



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.162

Updated August 16, 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	10
- BC Sales Report	
Tankers	15
- 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

휴가철이 아직은 한창인 듯 신조선 시장은 비교적 조용한 한 주였다.

브라질 최대 채광기업인 발레가 초대형 광석운반선(VLOC) 선대를 개편하는 작업에 본격적으로 착수하면서 광석운반선 발주 기대감이 높아지고 있다. 일부 운송선사들은 벌써부터 발레의 함대교체 프로그램에서 우위를 점하기 위해 초대형 광석운반선 12 척을 모두 새로운 선박으로 교체하려는 뜻을 밝히고 발주의사를 여러 조선사에 타진하고 있는 것으로 알려졌다. 현대중공업은 올해 폴라리스쉬핑으로부터 광석운반선 3 척의 건조계약을 따냈다. 폴라리스쉬핑의 발주계획에 따라 추가로 7 척을 더 수주할 가능성도 있다. 하지만 현대중공업이 일본과 중국 등 경쟁국과 비교해 가격경쟁력이 떨어진다는 지적을 받고 있어 수주확보가 쉽지 않은 모양이다.

프랑스 소카트라(SOCATRA)가 6년 만에 선박 발주에 나선 것으로 알려졌다. 최대 4 척의 MR 탱커선 수주를 두고 한국과 중국 조선업체가 수주경쟁 중이다. 소카트라는 MR 탱커 2 척을 발주하고 동형선 2 척에 대한 옵션계약을 포함시킨다는 방침이며, 국제해사기구(IMO)의 강화된 환경규제인 'TIER III' 기준에 따라 건조해 오는 2019년 인도될 예정이다. 구체적인 내용은 공개되지 않았으나 현지 업계에서는 소카트라가 STX 조선해양 및 중국 진링조선소(JINLING SHIPYARD)와 선박 건조를 위한 의향서(LOI)를 체결한 것으로 보고 있다. 구체적인 발주내용은 계약이 체결된 이후 확인될 것으로 보인다.

STX 조선해양은 이달 초 프랑스 선사 소카트라(SOCATRA)와 50,000DWT MR 탱커선 2척+2척(옵션)에 대한 건조의향서(LOI)를 체결했다. 척당 선가는 3,200만 달러로 2019년 인도를 목표로 하고 있다. 하지만 이번 건조의향서는 소카트라 선사가 중국 진링조선(JINLING SHIPYARD)과 동시에 체결해 최종 계약까지는 지켜봐야 한다. 품질과 기술우위를 자랑하는 한국과 싼 가격을 내세운 중국 업체사이에 고민하는 것으로 보인다.

소카트라는 MR 탱커 8척, 연안운송용 유조선 3척, 로로(RO-RO)선 2척 등 총 13척의 선단을 운영하고 있으며, STX 조선해양은 지난 2002년 소카트라로부터 45,800DWT 급 MR 탱커선 4척을 수주해 인도한 바 있다.

2. 벌크선 시장동향

BDI는 8월초 1000포인트 선을 넘어선 이후 꾸준한 상승세를 이어가고 있다. 지난주 말 한주만에 106포인트 상승한 1138로 마감한 이후에도 꾸준히 상승하여 8월 15일 1169포인트를 기록하고 있다.

I . MARKET OVERVIEW

지난주 성약 건수는 전주대비 줄었으나, 운임시장의 개선과 더불어 다시금 바이어들의 움직임이 증가하고 있다. 선가는 아직 이러한 개선움직임을 반영되지 않고 있으나 휴가를 마치고 돌아온 바이어들간의 경쟁이 증가하고 선박거래량이 늘어나면 보다 정확한 선가 움직임을 볼 수 있을 것이다.

앞서 포스트파나막스 "TRANS NANJING"(93,226 DWT, BLT 2011 JIANGSU NEW YANGZIJIAN)이 1,580 만 달러에 매각된데 뒤이어, 선령이 1 년 많은 자매선 "TRANS SHANGHAI"(93,260 DWT, BLT 2010 JIANGSU NEW YANGZIJIAN)가 1,550 만 달러에 매각되었다.

울트라막스 벌크선 'SETO GLORIA' (61,244 DWT BLT 2016 IMABARI)가 홍콩바이어에게 2,350 만 달러에 매각된 것으로 알려졌고, UNITED OCEAN 의 수프라막스 "OCEAN PROMISE" (51,687 DWT BUILT 2010 OSHIMA)가 1,190 만 달러에 매각되었다.

3. 탱커선 시장동향

탱커선 시장은 여러 선형에 걸쳐 성약이 보고 되는 등 거래량은 계속 유지되고 있다. 탱커선 운임시장은 여전히 하락압박으로 작용하고 있지만, 해체선가가 상승하면서 중고선가를 받쳐주고 있어 큰폭의 선가변화는 아직 보이지 않고 있다. 다만, 몇 건의 일괄매매(EN-BLOC)거래가 중고선 거래시장을 주도하면서 척당 선가는 약간 낮아졌다.

VLCC 시장에서는 2018 년 하반기에 인도예정인 신조선 JINHAI HULL NO. "J0282"/"J0283"이 그리스바이어에게 척당 7,300 만 달러에 매각되었다.

MR 탱커선 "BOX" (50,576 DWT, BLT 2009, SPP)가 영국의 UNION MARITIME 으로 1,920 만 달러에 매각되었다. 시장예상가 수준으로 지난 5 월 1,900 만 달러에 매각된 동선령의 "KIRSTIN" (49,999 DWT, BLT 2009, SPP SACHEON SY)과 거의 비슷하다.

4. 해체선 시장동향

해체선 시장에서 선박수요가 증가하고 있다. 선가상승이 계속되고 있으며, 지난주 LDT 당 400 달러 이상으로 거래된 선박도 나왔다. (MT BORNEO PIONEER, LDT 4543, STST TANKER) 2016 년 8 월 평균 해체선가가 LDT 당 257 달러였던 것과 비교하면 거의 50%가까이 상승한 것이다.

I . MARKET OVERVIEW

특히, 방글라데시 해체선 시장이 선박매입을 주도하면서 선가 상승을 견인하고 있다. 'AS IS' 조건으로 매각되어 방글라데시를 최종 목적지로 하는 성약이 눈에 띄게 많아 졌다.

아직까지 2016 년 해체선량에는 훨씬 못 미치는 수준이지만, 여름비수기가 끝나가면서 해체선 거래량은 더욱 늘어날 것으로 예상된다.

II . ISSUE & TREND

1. 해운업 재건 콘트롤타워 '해양진흥공사', 내년 7 월 해수부 산하기관으로 출범 계획

국내 해운산업 정책·금융 지원을 총괄할 '한국해양진흥공사'가 해양수산부 산하 기관으로 신설된다. 글로벌 해운시장 장기 침체와 지난해 한진해운 파산 여파 등으로 어려움을 겪고 있는 해운산업의 재건을 위한 마중물 역할을 할 것으로 기대된다.

15 일 관계부처에 따르면 해양수산부는 이달 말 경제관계장관회의를 거쳐 이러한 내용이 담긴 해양진흥공사 설립 계획을 발표한다. 이에 따르면 해양진흥공사의 법정자본금은 5 조원 규모로 예상된다. 자본금은 정부가 3 조 5000 억원을 출자하고 나머지는 산업은행과 캠코, 한국해양선박과 해양보증보험에서 충당한다.

해양진흥공사는 △신규선박 건조지원 프로그램 △캠코 중고선 프로그램 △글로벌해양펀드 △한국선박해양 △해양보증보험 등을 지원한다. 이외에 수출·해운·조선기업의 상생, 국내외 항만터미널 확보, 해운거래 지원 등 관련 산업 진흥정책도 수행하게 된다. 주요사업들은 정부 기금 30%, 선사 자부담 10%, 민간금융기관 60% 형태로 운영된다.

해양진흥공사는 문재인 대통령이 대선 후보시절 설립을 약속했던 '한국선박금융공사'의 다른 이름으로, 최근 국정기획자문위원회가 발표한 '국정운영 5 개년 계획'과 100 대 국정과제에 포함돼 있다. 해운과 항만, 조선 등 해운 관련 산업을 종합적으로 지원하고 유동성 역할을 맡게 된다. 김영춘 해수부 장관은 취임하자마자 해양진흥공사 설립에 강한 의지를 보이며 관계부처와 국회 설득을 주도한 것으로 알려졌다.

당초 주무부처인 해수부와 재원을 지원하는 금융위원회가 운영권을 두고 신경전을 벌였지만 결국 해수부 산하로 가닥이 잡혔다. 단순 금융지원 뿐 아니라 해운산업 진흥 정책 전반까지도 수행해야 한다는 이유에서다. 정부 고위관계자는 "해양진흥공사가 금융만 지원하는 것 아니라 해운산업 거대소, 해운거래 지원 등 각종 산업 진흥정책 기능을 담고 있는 만큼 해수부 산하기관으로 가는 것이 맞다는 공감대가 형성됐다"고 말했다.

II . ISSUE & TREND

해수부는 올해 안에 '해양진흥공사법'이 국회를 통과하면 준비과정을 거쳐 이르면 내년 7 월께 공식 출범시킬 계획이다.

해수부 관계자는 "해양진흥공사는 정부에 흩어져 있는 각종 금융·정책 지원프로그램을 통합, 확대해 어려움을 겪고 있는 해운업계를 원스톱으로 지원하는 역할을 하게 될 것"이라면서도 "구체적인 업무 범위와 자본금 규모 등은 관계 부처 협의를 거쳐 이달 말 확정할 것"이라고 말했다.

2. 한진해운 사태 1 년 ... 국적 해운사 네트워크 붕괴 현실로

지난해 8 월 한진해운이 법정관리를 신청한 지 1 년. 해운업은 여전히 격랑 속이다.

지난 2 월 한진해운 파산 이후 현대상선이 국내 1 위 글로벌 해운사 자리에 올랐지만 세계 시장 점유율은 1.6%에 불과하다. 국내시장 점유율도 떨어지고 있다. 지난 6 월 기준 부산항에서 국적 해운사의 물동량 점유율은 1 년 전 38.1%에서 34.2%로 줄었다. 반면 외국선사 점유율은 61.9%에서 65.8%로 늘어났다. "이러다 국내 시장마저 외국 기업에 내어줄 수 있다"는 걱정이 나오는 이유다.

글로벌 해상운송 증가율



올해 들어 글로벌 해운 업황은 바닥을 찍고 반등하고 있다. 미국을 비롯해 세계 경제의 소비·생산 활동이 살아나면서다.

영국 클락슨 보고서에 따르면 올해 해상운송 거래량은 113 억 4100 만 t 으로 전년대비 2.3% 증가할 전망이다.

물동량이 늘면서 파나맥스(파나마 운하를 통과할 수 있는 최대 선박)급 선박의 하루 평균 사용료도 지난해 5000 달러에서 최근 1 만 달러에 육박하고 있다.

II . ISSUE & TREND

문제는 업황 개선의 열매를 글로벌 '해운공룡'들이 싹쓸이할 수 있다는 점이다.

해운업은 역마다 들러 손님을 태우는 기차처럼 많은 정기노선을 확보한 해운사가 절대적으로 영업에 유리하다. 그러나 한국은 세계 7위인 한진해운의 파산으로 세계 168개 항만에 깔아놓은 해운서비스망이 사라지고, 국내 화주(화물의 주인)는 해외선사를 이용하지 않을 수 없게 됐다. 미국 해운분석기관 피어스데이터에 따르면 올 2분기 미주 노선에서 현대상선의 점유율은 5.7%로, 1년 전 국내선사 점유율 10.9%의 절반에 그쳤다.

대신 중국의 코스코(18.1%), 일본 선사 연합체인 오션네트워크익스프레스(16.5%), 프랑스의 CMA·CGM(14.3%) 등이 미주노선에서 맹위를 떨치고 있다. 모두 최근 1~2년 사이 인수합병(M&A)으로 몸집을 불린 선사들이다.

국내 선사들은 부랴부랴 '규모의 경제' 만들기에 나서고 있다. 지난 8일 현대상선·고려해운·SM 상선·흥아해운 등 국내 원양선사 14곳이 한국해운연합을 결성했다. 한국선주협회는 한진해운 사태를 반면교사로 삼기 위해 '한진해운 사태 백서' 제작에도 돌입했다.

글로벌 해운사 순위

(단위: %)

순위	기업명	선복량	점유율
1	머스크(덴마크)	352만7257	16.7
2	MSC(스위스)	306만2311	14.5
3	CMA·CGM(프랑스)	245만5764	11.6
4	코스코(중국)	180만8844	8.6
5	하팍로이드(독일)	151만4958	7.2
10	NYK(일본)	53만8101	2.5
15	현대상선(한국)	34만4541	1.6
18	고려해운(한국)	12만2908	0.6
31	SM상선(한국)	4만8315	0.2
32	흥아해운(한국)	4만7968	0.2

※운영선대 기준, 자료: 알파라이너

'글로벌 환경규제'도 우리에게 기회가 될 수 있다. 2019년 9월부터 국제 항해에 나서는 모든 선박은 배의 균형을 맞추기 위해 채우는 평형수를 깨끗하게 처리하는 장치를 달아야 한다. 2020년부터는 대기오염을 막기 위해 선박연료기름에 든 황산화물(SOx) 함유량을 0.5% 이하로 줄여야 한다. 지금껏 써오던 값싼 벙커 C 유 대신 액화천연가스(LNG)를 쓰거나, 스크러버(저감장치)를 달아 오염물질을 걸러내야 한다.

II . ISSUE & TREND

평형수 처리장치나 친환경 기름, 스크러버 모두 배 한 척당 수십억원의 비용이 드는 문제다. 유창근 현대상선 사장은 "규모가 큰 외국 선사일수록 더 많은 리스크를 쥐는 구조라 상대적으로 규모가 작은 우리에게겐 기회"라고 말했다.

문재인 정부도 '해운산업 경쟁력 강화방안'을 100 대 국정과제 중 80 호로 선정하고 ▶친환경 선박 건조기술 개발 ▶폐선보조금 지급 ▶100 만 TEU(1TEU는 20 피트 컨테이너 1 개)이상 원양 컨테이너선사 육성 등을 목표로 내걸었다. 하지만 정부 지원 이전에 기업의 체질개선 등 자구노력이 우선돼야 한다는 목소리가 높다.

양창호 인천대 동북아물류대학원 교수는 "환경규제 시대를 앞두고 정부가 기업이 어려울 때 선박을 사주고 업황이 좋아지면 선사에 되파는 선박대여회사(토니지뱅크)를 운영할 필요가 있다"며 "해운사들도 컨테이너·벌크·자동차운반선 등 사업 구조를 다양화해 경기 리스크를 줄이고 서비스를 높여 시장점유율을 높여야 한다"고 말했다.

박상인 서울대 행정대학원 교수는 "한진해운·현대상선 등 대기업들은 업황이 가라앉고 있는데도 거꾸로 비싼 용선료 계약을 장기계약하는 등 경영 실패를 초래했다"며 "정부가 '시스템 리스크가 있는 경우에만 지원한다'는 원칙을 세우고, 기업도 '도태되면 망한다'는 인식으로 책임경영을 할 때에만 재정투입 효과가 제대로 작동할 것"이라고 강조했다.

3. 非해운사 잇단 발주 '큰손' 부상...佛 에너지기업

EDF·투자기업 JP 모건 등

글로벌 에너지기업, 투자회사 등 비(非) 해운사들이 잇따라 선박 발주에 뛰어들며 업계의 '큰 손'으로 떠오르고 있다. 바닥 친 조선시장에서 시세차익과 미래를 대비하는 '투자' 성격을 발주에 조선업체들은 긍정적 반응을 보이고 있으나 해운업체들은 또 다시 공급 과잉에 직면하지 않을까 우려하고 있다.

14 일 업계와 트레이드윈즈뉴스 등 외신에 따르면 브라질 채광회사 발레는 자사의 선단 교체를 위해 초대형철광석운반선(VLOC) 12 척을 모두 새 선박으로 교체하겠다고 밝혔다. 용선 시장 외에도 직접

II . ISSUE & TREND

선박 발주에 뛰어드는 경우도 많다. 미국 곡물회사 카길은 자회사를 통해 최근 최대 6 척의 운반선을 새로 발주했다. 프랑스 에너지기업 EDF 가 LNG 선 건조를 놓고 현대중공업과 협상 중이고, 토탈도 새 LNG 선 발주를 검토 중인 것으로 알려졌다. 얼마 전 네덜란드 에너지기업 비틀은 현대중공업에 초대형 LPG 운반선을 발주했다. 지난 6 월에는 투자회사 JP 모건이 벌크선 2 척을 중국에 발주했고, 원유 중개업체 트라피구라도 현대중공업과 최대 22 척의 유조선 건조계약을 체결했다.

이 같은 비 해운업체의 신규 발주 움직임은 향후 선박 가격이 올랐을 때를 대비한 투자 성격이 짙다는 평가를 받고 있다. 발주 선박들이 인도되는 시기인 2019~2020년에는 현재보다 선박 가격과 운임이 높아질 수 있다는 판단에 기업들이 시세차익을 노리고 발주에 뛰어든다는 것이다.

조선업계 한 관계자는 “물량 확대가 계속되면서 불황 타개 시기가 앞당겨질 수 있다”며 “조선업계 입장에서는 긍정적인 신호”라고 말했다. 반면 해운업계는 이 같은 대규모 발주가 부담스럽다는 입장이다. 업계 관계자는 “해운업계 성장률은 둔화하고 있는데 공급은 과잉되고 규제는 많아지고 있다”며 “비해운사들의 발주는 전반적인 해운업계에 악영향을 줄 수 있다”고 우려했다.

4. 2~3 년 전 수주절벽 후폭풍...조선, 일감 늘어났지만 도크 폐쇄 등 비상

‘춘래불사춘(春來不似春·봄은 왔지만 봄 같지 않다).’

요즘 조선업계 분위기가 딱 이렇다. 지난해 죽을 췌던 수주는 살아날 기미가 보이는데 그렇다고 회복을 말하기에는 턱없이 부족하다. 예견됐던 일감 절벽은 어김없이 찾아왔고 그나마 선박 발주 모멘텀으로 기대됐던 각종 환경규제는 줄줄이 연기되거나 가시권 밖이다. 이 때문에 기업들은 ‘버티기’보다는 ‘생존’을 위해 자산을 팔아치우고 있다. 조선업계 관계자는 “올 하반기는 ‘시계 제로’에 가깝다”며 “업황 자체가 여전히 불투명한 만큼 도크 추가 폐쇄, 호텔 등 비연관 자산 매각, 심지어 유상증자에 나서는 기업도 나올 것”이라고 우려했다.

‘빅 3(현대중공업·삼성중공업·대우조선해양)’는 지난해 5 월 자구안을 내놓았다. 그런데 문제는 자구안을 만들 당시 생각했던 업황보다 상황이 더 나빠졌다는 점이다. 지난해 3 사(현대중공업은 미포조선·삼호중공업 포함) 수주 실적을 다 합쳐봐야 83 억달러. 자구안이 업체당 연간 수주 규모를 60 억달러로 계획했음을 감안하면 실제 수주가 목표의 절반도 안됐던 셈이다. 올 상반기 수주도

II . ISSUE & TREND

증감률만 보면 대단해 보인다. 삼성중공업은 48 억달러(6 월 말 기준)로 전년 연간(5 억달러) 보다 10 배 많은 일감을 남아했고 현대중공업도 42 억달러(전년 대비 67% 수준)를 기록했다.

하지만 대우조선해양이 약 8 억달러에 그쳐 3 사 합계로는 자구안 목표치에 근접한 정도다. 회복은커녕 이제 업황이 기지개를 켜 수준이라는 얘기다. 대형 조선업체 관계자는 "올해 좋아졌다고는 해도 지난해 주주가 너무 빠진 탓에 착시가 있다"며 "당분간 호재가 될 만한 재료도 없다"고 말했다.

◇환경 규제 등 연기...일감 절벽 더 심해져=오는 9 월부터 실시될 예정이었던 '선박 평형수 처리 장치(선박 무게중심을 잡기 위해 사용되는 바닷물 정화 시설) 의무화 조치'가 2 년 뒤로 연기된 것도 악재다. 또 다른 환경규제인 선박 연료 황산화물 함유량을 줄이도록 한 조치는 2020 년부터라 발주 영향권에 있지 않아 조선업체로서는 더 아쉬운 대목이다. 유가 회복에 따른 해양 플랜트 수주, 물동량 증가로 인한 상선 경기 회복은 시간이 필요하다.

홍성인 산업연구원 박사는 "환경규제가 발효되면 선사들이 이에 맞춰 선박을 운영해야 하고 기준에 못 미치는 선박은 폐기하고 새로 발주해야 돼 기회가 될 수 있었는데 어렵게 됐다"며 "하반기 기존 건조 능력을 메울 만한 호재가 딱히 없어 보인다"고 전망했다.

◇부동산처분, 증자 등 자구안 빨라질 듯=자구안 이행률은 현대중공업이 90%(6 월 말 기준)로 가장 앞서 있고 삼성중공업(50%), 대우조선해양(30%) 순이다. 최근 2 년간 이어진 수주 절벽으로 올 들어 일감이 급감한 기업들로서는 인원 감축 등을 통한 비용 절감에 혈안일 수밖에 없다. 또 다시 마른 수건을 짜야 할 판이다.

지난 7 월부터 군산조선소를 멈춘 현대중공업의 경우 임금 기본급 20% 반납을 추진 중이고 울산 본사 조선소 도크의 폐쇄 가능성도 거론된다. 그룹 내 미포조선도 일감부족으로 이달 중순부터 도크 1 기를 다른 식으로 활용할 계획이다. 삼성중공업은 판교 R&D 센터, 거제 삼성호텔 등 부동산 매각에 박차를 가할 것으로 보인다. 아울러 올여름 2 기의 가동을 접은 도크도 추가 폐쇄를 고려 중이다. 유휴인력이 상대적으로 적은 편인 대우조선해양은 루마니아 망갈리아조선소 등 자산매각에 집중하고 있다. 업계 관계자는 "내년 상반기까지 계속 일감 부족에 시달릴 것"이라며 "이 시기를 견디려면 현금 확보가 중요해 자구안 이행 속도가 더 빨라질 것"이라고 말했다. 다른 업체 관계자는 "지난해 말 삼성(1 조 1,000 억원) 증자처럼 자구안과 별개로 자본을 확충하려는 시도가 나타날 수도 있지 않겠느냐"고 전했다.



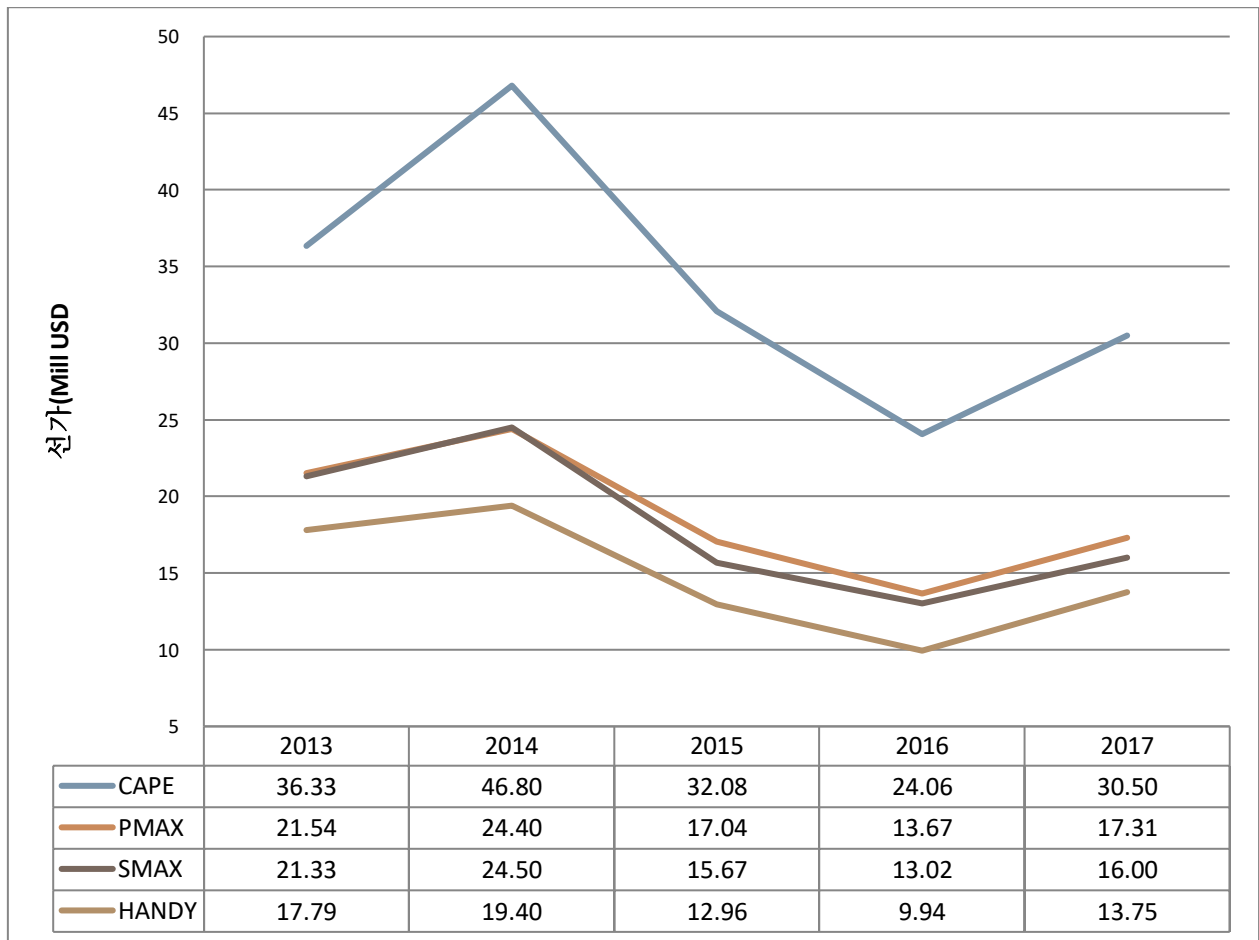
III. BULK CARRIER

(◆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)

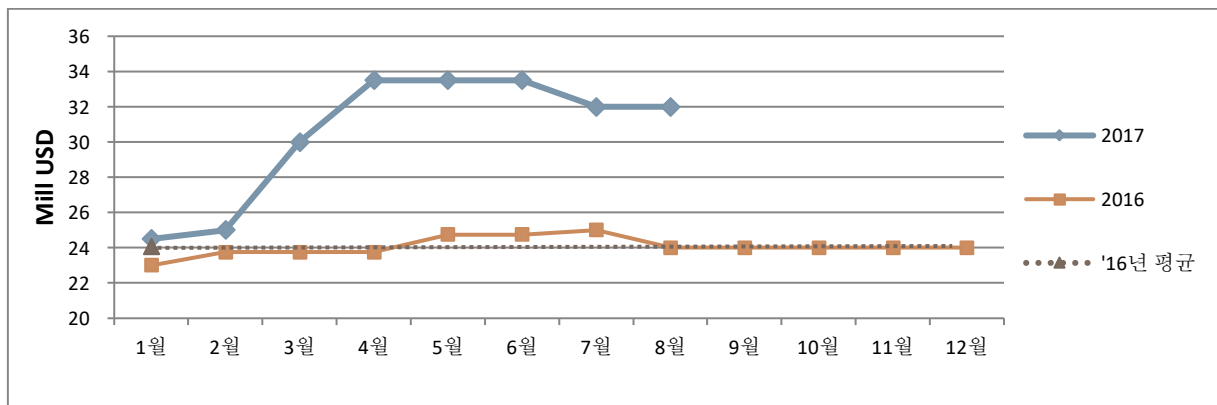




III . BULK CARRIER

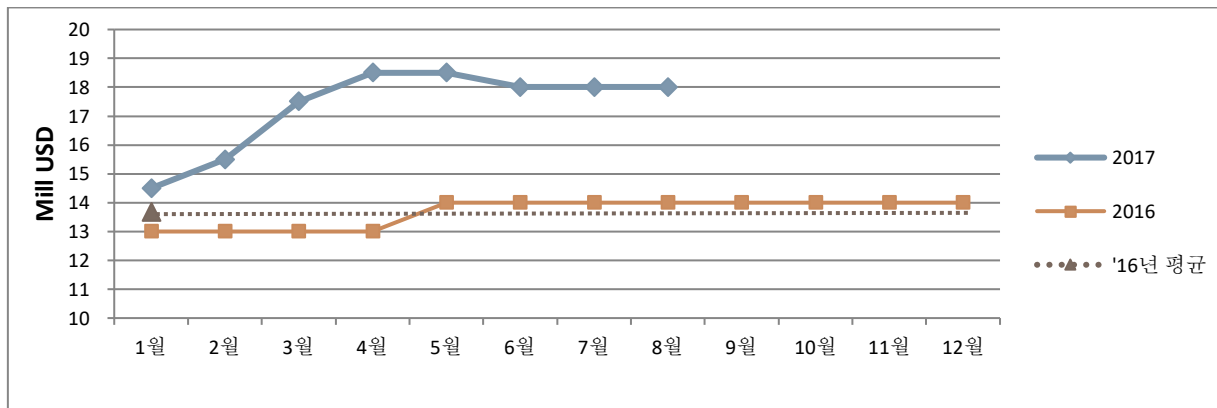
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	32.00		30.5
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	33.3%		26.8%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.00		17.3
		전월대비	3.6%	6.9%	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

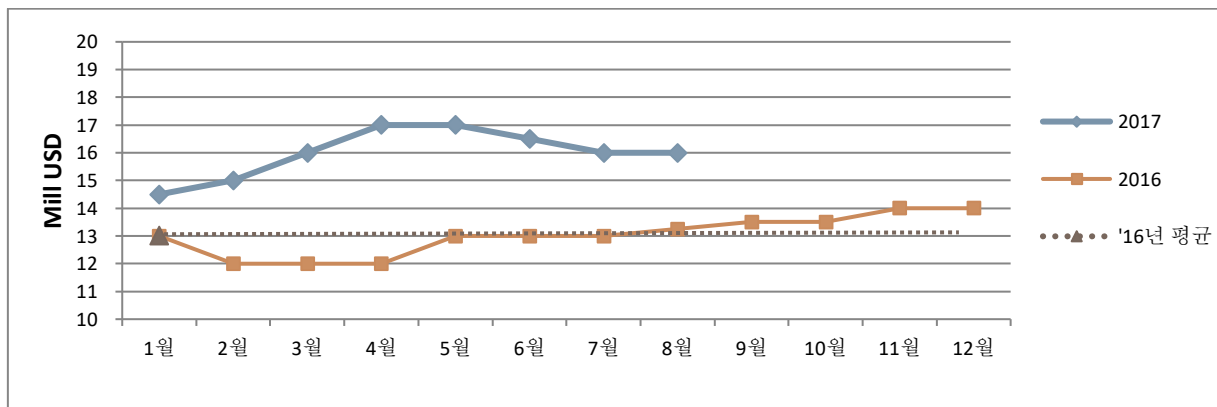


III . BULK CARRIER

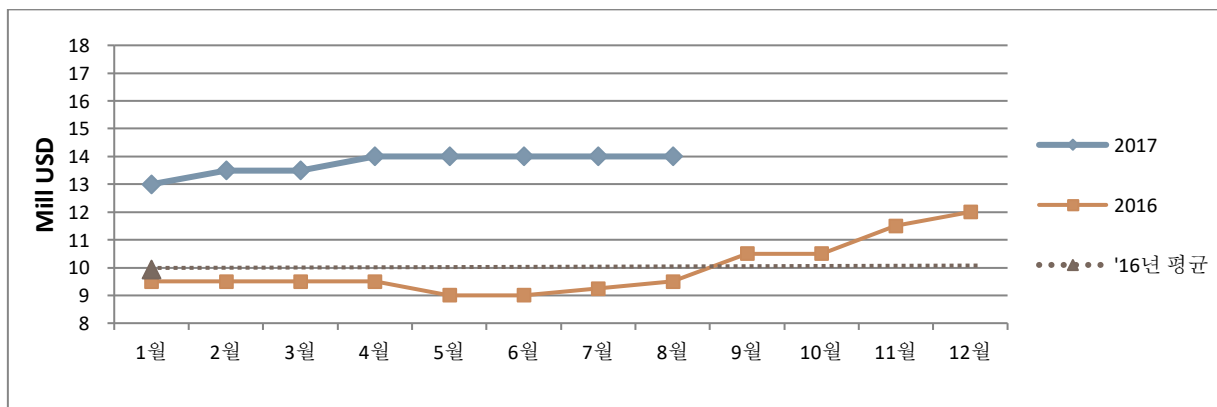
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	TRANS NANJING	93,226	2011	CHINA	B&W		15.8	Far Eastern buyer
BC	SMOOTH VELOCITY	81,682	2014	CHINA	B&W		17.1	undisclosed buyer
BC	SETO GLORIA	61,244	2016	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	23.5	Hong Kong buyer
BC	PRIVSEA	55,000	2007	CHINA	B&W	C 4x31t	9.5	undisclosed buyer
BC	ATA-M	53,098	2003	JAPAN	B&W	C 4x30t	8	undisclosed buyer
BC	OCEAN PROMISE	51,687	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30t	11.9	European buyer (non Greek)

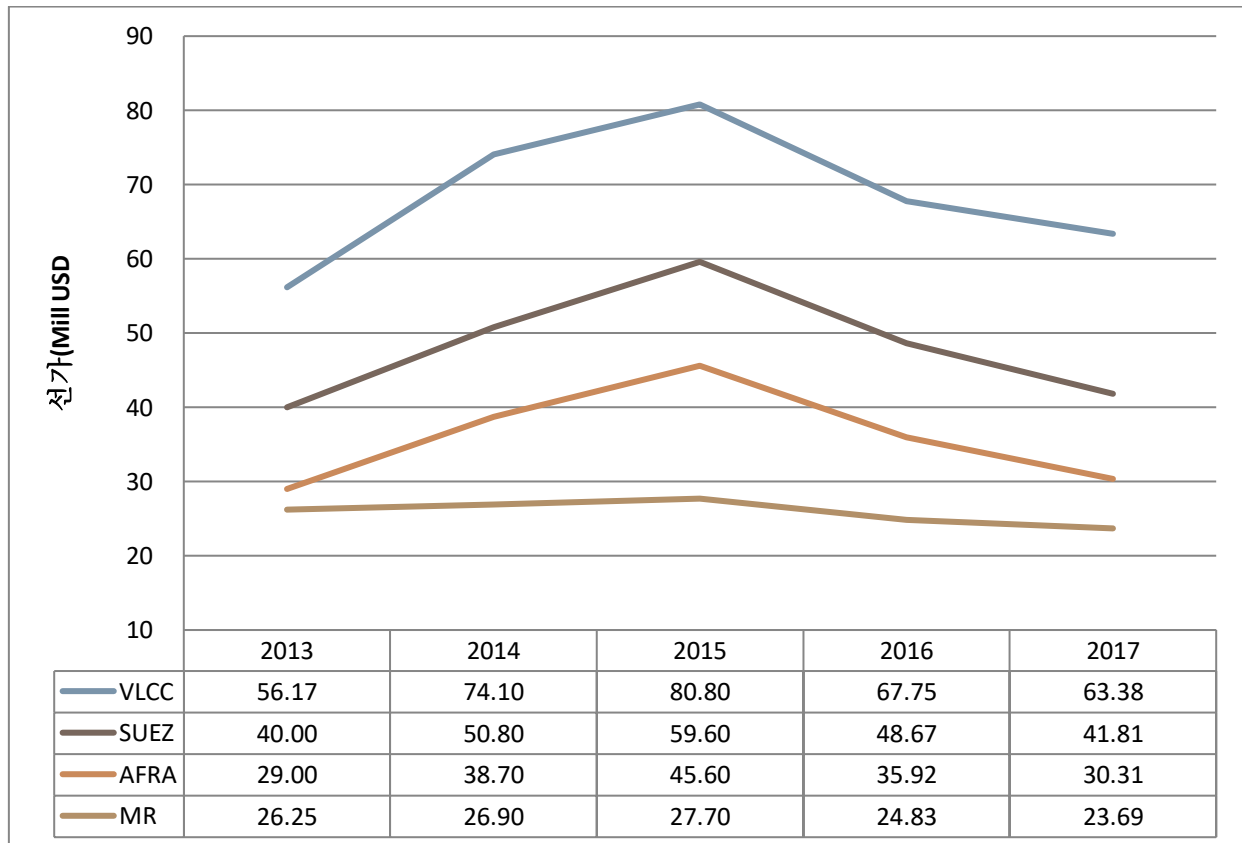
IV. TANKER

(◆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	12.47
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.4%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

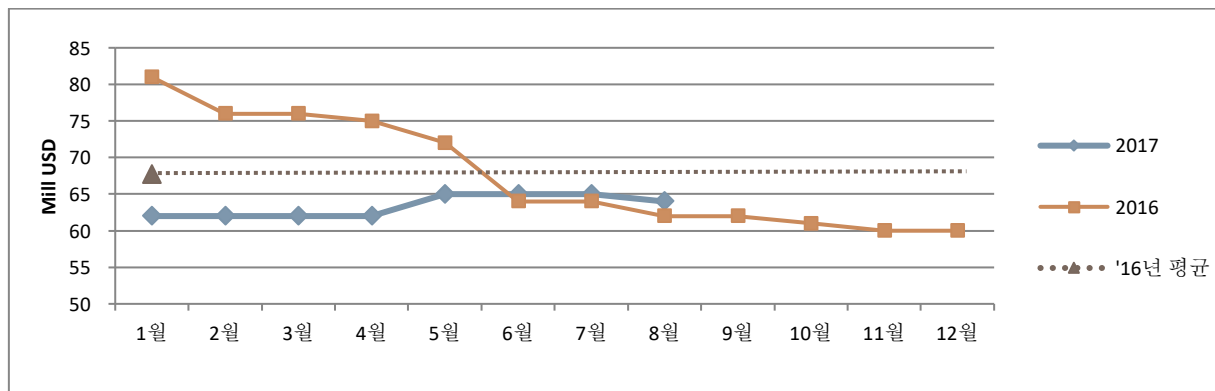




IV. TANKER

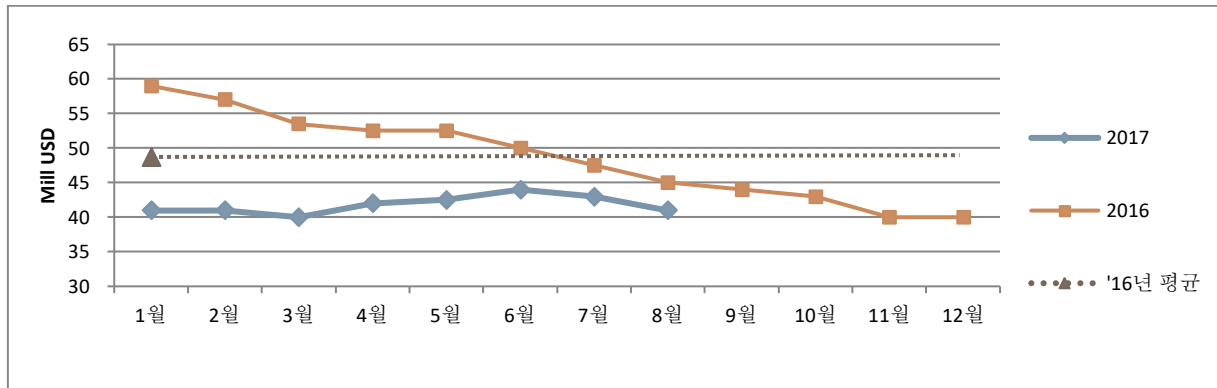
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	64.00		63.4
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-1.5%		-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%	3.2%		-6.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	41.00		41.8
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	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	12.50		12.5	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	0.0%		-	
	전년대비	-	-	-	-	-	-	-9.1%	10.7%		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

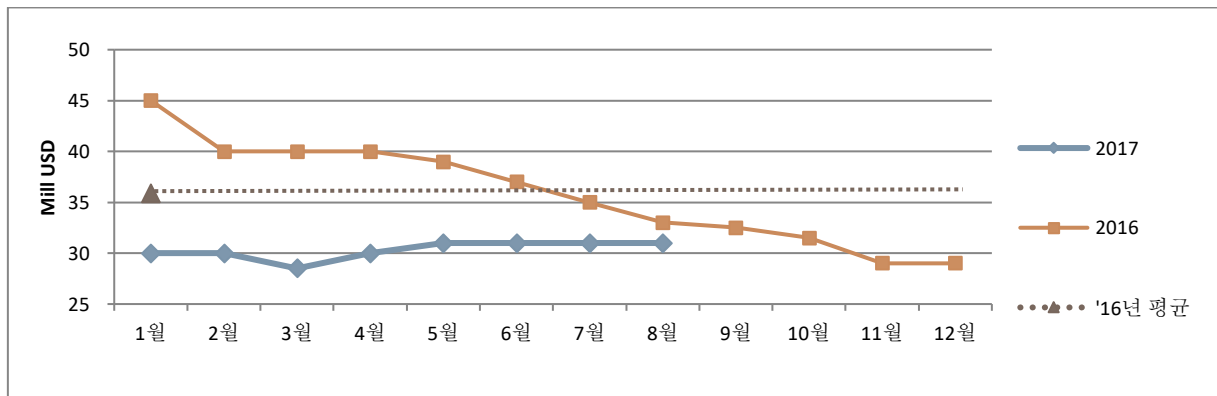


IV. TANKER

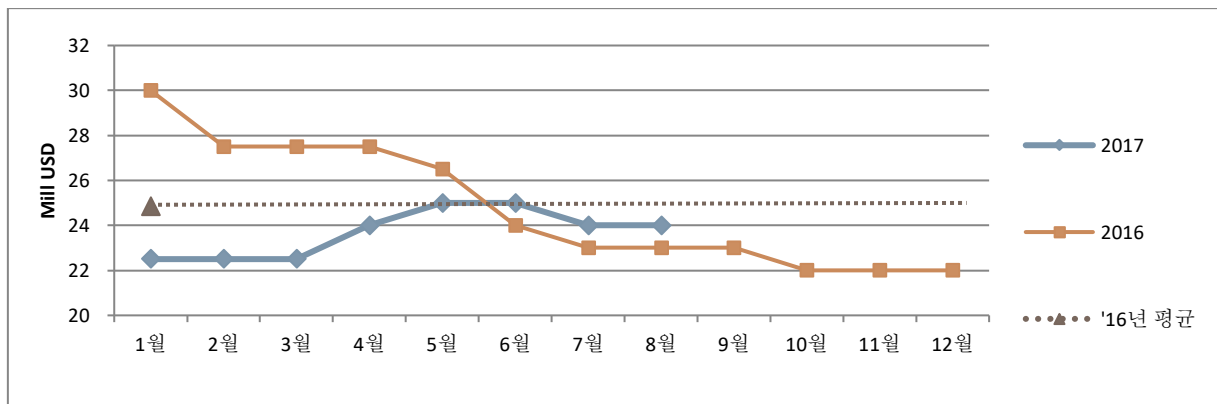
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	JINHAI J0282	299,500	2018	CHINA	B&W		73	Greek buyer, Dely Aug 2018
TANKER	JINHAI J0283	299,500	2018	CHINA	B&W		73	
TANKER	BOX	50,366	2009	KOREA	B&W		19.2	UK buyer(Union Maritime)
TANKER	ARDMORE SEALEADER	47,472	2008	JAPAN	B&W		-	undisclosed buyer, Sale & leaseback,
TANKER	ARDMORE SEALIFTER	47,472	2008	JAPAN	B&W		-	
CHEM	AULAC ANGEL	10,198	2003	CHINA	ETC		-	undisclosed buyer
CHEM	OANA	6,474	2008	CHINA	MAK	2&3	2.8	Undisclosed buyer
LPG	MAPLE 3	19,632	1993	KOREA	B&W	LPG	-	Greek buyer (Benelux Overseas)
LPG	EPIC CAPRI	3,940	1997	JAPAN	B&W	LPG	3.3	Vietnamese buyer (FGAS)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HANSA NORDBURG	23493	2002	CHINA	B&W	1740	TEU	3.5	Undisclosed buyer
CONT	NORASIA ALYA	41748	2004	POLAND	B&W	3000	TEU	6.35	Norway buyer
CONT	EURO MAX	39307	2002	POLAND	B&W	2732	TEU	6	European buyer
CONT	EVER CHARMING	100886	2005	KOREA	SULZ	8000	TEU	22	Undisclosed buyer



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%	350.00	31.8%	250.00	377.50	6.3%	51.0%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	352.19	31.6%	265.00	392.50	9.8%	48.1%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



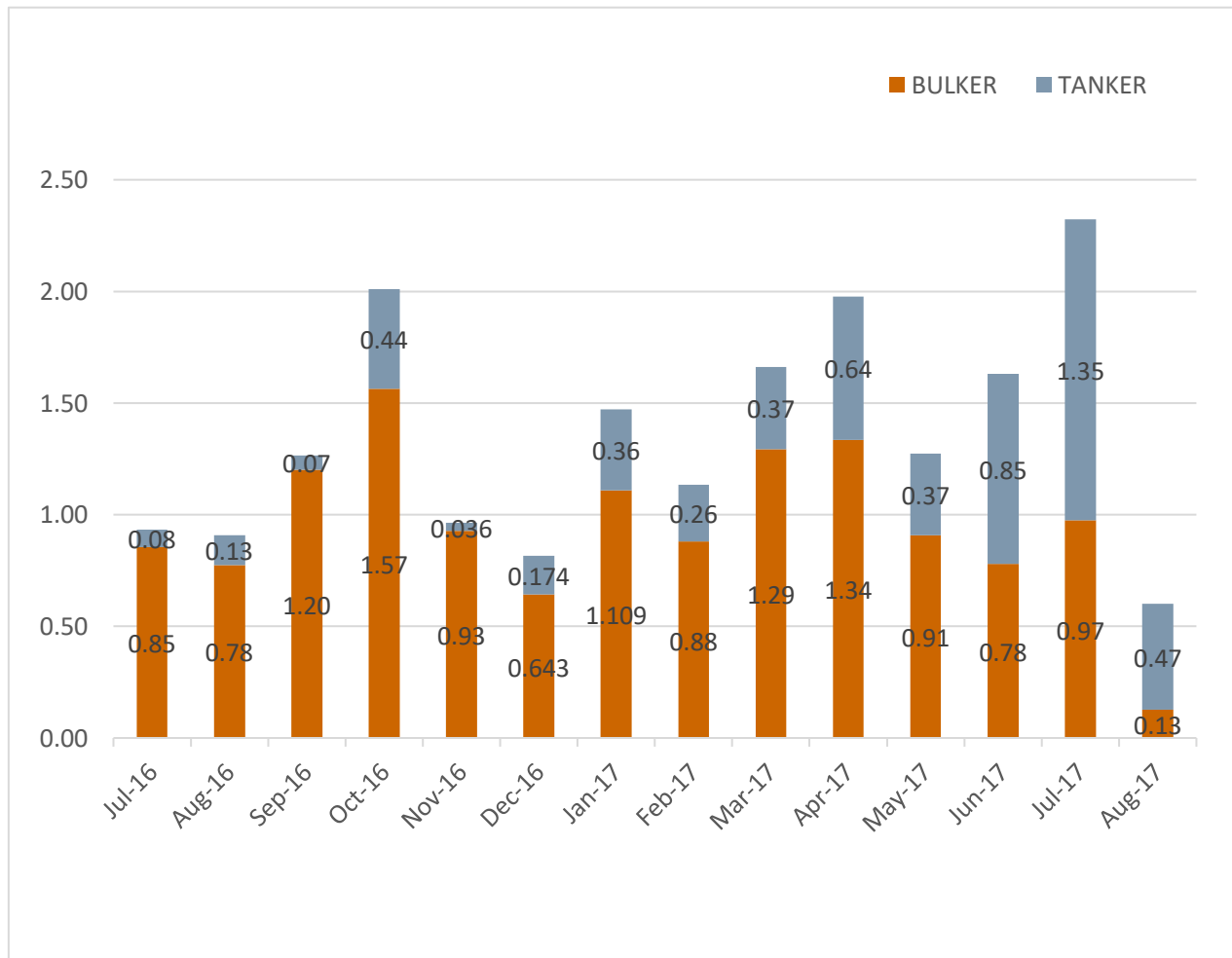


V. DEMOLITION

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	4.67	163.1%	51	110.9%	0.13	4	0.47	259.0%	5	25.0%
BC	27.34	428	7.40	27.1%	193	45.1%	0.78	17	0.13	-83.7%	9	-47.1%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

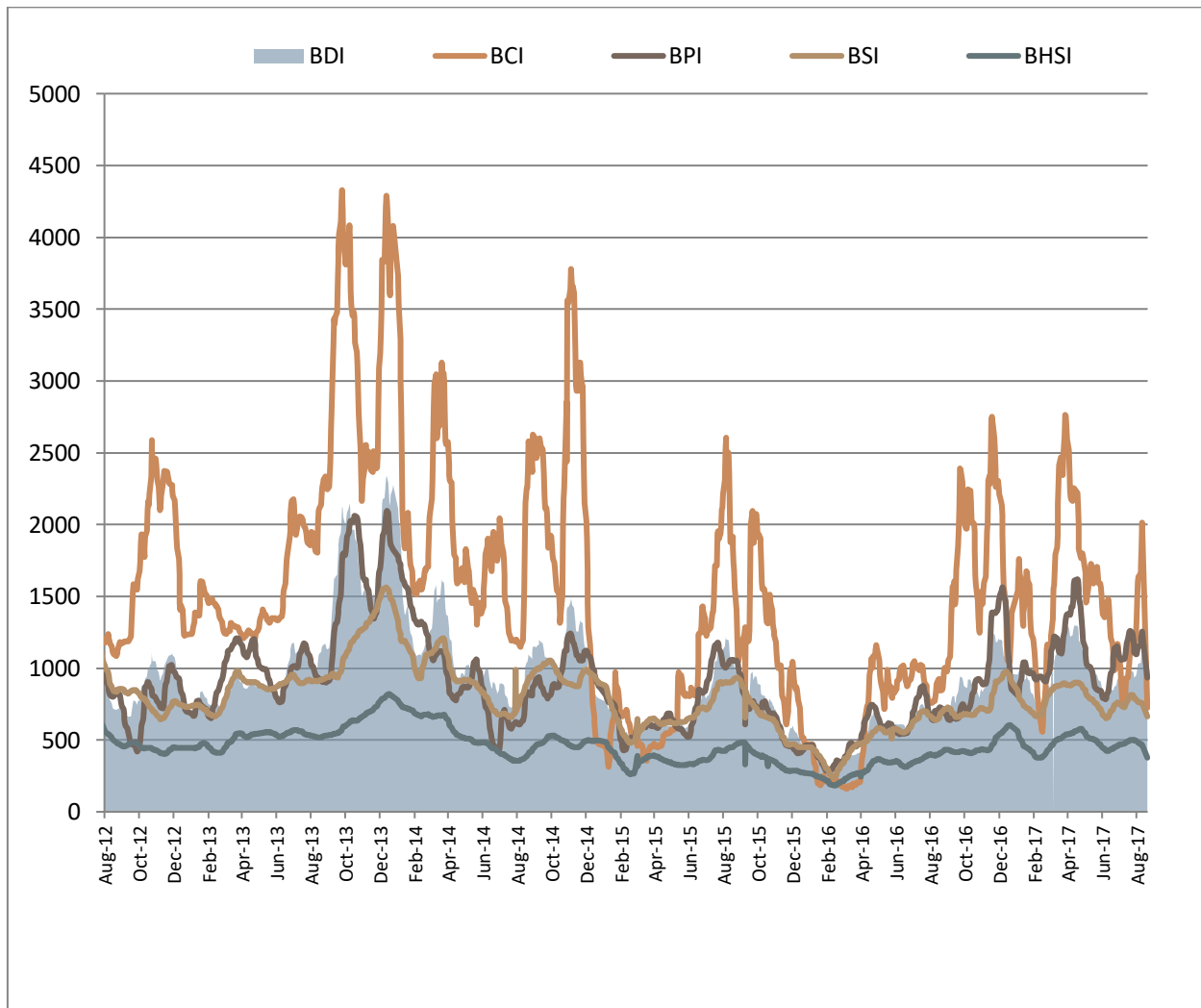
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	E. OLDENDORFF	78,488	17064	1982	KOREA	B&W	380	PAKISTAN
BC	FIGARO	22,100	5196	1995		MITSU	250	AS IS Oman
BC	GRACE OCEAN	17,792	4470	1986	JAPAN	B&W	360	BANGLADESH
CONT	ALEXANDRA RICKMERS	30,781	11403	1997	TAIWAN (JPN)	B&W	390	AS IS Port Said, incl. ROB 200t
CONT	E.R. HAMBURG	30,705	11479	1998	TAIWAN	B&W	397	AS IS UAE
REEFER	AVILA STAR	12,519	6795	1990	POLAND	B&W	355	AS IS Colombo
TANKER	NONA	298,731	42403	1996	KOREA	SULZ	390	AS IS Khor Fakkan
TANKER	NADIN	298,731	42403	1996	KOREA	SULZ	382	AS IS Singapore
TANKER	MARAN LYRA	285,998	41770	1995	KOREA	B&W	383	AS IS Singapore
TANKER	BORNEO PIONEER	16,900	4543	1988	JAPAN	MITSU	403	BANGLADESH, incl. 86 ton StSt content



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-08-11	2017-08-04	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1138	1032	▲ 106.00	2337	290
BCI	2013	1637	▲ 376.00	4329	161
BPI	1256	1153	▲ 103.00	2096	282
BSI	759	764	▼ -5.00	1562	243
BHSI	466	478	▼ -12.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	313.00	▲2.00	300.50	▼-3.50	300.50	▼-4.00
IFO180	340.00	▲4.50	333.50	▼-8.50	391.00	▲1.50
MGO	484.00	▼-1.00	466.50	▼-0.50	496.50	▲2.00

❖ 기준일 : 8 월 11 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-08-11	2017-08-04	CHANGE
미국달러	1141.10	1127.60	▲13.50
일본엔(100)	1045.20	1025.65	▲19.55
유로	1342.50	1339.42	▲3.08
중국위안	170.69	167.47	▲3.22

❖ 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