



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.166

Updated September 12, 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	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

지속적인 중국의 철광석 수요 증가로 용선시장이 활기를 띠면서 신조선시장에서도 벌크선 발주가 계속 늘고 있다.

그리스의 AEGEAN SHIPPING MANAGEMENT 사가 82,000DWT 급 캄사르막스 4+2+2 척을 COSCO ZHOUSHAN SHIPYARD 에 발주한 것으로 알려졌다. 2019 년 후반 이후에 인도되는 것으로 알려진 본 신조선들의 가격은 공개되지 않았으나 TIER II 기준 약 2,400 만 달러 일 것으로 예상된다. AEGEAN SHIPPING MANAGEMENT 는 그리스의 탱커전문 선사로 이번 캄사르막스 발주를 시작으로 드라이벌크시장 진출에 나선다.

독일 선사인 OLDENDORFF CARRIERS 사가 중국 삼진조선에 취소했던 36,000DWT 급 벌크선 2 척을 다시 발주한 것으로 알려졌다. 이번 계약은 지난달 이뤄졌으며 이미 블록제작이 진행 중인 상태였으므로 비교적 낮은 척당 1,500 만 달러로 책정된 것으로 알려졌다. 이들 선박은 오는 2018 년 가을부터 2019 년 1 월까지 인도될 예정이다.

삼진조선은 이번 계약 체결로 5 년 전 계약취소로 건조가 중단된 선박들에 대한 건조를 재개할 수 있게 됐다. OLDENDORFF 는 지난 2012 년 6 월 삼진조선에 36,000DWT 급 벌크선 4 척을 발주했으나 이후 삼진조선이 경영위기에 빠지면서 2014 년과 2015 년에 걸쳐 발주한 선박들에 대한 계약을 취소했다. 계약해지와 함께 OLDENDORFF 는 선수금환급보증(RG, REFUND GUARANTEE)에 의거해 선박 발주 시 지급한 선수금을 돌려받았지만 삼진조선은 약 50%의 공정이 진행된 선박블록에 대한 건조작업을 중단할 수밖에 없었다. 중국 중정관리절차(법정관리)에 들어간 삼진조선은 지난해 상하이 ZHOULI GROUP 에 인수되며 선박건조를 재개했다.

2. 벌크선 시장동향

벌크선 시장은 계속해서 활발한 움직임을 보이고 있다. 특히 케이프선은 스팟평균용선료가 USD 20,000 달러를 넘어서며 중고선가를 끌어올리고 있다. 케이프 부문에서 "CARTIGNY"와 "CHEVRIER"(182,651 DWT, BLT 2016 JMU)가 척당 4,475 만 달러에 매각되었다.

캄사르막스/파나막스 역시 견고한 움직임을 보이고 있다. "NAVIOS ALTAIR" (82,787DWT BLT 2006 TSUNEISHI)가 그리스 선주에게 1,450 만 달러 대에 매각되었고, OCEAN SAKURA (76,596 DWT BLT

I . MARKET OVERVIEW

2007 년 IMABARI)는 그리스 선주에 1,375 만 달러로 상당히 높은 가격에 매각 된 것으로 알려졌다. 지난 8 월 초 매각된 OCEAN SAKURA 와 자매선인 ABY DIVA(76,596 DWT, BLT 2007 IMABARI)의 경우 매각선가가 1,270~1,280 만 달러 수준이었다.

수프라막스 "NORD GLORY"(56,200DWT, BLT 2010 MITSUI)가 그리스 선주에 1,430 만 달러에 매각되며, 최근 매각된 "OCEAN LEADER (56,136 DWT, BLT 2010 MITSUI)와 비슷한 수준을 유지하고 있다. 추가로 중국 선주가 "CMB CORALIE"(53,463DWT, 2009 CHENGXI)를 930 만 달러대에 인수하였다.

3. 탱커선 시장동향

VLCC 를 제외한 수에즈막스/아프라막스 탱커선의 용선료가 급등했다. 특히 아프라막스 탱커선 평균용선료는 전주대비 40%이상 급등하며 탱커선 시장에 긍정적인 기운을 불어넣고 있다.

탱커선 중고선 거래량은 여전히 많지 않다. 주요한 이유는 지금의 낮은 선가에 선박을 매각하려는 선주들이 없어 대상선 숫자가 많지 않기 때문이다. 아프라막스 부문에서 "NEPTUNE VOYAGER"(104,785 DWT, BLT 2003 SAMSUNG)이 그리스 선주에 980 만 달러에 판매되어 역대 최저가로 기록되었다. 핸디사이즈 탱커선 "KING EMERALD" (38,850 DWT, IMO3, 2004 년 GSI)는 710 만 달러 수준에 매각되었다.

4. 해체선 시장동향

이드 알 아드하(EID AL-ADHA, 9 월 1 일-9 월 4 일) 연휴가 끝나고 로컬해체선 시장은 다시 움직이기 시작한 듯 하지만 아직까지는 거래량이 많지 않다. 해체선가는 탱커선 평균 USD 380/LDT 초반, 벌크선 평균 USD 380/LDT 초반으로 유지되고 있다.

파키스탄은 여전히 탱커선의 수입이 금지된 상황이라 벌크선으로 수요가 집중되는 반면 벌크선용선료 상승으로 인해 공급되는 대상선은 많지 않다보니 벌크선가가 탱커선보다 높게 유지되고 있다.

이러한 가격대의 형성으로 선주들이 노후 선박의 해체선매각에 관심이 증가하고 있으며, 4 분기 들어서면 시장은 더욱 활발해질 것으로 예상된다.

II . ISSUE & TREND

1. 올해 글로벌 선박 발주 500 척 돌파

올해 들어 전 세계적으로 발주된 선박이 500 척을 넘어섰다. 이는 지난해보다 약 2 개월 빠른 것이지만 2 년 연속 연간 1,000 척에 못 미치는 발주량을 기록할 가능성이 높은 만큼 경기회복에 대한 기대감은 내년으로 미뤄야 할 것으로 보인다.

12 일 영국 클락슨에 따르면 올해 들어 지난 8 일까지 글로벌 선박 발주량은 507 척을 기록했다. 지난해의 경우 11 월 들어 500 척선을 넘어섰으며 연간 기준으로는 총 586 척의 선박이 발주됐다. 이를 감안하면 올해는 약 2 개월 일찍 500 척을 넘어선데 이어 연말까지는 지난해보다 많은 선박이 발주될 것으로 전망되고 있다.

하지만 올해가 4 개월도 채 남지 않은 시점에서 글로벌 조선경기의 회복세가 뚜렷하지 않아 연간발주량은 2 년 연속 1,000 척을 밑돌 것으로 보인다. 지난 1996 년 클락슨 통계가 시작된 이후 연간발주량이 1000 척 미만을 기록한 것은 1999 년(978 척)이 처음이었으며 17 년 만인 지난해가 두 번째였다.

선종별로는 원유운반선이 143 척으로 가장 많았으며 벌크선도 123 척이 발주된 것으로 집계됐다. 원유운반선의 경우 VLCC(초대형원유운반선)을 비롯한 대형 유조선의 발주가 증가하며 지난해 연간발주량(124 척)을 넘어섰고 벌크선은 8 만 DWT 급 이상의 캄사르막스 선박이 전체 발주량 증가세를 이끌었다.

크루즈선을 비롯한 여객선은 지난해 연간발주량 대비 절반 감소한 50 척이 발주됐으며 석유제품선 및 석유화학제품선(43 척), 컨테이너선(30 척) 발주도 지난해보다 크게 줄어들었다.

선박가격은 변동이 없었지만 지난 1 일 기준 클락슨 선가지수는 124 포인트로 123 포인트였던 전월 대비 1 포인트 상승했다. 지난 6 월 2 일 122 포인트에서 123 포인트로 상승한 선가지수는 3 개월 만에 다시 1 포인트 올랐으나 여전히 바닥 수준을 벗어나지 못하고 있다.

32 만 DWT 급 VLCC 는 8,100 만달러로 지난해 말 대비 350 만달러 낮은 수준이며 18 만 DWT 급 케이프사이즈 벌크선은 50 만달러 오른 4,250 만달러에서 정체돼 있다.

II . ISSUE & TREND

82,000 m³급 VLGC(초대형가스선)는 100 만달러 떨어진 7,000 만달러를 기록하고 있으며 17 만 4000 m³급 LNG 선은 1 억 8,200 만달러로 1,500 만달러 하락했다.

컨테이너선의 경우 13,000TEU 급 선박은 지난해 말(1 억 900 만달러) 대비 50 만달러 떨어졌으나 2750TEU 급 선박은 100 만달러 오른 2,800 만달러에 발주가 이뤄지고 있다.

2. 일찍 도래한 벌크 성수기...中 철광석 수요 변화 주목

벌크선운임지수 BDI 는 기본적으로 변동성이 크고 예측하기 어려운 지표이다. 그러나 무시할 수 없는 계절성은 존재한다. 올해 상반기에는 춘절연휴가 있는 2 월이 비수기이며, 봄철이 성수기이다. 하반기에는 여름철이 비수기이며, 11 월이 성수기이다. BDI 에 영향을 주는 변수를 한 두 가지로 축약하기는 어렵다. 하지만 몇가지 이유에서 계절성이 나타나는 것으로 판단한다고 KTB 투자증권 이한준 애널리스트는 밝혔다.

이에 따르면 봄철 벌크 성수기가 도래하는 이유는 2 월 춘절 직후인 3~5 월에 중국 철강사들의 생산이 가장 활발하기 때문이며, 이에 맞춰 철광석의 주 수출국인 호주의 선적물량이 증가하기 때문이다.

연말에는 공급측면에서 한번 더 성수기가 도래하는데, 매년 월별 선박 인도량은 11~12 월에 가장 적기 때문에 수급이 타이트해지는 것으로 판단한다. 선사들은 연말 인도예정인 신조선의 선령을 낮추기 위해 조선소로부터 인도 시기를 다음 연도로 지연시키곤 한다.

원자재 교역이 부진했던 2015 년도를 제외하면 이러한 계절성의 패턴은 매년 나타난다. 그런데, 가을에 시작하는 성수기가 올해에는 다소 이른 시점인 8 월에 도래한 듯 하다고 지적했다. 이는 중국의 철광석 수요가 비수기임에도 강하기 때문일 것으로 판단한다고 밝혔다.

벌크 제 1 화물인 철광석 가격 강세 배경을 살펴 보고자 한다면 전방 수요처인 철강산업에 대한 이해가 필요하다는 것이다. 여름철임에도 철강생산 활동이 활발하고, 벌크해운 제 1 의 화물인 철광석 가격이 강세장을 형성하는 이유에 대해서 살펴보아야 한다고 지적했다.

II . ISSUE & TREND

여러 가지 원인 중에서, 당사는 중국의 철강산업 공급측 개혁이 가장 큰 영향을 주는 요인이라고 판단한다. 중국이 공급과잉 상태인 철강설비를 퇴출하고 있다는 것은 잘 알려진 사실이다. 중국의 조강생산능력은 연산 11 억톤인데, 2020 년까지 1.5 억톤의 설비를 퇴출한다는 계획이며, 올해의 설비퇴출 목표는 5,000 만톤이다. 중국 정부는 이미 상반기 4,239 만톤의 설비를 퇴출해 올해 목표의 84%를 달성했다고 밝혔다.

설비퇴출 이외에도 "띠티아오강"이라고 불리는 비규격 철강재 설비 퇴출을 진행, 2017 년 6 월 30 일부로 완료했다고 밝혔다. 띠티아오강은 각 지역에서 소규모 유도로(IF) 설비에 의해 생산됐다. 이 유도로 설비규모에 대한 정확한 통계가 존재하지 않지만 정부측에 따르면 1.2 억톤의 유도로를 폐쇄 완료했고, 더 이상의 유도로는 존재하지 않는다고 언급했다. 또한, 유도로에서 생산된 "비규격" 제품들은 규격을 따질 수 없다는 의미이므로 역시 국가통계국의 조강생산량에 집계되지 않는다. 다만, 업계에서는 2016 년의 연간 생산량은 6,500 만~7,000 만톤에 이를 것으로 추정하고 있다. 이는 중국의 2016 년 조강생산량 8.1 억톤의 약 8.0~8.7%에 해당하는 규모이다.

건설, 인프라 등 전방수요가 견조한 상황이므로, 통계에 잡히지 않던 띠티아오강의 공급 공백을 통계에 잡히는 철강사들의 제품이 메우고 있다는 판단이다. 일각에서는 설비 퇴출에도 불구하고 조강생산량이 전년대비 증가하고 있는 것을 들어 중국의 철강 구조조정이 제대로 진행되고 있지 않다고 한다. 하지만 올해 띠티아오강 생산이 전무했다고 극단적으로 가정하면 조강생산량은 사실 감소하고 있다고 볼 수 있다는 것.

그런데 단순히 "비규격"에서 "규격"으로 수요가 옮겨갔을 뿐이라면 왜 철광석 수요가 증가하는가? 유도로 설비는 철스크랩을 녹여서 쇳물을 생산하는 설비이다. 철광석이 투입되지 않는다는 의미이다. 한편 중국 통계에 집계되는 조강설비의 94%는 철광석과 강점탄을 녹여 쇳물을 만드는 고로(BF)이다. 철스크랩이 투입되는 전기로(EAF)의 비중은 6%에 불과하다. 따라서 철스크랩으로 생산하던 유도로 물량의 대부분은 고로로 옮겨 간다고 볼 수 있을 것이다. 철광석에 대한 수요가 증가하는 원인을 여기에서 찾을 수 있다는 것이다.

설비감축, 유도로 퇴출 외에 또 다른 주제가 있다. 중국 정부는 저품위 철광석을 소결해 투입하는 고로도 폐쇄 대상으로 지정한다는 발표를 했다. 소결(sintering)공정이란 저품위 철광석 가루를 선별, 덩어리로 뭉쳐 적정한 품위로 높이는 작업이다. 철광석 분진을 뭉치는 이 과정에서 필연적으로 환경오염 물질이 배출된다. 이러한 환경규제 때문에 저품위 철광석에서 고품위 철광석으로 수요가 옮겨 가고 있는 것이다.

II . ISSUE & TREND

고품위와 저품위 철광석 가격간의 스프레드가 벌어지고 있는 점이 이를 잘 설명한다. 중국 내수에서 생산하는 철광석의 품위가 30% 이하로 매우 낮고, 호주와 브라질산 철광석의 품위가 높다는 것은 잘 알려진 사실이다. 따라서 벌크 제 1 화물인 철광석의 해상운송 수요가 강해질 수 있다. 또 호주보다 고품위인 브라질산 철광석의 수요가 강하다. 그간 중국의 철광석 수입국은 호주에 편중돼 있었는데, 브라질산 철광석의 점유율이 확대되고 있다. 브라질은 중국까지의 운송거리가 호주의 3.4 배이므로 톤-마일 수요에도 긍정적이다.

중국 내 항만의 철광석 재고를 우려하는 시각이 있다. 최대 수입국인 중국의 철광석 재고가 높다는 것은 향후 철광석 물동량 감소로 직결될 수 있는 약점인 것처럼 보인다. 2016 년 5 월 항만재고가 1 억톤을 돌파했고 이후로 지속 상승해 17 년 8 월 현재 재고는 1.3 억톤에 육박한다. 그럼에도 같은 기간 동안 철광석 가격은 톤당 55 불에서 78 불까지 상승했다. 고품위-저품위 스프레드가 벌어지기 시작한 2016 년 하반기부터 이러한 논리가 통하지 않는다..

항만재고가 넘치는 지금, 언론보도에 의하면 62~66%의 고품위 철광석은 찾아보기 어렵다고 한다. 품위별 재고량이 집계되지 않지만, 현재 쌓여있는 재고의 3 분의 2 이상이 저품위 철광석이라고 알려져 있다. 재고량을 집계하는 기준은 톤(tonne)이다. 그런데 항만에 쌓여 있는 철광석의 톤이 아니라 그 안에 함유된 철 성분(Fe)을 생각해 볼 필요가 있다는 것이다. 만약 고품위 선호 현상 때문에 항만에 쌓여있는 철광석 재고의 평균 품위가 하락했다면, 톤수는 늘어나도 이상할 것이 없다. 직관적으로, 65% 철광석 1 억톤과 50% 철광석 1.3 억톤을 비교하면 조강생산량 측면에서 같은 재고수준이 된다. 정확한 수치를 제시할 수 없는 점이 아쉽지만, 중국의 철광석 항만재고가 철광석 수요에 대한 설명력을 잃어가는 부분에 대한 한가지 관점이 될 수 있을 것이라는 분석이다.

단, 강점탄 가격 급등으로 철강사들의 마진이 급락했던 17 년 4 월 이후 철광석 가격은 약세를 보인 바 있다. 마진이 하락할 경우에 철강사들은 상대적으로 가격이 싼 저품위 철광석을 찾게 된다. 이렇게 되면 항만에 쌓여 있는 재고는 당연히 문제가 되며, 고품위 철광석에 대한 수요는 감소하게 된다. 그러나 롤마진이 회복하기 시작한 6 월부터 철광석 가격은 제 자리를 찾았으며 중국 철강사들의 롤마진이 견조하게 유지된다면 철광석 수요는 지속될 수 있을 것으로 전망한다고 밝혔다.

철강 설비 구조조정이 진행 중이고, 조강생산량이 늘어나고 있다. 이는 통계에 잡히는 메이저 철강사들의 가동률이 상승하고 있다는 의미이다. 마진이 높은 시점에 가동률이 높다면 생산을 더 늘릴 수 있는 방법은 한가지이다. 고품위 철광석을 투입하는 것이다. 따라서 철강사들의 마진과 가동률이

II . ISSUE & TREND

높아지는 중국의 철강산업 구조개혁은 벌크해운 업황에도 중요한 요소이다. 중국의 철강 구조조정은 고품위 철광석 수입 수요를 지탱하는 요소로 받아들일 수 있을 것이란 지적이다.

벌크 해상물동량에서 철광석이 차지하는 비중은 약 30%로 가장 높기 때문에, 철강업황은 벌크 운임 향방을 전망함에 있어 중요한 요소이다. 7~8 월이 비수기임에도 벌크 운임이 높게 형성되는 이유를 전망산업 분석을 통해 알아봤다. KTB 투자증권은 여전히 11 월로 향하면서 운임은 상승할 것으로 전망하고 있는데, 앞서 언급한 철강사들의 고품위 철광석 선호 현상이 지속되는 이슈이고, 11~12 월 선박 인도량이 가장 적은 시기이기 때문이라는 것이다. 수급은 점점 타이트해지는 방향으로 흘러갈 가능성이 높다. 올해 하반기 뿐 만 아니라, 중장기로도 벌크 업황은 우상향을 전망한다. 현재 선복량 대비 오더북비율은 8% 이하까지 하락해 있다. 향후 신규로 추가되는 공급압박이 적다는 의미이다. 향후 주요 화물인 철광석의 수요호조를 필두로 벌크 업황 수요증감률이 공급증가율을 지속 상회할 것으로 전망하므로, 올해 회복을 시작으로 BDI의 상승세가 이어질 것으로 예상한다고 밝혔다.

3. 삼성 SDS, 블록체인 적용 해운 물류 사례 공개

삼성 SDS가 지난 5일, 4차 산업혁명을 주도할 핵심 기술 중 하나인 인공지능(AI)사업의 현재까지 성과를 발표한 데 이어 지난 7일에는 또 다른 성장 축인 블록체인 해운물류 적용 사례를 발표했다.

삼성 SDS(대표 정유성)는 지난 7일 오후, 판교캠퍼스에서 개최한 Cello Tech Fair 2017에서 해운물류 블록체인 적용 시범 프로젝트 중간 결과를 발표했다.

이번 발표 내용은 지난 5월 관세청, 해양수산부, 한국해양수산개발원, 부산항만공사, 현대상선, 남성해운, 삼성 SDS 등 15개 民·官·研으로 결성된 해운물류 블록체인 컨소시엄이 실시한 시범 프로젝트를 통해 얻은 결과다.

해운물류 블록체인 컨소시엄은 부산항에서 중국 청도, 대련항으로 향하는 현대상선과 남성해운의 수출 물량을 대상으로 블록체인 기술을 적용한 바 있다. 지난달 24일부터 이달 4일까지 현대상선의 부산~중국 청도 구간 냉동컨테이너 화물을 대상으로 첫 시험 운항을 진행했고, 선적 예약부터 화물 인도까지 물류 과정 전반에 걸쳐 블록체인 기술을 적용, 이에 대한 해운물류분야 도입 가능성과 효용성

II . ISSUE & TREND

등을 검증했다. 특히 사물인터넷(IoT) 장비가 부착된 냉동컨테이너 정보를 블록체인 기술을 통해 실시간으로 전달하는 등 사물인터넷 기술과 블록체인 기술의 연계 가능성도 함께 시험했다.

삼성 SDS 에 따르면 이 블록체인 기술을 적용한 결과 먼저, 높은 수준의 암호화로 수출입 관련 서류의 위·변조 가능성을 차단해주는 블록체인 기술의 특성이 실제 검증되었으며, 선하증권 등 물류와 관련된 업무문서와 화물 위치정보 등을 관계자 모두에게 실시간으로 공유함으로써 업무 처리가 빨라지는 결과도 얻었다.

일례로 해운선사, 내륙운송사, 터미널 운영사 등 해상운송과 관련된 다양한 기업과 기관에서 이전에는 종이문서, 이메일 등을 통해 개별적으로 전달했으나 블록체인 기술을 적용함으로써 실시간 정보 공유로 정확도와 신뢰성이 높아진 것으로 나타났다는 것.

이에 삼성 SDS 는 향후 추가 프로젝트를 통해 무역 및 해운물류와 관련된 금융, 보험 업무로 확대 적용하고, 적용 노선 또한 동남아시아, 중동, 유럽 등 중/장거리 노선까지 넓혀 나간다는 복안이다. 삼성 SDS 는 이날 발표에서 물류전반에 걸쳐 사물인터넷(IoT) 적용 계획도 발표했다. 진동 및 온도 변화에 민감한 제품의 항공 화물 전 구간 관제나 창고 내 화물에 대한 위치 관리 및 출고 작업 지시까지 IoT 를 적용하겠다는 것. 또한 확보된 방대한 정보를 인공지능(AI) 기반 빅데이터 분석 기술로 빠르고 정확하게 분석하여 의미 있는 결과를 도출하고 이를 고객에게 제공한다는 복안이다.

4. 국내 최초 선박평형수처리장치 이동형 시험설비 준공

선박평형수 산업을 견인할 선박평형수처리장치 이동형 시험설비가 국내에서 처음으로 준공됐다. 부산시는 해양수산부와 함께 7 일 오후 4 시 부산항 국제여객터미널에서 '선박평형수처리장치 이동형 시험설비 구축사업 준공식'을 개최했다. 준공식에는 강준석 해양수산부차관, 김영환 부산시 경제부시장을 비롯한 선박평형수처리설비 개발업체, 시험기관, 시험설비 건조 조선소 관계자 등 100 여명이 참석한다.

이번에 준공되는 선박평형수 처리장치 시험설비는 국·시비 등 총 24 억원을 들여 국제해사기구(IMO)와 미국 연안경비대(USCG) 시험조건을 동시에 만족할 수 있는 시험시설로 제작됐다. 시험바지선(1,314 톤·48×20×4m)에 시험수·처리수·대조수 탱크, 분석실, 자동제어 프로그램 운전실 등 시간당

II . ISSUE & TREND

300 톤을 처리할 수 있는 선박평형수처리설비 시험설비 일체를 갖추고 있어 현장에서 즉시 시험분석이 가능한 것도 장점이다.

특히 현재 국내에서 운영되는 시험설비는 육상에 설치돼 있지만, 이번에 구축되는 시험설비는 이동형으로 IMO, USCG 에서 요구하는 해수, 담수, 기수에서 모든 시험이 가능하다. 시험에 많은 영향을 미치는 환경조건(수질 및 생물)변화에 효율적으로 대응할 수 있게 된 것이다. 조속한 시일 내 부산테크노파크에서 한국선급과 협력해 미국 USCG 육상시험 설비로 승인을 완료하면 육상 및 선상시험이 모두 가능해져 선박평형수처리설비 개발사가 USCG 등에서 형식승인을 받는 데 큰 역할을 할 것으로 기대된다.

부산시 관계자는 “선박평형수 관리협약이 발효되는 시점에 이동형 시험설비의 준공은 IMO 규제기반 해상안전산업 육성발전을 위한 정부와 시의 높은 의지를 나타내는 매우 의미 있는 일”이라며 “관련 업계에서는 시험기간 단축으로 신속한 형식승인과 비용절감 등으로 대외 경쟁력을 높이고 지속적 기술개발로 선박평형수 산업을 더욱 발전시켜 나가는 계기가 될 것”이라 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	30.94
	6.21%	28.81%	-31.45%	-24.99%	28.60%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	17.50
	-2.45%	13.27%	-30.16%	-19.80%	28.05%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	16.06
	-4.30%	14.84%	-36.04%	-16.91%	23.31%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.78
	1.91%	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.64%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

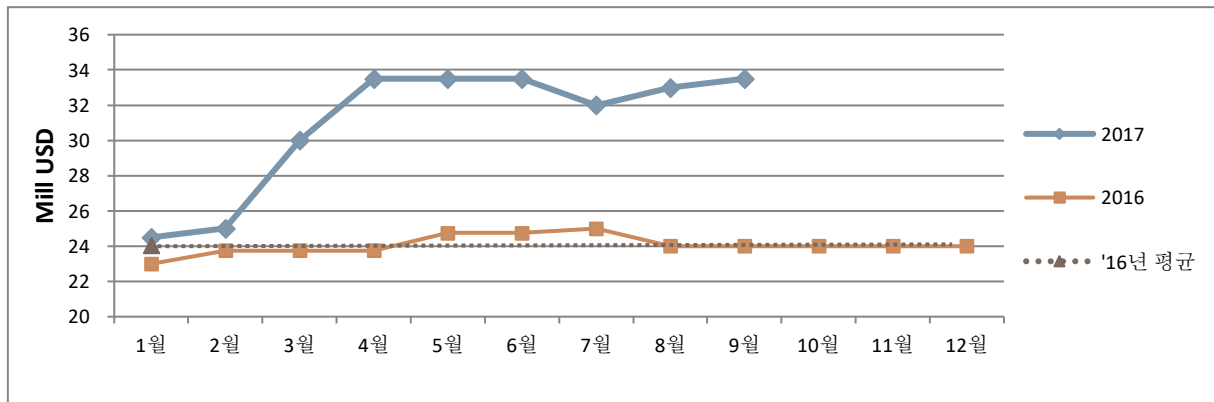




III. BULK CARRIER

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	33.50	30.9
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	1.5%	-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%	39.6%	28.6%
	PMAX 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	17.5
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	2.8%	0.0%	-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%	32.1%	32.1%	28.0%
	SMAX 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.25	16.1
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%	1.6%	0.0%	-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%	22.6%	20.4%	23.3%
HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	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%	0.0%	-	
	전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%	47.4%	33.3%	38.6%	
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	

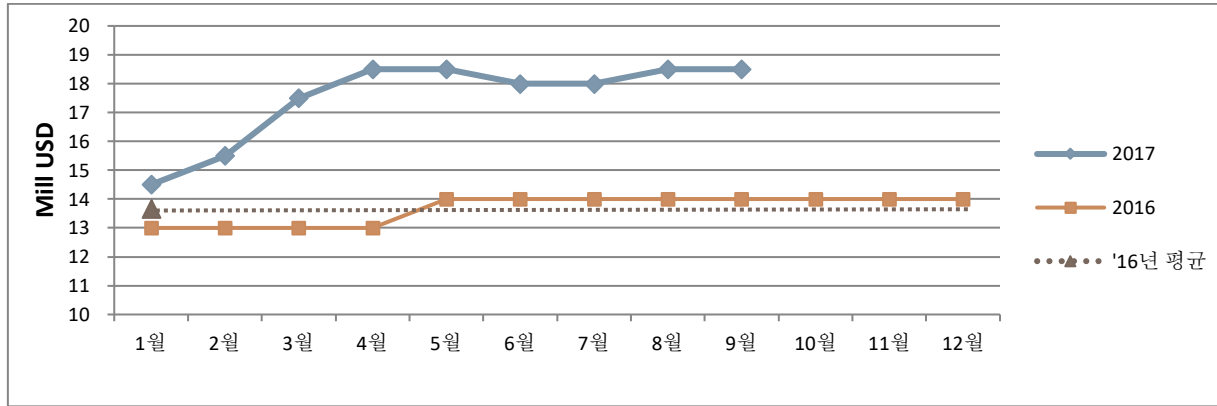
□ Cape



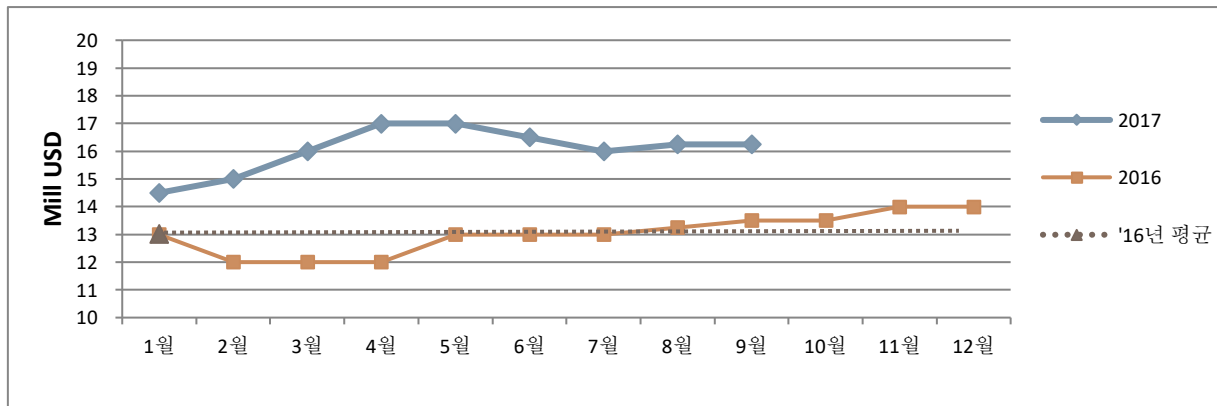


III. BULK CARRIER

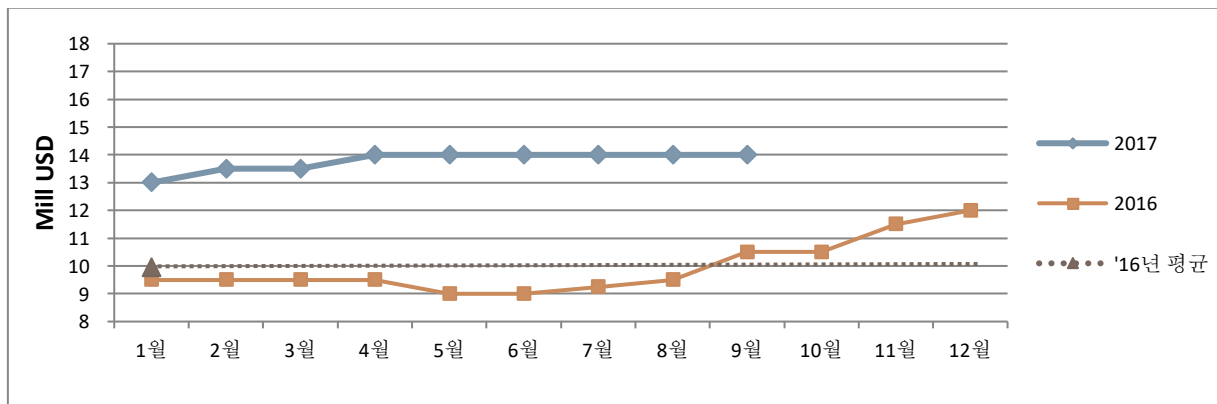
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III. BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CARTIGNY	182,651	2016	JAPAN	B&W		44.75	UK buyer
BC	CHEVRIER	182,651	2016	JAPAN	B&W		44.75	
BC	KING SAIL	177,643	2002	JAPAN	B&W		14	undisclosed buyer
BC	LIN JIE	177,359	2003	JAPAN	MITSU		14	
BC	BULK PEACE	175,858	2010	CHINA	B&W		22.75	undisclosed buyer
BC	NAVIOS ALTAIR	83,001	2006	JAPAN	B&W		14.5	Greek buyer
BC	OCEAN SAKURA	76,596	2007	JAPAN	B&W		13.75	Greek buyer
BC	NORD GLORY	55,657	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	14.3	Greek buyer
BC	CMB CORALIE	53,463	2009	CHINA	B&W	C 4x36t	9.3	undisclosed buyer
BC	AVOCET	53,389	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	10	South East Asian buyer
BC	WORLDERA-2	48,907	2001	JAPAN	SULZ	C 4x30 t	7.7	Chinese buyer
BC	VOGE MIA	37,000	2011	KOREA	B&W	C 4x30.5t	10.7	undisclosed buyer
BC	VOGE EMMA	36,830	2011	KOREA	B&W	C 4x30.5t	10.7	
BC	TRADING FABRIZIA	34,590	2011	KOREA	B&W	C 4x35t	9	undisclosed buyer, laid up since 2016.12
BC	SEA MELODY	34,468	2010	KOREA	B&W	C 4x35t	10.5	undisclosed buyer
BC	JUPITER CHARM	32,500	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	8.1	Greek buyer
BC	ZARECHENSK	32,808	2009	CHINA	B&W	C 4x30.5t	6.6	European buyer, auction sale
BC	BRASSCHAAT	31,800	2009	CHINA	B&W	C 4x30.5t	6.6	
BC	TEAMWORTH NO. 1	22,733	2011	CHINA	B&W	C 3x31t	4.85	Chinese buyer, auction sale, laid up
BC	TEAMWORTH NO.2	22,631	2011	CHINA	B&W	C 3x30.5t	4.91	
BC	ATLANTIC ZEUS	12,900	2012	JAPAN	B&W	C 2x30.7t	5.7	Chinese buyer (Dalian Ningyan), SS/DD passed
GC	MEGAH DELAPAN	12,161	2009	JAPAN	HANS H	C 2x30.7t	4.6	undisclosed buyer



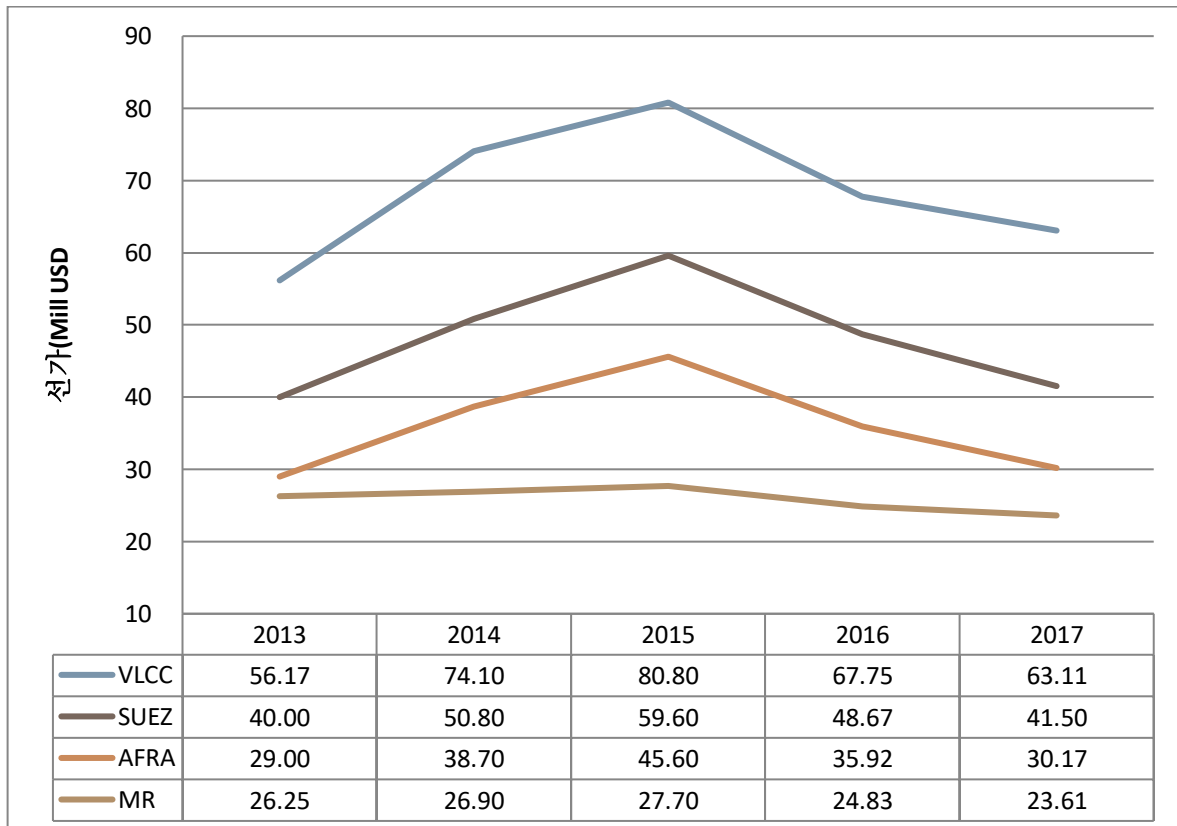
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.11
	-10%	32%	9%	-16%	-6.8%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.50
	-10%	27%	17%	-18%	-14.7%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.17
	-5%	33%	18%	-21%	-16.0%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.61
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.9%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.44
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.6%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

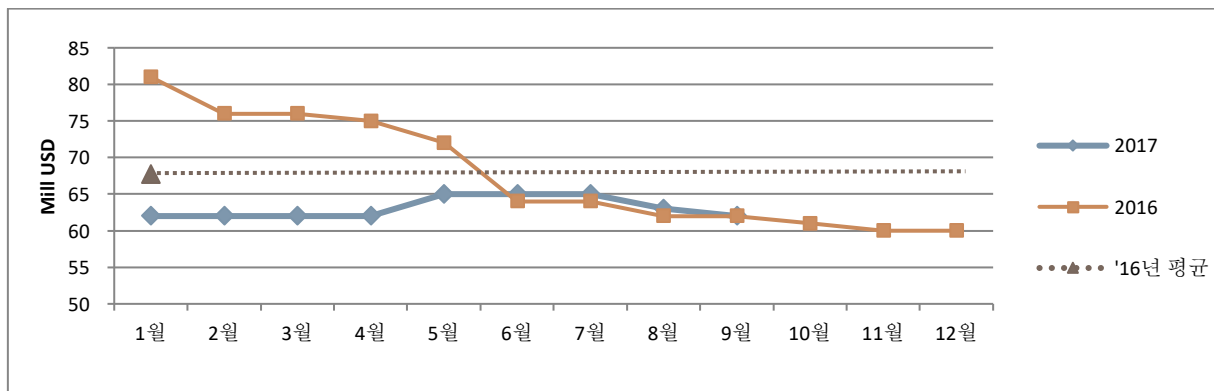




IV. TANKER

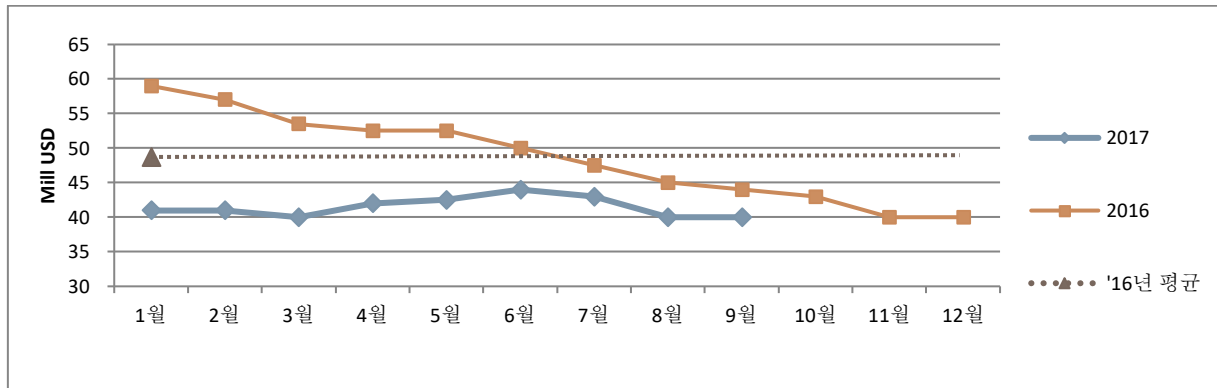
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	62.00	63.1
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-1.6%	-
		전년대비	23.5%	18.4%	18.4%	17.3%	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	0.0%	-6.8%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00	40.00	41.5
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-7.0%	0.0%	-
		전년대비	30.5%	28.1%	25.2%	20.0%	19.0%	12.0%	-7.4%	11.1%	-9.1%	14.7%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.2
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%	3.3%	0.0%	0.0%	-3.2%	0.0%	-
		전년대비	33.3%	25.0%	28.8%	25.0%	20.5%	16.2%	11.4%	-9.1%	-7.7%	16.0%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	25.00	23.50	23.50	23.6
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	0.0%	-2.1%	0.0%	-
		전년대비	25.0%	18.2%	18.2%	12.7%	-5.7%	4.2%	8.7%	2.2%	2.2%	-4.9%
CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.00	12.4	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	2.0%	-5.9%	-	
	전년대비	12.5%	15.8%	10.5%	12.3%	10.5%	10.7%	-9.1%	-8.9%	14.3%	10.6%	
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

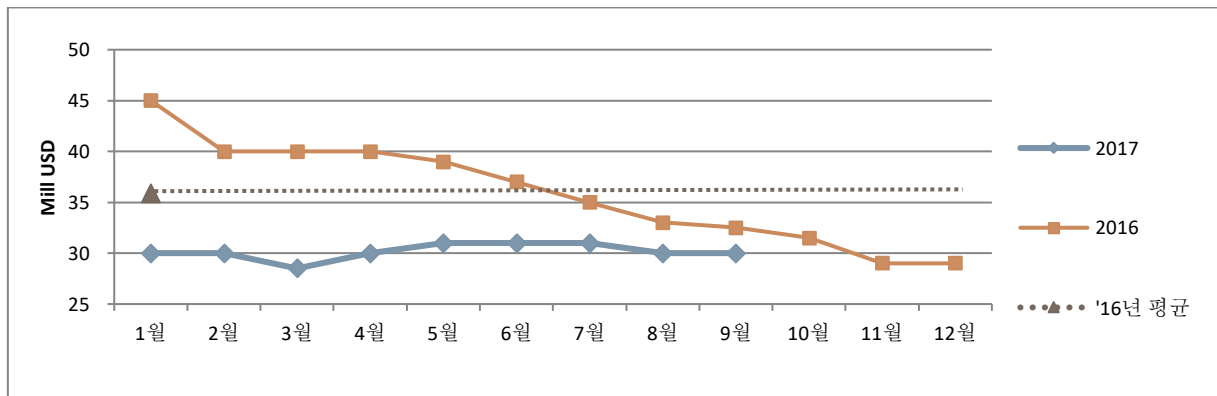


IV. TANKER

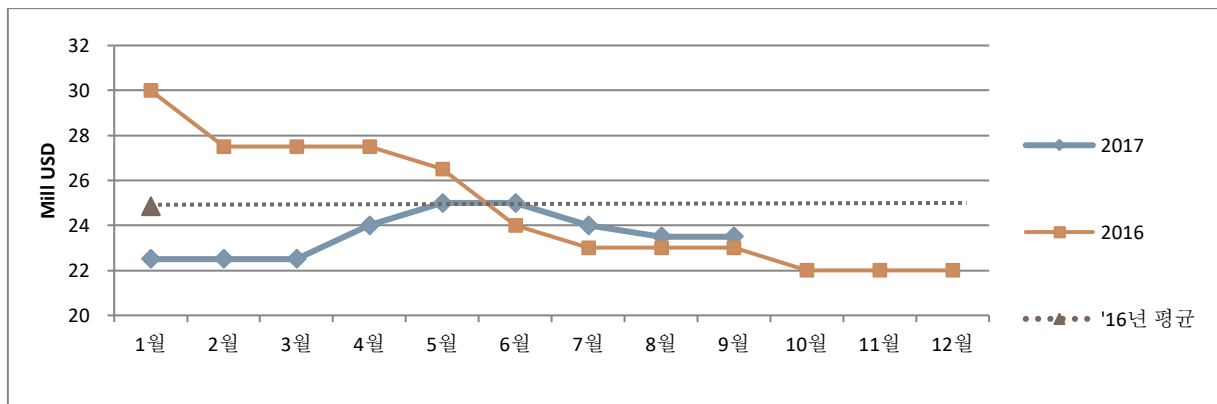
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	NEPTUNE VOYAGER	104,875	2003	KOREA	B&W		10	Undisclosed buyer, SS Due
TANKER	VEGA	46,168	1999	KOREA	B&W		6.5	Undisclosed buyer
TANKER	KING EMERALD (cpp)	38,875	2004	CHINA	B&W	3	7.1	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	KOTA FAJAR	27600	1999	JAPAN	B&W	2150	TEU	4.2	Chinese buyer
CONT	URSULA	23064	1997	POLAND	SULZ	1728	TEU	3.5	Indian buyers (OEL)
CONT	GEESKE	13728	2005	CHINA	B&W	1118	TEU	4.83	German buyers (Jens & Waller Reederei)
CONT	HS DISCOVERER	35925	2003	POLAND	B&W	2750	TEU	6.25	undisclosed buyer
CONT	PINLON STAR	54282	2010	KOREA	B&W	4380	TEU	13	Chinese buyer
CONT	CPO SAVANNAH	51701	2009	KOREA	WART	4255	TEU	10	undisclosed buyer

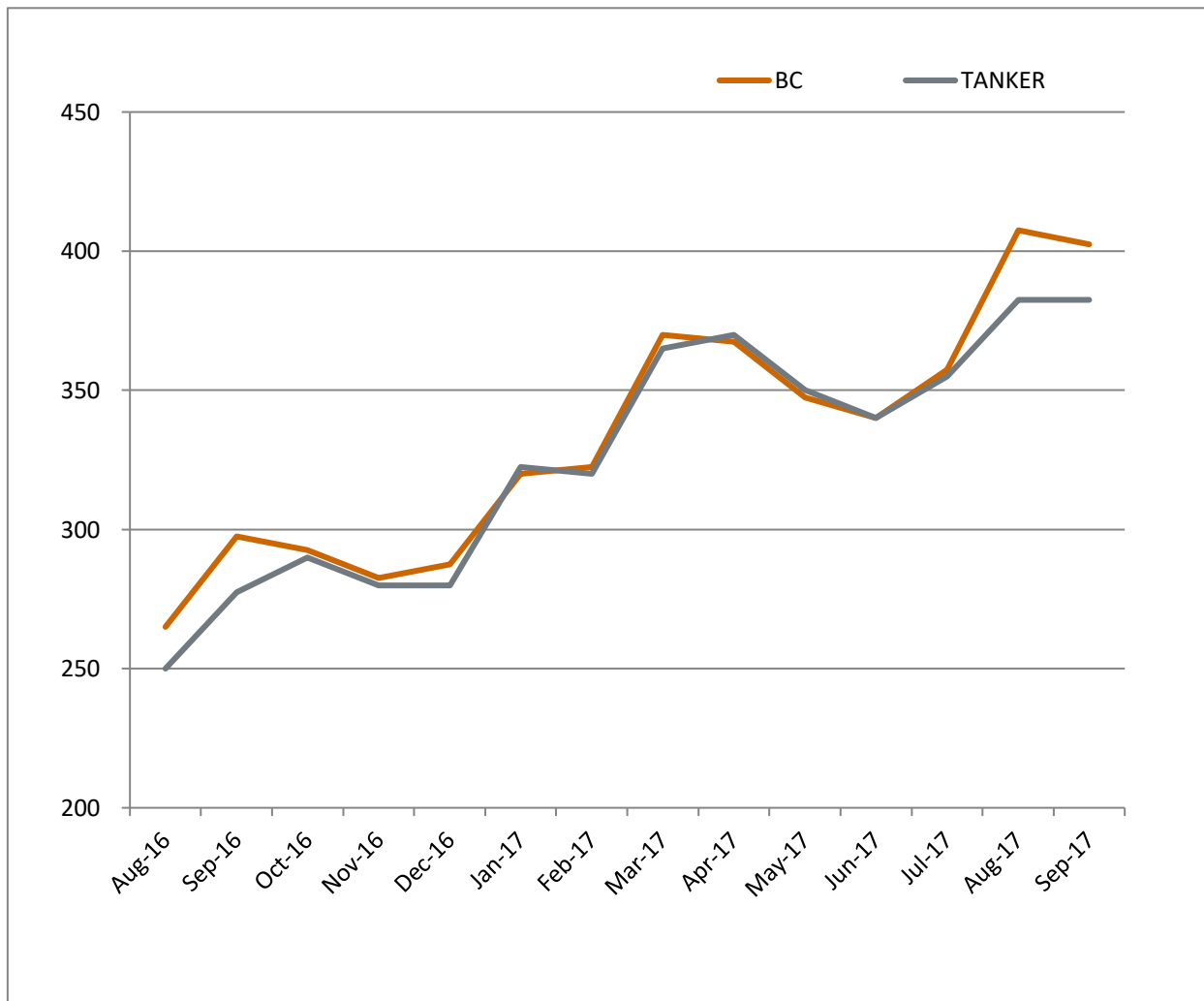


V. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 9 월	2017 년 9 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	354.17	33.3%	277.50	382.50	0.0%	37.8%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	359.44	34.3%	297.50	402.50	-1.2%	35.3%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



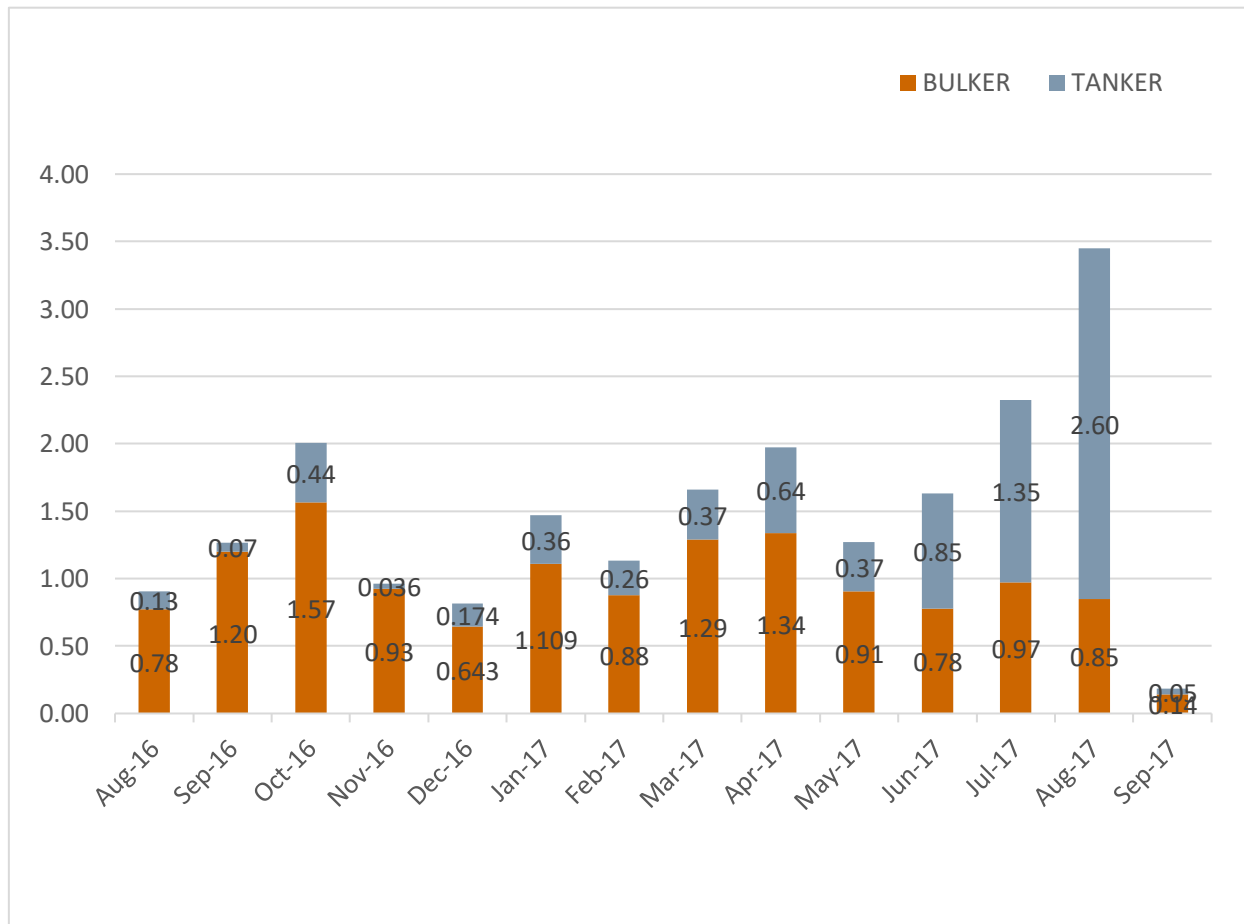


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적			2016 년 9 월		2017 년 9 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	6.84	238.9%	68	147.8%	0.07	2	0.05	-31.8%	1	-50.0%
BC	27.34	428	8.27	30.3%	214	50.0%	1.20	28	0.14	-88.3%	2	-92.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

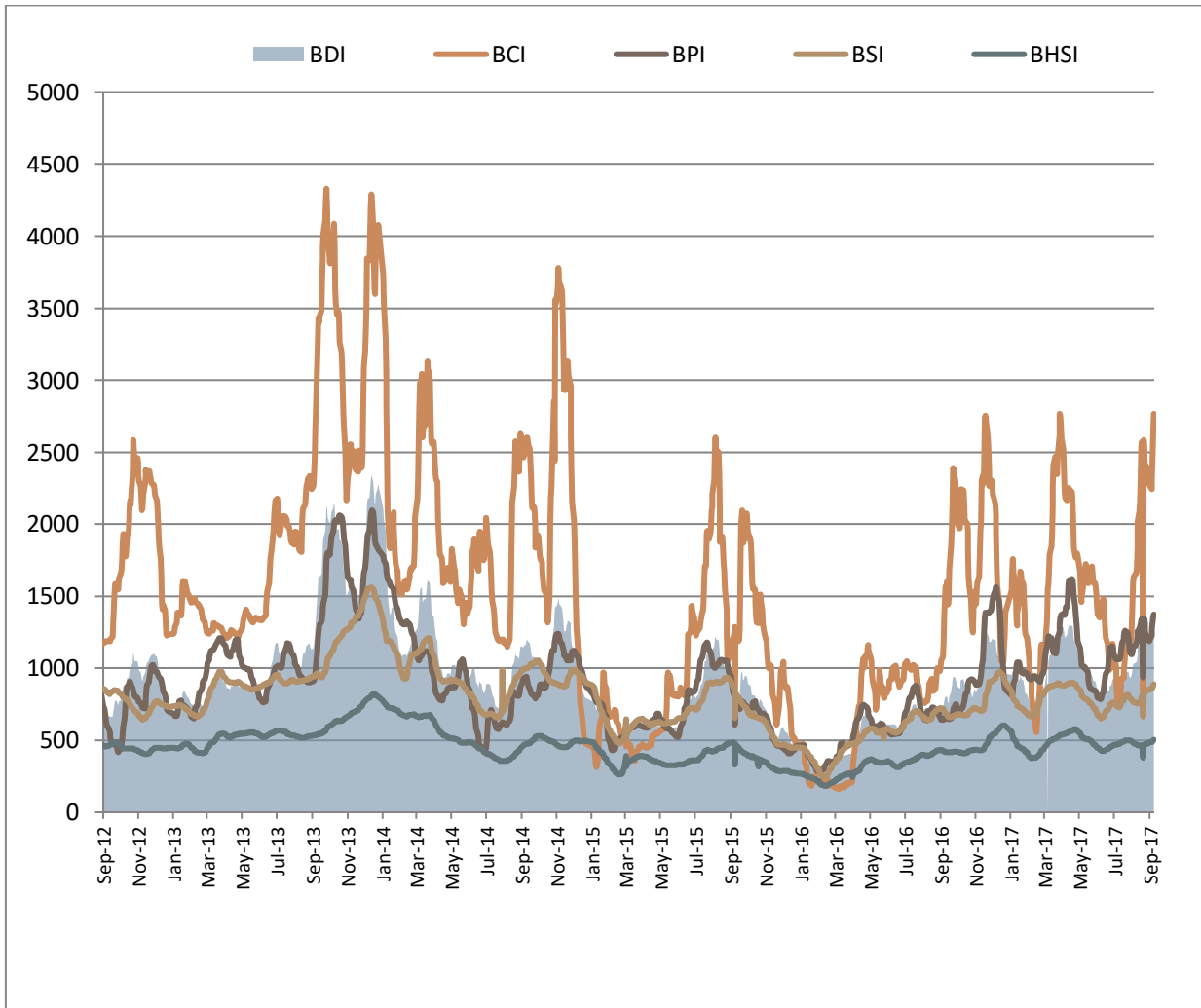
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	VINALINES TRADER	69,614	9706	1997	JAPAN	B&W	390	AS IS Vietnam
CONT	APL CORAL	64,145	22965	1998	KOREA	SULZ	420	INDIA
CONT	SEVEN SEAS (ex-MSC Florida)	58,289	21437	2005	POLAND	SULZ	415	AS IS Pt Said
GC	JENWIN III	8,844	2474	1981	JAPAN	MITSU	345	BANGLADESH
TANK ER	Q.T. ONE	39,672	9616	1987	KOREA	B&W	371	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-09-08	2017-09-01	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1332	1183	▲ 149.00	2337	290
BCI	2767	2264	▲ 503.00	4329	161
BPI	1375	1198	▲ 177.00	2096	282
BSI	888	856	▲ 32.00	1562	243
BHSI	504	486	▲ 18.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	336.50	▲19.00	314.50	▲10.00	324.50	▲11.00
IFO180	356.00	▲14.00	354.00	▲18.00	384.50	▼-12.00
MGO	510.00	▲21.50	496.00	▲19.50	595.50	▲65.00

❖ 기준일 : 9 월 8 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-09-08	2017-09-01	CHANGE
미국달러	1129.60	1113.84	▲15.76
일본엔(100)	1042.64	1012.43	▲30.21
유로	1358.29	1327.12	▲31.17
중국위안	172.84	170.51	▲2.33

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
컨퍼런스	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
박람회	KORMARINE 2017 (국제 조선/해양 산업전)	10.25 (수) ~ 10.27 (금)	부산 BEXCO (부산광역시 외)	-위기 극복을 위한 신기술, 정책, R&D 등 각분야 최고전문가들로 구성된 컨퍼런스 및 국제회의 -세계 4대 규모의 조선/해양분야 전문 비즈니스전시회
포럼	제 10 회 한국선박금융포럼 (한국마린머니)	11.1 (수)	부산 파라다이스 호텔 (MARINE MONEY ASIA)	BUILDING FOR THE FUTURE

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