

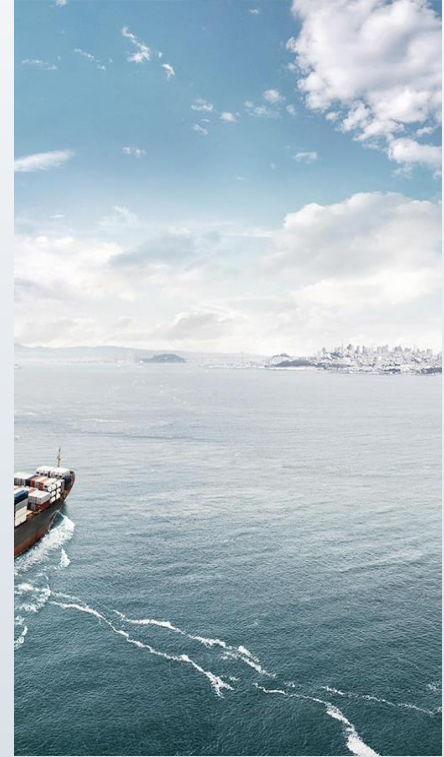


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.158

Updated July 18, 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	18
Key Indicators	21
Useful Information	23
Contact Information	24

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

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

대우조선해양은 그리스 최대 해운사 안젤리쿠시스 그룹 자회사인 마란 탱커스 (Maran Tankers Management)사로부터 318,000 DWT VLCC 4 척을 수주했다. 이번 VLCC 4 척은 지난 4 월 발주된 VLCC 3 척과 동일한 사양으로 시리즈 호선 건조 효과의 극대화로 생산성 향상에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 보인다.

현대미포조선이 일본 선주사 4 곳에서 총 6 척의 MR 탱커선을 수주하였다. Mitsui 사와 Masumoto 가 각각 2 척의 MR 탱커선의 건조계약을 체결하였고, Fukujin Kisen 과 Hisamoto Kisen 은 각각 1 척을 체결하였다. 이 6 척의 MR 탱커선은 현대미포조선의 베트남법인인 현대비나신에서 Tier3 타입으로 건조되어 2019 년내 인도될 예정이다. 선가는 척당 3200 만 달러 수준으로 추정된다..

성동조선해양이 지난 5 월 그리스 선사인 키클라데스(Kyklades Maritime Corporation)와 계약한 11 만 5000DWT 급 원유운반선 5 척에 대한 RG 를 발급받았다고 14 일 밝혔다. 길이 249.9m, 높이 21.5m, 폭 44m 의 제원을 갖춘 이들 선박은 성동조선이 강점을 갖고 있는 중형탱커 부문 주력선종 중 하나로 오는 2018 년 하반기부터 인도될 예정이다. 오는 10 월 인도되는 선박을 끝으로 일감이 바닥날 위기에 직면했던 성동조선은 이번 수주로 11 월부터 생산활동을 재개할 수 있어 생존을 위한 활로를 찾을 수 있게 되었으며, RG 발급에 대한 글로벌 선사들의 우려를 불식시킬 수 있게 돼 향후 추가수주에도 탄력을 받을 것으로 기대하고 있다.

2. 벌크선 시장동향

지난주는 BDI 가 다시 상승세를 보인 한주였다.

일본 선주들이 상당수 벌크선을 매각하고 있지만 몇몇 경우 선가가 셀러의 기대수준에 미치지 못하면서 매각이 철회된 경우가 나오고 있다. 파나막스 "BULK MONACO"(76,596 dwt, built 2008, Imabari SB Marugame)와 "UNICORN OCEAN"(78,888 dwt, built 2008, Sanoyas)의 경우 각각 4~6 군데 바이어로부터 오퍼를 받았지만, 가격 이 낮아 결국 선주가 매각을 철회하였다.

I . MARKET OVERVIEW

한편 케이프벌크선 "NSS ENDEAVOR"(184,877 dwt, built 2002, Mitsui SB (Chiba))는 흥행에 성공한 경우다. 검선에만 10 곳이상의 바이어가 몰렸고 검선에 참여하지 않은 바이어도 2~3 곳 오퍼를 제시하여 결국 지난주 1370 만 달러에 중국바이어에게 매각된 것으로 알려졌다.

동 선령대의 케이프 벌크선과 비교하여 큰 dwt 와 좋은 선박조건이 바이어들의 관심을 모은 것으로 보여진다. 그렇다 하더라도 여전히 상당히 높은 선가이다. 참고로 동선령대의 "CE-ALLIANCE"(172,499 dwt, built 2001, NKK)와 "CE-DUKE"(170,094 dwt, built 2001, I.H.I.)은 올해 3 월 척당 950 만 달러에 매각되었다.

3. 탱커선 시장동향

아프라막스 PHOENIX ADVANCE(114,024 DWT, 2011 HYUNDAI ULSAN)가 그리스의 PANTHEON TANKERS 에게 2,800 만 달러에 매각 되었다. 최근 모던 아프라막스 탱커선이 부족했던 만큼 약 10 군데 정도의 바이어가 검선에 몰렸고 이중 5 군데이상 오퍼를 제출하여 비교적 빠르게 매각이 진행되었다. 최근 운임시장의 상승에도 불구하고 선가가 최근 3 년간 동선령 선박의 성약선가 평균과 비교하여 상당히 좋은 선가에 매각된 것으로 보여진다. 비교하자면, 지난 5 월에 2012 년 산 NISSOS SANTORINI(115,688 2012 SAMSUNG)가 3,030 만 달러에 매각되었었다.

제품유 운반선 시장에서는 PARAKOU TANKERS 가 2006 BUILT MR "PTI VOLANS"(51,218 DWT, BUILT 2006, STX SB (JINHAЕ))를 8 월 인도 조건으로 1,550 만 달러에 매각하였다. 이는 PARAKOU TANKERS 가 최근 매각한 두번째 MR 탱커선으로, 얼마전 1,625 만 달러에 매각된 선령 1 년 적은 자매선 "PRETTY WORLD"(51,219 DWT, BUILT 2007, STX SB (JINHAЕ))와 선령대비 비슷한 선가에 매각되었다.

4. 해체선 시장동향

해체선 거래량이 많지는 않지만 확실히 해체선 시장으로 투입되는 탱커선 숫자가 늘고 있다. 지난주에만 VLCC 2 척, 수에즈막스 탱커선 2 척이 거래되었다. 특히 수에즈막스의 경우 상당히 높은 가격에 매각되었다. 다만, 이 선박들이 아직 END USER 인 해체조선소로 매각되기 전인만큼 캐시 바이어들이 이번 거래를 통해 이익을 얻을 수 있을지는 지켜봐야 할 것이다.

I . MARKET OVERVIEW

해체선 시장에서 전반적으로 선박공급이 부족한 상태가 계속 되고 있고, 여름 휴가시즌이 시작되는 지금으로서는 언제 다시 선박공급이 늘어날지 불확실 하다.

해체선 시장 거래량은 전년대비 양이 확실히 감소했다. 드라이 벌크선 부문의 해체선 누적량은 전년대비 작년보다 50%정도가 감소하였다. 특히 올해들어 해체선으로 매각된 케이프벌크선은 19 척으로 작년 2016 년 상반기 67 척이 해체된 것과 비교하면 3분의 1 도 못미치는 수준이다. 반면 탱커선 해체량은 DWT 기준으로 130%증가했다.

II . ISSUE & TREND

1. 현대글로벌비스, 선박관리전문기업 '유수에스엠' 인수

현대글로벌비스가 해운사업 경쟁력 강화를 위해 선박관리 전문기업을 인수한다.

현대글로벌비스는 국내 대표 선박관리사 유수에스엠의 지분 100%를 110 억 원에 인수하는 조건의 주식매매계약(SPA)을 서울 역삼동 현대글로벌비스 본사에서 체결했다고 14 일 밝혔다. 현대글로벌비스 측은 “올해 4 월 말 2 주간의 유수에스엠 인수를 위한 실사작업을 실시했으며, 약 한달 간 인수 가격과 조건 등의 협상을 모두 완료했다”고 말했다.

선박관리업이란 선박이 운항을 위한 최적의 상태를 유지할 수 있도록 관리하는 사업을 말한다.

지난 2006 년 설립된 유수에스엠은 선박의 자재·정비·운항을 관리하고, 교육을 통한 선원 양성 및 공급, 그리고 신조선 감리와 선박 전용 기자재 공급 등의 사업을 영위하는 선박관리 전문기업이다. 유수에스엠은 지난해 매출액 240 억 원을 기록했으며, 유수홀딩스가 지분 100%를 소유하고 있다.

현대글로벌비스는 이번 선박관리사 인수를 통해 기존의 완성차 및 벌크 해상운송 서비스를 중심으로 한 해운사업의 품질력 향상을 꾀할 수 있게 됐다. 현재 자동차운반선과 벌크선을 포함 총 46 척의 자선을 운용 중인 현대글로벌비스는 앞으로 선박관리 전문기업을 자회사로 두고 보다 전문적이고 효율적으로 선대를 운영하게 됐다. 현대글로벌비스는 소유하고 있는 선박의 직접 관리로 비용 절감은 물론, 운용 효율과 운항 서비스 경쟁력을 크게 향상할 수 있을 것으로 기대하고 있다. 장기적으로는 글로벌 선사들 선박관리 신규 고객사로 유치하고 유관사업에 진출해 해당 사업부문 경쟁력 강화에 나서겠다는 전략이다.

현대글로벌비스는 올해 3 분기 내에 기업결합신고와 인수대금 지급 등의 인수 절차를 마무리한 뒤, 유수에스엠을 자회사로 편입해 독립적으로 운영할 계획이다. 향후 사명 변경 등의 후속 조치도 순차적으로 이뤄질 전망이다.

현대글로벌비스는 지난해 사상 최대의 실적인 15 조 3406 억 원(연결 기준)의 매출액을 달성했으며, 이중 해운사업 부문은 2 조 4479 억 원(전체 매출 대비 약 16%)을 기록했다. 자선과 용선을 포함 총 90 여척의 선대를 운영 중인 현대글로벌비스는 올해에만 4 척의 신조 자동차운반선을 인수할 계획이다. 또한, 내년

II . ISSUE & TREND

초 완공 예정인 평택당진항 자동차선 전용 부두를 개발하는 등 자동차선과 벌크선 중심의 해운사업 경쟁력을 강화하는데 집중하고 있다.

김경배 현대글로벌비스 사장은 "이번 선박관리사 인수로 통합적인 선박관리가 가능해 해운사업 부문 서비스 역량 및 수익성 강화에 기여할 것으로 기대한다"며 "해운 전문성을 강화해 더욱더 빠르게 글로벌 선사로 도약하겠다"고 말했다.

2. 거대 컨선사 시장지배력 갈수록 공고해 진다

최근 몇년간 일어난 선사들간의 M&A(인수합병)로 인해 세계 컨테이너선 시장은 거대 선사들이 지배하는 과점시장으로 변화하고 있다. 몸값을 두고 치열한 협상을 전개했던 COSCO와 OOCL이 드디어 M&A에 합의했다. COSCO가 OOCL을 63억달러에 인수하기로 합의하면서 인수 완료 후 COSCO는 선복량 242만 TEU를 보유하게 되어 CMA-CGM을 제치고 세계 3위 선사로 부상하게 됐다.

더욱 놀라운 것은 COSCO와 OOCL 두 회사의 발주잔량이 64만 TEU에 이르고 있고 최근에 COSCO가 14척(23만 TEU)를 중국 조선소에 발주했다는 점에서 향후 3년 후에 COSCO는 보유선복량이 330만 TEU에 이르러 MSC가 추가 발주에 나서지 않을 경우 세계 2위 선사로 부상하게 될 것으로 전망된다.

또 지난 주에는 일본 3사의 통합법인인 'ONE'이 출범하게 됐으며 2018년 4월 영업을 개시할 예정이다. ONE은 144만 TEU의 선복량을 보유하게 돼 대만 선사인 Evergreen을 제치고 세계 6위 선사로 올라섰다.

발주잔량까지 포함할 경우 거대선사들의 시장지배력은 더욱 커질 것으로 보인다.

상위 5대 선사들의 공급점유율 보면, 2012년 9월 선복량은 757만 TEU로 세계 전체의 45.4%를 차지했으나 2016년 9월에는 선복량 1,118만 TEU로 54%, 2017년 6월에는 선복량 1,322만 TEU로 63.3%로 급격히 높아지고 있다. 이는 M&A를 통해 상위권 선사들의 규모가 거대해졌기 때문이다.

또 발주잔량까지 포함하면 상위권 선사들의 시장지배력은 더욱 커질 것으로 예상됨. 발주잔량을 포함한 상위권 선사들의 선복량은 Maersk가 431만 TEU, MSC가 323만 TEU, COSCO가 330만 TEU, CMA-

II . ISSUE & TREND

CGM 이 266 만 TEU, 하파그로이드가 156 만 TEU, ONE 이 175 만 TEU, Evergreen 이 132 만 TEU 로 상위 3 대 선사만 1,000 만 TEU 를 초과하게 될 것으로 보인다.

만일 심각한 재무적 어려움을 겪고 있는 대만의 YangMing 과 Evergreen 이 통합할 경우 발주잔량까지 포함된 보유 선복량은 198 만 TEU 에 이르게 돼 상위 7 대 선사의 보유량은 1,880 만 TEU 에 이르게 되고 공급 점유율은 78%에 달하게 돼 세계 컨테이너선 시장은 사실상 7 대 선사가 장악하게 될 것이다.

이제 컨테이너선 시장에서 M&A 가 가능한 선사는, 특히 원양선사 중에서는 Evergreen, YangMing, 현대상선 등 3 개 선사가 남았다. 이 중에서 M&A 가 일어난다면 그 대상은 대만 선사들인 Evergreen 과 YangMing 이 될 것으로 예상된다. 이에 따라 세계 컨테이너선 시장은 Maersk, MSC, COSCO, CMA-CGM, 하파그로이드, ONE, Evergreen 의 7 대 선사가 지배하는 과점체제가 형성될 것으로 예상된다.

특히 COSCO 의 급격한 규모 확대가 단기간에 이루어졌다는 점에서 중국 정부의 해운업에 대한 지원의지가 얼마나 강력한지 보여 주는 사례로 판단된다. 반면 7 대 선사들에 비해 우리 국적선사인 현대상선은 규모가 너무 작고 단기간에 규모를 키우기도 어려운 상황에 있다. 우리 정부는 해운업에 대한 더욱 강력한 지원의지와 꾸준히 지원이 필요가 있다고 KMI 전형진 해운시장분석센터장은 밝혔다.

3. 동서항로, 컨화물 역대 최다 페이스...5 월까지 호조로 추이

아시아발 유럽, 북미행 동서기간 컨테이너! 너항로는 5 월까지의 물동량이 모두 역대 최다 페이스로 추이했다. 동서항로는 울봄 얼라이언스 재편도 완료돼 선사의 합종연횡에 따른 점유율 획득 경쟁도 잠잠해졌다. 상하이발 스팩운임은 2017 년 들어 회복세를 유지해 앞으로의 증가세에도 기대를 걸지만 선사-얼라이언스의 선복 공급체제가 지금까지 이상으로 중요해진다는 시각도 있다.

아시아발 북미행, 유럽행의 컨테이너 물동량 페이스는 모두 전년을 상회한다. 영국 컨테이너 트레이드 스태티스틱스, 미국 JOC-PIERS 양 데이터를 기초로 한 일본해사센터 정리에서는 1 - 5 월 누계는 미국행이 전년 동기대비 6.2% 증가한 645 만 6000TEU, 유럽행은 4.9% 증가한 655 만 TEU 였다.

II . ISSUE & TREND

미국경제의 지속적 성장을 순풍으로 아시아발 북미행은 3년 연속 연간 최다 물동량였던 2016년의 기록 경신을 노린다. 아시아발 유럽행도 2016년부터의 물동량 회복세가 지속돼 더 한층의 상승을 도모한다.

동서항로의 아시아발 물동량에서 공동점은 북미행에서 60% 이상, 유럽행에서 70% 안팎을 차지하는 중국발 화물의 신장이다. 유럽은 경제 불투명감이 약간 불식됨으로써 수요가 회복됐고, 북미는 소비 확대가 물동량 증가세에 기여하고 있다. 특히 미국행은 아시아신항국발의 수요도 급증하고 있다. 미국행 1 - 5월 누계에서 전체 점유율의 약 15%를 차지하는 ASEAN(동남아시아제국연합)발은 신장률이 10.7%에 달했다. 그 중 절반 가까이가 베트남발 화물로 신장률은 20% 증가했다.

현재 동서항로의 운임도 회복세를 유지하고 있다. 북유럽행은 봄 이후 운임은 보합세로 추이하고 있다. 한편 북미행은 6월들어 약간 하락폭이 커졌으나 7월들어 일부 혼란으로 상승하고 있다. 6월 북미행은 성장에 휴식감도 생긴 것으로 보여 성수기에 걸쳐 어디까지 수요가 증가할지가 스팟시황 상승의 성패로 이어질 공산이다. 유럽행은 물동량 이상으로 선복량의 영향이 크다.

영국 드류리는 9일자 리포트에서 아시아발 유럽행은 선복량을 신중하게 관리함으로써 스팟운임 상승을 도모해야 한다고 분석했다.

4. 올해 상반기 VLCC·아프라막스·MR 탱커 각 30 척 이상 발주

글로벌 유조선사들이 오는 2019년 시황회복을 전제로 선박 발주에 나서고 있다는 분석이 제기됐다. 긍정적인 시황전망과 낮은 선박가격이 선사들로 하여금 올해 VLCC(초대형원유운반선), 아프라막스급 유조선 발주에 나서게 하고 있다는 지적이다.

17일 선박중개업체인 김슨(Gibson Shipbrokers)에 따르면 올해 상반기 전 세계적으로 38척의 VLCC가 발주된 것으로 나타났다. 지난해의 경우 VLCC 발주량은 연간기준 13척에 그쳤으나 올해는 상반기에만 지난해 연간 발주량의 3배 가까운 선박이 발주됐다.

II . ISSUE & TREND

VLCC 와 함께 아프라막스급 유조선 발주도 올해 들어 활기를 보이고 있다. BW 그룹이 대한조선에 LR2(Long Range2)탱커 8 척(옵선 2 척 포함)을 발주한데 이어 센트럴시핑모나코(Central Shipping Monaco)도 한진중공업에 LR2 탱커 4 척(옵선 2 척 포함)을 발주했다.

LR2 탱커를 포함한 아프라막스급 유조선은 올해 35 척이 발주된 것으로 집계됐다. 이는 지난해 6 척에 그친 것과 비교하면 6 배 가까이 급증한 수치다.

MR(Medium Range)탱커 발주량도 증가세를 보이고 있다. 올해 상반기 발주된 MR 탱커는 지난해 연간 발주량과 비슷한 수준인 30 척에 달하고 있다. 특히 글로벌 석유제품선 시장 강자인 현대미포조선은 올해 상반기 수주한 41 척 중 31 척을 MR 탱커로 채웠다. 공개되지 않은 계약을 포함할 경우 상반기 MR 탱커 발주량은 더 있을 것으로 추정되고 있으나 김슨 통계를 근거로 할 경우 현대미포는 전 세계적으로 발주된 MR 탱커 거의 전부를 수주한 셈이다.

김슨은 올해 발주된 선박들의 인도시기가 대부분 2019 년이라는 점에 주목하고 있다.

지난 2015 년 평균 6 만 5000 달러에 달했던 VLCC 일일 운임이 현재 1 만 5000 달러선까지 떨어졌으나 글로벌 선사들은 2019 년부터 유조선 시황이 강세를 보일 것으로 전망하고 있다. 이에 따라 올해 VLCC 발주량이 큰 폭의 증가세를 기록하고 있으며 이는 다른 유조선종의 발주를 이끌고 있다는 분석이다.

김슨은 보고서를 통해 “올해 들어 유조선 시장에서 노후선 교체수요와 함께 다분히 투기적인 발주도 이뤄지고 있는 것으로 보인다”며 “글로벌 선사들은 향후 2~3 년 내 유조선 시황 회복을 갈망하며 2019~2020 년 납기의 선박 발주에 나서고 있다”고 설명했다.



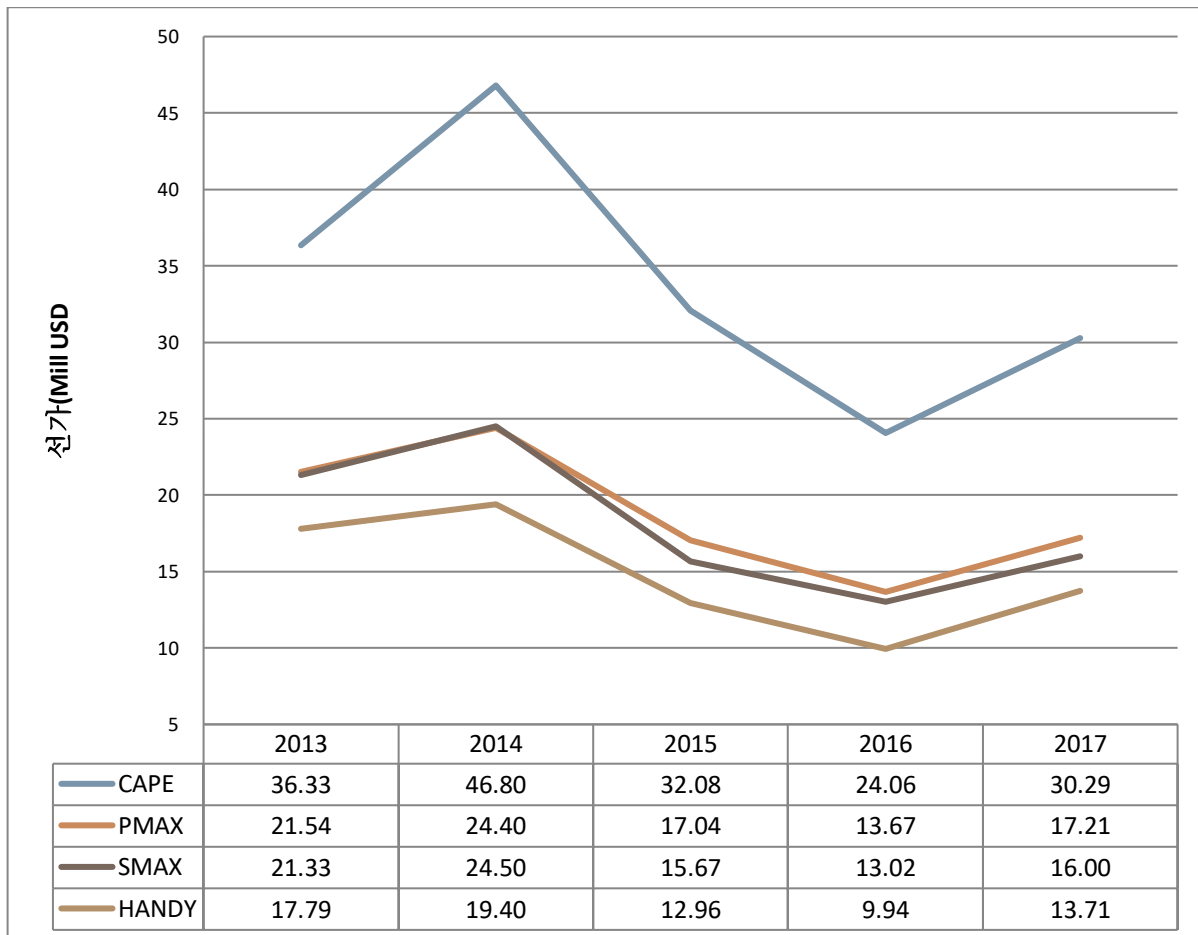
III . BULK CARRIER

(◆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	30.29
	6.21%	28.81%	-31.45%	-24.99%	25.86%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	17.21
	-2.45%	13.27%	-30.16%	-19.80%	25.96%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	16.00
	-4.30%	14.84%	-36.04%	-16.91%	22.88%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.71
	1.91%	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.01%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

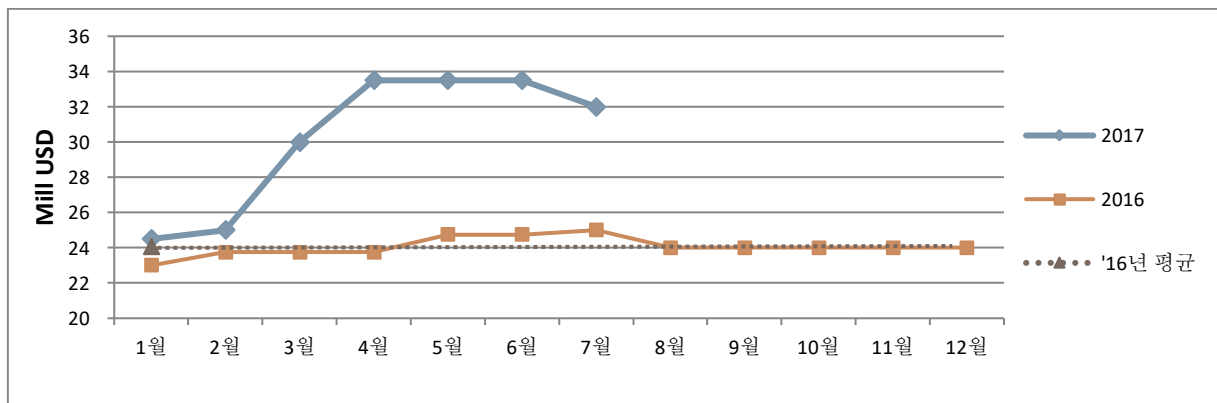




III . BULK CARRIER

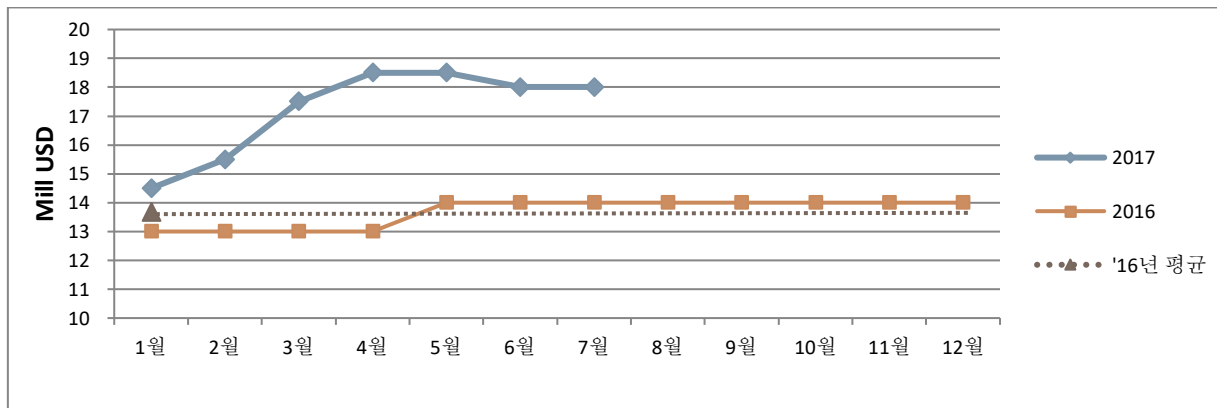
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00			30.3
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	-4.5%			-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	28.0%			25.9%
	PMAK 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00			17.2
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%			-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%			26.0%
	SMAK 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	24.00	24.1	
	PMAK	13.00	13.00	13.00	13.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.7	
	SMAK	13.00	12.00	12.00	12.00	13.00	13.00	13.00	13.25	13.50	13.0	
	HANDY	9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.25	9.50	10.50	9.9	

□ Cape

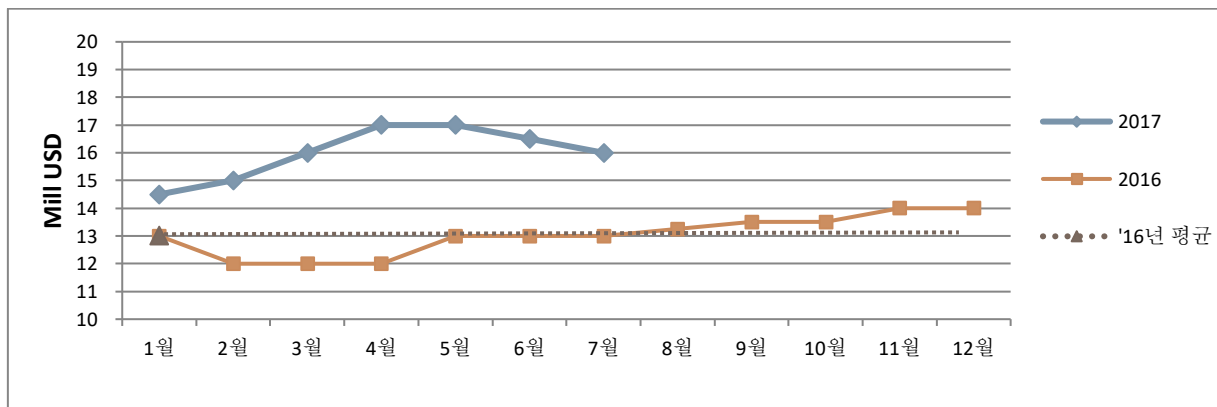


III . BULK CARRIER

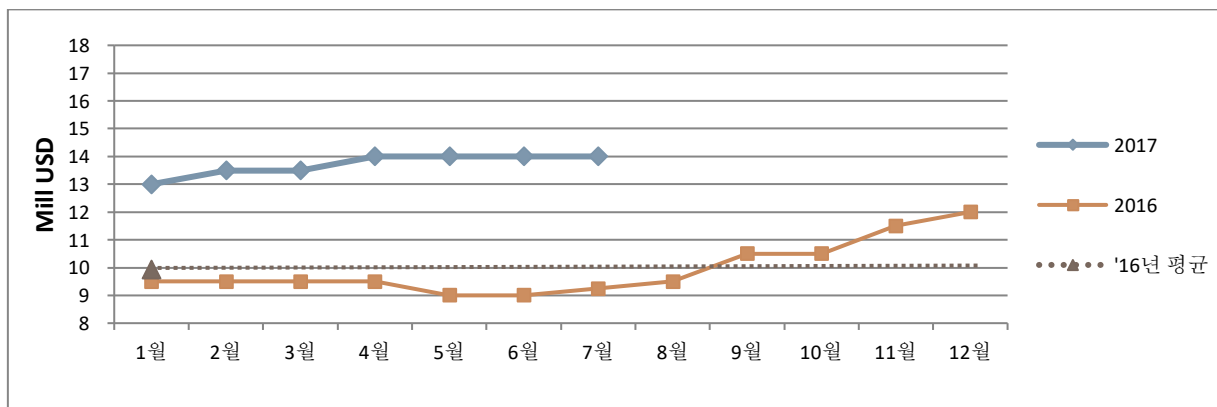
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NSS ENDEAVOR	184,887	2002	JAPAN	B&W		13.5	Hong Kong buyer
BC	NORD LEADER	55,808	2007	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	11.2	Undisclosed buyer
BC	OCEAN VIRGO	52,392	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	8	auction sale, Undisclosed buyer
BC	KEN SIRIUS	50,344	2003	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7	Undisclosed buyer
BC	ROYAL ARSENAL	48,203	1999	JAPAN	MITSU	C 4x25t	5.4	Undisclosed buyer
BC	NORDIC PERTH	37,300	2016	CHINA	WART	C 4x30t	20	Ukrainian buyer (Aquavita International), incl 7 yrs BBHP
BC	NORDIC DARWIN	37,300	2016	CHINA	WART	C 4x30t	20	
BC	DIANA ISLAND	28,398	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	8.5	Canadian buyer (CSL Group)

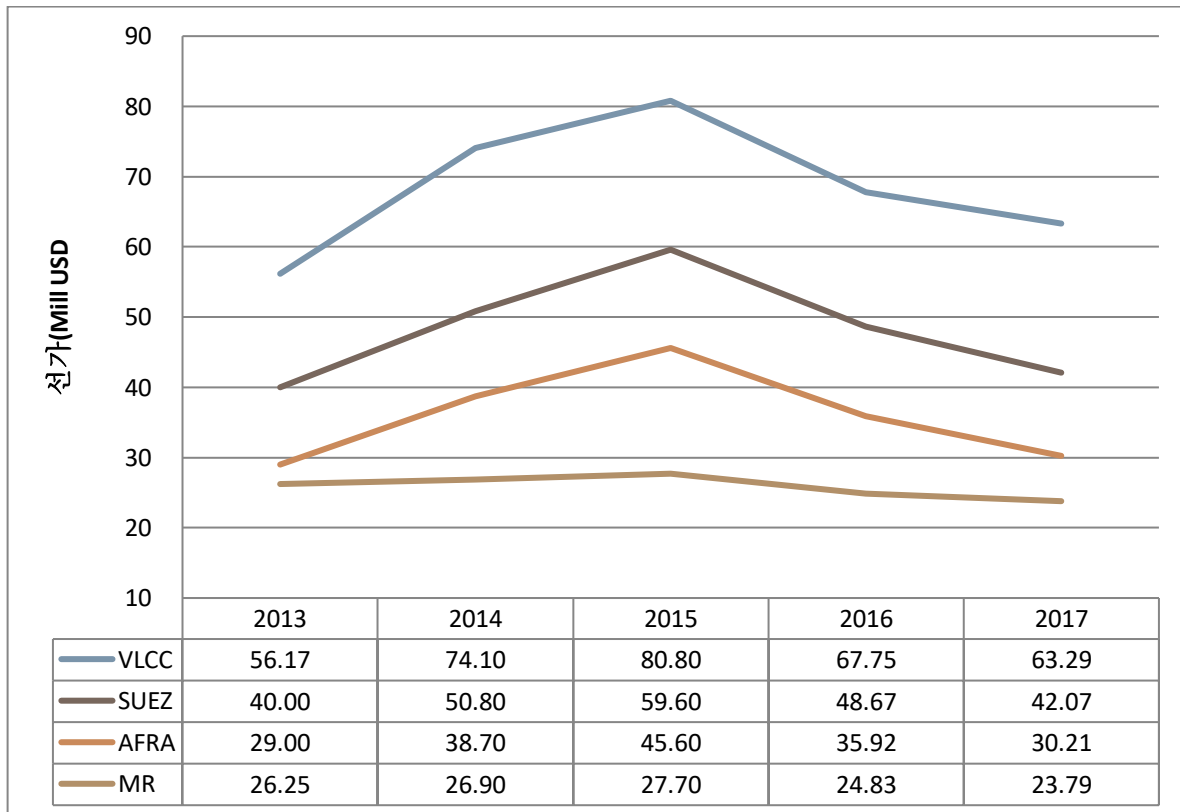
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.29
	-10%	32%	9%	-16%	-6.6%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	42.07
	-10%	27%	17%	-18%	-13.6%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.21
	-5%	33%	18%	-21%	-15.9%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.79
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.2%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.43
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.7%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

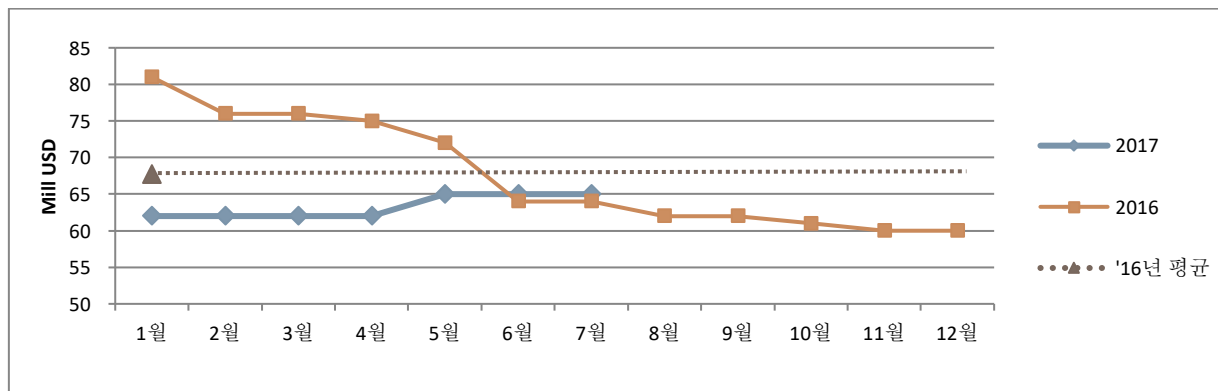




IV. TANKER

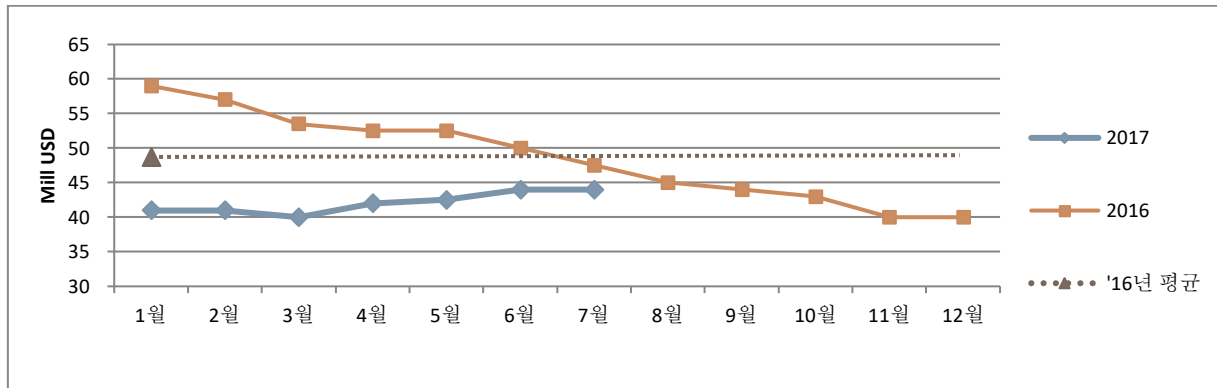
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00			63.3
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%			-6.6%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00			42.1
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%			-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-7.4%			13.6%
	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	62.00	67.8	
	SUEZ	59.00	57.00	53.50	52.50	52.50	50.00	47.50	45.00	44.00	48.7	
	AFRA	45.00	40.00	40.00	40.00	39.00	37.00	35.00	33.00	32.50	35.9	
	MR	30.00	27.50	27.50	27.50	26.50	24.00	23.00	23.00	23.00	24.8	
	CHEM	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	13.75	14.00	14.00	67.8	

VLCC-310K

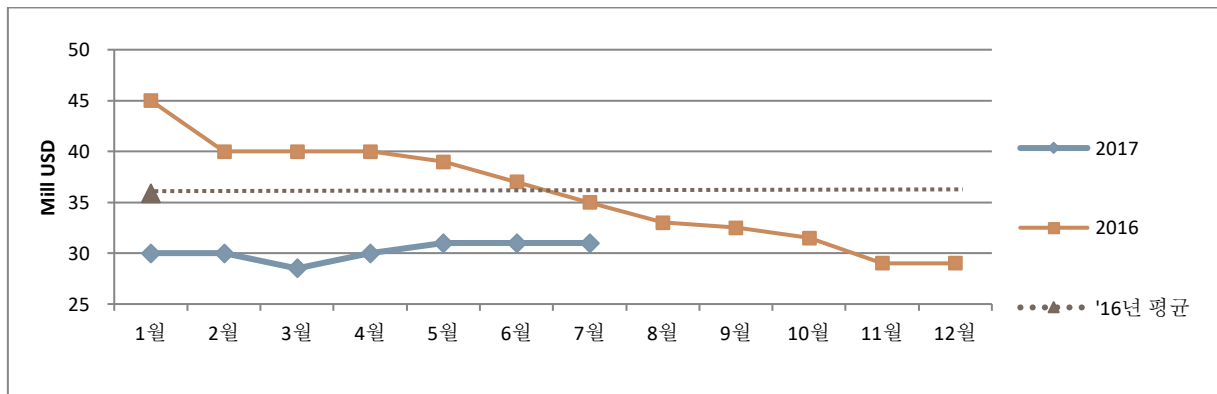


IV. TANKER

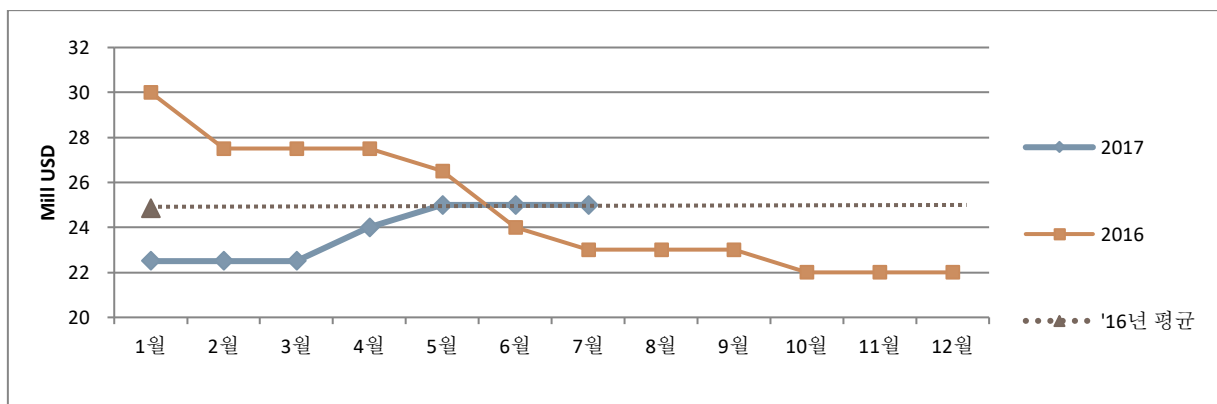
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PHOENIX ADVANCE	114,024	2011	KOREA	B&W		28	Greek buyer (Pantheon), coiled tanker
TANKER	SEABORNE	106,638	2003	JAPAN	B&W		11	Indonesian buyer, ss+dd due 2018
TANKER	GENER8 PERICLES	105,674	2003	JAPAN	SULZ		11.7	Far Eastern buyer
TANKER	MARE PACIFIC	68,467	2001	JAPAN	B&W	2&3	6.5	Hong Kong buyer
TANKER	MARE ATLANTIC	68,467	2001	JAPAN	B&W	2&3	6.5	Hong Kong buyer
TANKER	PTI VOLANS	51,224	2006	KOREA	B&W		15.3	Undisclosed buyer
TANKER	MARLIN	46,152	2000	KOREA	B&W		7	Indian buyer (Seven Islands Shipping)
CHEM	GLOBAL JUPITER (stst304)	13,001	2008	JAPAN	B&W	2&3	12.75	Undisclosed buyer
CHEM	SUN JUPITER (DPP)	8,833	2002	JAPAN	AKAS AKA	2	6.5	Far Eastern buyer
CHEM	SOPHIA III	6,436	2009	CHINA	MAK		3	Auction sale, Greek buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	IRENES WISDOM	50900	2003	KOREA	B&W	4253	TEU	7.2	U. A. E. buyer (Orient Express Lines)



IV. TANKER

CONT	AS MORGANA	50877	2010	KOREA	WAR T	4255	TEU		
CONT	AS MARIELLA	53510	2010	KOREA	B&W	4380	TEU	37	Norwegian buyer
CONT	AS MAGNOLIA	53510	2009	KOREA	B&W	4380	TEU		
CONT	AS MARIANA	53510	2010	KOREA	B&W	4380	TEU		
MPP	BBC LOUISIANA	12708	2009	CHINA	MAK	665	TEU	5	
MPP	BBC COLORADO	12708	2009	CHINA	MAK	665	TEU	5	German buyer, Heavy lifters
MPP	BBC ALABAMA	12708	2009	CHINA	MAK	665	TEU	5	
MPP	BBC OHIO	12708	2009	CHINA	MAK	665	TEU	5	

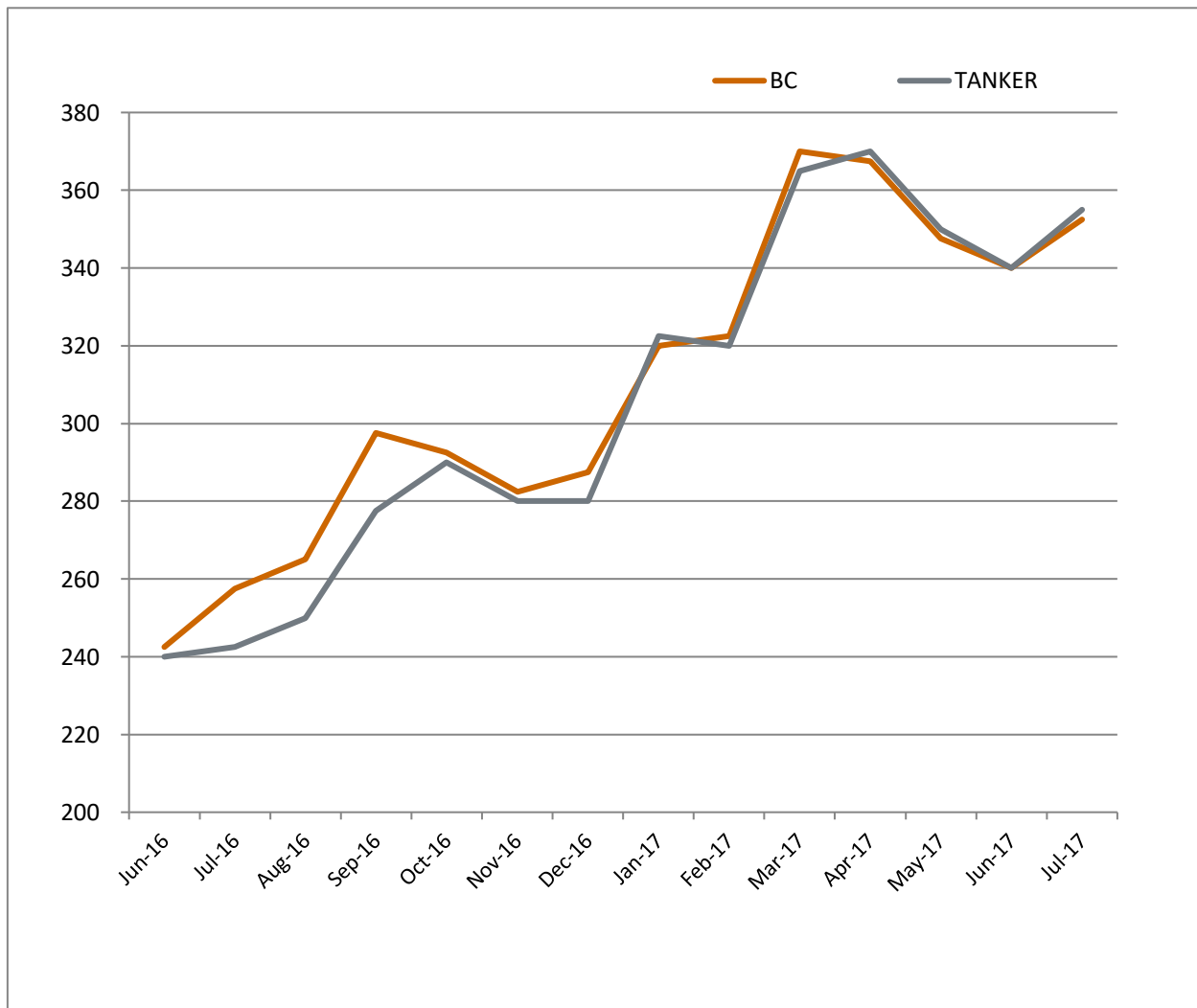


V . DEMOLITION

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%	345.71	29.1%	257.50	352.50	3.7%	36.9%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



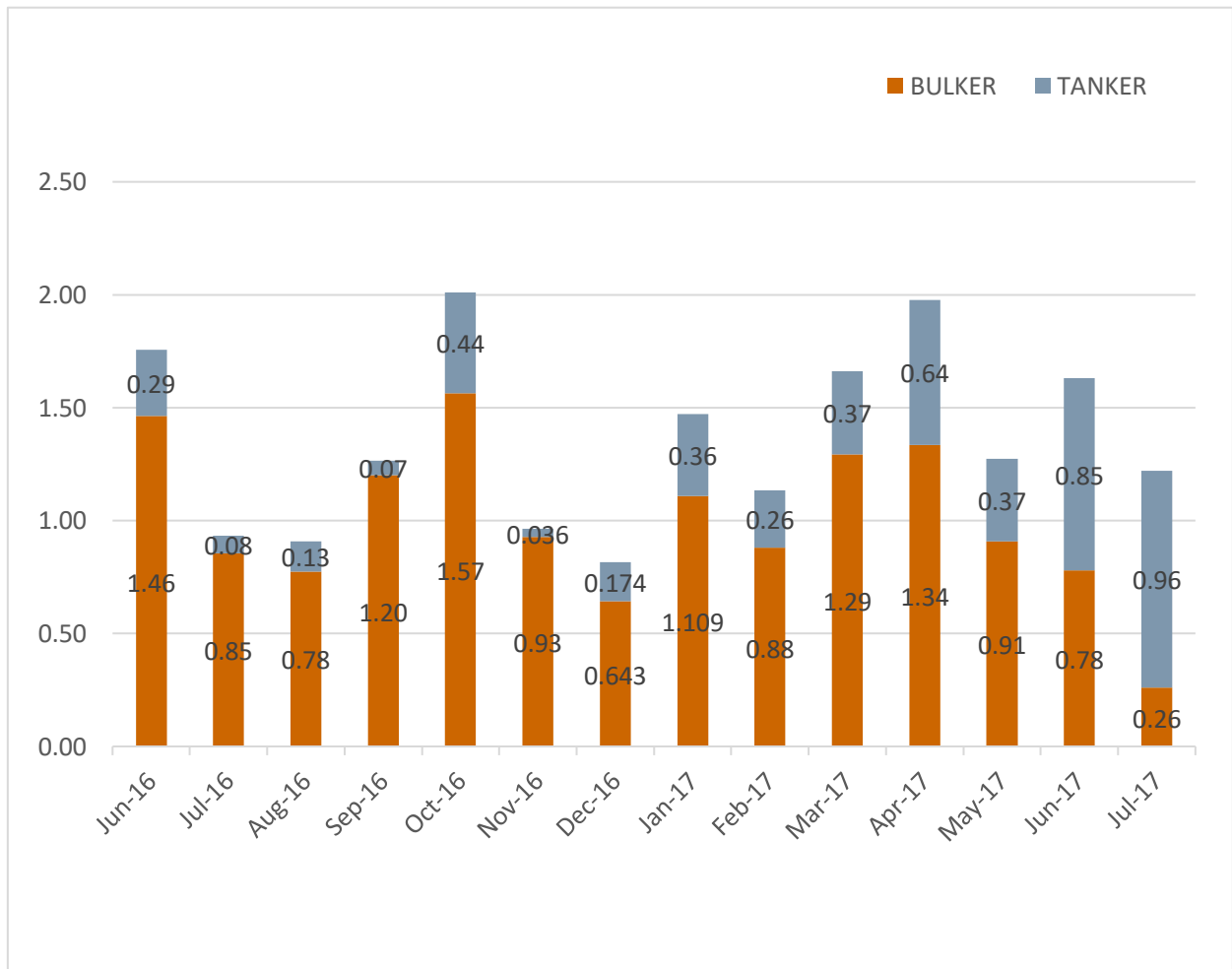


V. DEMOLITION

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	3.80	133.0%	42	91.3%	0.08	3	0.96	1,112.1%	5	66.7%
BC	27.34	428	6.56	24.0%	167	39.0%	0.85	17	0.26	-69.6%	10	-41.2%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

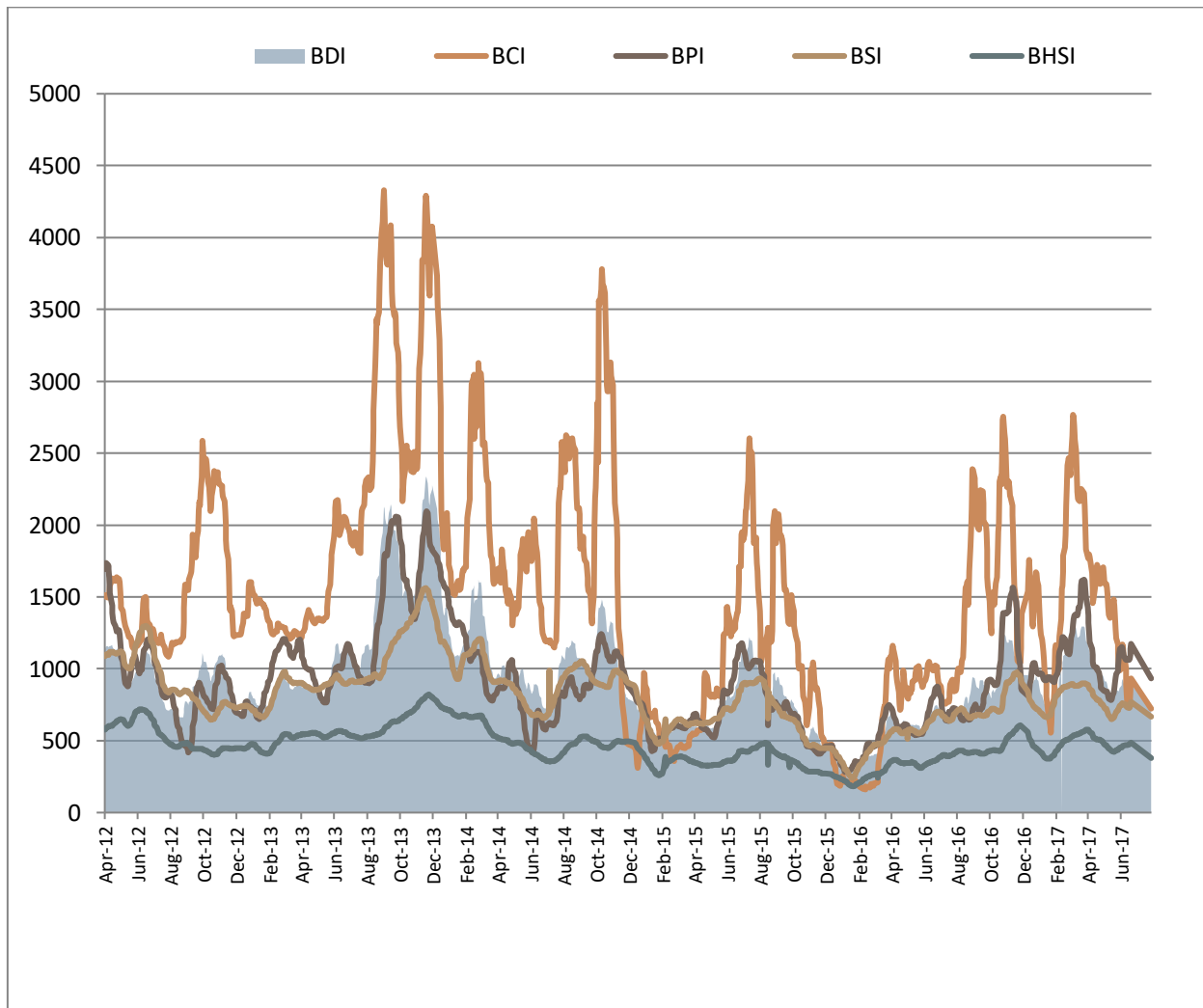
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	JK BORYEONG	80,984	13,890	1984	JAPAN	SULZ	--	PAKISTAN
BC	TABERNACLE GRACE	25,996	5,582	1985	JAPAN	B&W	--	PAKISTAN
CONT	SIRINUN NAVA	2,792	1,066	1991	KOREA	B&W	305	BANGLADESH
TANK ER	AURA	303,184	39,731	1993	JAPAN	SULZ	330	AS IS Khor Fakkan
TANK ER	BRIGHT	299,085	38,996	1993	KOREA	SULZ	330	AS IS Khor Fakkan
TANK ER	BASS (ex- AMBASSADOR)	153,044	22,137	1997	KOREA	B&W	375	BANGLADESH
TANK ER	BLUE TRADER	149,775	24,462	1997	CHINA	SULZ	375	AS IS Singapore



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-07-14	2017-07-07	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	900	822	▲ 78.00	2337	290
BCI	933	753	▲ 180.00	4329	161
BPI	1173	1062	▲ 111.00	2096	282
BSI	769	732	▲ 37.00	1562	243
BHSI	486	471	▲ 15.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	304.00	▲4.00	288.50	▲6.00	285.50	▲5.50
IFO180	323.50	▼-2.00	326.00	▲4.50	372.50	▲12.00
MGO	460.50	▲11.50	435.00	▲11.50	460.00	▼-4.00

❖ 기준일 : 7 월 14 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-07-14	2017-07-07	CHANGE
미국달러	1137.50	1153.50	▼-16.00
일본엔(100)	1003.22	1019.26	▼-16.04
유로	1296.35	1317.47	▼-21.12
중국위안	167.75	169.48	▼-1.73

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
연구회	제 23 회 선박건조·금융법 연구회	7.21 (금)	고려대 CJ 법학관 5 층	김의중 변호사(GS 사내변호사) – 선박건조중 화재사고의 법적 쟁점
컨퍼런 스	16TH ANNUAL MARINE MONEY WEEK ASIA	9.19 (화) ~ 9.20 (수)	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