

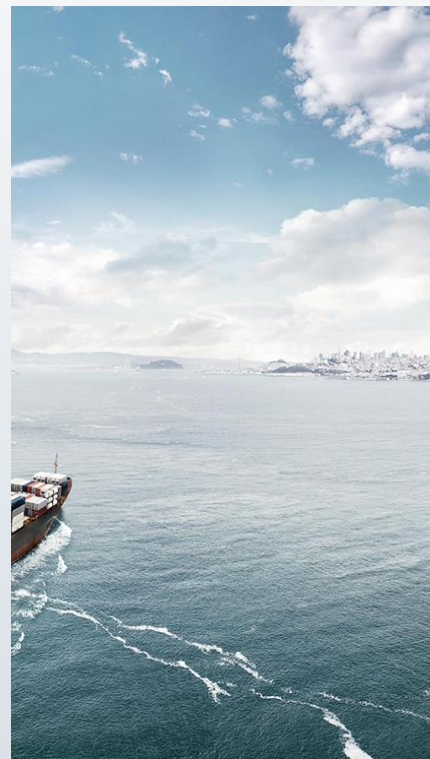


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.157

Updated July 11, 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	3
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

국제해사기구(IMO)의 선박평형수 관리협약이 결국 2년 유예 되었다. 조선업계는 오는 9월 협약 발효로 노후선 퇴출에 따른 신규 선박 발주를 기대했지만 규제 강화가 늦춰지면서 일감 확보도 늦춰질 가능성이 커졌다. 다만 IMO가 2020년부터 선박 연료유 황산화물(SOx) 규제를 강화하기로 한 점은 변함이 없는 만큼 내년부터는 동 선박 규제에 대응한 발주가 본격화할 것으로 보인다

한진중공업이 그리스의 피스티올리스(PISTIOLIS)가 이끄는 센트럴시핑모나코(CENTRAL SHIPPING MONACO)로부터 LR2(LONG RANGE2) 탱커선 2척+2척(옵선)을 수주했다. 확정발주된 2척 선박은 오는 2019년 4월, 옵선 2척은 행사될 경우 2019년 6월에 인도될 예정이다.

피스티올리스는 고효율·친환경 선박으로 선단개편을 추진하고 있으며 이번 발주도 선단개편 차원에서

클락슨에 따르면 전세계 LR2 탱커선 수주잔량은 41척으로 집계됐으며 머스크탱커스(MAERSK TANKERS), 존 프레드릭센(JOHN FREDRIKSEN), 테나마리스(THENAMARIS), 톰(TORM)과 같은 글로벌 선사들이 선박 발주에 나서고 있다.

올해 신조선 발주 선박은 340여척으로 전년대비 15% 상승하였다. 특히 벌크선의 경우 올해 신조 발주된 벌크선은 60여척으로 이미 2016년 전체 신조발주량을 넘어섰다.

2. 벌크선 시장동향

BDI 지수가 하락세를 이어가고 있다. 이미 바이어들의 오퍼가격은 점점 낮아지고 있으며, 바이어와 셀러간의 가격차이로 인해 매각이 보류된 선박도 한두척 나오고 있다.

케이프벌크선 "CAPE FRONTIER" (180,201 DWT BUILT 2006 KOYO)이 1,800만 달러 수준에 그리스의 GOLDEN UNION에 매각된 것으로 알려졌다. 지난 4월에 매각된 THE "YURITAMOU" (180,184 DWT BUILT 2007 IMABARI)는 2,400만 달러를 받았던 것과 비교하면 선령 1년차이를 고려하여도 상당히 큰 차이다. 선령 10년의 케이프 벌크선 가격이 하락압박을 크게 받고 있는 듯 하다.

캄사르막스 벌크선 "BBG GLORY" 및 "BBG HOPE" (82,062 DWT, BUILT 2013, BEIHAI SHIPYARD)가 총 2,900만 달러에 일괄 매각되었다. 지난 4월에 매각된 SBI CAKEWALK (81,600DWT, BLT 2014 JIANGNAN

I. MARKET OVERVIEW

SHANGHAI)의 경우 거래가가 척당 2,250 만 달러였었다. 선령이 1 년 더 많다는 점을 고려하여도 BBG 자매선은 상당히 낮은 선가이다.

수프라막스 부문에서 UNITED OCEAN 의 "OCEAN HEAVEN" (58,000 DWT BUILT 2013 TSUNEISHI CEBU)이 1,650 만 달러에 모나코의 SHAMROCK MARITIME 에게 매각되었다. 이 선박은 BWTS 가 설치되어 프리미엄을 받은 것으로 보인다.

"SUNRISE SKY" (58,120 DWT BUILT 2012 TSUNEISHI CEBU)가 대만의 WISDSOM MARINE 으로 1,465 만 달러에 매각되었다. 이 계약에는 7 년간의 재용선(t/c back)계약이 포함되어 있어 마켓가격보다 상당히 높은 가격으로 거래되었다.

3. 탱커선 시장동향

한동안 활발한 움직임을 보였던 탱커선 시장은 7 월들어 차츰 둔화되는 분위기다. 운임시장이 하락하면서 바이어들은 서두르지 않고 한걸음 물러서는 느낌이다.

빈티지 VLCC "Taizan" (300,405 dwt built 2002 NKK)가 1,500 만 달러로 거의 해체선가 수준으로 그리스 바이어 Prominence Maritime 에게 매각되었다. 이 선박은 화물탱크 손상으로 인해 해체선가 수준으로 매각되어 중고선가로 반영하기에는 무리가 있다.

4. 해체선 시장동향

방글라데시 정부가 15% 해체선박 수입관세 부과를 2 년 유예한다고 최종 발표하였다. 그 영향으로 방글라데시 해체선 시장으로부터 수요가 급증하면서 선가는 상승세를 보이고 있다.

하지만 여전히 해체선 시장에 선박공급이 부족한 상태가 이어지며 거래량은 늘지 않고 있다. 게다가 선박평형수처리장치 도입이 2 년 더 유예되면서 노후선의 해체속도는 둔화 될것으로 예상된다.

앞으로도 한동안은 해체시장은 수요/공급 불균형(공급부족) 상태로, 하반기 해체선 시장의 상승 요인으로 작용할 것으로 예상된다.

II . ISSUE & TREND

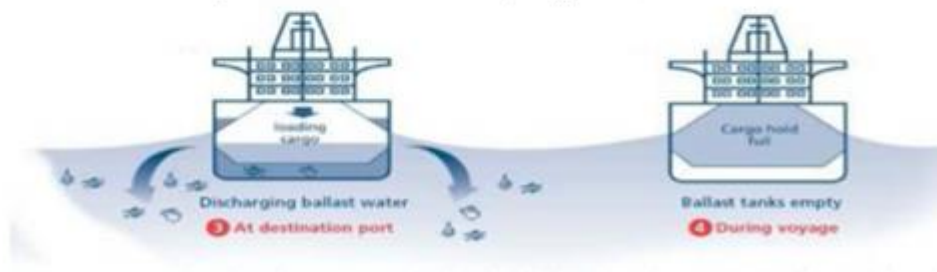
1. 국제해사기구, 선박평형수처리장치 도입 기존 선박 2 년 유예

국제 항해 선박에 반드시 설치해야 하는 선박평형수처리장치(BWTS) 도입이 2 년 유예됐다. 국제해사기구(IMO)는 지난 3~7 일 영국 런던에서 열린 제 71 회 해양환경보호위원회(MEPC)에서 선박평형수처리장치(BWTS) 탑재 기한을 오는 2019 년 9 월 8 일 이후로 연기한다고 결정했다.

(1) 양하시 : 평형수 주입(유해수중생물 유입) (2) 경하상태 운항시 : 평형수이동



(3) 적하시 : 평형수 배출(살아남은 유해수중생물 배출) (4) 만재상태 운항시 : 평형수 없음



선박평형수처리장치의 개념도. 그림/해양수산부

BWTS 는 평형수(선박 무게중심을 잡기 위해 사용하는 바닷물)를 처리하기 전에 평형수 속 해양 생물을 제거할 수 있도록 한 장치다.

IMO 는 지난 2004 년 2 월 선박평형수관리협약(BWMC)을 제정, 올해 9 월 8 일 협약을 발효할 예정이었다. 협약이 발효되면 신조 선박은 반드시 BWTS 를 탑재하고 있어야 하며, 기존 선박은 정기 검사 중 하나인 국제해양오염방지증서(IOPP) 첫 갱신일 전까지 이를 설치해야 한다.

II . ISSUE & TREND

그러나 IMO 는 노르웨이 등 일부 국가가 BWTS 를 탑재할 조선소 도크 부족, 금융 자금 수급 어려움 등을 이유로 도입 유예를 요구함에 따라 2년 유예를 결정했다. 이 결정은 기존 선박에 대해서만 적용된다. 신조 선박은 당초 협약대로 9월 8일 이후 모든 선박이 BWTS 를 탑재해야 한다.

한편, 한국선주협회가 168개 회원사의 국제항해 선박 1014척을 조사한 결과 172척을 제외한 842척은 BWTS 설치가 필요한 상황이다. 선박 1척당 설치 비용은 평균 3억원이 드는 것으로 알려졌다.

2. '해양진흥공사' 설립...조선·해운 동반성장 기대

김영춘 해양수산부 장관이 해양진흥공사(가칭) 신설을 위한 적극적인 움직임을 보이면서 해운업계를 비롯해 위기를 맞은 중소조선업계의 기대감이 높아지고 있다.

7일 해운업계와 해수부에 따르면 김영춘 장관은 최근 엄기두 해운물류국장을 대동해 국내 해운선사 사장단과 회동을 가진 자리에서 "'해양진흥공사'를 설립하기 위해 행정력을 집중하고 있다"고 밝혔다.

김 장관은 이어 언론 인터뷰를 통해 조선·해운 구조조정이 (일본 등 다른 선진국에 비해) 상투 잡기식으로 진행된 게 아니었는가 하는 아쉬움을 나타내며 해운·항만·조선을 망라하는 컨트롤타워 설립 의지를 보였다.

'해양진흥공사'는 문재인 대통령의 대선 공약인 '선박해양금융공사'를 구체화한 것으로 업계에서는 김 장관이 조선·해운 선순환 고리 만들기를 위한 첫발을 내디뎠다는 평가다.

해수부에 따르면 이 공사가 맡게 될 첫 번째 역할은 선박금융 먼저 부산 곳곳에 흩어져 있어 효율적인 운영을 기대할 수 없었던 선박금융서비스를 원스톱으로 해결하는 역할을 맡게 된다. 이에 따라 한국금융종합센터, 한국해양보증보험, 한국선박금융이 통합될 것이라는 전망이다.

조선업계 관계자는 "현대중공업, 대우조선, 삼성중공업 등 대형 3사에는 별다른 정부 지원이 필요하지 않더라도 해운과 중소조선소의 동반성장을 위해 선박 금융만큼은 정부의 적극적인 지원이 필요했다"며 반가움을 표시했다.

II . ISSUE & TREND

그는 이어 "세계 선박의 15%를 보유하는 해운강국 그리스의 경우 신조선 금융에 참여하는 시중은행은 31 개사로 전체 670 억 달러의 15~20%를 차지하는데 이러한 관점에서 해양진흥공사를 활용하면 동아시아의 해운 맹주 자리를 노리는 일본과 대결에도 밀리지 않을 수 있다"고 분석했다.

구조조정을 통한 비용 절감 노력과 동시에 신조선 금융에 민간은행을 적극적으로 참여토록 하는 방식으로 선박금융을 활용하면 무너진 해운산업과 중소조선소를 동시에 살릴 수 있다는 설명이다.

부산상공회의소가 이달 발표한 지난달 기업경기실사지수(BSI)는 기준치(100)를 하회하는 84 로 지역 경제인들이 느끼는 체감 경기가 최악인 것으로 나타났다. 이 지역의 제조업 경기전망 지수는 2012 년부터 단 한 차례도 기준치를 넘어서지 못하고 있다.

부산 상공인들이 지난 28 일 정부 세종청사 김영춘 해수부 장관을 찾아 면담을 가진 것도 이러한 이유에서였다. 이날 상공인들은 김 장관에게 "3 만톤급 대형선박수리 조선소가 없어 동남아 등 신흥시장에 물량을 뺏기고 있다"고 호소하며 "가덕도, 백옥포 일원에 대형 수리단지를 조성하는 것만이 지역 해양·항만 산업을 위기에서 탈출시킬 유일한 방안"이라고 강조했다.

이에 김 장관은 "우리나라가 글로벌 해양강국으로 나아가는 데 있어 부산의 역할이 무엇보다 중요함을 강조하고 지역의 해양항만 인프라 지원에 적극적으로 힘쓰겠다"고 답했다. 글로벌 해운업계도 이런 움직임에 긍정적인 반응이다.

영국의 선박매니지먼트사 조디악(Zodiac)의 조지 코완 기술·선대운영총책은 "중국 수리조선소 서비스의 질이 아직도 좋지 않다"며 "신조에 비해 수리가 더 어려운 분야기 때문에 한국에 국제적인 수리조선소 하나 정도는 전략적으로 건설할 필요가 있다"고 말했다.

그는 이어 "STX 가 수리조선소로 운영되는 것도 좋을 것 같다"며 "부산항 바로 옆에 있어서 항로 이탈 없어 좋고, 진해만에 있어 태풍 여향을 받지 않는 안전지역이라서 그렇게 되면 조디악도 컨테이너선 수리를 주로 한국에서 할 의향이 있다"고 밝혔다.

김강수 대한조선학회 미래위원회 위원장은 "수리선과 신조선의 국가적 균형 운영이 필요하며 전세계에서 LNG 를 제일 많이 수입하는 일본, 중국, 한국에 공급하는 LNG 선들의 수리를 하는 수리조선소가 있다면 일자리 창조 측면에서도 큰 도움이 될 것"이라고 기대했다.

II . ISSUE & TREND

3. 中 COSCO-홍콩 OOCL M&A 타결...韓 해운선사 '불확실성' 커지나

중국 국영선사 COSCO(코스코)가 라이벌 해운선사인 홍콩 OOCL(오리엔트오버시즈) 인수를 놓고 막판 협상을 끝낸 것으로 알려졌다. 최근 글로벌 시장점유율이 두 계단 이상 떨어지는 등 부진을 면치 못하는 한국 해운선사가 또 다른 불확실성에 노출될 수 있다는 우려가 나온다.

월스트리트저널(WSJ)은 지난 8 일(현지시간) COSCO 가 약 60 억달러(7 조)에 OOCL 을 인수하기로 협상을 끝냈으며, 이르면 10 일 이같은 소식을 발표할 것이라고 보도했다.

COSCO 와 OOCL 은 이날 기준 각각 글로벌 시장점유율 4 위(8.4%)와 7 위(3.2%) 컨테이너선사로, 이번 인수합병(M&A)이 끝나면 점유율이 11% 가량으로 높아져 글로벌 3 위 선사로 발돋움하게 된다. 앞서 COSCO 는 OOCL 의 우수한 영업조직, 비용절감 능력, 운영 효율성, 선령이 낮은 선박들로 구성된 선대 등에 관심을 보여 작년부터 꾸준히 M&A 협상을 추진해왔다.

국내 해운업계는 이번 M&A 성사로 인해 글로벌 컨테이너선 시장의 불확실성이 더욱 커질 것을 우려하고 있다. 세계 해운시장이 초대형 선사 위주로 재편되면 상대적으로 규모의 경쟁에서 밀리는 중소형 선사들이 설 자리가 줄 수 밖에 없기 때문이다. 설상가상 저운임 추세가 하반기까지 이어질 것으로 예상되며 국내 해운선사들의 고민은 더욱 커지고 있다.

최근에는 현대상선과 SM 상선, 국내 양대 컨테이너 선사들의 글로벌 시장점유율도 하락했다. 지난 5 월 40 만 TEU 가량의 컨테이너 선대를 운영하던 현대상선의 선복량은 두 달 새 7 만 TEU 가 감소했다. 점유율도 2.0% 가량에서 이날 기준 1.6%로 하락, 13 위에서 15 위로 순위가 두 계단이나 떨어졌다. 출범 이후 빠르게 성장하며 27 위로 자리매김했던 SM 상선도 두 달 만에 선복량이 3 분의 2 수준으로 감소하더니 순위마저 36 위로 급락했다. 이런 가운데 COSCO 가 최근 선박 14 척을 자국 조선소에 발주할 것으로 알려지며 중국 선사와의 격차가 더욱 벌어질 것으로 보인다.

현대상선은 "시장점유율 순위 하락은 프랑스 해운분석기관 알파라이너의 집계 기준이 보유·운영 선복량이기 때문"이라면서도 규모의 경쟁에서 살아남기 위한 선복량 확대의 필요성에는 공감했다. 다만

II . ISSUE & TREND

현대상선 관계자는 "지금으로선 규모를 키울 수 있는 상황이 아니다"면서 "기존 방침대로 내년까지는 내실 다지기에 주력하고, 그 이후 대형선 발주 등 투자에 나설 것"이라고 말했다.

업계에서는 정부 지원 확대에 대한 목소리도 커지고 있다. 업계 관계자는 "중국이 M&A 를 진행하고, 선복량을 확대할 수 있는 이유는 업황이 좋아서가 아니라 중국 정부의 적극적인 지원 때문"이라고 전했다. 실제 중국 정부는 '수출입 화물은 중국 선박으로 수송하고, 이 선박은 중국 조선소에서 건조한다'는 '국수국조(國輸國造)' 정책에 따라 자국 해운사에 대한 지원을 아끼지 않고 있다..

4. 해운업계 "하반기 컨테이너 운임 상승폭 제한될 것"

6 월 해운 컨테이너 운임이 작년 같은 기간과 견줘 올랐지만, 저운임 경향은 올 하반기에도 지속될 전망이다.

9 일 컨테이너 운임 대표지수인 상하이컨테이너운임지수(SCFI)에 따르면, 6 월 1·2·3·4 주 SCFI 종합지수는 각각 870, 838, 827, 919 포인트를 기록해 800~900 대를 유지하고 있다. 이는 2016 년 6 월 1·2·3·4 주의 589, 558, 522, 551 포인트보다 오른 수치다.

지난해 컨테이너 운임이 전반적으로 400~500 대였다면, 한진해운 파산 선고 직전인 올해 초부터 운임이 800~900 대로 올랐다. 한진해운 파산을 전후로 운임은 소폭 상승세를 보이고 있는데, 이는 경쟁업체 한 곳의 퇴출로 인한 반사 이익이다.

그러나 해운업계는 올 상반기 컨테이너 운임을 두고 아직도 '원가 이하'로 표현하고 있다. 해운업이 호황이었던 2012 년에는 SCFI 가 보통 1000 을 넘겼고, 1200~1500 포인트대를 기록하기도 했다.

전문가들은 올해 하반기 컨테이너 운임이 한진해운 법정관리 사태를 겪었던 지난해 하반기보다는 상승하나, 상승 폭이 제한적일 것으로 보고 있다. 선사간 저운임 경쟁이 있는 데다 선복(선내 화물적재공간) 공급과잉이 아직도 풀리지 못하고 있기 때문이다.

조봉기 한국선주협회 상무는 "하반기 글로벌 물동량이 늘어날 것으로 대부분 예측하지만, 아직 선복량이 과잉이어서 운임 상승 폭이 제한적일 것"이라고 전했다.

II . ISSUE & TREND

물동량이 늘어나면 화주들이 컨테이너선에 짐을 맡기는 수요가 늘어 운임도 올라간다. 그러나 늘어난 물동량을 감당하기 위해 유휴 선박이 시장에 다시 나오면 선박 공급도 늘어나 운임 상승 폭을 제한한다는 것이다.

일부 국내 물류업체들은 한진 사태 이후 컨테이너 운임이 높아진데다 소위 '스페이스'(선박)도 잡지 못한다고 불만을 터뜨리고 있다.

선박 예약을 잡기 힘든 이유는 한진해운이 없어서 현대상선 (8,860 원 상승 20 -0.2%)과 SM 상선만 이용하려다 보면, 노선 수가 과거보다 적어졌고 A 항구에서 B 항구로 가는 노선의 항차(횡수·Frequency)가 줄었기 때문인 것으로 분석된다.

현대상선은 머스크, MSC와 '2M 전략적 협정'을 체결했긴 하지만 선박량 제한(ceiling)을 받고 있다. 2M은 지난해 12월 현대상선과 전략적 협력을 체결하면서 향후 3년간 현대상선의 1주당 선박량을 연간 3만 TEU(1TEU는 6m 길이 컨테이너 1개) 이하로 묶는 데 합의한 바 있다.

이 때문에 국내 물류업체들은 현대상선 배에도 짐을 싣지만, 머스크와 MSC의 배를 이용할 수밖에 없는 상황인 것으로 알려졌다.

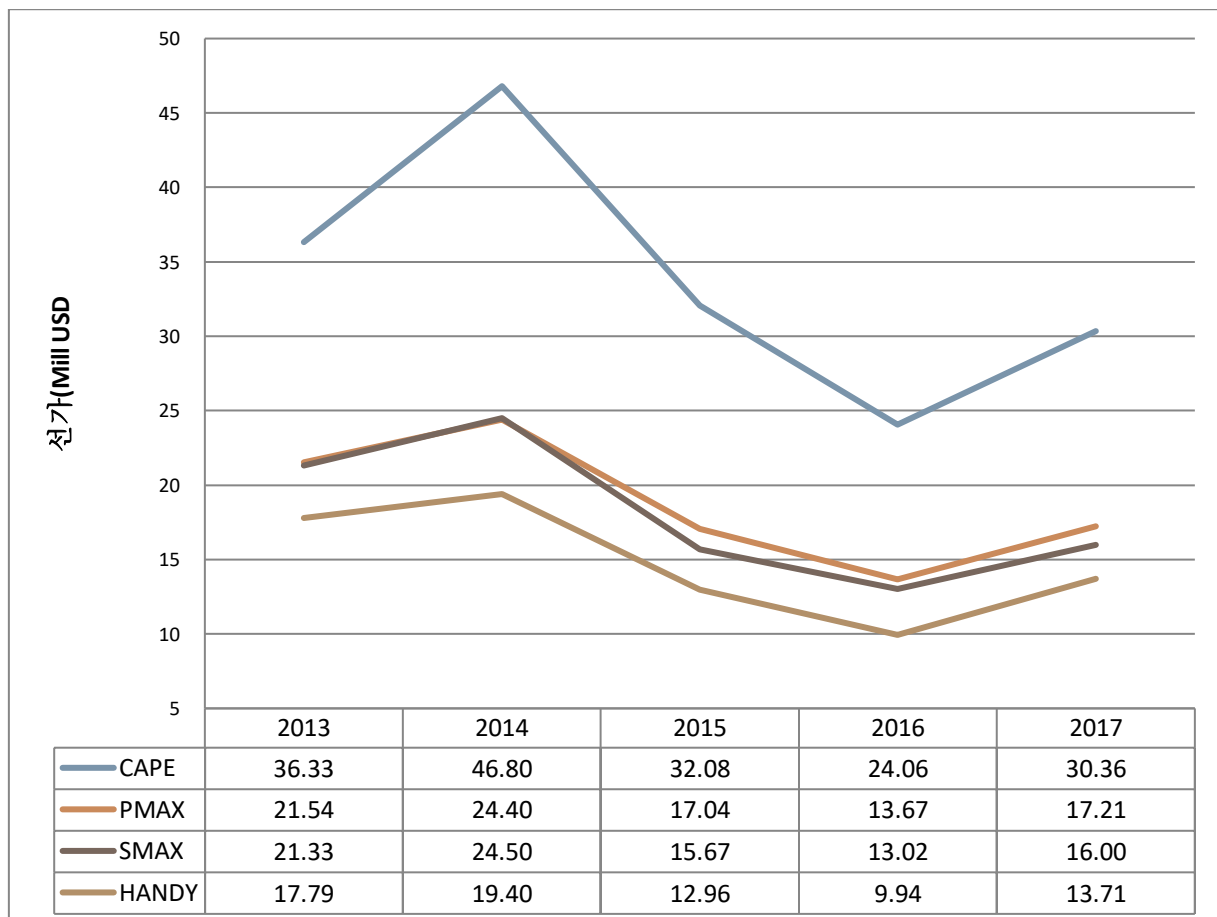
III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize 180K	36.33 6.21%	46.80 28.81%	32.08 -31.45%	24.06 -24.99%	30.36 26.16%
Panamax 76K	21.54 -2.45%	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.21 25.96%
Supramax 56K	21.33 -4.30%	24.50 14.84%	15.67 -36.04%	13.02 -16.91%	16.00 22.88%
Handysize 32K	17.79 1.91%	19.40 9.04%	12.96 -33.20%	9.94 -23.32%	13.71 38.01%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

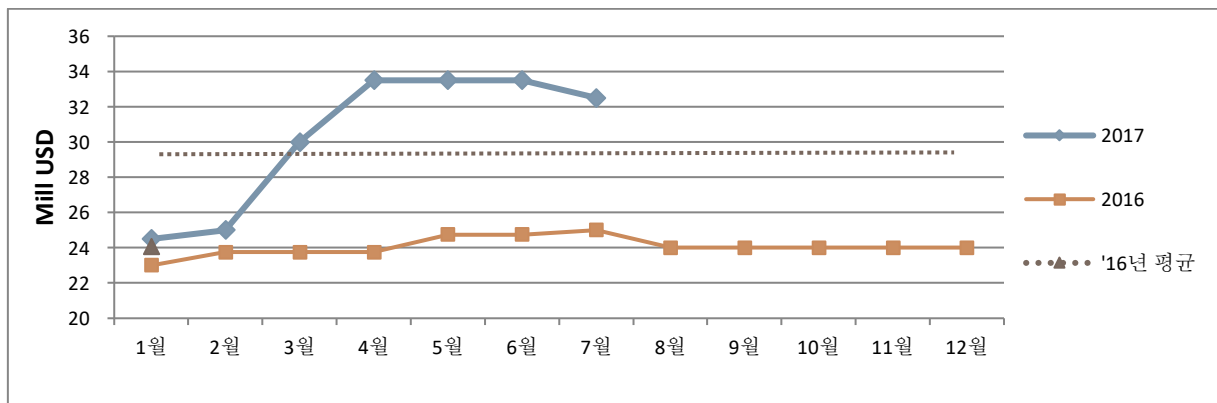
(◆선령 5 년기준, Million USD)



III . BULK CARRIER

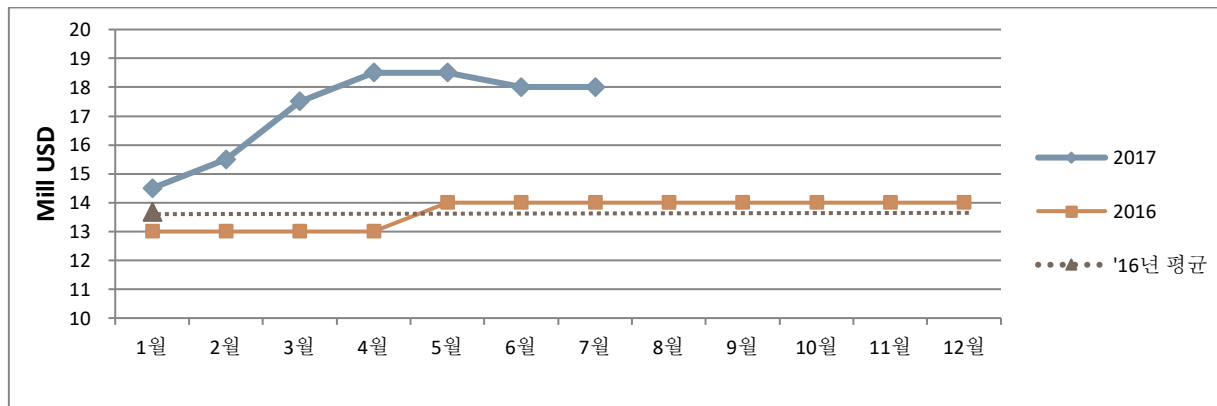
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.50		30.4
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	-3.0%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	30.0%			26.2%
	PMAX 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00		17.2
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%		-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%		26.0%
	SMAX 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00		16.0
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%		-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%		22.9%
	HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00		13.7
		전월대비	8.3%	3.8%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%		38.0%
2016	CAPE		23.00	23.75	23.75	23.75	24.75	24.75	25.00	24.00	24.1
	PMAX		13.00	13.00	13.00	13.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.7
	SMAX		13.00	12.00	12.00	12.00	13.00	13.00	13.00	13.25	13.0
	HANDY		9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.25	9.50	9.9

□ Cape

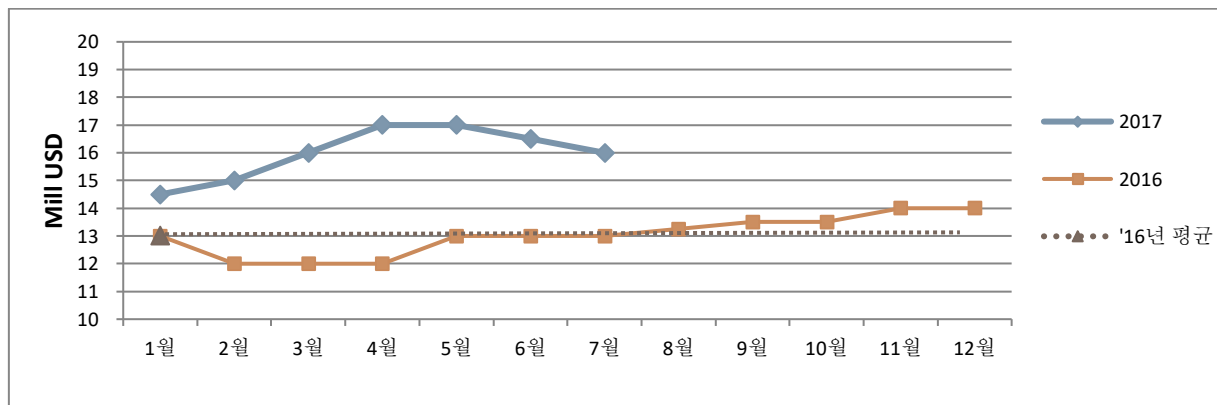


III. BULK CARRIER

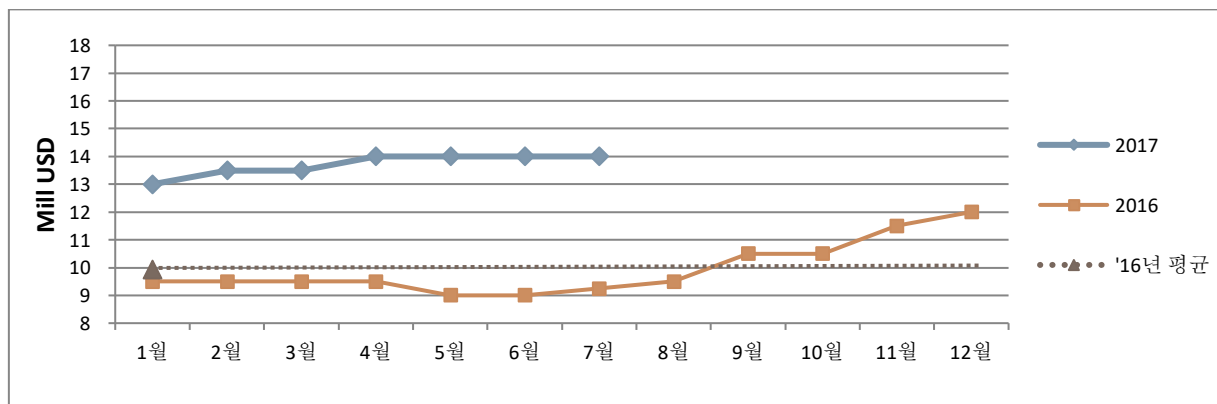
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CAPE FRONTIER	180,201	2006	JAPAN	B&W		18	Greek buyer (Golden Union)
BC	BBG GLORY	82,062	2013	CHINA	B&W		14.8	Singaporean buyer (Wilmar Ship Holdings)
BC	BBG HOPE	82,044	2013	CHINA	B&W		15.2	
BC	AESARA	75,253	2001	KOREA	B&W		7.5	U.A.E. buyers
BC	SANVI	73,992	2000	JAPAN	B&W		5.0	Greek buyer (Ilios Maritime)
BC	CLIPPER INNOVATION	63,440	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	23.5	Undisclosed buyer
BC	SUNRISE SKY	58,120	2012	PHILIPPI NES(JAP)	B&W	C 4x30t	14.65	Taiwanese buyer (Wisdom Marine), incl 7 yrs t/c back
BC	OCEAN HEAVEN	58,058	2013	PHILIPPI NES(JAP)	B&W	C 4x30	16.5	Monaco buyer (Shamrock)
BC	AARON N	45,518	1994	JAPAN	B&W	4 X 25	2.8	Chinese buyer
BC	NEW CREATION	35,283	2006	JAPAN	MAN	C 4 X 30T	8.8	Greek buyer
BC	SUNNY SKY	28,390	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	8.85	Undisclosed buyer

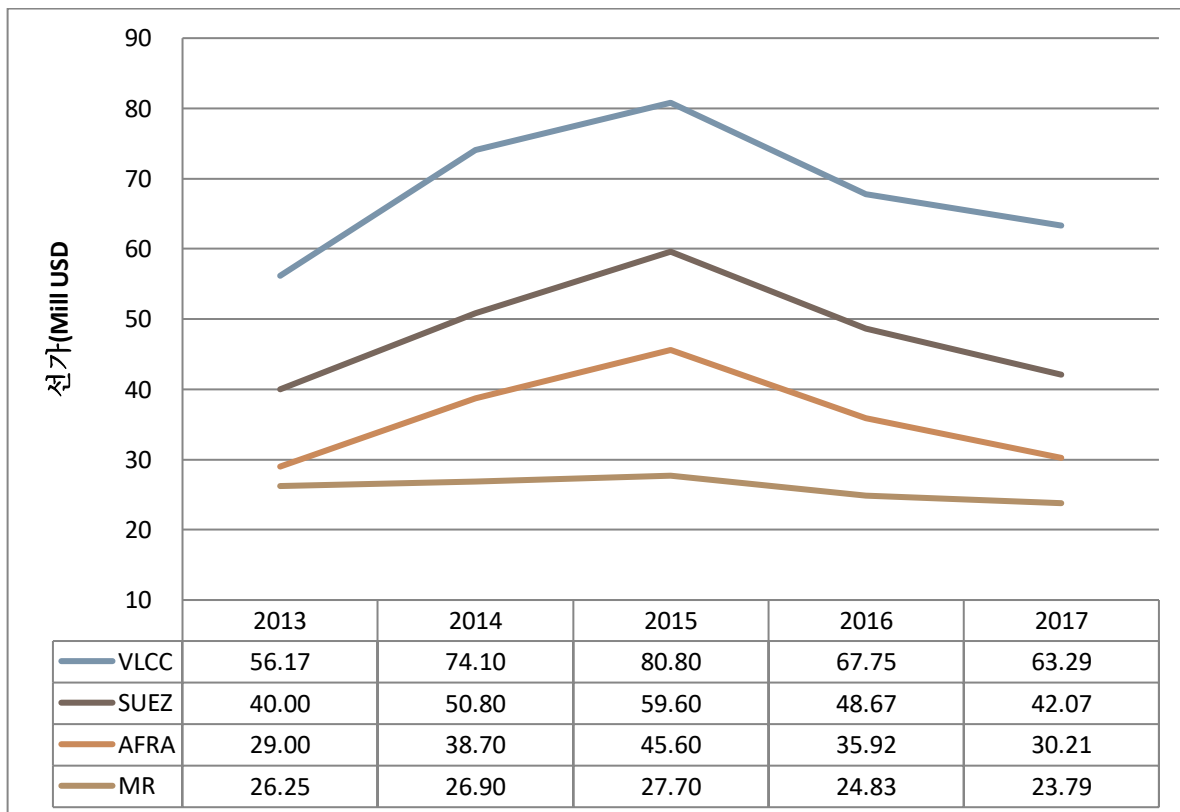
IV. TANKER

(❖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%	63.29 -6.6%
Suezmax 160K	40.00 -10%	50.80 27%	59.60 17%	48.67 -18%	42.07 -13.6%
Aframax 105K	29.00 -5%	38.70 33%	45.60 18%	35.92 -21%	30.21 -15.9%
MR 47K	26.25 5%	26.90 2%	27.70 3%	24.83 -10.3%	23.79 -4.2%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94 13%	13.00 9%	12.60 -3%	13.92 10.4%	12.43 -10.7%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

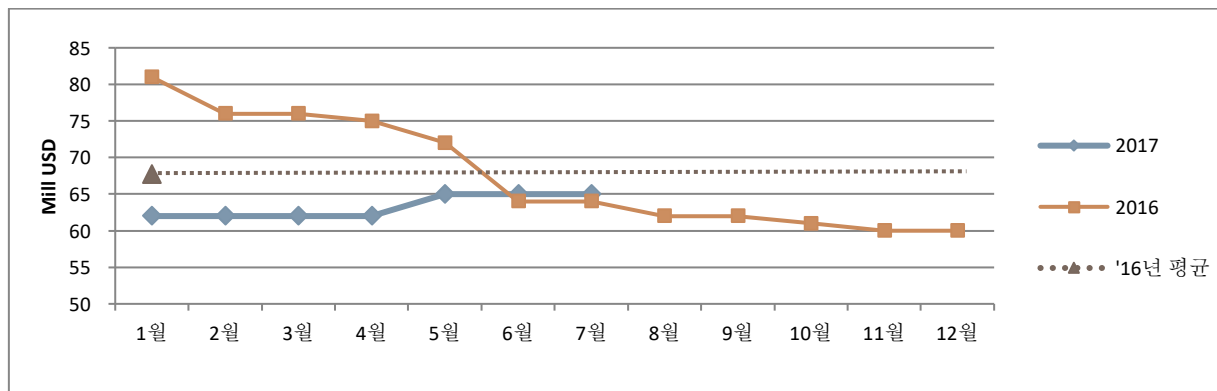
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

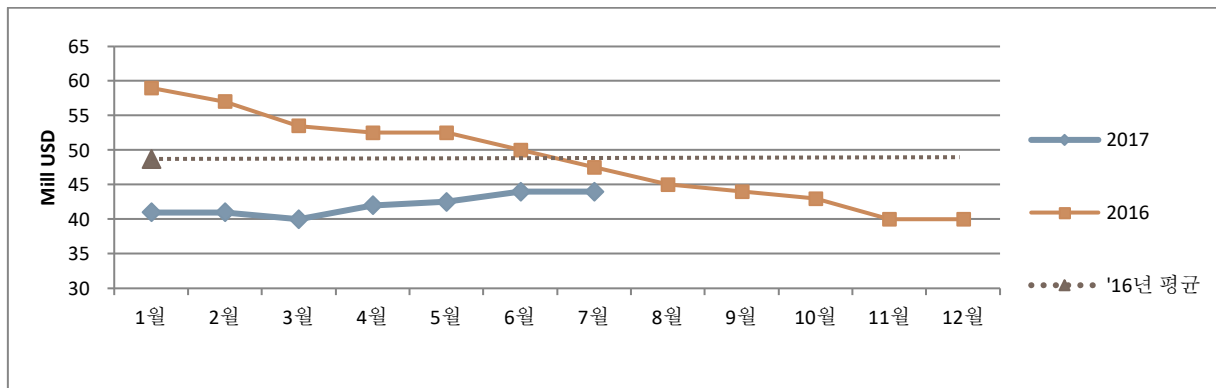
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00		63.3
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%		-6.6%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00		42.1
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-7.4%			-
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00		30.2
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-		-
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	25.00		23.8
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-5.7%	4.2%	8.7%		-4.2%
	CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.25		12.4
		전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	-2.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-		-
2016	VLCC		81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	64.00	62.00	67.8
	SUEZ		59.00	57.00	53.50	52.50	52.50	50.00	47.50	45.00	48.7
	AFRA		45.00	40.00	40.00	40.00	39.00	37.00	35.00	33.00	35.9
	MR		30.00	27.50	27.50	27.50	26.50	24.00	23.00	23.00	24.8
	CHEM		81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	13.75	14.00	67.8

VLCC-310K

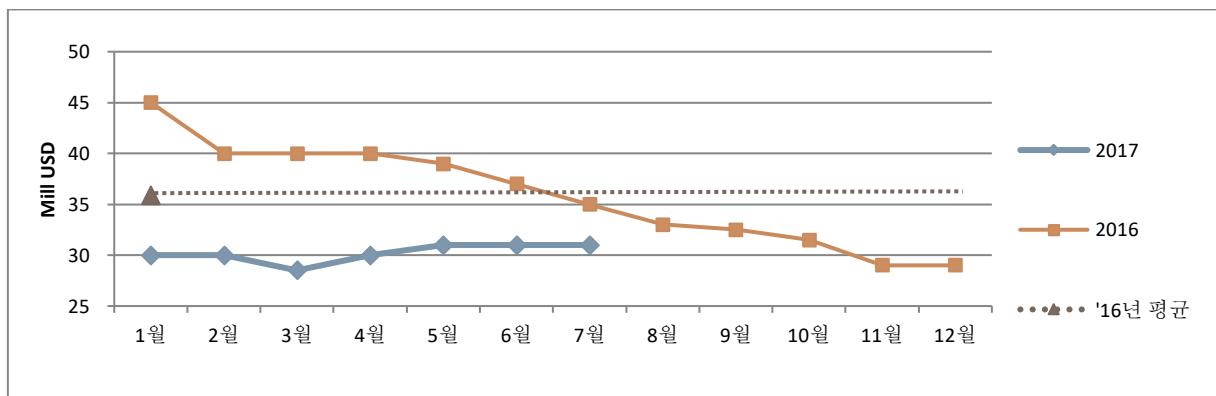


IV. TANKER

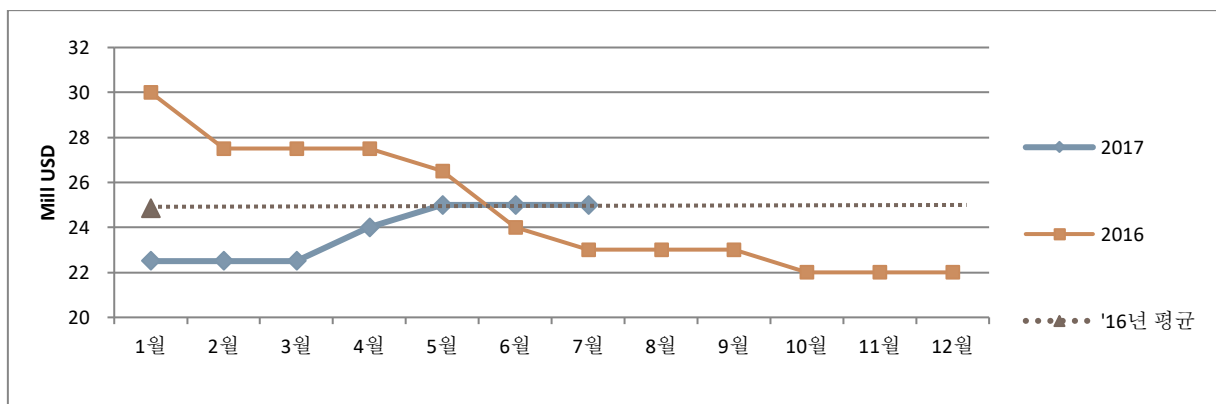
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	TAIZAN	300,405	2002	JAPAN	SULZ		15	Greek buyer (Prominence Maritime), DD due auction sale(idle for 5 yrs, No Class), undisclosed buyer
TANKER	AMBA BHAVANEE	107,081	2003	JAPAN	B&W		5.6	
TANKER	ACQUAVIVA	40,113	2002	KOREA	B&W	3	9.5	
TANKER	TOREA	40,058	2004	KOREA	B&W	3	10.8	Far Eastern buyer
CHEM	PINE GALAXY	19,997	2004	JAPAN	MITSU U	2&3	12.2	Greek buyer
CHEM	GOLDEN PACIFIC	17,519	2012	CHINA	B&W	2	12	Greek buyer
CHEM	ORIENTAL CLEMATIS (stst)	14,227	2006	JAPAN	B&W	2&3	14	Far Eastern buyer
CHEM	CAP FERRET	8,110	1998	NETHER LAND	MAK	2	2.7	Chinise buyer
LPG	BW VISION	53,556	2002	JAPAN	B&W	LPG	--	Indian buyer (SCI)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

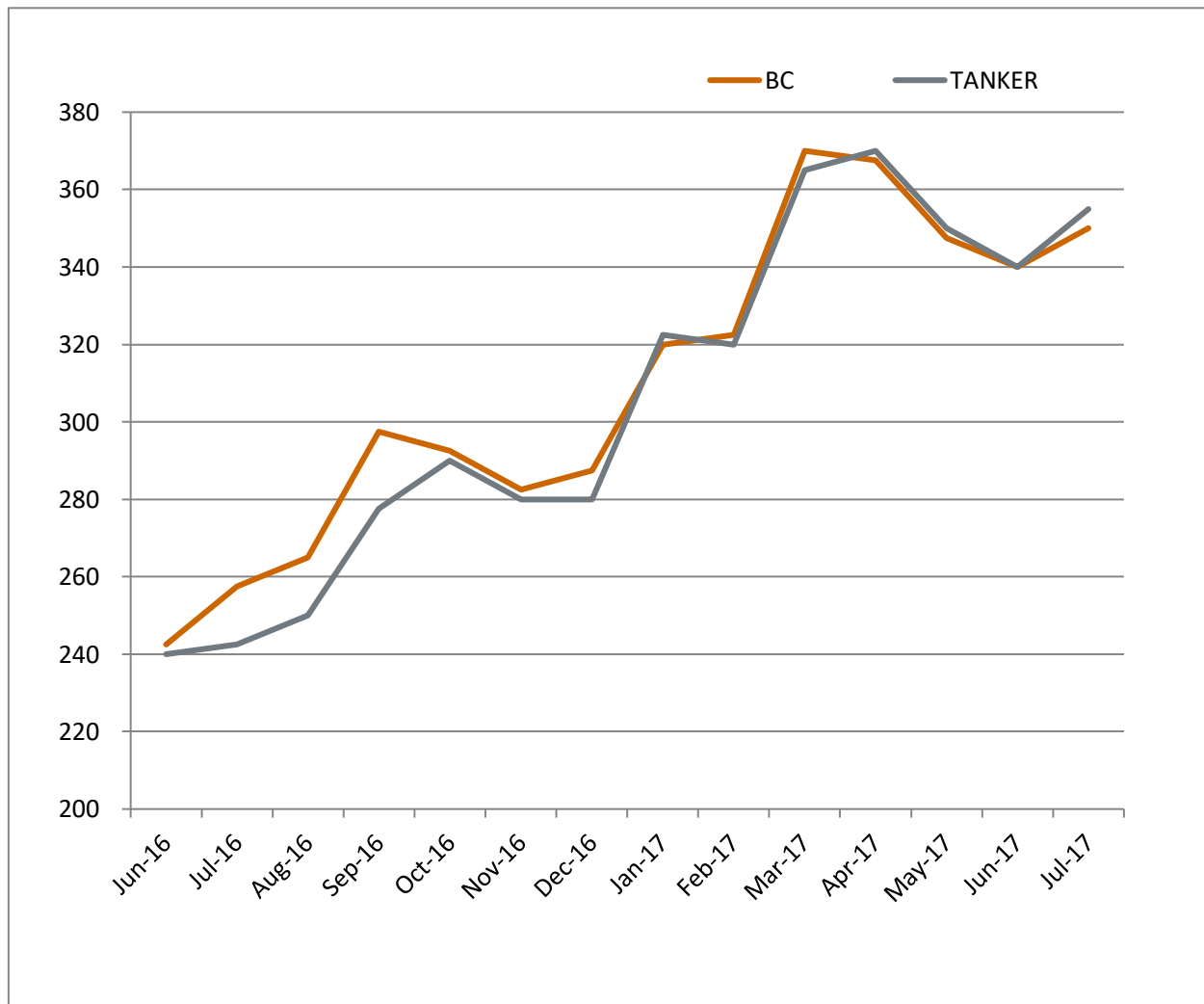
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MSC LISBON	108887	2007	KOREA	B&W	9178	TEU	--	U. K. buyer(Tufton Oceanic)incl balance of TC to MSC at 34,800 pd
CONT	MSC ROMA	108887	2006	KOREA	B&W	9178	TEU	--	
CONT	CONTSHIP CUP	8200	2007	CHINA	MAK	706	TEU	3.8	Korean buyer

V. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 7 월	2017 년 7 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	346.07	30.3%	242.50	355.00	4.4%	46.4%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	345.36	29.0%	257.50	350.00	2.9%	35.9%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

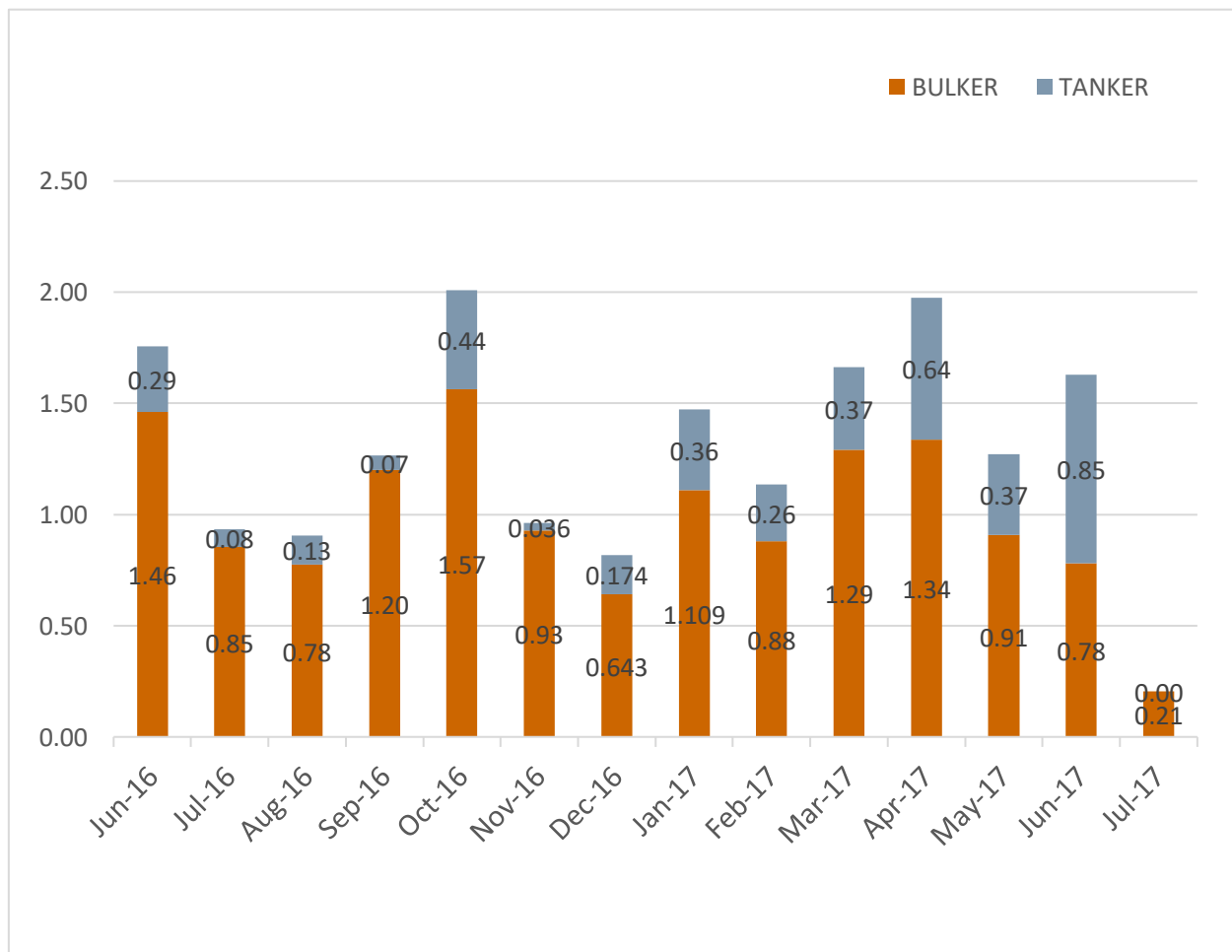


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 7 월		2017 년 7 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	2.84	99.4%	37	80.4%	0.08	3	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	27.34	428	6.51	23.8%	164	38.3%	0.85	17	0.21	-76.0%	7	-58.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

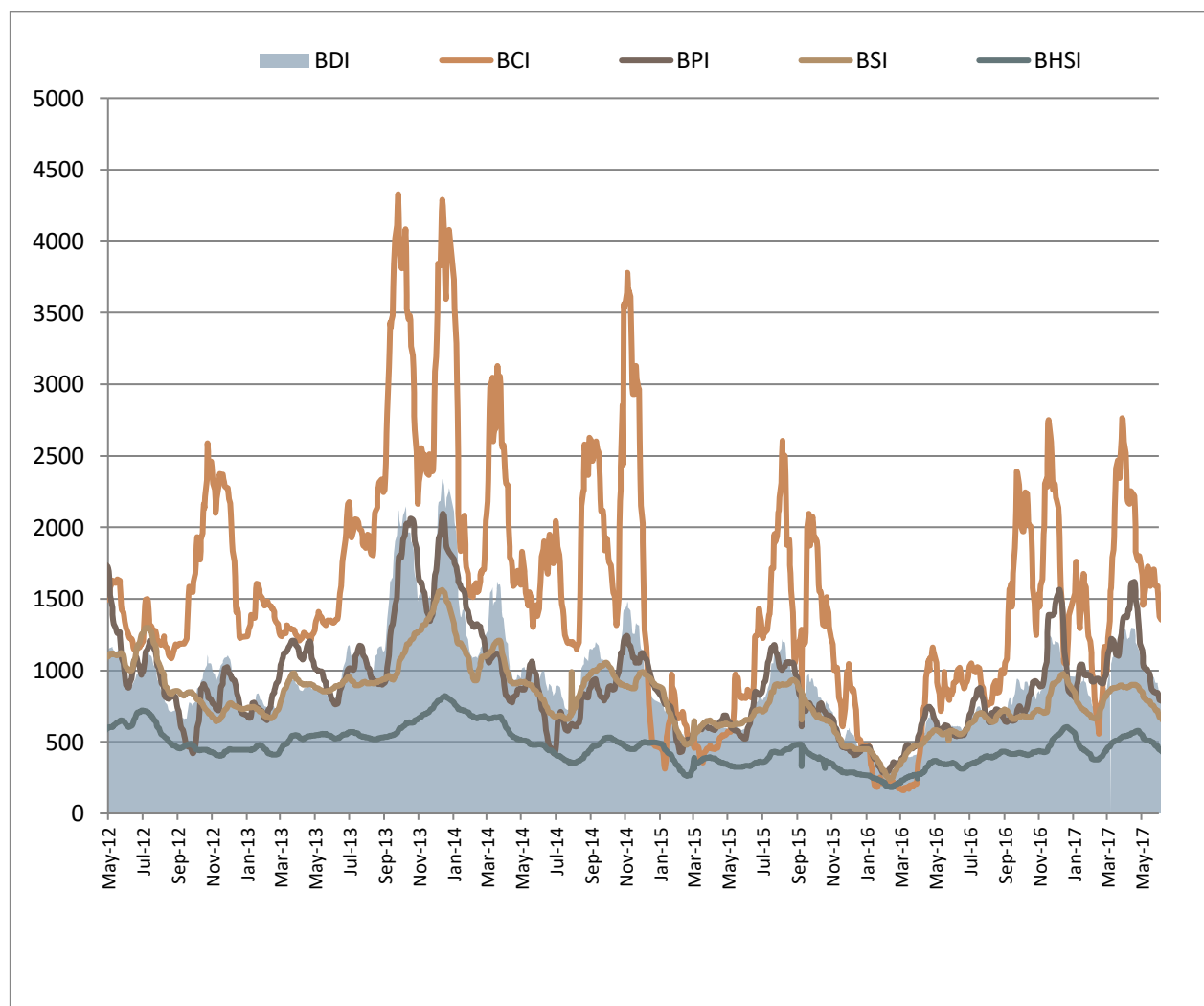
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	FU TONG	71,330	9799	1998	JAPAN	B&W	-	CHINA
BC	TEEN	43,670	8848	1995	KOREA	B&W	-	PAKISTAN
BC	HARMA	9,455	3290	1994	BULGAR IA	B&W	-	AS IS Singapore
GC	NATION PROSPERITY	6,849	2515	1985	JAPAN	B&W	295	BANGLADESH
CONT	PDZ MEWAH	12,577	5247	1993	POLAND	B&W	325	AS IS Singapore
REEF ER	LAKE HILL 7	5,009	2190	1981	JAPAN	MITSU	265	BANGLADESH
TANK ER	THERESA ARCTIC	84,040	14830	1998	DENMA RK	B&W	350	INDIA

VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-07-07	2017-06-30	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	822	901	▼-79.00	2337	290
BCI	753	1086	▼-333.00	4329	161
BPI	1062	1091	▼-29.00	2096	282
BSI	732	754	▼-22.00	1562	243
BHSI	471	467	▲4.00	821	183



VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	300.00	▼-1.50	282.50	▼-5.00	280.00	▲4.00
IFO180	325.50	▼-5.50	321.50	▼-8.50	360.50	▼-2.00
MGO	449.00	▲12.50	423.50	▲1.00	464.00	▲16.00

❖기준일 : 7 월 7 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-07-07	2017-06-30	CHANGE
미국달러	1153.50	1139.60	▲13.90
일본엔(100)	1019.26	1017.55	▲1.71
유로	1317.47	1303.99	▲13.48
중국위안	169.48	167.79	▲1.69

❖최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
컨퍼런스	16TH ANNUAL MARINE MONEY WEEK ASIA	9.19 ~ 9.20	ST. REGIS SINGAPORE (MARINE MONEY)	아시아에서 가장 큰 선박금융 컨퍼런스

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