

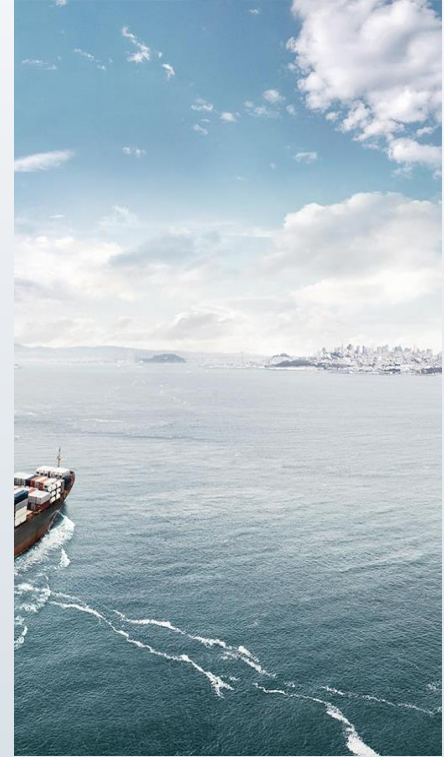


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.163

Updated August 22, 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	14
- 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

지난주 케이프 벌크선 스팟운임 평균이 거의 일일 17,000 달러에 근접하고 있다. 전년동기에는 겨우 일일 6,500 달러였던것과 비교하면 두배가 훨씬 넘게 상승한 수준이다. 철광석 가격이 상승하면서 브라질이 수출량을 증가시킨 것이 주요 원인으로 작용한듯 하다. 케이프사이즈에서 시작된 상승분위기가 작은 선형에까지 긍정적인 영향을 미치면서 BDI는 지난금요일 전주대비 122 포인트가 상승한 1260 포인트로 마감하였다. 아직 여름비수기 시즌이 채 끝나기 전인데도 이러한 상승분위기라면 올해 4 사분기가 상당히 기대된다.

원자재가격 상승과 벌크선 운임상승등을 타고 신조선 발주도 꾸준히 이어지고 있다. 올해 현재까지 450 여척의 신조선이 발주되었다. 이는 전년동기대비 25%가 증가한 숫자다. 특히 원유선은 129 척으로 전년동기 대비 75%가 증가하였고, 올해 전체 신조선 발주 선박의 29%의 비중을 차지하고 있다. 최근 운임상승과 더불어 벌크선 부문에서도 발주가 늘고 있어 올해 전체 신조발주량은 전년대비 큰폭의 증가를 보일 것으로 예상된다.

중국 국적선사인 하이펑국제해운(SITC)이 1,011TEU 컨테이너선 4척을 대선조선에 발주했다. 앞서 5월에 발주한 2척에 대한 옵션 행사와 신규 2척을 포함해 총 4척이다. 선가는 4척 모두 6,800 만달러 76 억원) 안팎에 거래된 것으로 파악된다. 옵션 행사를 통해 수주가 먼저 확정된 2척은 2018년 11~12월에, 신규 2척은 2019년 2~4월까지 각각 인도될 예정이다. SITC는 용선을 줄이고 사선대 비중을 늘리기 위해 이번 발주를 결정한 것으로 보인다. 또한 항로 강화에 발맞춰 신조 발주를 추진하게 됐다. 이번 수주를 통해 대선조선이 짓게 될 SITC의 선박은 총 6척으로 늘어났다. 대선조선은 올 들어 GS칼텍스 일본 쇼쿠유탱커 등으로부터 선박 10척을 수주했다.

2. 벌크선 시장동향

앞서서도 언급했듯이 케이프벌크선 운임이 급등하였다. BCI가 한주만에 20%이상 상승하며 BDI를 견인하고 있다. 벌크선거래는 여름내내 거래량을 유지하며 견조한 모습이었고, 지난주에도 모던 캄사르막스 2척과 초대형철광석운반선 두척이 거래되는 등 벌크선 시장은 한여름의 휴식을 잊은 듯하다.

노르웨이의 Songa Bulk에서 계속 선박매입을 이어가고 있다. 한주만에 모던 캄사르막스 2척 "HARBOR HIROSE" (83,494 DWT, Blt 2011 at Sanoyas) 및 "GODDESS SANTOSH DEVI" (81,918 DWT, Blt 2014 at Tsuneishi)을 각각 1,925만 달러 / 2,275만 달러에 계약하였다.

I . MARKET OVERVIEW

시도상선의 파나마스 "Fortune Clover" (77,000 dwt, blt 2006 Oshima)가 1,175 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다. 캄사르막스 "Fortune Iris" (82,000 dwt blt 2009 Oshima)는 아직 매각진행 중이다.

3. 탱커선 시장동향

탱커선 운임은 여전히 약세를 보이고 있다. 중고선 거래량도 줄어든 모습이지만 MR 탱커선 부문에서 계속해서 성약소식이 이어지고 있다.

덴마크 Torm 사에서 "Torm Fox" (37,025 dwt built 2005 HMD)를 인도네시아 바이어에게 1,070 만 달러에 매각한 것으로 알려졌다. Torm 사가 매각한 3 번째 MR 탱커선이다. 선가는 지난 몇 개월간 매각된 동선령의 선박과 거의 비슷한 수준으로, 마켓밸류를 크게 벗어나지 않았다. 지난 5 월에 동선령의 "MARE AMBASSADOR" (37,371 dwt, built 2005 Hyundai Mipo)가 1,060 만 달러에 매각된 바 있다.

4. 해체선 시장동향

여름휴가 시즌이 아직 채 끝나기 전이지만 해체선시장은 전혀 영향을 받지 않는듯 하다. 지난 2~3 주간 해체선가가 꾸준히 상승하고 있는 모습이다.

방글라데시 해체선바이어들이 가장 높은 선가를 제시하고 있다. 파키스탄 정부가 여전히 탱커선의 해체를 금지하고 있어 파키스탄 해체선 바이어들은 대형벌크선/컨테이너선을 확보하기 위해 LDT 당 10~20 달러 정도 높은 선가를 제시하고 있다. 한편 공급측면에서는 탱커선 용선시장이 침체상황인 만큼 많은 해체선으로 매각될 탱커선의 숫자는 계속 늘어날 것으로 예상된다.

올해 현재까지 2,240 만 dwt 의 선복량이 해체되었고 이는 전년동기 대비 21%감소한 수치이다. 탱커선만 해체량이 늘어나면서 작년에는 전체 해체선복량의 6%를 차지하던 탱커선 비중이 올해는 24%로 늘어났다.

II . ISSUE & TREND

1. 이지스함 존매케인함 유조선 충돌

미 해군 제 7 함대 소속 이지스 구축함 존 S. 매케인함(DDG-56)이 21 일 오전 유전선과 충돌했다. 미국 이지스 구축함이 상선과 충돌한 것은 지난 6 월 피츠제럴드함이 컨테이너선과 충돌한 이후 두 번째다.

매케인함은 중국의 남중국해 영유권 주장에 대해 '자유의 항해'를 한 이지스체계 탑재 구축함이다. 매케인 함은 미해군에 복무한 존매케인 시니어와 주니어의 이름을 딴 함정으로 피츠제럴드함과 함께 탄도미사일방어(BMD) 능력을 갖추고 있다. 1994 년 취역했으며 장교 23 명을 비롯해 338 명의 승조원이 타고 있다. 모항은 일본 요코스카다.

미 7 함대는 매케인함을 포함해 BMD 방어능력을 갖춘 이지스구축함 6 척을 보유하고 있으며 이 중 세척은 언제든지 출항할 준비를 갖춘 함정으로 알려져 있다. 매케인함과 피츠제럴드함의 손상으로 미해군 7 함대의 BMD 능력이 심각하게 저하될 것이라는 우려가 나오고 있다.

수직발사대를 전방 29 셀, 후방 61 셀 등 90 셀에 토마호크 대지공격용 순항미사과 함대공 미사일 RIM-156 SM-2,럼-139 아스록 대잠미사일을 탑재한다. 함대함 미사일로는 하푼 미사일 4 연장 2 기 총 8 발을 탑재하고 구경 20mm 근접방어무기 페일런스 2 기, 구경 127mm 함포 1 문 등의 무기를 갖춰 대함, 대공, 대잠전을 수행할 수 있는 능력을 갖추고 있다.

도널드 트럼프 미국 대통령은 북한이 탄도미사일로 미국을 위협하면 전대미문의 화염과 분노에 직면할 것이라고 공세수위를 높인 것도 BMD 능력과 지상공격 능력을 갖춘 이들 함정을 염두에 둔 것이란 분석이 나왔지만 두 달 사이에 이지스 구축함 두 척이 상선과 충돌해 제능력을 발휘할 수 없을 지경이 돼 트럼프의 체면에 손상이 갔다.

미국 7 함대는 이날 성명을 내고 매케인함이 이날 오전 6 시 24 분께 싱가포르 동쪽 해상 말라카해협 인근에서 라이베리아 기를 단 상선인 '알닉 MC'와 충돌, 좌현 선미에 손상을 입었다고 밝혔다. 이번 사고로 승조원 침실 두 구역과 함정 추진축 구역이 침수됐다. 이 사고로 10 명이 실종됐고 5 명이 부상해 수색구조팀이 작전을 벌이고 있다고 성명은 덧붙였다.

이번 충돌은 매케인함이 싱가포르 항구를 향해 이동하던 중 싱가포르와 말라카해협 사이에서 발생한 것으로 알려졌다. 미국 NBC 방송은 이번 충돌을 '사고'라고 평가했다. 당시 승조원들은 모두 기상해

II . ISSUE & TREND

임무를 수행 중이었는데도 사고가 발생했다. 그래서 미스테리다. 최첨단 레이더 체계를 갖추고 있는데다 승조원들이 근무 중 사고가 일어났기에 더욱 그렇다. 승조원 침실구역이 침수됐다는 것은 알닉호가 충돌하면서 흘수선 아래에 구멍을 낸 것으로 네이비타임스는 추정했다.

매케인함과 충돌한 알닉 MC 함은 길이 183m 에 배수량 3 만의 유조선으로 알려졌다. 매케인함은 크기나 배수량이 훨씬 작다. 알리버크급 이지스함인 매케인함은 길이 154m, 너비 20m, 흘수 4m 에 만재배수량 9000t 의 미 해군의 주력 전함으로서 이지스 방공체계를 갖추고 있다. 아무리 막강한 무기를 갖추고 있다고 해도 체급차이가 커 손상을 입을 수밖에 없다.

2. 韓 제치고 고부가가치 선박 수주하는 中

중국 조선소들이 연이어 한국 조선소들을 제치고 고부가가치 선박을 수주하고 있다. 지난 6 월 막판 LNG 선 4 척 수주로 상반기 글로벌 수주량에서 한국을 제친 데 이어, 세계 최대 컨테이너선 수주로 관심을 모았던 수주전에서도 현대중공업과의 2 파전 끝에 중국 선사가 매우 유리한 고지를 점했다.

22 일 조선업계등에 따르면 프랑스 해운사인 CMA CGM 은 최근 중국 상하이와이가오차오조선소(SWS) 및 후동중화조선소와 2 만 2 천 TEU 급 초대형 컨테이너선 9 척(옵션 3 척)에 대한 건조의향서(LOI)를 체결했다. 최종 수주까지는 시간이 좀더 걸리겠지만 세부 협상만을 남겨둔 상태다.

이번 컨테이너선은 지난 5 월 삼성중공업이 건조한 2 만 1 천 413TEU 급을 뛰어넘는 역대 최대 규모다. 척당 선박 가격은 최대 1 억 6 천만달러, 총 수주액은 14 억 4 천만달러로 알려졌다. 벙커씨유와 액화천연가스(LNG)를 모두 사용하는 이중 연료 시스템을 채택할 경우, 후동중화조선이 5 척을, SWS 가 나머지 4 척을 건조할 전망이다. 세부적인 연료 추진 방식은 9 월 초께 결정될 것으로 보인다.

당초 이번 입찰에는 현대중공업·삼성중공업·대우조선해양이 나란히 참여했다. 최종적으로 현대중공업과 SWS 가 수주 경쟁을 펼쳤지만 CMA CGM 은 중국 선사를 택했다.

중국업체들은 이미 지난 6 월에도 국내 삼성중공업과의 경쟁에서 승리한 바 있다. 당초 상반기 글로벌 조선 수주량에서 283 만 80CGT 로 1 위였던 한국은, 그러나 6 월 28 일 후동중화조선이 LNG 선 4 척을

II . ISSUE & TREND

7억 5천만달러에 수주하면서 중국에 7만 CGT(290만 1천 908CGT) 차이로 역전당했다. 이는 중국 자국 해운사가 아닌 일본 해운사인 MOL(Mitsui OSK Lines)이 발주한 선박이었다.

중국 조선소가 선택된 이유로는 상대적으로 저렴한 선가가 우선적으로 꼽힌다. '이중 연료 시스템' 채택 기준으로 중국 선사는 척당 최대 1억 6천달러의 계약을 맺었지만, 국내 주요 조선소들의 선가는 1년 전 기준으로 이중 연료 시스템 채택 시 1억 7천 500만달러다.

이는 중국 정부가 적극적으로 선박금융을 지원하고 있다는 점과도 연결된다. 국내 조선소들이 OECD 국가들에게 적용되는 '선박수출신용양해'의 제약을 받아 선가 중 최대 80%의 비용까지만 선박금융 지원을 받을 수 있는 반면, 중국은 OECD에 속하지 않아 규제 범위 밖인 데다가 정부 차원에서 자국 조선소에 대한 지원 의지가 높아 그 이상의 지원을 하는 경우가 흔하다.

조선업계 관계자는 "국내 조선소의 경우 선박금융을 최대 80%까지만 대출해 주기 때문에 선가의 20%는 선주 쪽에서 어떻게든 마련해야 한다"며 "반면 중국은 선주가 선가의 5%만 마련해도 나머지를 중국 은행에서 지원해 주는 경우도 있기에 선주 입장에서는 부담이 덜하다"고 말했다.

지난 6월 중국의 LNG 선 수주 역시 중국 정부의 전폭적인 지원 덕을 봤다.

삼성중공업 관계자는 "당시 건조하기로 한 LNG 선이 러시아 '야말 프로젝트'를 통해 생산된 LNG를 실어나르는 용도였는데 중국 석유회사가 프로젝트의 지분 30%를 가지고 있었다"며 "더구나 중국 정부 쪽에서 운송은 일본 해운사가 하되, 선박 건조는 중국 조선사가 하도록 영향력을 크게 행사한 것으로 안다"고 강조했다.

다만 업계에서는 이러한 부분들이 아니더라도 해외에서 중국 선사들의 고부가가치 선박 건조 기술을 인정하기 시작했다는 신호탄으로 받아들이는 분위기도 있다.

다른 업계 관계자는 "LNG 선 등 고부가가치 선박 건조 기술에서는 아직 국내와 중국 간 차이가 있다"면서도 "가격 경쟁력 등을 감안하더라도 최근 중국 선사에 대한 고부가가치 수주가 늘어난 것은 사실"이라고 말했다.

II . ISSUE & TREND

3. 자동차운송 해운사 국제담합 과징금 430 억원 부과

한국·일본 등 4 개국의 자동차 해상운송사업자 9 곳이 국제담합을 한 혐의로 430 억원의 과징금을 부과받았다.

공정거래위원회는 21 일 한국·일본·노르웨이·칠레 등의 9 개 자동차 해상운송사업자들이 2002~2012 년 10 년 동안 지엠·도요타·폭스바겐 등 전 세계 13 개 자동차업체가 실시한 입찰과 관련해 기존에 계약한 선사가 계속 낙찰을 받도록 담합한 혐의를 적발했다고 발표했다. 공정위는 이들 업체에 430 억원의 과징금을 부과하고, 8 개 사업자를 검찰에 고발했다.

해운사들을 나라별로 보면 일본이 니혼유센, 쇼센미쓰이, 카와사키키센, 니산센요센, 이스턴 카라이너 등 5 개로 가장 많고, 노르웨이는 발레리어스 빌헬름센 로지스틱스 에이에스, 호그 오토라이너스 에이에스 등 2 개다. 칠레는 콤파니아 수드 아메리카나 데 바쁘라스 에스에이, 한국은 유코카캐리어스 등 1 개씩 적발됐다.

공정위 조사 결과 이들 업체들은 2002 년 8 월 고위임원들이 모임을 갖고 “다른 회사 화물을 존중하고 침범하지 않는다”는 기존 계약선사 존중 원칙에 합의했다. 이들은 또 기존 계약선사가 계속 낙찰받도록 하기 위해 나머지 업체들은 입찰에 불참하거나, 고가의 운임으로 투찰하는 방식을 사용했다. 공정위는 “해상운송서비스는 과거부터 해운동맹이 존재했고, 선박공간을 상호활용하는 등 선사들 간에 접촉이 빈번했다”면서 “최소 2000 년대 이전부터 해운선사들 간에 서로 치열한 경쟁을 하지 말자는 공감대가 형성돼 왔다”고 설명했다. 또 일본의 니혼유센과 이스라엘의 짐(ZIM)은 2008~2011 년 4 년간 한국에서 출발해 이스라엘로 가는 노선에서 현대차에 대한 해상운송서비스 운임을 담합해, 차량 한대당 운임을 100 달러씩 인상한 것이 적발됐다.

이에 앞서 일본, 중국, 멕시코는 같은 혐의로 이들 해운사에 대한 제재를 마쳤고, 미국, 칠레, 남아공은 조사를 진행 중이거나 일부 제재가 끝난 상태다. 특히 중국 정부는 2015 년 말 이들 해운사에 대해 약 724 억원의 벌금을 부과한 바 있다.

II . ISSUE & TREND

4. 미·중 무역전쟁' 전문 고조...위기감 커지는 한국수출

최근 미국 도널드 트럼프 대통령이 중국에 대한 지식재산권 침해 조사명령을 내리면서 양국 간 무역전쟁의 전문이 감돌고 있다. 특히 중국 정부가 미국의 조치가 노골적인 무역제재로 이어진다면 보복 조치로 맞설 것이라 경고하고 나서 긴장감이 최고조에 달하고 있다.

국내 전문가들 대부분은 양 국가간 무역전쟁이 현실화될 경우 중국과 미국 두 나라에 대한 무역 의존도가 높은 우리나라의 경우 수출에 상당한 타격이 불가피할 것이란 전망을 내놓는 등 우려의 목소리가 높아지고 있다.

트럼프 대통령은 14 일(현지시간) 중국의 지재권과 강제적인 기술이전 요구 등 부당한 관행을 조사하도록 하는 행정명령에 서명했다. 이에 따라 미국 무역대표부(USTR)가 중국의 대미 지재권 침해 여부를 최장 1 년간 조사하게 된다. USTR 은 중국 기업들의 미국 기업 특허를 포함한 영업 기밀 절도와 온·오프라인에서의 상품·콘텐츠 불법 복제 행위를 비롯해 중국 정부가 중국 기업의 지재권 침해를 지원했는지 여부 등을 확인한다는 방침이다.

미국 정부는 이와 별도로 문제가 있는 중국산 제품에 1974 년 제정된 무역법 301 조를 적용하는 방안도 검토 중에 있다. 무역법 310 조는 무역장벽을 세운 국가에 대해 미국 대통령이 단독으로 과세부과나 수입수량제한 등 무역제재를 가할 수 있도록 하고 있다. 이처럼 미국이 지재권 침해 조사 등 대중 무역제재 움직임을 보이고 있는 것은 연이은 미사일 도발로 국제사회를 위협하고 있는 북한에 대해 소극적인 자세를 취하고 있는 중국을 압박하기 위한 것으로 풀이된다.

지난달 4 일 대륙간탄도미사일(ICBM)급 '화성-14 형'을 발사한 북한이 같은달 28 일 또 다시 ICBM 급 미사일을 쏘아 올린 직후 트럼프 대통령은 "중국은 대미 무역에서 한해 수천억 달러를 벌어들이고 있지만 미국을 위해 북한에 대해선 아무 것도 하지 않는다"면서 "이런 상황을 더 이상 좌시하지 않겠다"며 중국에 대한 무역제재를 암시했었다. 이런 발언이 나온 뒤에도 중국이 계속해서 북한 문제에 방관하는 태도를 보이자 트럼프 대통령이 최종적으로 대중 무역제재 카드를 꺼내들었다는 분석이 지배적이다.

미국의 대중 무역제재 움직임에 중국 정부는 즉각 반발하고 나섰다. 중국 상무부는 14 일 트럼프 대통령의 지재권 침해 조사 행정명령과 관련해 "우리는 미 무역대표부가 객관적인 사실을 존중하고

II . ISSUE & TREND

행동에 신중하길 바란다"면서 "미국 측이 사실을 돌보지 않고 다자간 무역규칙을 존중하지 않으면 이를 절대 좌시하지 않을 것"이라고 밝혔다. 특히 상무부는 미국의 무역법 301 조에 대해 매우 심각한 일방적인 색채를 갖고 있어 다른 국가들이 반대해온 불합리한 제도라고 강력 비난했다. 한마디로 미국의 지재권 침해 조사가 불합리한 무역제재로 이어지거나, 무역법 301 조가 발동된다면 미국과의 무역전쟁도 마다하지 않겠다는 게 중국 정부의 입장이다.

중국이 미국에 취할 맞불 조치로는 반덤핑 관세부과, 미국산 제품 불매, 중국 내 미국기업 제재, 미국 국채 대량 매도 등이 거론되고 있다. 만약 양국 간 무역전쟁이 현실화된다면 우리나라에도 불뚱이 튕 가능성이 높다. 우리나라 수출에서 두 국가가 차지하는 비중이 절대적이라는 게 그 이유다.

올 상반기 기준 중국과 미국은 우리나라 수출의 각각 23.4%(1 위), 12.2%(2 위)를 차지했다.

국제무역연구원 이 지난 2 월 내놓은 '미·중 통상분쟁의 전개방향과 우리 수출 영향'이란 보고서에 따르면 미국의 무역제재로 중국의 대미 수출이 감소하면 최종 목적지가 미국인 한국의 대중 중간재 수출에 타격이 있을 것이란 분석이다.

보고서는 중국의 대미 수출이 10% 감소하면 중국의 중간재 수요 하락으로 한국의 총수출이 0.25% 감소할 것이라고 진단했다. 2014 년 기준 한국의 대중 중간재 수출 중 7.3%가 미국으로 재수출됐다. 특히 전기기기, 섬유·의류, 피혁 등 품목은 재수출 비중이 높아 무역제재에 따른 영향이 클 것으로 전망했다. 보고서는 또 중국 내수를 위한 한국의 대중 수출도 타격을 입을 것으로 분석했다. 중국의 최대 수출시장인 대미 수출 감소는 중국 경제성장 둔화로 이어지고 이에 따라 중국 내 한국산 제품 수요도 줄 수 있다는 것이다.

한국의 직접적인 대미수출의 경우 중국 기업을 겨냥한 미국의 강력 규제가 우리 기업들에게도 적용될 수 있다는 점이 우려스러운 부분이라고 보고서는 진단했다.



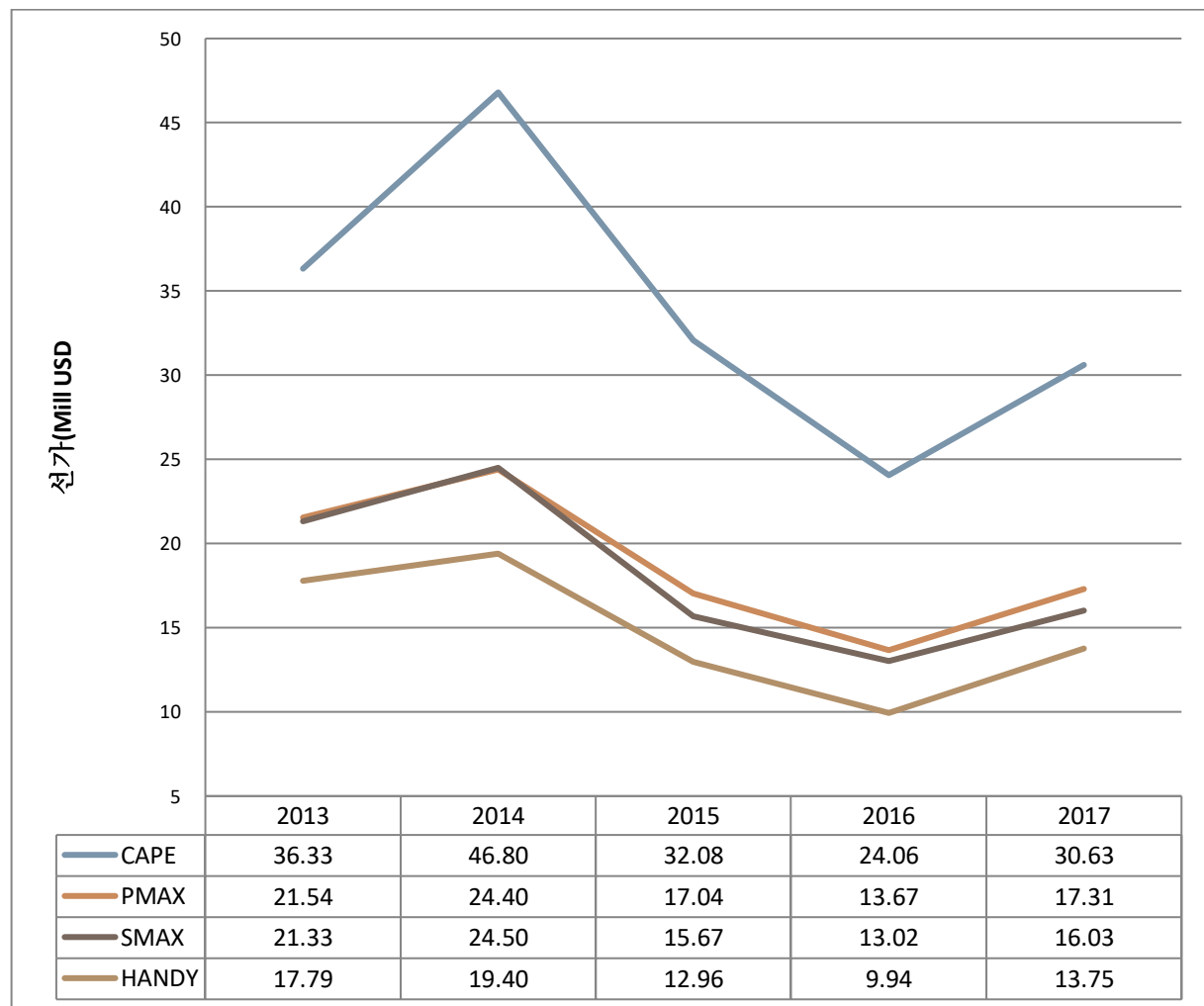
III . BULK CARRIER

(◆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	30.63
	6.21%	28.81%	-31.45%	-24.99%	27.27%
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	16.03
	-4.30%	14.84%	-36.04%	-16.91%	23.12%
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)

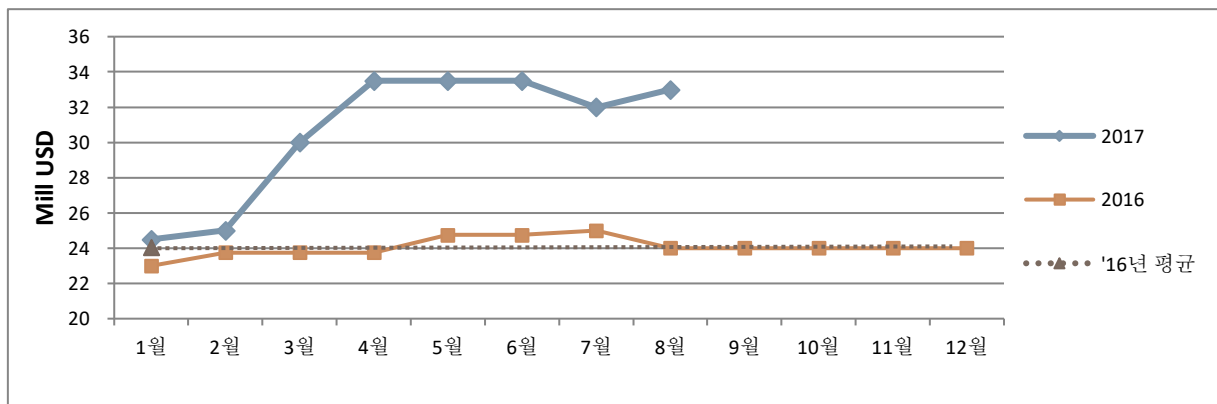




III. BULK CARRIER

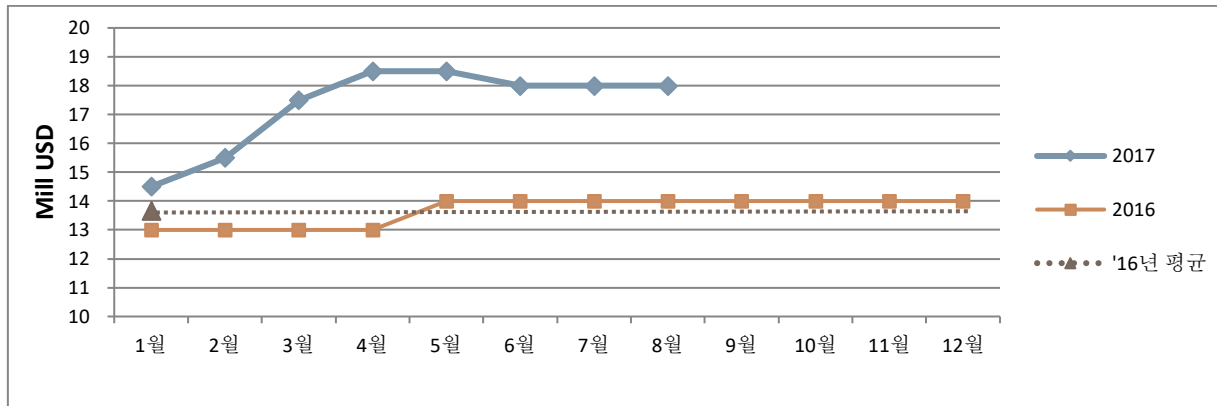
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	33.00		30.6
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%		27.3%
	PMAX 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.00		17.3
		전월대비	3.6%	6.9%	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	16.25		16.0
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%	1.6%		-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%	22.6%		23.1%
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

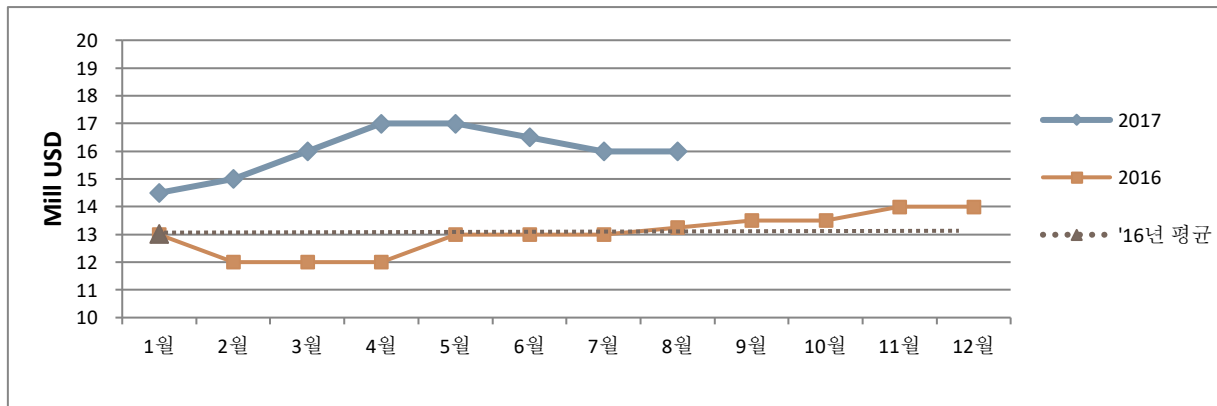


III. BULK CARRIER

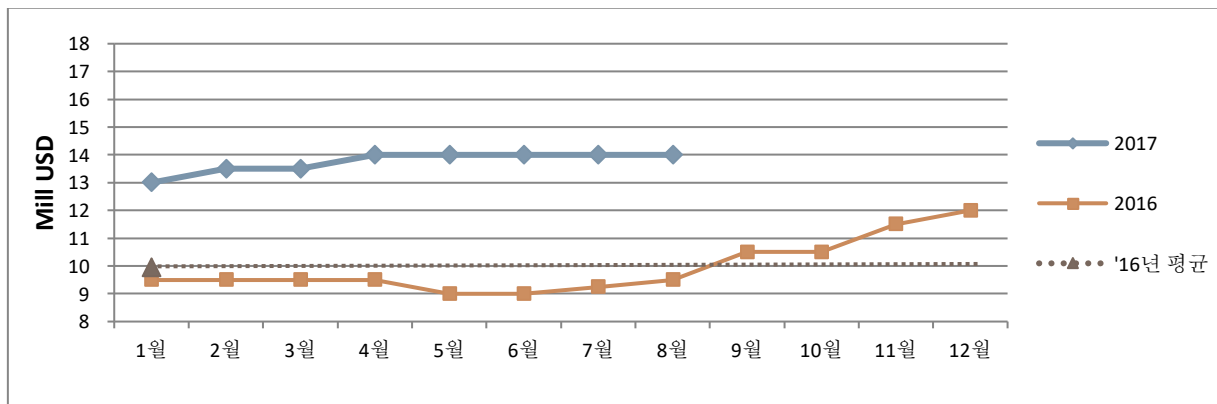
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SHANDONG DA DE	402,303	2011	KOREA	B&W		87.2	Chinese buyer(Bank of Communications), Incl 12 year TCB to VALE
BC	SHANDONG DA CHENG	402,285	2012	KOREA	B&W		90.8	
BC	HARBOR HIROSE	83,494	2011	JAPAN	B&W		19.25	Norwegian buyer (Songa)
BC	GODDESS SANTOSH DEVI	81,918	2014	JAPAN	MITSU		22.75	Norwegian buyer (Songa)
BC	FORTUNE CLOVER	77,460	2006	JAPAN	B&W		11.75	Undisclosed buyer
BC	QC ATHINA	72,917	2000	KOREA	B&W		7.3	Chinese buyer
BC	IN SHIMANAMI	61,000	2014	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	18.6	German buyer
BC	OCEAN HAWK I	56,039	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.5	Undisclosed buyer
BC	CALYPSO	18,233	1995	JAPAN	B&W	C 3x30t	2.4	Middle Eastern buyer



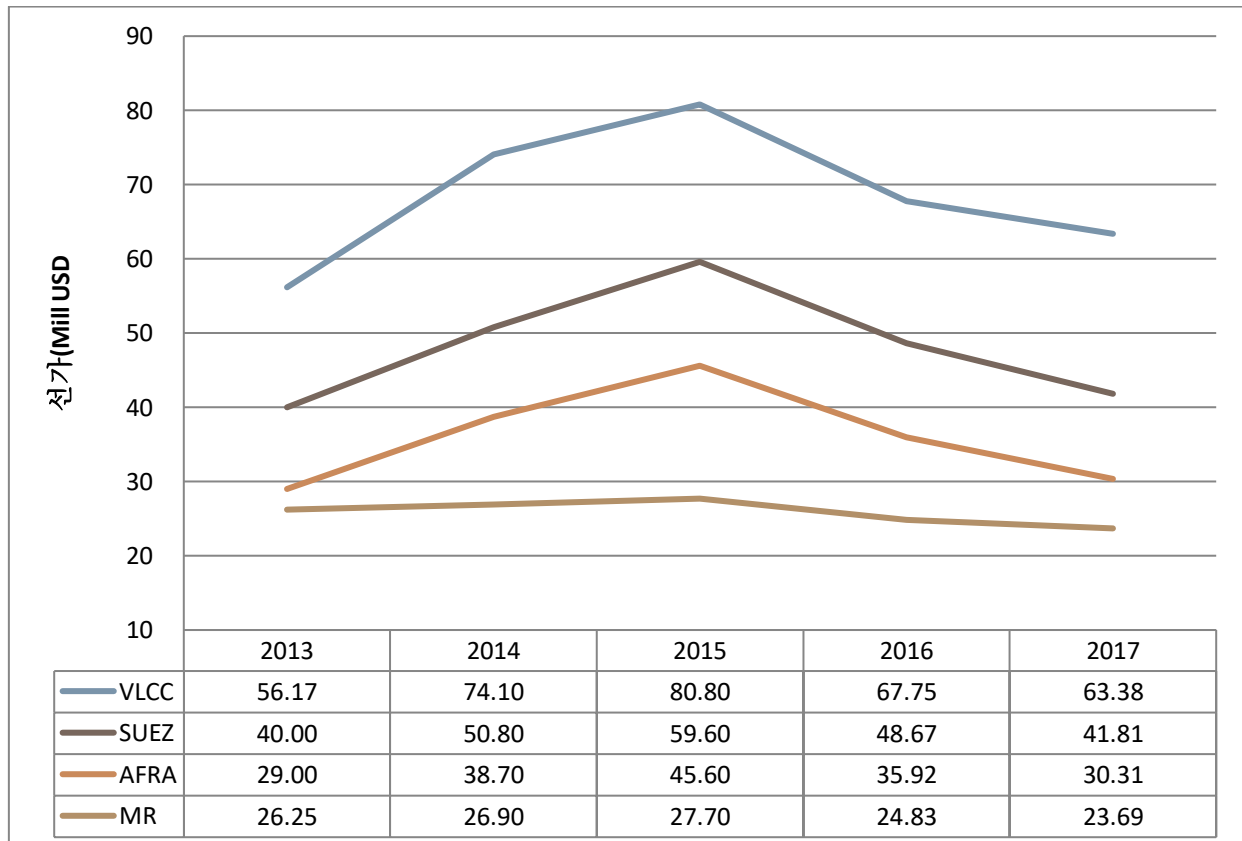
IV. TANKER

(◆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 : %)

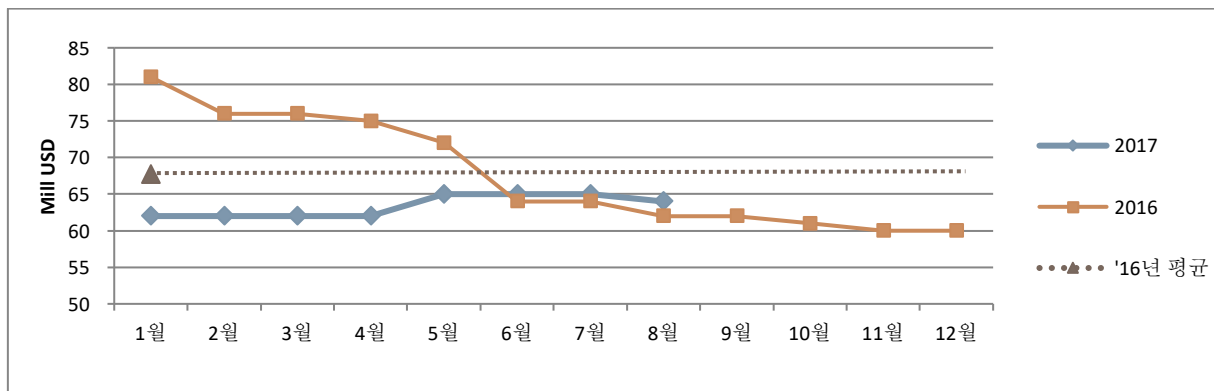




IV. TANKER

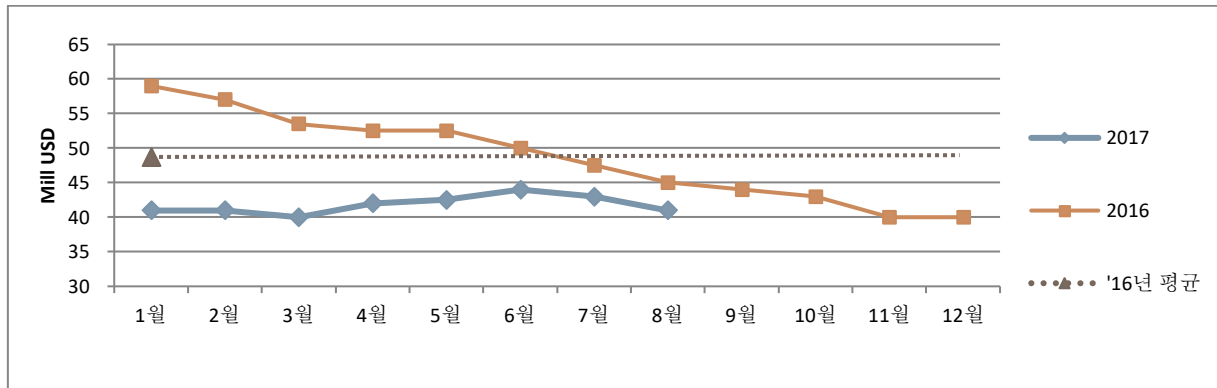
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	64.00		63.4
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-1.5%		-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%	3.2%		-6.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	41.00		41.8
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%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

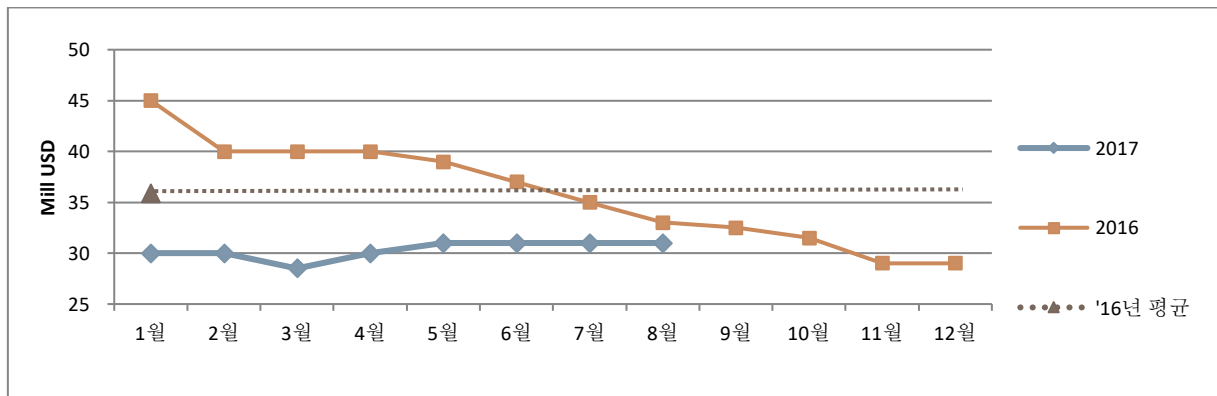


IV. TANKER

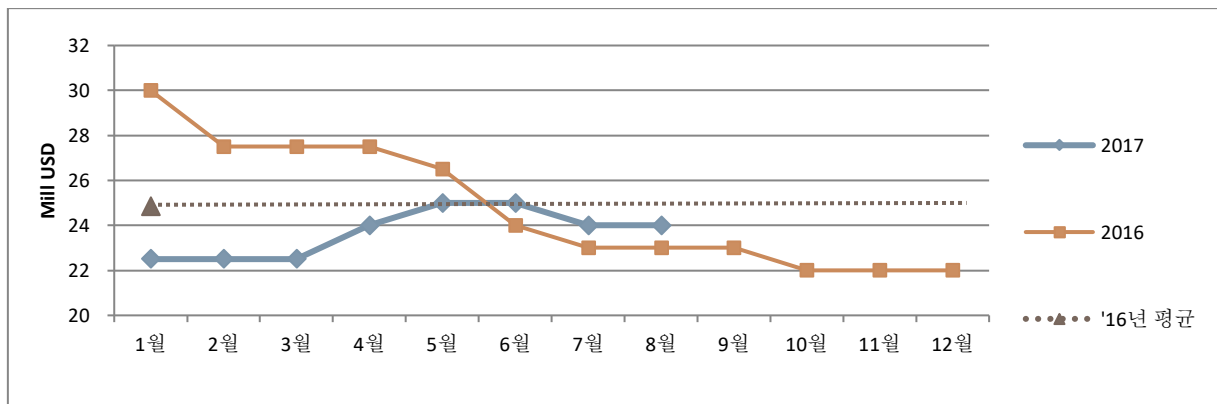
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
LNG	GALLINA	72,781	2002	JAPAN	MITS U		45	Far Eastern buyer
LNG	GALEA	72,781	2002	JAPAN	MITS U		45	
TANKER	TORM FOX (dpp)	37,025	2005	KOREA	B&W		10.7	Indonesian buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

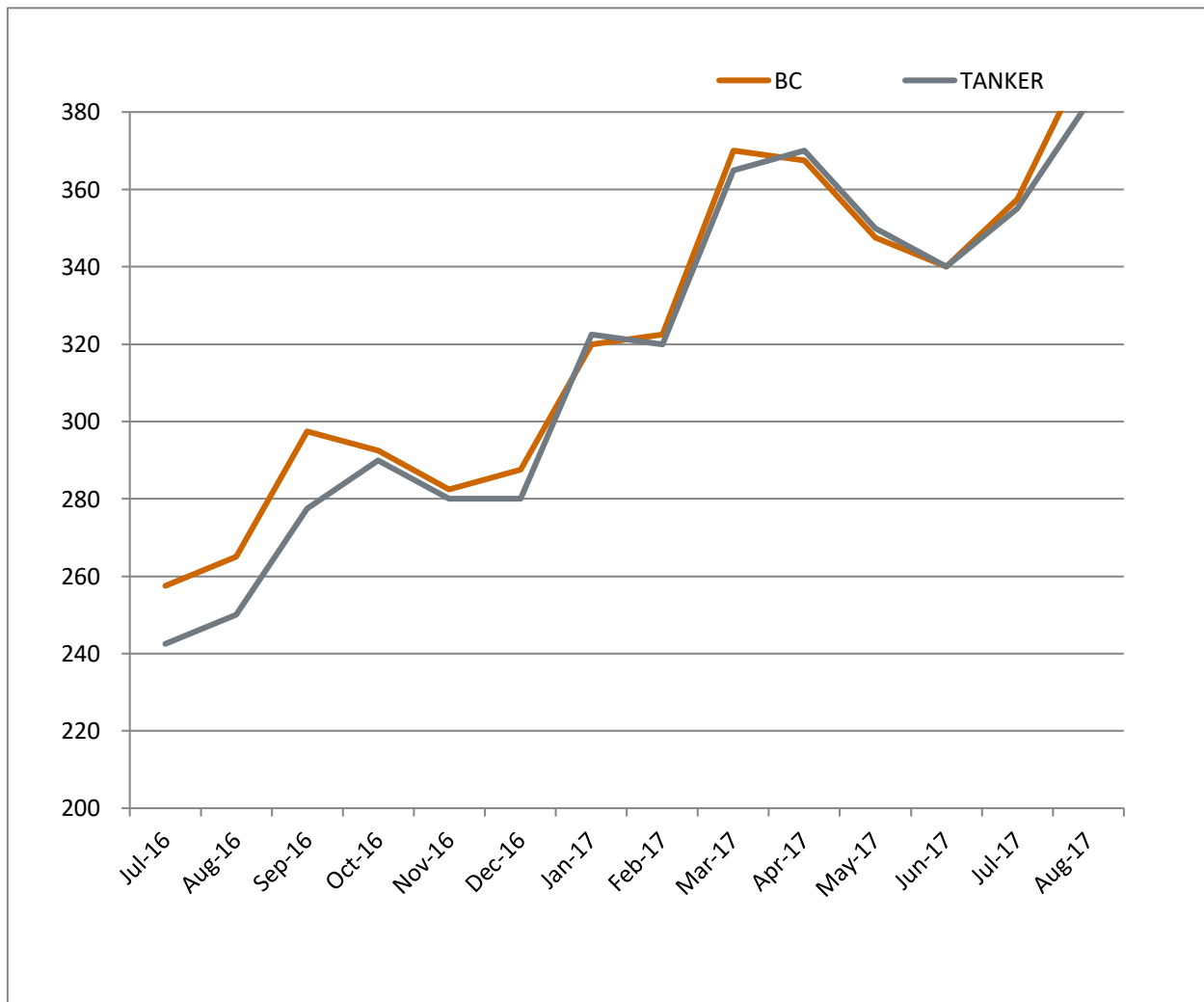
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HS CHOPIN	44986	2007	KOREA	B&W	3586	TEU	8.25	Qatar buyer
CONT	CHIEF	36003	2001	POLAND	B&W	2754	TEU	6.0	Chinese buyer
CONT	ORIENT SPIRIT	8713	1995	JAPAN	B&W	500	TEU	1.5	Far Eastern buyer

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%	350.63	32.0%	250.00	382.50	7.7%	53.0%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	352.50	31.7%	265.00	395.00	10.5%	49.1%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



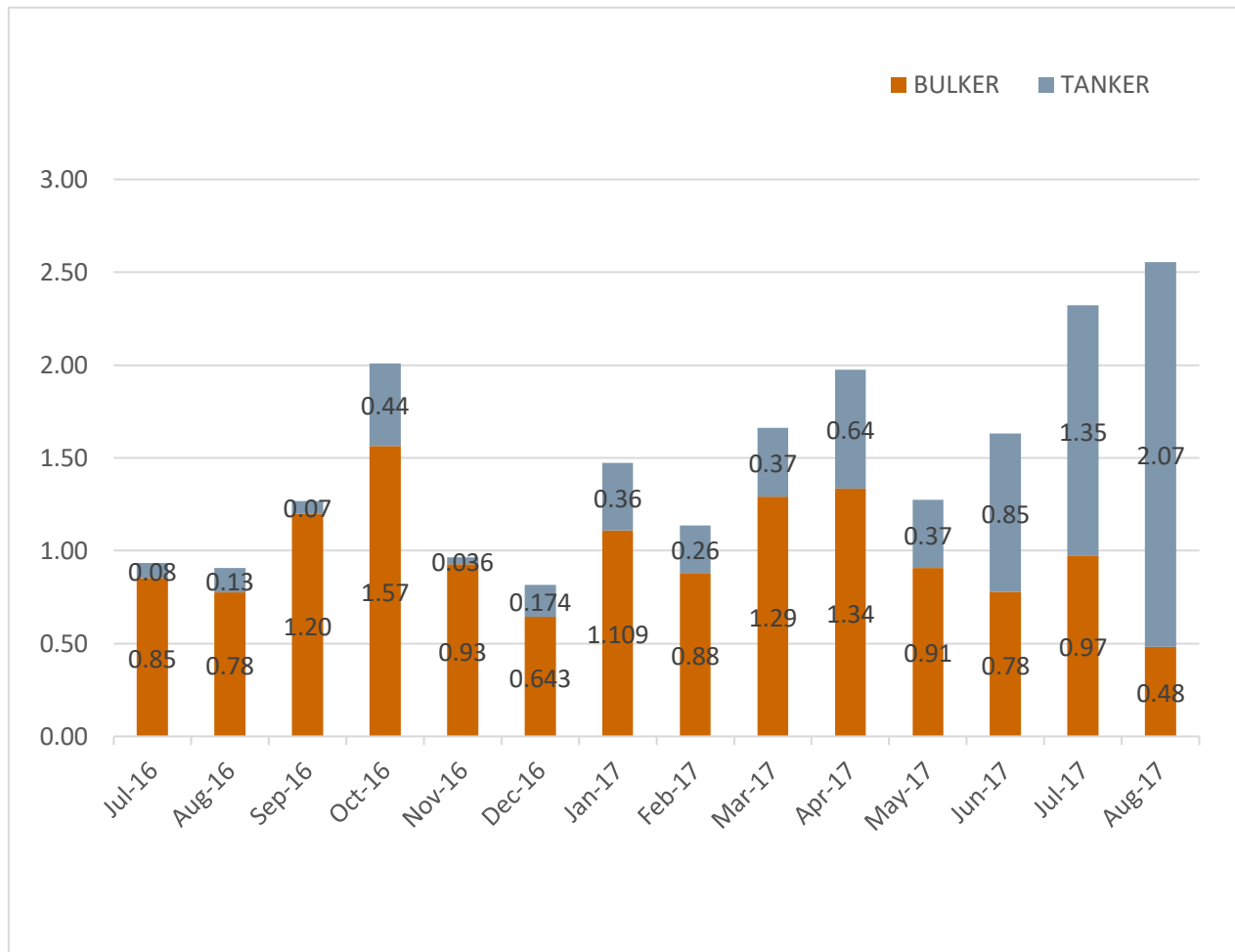


V. DEMOLITION

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	6.26	218.9%	60	130.4%	0.13	4	2.07	1,469.7%	14	250.0%
BC	27.34	428	7.76	28.4%	199	46.5%	0.78	17	0.48	-37.8%	15	-11.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

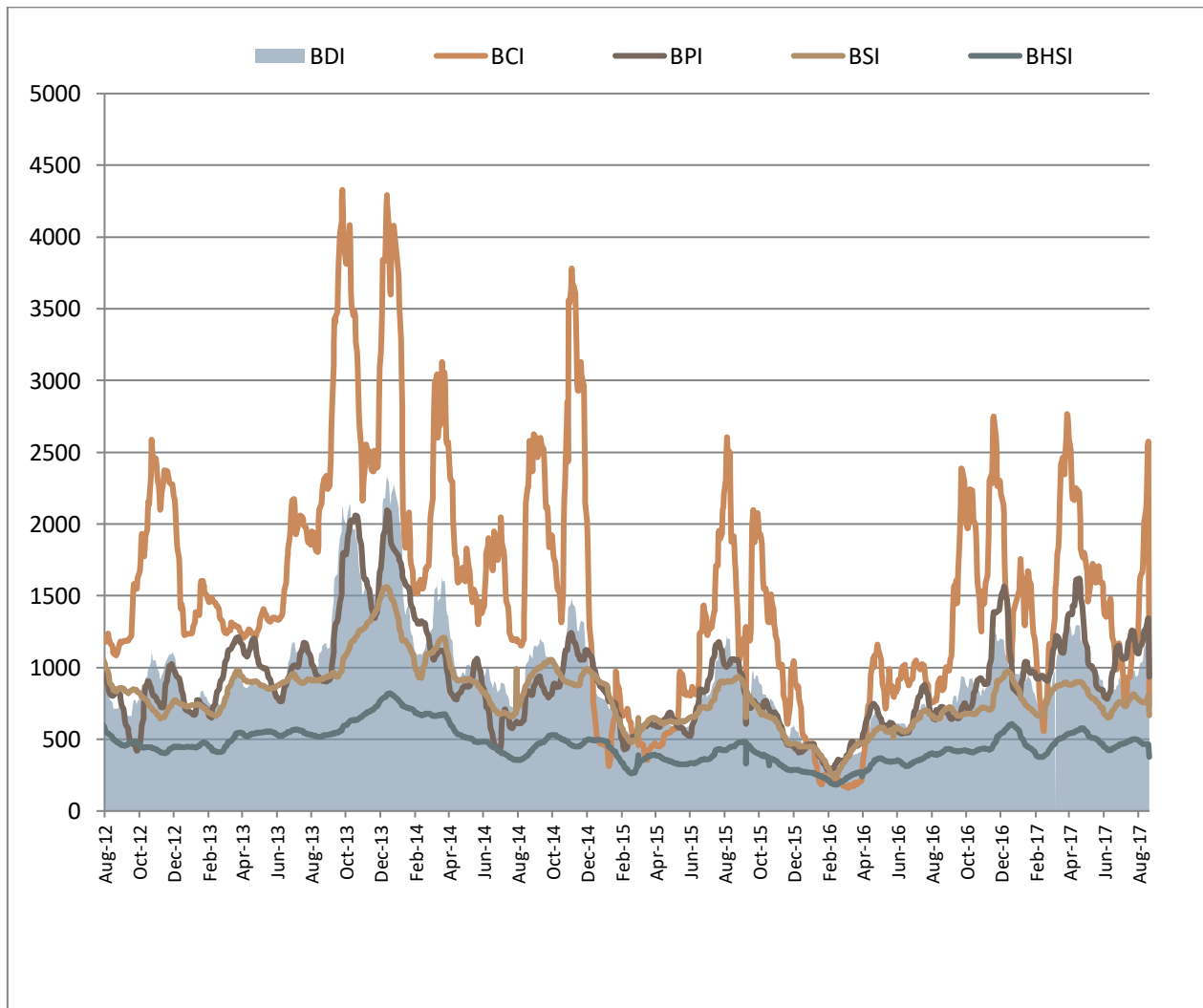
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
CONT	HYUNDAI GENERAL	68,519	23050	1996	KOREA	B&W	415	All sub-conti option
MPP	ATLANTIC ACTION	17,670	8960	1993	GERMA NY	SULZ	402	All sub-conti option
PCC	FRISIA	13,920	10396	1985	JAPAN	B&W	418	AS IS Colombo



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-08-18	2017-08-11	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1260	1138	▲122.00	2337	290
BCI	2574	2013	▲561.00	4329	161
BPI	1345	1256	▲89.00	2096	282
BSI	806	759	▲47.00	1562	243
BHSI	465	466	▼-1.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	308.50	▼-4.50	295.00	▼-5.50	291.00	▼-9.50
IFO180	333.00	▼-7.00	326.50	▼-7.00	375.50	▼-15.50
MGO	474.00	▼-10.00	461.50	▼-5.00	492.50	▼-4.00

❖ 기준일 : 8 월 18 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-08-18	2017-08-11	CHANGE
미국달러	1135.90	1141.10	▼-5.20
일본엔(100)	1037.21	1045.20	▼-7.99
유로	1332.30	1342.50	▼-10.20
중국위안	170.01	170.69	▼-0.68

❖ 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