



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.159

Updated July 25, 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 벌크선 발주가 늘어나고 있다. 일본과 그리스 선주들이 중국과 일본조선소에 여러 척의 벌크선 발주를 협상 중이라는 소문이다. 파나마스/캄사르막스 벌크선의 경우 선령 20 년이상의 선복량 비중이 타선종에 비해 높은 반면 인도잔량은 많지 않기 때문에 지금의 낮은 선가에 신조발주를 하는 것을 고려하는 선주와 투자자들이 늘고 있는 듯 하다.

국내 조선소는 계속해서 탱커선에 특화되어 꾸준히 수주잔고를 늘리고 있다. 법정관리를 졸업한 STX 조선해양이 지난주 이틀 연속 탱커선 수주에 성공하였다.

STX 조선해양은 20 일 삼봉해운과 우림해운, 2 곳의 국내선사와 11,200DWT 급 석유화학제품운반선에 대한 건조계약을 추가로 체결했다. 두 선사는 지난 4 월 계약했던 선사로 삼봉해운은 옵션 1 척 계약 발효를 하고 우림해운은 추가로 1 척+1 척(옵션)의 새로운 계약을 체결한 것이다. 또한 21 일에는 그리스 선사로부터 MR 탱커선 2 척+2 척(옵션)을 수주했다. 계약된 선박은 진해조선소에서 건조돼 오는 2019 년 1 분기까지 인도될 예정이며 SOx(황산화물) Ready 사양(선박 배기가스 중의 SOx 를 제거하는 스크러버(탈황장치)를 장착 할 수 있도록 준비된)등의 적용으로 친환경규제에도 대응토록 건조될 예정이다.

2. 벌크선 시장동향

벌크선 운임시장은 2 주연속 꾸준한 상승세를 보이고 있다. BDI 는 전주대비 77 포인트가 상승하여 977 포인트로 지난 한주를 마감하였다.

한주만에 케이프벌크선 4 척이 매각되었다. DVB BANK 에서 매각한 'HANJIN PORT WALCOTT' & 'HANJIN NEWCASTLE' (180K DWT, BLT 2012/2011 DAEHAN SB)이 각각 2,650 만달러/2,550 만 달러에 매각되었다. 이 두 선박은 지난해 말부터 9~11 개월가량 계선되어 있었다고 오는 9 월과 11 월에 DRY-DOCK DUE 를 앞두고 있다는 점이 선가에 반영되어 마켓가격대비 10% 이상 낮게 매각된 것으로 보여진다.

I . MARKET OVERVIEW

'NORTH TRADER' (176,955 DWT BLT 2006 NAMURA)가 1,720 만 달러에 매각 되었다. 이달 초에 매각된 CAPE FRONTIER (180,201, BLT 2006 KOYO)와 비슷한 수준이다. 스몰 케이프 사이즈 'BLUE ISLAND' (152,398 DWT 2000 BUILT KOYO)는 아시아 바이어에게 750 만 달러에 매각되었다.

수프라막스 부문에서는 지난주 매각을 진행했던 "ETERNAL TRIUMPH" (55,830 DWT, BLT 2012, I.H.I., C4X30T)가 결국 매각을 철회하는 것으로 결정되었다.

3. 탱커선 시장동향

탱커선 시황은 몇몇 새로 마켓에 오픈된 매각대상선이 보이긴 하지만 거래량이 다소 줄어든 모습이다. 운임시장의 둔화되면서 선박도입을 위한 여건이 안 좋아졌기 때문일 것이다.

수에즈막스 "FRONT ARDENNE" (153,000 DWT BLT 1997 HYUNDAI ULSAN)이 정기검사를 앞두고 800 만 달러에 매각되었다. MR 탱커선 'RESOLVE'(46,048 DWT, BLT 2004 STX)가 1,100 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다.

4. 해체선 시장동향

아직 몬순시즌이 끝나지 않았지만 해체선 시장의 움직임은 좀더 활발해진 분위기다.

이번주 탱커선 부문 특히 아프리카막스/수에즈막스 탱커선 몇 척이 방글라데시 인도 및 'AS IS'조건으로 매각되었다. 이들 선박은 'GAS FREE FOR HOT WORK' 조건으로 매각되면서 상당히 높은 선가를 받았다.

선주들은 여전히 현재 해체선가 수준에서의 선박 매각에 신중을 기하고 있지만 해체선가 상승과 더불어 대상선이 조금씩 늘어나고 있다. 몬순과 여름휴가 시즌이 끝나고 해체선 시장이 더욱 활성화되면 로컬 수요 증가로 선가에 긍정적인 영향이 커질 것으로 예상된다.

II . ISSUE & TREND

1. 정부, 해운업 향후 '5년지대계' 제시...2022년 매출 50조원 목표

지난해 한진해운 사태 등 온갖 악재를 거치며 어려움을 겪고있는 국내 해운업의 부활을 위해 정부가 새로운 로드맵을 제시했다. 해운업 매출을 오는 2022년까지 약 50조원 수준까지 끌어올리겠다는 것이다. 지난해엔 29조원을 기록한 바 있다. 부는 최근 발표한 '국정운영 5개년 계획'에서 이 같은 목표 제시와 함께 특히 연계산업인 해운업과 조선업의 상생을 통한 해운강국 건설 방안을 밝혔다.

이 계획에 따르면 정부는 올해 한국해양진흥공사법 제정과 내년 공사발족 이후 해운선사에 대해 원스톱 지원을 실시한다. 국적선대 경쟁력 제고를 위해 정부는 올해 내로 국적선사 간 협의체인 한국해운연합(KSP)을 결성, 중복노선 구조조정과 신항로 개척 등을 꾀한다.

또 정부는 해운-조선업 간 상생 방안으로 2018년부터 외항선박에 친환경선박 폐선보조금을 지급한다. 2020년 연안화물선까지 확대 적용해 오는 2022년까지 총 100척의 친환경 선박을 건조하겠다는 방침이다. 올해부터 친환경·고효율선박에 대한 기술 개발에 착수, 2020년 LNG(액화천연가스) 추진선 기반 구축에도 나선다. 2022년까지 해양플랜트 기자재의 국산화도 현실화할 전망이다.

아울러 2019년 국가필수해운제도를 도입, 비상시 화물운송체계 구축이나 선·화주 상생을 위한 국적선사 이용비를 확대도 도모한다. 이외에도 해양산업클러스터를 오는 2019년까지 완공하는 한편, 부산북항 상부시설과 광양항 묘도, 인천항 영종도 재개발 착공 역시 올해부터 개시된다.

정부는 특히 최근 사회적 문제가 되고 있는 중국 어선들의 불법행위에 대한 근절 방안도 제시했다. 이에 따라 올해 중으로 남해어업관리단 신설과 오는 2019년 한-중 공동단속 센터 설치에 매진한다. 또 2022년엔 육·해·공 감시망 구축을 통한 보다 철저한 한-중 간 공조 체계를 확립할 방침이다. 내년부터 연안여객선 준공영제를 도입하는 한편, 노후여객 역시 현재 29% 수준에서 2022년까지 15% 비율로 낮출 계획이다.

한편, 이 같은 로드맵을 통해 정부는 매출뿐 아니라 원양컨테이너 선복량 역시 100만 TEU 수준으로 목표를 설정해 과거 해양강국의 명성을 되찾겠다는 의지를 밝혔다.

II . ISSUE & TREND

2. '바다의 테슬라' 자율주행 선박 내년 말 띄운다



이르면 내년 중 세계 첫 무인 운항을 하게 될 노르웨이 자율주행 선박 야라 버클랜드 이미지.

도로에서만 아니라 바다에서도 '무인 자율 주행' 시대가 열린다. 월스트리트저널(WSJ)은 23 일(현지시간) 노르웨이 기업 2 곳이 합작-건조 중인 세계 첫 무인 화물선이 이르면 내년 말 시범 운항을 한다고 보도했다.

야라 버클랜드라고 명명된 이 무인선박 프로젝트는 노르웨이 농화학업체인 야라인터내셔널과 방산업체 콩스버그그룹이 합작했다. 노르웨이 남서부 포스구룬 비료 생산 공장으로부터 약 60 km 떨어진 라비크 항구까지 컨테이너 100 개를 운반하는 것을 목표로 한다. 지상에서 무인 자율주행 시대를 선도하는 테슬라를 본따 '바다의 테슬라'라는 별명이 붙었다. 배는 탄소 배출 없이 전기로만 작동하며 승조원 없이 항법위성장치(GPS)·레이더·카메라 등만 장착한다.

선박 건조엔 2500 만 달러(약 280 억원)가 소요될 전망이다. 같은 크기의 컨테이너 화물선 3 척을 만들 수 있는 비용이다. 대신 선원이 없고 화석연료를 쓰지 않기 때문에 연간 유지비용이 90% 절감된다고 회사 측은 설명했다. 게다가 공장과 항구를 오가는 트럭운행이 연간 4 만 건 가량 줄어들기 때문에 육지의 탄소배출 감소에도 기여할 것으로 보인다.

II . ISSUE & TREND

야라인터내셔널측은 이르면 내년 말 시범 운항에 나선다. 처음엔 배 위에 유인 조종실(선교)을 두고 다음 단계에선 조종실을 해안으로 뺀다. 최종적으로 2020 년쯤 배를 무인자율화하고 지상에선 원격 관리만 한다. 콩스버그 CEO 게이르 하오이는 “원격조종 하에 드론을 날리는 것과 같은 형태”라면서 “GPS 와 고도 카메라로 배 안에서 벌어지는 일을 통제할 수 있다”고 설명했다.

상용화까지는 관련 규제 정비도 필요하다. 국제해사기구(IMO)는 자율주행 선박 규제 관련 법안이 오는 2020 년 이후에나 마련될 것으로 예상한다. 야라 측은 관련 규제가 정비되면 장거리 노선을 운항하는 대형 무인 선박도 제작한다는 계획이다. 회사 측은 “(이 경우) 우리의 비용을 네덜란드에서 브라질까지 옮길 수 있을 것”이라고 내다봤다.

업계에선 자율주행 선박이 단거리에선 상용화될 수 있어도 원거리 상용화엔 시간이 걸릴 것으로 본다. 기술보다는 경제성 문제다. 덴마크에 위치한 시인텔리전스 컨설팅의 라스 젠슨 최고경영자(CEO)는 “(무인 선박은) 초기 제작비용도 높은데다 매우 튼튼하게 만들어져야 한다. 만약에라도 바다에서 고장날 경우 전문가를 투입해 수리하는 비용이 엄청나기 때문”이라고 설명했다. 육지보다 변화무쌍한 기후와 해류는 물론, 세계 각지에서 활개치고 있는 해적도 변수다.

노르웨이가 자율주행 선박 경쟁에서 앞서가고 있지만 다른 나라들도 속속 기술 투자에 나서고 있다. WSJ 는 영국의 롤스로이스 홀딩스가 오는 2020 년까지 로봇이 운행하는 자율운항 선박(robotic ships)을 선보인다는 계획이라고 전했다.

3. 트럼프 압박에 선박 배출가스규제도 기우뚱... 韓 조선에 악재

미국 트럼프 정부의 온실가스 감축에 대한 비협조적인 태도로 인해 국제해사기구(IMO)가 주도하는 선박 온실가스 규제가 시행되는 것도 차질을 빚을 수 있다는 분석이 나온다. 규제가 예정대로 2025 년부터 강화되지 못할 경우 한국 조선사들에게는 새로운 선박이 발주되는 기회가 상실되거나 지연될 수 있다.

II . ISSUE & TREND

18 일 트레이드윈즈 등 주요 외신에 따르면 IMO 해양환경보호위원회는 선박 환경규제 관련 실무 보고서에 현재보다 더 강력한 규제 관련 단어를 삽입하려 했으나 미국의 요청으로 완화했다.

미국의 중립적인 태도는 트럼프 대통령이 지난달 1 일 파리기후변화협약에서 탈퇴를 선언한 것의 연장선으로 볼 수 있다. 온실가스 관련 규제를 최대한 늦춰보겠다는 기조를 이어가는 셈이다.

현재 IMO 는 선박의 유해물질 배출과 관련해 다양한 규제를 추진하고 있다. 우선 질소산화물(NOx) 배출의 경우 지난해부터 건조된 선박이 북해, 북아메리카 해역 등 배출가스통제구역(ECA) 지날 때 질소산화물 배출을 기존 kWh 당 14.4g 에서 3.4g 이하로 낮추게 했다. 황산화물(SOx)의 경우는 2020 년부터 전 해역에서 선박 연료 내 황포함율을 현행 3.5%에서 0.5% 이하로 낮추기로 결정했다.

특히 온실가스 배출 규제(EEDI)의 경우 400GT(총톤수) 이상 선박의 톤마일 당 이산화탄소 배출량을 2015 년부터 10% 감축했다. 이후 2020 년까지 20%, 2025 년에는 30%까지 감축하는 것을 의무화했다. 기본적으로 IMO 는 미국의 반대와 상관없이 기존에 계획했던 선박 환경규제 정책을 추진할 예정이다. 하지만 미국이 계속 온실가스 감축에 반대하며 IMO 를 압박한다면 2025 년 규제의 시행 시기가 일부 늦춰질 수도 있다는 분석이 나온다.

2025 년 이산화탄소 배출규제를 만족하기 위해서는 현재 연료를 벙커 C 유가 아닌 고급 석유로 바꾸거나 LNG 를 연료로 하는 배를 이용해야 한다. 혹은 연비를 절감할 수 있는 선형, 에너지 절감장치(ESD) 등을 갖춘 신형 선박을 주문해야 한다.

한 조선사 관계자는 "2020 년 황산화물 규제를 만족하는 신형 선박의 경우 저감장치 등의 영향으로 대부분 이산화탄소 20% 감축 규제 역시 충족하고 있다"며 "하지만 2025 년 이산화탄소 배출 기준을 만족하는 선박은 기존 선박과 다르기 때문에 새로운 발주 물량을 기대할 수 있는 상황"이라고 말했다.

이어 "기본적으로 한국 조선업계의 기술력이 월등하기 때문에 규제가 빠르게 강화될 수록 수주 경쟁력에서 앞설 수 있다"며 "조선소 입장에서는 환경규제가 늦어지는 것이 악재"라고 설명했다.

II . ISSUE & TREND

4. "해운·조선 재도약...두 산업 연계한 상생대책 시급"

우리나라 해운과 조선산업의 재도약을 위해선 두 산업의 실질적인 협력과 연계를 통한 상생 정책을 추진하는 게 시급하다는 주장이 나왔다.

한국해양수산개발원 해운해사연구본부는 19일 공개한 해운-조선 상생 방안 보고서에서 세계 경제가 투자와 무역의 회복세 등으로 점진적인 성장세를 보일 것으로 내다봤다. 이에 따라 해운산업도 수급균형을 찾아가면서 운임이 상승하고 있고 조선산업 역시 각국의 구조조정으로 공급능력이 줄어들 것으로 여건이 나아질 것으로 전망했다.

과거의 예를 보면 해운과 조선산업의 경기 회복이 해상운임과 선박 가격의 급격한 상승을 초래하므로 수출입화물의 99%를 해상수송에 의존하는 우리나라는 화물의 원활한 수송과 경쟁력 유지를 위해 미리 대비해야 한다고 보고서는 지적했다.

해운업은 선박의 수요자 역할을, 조선업은 선박의 공급자 역할을 각각 담당하면서 연계적인 산업구조를 형성하고 있으므로 두 산업의 경쟁력 강화를 위해서는 반드시 연계 발전 방안을 모색하는 것이 중요하다는 것이다. 하지만 우리나라 기존 해운 조선 발전정책은 산업간 연계를 고려하지 못하고 개별 산업 각각의 발전을 위한 대책에 머무르는 바람에 협력 정도가 매우 낮은 수준이라고 보고서는 밝혔다. 이 때문에 국내 선사는 정책금융 지원을 받지 못해 새로운 선박 건조를 포기하거나 중국 등 외국 조선소에 발주하는 일이 벌어진다.

우리나라 조선소에서 1년에 건조하는 2천만 t의 신조선 가운데 국내 선사가 발주한 것은 105만 t으로 5.3%에 불과하다. 올해 3월 삼성중공업이 건조한 2만 TEU 급 친환경 고효율 선박은 일본선사인 MOL이 발주한 것이다.

국책은행의 선박금융 자금 중에서 국내 선사가 이용하는 비중은 10%에 그치고 있다. 이처럼 정책금융의 대부분을 이용하는 외국 선사들이 우리나라 조선소에서 지은 선박으로 우리 선사들을 위협하는 일이 벌어지고 있다.

반면 우리와 경쟁하는 중국과 일본은 다양한 형태로 해운과 조선업의 상생을 적극 추진하고 있다고 보고서는 소개했다. 중국은 국가 주도로 노후선 대체를 위한 선박을 자국 조선소에 발주하도록 지원한다.

II . ISSUE & TREND

자국 조선소에서 건조한 신형선박을 자국 선사가 운영하면서 국영기업의 물품을 수송하도록 하는 정책을 시행하고 있다. 일본은 해운 조선과 철강 등 기자재 산업이 포함된 해사 클러스터를 통해 상호협력 체계를 구축하고 밀접한 공생관계 속에서 경쟁력 제고를 꾀하고 있다.

우리나라도 지난해 10월 관계부처 합동으로 '해운 및 조선산업 경쟁력 강화 방안'을 확정했다. 해운-조선 간 상생협력 시스템 강화를 통해 두 산업의 경쟁력을 동반 제고한다는 것이 요체이지만 해운과 조선산업의 실질적인 협력과 연계를 통한 상생 방안을 제시하기보다는 각각의 산업에 대한 개별적 발전 방안을 제시하는 데 머물렀다.

해운-조선산업의 상생 전략이 실질적인 성과를 창출하기 위해 자국선 자국건조 정책을 추진하고 스마트 선박 개발과 중소 조선소에 대한 지급보증 확대 등으로 두 산업의 상생 공조를 강화해야 한다고 보고서는 주장했다.

폐선 보조금과 대체건조 보조금을 연계해 우리 선사들이 상대적으로 많이 보유한 노후 선박의 자발적 해체와 신조 교체를 지원함으로써 고효율 친환경 선박의 국내조선소 발주를 유도해야 한다고 제안했다. 아울러 이런 정책들이 효과적으로 시행될 수 있도록 가칭 해운-조선-금융산업협력위원회를 신설해 조선-해운산업 상생 발전정책을 추진하는 협력 네트워크를 운영하고 해양진흥공사의 출범을 통해 자국선 자국건조 정책을 뒷받침해야 한다고 덧붙였다.



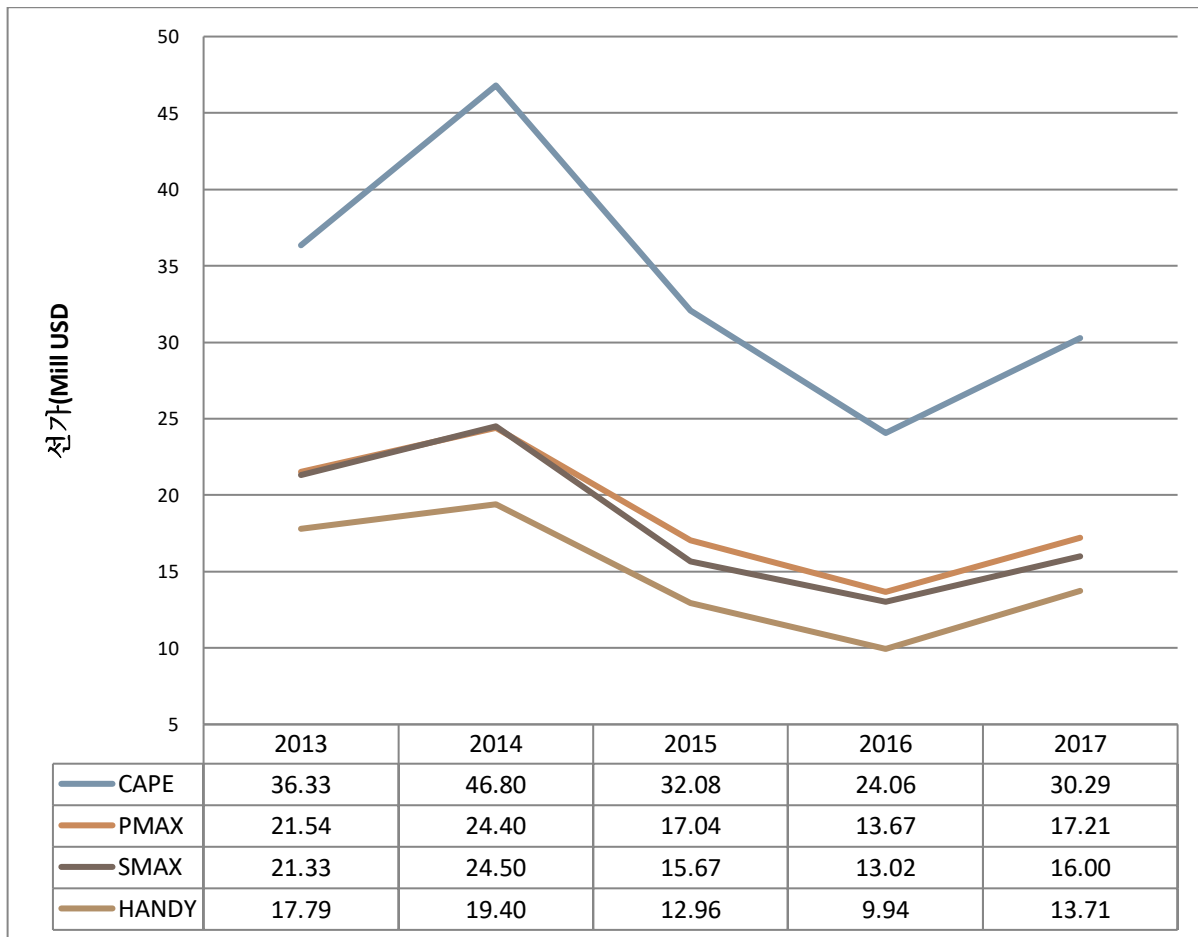
III . BULK CARRIER

(◆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)

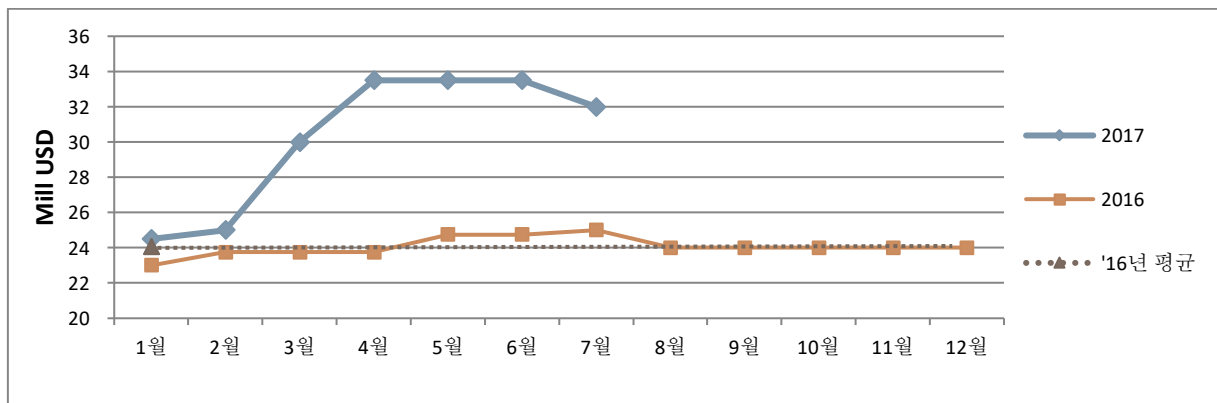




III . BULK CARRIER

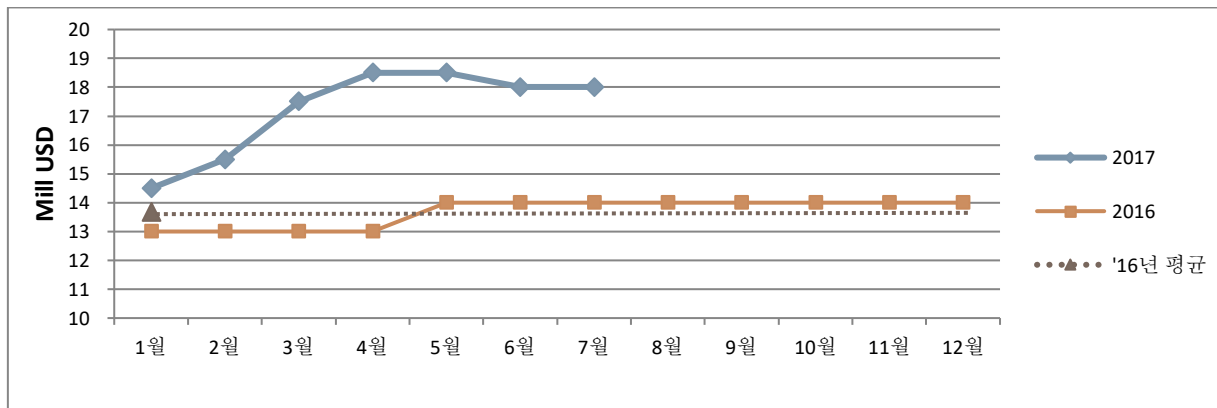
구분			1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00			30.3
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	-4.5%			-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	28.0%			25.9%
	PMAK 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00			17.2
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-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

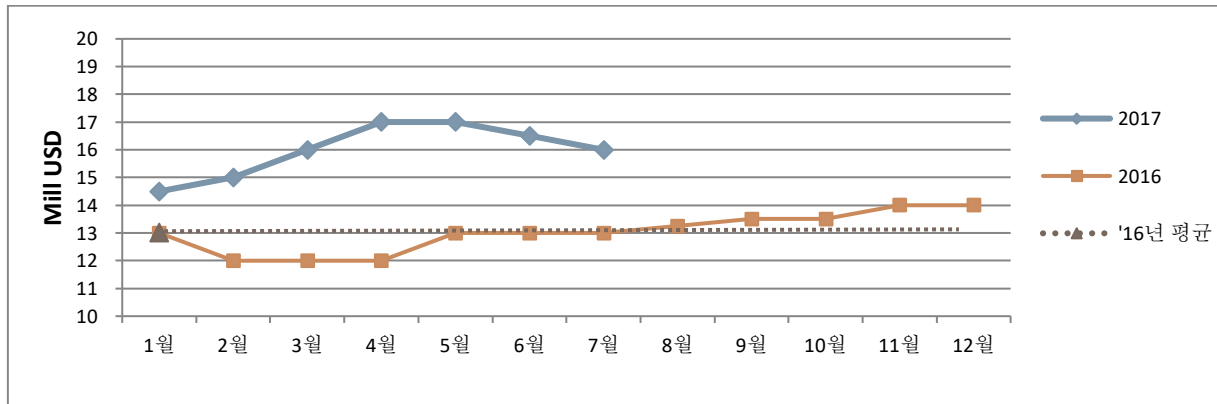


III . BULK CARRIER

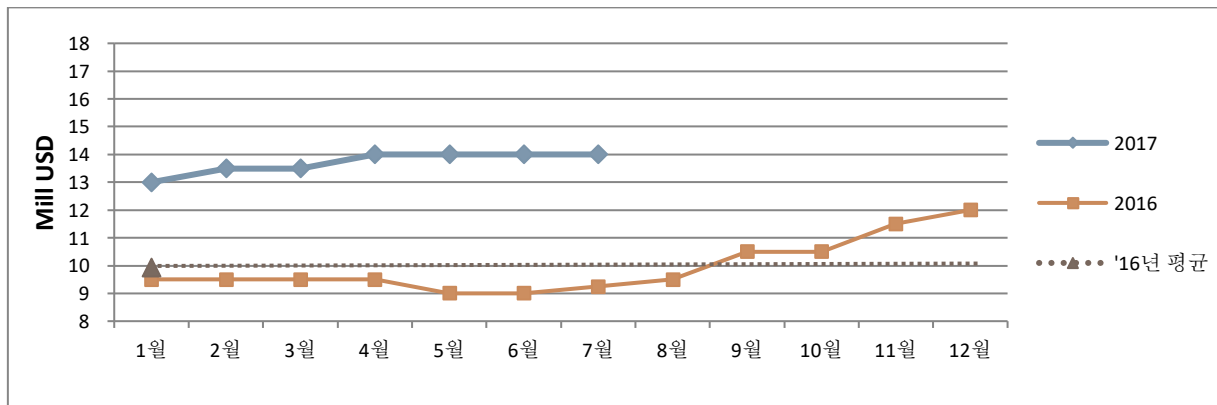
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HANJIN PORT WALCOTT	180,012	2012	KOREA	B&W		26.5	U. K. Buyer, SS/DD due, laid up since Nov '16
BC	HANJIN NEWCASTLE	179,905	2011	KOREA	B&W		25.5	Undisclosed buyer
BC	NORTH TRADER	176,955	2006	JAPAN	B&W		17.2	Dutch buyer (Erasmus)
BC	BLUE ISLAND	152,398	2000	JAPAN	B&W		7.5	Asian buyer
BC	ATLANTIC DAISY	37,406	2007	JAPAN	MITSU	C 4x36t	9.3	Undisclosed buyer
BC	NEW STAR	9,238	2000	JAPAN	B&W	C 2x31t + D 1x31t	1.6	Undisclosed buyer



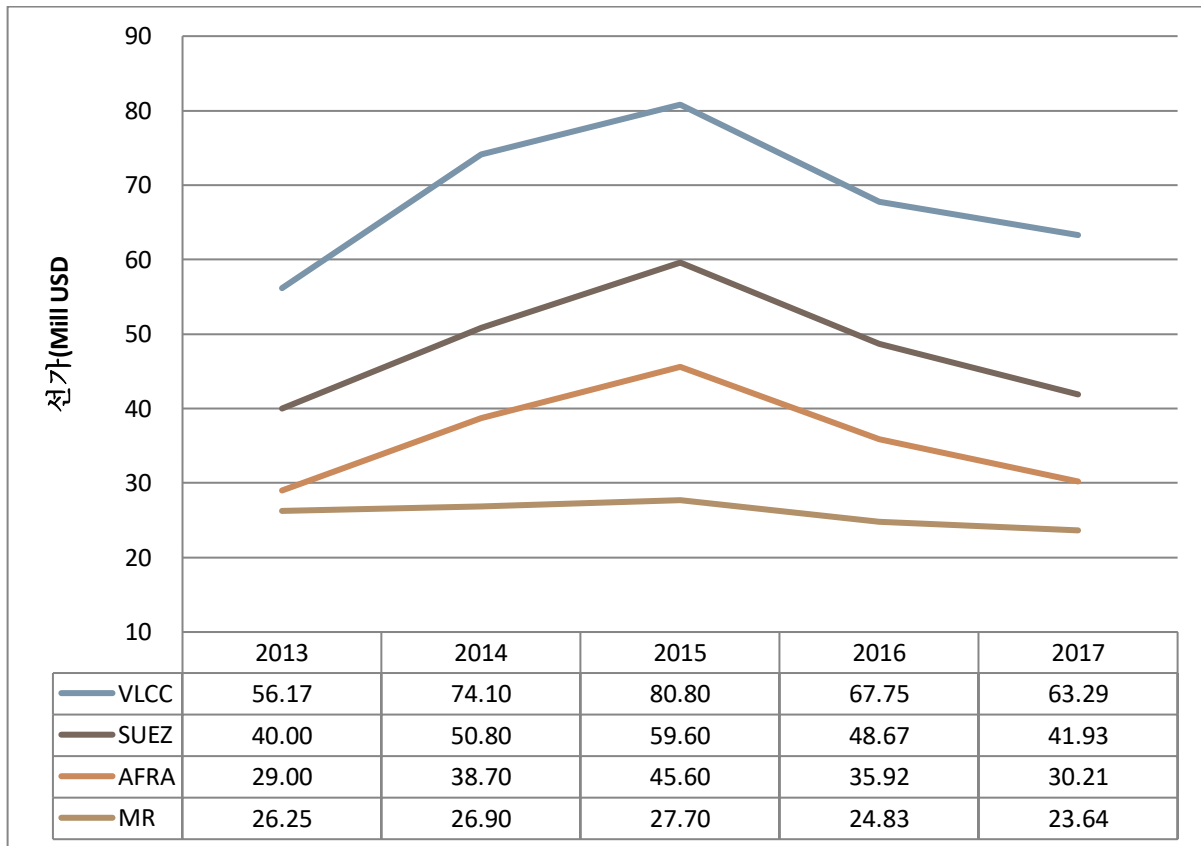
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.29
	-10%	32%	9%	-16%	-6.6%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.93
	-10%	27%	17%	-18%	-13.8%
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	23.64
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.8%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.46
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.4%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

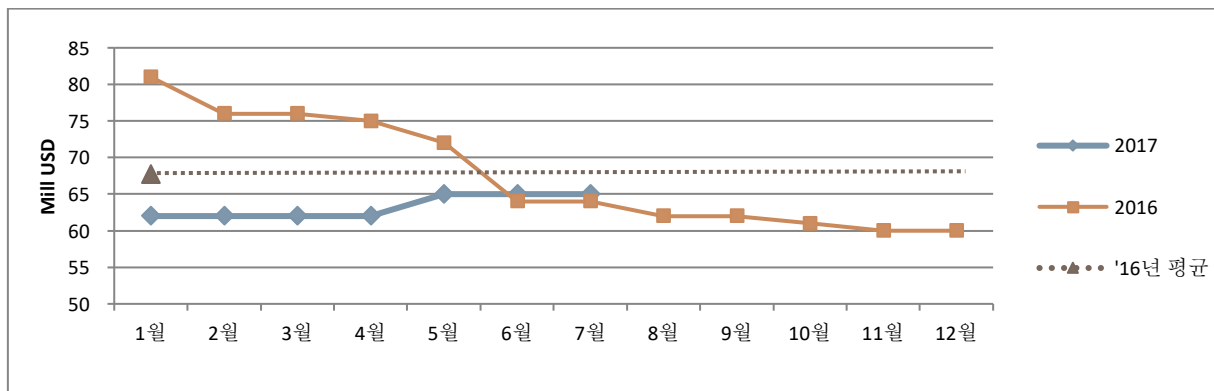
◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

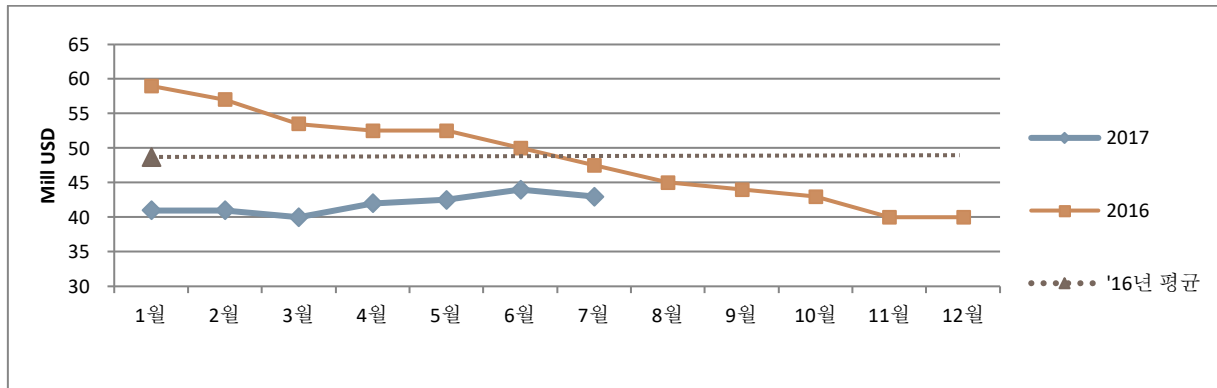
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00			63.3
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%			-6.6%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	43.00			41.9
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	-2.3%			-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-9.5%			13.8%
	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	-	-	-	-	-	-	-			15.9%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	24.00			23.6
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	-4.0%			-
		전년대비	-	-	-	-	-5.7%	4.2%	4.3%			-4.8%
CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50			12.5	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%			-	
	전년대비	-	-	-	-	-	-	-9.1%			10.4%	
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

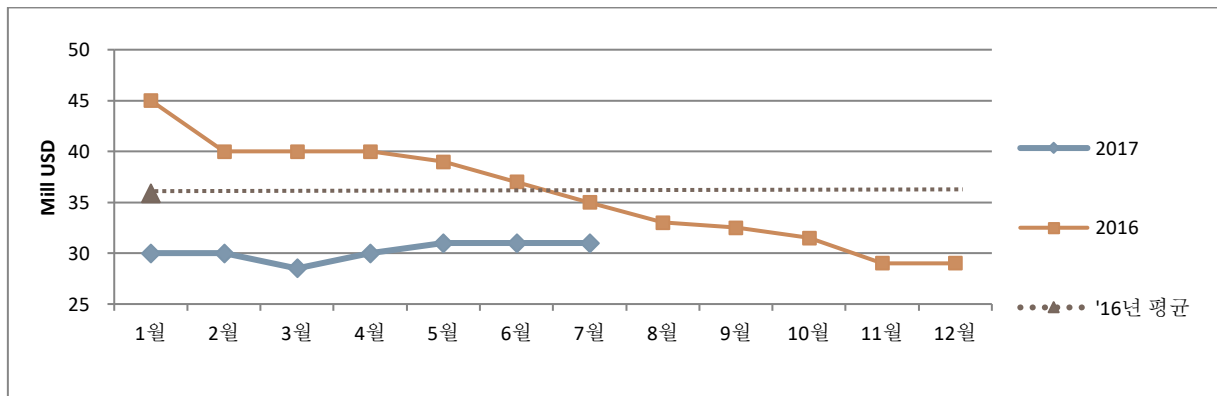


IV. TANKER

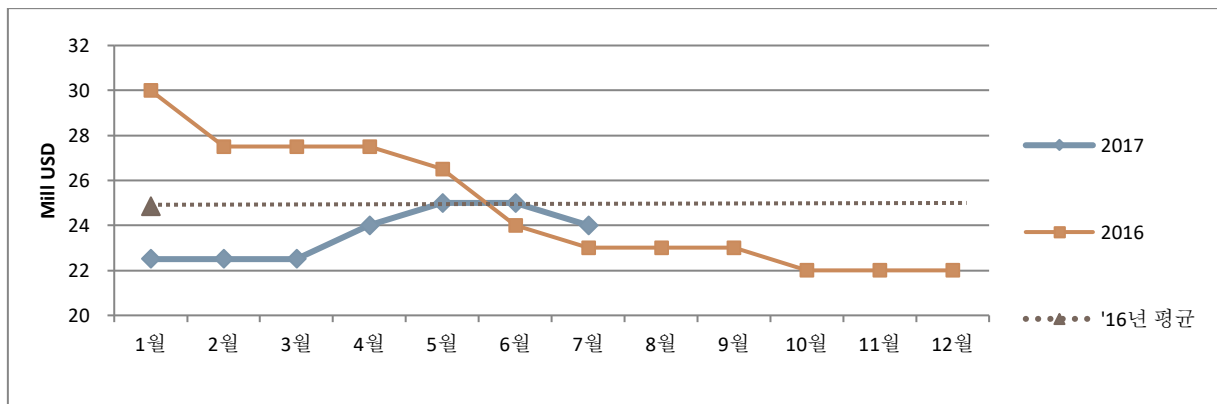
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	FRONT ARDENNE	153,152	1997	KOREA	B&W		8	Undisclosed, SS Due
TANKER	RESOLVE	46,048	2004	KOREA	B&W	3	11	Undisclosed buyer
CHEM	GLOBAL VIKA	16,149	1999	JAPAN	MITSU U	3	6.5	Far East buyer
CHEM	TEBRA	8,416	1990	JAPAN	MITSU U	2&3	2.4	Hong Kong Buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SKY LOVE	7262	1997	KOREA	B&W	446	TEU	-	Chinese buyer (Dalian Taihang)
CONT	KHARIS JUPITER	11386	1999	CHINA	B&W	834	TEU	-	Chinese buyer (Qingdao Pengteng International)

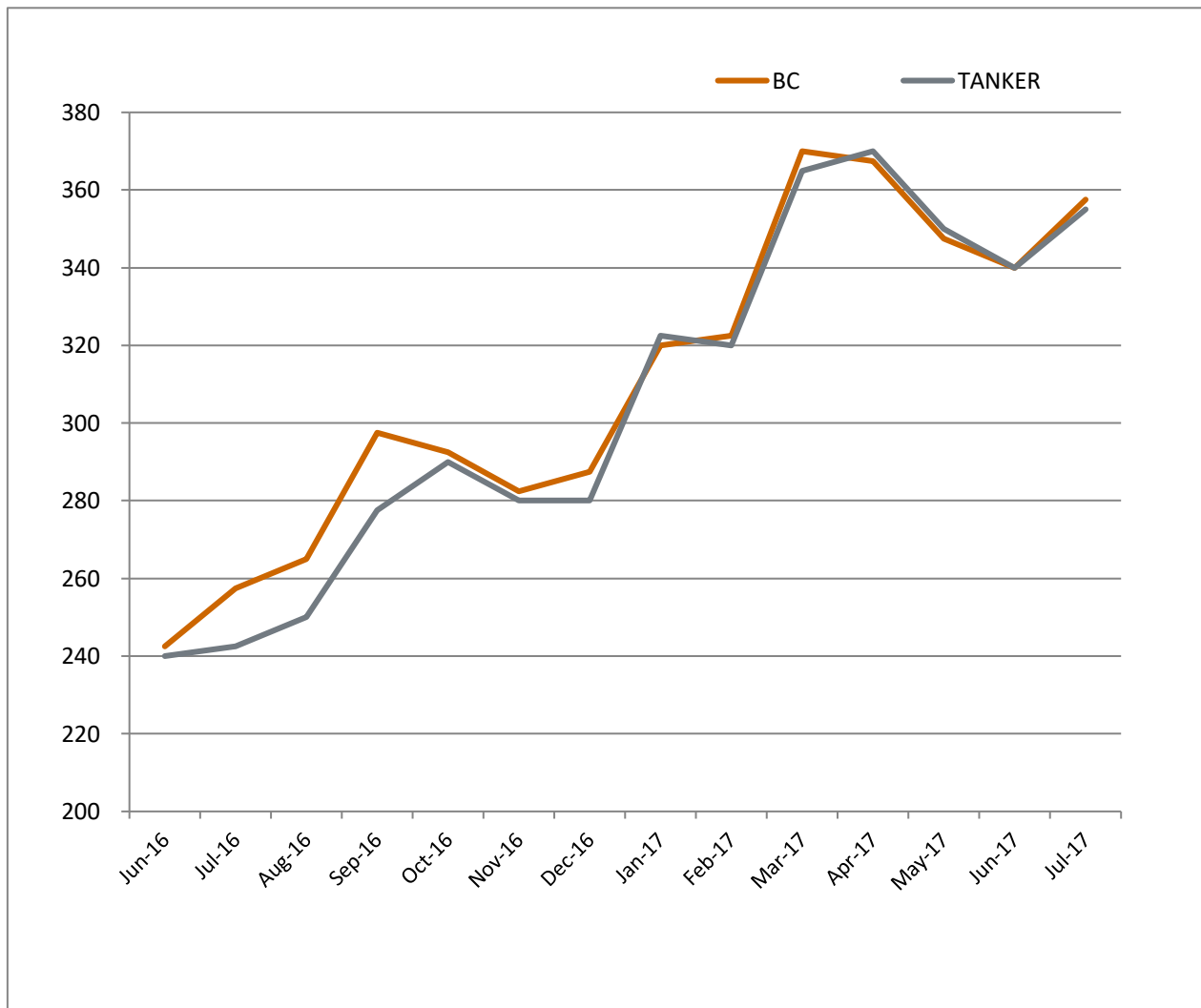


V. DEMOLITION

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%	346.43	29.4%	257.50	357.50	5.1%	38.8%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



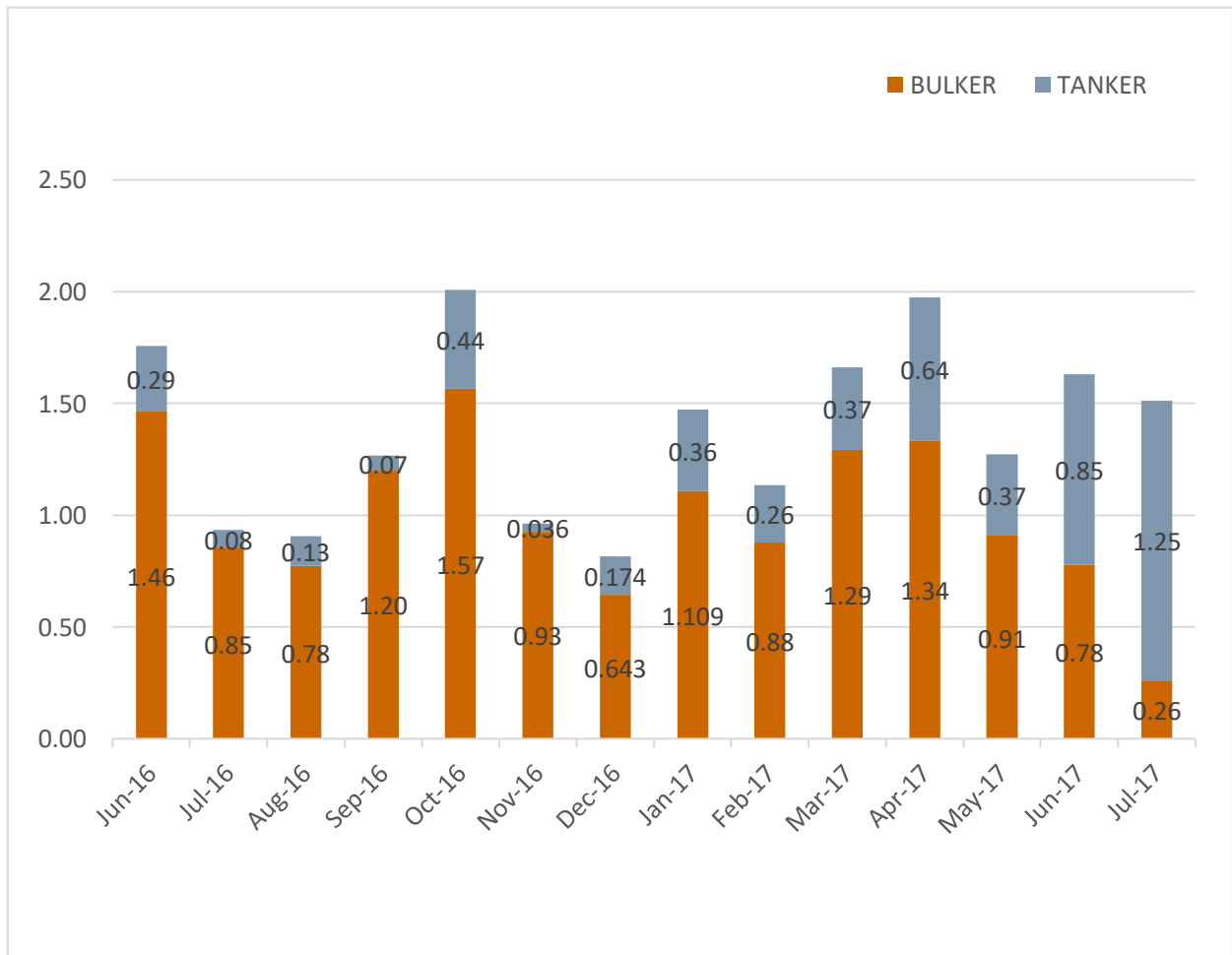


V. DEMOLITION

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	4.10	143.2%	45	97.8%	0.08	3	1.25	1,481.3%	8	166.7%
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

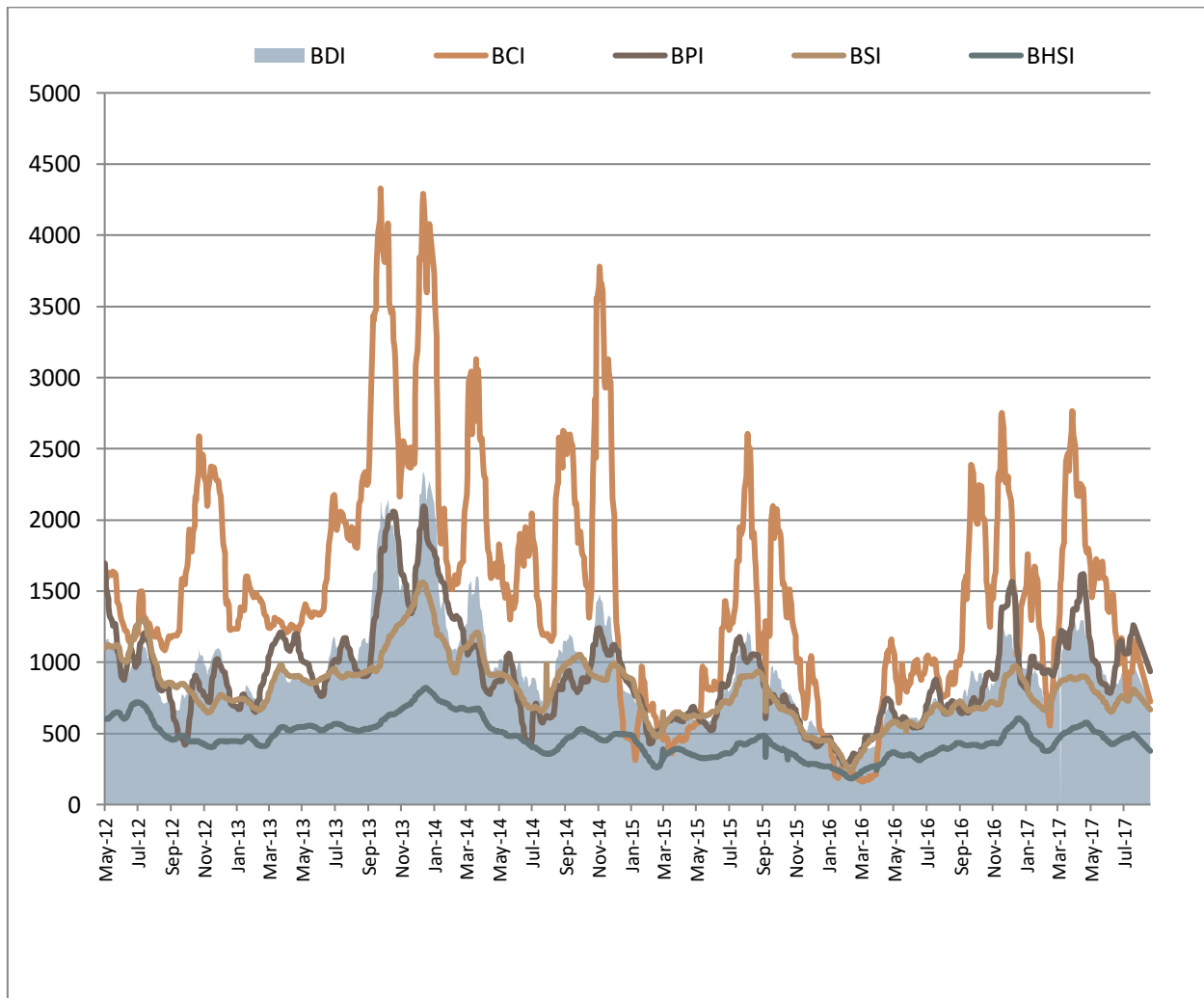
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	MICHALAKIS	40,908	10139	1989	YUGOSLAVIA	SULZ	-	PAKISTAN
RO-PAX	CARIBBEAN FANTASY	6,737	10471	1989	JAPAN	MAN	145	AS IS Bahamas, fire damaged/under tow
TANKER	BUNGA KELANA DUA	105,400	16899	1997	KOREA	B&W	398	AS IS Malaysia
TANKER	IRON MONGER 3	100,202	15871	1990	JAPAN	B&W	340	AS IS Khor Fakkan
TANKER	GENIE	93,723	16350	1993	JAPAN	B&W	392	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-07-21	2017-07-14	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	977	900	▲ 77.00	2337	290
BCI	1154	933	▲ 221.00	4329	161
BPI	1258	1173	▲ 85.00	2096	282
BSI	812	769	▲ 43.00	1562	243
BHSI	499	486	▲ 13.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	306.00	▲2.00	290.50	▲2.00	296.50	▲11.00
IFO180	330.00	▲6.50	322.00	▼-4.00	377.50	▲5.00
MGO	464.00	▲3.50	443.00	▲8.00	475.00	▲15.00

❖ 기준일 : 7 월 21 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-07-21	2017-07-14	CHANGE
미국달러	1124.90	1137.50	▼-12.60
일본엔(100)	1005.32	1003.22	▲2.10
유로	1308.09	1296.35	▲11.74
중국위안	166.35	167.75	▼-1.40

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
세미나	글로벌 해운강국 도약을 위한 국회 정책세미나	7.28 (금) 10 시	국회 의원회관 제 1 소회의실 (국민의당 정인화 의원, 더불어민주당 위성곤 의원)	- 한국 컨테이너 정기선사 발전 방안 (한국선주협회) - 친환경선박 전환 보조금 지원 방안 (한국해양수산개발원) - 해양진흥공사 설립 방안 (법무법인 광장)
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