다.

엄경아 애널리스트는 "컨테이너 시장 회복에 대비해 국내시장에서 관심에 두어야 할 상장사는 대한해운과 (주)한진이다"며 "대한해운은 한진해운의 미주와 아주서비스 컨테이너 영업권을 사들여 신규로 컨테이너 정기선 영업을 하는 SM 상선의 지분을 보유하고 있다"고 밝혔다. 그는 이어 "SM 상선은 다른 컨테이너 선사들 대비 선박을 저가에 도입해 물량확보시 이익률이 상대적으로 높을 것으로 판단된다"며 "물론 초기 매출 증대 시기에 고정비를 빠르게 커버하는지 여부를 확인해 볼 필요는 있지만 무엇보다도 원가경쟁력이 글로벌 선사들 대비 높다는 점은 강점으로 꼽힐 것으로 전망된다"고 지적했다.

II . ISSUE & TREND

4. 선박금융공사 로드맵 '先해운 後조선 통합'

문재인 대통령의 한국해양선박금융공사 설립 공약과 관련, 한국선박해양과 한국해양보증보험 등 해운 지원 기능을 우선 통합하고 선박펀드 등 조선 지원 기능은 향후에 통합하는 방안이 검토되고 있다.

국회 정무위원회와 부산시 등에 따르면 금융위원회는 선박금융공사 공약 이행을 위해 우선 한국선박해양과 한국해양보증보험을 통합해 (주)한국해양선박금융을 설립하는 방안을 논의 중이다. 금융위는 오는 10월 말까지 두 기관의 통합 방안을 마련하고 2018년 3월까지 통합을 마무리하는 일정을 고려하고 있다. 또 자산관리공사와 수출입은행 등이 수행하고 있는 선박펀드 등 조선업 지원 기능은 관계기관 협의 등의 형식을 갖춘 뒤 중장기 통합 과제로 넘기는 전략을 논의 중인 것으로 알려졌다.

금융위가 이처럼 조선업 지원을 중장기 과제로 돌린 배경에는 세계무역기구(WTO) 제소 등 통상 마찰에 대한 우려가 자리 잡고 있다. 선박금융공사 설립은 금융위 이외에 해양수산부, 기획재정부, 산업통상자원부 등이 관여하는 복합 과제로 문재인 정부의 인수위 역할을 하는 국정기획자문위원회가 각 부처의 검토안을 놓고 최종 대안을 논의 중인 것으로 알려졌다.

부산시의 경우 한국선박해양을 선박금융공사로 전환하고 한국해양보증보험을 인수합병(M&A)하는 방식으로 통합하는 방안을 제시했다. 부산지역 해양수산계에서는 "선박금융공사가 금융 지원 기능뿐 아니라 선사 간 협력, 조선과 해운산업 간 협력을 이끌어 낼 수 있도록 구성돼야 한다"는 지적이 나오고 있다.

정책적·산업적 측면도 함께 고려한 해양산업 전반을 지원하는 조직이 돼야 한다는 이야기다. 이와 관련, 국회 정무위 소속 더불어민주당 김해영 의원은 "선박금융공사 설립은 해양산업 발전을 위한 체계적이고 안정적인 금융 지원을 위해 반드시 필요하다"면서 "공약 실현을 통해 부산이 동북아 해양산업의 중심지로 자리매김할 수 있도록 노력하겠다"고 밝혔다. 선박금융공사 위치와 관련해선 인천에서 유치 의지를 보이면서 지역 간 갈등 가능성이 제기됐지만 한국선박해양, 한국해양보증보험 등이 이미 부산에 자리 잡고 있어 이를 통합하는 형식으로 출범하게 되면 자연스럽게 부산 입지가 확정될 것이라는 전망이 나온다.



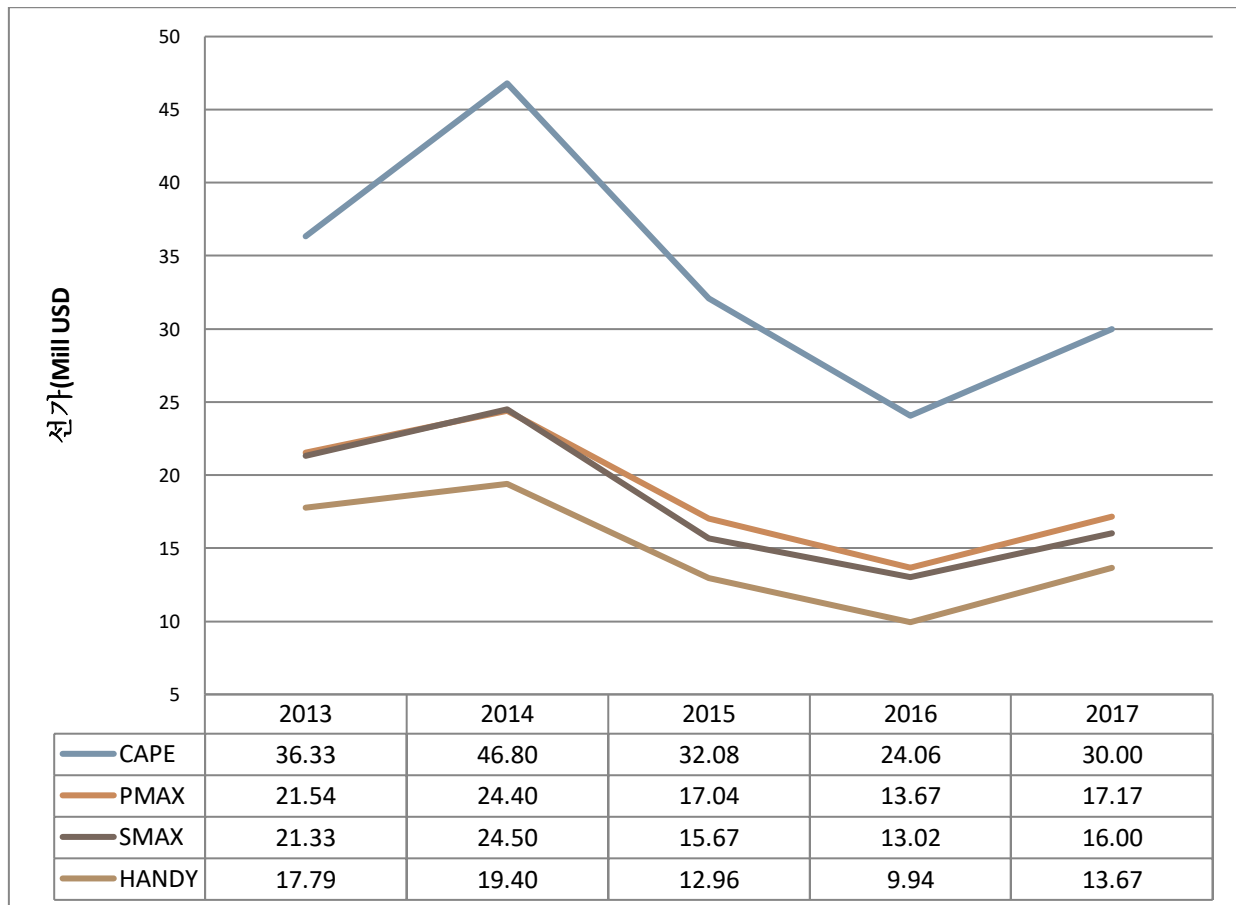
III. BULK CARRIER

(◆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 | 30.00 |
| | 6% | 29% | -31% | -25% | 25% |
| Panamax 76K | 21.54 | 24.40 | 17.04 | 13.67 | 17.17 |
| | -2% | 13% | -30% | -20% | 26% |
| Supramax 56K | 21.33 | 24.50 | 15.67 | 13.02 | 16.00 |
| | -4% | 15% | -36% | -17% | 23% |
| Handysize 32K | 17.79 | 19.40 | 12.96 | 9.94 | 13.67 |
| | 2% | 9% | -33% | -23% | 38% |

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

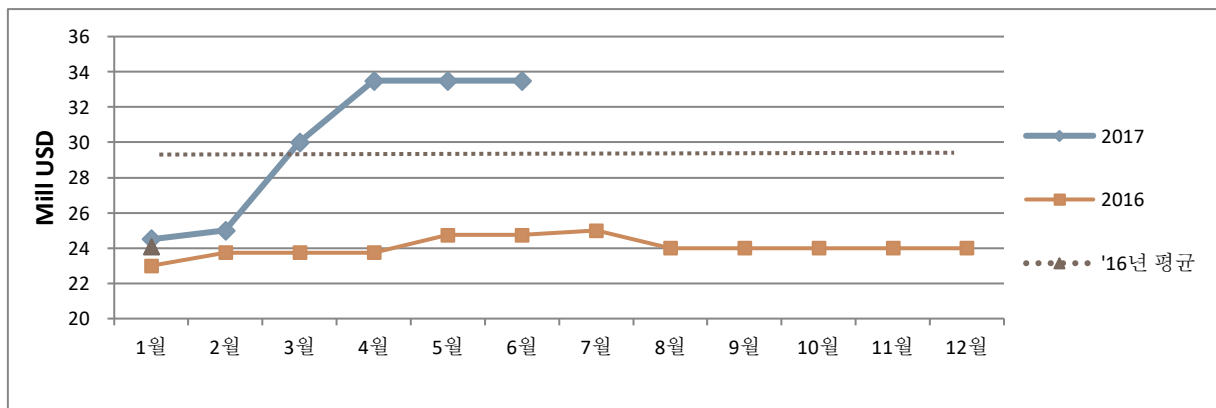




III . BULK CARRIER

| 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% |
| | PMAK 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% |
| | SMAK 56k | 선가 | 14.50 | 15.00 | 16.00 | 17.00 | 17.00 | 16.50 | 16.0 |
| | | 전월대비 | 3.6% | 3.4% | 6.7% | 6.3% | 0.0% | -2.9% | - |
| | | 전년대비 | 11.5% | 25.0% | 33.3% | 41.7% | 30.8% | 30.8% | 22.9% |
| 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 | |
| | PMAK | 13.00 | 13.00 | 13.00 | 13.00 | 14.00 | 14.00 | 13.7 | |
| | SMAK | 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 | |

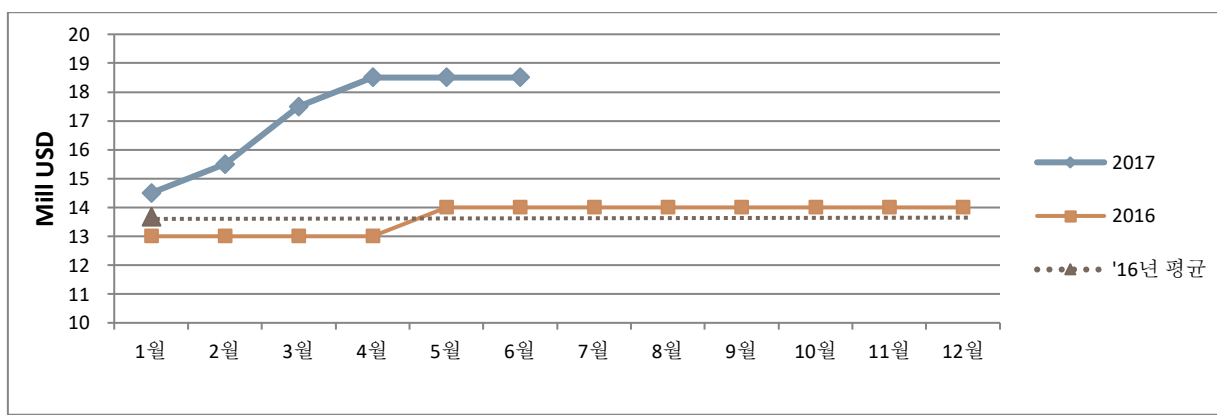
□ Cape



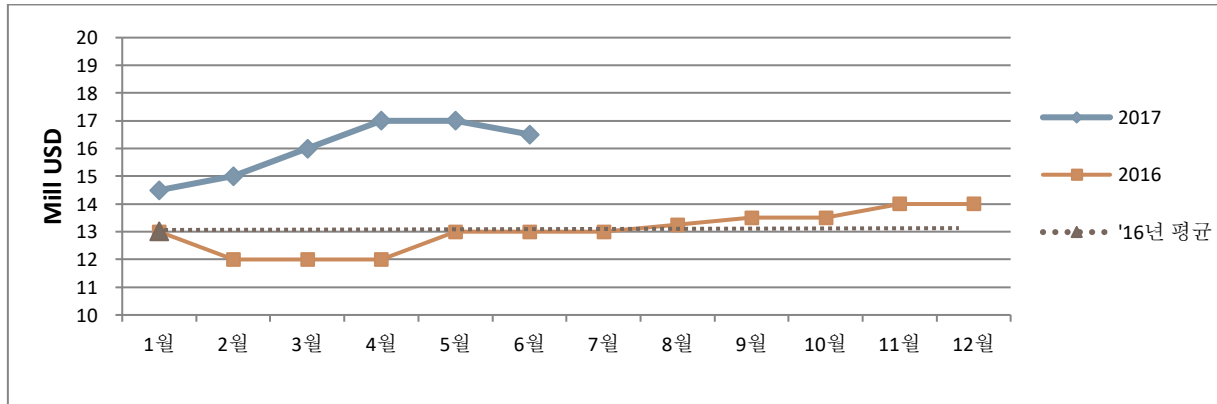
□ Panamax



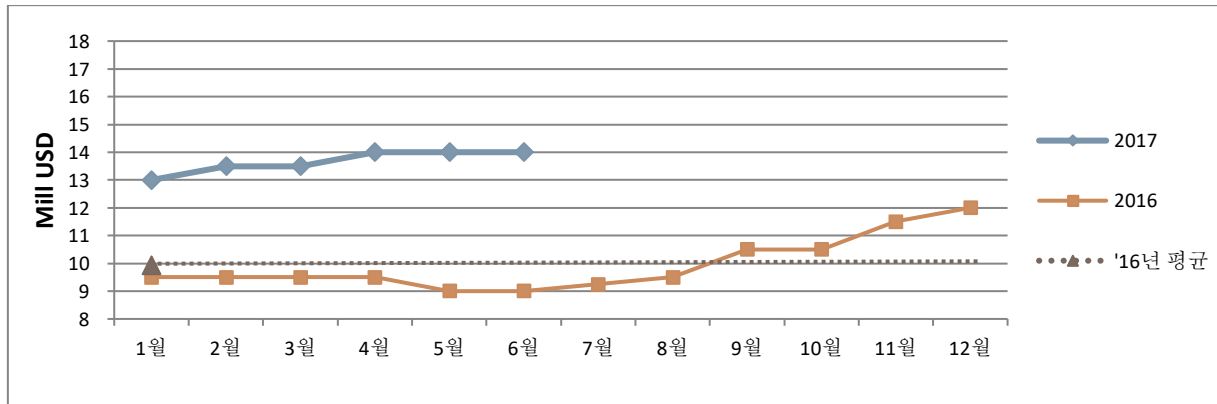
III . BULK CARRIER



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | GEAR | PRICE | REMARKS |
|------|-----------------|---------|------|-------|-------|-----------|-------|---|
| BC | GOLDEN OPUS | 180,716 | 2010 | KOREA | B&W | | 28.85 | Norwegian buyer (Blystad) |
| BC | PACIFIC CANOPUS | 180,330 | 2012 | CHINA | B&W | | 26 | Undisclosed buyer, incl. T/C for 6~11 months @ \$12,350/day |
| BC | TENYO | 78,236 | 2003 | JAPAN | B&W | | 8.2 | Chinese buyer |
| BC | SANVI | 73,992 | 2000 | JAPAN | B&W | | 6.2 | Greek buyer (Ilios Shipping) |
| BC | PRIVBALTIC | 57,959 | 2013 | CHINA | B&W | C 4x35t | 12.8 | Undisclosed buyer |
| BC | PRIVGULF | 57,959 | 2013 | CHINA | B&W | C 4x35t | 12.8 | Undisclosed buyer |
| BC | WREN | 53,389 | 2008 | CHINA | B&W | C 4x35t | 8 | Greek buyer (Starbulk) |
| BC | PRECIOUS WIND | 52,551 | 2001 | JAPAN | MITSU | C 4x30t | 6.2 | Greek buyers |
| BC | ASTRA | 48,821 | 2004 | JAPAN | SULZ | C 4x30t | 8 | Undisclosed buyer |
| BC | NEPTUNE | 35,947 | 2015 | JAPAN | B&W | C 4x30.5t | 17 | Far Eastern buyer |
| BC | ORIENT BECRUX | 33,383 | 2013 | JAPAN | MITSU | C 4x30t | 13 | European buyer |
| BC | SILVERSTAR | 31,762 | 2008 | CHINA | MITSU | C 4x30t | 4.9 | Undisclosed buyer |
| BC | MIDWAY | 28,678 | 2003 | JAPAN | MITSU | C 4x30t | 5.5 | Undisclosed buyer |

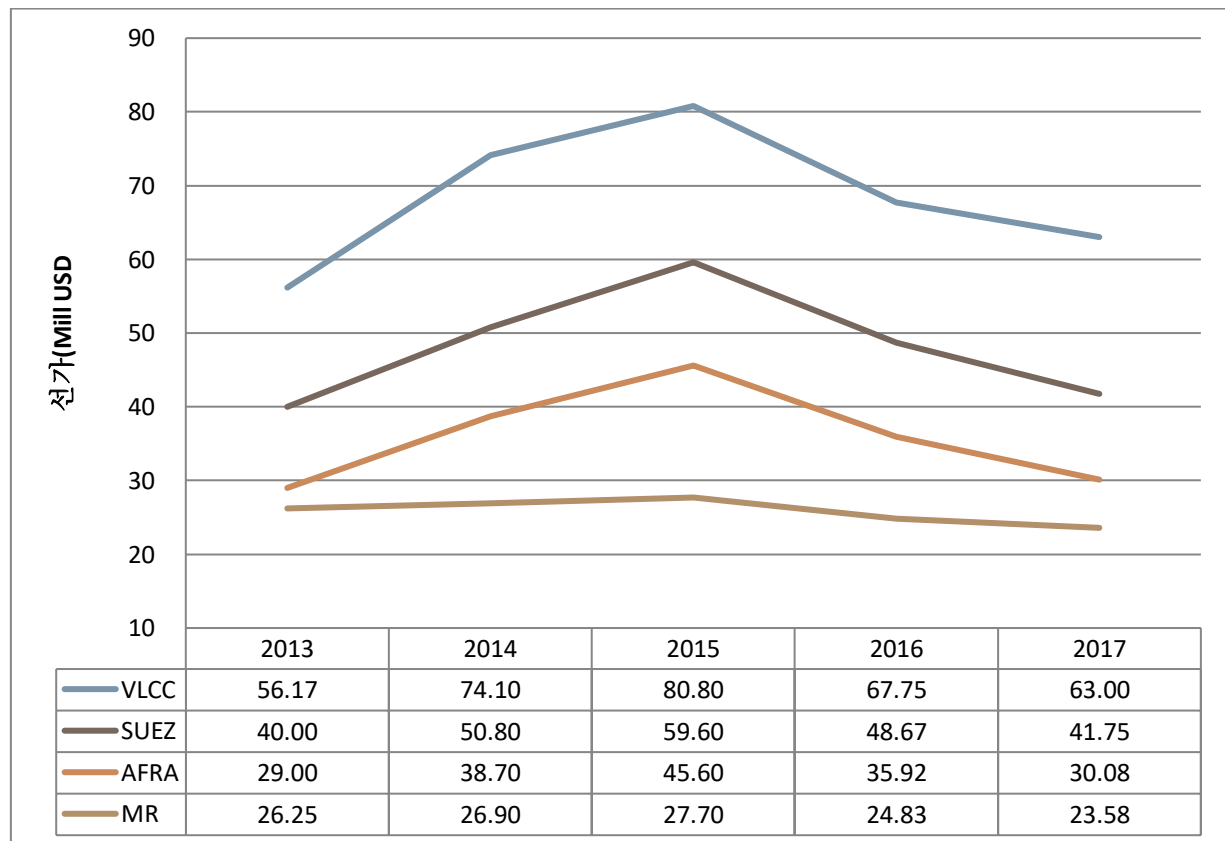
IV. TANKER

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

| 구분 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|
| VLCC 310K | 56.17 | 74.10 | 80.80 | 67.75 | 63.00 |
| | -10% | 32% | 9% | -16% | -7.0% |
| Suezmax 160K | 40.00 | 50.80 | 59.60 | 48.67 | 41.75 |
| | -10% | 27% | 17% | -18% | -14.2% |
| Aframax 105K | 29.00 | 38.70 | 45.60 | 35.92 | 30.08 |
| | -5% | 33% | 18% | -21% | -16.2% |
| MR 47K | 26.25 | 26.90 | 27.70 | 24.83 | 23.58 |
| | 5% | 2% | 3% | -10.3% | -5.0% |
| Chemical Tanker IMO II 13K | 11.94 | 13.00 | 12.60 | 13.92 | 12.46 |
| | 13% | 9% | -3% | 10.4% | -10.5% |

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

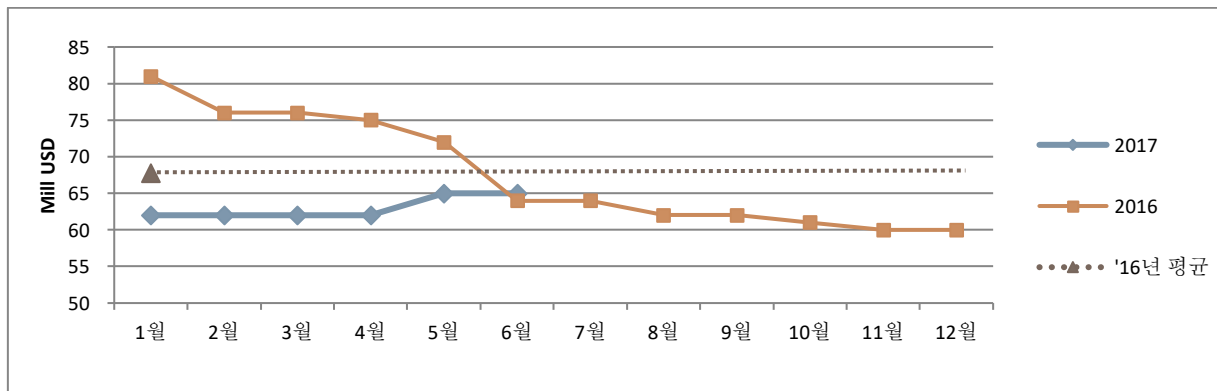




IV. TANKER

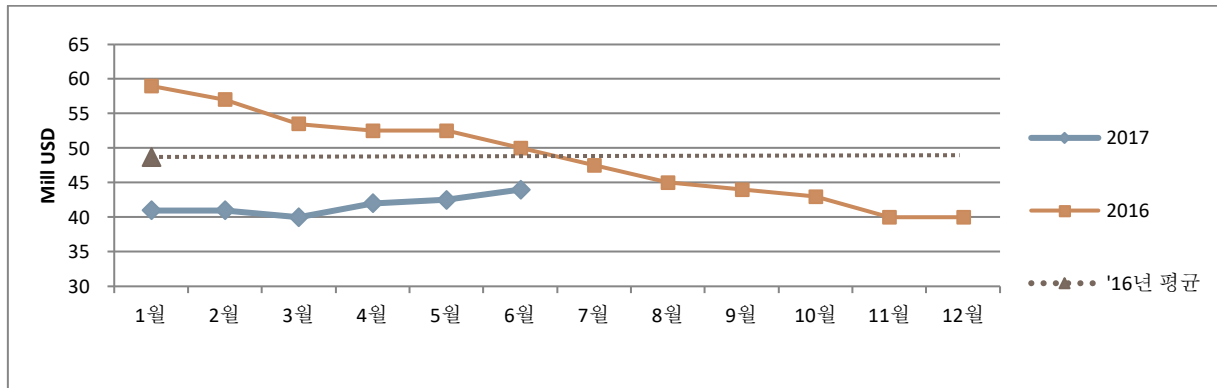
| 구분 | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 평균 | |
|---------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 2017 | VLCC 310K | 선가 | 62.00 | 62.00 | 62.00 | 62.00 | 65.00 | 65.00 | 63.0 |
| | | 전월대비 | 3.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4.8% | 0.0% | - |
| | | 전년대비 | -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 | 44.00 | 41.8 |
| | | 전월대비 | 2.5% | 0.0% | -2.4% | 5.0% | 1.2% | 3.5% | - |
| | | 전년대비 | -30.5% | -28.1% | -25.2% | -20.0% | -19.0% | -12.0% | -14.2% |
| | 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% |
| CHEM IMO2 13K | 선가 | 12.25 | 12.00 | 12.75 | 12.50 | 12.75 | 12.50 | 12.5 | |
| | 전월대비 | -5.8% | -2.0% | 6.3% | -2.0% | 2.0% | -2.0% | - | |
| | 전년대비 | -12.5% | -15.8% | -10.5% | -12.3% | -10.5% | -10.7% | -10.5% | |
| 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

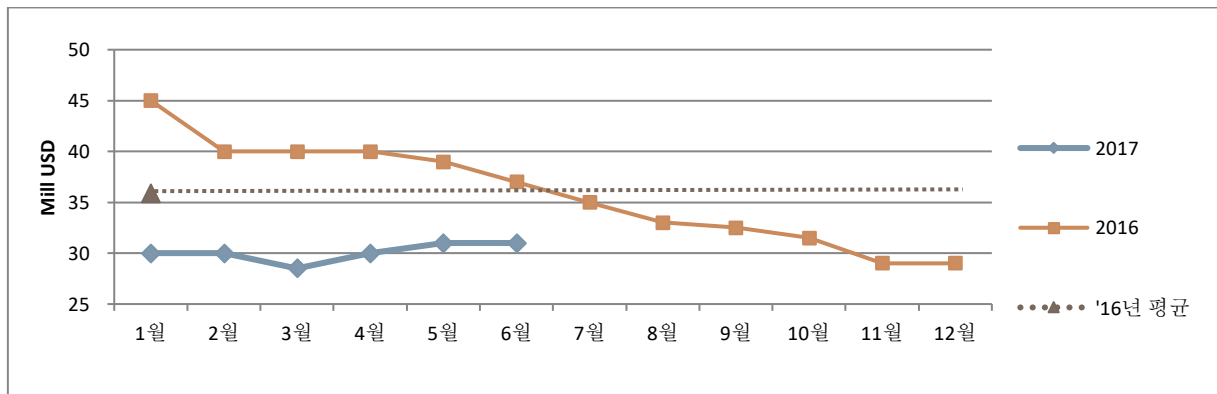


IV. TANKER

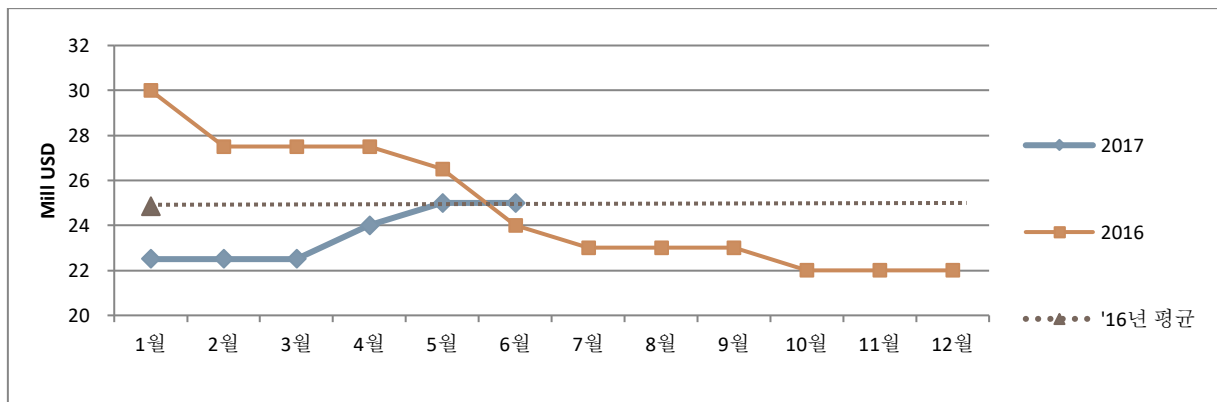
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | IMO | PRICE | REMARKS |
|--------|-------------------------|---------|------|-------|-----------|-----|-------|---|
| TANKER | DONG-A SPICA | 157,000 | 2017 | CHINA | | | 51.5 | USA buyer (International Seaways) |
| TANKER | DONG-A CAPELLA | 157,000 | 2017 | CHINA | | | 51.5 | |
| TANKER | HELLESPONT PROTECTOR | 73,821 | 2007 | CHINA | B&W | | | Undisclosed buyer |
| TANKER | HELLESPONT PRIDE | 73,727 | 2006 | CHINA | B&W | | 40 | |
| TANKER | HELLESPONT PROMISE | 73,669 | 2007 | CHINA | B&W | | | |
| TANKER | ORIENTAL RUBY | 50,375 | 2005 | KOREA | B&W | | 10.5 | Greek buyer(Avin) |
| TANKER | ORIENTAL EMERALD | 50,353 | 2005 | KOREA | B&W | | 10.5 | |
| TANKER | NORD INTEGRITY | 48,026 | 2010 | JAPAN | B&W | | 17.5 | Greek buyer |
| TANKER | MARTIN | 36,403 | 1993 | JAPAN | SULZ | | 3.6 | Middle Eastern buyer |
| TANKER | MAERSK RAPIER | 34,985 | 2000 | CHINA | B&W | | 6.5 | Undisclosed buyer |
| TANKER | PRIAM | 7,902 | 1992 | JAPAN | MITS U | 2&3 | 2.5 | Undisclosed buyer |

2) CONTAINER, REEFER, ETC

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | CAPA | UNIT | PRICE | REMARKS |
|------|--------------|-------|------|-------------|-----|------|------|-------|---------------|
| CONT | CAPE MORETON | 38882 | 2005 | GERMAN Y | B&W | 2741 | TEU | 7.85 | German buyers |

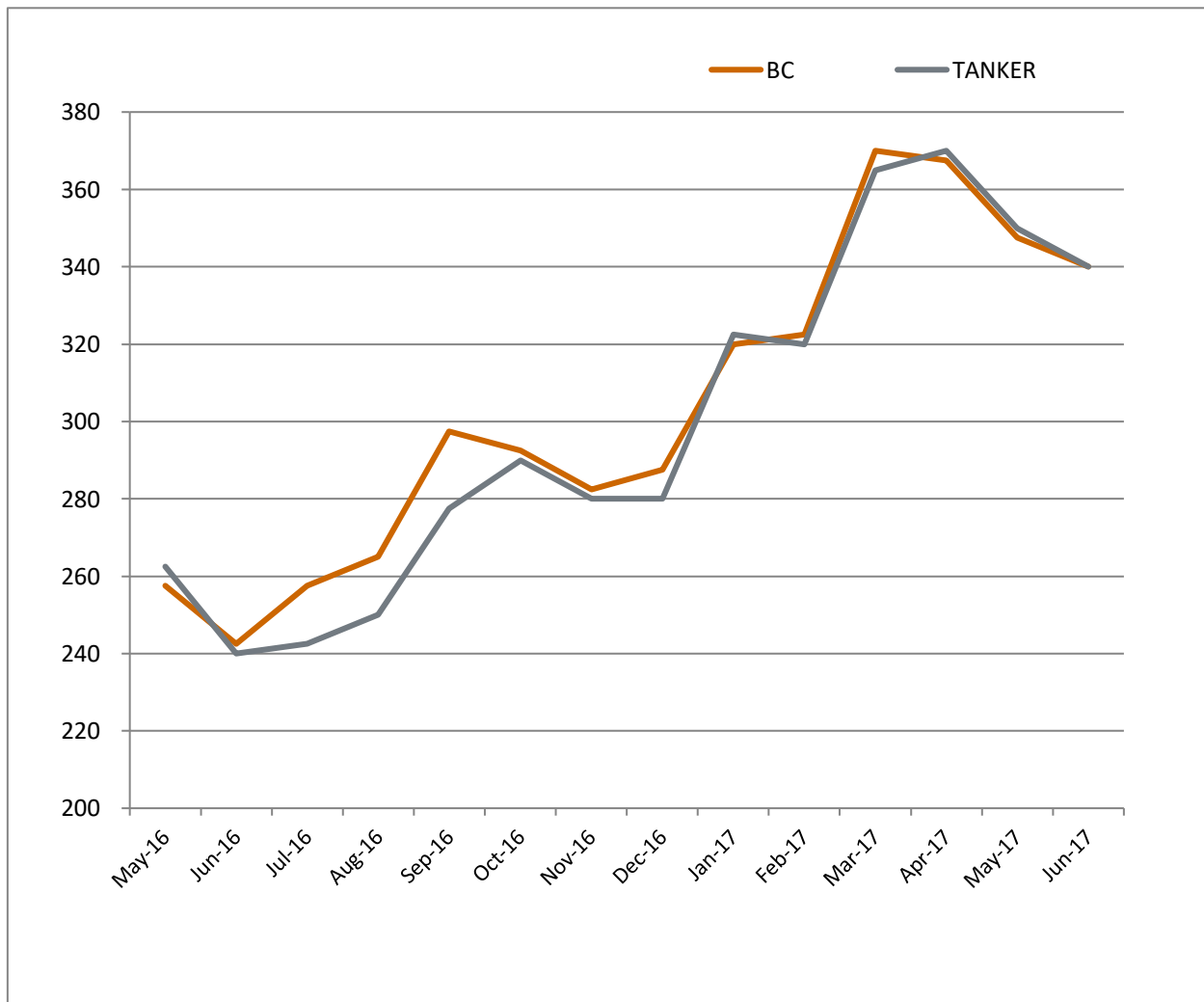


V . DEMOLITION

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)



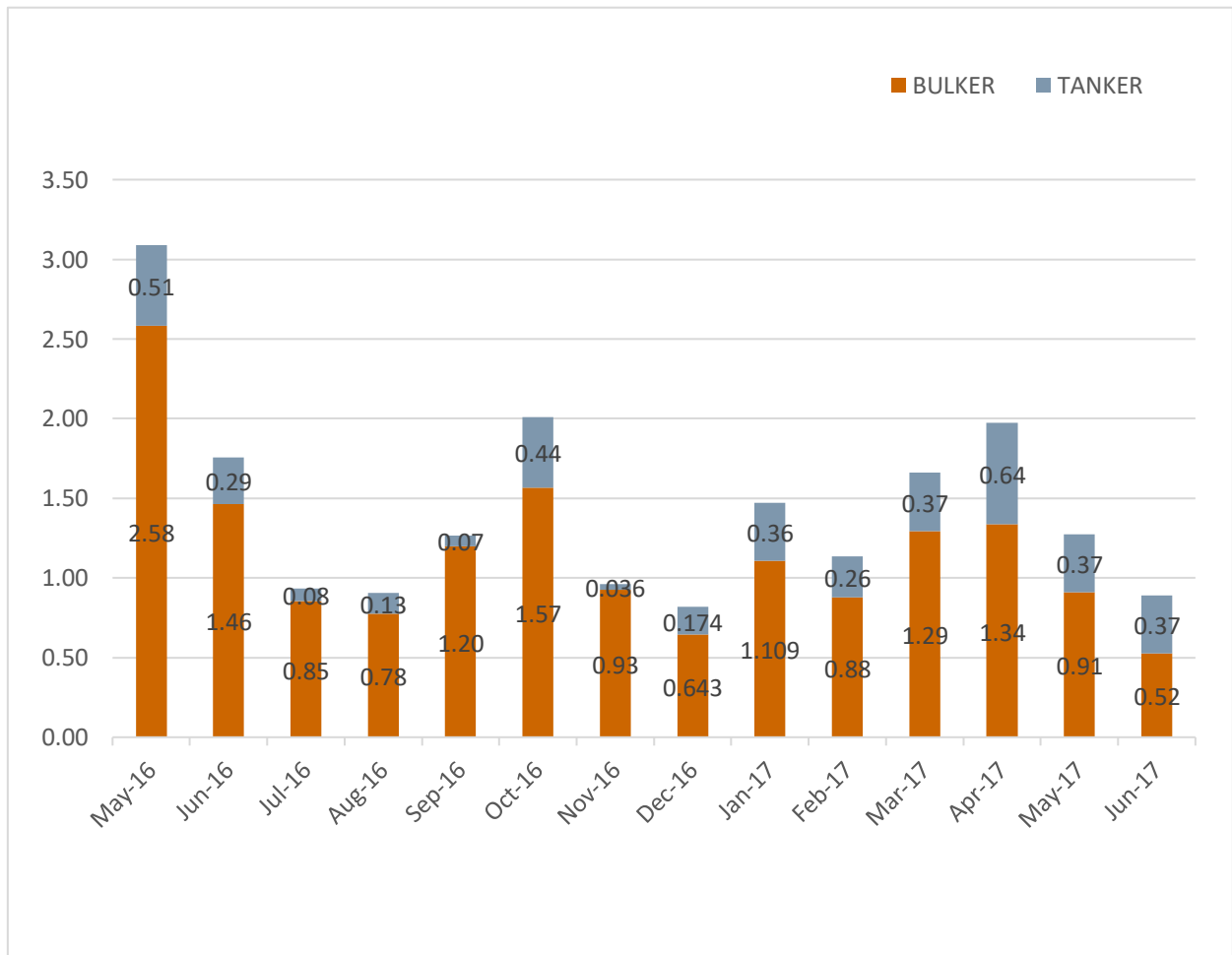


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

| 해체선 총량 | 2016 년 | | 2017 년 누적 | | | 2016 년 6 월 | | 2017 년 6 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 | 2.36 | 82.5% | 30 | 65.2% | 0.29 | 3 | 0.37 | 24.4% | 4 | 33.3% |
| BC | 27.34 | 428 | 6.05 | 22.1% | 144 | 33.6% | 1.46 | 26 | 0.52 | -64.1% | 12 | -53.8% |

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

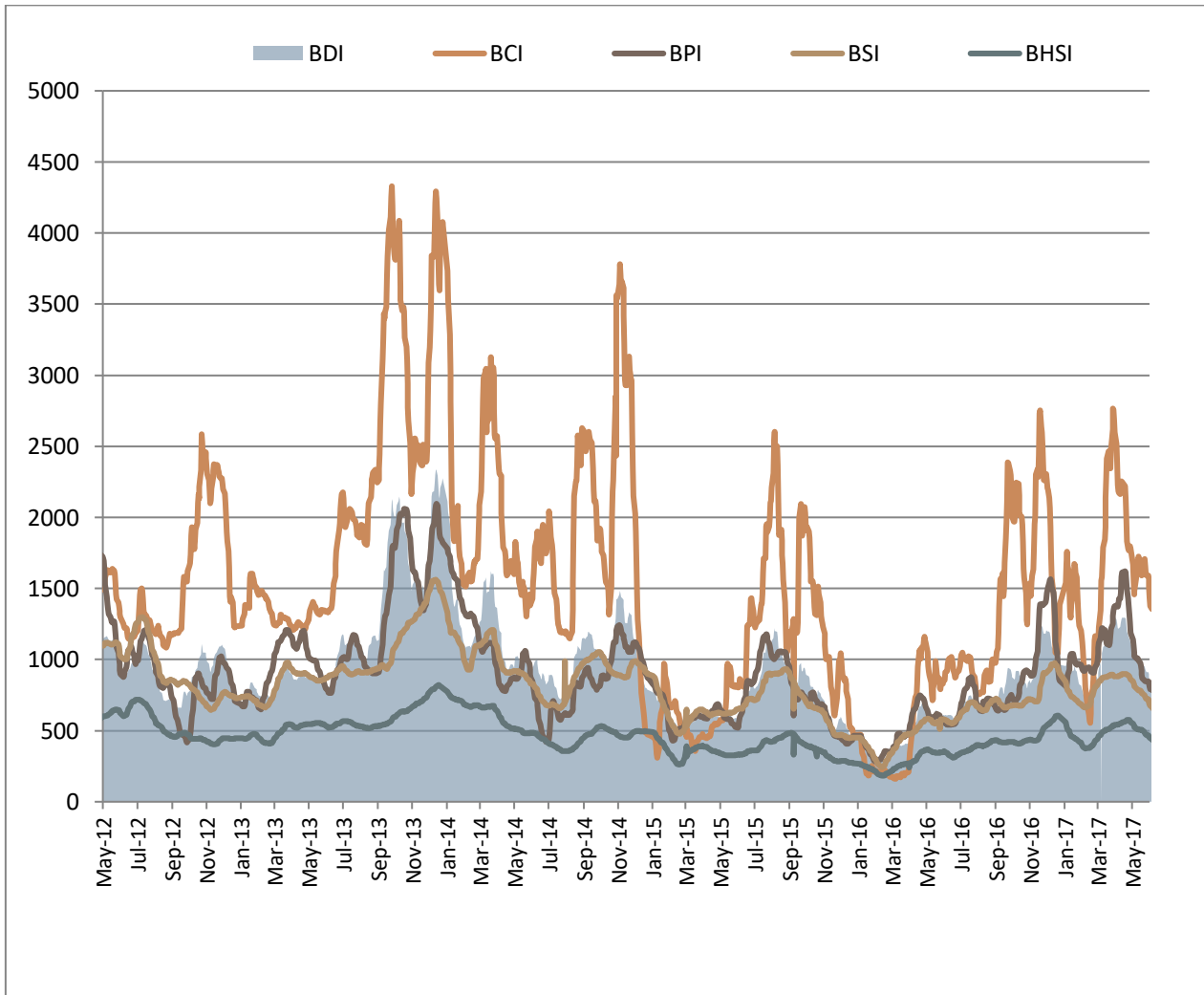
| TYPE | VESSEL | DWT | LDT | BLT | YARD | M/E | PRICE | REMARKS |
|------------|--------------|--------|-------|------|-------|-------|-------|---------------------------------------|
| PCC | MAPLE ACE II | 15,361 | 10247 | 1992 | JAPAN | MITSU | 330 | INDIA |
| PCC | SEA ANEMOS | 2,666 | 2709 | 1980 | JAPAN | B&W | 220 | TURKEY |
| TANK ER | DISTYA AMEYA | 95,420 | 16479 | 1995 | KOREA | B&W | 330 | INDIA |
| TANK ER | TIRUPATI | 94,225 | 24081 | 1994 | ITALY | SULZ | 330 | INDIA |
| TANK ER | PALENQUE I | 44,646 | 8450 | 1992 | CHINA | B&W | 350 | BANGLADESH, Gas free for hot works |



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

| | 2017-06-16 | 2017-06-09 | CHANGE | 5 Year High | 5 Year Low |
|------|------------|------------|--------|-------------|------------|
| BDI | 851 | 849 | 2 | 2337 | 290 |
| BCI | 1213 | 1438 | -225 | 4329 | 161 |
| BPI | 964 | 813 | 151 | 2096 | 282 |
| BSI | 701 | 654 | 47 | 1562 | 243 |
| BHSI | 435 | 425 | 10 | 821 | 183 |





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

| (USD/Ton, Change) | Singapore | | Rotterdam | | Houston | |
|-------------------|-----------|-------|-----------|-------|---------|--------|
| IFO380 | 298.00 | -7.50 | 279.00 | -5.50 | 270.00 | -0.50 |
| IFO180 | 331.50 | 7.50 | 315.00 | -5.50 | 354.50 | 0.00 |
| MGO | 439.50 | -5.00 | 419.50 | 2.50 | 443.00 | -19.00 |

❖ 기준일 : 6 월 16 일 기준

3) Exchange Rate

| 구분 | 2017-06-16 | 2017-06-09 | CHANGE |
|----------|------------|------------|--------|
| 미국달러 | 1122.80 | 1125.00 | -2.20 |
| 일본엔(100) | 1012.72 | 1022.77 | -10.05 |
| 유로 | 1251.75 | 1259.72 | -7.97 |
| 중국위안 | 165.63 | 166.21 | -0.58 |

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

| 구분 | 행사명 | 일시 | 장소 (주최) | 기타 |
|-----|------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|---|
| 세미나 | 2017년 하반기 글로벌 경제전망 세미나 | 6.27 (화) | 대한상의 국제회의장 (대한상공회의소) | -하반기 글로벌 경제 및 한국경제 전망 -G2 최근 이슈와 경제/시장전망 ● 미국(통상 등 경제정책과 영향) ● 중국 (한-중관계 및 주요산업 동향) |
| 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