

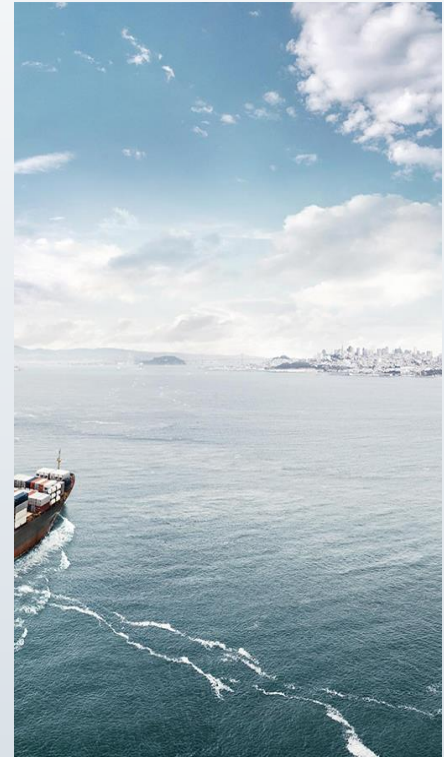


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.164

Updated August 29, 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	14
- 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

현대미포조선이 사우디아라비아 국영 해운사 바흐리로부터 1억 2,000만 달러(약 1,350억원) 규모의 벌크선 4척을 수주했다. 수주한 선박은 현대비나신 조선소에서 건조된 후 오는 2020년까지 인도 예정이다. 현대미포조선은 2003년부터 바흐리에 석유화학제품운반선(PC) 12척, 컨로선 6척 등 총 18척을 인도했으며, 바흐리는 지난 6월 현대삼호중공업으로부터 30만 DWT급 초대형원유운반선(VLCC)인 '마하라'호를 인도받기도 했다. 특히 최근 현대중공업이 바흐리와 스마트십 공동으로 개발하는 등 기술 개발에도 함께 나서고 있다.

STX 조선해양은 그리스 판테온탱커스(Pantheon Tankers)와 5만 DWT급 MR 탱커선 2척에 대한 건조협상을 진행 중인 것으로 알려졌다. 구체적인 내용은 공개되지 않았으나 판테온탱커스가 STX 조선과 선박 건조를 위한 의향서(LOI)를 체결했으며 동형선 2척에 대한 옵션계약도 포함된 것으로 보고 있다. 척당 선박가격은 3,300만 달러 수준이며 선박 인도는 오는 2019년 이뤄질 예정이다. 이번 계약이 확정되면 판테온탱커스가 현재 발주 중인 선박은 5척으로 늘어나게 된다. 판테온탱커스는 현대중공업에 수에즈막스 유조선 1척을 발주 중이며 일본 나무라조선(Namura Shipbuilding)에서도 아프리카막스 유조선 2척에 대한 건조작업이 진행 중이다. 수에즈막스 유조선은 올해 중 인도되며 아프리카막스 유조선은 오는 2018년 인도될 예정이다.

삼성중공업과 대우조선해양이 글로벌 해운사 MSC로부터 11척의 초대형 컨테이너선 수주가 임박한 것으로 알려졌다. 수주 규모는 15억 달러, 한화로는 1조 6,000억원 규모의 대형 수주 건이다. MSC가 발주하는 선박은 2만 2,000TEU급으로 메가컨테이너선으로 분류된다. 최근 CMA-CGM사가 중국 조선사 두곳에 발주했던 컨테이너선과 같은 크기다. 이 선박은 오는 2020년부터 적용되는 황화합물 규제를 피하기 위한 탈황설비(exhaust-gas scrubbers)가 장착될 전망이다. 개별 탈황설비 가격은 500만 달러다. 선박의 척당 가격은 1억 4,500만 달러다.

2. 벌크선 시장동향

여름이 끝나가는 시점을 앞두고 BDI는 지난 한주간 51포인트가 하락하였다. 하지만 아직까지는 1000포인트를 상회하는 1209를 기록하고 있다.

벌크선 부문에서 케이프사이즈 2척을 포함하여 전선형에 고르게 성약소식이 있었으며, 특히 울트라막스/수프라막스 벌크선 거래량이 많았다. 용선시장의 개선 움직임이 바이어들의 구매욕구를 부추기고 있는 듯 하다.

I . MARKET OVERVIEW

케이프 "IVS Cabernet" (177,173 dwt built 2007 Namura)이 모나코바이어에게 2,000 만 달러에 매각되었고, "Cape Elektra" (179,430 dwt built 2011 Hanjin)가 중동바이어에게 3,000 만 달러에 매각되었다. 마켓밸류에서 크게 벗어나지 않는 수준으로 보여진다.

중국의 Greathorse Shipping 이 울트라막스 벌크선 6 척을 매각하였다. 2015 년산 4 척은 싱가포르의 Olam 사로 척당 2,015 만 달러에 일괄매각하였고, 2014 년산 2 척은 그리스 바이어에게 척당 1,900 만 달러에 일괄매각하였다.

3. 탱커선 시장동향

탱커선 선주들은 아직도 휴가모드 중인 듯 탱커선 시장은 여전히 조용하다. 거의 opex 수준까지 떨어진 수입에, 활발한 거래가 이루어지고 있는 해체선 시장과는 상반되게, 중고선 시장은 거래가 많지 않다. 때문에 8 월 30 일로 오퍼제출 기한이 다가오는 VLCC "NICHINORI" (298,414 dwt, built 2002, Universal SB)이 얼마를 받게 될지 이목이 집중되고 있다.

MR 탱커선 "Epiphany" (47,000 dwt built 2002 Uljanik, Croatia)가 850 만 달러에 그리스 바이어에게 매각되었다. 케미컬 부문에서 케이에스마린의 "KY Venus" (13,000 dwt built 2010 Kwangsung, South Korea)가 홍콩에서 진행된 경매를 통해 다시 국내 바이어에게 1,000 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다

4. 해체선 시장동향

지난 몇주간 인도아대륙의 철강재 가격상승의 영향으로 해체선가 역시 동반 상승하고 있다. 방글라데시/인도 딜리버리 기준으로 탱커선과 컨테이너선 가격은 ldt 당 400 불 이상으로 올랐고, 탱커선 매입이 불가능한 파키스탄 바이어들이 벌크선으로 몰리면서 사상처음으로 벌크선 해체선가가 탱커선보다 높아졌다. 케이프벌크선 "Berge Yotei" (172,845 DWT / Built 1997 at NKK Japan / 21,221 LDT)이 ldt 당 425 달러에 매각되었다. 게다가 벌크선 용선시장이 개선되면서 해체선 시장에 투입되는 벌크선 숫자가 줄어든 것도 한 요인이다.

I . MARKET OVERVIEW

한편, 대형 탱커선의 해체매각이 이어지고 있다. 지난주만해도 VLCC2 척을 포함해 아프라막스급 탱커선 3척이 매각되었으며 대부분 방글라데시 해체야드를 향하고 있다. 탱커선 해체선가는 아직까지 상승세를 유지하고 있다. 하지만 이미 매각된 탱커선의 숫자가 상당히 많은 만큼 로컬해체야드의 수용량이 다 채워져 버리면 지금의 선가수준을 유지하기 어려울 수도 있다.

II . ISSUE & TREND

1. 해운업 살리기·수산업 지원, 내년 예산 4 조 9 천억원

해양수산부가 한진해운 파산, 연근해 어업 생산량 축소 등으로 위기를 겪는 해양수산업 지원을 위해 내년 4 조 9 천 464 억원의 예산을 편성했다.

정부의 사회간접자본(SOC) 예산 감축 기조에 따라 항만 등 SOC 예산이 올해보다 2.0% 줄어든 2 조 3 천 869 억원으로 책정됐다. 하지만 수산(2 조 1,235 억원·0.1% ↑)·해양환경(2,402 억원·5.8% ↑)·과학기술(1,958 억원·1.12% ↑) 등 다른 분야가 증액되면서 총예산은 올해보다 0.6%(300 억원) 감축되는데 그쳤다.

해수부는 해운업 장기 불황과 한진해운 파산 등으로 침체된 해운산업 재건을 위해 1 천억원을 출자해 한국해양진흥공사를 설립한다. 강화되는 국제 환경기준에 따라 친환경·고효율 선박 건조 지원(총 5 만 t)에 43 억원, 공공선박 발주(24 척)에 1 천 884 억원을 투입해 해운·조선업 상생체계를 구축한다. 물류 경쟁력 강화를 위해 동북아 컨테이너 환적 허브인 부산항 신항의 토도(선박운항에 지장을 주는 작은 섬) 제거 예산은 676 억원에서 810 억원으로 늘려잡고, 최대 산업항인 광양항의 항로준설 예산을 435 억원 신규 편성했다. 선박 대형화 추세에 따라 대형선도 안전하게 통항할 수 있도록 항로 개선사업에도 투자를 강화할 계획이다.

항만을 신해양산업 공간으로 재창조하기 위한 해양산업 클러스터 예산은 3 억원에서 10 억원으로 증액하고, 영종도 매립지 재개발을 위한 기반시설 구축 예산도 56 억원에서 67 억원으로 늘렸다. 크루즈산업 육성을 위해 부산 동삼동 국제 크루즈부두를 8 만 t 에서 22 만 t 규모로 확장하는 예산(83 억원)과 제주 서귀포 크루즈터미널(53 억원) 및 선용품 지원센터(18 억원) 개장을 위한 예산도 책정했다.

해수부는 지속적으로 감소하는 수산자원 관리를 위해 수산자원변동 예측기술(38 억원) 및 연근해 자원회복 정책 연구(5 억원)에 각각 신규 예산을 책정했다. 빅데이터 기반 수산자원 관리기술을 개발하고, 휴어제의 타당성 등 연근해 자원회복정책을 효율적으로 추진하기 위한 연구를 시행한다는 계획이다. 또 고부가가치 참다랑어·연어 양식을 위한 외해 양식과 사물인터넷(IoT) 기반 스마트 양식시설 설치 지원(각 3 개소)하고, 수출지원센터 확대 등 해외시장 개척 예산은 269 억에서 284 억원으로 늘렸다.

II . ISSUE & TREND

어업인 소득·경영 안정을 위해서는 영어자금 운용 규모를 늘리고 어업재해보험 등 정책보험 지원을 확대한다. 조건불리지역 수산직불금은 단가를 55 만원에서 60 만원으로 인상하는 동시에 모든 도서 지역으로 지급대상을 확대할 방침이다.

해수부는 내년에 수산업계와 건설업계의 갈등을 야기한 바닷모래 채취 문제와 관련해 골재채취가 해양환경에 미치는 영향 분석 및 골재채취 해역 복원기술 연구를 진행한다. 골재채취 해역 해저지형 변동도 조사할 계획이다. 이를 위해 총 17 억원을 신규 예산으로 편성했다.

건설업계는 골재 부족으로 바닷모래 채취가 불가피하다는 입장이지만, 수산업계는 남해와 서해에서의 건설 골재용 바닷모래 채취가 해양 생태계를 파괴한다며 채취 중단을 요구해왔다. 김영춘 해수부 장관도 취임 초부터 골재채취가 바다에 어떤 영향을 미치는지 과학적 조사가 선행돼야 한다는 분명한 입장을 여러차례 밝힌 바 있다. 해수부는 바닷모래 채취로 인한 해양환경 및 수산자원 영향조사 등을 통해 피해 최소화 방안을 마련한다는 계획이다.

해수부는 '해양영토 수호와 해양안전 강화'를 목표로 중국어선 불법어업 단속을 위해 1 천 500t 급 어업지도선 4 척을 신규 투입(2019 년 추가 2 척 예정)하는 한편 독도가 우리 고유 영토임을 증명하는 과학적 증빙자료를 지속적으로 확보하고, 영해기점 영구시설물 설치도 확대하겠다고 밝혔다.

2. 중소조선사 수주 숨통...정부, 선수금환급보증 발급에

1 천억 지원

중소 조선사들이 글로벌 업황 악화와 대형사 수주감소에 따른 매출급감으로 도산위기에 직면하면서 어려움을 겪었던 선수금환급보증(RG) 발급에 숨통이 트일 전망이다.

정부는 산업은행이나 기업은행 등이 발급하는 RG 에 대해 4 년간 1 천억 원의 특별보증을 하는 형태로 중소 조선사들을 지원하기로 했다. RG 는 조선사의 선박건조 중 조선사 부도 등으로 선박 인도가 불가능한 경우 금융회사가 선주에 선수금을 대신 지급하기로 약정하는 보증으로, RG 발급이 돼야 수주가 성사된다.

II . ISSUE & TREND

기획재정부와 금융위원회, 산업통상자원부, 해양수산부 등은 24 일 정부서울청사에서 경제관계장관회의를 열고 이런 내용의 '중소조선사 대상 RG 발급 원활화 방안'을 확정했다.

정부는 산은이나 기은 등 정책금융기관 등에서 중소조선사에 발급하는 RG 에 대해 75%까지 신용보증기금에서 1 천억원 규모로 특별부분재보증을 하는 형태로 리스크를 분담해 중소조선사의 RG 발급을 지원할 예정이다. 100 억원 규모의 선박 건조시 산은·기은은 조선사에 80 억원 규모의 RG 를 발급하고 신보는 산·기은의 RG 에 대해 60 억원 보증을 해주는 식이다.

이찬우 기획재정부 차관보는 이날 관계부처 합동브리핑에서 "중소조선사는 최근 정부의 선박발주 지원확대 등으로 RG 수요가 증가하고 있지만, 조선업황 부진에 따른 금융권의 리스크 회피 성향으로 인해 발급을 받는데 어려움을 겪고 있다"고 말했다. 그는 "건조능력이 있는 중소조선사들이 수주를 했음에도 RG 가 발급되지 못해 경영상 어려움을 겪는 일이 없도록 정책적으로 지원하는 것"이라며 "지역경제와 고용에도 영향이 있을 것으로 보며, 필요하면 조선업황과 구조조정 상황과 연계해서 추가대책을 마련할 것"이라고 설명했다.

정부는 중소조선사의 업력과 동종 유사선박 건조경험 등 건조능력과 건조 가능성을 고려해 지원대상을 심사, 선발할 예정이다. 단독건조를 해본 경험이 없거나, 재무건전성이 다소 미흡하더라도 건조능력이 충실하다면 시중은행보다 기준을 완화해 지원한다는 방침이다. 재원은 산은과 기은, 수협과 정부가 신보에 특별출연해 4 년간 연 250 억원씩 1 천억원 규모로 조성한다. 당장 산은, 기은, 수협이 50 억원을 투입하고, 정부는 최대 200 억원을 특별출연한다. 정부는 이 밖에 시중은행이 중소조선사 RG 발급에 적극적으로 참여할 수 있도록 RG 발급 실태조사 결과 등을 공유하고, 인도리스크가 상대적으로 안정적인 정부 신조지원 사업에 시중은행들의 RG 발급 참여를 유도할 계획이다.

또 산업통상자원부, 금융위원회, 금융감독원, 은행과 중소조선사가 분기당 1 차례씩 모이는 정례 실무협의체를 구성해 RG 발급이 어려운 경우 사유와 해결방안을 논의하기로 했다. 정부가 중소조선사 RG 발급을 지원하고 나선 것은 전반적으로 글로벌 조선·해운 업황이 어려운 가운데 최근 정부의 선박발주 지원확대 등으로 신규 발주 수요가 증가할 경우 중소조선사를 중심으로 RG 발급에 대한 애로가 제기되면서다.

정부는 연간 550 억원 이상의 중소조선사 RG 발급수요 중 300 억원은 시장에서 소화되겠지만, 조선업의 침체상황이나 중소조선사의 경영상황을 감안할 때 시중은행의 발급규모 확대에는 한계가 있을 것으로

II . ISSUE & TREND

내다봤다. 정부는 이번 지원여력 확충으로 51 개 중소조선사 중 30 여개사가 지원 대상에 포함될 수 있을 것이라며 건조능력은 충분하지만, 일시적으로 어려움을 겪거나 유사선박 건조경험 등 건조능력이 있는 조선사를 지원대상에 최대한 포함시킬 예정이라고 밝혔다.

중소조선사는 대우조선해양과 현대중공업, 삼성중공업 등 대형 3사와 STX 조선해양과 성동조선 등 중견조선사 5~6 개사보다 작은 조선사 51 곳을 말한다. 경남에 24%, 전남에 24%, 부산에 18%, 군산·충남에 14%가 각각 분포한다.

유재수 금융위원회 금융정책국장은 "조선업 구조조정과 별도로 조선업황이 회복될 경우에 대비해 경쟁력을 확보하고 산업생태계를 유지하기 위한 차원의 지원책"이라고 설명했다.

3. 씨드릴(SEADRILL), 파산 가능성 언급에 업계 '이목집중'

Seadrill의 파산 가능성 보도에 해운, 조선업계가 이목을 집중하고 있다.

Seadrill은 54 척의 해양시추 장비를 보유하고 있는 해양시추업체다. 지난 2005년 노르웨이 선박왕 John Fredriksen이 버뮤다에 설립, 동시에 오슬로 거래소에 상장했다. Odfjell(2005년), Eastern Drilling(2007), Scorpion Offshore(2010), Sevan Drilling(2013) 등 많은 시추업체들을 인수하며 성장했다. 하지만 현재 Seadrill 파산 가능성이 언급되고 있다. 80억달러(9.1조원)의 채무 만기연장과 최소 10억달러의 신규 자금 조달을 채권단과 논의하고 있고, 협상에 실패할 경우 파산 보호신청 절차를 밟을 가능성이 있다.

Seadrill의 올해 2분기 실적은 매출액 5.7억달러, 영업손실 1.0억달러(적자 전환)로 시장 추정치를 하회하는 어닝 쇼크를 기록했다. 이는 책임리그 3척의 1회성 처분 손실 1.66억달러를 인식했기 때문이다. 이로써 전체 52척 중 현재 가동중인 설비는 총 32척(가동률 97%)이다. 수주잔고(31억달러)는 전분기대비 다시 감소해 2016년 매출기준 1.0년치를 보유중이다.

파산과 관련해 올해 7월 Seadrill은 은행과 오는 9월 12일까지 반드시 포괄적 구조조정 계획에 동의해야 하는 것으로 기간을 연장했다. 또 4억달러와 4.5억달러 신용만기를 9월 14일로 연기됐다. 이에

II . ISSUE & TREND

Seadrill 은 챗터 11(파산 신청) 절차를 진행할 예정이다. 포괄적 구조조정 계획은 약 10 억달러의 자본확충 및 5 년 만기연장 채권상각 혹은 전환 등이 포함된다.

특징적인 것은 주주에게 최소한 혹은 회복 불능을 예기했다는 점이다. 발표이후 8 월 25 일 주가는 31.45% 폭락한 0.183 달러에 마감했다. 현재 삼성중공업에서 건조중인 시추설비 2 척에 대해선 아직 인도 완료되지 않은 상황으로 협의중에 있는 것으로 알려졌다.

4. 일본 해운사 빅 3, 자율주행 선박 개발 경쟁...2019 년 시험운항

닛폰유센을 비롯한 일본의 3 대 대형 해운사들이 노르웨이가 주도하는 자율주행 선박 개발 경쟁에 뛰어들어 시장 선점을 위한 각축전을 벌이고 있다.

23 일(현지시간) 미국의 블룸버그통신에 따르면 일본 최대의 해운사인 닛폰유센(Nippon Yusen KK)은 자율주행 컨테이너선을 일본과 북미 노선에 오는 2019 년 시험 투입할 계획이다. 닛폰유센 산하인 모노하코비 기술연구소의 안도 히데유키 총괄매니저는 이날 한 매체와 인터뷰에서 이같이 밝혔다. 이 노선을 시험 운항하는 자율주행 선박에는 선원 한명이 동승해 만일의 사태에 대비할 예정이다.

자율주행 선박은 전기를 동력원으로 하며 항법위성장치(GPS), 레이더, 카메라, 센서 등을 장착하고 목적지까지 무인으로 운행한다. 이 선박의 가격은 같은 크기의 유인 컨테이너 선의 3 배에 달하는 것으로 알려졌다. 하지만 선원은 물론 화석연료를 사용하지 않아 연간운영비를 최대 90%까지 줄일 수 있다. 오염 물질을 배출하지 않는 것도 또 다른 장점으로 꼽힌다.

이 무인 선박에 적용되는 데이터 전송 기술 등은 존 S 매케인호를 비롯해 지난 1 월부터 미국 구축함과 순양함이 해상에서 충돌하는 사고가 4 차례나 발생하면서 관심을 끌고 있는 상황이라고 블룸버그통신은 전했다.

닛폰유센은 일본의 MOL(Mitsui OSK Lines), K 라인(Kawasaki Kisen Kaisha Ltd) 등 대형 선사들과 함께 자율주행 선박 기술 개발 경쟁을 벌여왔다. 이 해운사는 ▲레이더 제조업체인 후루노 전기(Furuno

II . ISSUE & TREND

Electric) ▲통신장비 제조사인 저팬라디오(Japan Radio)·도쿄 케이키(Tokyo keiki) 등과 손을 잡고 자율주행 선박의 눈에 해당하는 충돌방지 장치 개발에 박차를 가하고 있다.

하지만 일본의 해운선사들 가운데 자율주행 선박 투입 시기를 공개한 것은 이 회사가 처음이다. 일본정부는 이 분야 세계 표준을 선점하기 위해 데이터 전송을 비롯한 민간기업의 자율주행 선박 관련 기술을 지원해왔다. 오는 2025년까지 일본 국내에서 건조된 선박 250 대에 최첨단의 데이터 전송 기술을 장착하는 것이 목표라고 통신은 일본 정부가 지난 6월 발표한 백서를 인용해 밝혔다.

일본 해운사들이 자율주행 선박 개발에 박차를 가하는 데는 글로벌 해운시장의 주도권을 거머쥐기 위해서라고 분석했다. 선장이 운전대를 잡지 않아도 전기를 동력원으로 목적지까지 무인운행하는 자율주행 선박은 인건비는 물론 연료비도 대폭 줄여 경쟁우위를 창출할 수 있기 때문이다. 세계 해운 시장 규모는 3340억 달러(약 376조 9190억원)에 달한다고 통신은 전했다.

자율주행 선박 경쟁에 뛰어든 비단 일본만은 아니다. 이 분야를 이끄는 선도 국가는 노르웨이이다. 농화학업체인 야라인터내셔널과 방산업체인 콩스버그그룹 등 노르웨이 기업 2곳이 공동 제작 중인 비료 컨테이너 자율주행 선박인 '야라 버클랜드(Yara Birkeland)'호는 이르면 내년 말 라비크 항까지 59.5km를 첫 시범운행할 예정이다.

영국의 롤스로이스 홀딩스도 유사한 기술에 투자하고 있으며, 오는 2020년까지는 로봇이 운행하는 자율운항 선박(robotic ships)을 선보인다는 계획이다. 호주에 본사를 둔 세계 최대 광산업체인 BHP 빌리턴(Billiton)도 이 선박을 도입하는 방안을 검토하고 있는 상황이다.



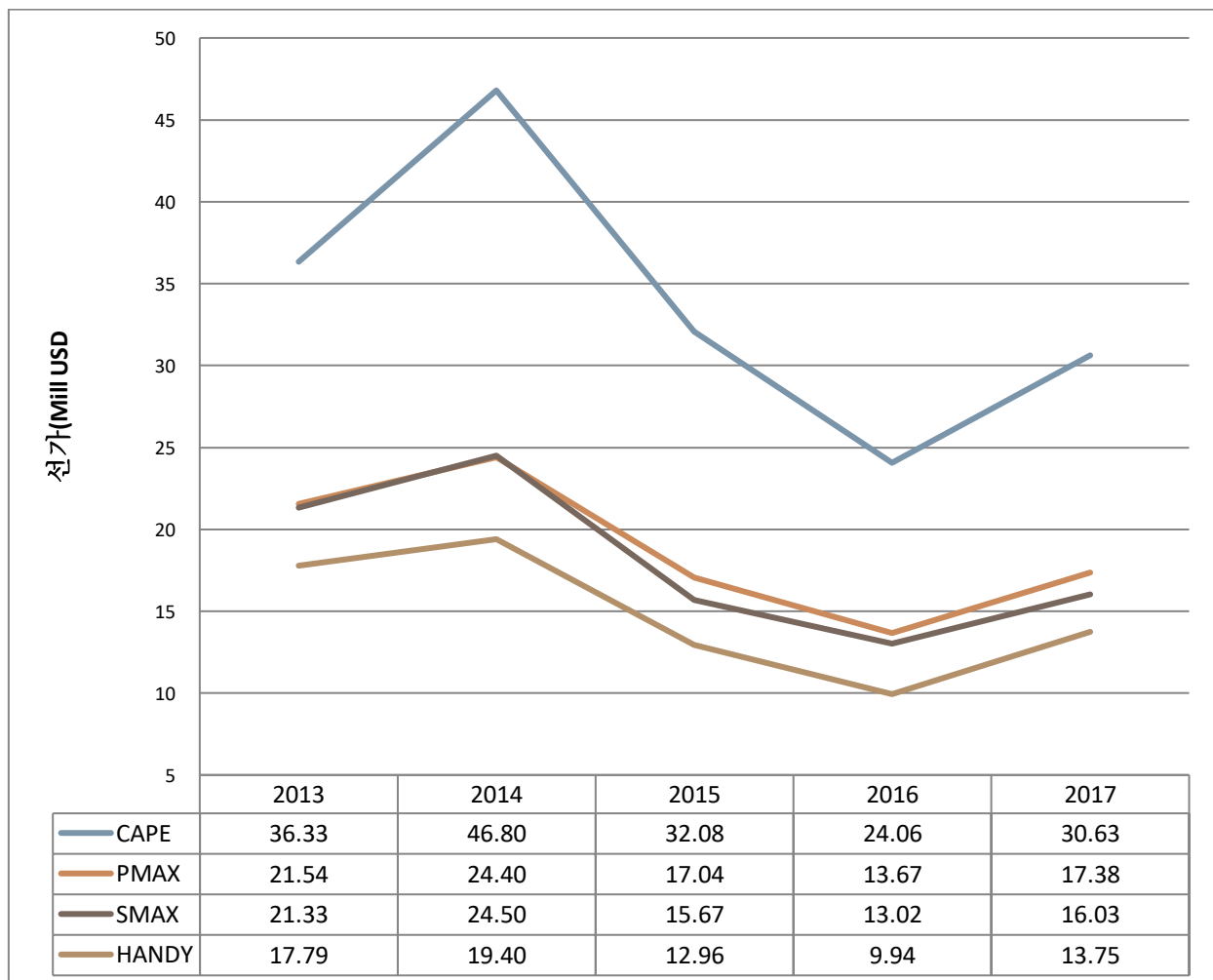
III. BULK CARRIER

(◆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	17.38
	-2.45%	13.27%	-30.16%	-19.80%	27.13%
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)

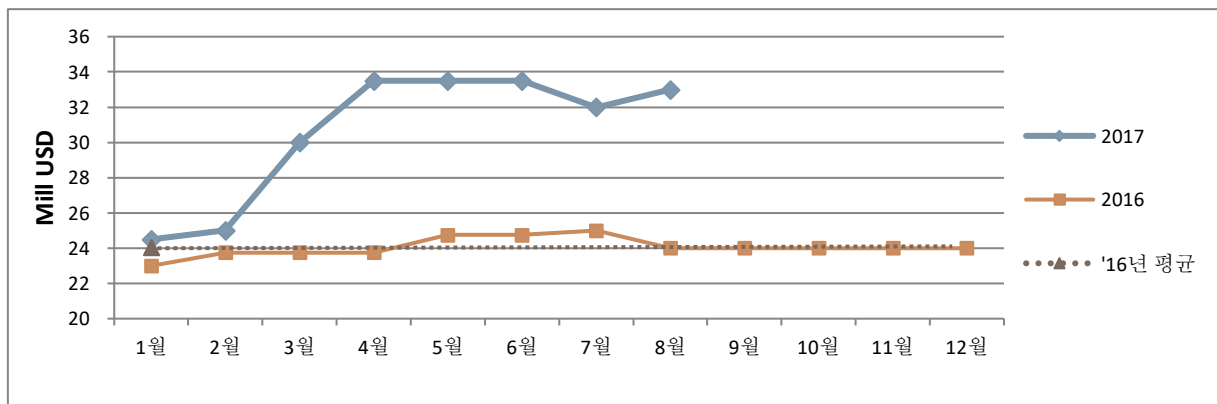




III. BULK CARRIER

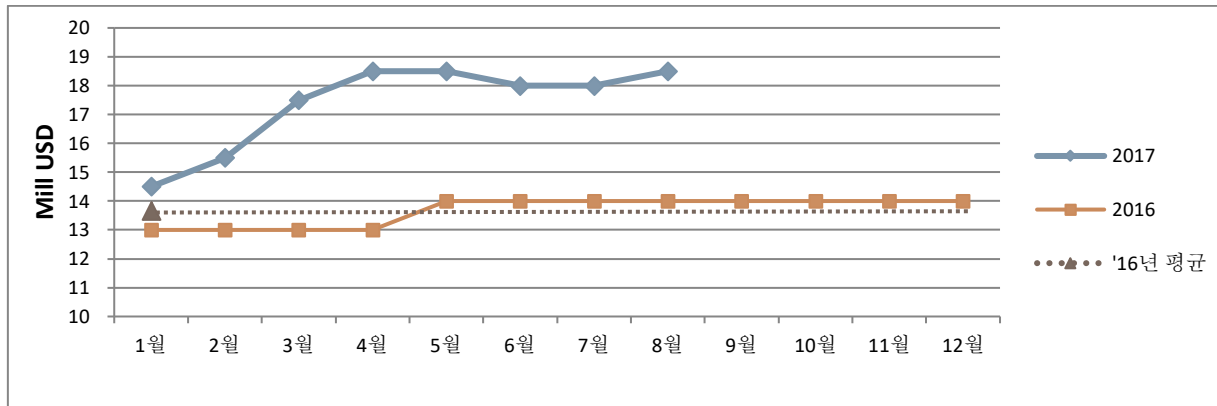
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	33.00		30.6
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%		27.3%
	PMAX 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50		17.4
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	2.8%		-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%	32.1%		27.1%
	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

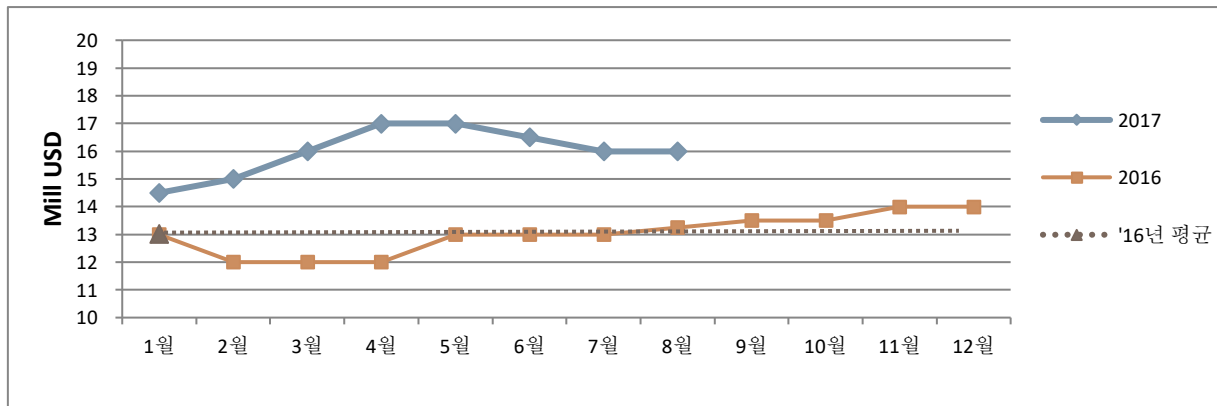


III. BULK CARRIER

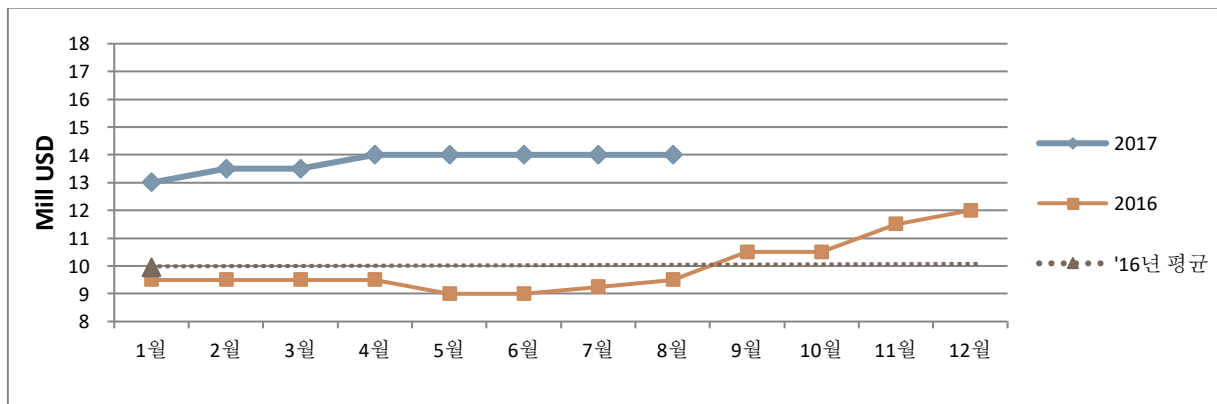
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CAPE ELEKTRA	179,430	2011	KOREA	B&W		30	M.Eastern buyer
BC	IVS CABERNET	177,173	2007	JAPAN	B&W		20	Monaco buyer
BC	HB PRINCESS	81,648	2013	CHINA	WART		17	Undisclosed buyer
BC	PRIVATLANTIC	75,051	2012	JAPAN	B&W		18.5	Chinese buyer
BC	TIGER TINAJIN	63,488	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	20.15	Singapore buyer (Olam)
BC	TIGER HONGKONG	63,488	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	20.15	
BC	TIGER BEIJING	63,488	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	20.15	
BC	TIGER ZHEJIANG	63,488	2015	CHINA	B&W	C 4x30t	20.15	
BC	TIGER SHANGHAI	61,542	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	19	
BC	TIGER ANHUI	61,542	2014	CHINA	B&W	C 4x30t	19	
BC	PACIFIC KOREA	57,081	2012	CHINA	B&W	C 4x36t	12- 12.5	Undisclosed buyer
BC	OCEAN LEADER	56,136	2010	JAPAN	B&W	C 4x25t	14.5	Greek buyer
BC	SAMJIN RESALE 1058	35,700	2018	CHINA	B&W	C 4x35t	15.2	German buyer
BC	SAMJIN RESALE 1059	35,700	2018	CHINA	B&W	C 4x35t	15.2	



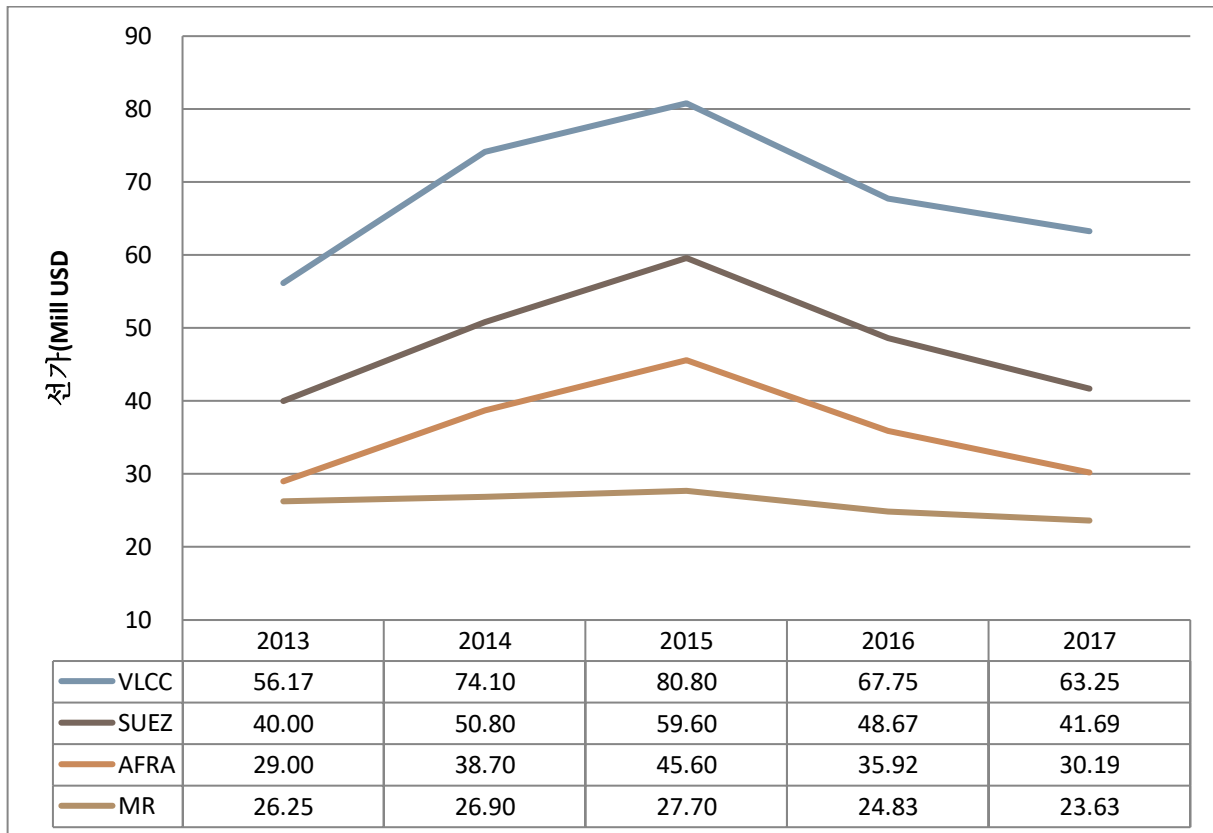
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.25
	-10%	32%	9%	-16%	-6.6%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.69
	-10%	27%	17%	-18%	-14.3%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.19
	-5%	33%	18%	-21%	-16.0%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.63
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.9%
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 : %)

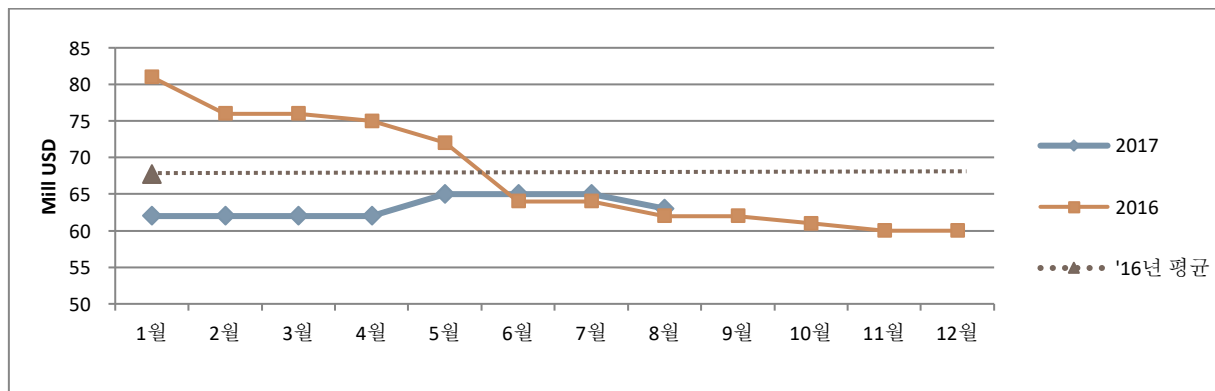




IV. TANKER

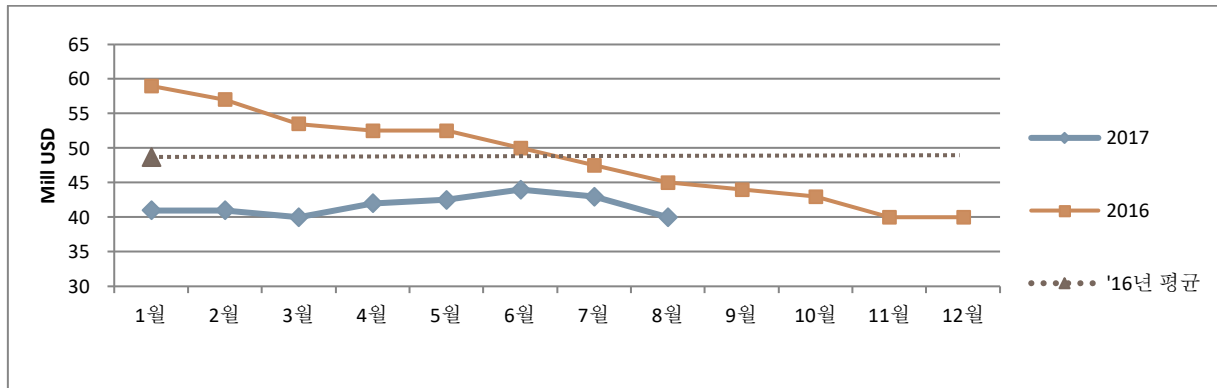
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00		63.3
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%		-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%		-6.6%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00		41.7
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-7.0%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-7.4%	11.1%		14.3%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00		30.2
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%	0.0%	0.0%	-3.2%		-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-9.1%		16.0%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	25.00	23.50		23.6
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	0.0%	-2.1%		-
		전년대비	-	-	-	-	-5.7%	4.2%	8.7%	2.2%		-4.9%
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

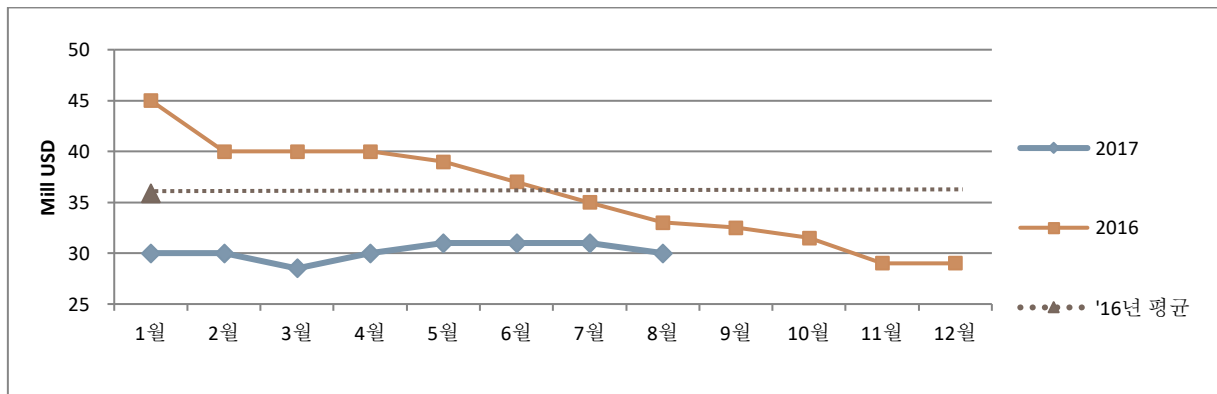


IV. TANKER

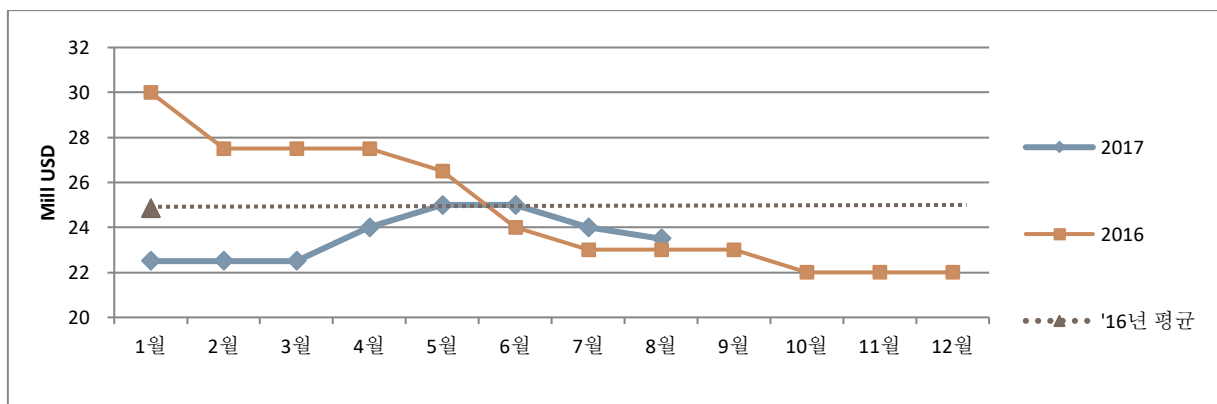
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	EIPHANY	47,465	2002	CROATI A	B&W	2	8.25	Greek buyer
OIL/CH EM	KY VENUS	13,022	2010	KOREA	B&W	2	10	Auction sale, S.Korean buyer
OIL/CH EM	LIAN RUN YANG	11,137	2009	CHINA	YAN	2	5.9	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CLIVIA	55490	2004	KOREA	SULZ	4239	TEU	8	Undisclosed buyer

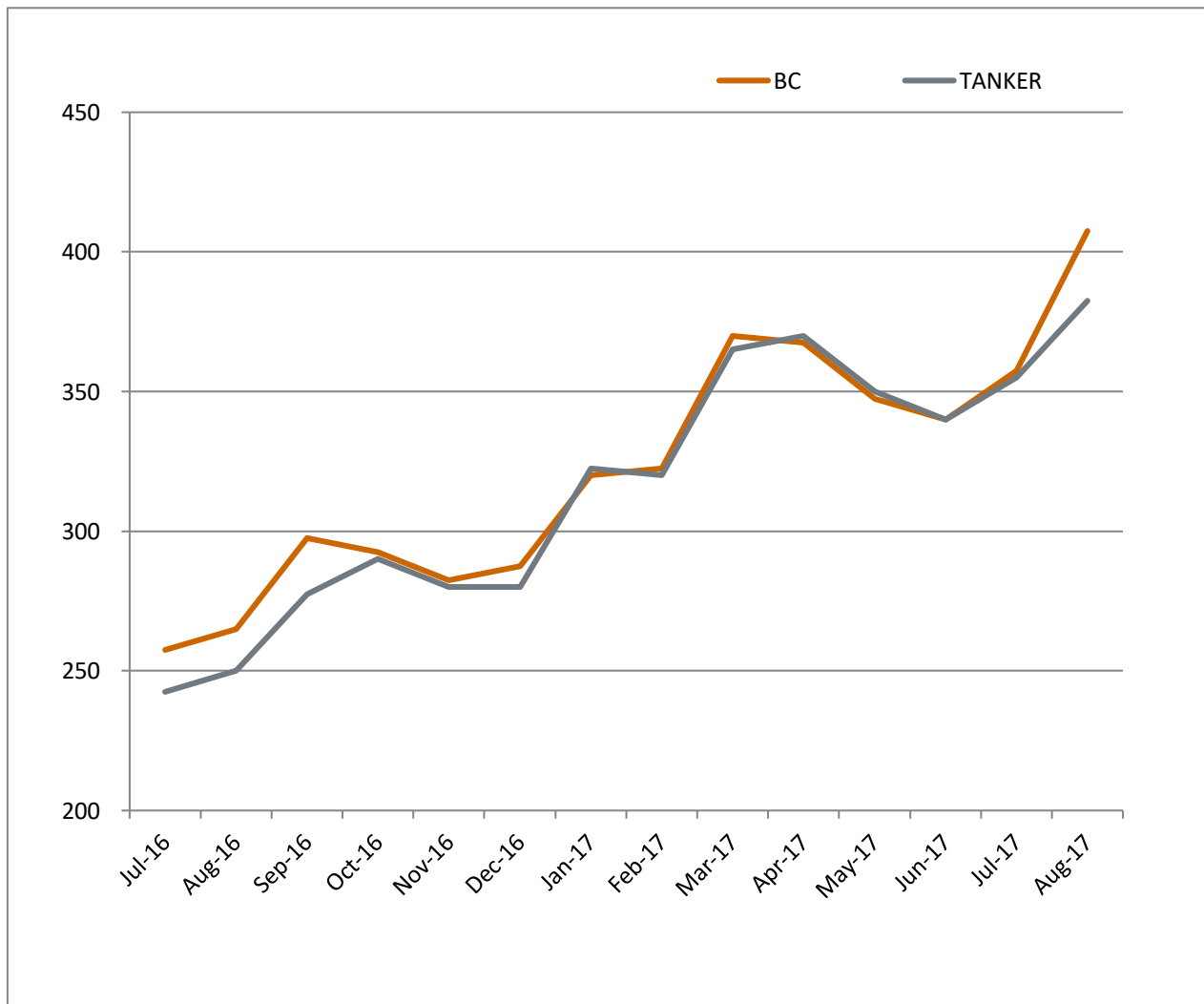


V. DEMOLITION

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%	350.63	32.0%	250.00	382.50	7.7%	53.0%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	354.06	32.3%	265.00	407.50	14.0%	53.8%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



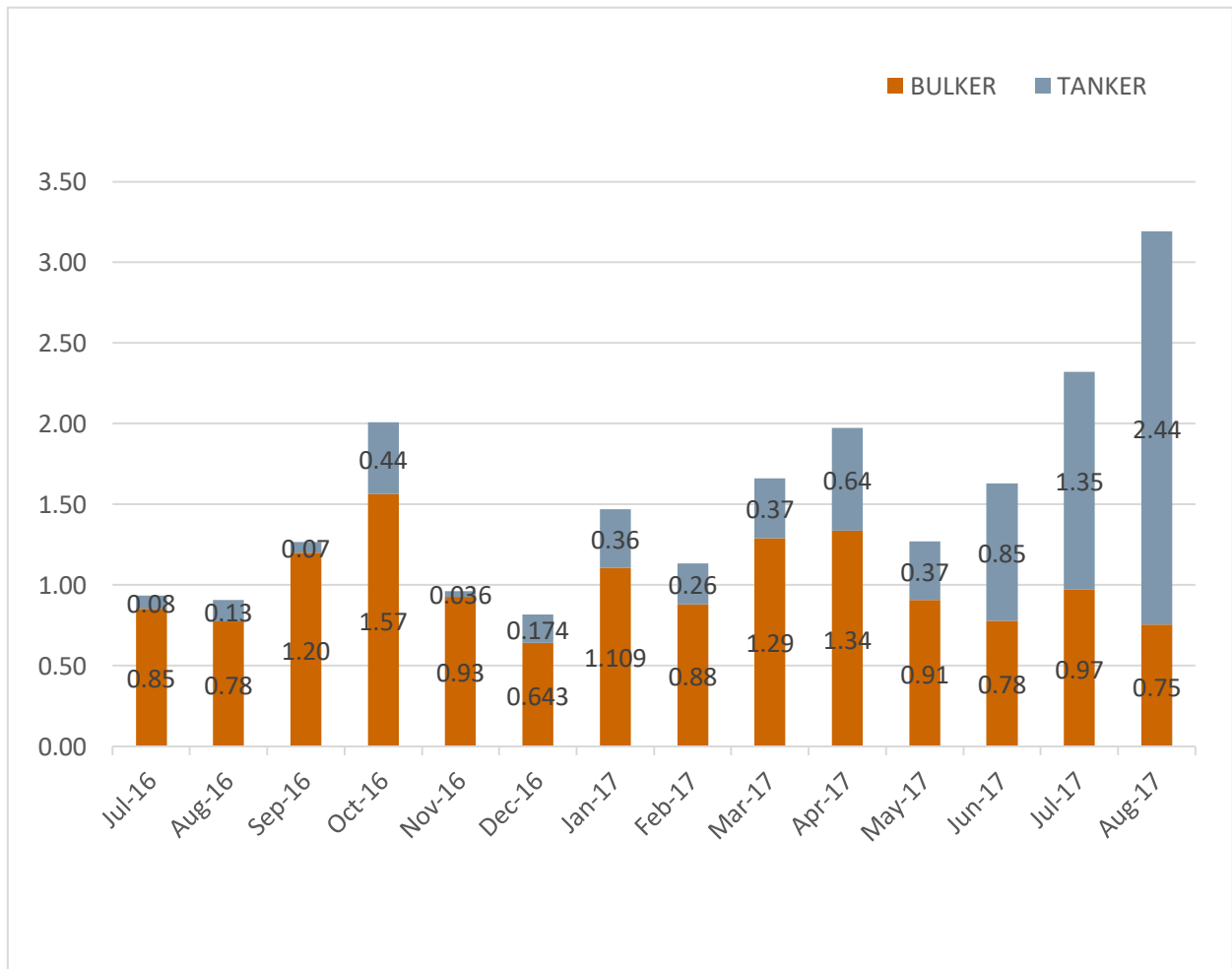


V. DEMOLITION

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	6.63	231.8%	65	141.3%	0.13	4	2.44	1,748.5%	19	375.0%
BC	27.34	428	8.03	29.4%	206	48.1%	0.78	17	0.75	-2.7%	22	29.4%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

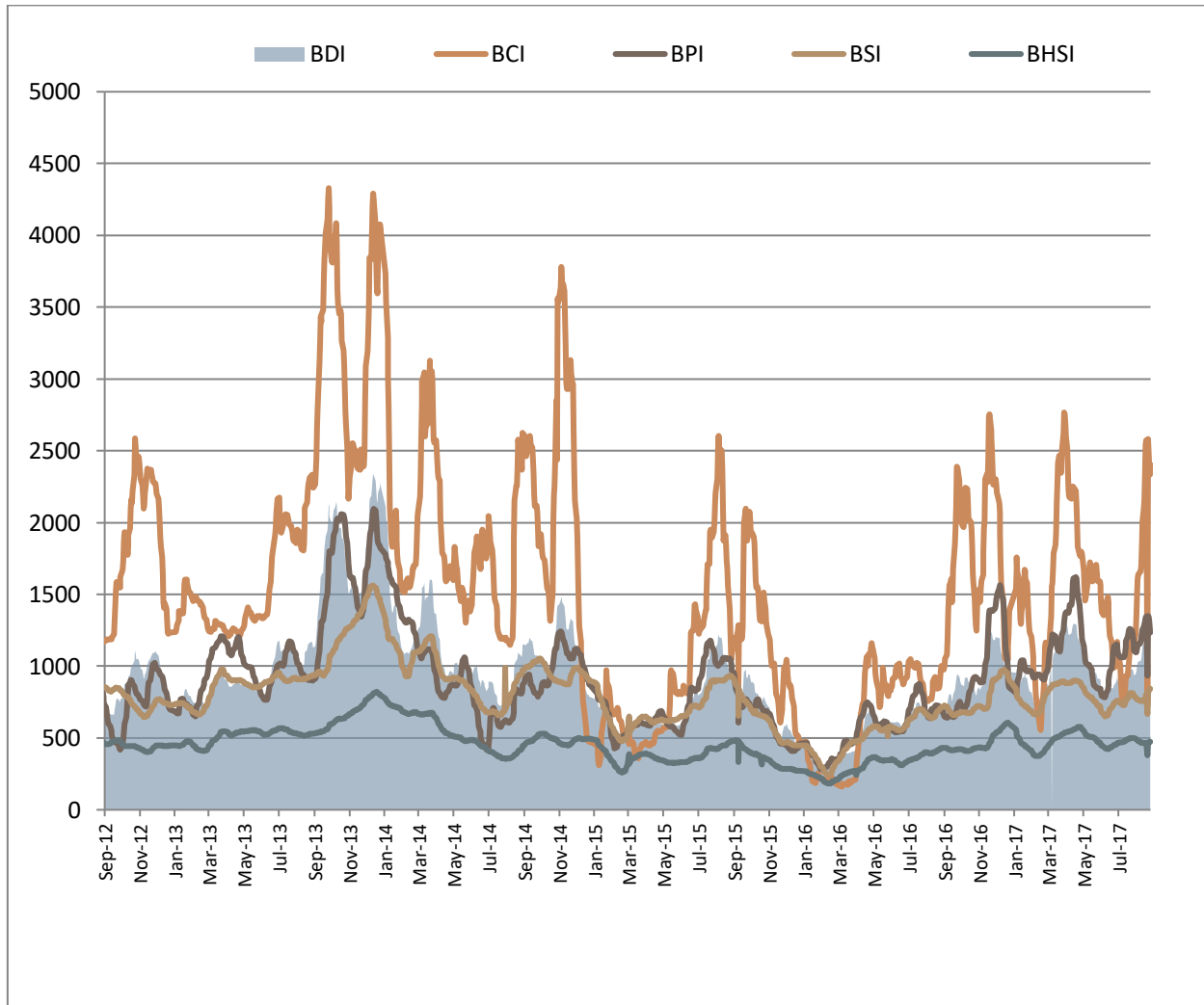
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	BERGE YOTEI	172,846	21221	1997	JAPAN	B&W	425	PAKISTAN
MPP	GORNOZAVODSK	4,705	2461	1991	TURKEY	B&W	365	BANGLADESH
OBO	KARADENIZ POWERSHIP ESRA SULTAN	109,906	18400	1996	KOREA	B&W	7.5	BANGLADESH
PCC	HYUNDAI NO. 107	12,939	12184	1987	KOREA	B&W	400	BANGLADESH
REEFER	BALTIC MERCHANT	11,055	5973	1988	JAPAN	B&W	406.5	INDIA, Option Bangladesh
TANKER	MARAN CENTAURUS	300,294	40205	1995	KOREA	B&W	404	AS IS Singapore, incl ROB 700t
TANKER	JADE PALMS	298,306	42802	1995	KOREA	SULZ	390	AS IS Singapore, safe for men entry
TANKER	HADIYAH	121,000	20148	1989	KOREA	B&W	400	AS IS Kuwait
TANKER	EAGLE COLUMBUS	107,166	16711	1997	JAPAN	B&W	405	AS IS Singapore, Incl ROB 600t
TANKER	KEROS WARRIOR	103,368	14364	2000	POLAND	SULZ	393	AS IS Singapore



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-08-25	2017-08-18	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1209	1260	▼ -51.00	2337	290
BCI	2406	2574	▼ -168.00	4329	161
BPI	1235	1345	▼ -110.00	2096	282
BSI	845	806	▲ 39.00	1562	243
BHSI	474	465	▲ 9.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	316.00	▲7.50	300.50	▲5.50	297.50	▲6.50
IFO180	341.00	▲8.00	332.00	▲5.50	384.50	▲9.00
MGO	480.00	▲6.00	467.00	▲5.50	486.00	▼-6.50

❖ 기준일 : 8 월 25 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-08-25	2017-08-18	CHANGE
미국달러	1127.30	1135.90	▼-8.60
일본엔(100)	1028.98	1037.21	▼-8.23
유로	1330.33	1332.30	▼-1.97
중국위안	169.33	170.01	▼-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