

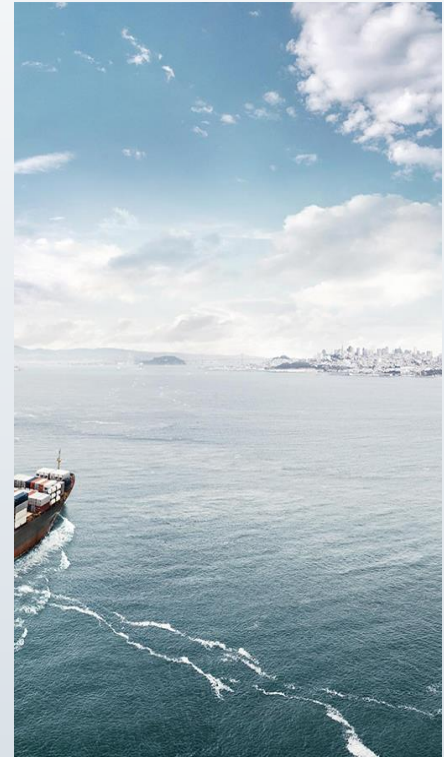


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.161

Updated August 8, 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	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- 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

프랑스 CMA CGM 은 이달 중 2 만 2000TEU 급 컨테이너선 발주에 나설 예정이다. CMA CGM 은 6 척을 발주할 계획이며 동형선 3 척에 대한 옵션계약이 포함될 것으로 알려졌다. 강화되는 환경규제에 대응하기 위해 어떤 옵션을 사용할 것인지에 따라 척당 선박가격은 달라지겠지만, 현재 기준으로 해당 선형의 척당 선박가격은 1 억 5,000 만~1 억 6,000 만달러 수준으로 옵션을 포함하면 총 발주금액은 14 억달러 수준이다. 황산화물(SOx) 등 오염물질 배출이 적은 LNG 를 연료로 사용할 수 있는 선박으로 건조할 경우 척당 건조비용은 약 2000 만달러 늘어나게 된다. 하지만 기존 벙커유를 사용하면서 운항 중 배출되는 오염물질을 줄이는 스크러버(Scrubber)를 장착할 경우 추가비용은 척당 500 만달러 수준이 될 것으로 보인다.

이번 수주전에 현대중공업과 중국 상해외고교조선이 나선 것으로 알려졌다. 기술적인 부분과 선박 건조경험 측면에서는 현대중공업을 비롯한 한국 조선업체가 중국에 우위를 보이고 있다.

노르웨이의 Vitol 이 현대중공업에 VLGC 2+6 척을 발주하였다. 선가는 공개되지 않았으나 척당 7500 만달러 수준으로 예상된다. Vitol 은 브랜드 가치, 기술력, 재무 건전성을 기준으로 현대중공업을 선정했다고 언급했다. 이번 발주로 2017 년 VLGC 누적 발주량은 3 척에서 5 척으로 늘어났다

2. 벌크선 시장동향

지난주 1032 포인트로 마감한 BDI 는, 이번주 1036 포인트로 다시금 순조로운 모습이다.

케이프사이즈 4 개항로 하루 평균용선료가 1 만 3,000 달러를 넘어섰고 파나막스도 9,200 달러선, 수프라막스도 8600 달러선을 보이고 있다.

PACIFIC BASIN 이 5 척의 모던 벌크선을 매입한다고 발표하였다. 정확한 선명과 선주사는 밝혀지지 않았지만 2014 년산 수프라막스 2 척과 2016 년 수프라막스 1 척, 2014 년 핸디 및 2018 년 1 월 인도 예정인 수프라막스 등 5 척에 대해 총 1 억 460 만 달러로 알려졌다. PACIFIC BASIN 은 총 선박대금 1 억 460 만 달러중 5,850 만 달러를 캐쉬로 지급하고, 4,610 만 달러는 주식으로 지불한다고 한다.

케이프 사이즈 'CAPE LIBERTY' (185,897 DWT, BLT 2005, KAWASAKI HI)가 1,900 만 달러에 매각되었다. 선령 10 년 케이프 벌크선가가 2,000 만달러 수준인 것을 고려하면 상당히 높은 선가를 받은 것인데,

I . MARKET OVERVIEW

지난달 'NSS ENDEAVOR' (184,877 DWT, BLT 2002, MITSUI SB)와 마찬가지로 동선형 대비 큰 DWT 로 인해 바이어들의 선호도가 높았던 것으로 보여진다.

3. 탱커선 시장동향

원유선 및 제품운반선 부문에서 다양한 선형의 탱커선이 거래되면서 탱커선 시장의 움직임이 다시 살아나는 듯 하다.

GENER8社는 앞서 수에즈막스 탱커선 2척을 매각한데 이어 이번에는 아프리카막스 탱커선 'GENER8 ELEKTRA' (106,560 DWT, BLT 2002, TSUNEISHI)를 1,010만 달러에 매각 하였다. 지난 4월에 1,050만 달러에 매각되었던 자매선 'GENER8 DAPHNE' (106,548 DWT, BLT 2002, TSUNEISHI)에 비하면 40만불 정도 낮은 수준이다.

TORM 社은 현대미포조선에서 건설 중인 시도상선의 MR 탱커선 2 척 'ATLANTIC GUARD' & 'ATLANTIC FALCON' (50,000 DWT, DELIVERY 08-10/2017, HYUNDAI MIPO - IMO3)을 척당 3,250 만 달러에 사들였다. 이 선박들은 초기에 카캐리어로 발주되었다가 MR 탱커선으로 선형이 변경 되었다.

4. 해체선 시장동향

해체선가가 상승하면서 해체대상선의 숫자도 늘고 있다. 전반적으로 해체선시장은 긍정적인 분위기를 이어가고 있다. 해체선가는 2015 년 이후 최고가를 기록한 지난 3-4 월 해체선가까지 거의 올라온 수준이다.

파키스탄, 방글라데시, 인도 모두 평균 해체선가는 비슷한 수준을 보이고 있지만, 파키스탄은 아직까지 해체 목적의 탱커선 수입규제로 인해 벌크선 확보에 열을 올리고 있다. 방글라데시가 상당수의 선박을 'AS IS'로 매입하면서 해체선가 상승을 주도 하고 있다.

터키에서는 내수시장의 철강재가격 상승에 힘입어 해체선가 역시 상승세를 이어가고 있다. 달러대비 터키 리라화 강세 역시 터키의 해체선가 상승에 긍정적인 영향을 미치고 있다. 터키 해체선가가 상승하면서 인도/파키스탄/ 방글라데시 외의 해체시장으로 다시금 부상하고 있다.

II . ISSUE & TREND

1. 한진해운 후유증 극복하나..'한국형 해운동맹' 오늘 출범

국내 모든 해운업계가 뭉쳐 해운동맹을 결성한다. 합종연횡을 통해 경쟁력을 확보하는 취지에서다. 한진해운 파산 이후 후유증이 큰 해운업계가 살아나는 계기가 될지 주목된다.

해양수산부는 8일 오후 3시 서울 여의도 해운빌딩에서 현대상선 등 14개 국적 컨테이너 선사들이 참여한 협력체인 한국해운연합(Korea Shipping Partnership-KSP) 결성 협약식을 연다고 밝혔다. 모든 국적 컨테이너 선사가 참여하는 협의체는 이번이 처음이다.

참여하는 선사는 고려해운, 남성해운, 동영해운, 동진상선, 두우해운, 범주해운, SM 상선, 장금상선, 천경해운, 태영상선, 팬오션, 한성라인, 현대상선, 흥아해운 등 14개 업체다.

한국해운연합은 공급과잉 항로를 줄여 출혈경쟁을 해소할 방침이다. 이들 선사들은 이날 업무협약(MOU)를 체결하고 △선복(화물을 싣도록 구획된 장소)의 교환 확대 △항로의 합리화 △신규 항로의 공동 개설 △해외 터미널의 공동 확보 등을 공동으로 추진할 예정이다. 또 회원사들 간 협의를 통해 운영 원가를 절감하고 화주에게 제공하는 서비스 품질을 높일 계획이다.

앞으로 한국해운연합은 올해 하반기까지 운영 규정을 마련하고 항로를 검토하는 등 사전 준비에 나설 방침이다. 이어 내년부터 본격적으로 운영을 시작할 계획이다. 사무국은 선주협회에서 담당하기로 했다.

김영무 선주협회 부회장은 "모든 정기 컨테이너 선사가 참여하는 협의체 결성은 한국 해운 역사상 처음"이라며 "국적 선사들의 장기적인 성장을 위해 세부 운영규정 등을 차질 없이 마련할 계획"이라고 말했다.

김영춘 장관은 "한국해운연합 결성은 선사의 자발적인 산업재건 노력, 국적 선사 간 상생 시도, 미래 먹거리의 공동 창출이라는 세 가지 측면에서 큰 의의가 있다"며 "글로벌 해양강국으로 재도약하기 위해 정부도 필요한 지원을 아끼지 않겠다"고 강조했다.

II . ISSUE & TREND

2. 파나마운하 확장개통 1년...사라진 '구 파나막스'

지난해 6월 말 파나마운하 확장개통 이후 운하를 통과하는 4000~5000TEU 급 규모의 '구 파나막스' 선박이 급감한 것으로 나타났다. 이들의 빈자리는 광폭(Wide Beam)선체 컨테이너선과 '네오 파나막스'로 불리는 8000~1만 3000TEU 급 선박들이 채우고 있으며 설자리를 잃은 '구 파나막스' 선박들은 파나마운하 확장개통 이후 100여척이 폐선되고 30여척이 계선상태인 것으로 집계됐다.

3일 영국 클락슨에 따르면 파나마운하를 거쳐 아시아~미국 동안 항로를 운항하는 '구 파나막스' 컨테이너선은 30척인 것으로 나타났다. 선박 폭이 32m 이하인 '구 파나막스' 선박들은 파나마운하 확장개통 공사가 마무리된 지난해 6월 말 156척이 운하를 이용했으나 1년여 간 약 81%가 줄어들었다. 파나마운하 확장개통 전까지는 폭 32m인 5000TEU 급 선박까지만 통과할 수 있었다. 그러나 확장개통 공사 완공 후 폭이 49m에 달하는 선박까지 운하 이용이 가능해짐으로써 선사들은 아시아~미국 동안 항로에 투입하는 선박들을 대형선으로 교체하기 시작했다.

파나마운하 확장개통은 지난 2000년대부터 본격화된 선박의 대형화 추세에 따른 것이다. 2000년대 초반까지만 하더라도 5000TEU 급 이상의 컨테이너선들은 대형선으로 분류됐으며 글로벌 선단에서 차지하는 선복량 비중도 미미한 수준이었다. 하지만 2000년대 중반 이후 8000TEU 급 이상 선박의 발주가 늘어나기 시작한데 이어 2011년 머스크라인(Maersk Line)이 대우조선해양에 1만 8000TEU 급 선박을 발주하면서 '메가 컨테이너선' 시대가 개막됐다.

2010년대 들어 연비가 크게 개선된 선박들의 발주가 이어지고 '구 파나막스' 대비 1만 TEU 급 안팎의 '네오 파나막스'의 일일 연료소비량이 큰 차이를 보이지 않음에 따라 '구 파나막스' 선박들은 급속히 경쟁력을 잃어갔다. 일일 연료소비량이 10여t 차이에 불과한 반면 한번에 실어나를 수 있는 화물은 두 배 가까이 된다고 하면 '구 파나막스'와 '네오 파나막스' 사이에서 선사들이 결정할 수 있는 방향은 명확해졌다.

일자리를 잃은 3000TEU 급 이상의 '구 파나막스' 선박들은 지난해 초부터 지금까지 101척이 폐선됐으며 약 35척은 현재 항만에 계선 중인 것으로 집계됐다. 클락슨은 아시아~미국 동안 항로에서 다른 항로로 일자리를 옮긴 선박들까지 포함할 경우 450척 이상의 '구 파나막스' 선박들이 태평양 항로에서 사라진 것으로 보고 있다.

II . ISSUE & TREND

반면 태평양 항로 운항에 나서는 8000TEU 급 미만의 광폭 컨테이너선은 10 여척에서 22 척으로, 8000~1만 2000TEU 급 미만의 선박들은 70여척에서 93척으로 늘어났다. 파나마운하 확장개통 이전까지 단 한 척도 없었던 1만 2000TEU 급 이상의 선박들도 9척이 태평양 항로 운항에 나선 것으로 나타났다. 이를 포함하면 새로 태평양 항로에 투입된 폭 32m 이상의 컨테이너선은 124척으로 파나마운하에서 사라진 '구 파나마스'와 비슷한 수의 선박들이 빈자리를 채운 셈이다.

확장개통 이후 파나마운하를 이용하는 고객층도 다양해지고 있다.

지난해 6월 26일 확장개통 이후 파나마운하가 맞이한 첫 손님은 일본 아스토모스가스(Astomos Gas)와 각시스(Gyxis), SK 가스에서 운영하는 VLGC(초대형가스선)이었다.

아스토모스가스의 7만 8900 m³급 '라이카스테 피스(Lycaste Peace, 2003년 건조)'호, SK 가스의 8만 3000 m³급 '파사트(Passat, 2015년 건조)'호, 각시스의 8만 3000 m³급 '브리즈(Breeze, 2015년 건조)'호의 선박 폭은 37m에 달해 32m까지 통과가 가능했던 기존 파나마운하를 이용할 수 없었다. 선박 폭을 기준으로 하면 8만 4000 m³급 VLGC(36.6m)를 비롯해 17만 4000 m³급 LNG 선(46.4m), 15만 7000DWT급 수에즈막스 원유운반선(48m), 18만 DWT급 케이프사이즈 벌크선(45m)도 파나마운하 이용이 가능하다.

클락슨은 자료를 통해 "파나마운하 확장개통 이후 1년여의 시간이 지나면서 이를 이용하는 선박들도 상당한 변화가 있었다"며 "하지만 '구 파나마스' 선박들이 완전히 태평양 항로에서 사라지게 될 것인지, '네오 파나마스' 선박으로 화물을 운송하는 경향이 앞으로도 지속될 것인지 등 다양한 의문들이 남아있다"고 지적했다. 이어 "이와 같은 변화가 글로벌 운임시황과 장기적으로 컨테이너선 시장에 어떤 영향을 미치게 될 것인지를 알아보기 위해서는 좀 더 많은 시간이 필요할 것으로 보인다"고 덧붙였다.

3. 中 상해항운교역소, 일대일로 지수 산정 계획 '눈길'

상해항운교역소(Shanghai Shipping Exchange; SSE)가 중국 일대일로(一帶一路)와 관련된 지수를 산정할 계획이라고 밝혀 눈길을 끈다.

KMI 김태일 해운정책연구실장에 따르면 일대일로는 2013년 제안된 중국의 신실크로드 전략으로 중국에서 중앙아시아를 거쳐 유럽으로 가는 육상실크로드와 해상으로 동남아를 거쳐 아프리카 및 유럽으로 이어지는 해상실크로드로 구성돼 있다.

II . ISSUE & TREND

이번에 산정될 예정인 지수는 일대일로 무역지수(Belt and Road trade index), 일대일로 물동량 지수, 해상실크로드 운임지수가 포함될 것으로 예상되며, 2 년의 시험기간을 거칠 계획인 것으로 알려졌다. 이 지수는 중국이 일대일로에 대한 인프라 투자와 금융 조달 계획 등을 넘어 시장에 대한 정보 및 관리를 위한 수단으로 활용할 것으로 해석된다.

SSE 는 2005 년 12 월 7 일 발간한 SCFI(Shanghai Export Containerized Freight Index)를 2009 년 10 월 16 일 개편하여 발표한 바 있다. SCFI 는 상해발 수출 컨테이너 운임지수로 13 개 항로 운임이 주간 단위로 발표된다.

아울러 SSE 는 중국발 수출 컨테이너 운임지수[China (Export) Containerized Freight Index; CCFI], 중국 연안벌크 운임지수(China Coastal Bulk Freight Index ; CBFi), 중국 연안석탄 운임지수[China (Coastal) Bulk Coal Freight Index CBCFI], 중국 수입벌크 운임지수(China Import Dry Bulk Freight Index; CDFI), 중국 수입탱커 운임지수(China Import Crude Oil Tanker Freight Index; CTFI), 중국 수입 컨테이너 운임지수(China Import Containerized Freight Index; CICFI), 동남아 운임지수(Southeast Asia Freight Index) 등을 개발해 발표한 바 있다.

SSE 는 지난 2010 년 Clarkson Securities Ltd 와 함께 SCFI 지수를 선물거래 지수로 활용한 바 있다. 이는 동 지수가 단순히 운임동향을 파악하는데 그치지 않고, 거래의 수단으로 활용되고 있으며, 리스크 관리 수단으로 역할을 하고 있다는 것으로 풀이된다. 다만 Clarkson Securities Ltd 는 지난 2013 년 10 월 거래량의 감소를 이유로 동 지수에 대한 사업을 철회한 바 있다.

4. 유조선 시황회복, 2019 년까지 쉽지 않을 듯

글로벌 유조선 운임이 2 년 후에도 회복되기 어려울 것이라는 전망이 제기되고 있다. 올해보다 내년 운임은 다소 오를 것으로 전망되고 있으나 시장에 쏟아지는 신조선박과 함께 원유 감소 여부도 불확실해 오는 2019 년 운임은 올해와 비슷한 수준을 면치 못할 것이라는 분석이다.

4 일 트레이드윈즈를 비롯한 외신에 따르면 올해 VLCC 스팟운임은 일일 2 만 5000 달러를 밑돌 것이라는 주장이 제기됐다.

II . ISSUE & TREND

노아 파르켓(Noah Parquette) JP 모건(JP Morgan) 연구원은 올해 VLCC 스팟운임은 일일 2 만 4400 달러 수준에 그칠 것으로 예상했다. 이는 연초 예상했던 2 만 8500 달러보다 4100 달러 낮아진 수치다.

파르켓 연구원은 "선사들은 오는 2018 년 일일스팟운임이 3 만달러 수준까지 오를 것으로 기대하고 있으나 내년 50 척의 선박이 인도되는데 이어 2019 년에도 26 척의 선박이 시장에 투입될 예정"이라며 "이에 따라 2019 년 일일스팟운임도 2 만 5000 달러 수준에 그칠 것"이라고 말했다.

JP 모건 외에 다른 시장분석기관들도 이와 유사한 전망을 내놓았다.

올해 초 2 만 9000 달러를 전망했던 조나단 차펠(Jonathan Chappel) 에버코어 ISI(Evercore ISI) 연구원은 이를 2 만 3000 달러로 수정했으며 3 만 2000 달러를 제시했던 2018 년 전망은 2 만 5000 달러로 크게 낮췄다.

리차드 매튜(Richard Matthews) 깁슨(Gibson Shipbrokers) 수석연구원 역시 올해 일일스팟운임을 2 만 3000 달러, 2018 년은 2 만 3500 달러 수준에 그칠 것으로 전망했다. 매튜 수석연구원은 "모두가 알다시피 올해는 상황이 좋지 못할 것이며 이와 같은 상황은 내년에도 개선될 것으로 보이지 않는다"고 말했다.

이들 연구원은 석유수출국기구(OPEC)의 원유 감산 이행여부가 향후 운임시장에 주요 변수로 작용할 것이라는데 공감하며 나이지리아와 리비아의 향후 행보에 촉각을 곤두세우고 있다. 나이지리아와 리비아는 OPEC 의 원유감산 정책에서 제외되며 생산량을 늘려왔으나 이들 국가가 향후 감산에 동참할 경우 글로벌 유조선 운임시황도 영향을 받게 된다.

조지 로스(George Los) 찰스 R 웨버(Charles R Weber) 연구원은 사우디아라비아가 원유 감산을 결정했지만 생산된 원유를 수출하는 대신 내수로 돌리면서 글로벌 시장에 미친 영향은 크지 않다고 지적했다. 로스 연구원은 "서아프리카 지역에서의 원유공급량 증가가 운임을 지탱했던 것과 마찬가지로 나이지리아가 원유 감산에 나서게 될 경우 이는 VLCC 시장에 악재로 작용할 것"이라며 "어떤 형태로든 이 지역에서의 공급량 감소는 시황을 떨어뜨리게 된다"고 말했다.



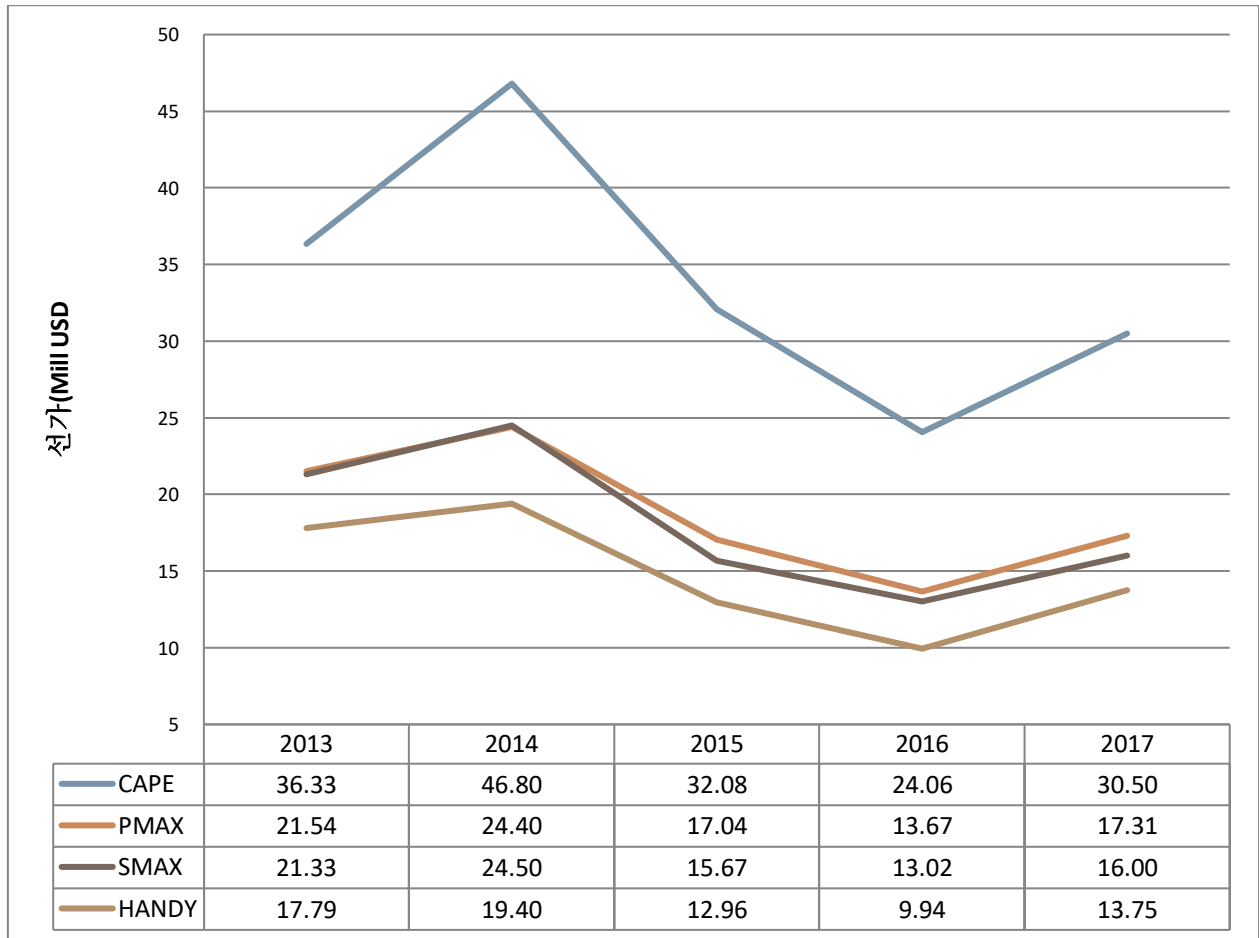
III. BULK CARRIER

(◆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	30.50
	6.21%	28.81%	-31.45%	-24.99%	26.75%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	17.31
	-2.45%	13.27%	-30.16%	-19.80%	26.68%
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	13.75
	1.91%	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.36%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

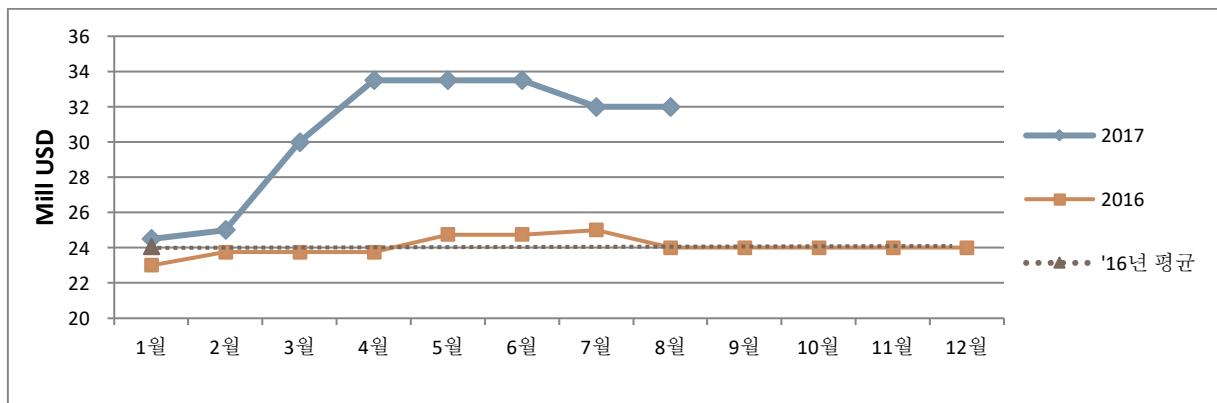




III . BULK CARRIER

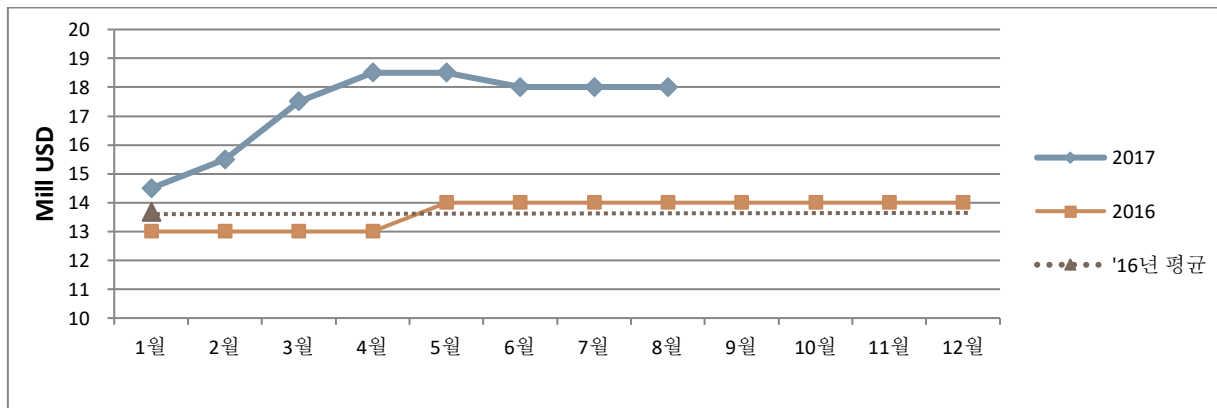
구분			1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	32.00		30.5
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	33.3%		26.8%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.00		17.3
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%	28.6%		26.7%
	SMAx 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.00		16.0
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%	0.0%		-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%	20.8%		22.9%
	HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00		13.8
		전월대비	8.3%	3.8%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%	47.4%		38.4%
2016	CAPE		23.00	23.75	23.75	23.75	24.75	24.75	25.00	24.00	24.00	24.1
	PMAx		13.00	13.00	13.00	13.00	14.00	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	13.50	13.0
	HANDY		9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.25	9.50	10.50	9.9

□ Cape

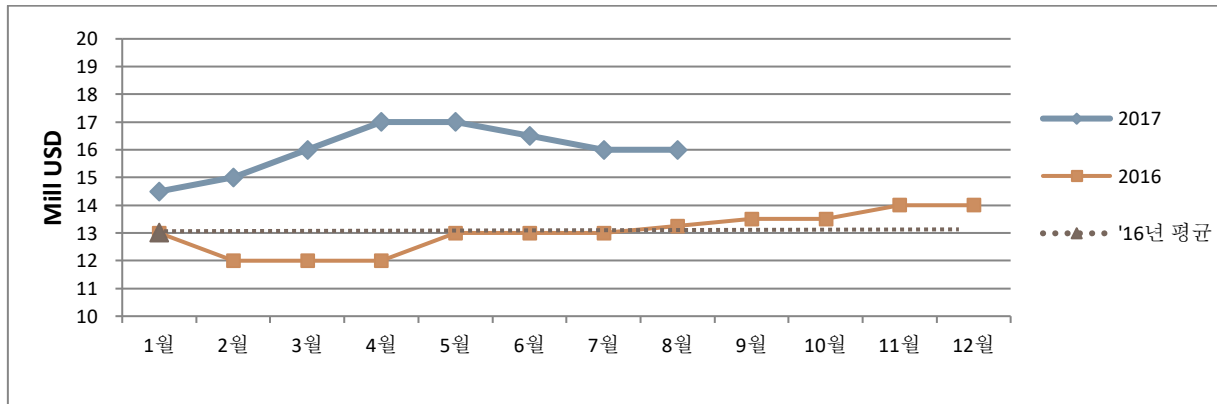


III . BULK CARRIER

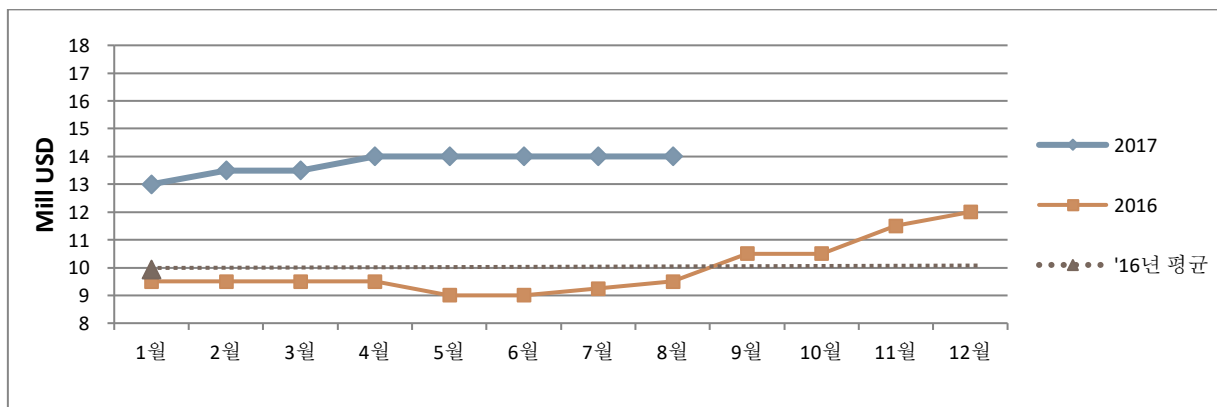
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CAPE LIBERTY	185,897	2005	JAPAN	B&W		19	Monaco buyer (Goodbulk)
BC	ASTERIX	178,978	2010	KOREA	B&W		29.5	Greek buyer (Navios), part shares - part cash payment
BC	TRANS SHANGHAI	93,260	2010	CHINA	B&W		15.5	undisclosed buyer
BC	UNITED WORLD	82,100	2013	JAPAN	B&W		21.5	U.S. buyer (JP Morgan), bank driven sale
BC	PEDHOULAS FIGHTER	81,541	2012	CHINA	B&W		21.9	Greek buyer(Safe Bulkers), purchase option declared
BC	PEDHOULAS BUILDER	81,541	2012	CHINA	B&W		21.9	
BC	MIDLAND SKY	81,466	2010	JAPAN	B&W		18	Norwegian buyers (Songa Bulk)
BC	ABY DIVA	76,596	2007	JAPAN	B&W		12.7	undisclosed buyer
BC	STAR OF SAWARA	76,553	2008	JAPAN	B&W		13.5	undisclosed buyer
BC	LEVANTES	75,900	2001	JAPAN	B&W		8.2	undisclosed buyer
BC	IN IWAGI	61,411	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	18.6	German buyer
BC	SETO GLORIA	61,244	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7	23.5	Hong Kong buyer
BC	KAYA MANX	57,964	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	17	Hong Kong buyer
BC	CATHERINE MANX	57,964	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	17	
BC	U LUCKY	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	11	undisclosed buyer
BC	DESERT SERENITY	53,820	2008	CHINA	B&W	C 4x36t	9.25	undisclosed buyer
BC	CAPETAN VASSILIS (Open Hatch)	51,196	2003	CHINA	B&W	C 4x30t	6.9	Chinese buyer
BC	IPANEMA BEACH	37,503	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	21.1	Hong Kong buyer

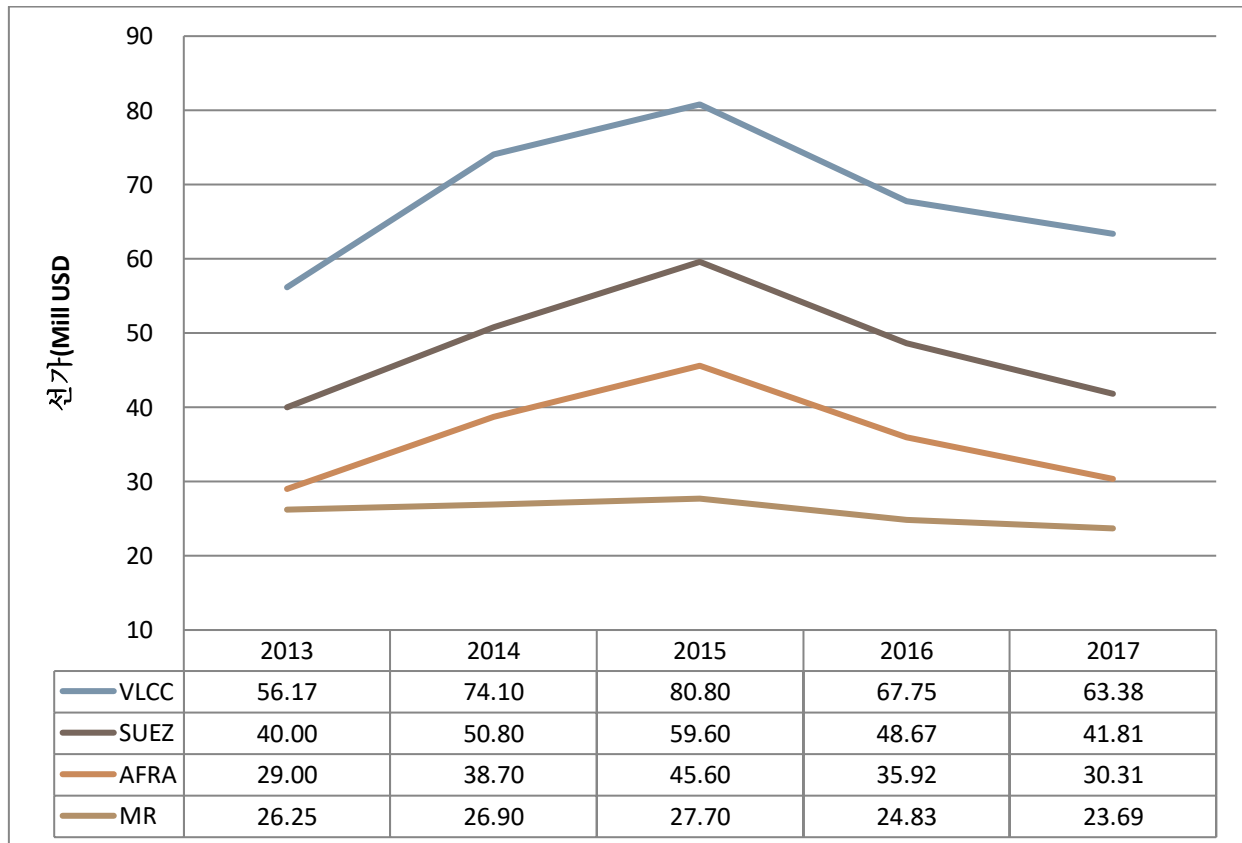
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.38
	-10%	32%	9%	-16%	-6.5%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.81
	-10%	27%	17%	-18%	-14.1%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.31
	-5%	33%	18%	-21%	-15.6%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.69
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.6%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.50
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.2%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

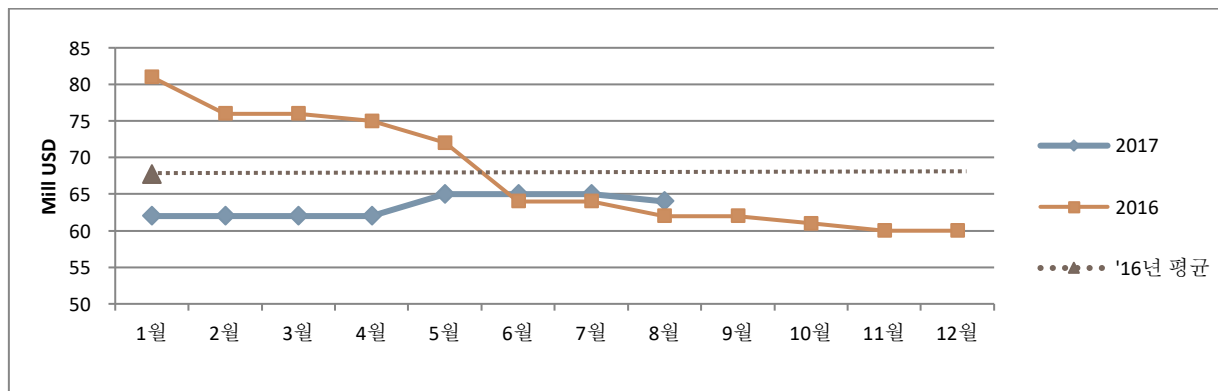
◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

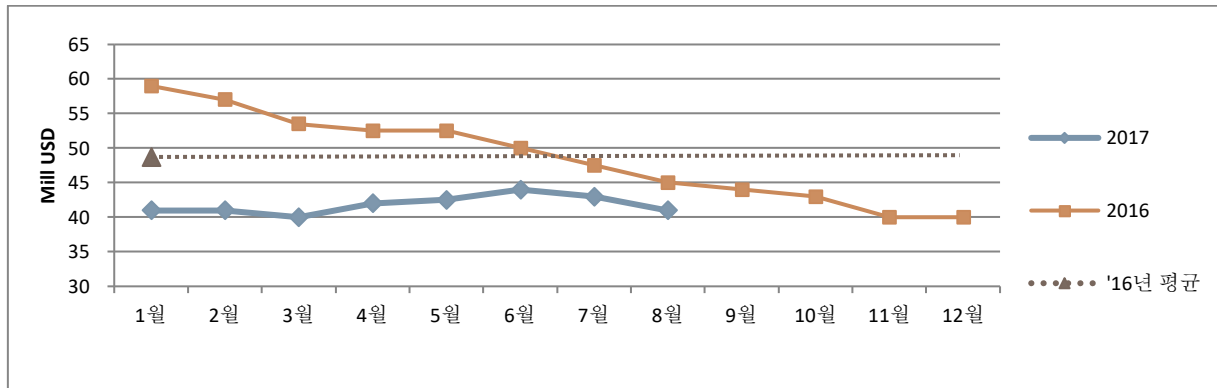
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	64.00		63.4
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-1.5%		-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%	3.2%		-6.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	41.00		41.8
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-4.7%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-7.4%	-8.9%		14.1%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	31.00		30.3
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-6.1%		15.6%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	25.00	24.00		23.7
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-5.7%	4.2%	8.7%	4.3%		-4.6%
CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75		12.5	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	2.0%		-	
	전년대비	-	-	-	-	-	-	-9.1%	-8.9%		10.2%	
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

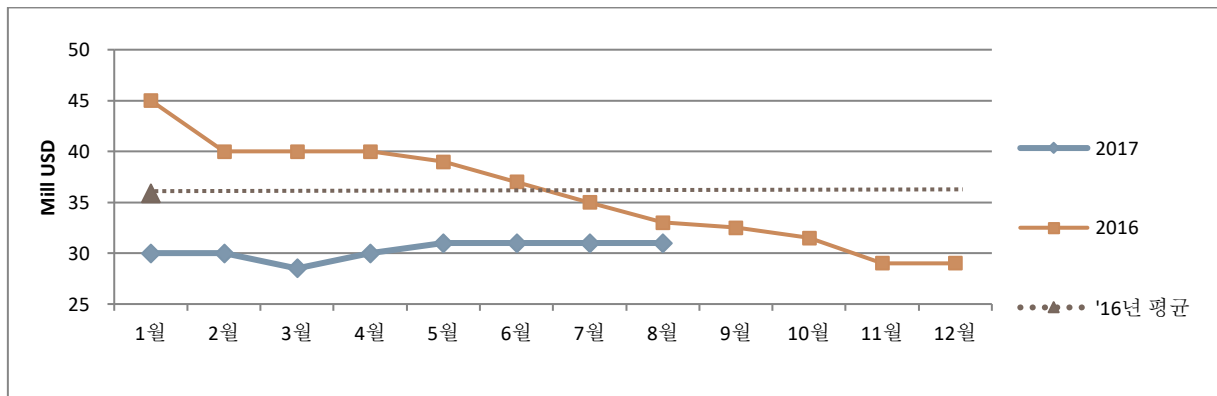


IV. TANKER

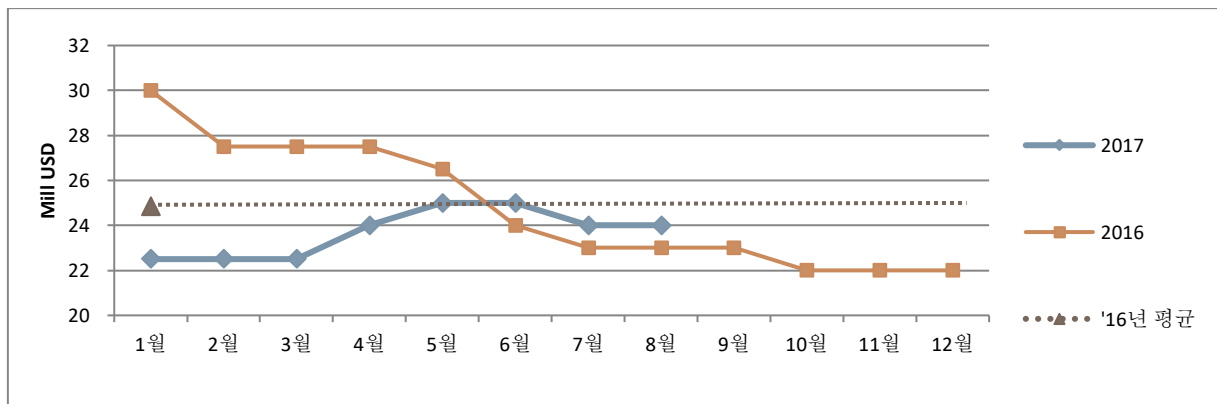
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	GENER8 ELEKTRA	106,560	2002	JAPAN	B&W		10.1	undisclosed buyer
TANKER	PHOENIX LIGHT	105,599	2009	KOREA	B&W		23.25	Indian buyers (Great Shipping)
TANKER	TAMARIN	50,129	2008	KOREA	B&W		17	UK buyer (Union Maritime)
TANKER	ATLANTIC GUARD	50,000	2017	KOREA	B&W		32.5	Danish buyers (Torm)
TANKER	ATLANTIC FALCON	50,000	2017	KOREA	B&W		32.5	
TANKER	HIGH DISCOVERY	45,600	2014	KOREA	B&W	2&3	28	Japanese buyer, incl. 10yrs BBB
CHEM	SICHEM DUBAI	12,888	2007	KOREA	B&W	2	9.3	Vietnamese buyer, SS/DD due
CHEM	FORTUNATE	5,350	2016	ITALY	MAK		13	Polish buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ACE SPAIN	65951	2004	JAPAN	B&W	5928	TEU	9	undisclosed buyer
CONT	GLORY STAR	5981	1994	KOREA	B&W	342	TEU	--	undisclosed buyer
CONT	SEASPAN GROUSE	50542	2008	KOREA	WART	4275	TEU	9.7	German buyer
CONT	SEASPAN ALPS	50542	2009	KOREA	WART	4275	TEU	9.7	
CONT	SEASPAN MOURNE	50542	2009	KOREA	WART	4275	TEU	9.7	
CONT	SEASPAN KENYA	51701	2008	KOREA	WART	4275	TEU	9.7	



IV. TANKER

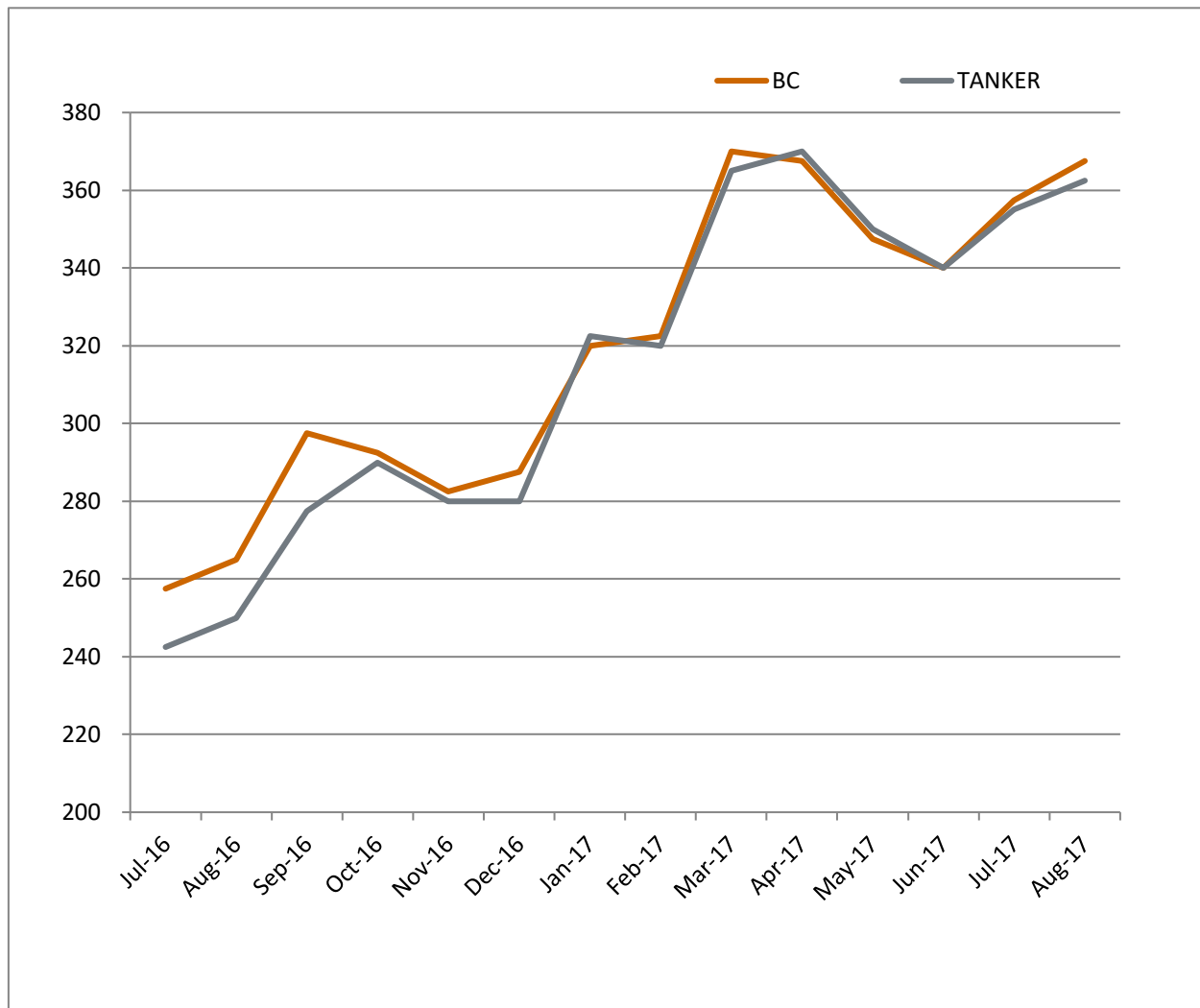
CONT	KAPALUA KONTOR	13809	2008	CHINA	B&W	1118	TEU	3	Greek buyer (Contship management)
CONT	PINE VALLEY KONTOR	13809	2008	CHINA	B&W	1118	TEU	3	
CONT	ANL WOOMERA	68017	2005	KOREA	B&W	5060	TEU	7.5	Chinese buyer
CONT	MARGRIT RICKMERS	68042	2005	KOREA	B&W	5060	TEU	7.5	
CONT	JULIETTE RICKMERS	68168	2005	KOREA	B&W	5060	TEU	7.5	

V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 8 월	2017 년 8 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	348.13	31.1%	250.00	362.50	2.1%	45.0%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	349.06	30.4%	265.00	367.50	2.8%	38.7%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



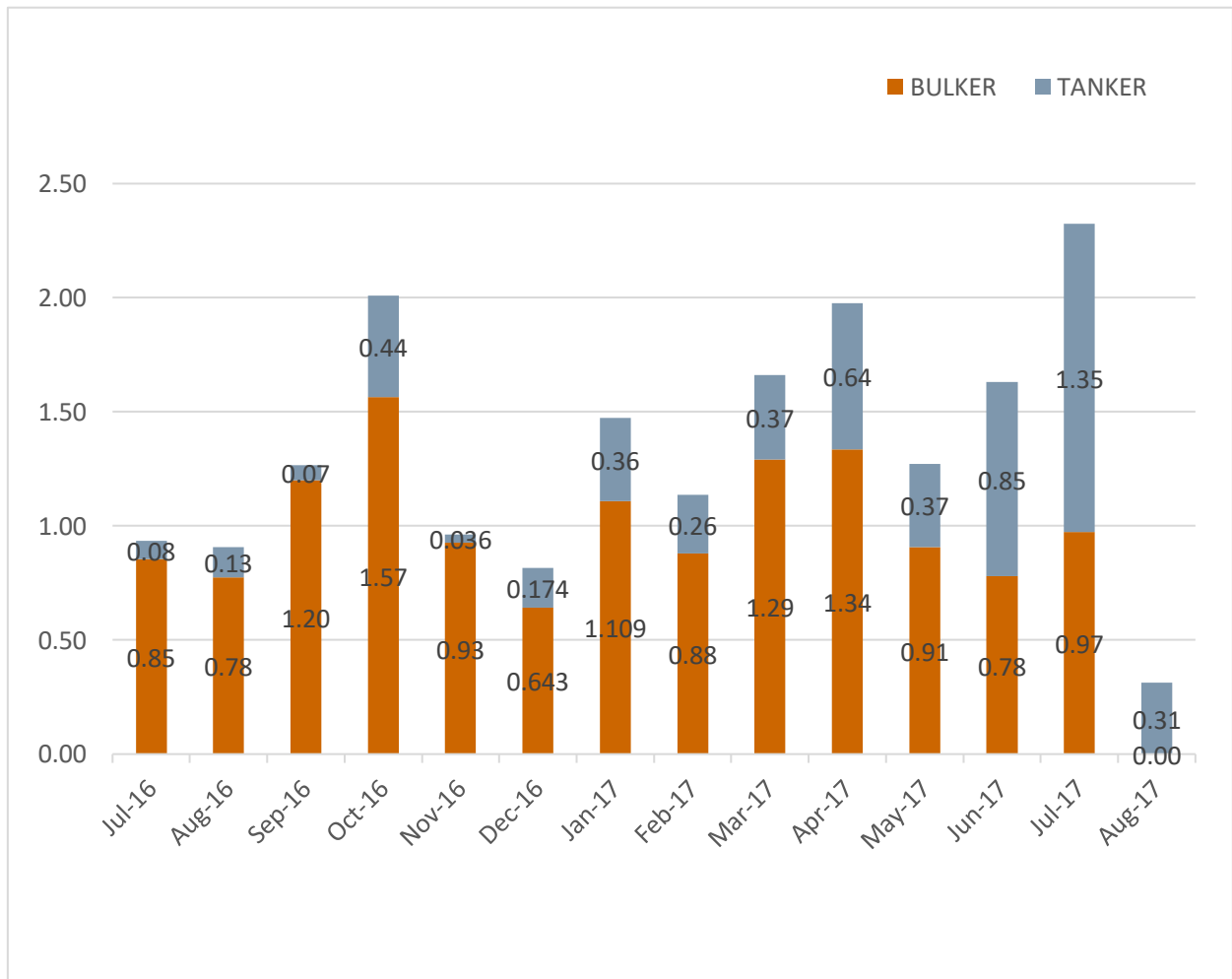


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 8 월		2017 년 8 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	4.50	157.4%	48	104.3%	0.13	4	0.31	136.4%	2	-50.0%
BC	27.34	428	7.28	26.6%	184	43.0%	0.78	17	0.00	-100.0%	0	-100.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

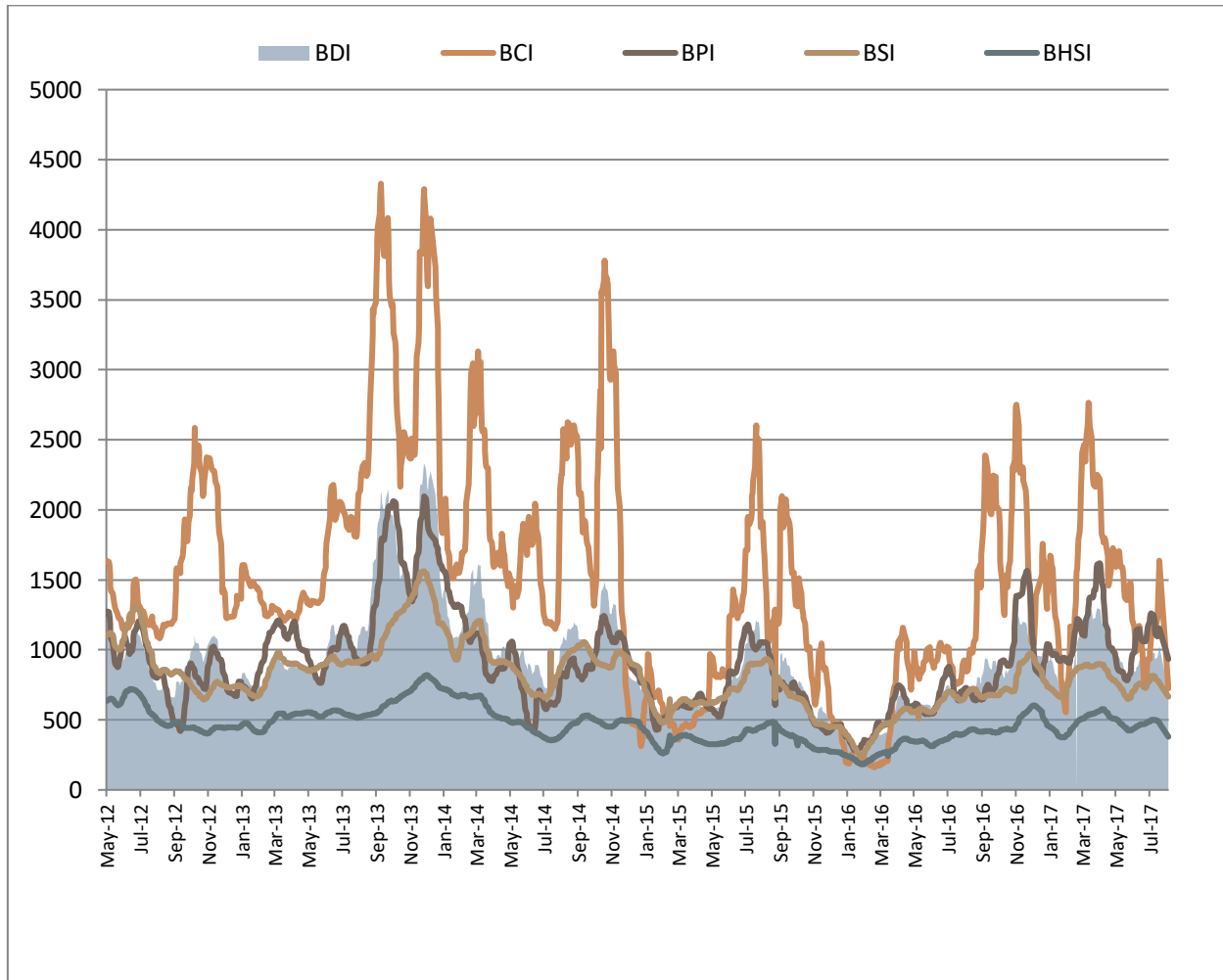
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	YONG LI	74,382	9910	2001	JAPAN	B&W	270	CHINA
BC	FU MIN	72,437	10185	1997	JAPAN	B&W	270	CHINA
CONT	MANDRAKI	60,639	23376	1988	DENMARK	B&W	385	AS IS Singapore, incl. ROB 500t, green recycling
RORO, TD	OCEAN GRACE	10,037	4470	2004	JAPAN	B&W	360	BANGLADESH
TANKER	ASTRO ARCTURUS	98,875	16984	1997	KOREA	B&W	392	BANGLADESH
TANKER	SANMAR SERENADE	45,696	8254	1992	JAPAN	B&W	382	AS IS Colombo, incl ROB 200t, full gasfree



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-08-04	2017-07-28	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1032	933	▲99.00	2337	290
BCI	1637	1139	▲498.00	4329	161
BPI	1153	1109	▲44.00	2096	282
BSI	764	789	▼-25.00	1562	243
BHSI	478	498	▼-20.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	311.00	▼-2.00	304.00	▲4.50	304.50	▲1.00
IFO180	335.50	▲5.00	342.00	▲10.00	389.50	▲2.00
MGO	485.00	▲7.00	467.00	▲15.00	494.50	▲13.50

❖ 기준일 : 8 월 4 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-08-04	2017-07-28	CHANGE
미국달러	1127.60	1112.50	▲15.10
일본엔(100)	1025.65	1000.54	▲25.11
유로	1339.42	1299.68	▲39.74
중국위안	167.47	165.28	▲2.19

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
세미나	제 3 회 항만·물류법 세미나	8.30 (수) 오후 1 시	국회의원회관 (인천항만공사, 고려대학교 해상법연구센터)	-주제 : 한진해운 사태 1 주년, 그 반성과 도약
컨퍼런 스	16TH ANNUAL MARINE MONEY WEEK ASIA	9.19 (화) ~ 9.20 (수)	ST. REGIS SINGAPORE (MARINE MONEY)	-아시아에서 가장 큰 선박금융 컨퍼런스
포럼	SHIPOWNERS FORUM SINGAPORE 2017	9.25 (월)	JW MARRIOTT HOTEL SINGAPORE (TRADEWINDS)	-중단기 해운시황 전망 -글로벌 경제성장과 해상물동량 변화 -수주잔량 부족에 따른 조선소의 위기



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