



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.167

**Updated September 19, 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

몇몇 대형 선박발주 계획이 알려져 주목을 받고 있다.

브라질 VALE 사는 선대교체 프로그램을 통해 현재 보유한 VLOC 노후 선박 약 50 척을 교체하고 320,000~365,000DWT 급 VLOC 최대 30 척을 발주할 계획이다. VALE 사는 주요 선주사들을 초청하여 장기 COA 입찰에 돌입하였으며, 동 COA 에 투입될 신조선은 평균 척당선가 7,500 만 달러 정도로 예상되며, 2019 년 말부터 인도될 예정이다.

태국의 PRIMA MARINE 사가 1 억 5,700 만 달러 상당의 IPO 에 성공하면서 대대적인 선대 확장에 나섰다. 향후 3 년간, 3,000~10,000DWT 급 소형 탱커선 9 척과 14,000DWT 이상에서 VLCC 까지 대형탱커선 11 척을 발주할 계획이며 추가로 FSU(floating and storage unit) 4 척, FSO(Floating Storage and Offloading Unit) 2 척을 구매할 예정이다.

일본의 TOYOTA 사는 최대 18 억 달러를 투자하여 PCTC 자동차 운반선 확장 계획을 발표하였다. 현재 TOYOTA 사는 2010 년 이전에 건조한 25 척을 보유하고 있으며 일본 선주사인 K-LINE, NYK, TOYOFUJI 해운과 TOYOTA 사의 장기 용선주를 통해 7,000 대급 LNG 추진 자동차 운반선 약 20 척을 추가 발주할 계획이다.

한편, 클락슨에 따르면 올해 총 515 척의 신조 계약이 성사되었으며 이는 연간으로 환산했을 시 전년대비 24% 증가한 숫자이다. 탱커선 부분에서는 지금까지 총 147 척의 계약이 이루어져 연간 환산 및 전년대비 68% 증가하였다. 특히 원유/제품유운반선이 전체 탱커 신조 계약의 29%를 차지하고 있어 2016 년 전체 대비 21% 증가하였다.

### 2. 벌크선 시장동향

한 주간 성약 수는 약간 줄었지만 검선에 참여하는 선주들의 숫자는 상당수로 유지되고 있다. 벌크선 시장의 매입수요가 상승한 것으로 보여진다.

CAMPBELL SHIPPING 사가 보유한 "CS SONOMA" (56,700DWT BLT 2010 HANTONG) 및 "CS SORAYA" (56,700DWT BLT 2010 HANTONG)이 각각 1,080 만 달러에 거래되었다. 8 월말 매각된 동선형의 "OCEAN LEADER" (56,136 DWT, BLT 2010 MITSUI)의 경우 1,450 만 달러에 매각된 것과 비교하면 일본건조선과 중국건조선 선가 차이가 매우 뚜렷하다.

## I . MARKET OVERVIEW

한편, 구형 수프라막스 "DORIC PRIDE" (52,000DWT BLT 2001 TSUNEISHI)는 800 만 달러 수준으로 상당히 높게 매각되었고, "RAK ANA" (50,800DWT BLT 2000 OSHIMA)는 600 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다.

핸디사이즈 쪽에서는 "ZENITH EXPLORER" (28,300DWT BLT 2008 IMABARI)가 800 만 달러에 익명의 선주에 팔린 것으로 알려졌으며 최근 "GLORY MARUGAME" (28,000DWT BLT 2008 IMABARI)가 790 만 달러에 매각되었다는 소식과 유사한 추세를 보여주고있다. AVIC WEIHAI 조선소의 RESALE 선 "HULL SN396" (37,877 DWT, BLT 2017 AVIC WEIHAI)이 독일 선주에 1,690 만 달러에 판매되었다. 본선은 동조선소가 기존에 LAMDA MARITIME 관계사와 계약한 신조 2 척 중 하나로, 1 차선 인도 후 2 차선을 취소하여 발생하였다.

### 3. 탱커선 시장동향

금주 K-LINE 은 자사 소유 "ISUZUGAWA" (299,984 DWT VLCC, BLT 2004, UNIVERSAL SB (TSU)) 매각에 선주들을 초청하여 입찰을 진행하였다. 약 6,7 군데 선주들이 참여하여 2,550 만~2,600 만 달러에 최종 거래가 성사된 것으로 파악된다.

선주에 이어 "NEPTUNE VOYAGER"의 자매선 "STELLAR VOYAGER"(104,000DWT BLT 2003 SAMSUNG)가 같은 선주에게 1,000 만 달러에 매각되었다

### 4. 해체선 시장동향

EID 휴일 이후 시장은 조금씩 회복하면서 거래량도 늘고 있다. 벌크선 용선시장의 회복세와 BALLAST WATER TREATMENT SYSTEM 발효 연기로 인해 해체대상선 공급이 적은데 비해 로컬해체선 시장의 활성화로 수요가 증가하면서 해체선가는 다시 견조한 시세흐름을 보이고 있다.

현재 선가수준이 유지된다면 선박 해체선 매각을 고려하는 선주들이 늘 것으로 예상된다. 단, 현재의 시세가 실제로 해체조선소들의 관심을 계속 끌지 주목할 만하다.

금주 가장 주목할 만한 성약은 파키스탄에 LDT 당 415 달러/423 달러에 매각된 "STELLAR COSMO"(LDT 40,000, 261,310 dwt, blt 1992 )와 "STELLAR UNICORN"(LDT 33,581, 279,022 DWT, BLT 1993) 이다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. [칼럼] 제 2 의 한진해운 사태 차단하려면

김인현 <고려대 법학전문대학원 교수·한국해법학회 회장>

‘한진해운 사태’가 발생한 지 1 년이 지났다. 한진해운의 연간 매출 8 조원은 사라졌고, 우리 수출입화물의 ‘고속도로’ 역할을 하던 국적 정기상선대는 더 이상 유럽과 미국 동부에는 다니지 않게 됐다.

아이러니컬하게도 2011 년과 2013 년 법정관리에 들어갔던 대한해운과 팬오션은 모두 회생절차에서 살아나 순항하고 있다. 재정상태가 나빠 법정관리에 들어간 점에서는 동일하지만, 대한해운과 팬오션은 살아남았고 한진해운은 파산한 이유는 무엇인가. 이들 두 회사는 부정기선사이고 한진해운은 정기선사란 점에서 다르다. 정기선사는 복잡한 물류네트워크를 가지기 때문에 영업구조가 단순한 부정기선사와는 달리 회생절차가 개시되면 아주 큰 손해가 발생한다. 이에 대한 이해와 대비가 부족했던 것이 이런 큰 차이를 낳았다.

한진해운이 지난해 8 월 31 일 회생절차를 신청하자 하역회사들이 밀린 하역비, 터미널 운영비, 컨테이너 박스 처리비 등의 현금지급을 요구하면서 한진해운 화물의 하역작업이 이뤄지지 않았다. 또 선박이 가압류되지 않도록 다른 항구로 선박을 이동시켜 화물을 내려둠으로써 원래 장소로 이동해야 하는 비용도 발생하게 됐다. 이로 인해 수조원의 클레임이 발생하게 됐다. 지연손해는 배상받기가 쉽지 않지만 시장에서는 한진해운의 부채가 회생절차 신청 시보다 몇 배가 늘어난 것으로 이해됐다. 이런 인식은 한진해운을 인수할 회사가 나타나지 못하도록 만들었다.

한진해운은 2016 년 6 월 말 부채가 6 조원 정도로 보고됐는데 회생절차를 거치면서 30 조원으로 불어난 채로 채권신고가 됐다. 회생절차 개시 결정 이후에 빚이 4~5 배 늘어나는 기이한 현상이 발생한 것이다. 정기선해운은 사전에 잘 준비하지 않으면 회생절차에서 이런 어처구니없는 사태가 발생한다는 교훈을 던져준 것이다. 우리는 또 다른 정기선사였던 조양상선이 2001 년 파산한 사건에서 아무런 교훈도 얻지 못한 채, 세계 7 위의 한진해운을 잃고 말았다.

#### [시론] 총력안보에 나설 때 아닌가

한진해운 사태에서 어떤 교훈을 얻을 수 있는가. 먼저, 개별 정기선사들은 법원의 회생절차개시 결정 이후 외국항만에 입항한 자사 선박이 가압류되지 않도록 압류금지명령(스테이 오더)을 신청할 준비를

## II . ISSUE & TREND

해야 한다. 둘째, 화물이 제대로 화주의 손에 들어가도록 하역비, 항만사용료 등 현금을 준비해두고 있어야 한다. 셋째, 다른 항구에 화물을 하역하는 경우 안전한 이동을 위한 방안을 마련해야 한다.

정부와 업계는 최악의 상황에 대비하고 있어야 한다. 먼저, 정기선해운은 우리나라 수출입을 위한 바다의 고속도로이기 때문에 공익적인 성격을 띠므로 엄중한 보호조치가 필요하다는 점에 인식을 같이해야 한다.

정기선해운사가 회생절차를 신청하는 등의 경우에 대비해 '정기선 정상화 민간비상기금'을 마련하고, 물류 지연 등으로 인한 불필요한 채무가 발생하는 것을 막아야 한다. 이렇게 선제적으로 대응했다라면 한진해운의 채무는 회생절차 기간에 그렇게 크게 늘어나지 않았을 것이고 한진해운의 물류망, 즉 대한민국의 수출입 고속도로가 망가지지도 않았을 것이다.

### 2. 나이스신평 "한국 해운업 경쟁력, 단기간 지원이 관건"

글로벌 선사들과의 경쟁력 갭(Gap) 축소를 위해서는 국내 해운업계에 단기적이고 집중적인 지원이 필수적이라는 주장이 나왔다.

나이스신용평가는 18 일 '한진해운 법정관리 1년 - 한국 원양 컨테이너 해운업의 미래는?'이라는 제목의 리포트를 발간하고 "글로벌 해운업체들은 금융위기 이후 정부의 대규모 지원을 토대로 경쟁력을 강화했다"며 "반면 한진해운의 퇴출로 국적 선사의 경쟁력이 상당히 열위한 수준에 머물고 있다"고 진단했다.

이러한 격차를 해소하기 위해서는 국내 해운업계에 선대투자·터미널 확보 등의 대규모 지원이 단기간 내에 집중될 필요가 있다고 나이스신용평가는 지적했다.

글로벌 원양 컨테이너 시장은 지속적인 선복량 공급으로 구조적 공급과잉이 지속되고 있다. 그러나 지난해 하반기 관련업계의 인수·합병(M&A)이 지속되면서 글로벌 상위선사들의 교섭력이 제고됐고, 일부 항로의 물동량 증가하면서 최근 컨테이너 운임 또한 회복 추세를 보이고 있다.

## II . ISSUE & TREND

특히, 2M, CKYHE, G6, 오션3 등 4개였던 해운동맹이 4월부터 2M, 오션, 디얼라이언스 등 3개로 재편되면서 상위 기업을 중심의 과점화가 더욱 공고해질 전망이다.

이런 가운데 국적 1위 선사였던 한진해운의 퇴출로 국내 원양 컨테이너 해운업의 경쟁력은 상당폭 약화하는 흐름을 보였다. 현대상선의 경우 지난해부터 출자전환(1조 4천억원 규모)과 한국선박해양의 대규모 지원 등에 힘입어 재무안정성이 일부 개선됐다는 평가를 받고 있다.

그러나 덴마크 머스크와 스위스 MSC가 주도하는 2M에 불완전하게 참여하고 있을 뿐 아니라, 여전히 열위한 원가구조로 저조한 수익성이 지속되고 있는 점은 해결해야 할 과제라는 지적이다. 한진해운의 미주 및 아주노선 영업권 인수로 설립된 SM상선 또한 과거 한진해운의 10분의 1 수준에 그치는 선복량, 낮은 신인도 등으로 안정화에는 상당한 시간이 소요될 것으로 전망됐다.

나이스신평은 "운송 서비스의 적시성·안정성 등이 요구되는 원양 컨테이너 해운업의 경우 화주 및 거래처에 대한 신인도 유지가 관건"이라며 "대규모 물적투자과 더불어 국적 선사의 대외 신인도 회복을 위한 제도보완도 필요하다"고 덧붙였다.

### 3. 14일, 한국해운연합, 실무추 구성 완료 '첫발'

한국해운연합(KSP)이 첫 발을 뗐다. 참여한 선주들이 한 자리에 모여 회의를 열고 운영위원회와 실무위원회 구성을 완료했다. KSP를 이끌 운영위원회 위원장에는 정태순 장금상선 회장이 추대됐다.

KSP는 지난 14일 첫 회의를 열고 운영위원회를 출범시키며 조직 구성을 완료했다. 예정대로 정태순 장금상선 회장이 운영위원회 회장을 맡는다. 이환구 흥아해운 부사장이 간사, 김용규 남성해운 사장이 감사를 각각 맡기로 했다.

운영위원회를 뒷받침 할 실무위원회 구성도 완료했다. 14개 선사의 전략·기획부서의 실장(상무급이상 임원들)들로 조직을 갖췄다. 실무위원장은 운영위원회 간사인 이환구 부사장이 맡는다.

실무위원회는 상근은 아니지만 수시미팅을 전제로 운영된다. 각 사의 입장이 실무위원회에서 모아진다. 과당경쟁 방지를 위한 노선 조정의 협의가 주된 의제로 알려졌다. 또 신규 항로 개척 등 한국 해운산업의 발전 방향을 모색한다.

## II . ISSUE & TREND

이날 회의에는 고려해운, 남성해운, 동영해운, 동진상선, 두우해운, 범주해운, SM 상선, 장금상선, 천경해운, 태영상선, 팬오션, 한성라인, 현대상선, 흥아해운 등 14 개 선사의 대표들이 참석했다.

KSP 관계자는 "지난 7 월에는 MOU 를 맺은 것이고, 이번에는 아직 MOA 는 아니지만 KSP 가 정식 출범한 것으로 보면 된다"며 "조직을 구성하고 운영의 틀을 갖춘 것으로 협상 룰이나 이런 세세한 부분까지는 아직 협의는 하지 않았다"고 밝혔다.

이 관계자는 "이번 조직 구성 및 출범으로 실무회의를 정식으로 할 수 있게 됐다"며 "앞으로 두달 정도 회의가 깊이 있게 진행 될 것"이라고 설명했다.

KSP 는 지난 7 월 결성됐다. 선사들은 선복(선내 적재화물) 교환 확대, 항로 합리화, 신규 항로 공동 개설, 해외 터미널 공동 확보 등을 함께 추진하기로 합의했다. 더불어 회원사 간 협의를 통해 운영 원가를 줄이고 화주에 대한 서비스 품질을 재고해 해 경쟁력을 강화한다는 목표를 세웠다.

KSP 에 참여한 14 개 컨테이너 선사들의 올 7 월 말 기준 선복량은 총 78 만 6983TEU(twenty-foot equivalent unit)이다. 전체 보유 선박 수는 251 척으로 집계됐다. 이들의 지난해 기준 연간 매출 합계는 11 조 776 억 원이다.

### 4. 국내 조선사, VLOC 대량수주 성공할까

국내 해운사들이 브라질 최대 철광석 채광기업인 '발레'의 용선(선박 대절) 입찰 계약을 따내면서, 조선업계에 선박 추가 수주에 대한 기대감이 높아지고 있다.

18 일 트레이드윈즈 등 외신과 조선업계에 따르면 발레는 한국과 중국의 해운사 7 곳과 장기운송계약(COAs)을 맺고 32 만~36 만 5 천 DWT(재화중량톤수)급 초대형광석운반선(VLOC) 최소 30 척을 새로 건조하기로 했다.

## II . ISSUE & TREND

국내 해운사 중에서는 폴라리스쉬핑, 팬오션, 에이치라인해운, SK 해운과 대한해운이 입찰에 성공했고, ICBCFL(ICBC Financial Leasing)과 코스코 등 중국 선사 2 곳도 계약을 따냈다. 업계에 따르면 계약기간은 20 년에서 25 년 사이로 알려졌다.

각 업체별로 폴라리스쉬핑이 10 척, ICBC FL 이 6 척을 발주하기로 했다. 또 코스코와 팬오션이 4 척, 에이치라인해운과 SK 해운, 대한해운은 각각 2 척씩을 발주할 예정이다. 예정대로라면 한국 해운사들이 총 20 척의 VLOC 를 발주하는 셈이다.

트레이드윈즈에 따르면 일부 업체들과의 계약에는 추가 건조 옵션이 포함된 것으로 알려졌지만 구체적인 업체명과 척수는 공개되지 않았다.

이번에 발주되는 VLOC 가격은 척당 7 천 500 만달러 수준이며, 오는 2019 년 말부터 인도가 이뤄질 예정인 것으로 알려졌다.

당초 발레는 VLOC 12 척을 6 개월 간격으로 새 배로 교체할 예정이었다. 지난 8 월 발레가 VLOC 입찰을 시작했을 때도 용선 예정인 척수는 12 척이었다. 그러나 최근 이어지고 있는 낮은 선가로 인해 건조 규모를 30 대로 늘리기로 했다.

발레는 노후한 VLOC 약 50 척을 향후 수년간 모두 교체할 예정이었다. 또 연간 철광석 생산량도 현재 2 억톤에서 3 억톤으로 늘리는 추세라서 새로운 선박이 필요한 상황이었다. 이로 인해 국내 해운사는 물론 조선사들도 이익을 얻을 것으로 보인다.

발레는 LNG 를 연료로 하는 VLOC 를 고려하는 것으로 알려졌다. 발레가 질소산화물 배출량을 티어 3(kWh 당 3.4g 이하)로 제한한 국제해사기구의 기준을 맞추기를 원하기 때문에 상대적으로 오염물질 배출량이 적은 LNG 연료선 용선을 추진하는 것이다.

외신과 업계에 따르면 현재 현대중공업을 비롯해 중국의 양즈장조선, 보하이조선, 칭다오베이하이조선 등이 수주 협상에 나선 것으로 알려졌다.



## II . ISSUE & TREND

---

이 중 폴라리스쉬핑과 현대중공업의 관계가 눈에 띈다. 현대중공업은 이미 지난 6 월 폴라리스쉬핑으로부터 32 만 5 천톤급 VLOC 3 척을 수주한 바 있고, 지난 2013 년 12 월에도 역시 VLOC 3 척(옵선 1 척 포함)을 같은 업체로부터 수주했다.

대우조선해양도 VLOC 건조 실적이 있다. 대우조선해양은 지난 2011 년 세계 최초로 40 만톤급 VLOC 를 건조한 바 있고, 그 해 산업통상자원부에서 선정하는 세계일류상품(연간 5 천만달러 이상의 제품시장에서 시장점유율 5% 또는 판매 순위 5 위 이내를 기록한 제품을 국가가 선정·지원하는 제도)으로 선정됐다.

업계 관계자는 "지난 8 월 CMA CGM 의 컨테이너선 6 척 발주, MSC 의 컨테이너선 11 척 발주 등 큰 규모의 발주가 잇따라 이뤄지고 있다"며 "이번 발주도 최근 이어지고 있는 대규모 선박 발주의 일환"이라고 말했다.

다른 업계 관계자는 "그간 국내 해운사들이 국내 조선소에 우선적으로 발주를 해 왔던 경향은 있다"면서도 "국적뿐만 아니라 가격 경쟁력이나 조선소들의 과거 기술, 경험 등도 종합적으로 고려하기 때문에 국내 해운사들이 반드시 발주분을 국내 조선소에 발주한다고 장담하기는 어렵다"고 말했다..



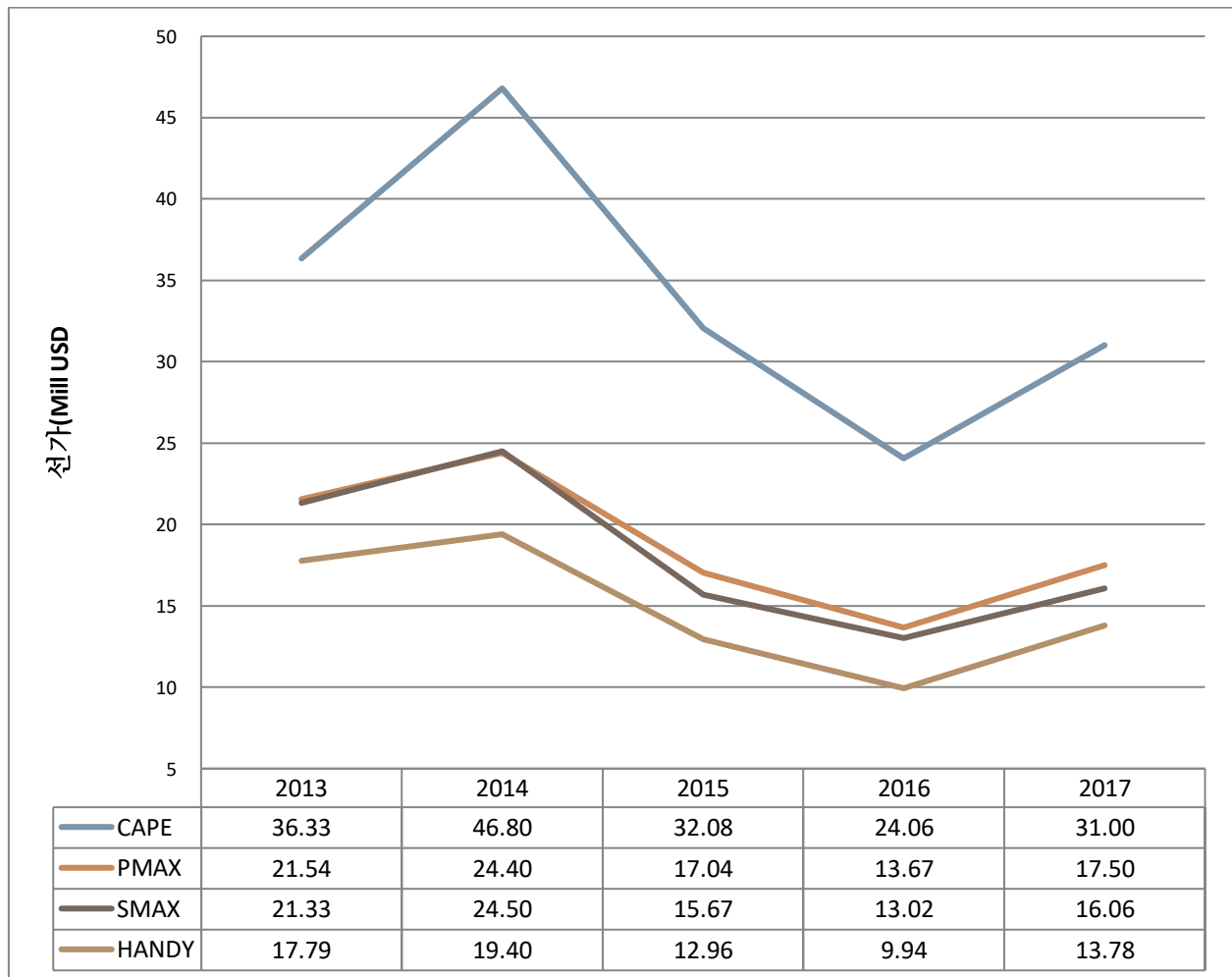
### III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize 180K	36.33 6.21%	46.80 28.81%	32.08 -31.45%	24.06 -24.99%	31.00 28.83%
Panamax 76K	21.54 -2.45%	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.50 28.05%
Supramax 56K	21.33 -4.30%	24.50 14.84%	15.67 -36.04%	13.02 -16.91%	16.06 23.31%
Handysize 32K	17.79 1.91%	19.40 9.04%	12.96 -33.20%	9.94 -23.32%	13.78 38.64%

#### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

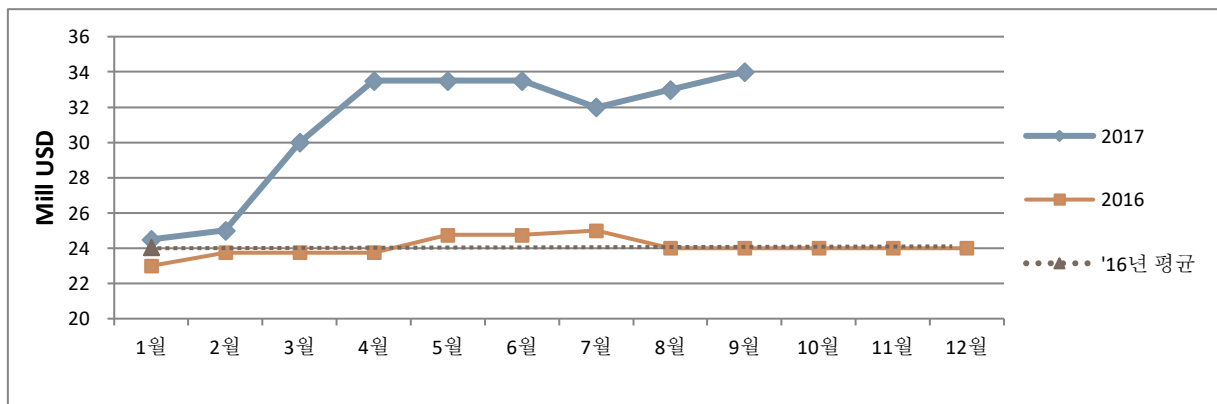




### III. BULK CARRIER

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	34.00	31.0
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	3.0%	-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%	41.7%	28.8%
	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	

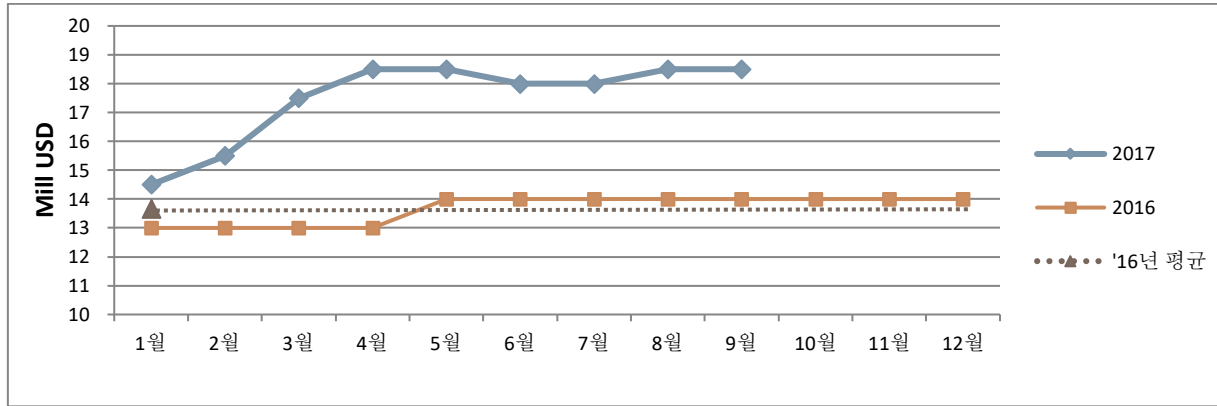
#### □ Cape



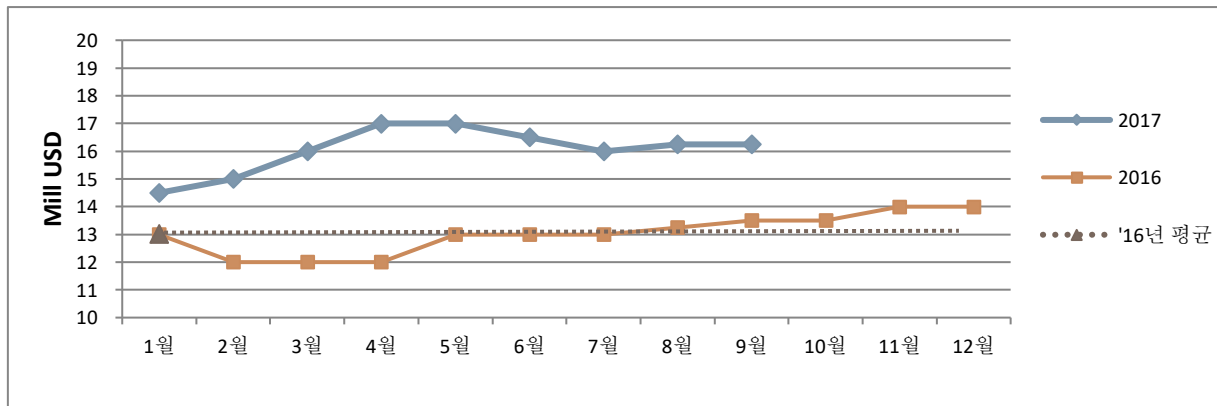


### III. BULK CARRIER

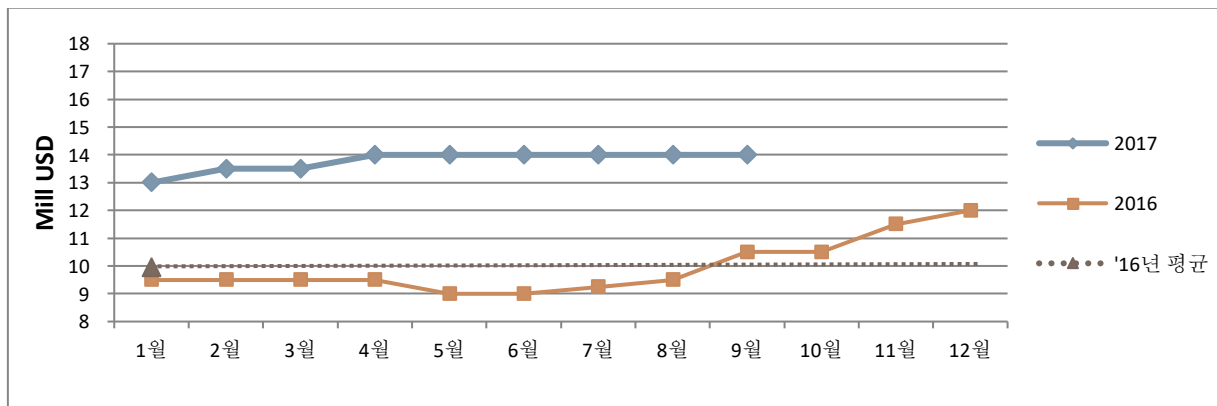
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

#### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HUANGPU WENCHONG	64,000	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	22	Undisclosed buyer
BC	CS SORAYA	57,000	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	10.8	Undisclosed buyer
BC	CS SONOMA	56,704	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	10.8	Undisclosed buyer
BC	LORD	52,504	2004	PHILIPPINES	B&W	C 4x30t	5.1	Chinese buyers, laid up in China since November 2016
BC	DORIC PRIDE	52,428	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	8	Bangladesh buyers
BC	RAK ANA	50,786	2000	JAPAN	SULZ	C 4x30t	6.5	Undisclosed buyer
BC	DOKOS	45,600	1997	JAPAN	B&W	C 4x30t	4.2	Far Eastern buyer, ss/dd due
BC	AVIC WEIHAI 396	37,877	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	16.9	German buyer
BC	ZENITH EXPLORER	28,050	2008	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	8	Undisclosed buyer



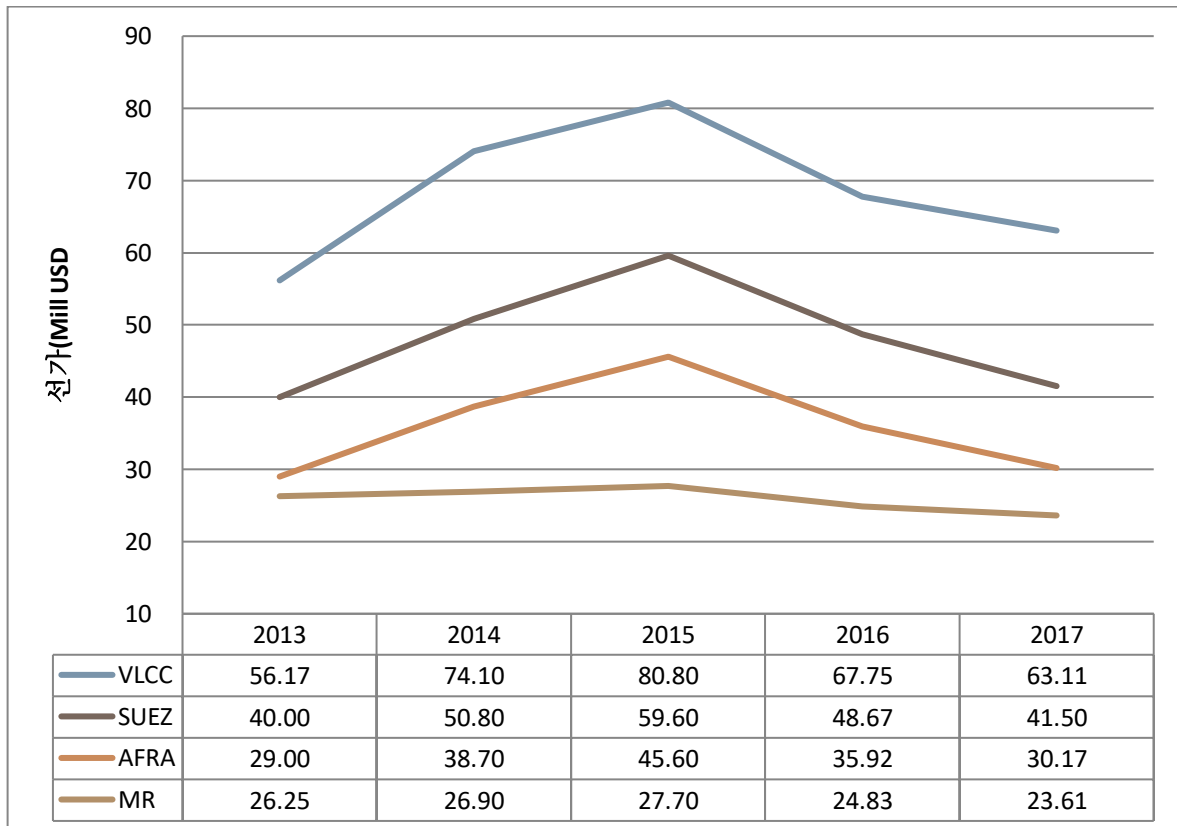
## IV. TANKER

(◆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 : %)

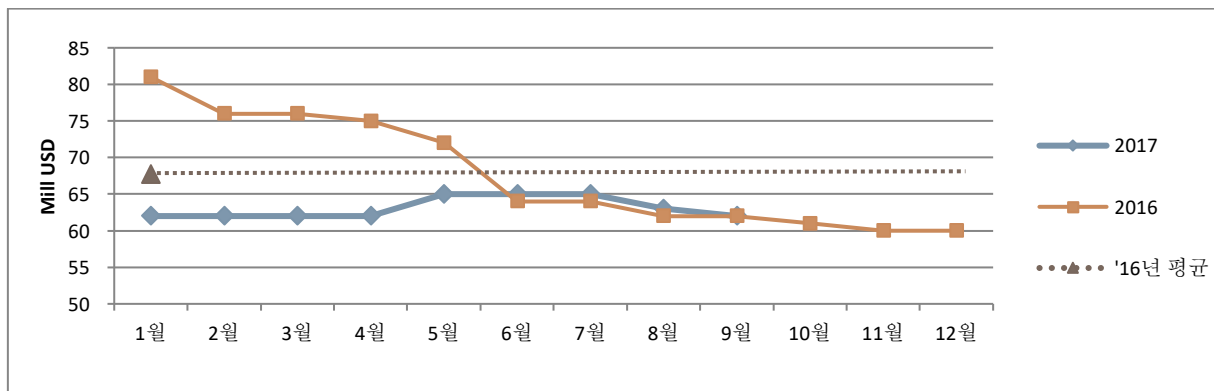




### IV. TANKER

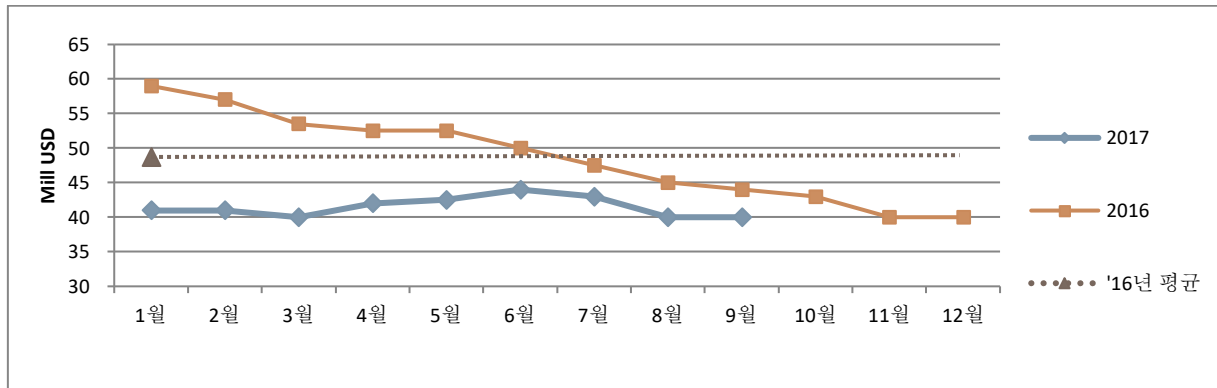
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	62.00	63.1
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-1.6%	-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	0.0%	-6.8%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00	40.00	41.5
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-7.0%	0.0%	-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-7.4%	11.1%	-	-
	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	-	-	-	-	-	-	-	-9.1%	-7.7%	-
	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	-	-	-	-	-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	-	-	-	-	-	-	-9.1%	-8.9%	-	-	
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

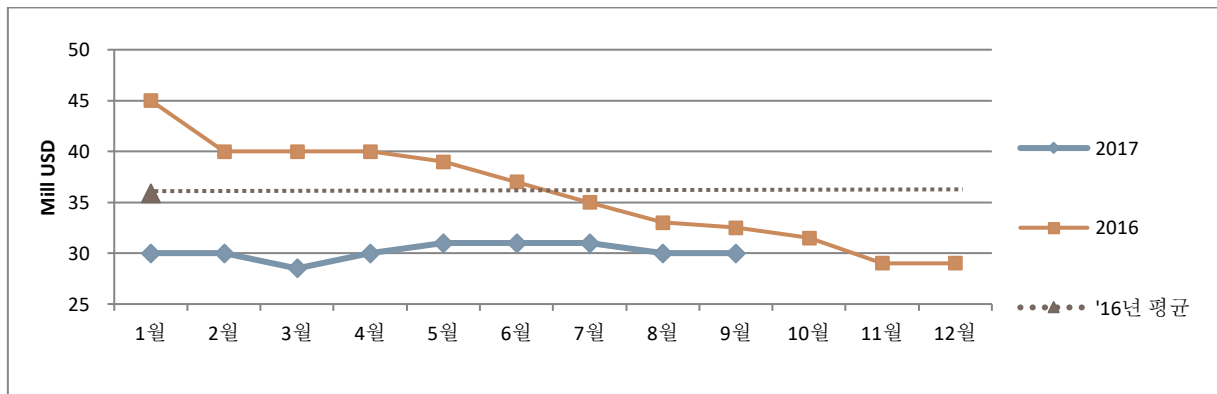


## IV. TANKER

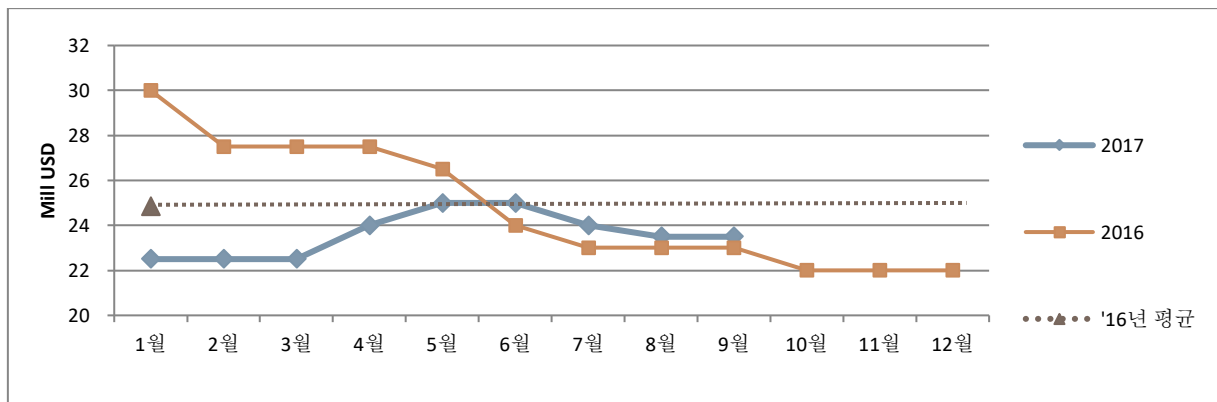
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K





## IV. TANKER

### IV-1. Tanker Sales Reported

#### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ISUZUGAWA	299,984	2004	JAPAN	SULZ		25.8	Chinese buyer
TANKER	RS TARA	158,000	2016	CHINA	B&W		51	Greek buyer
TANKER	STELLAR VOYAGER	104,801	2003	KOREA	B&W		10	Greek buyer (Spring Marine)
CHEMI CAL	MARE PACIFIC	68,467	2001	JAPAN	B&W	2&3	5	Greek buyers
TANKER	FD SEA WISH	40,083	2002	KOREA	B&W	3	6.5	Greek buyer, SS/ DD Due

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	QINGDAO	33648	2007	JAPAN	B&W	2483	TEU	11	Far Eastern buyer

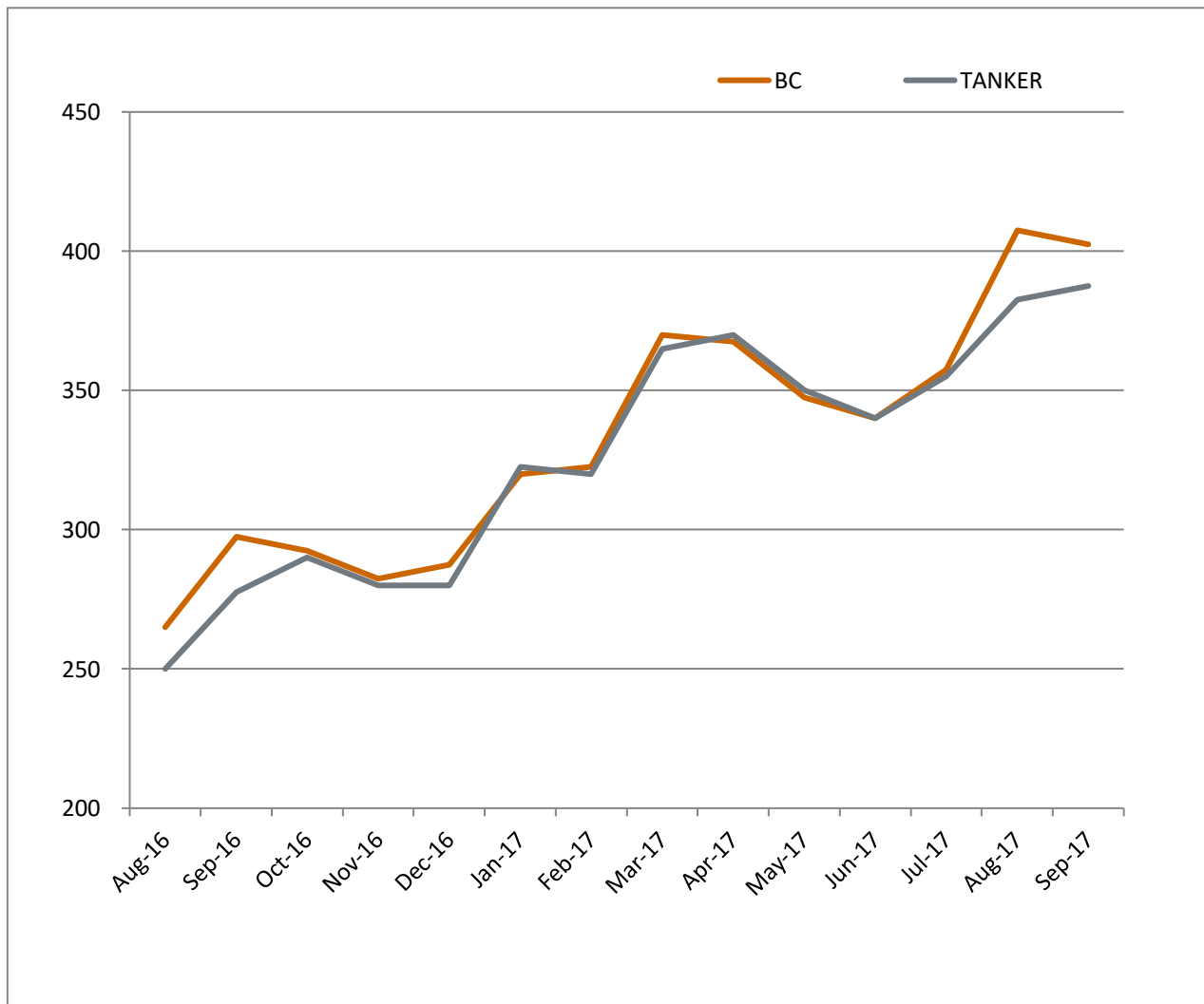


## V . DEMOLITION

### 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%	354.72	33.5%	277.50	387.50	1.3%	39.6%
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)



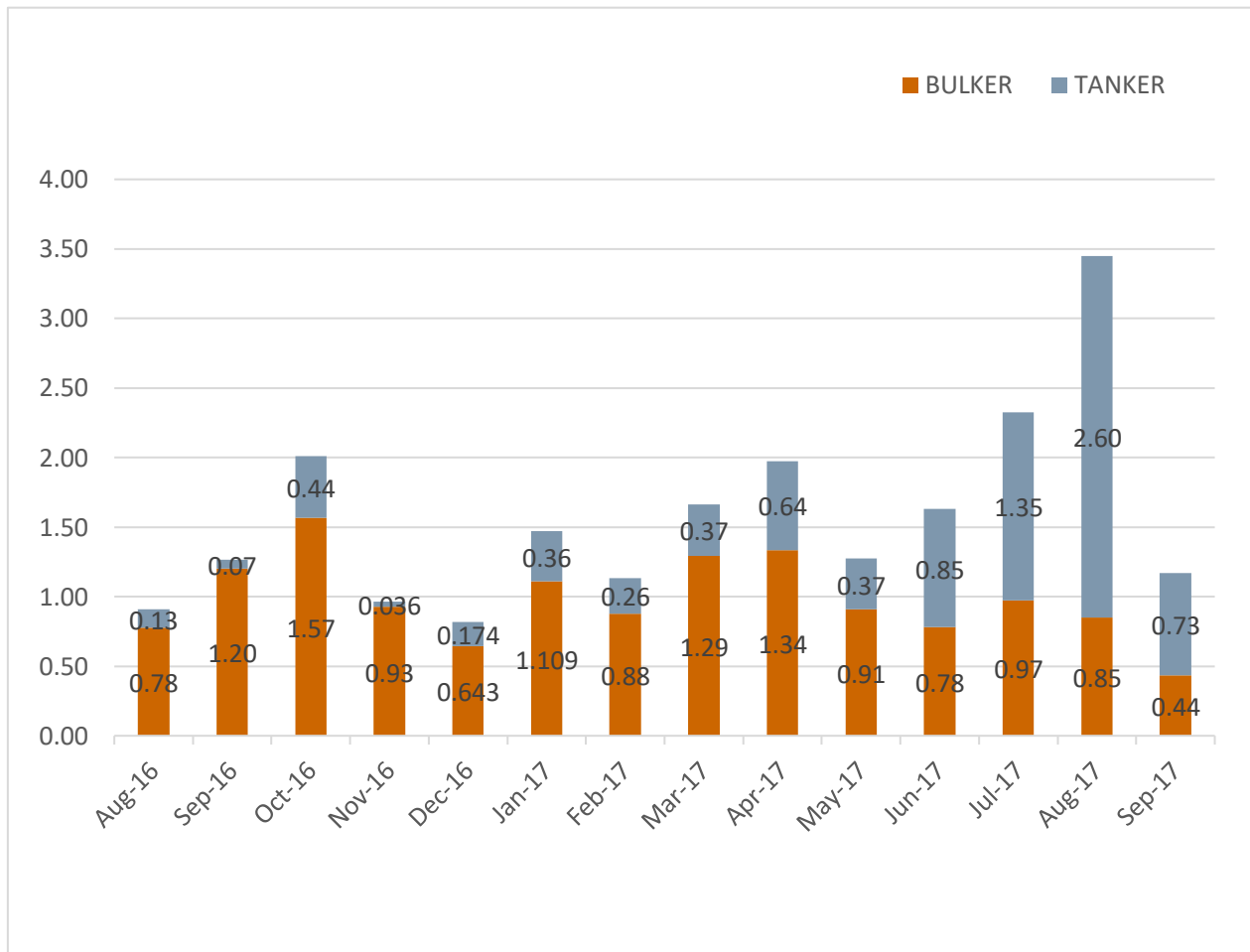


## V. DEMOLITION

### 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	7.52	262.9%	71	154.3%	0.07	2	0.73	1,010.6%	4	100.0%
BC	27.34	428	8.56	31.3%	220	51.4%	1.20	28	0.44	-63.8%	8	-71.4%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



## V . DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

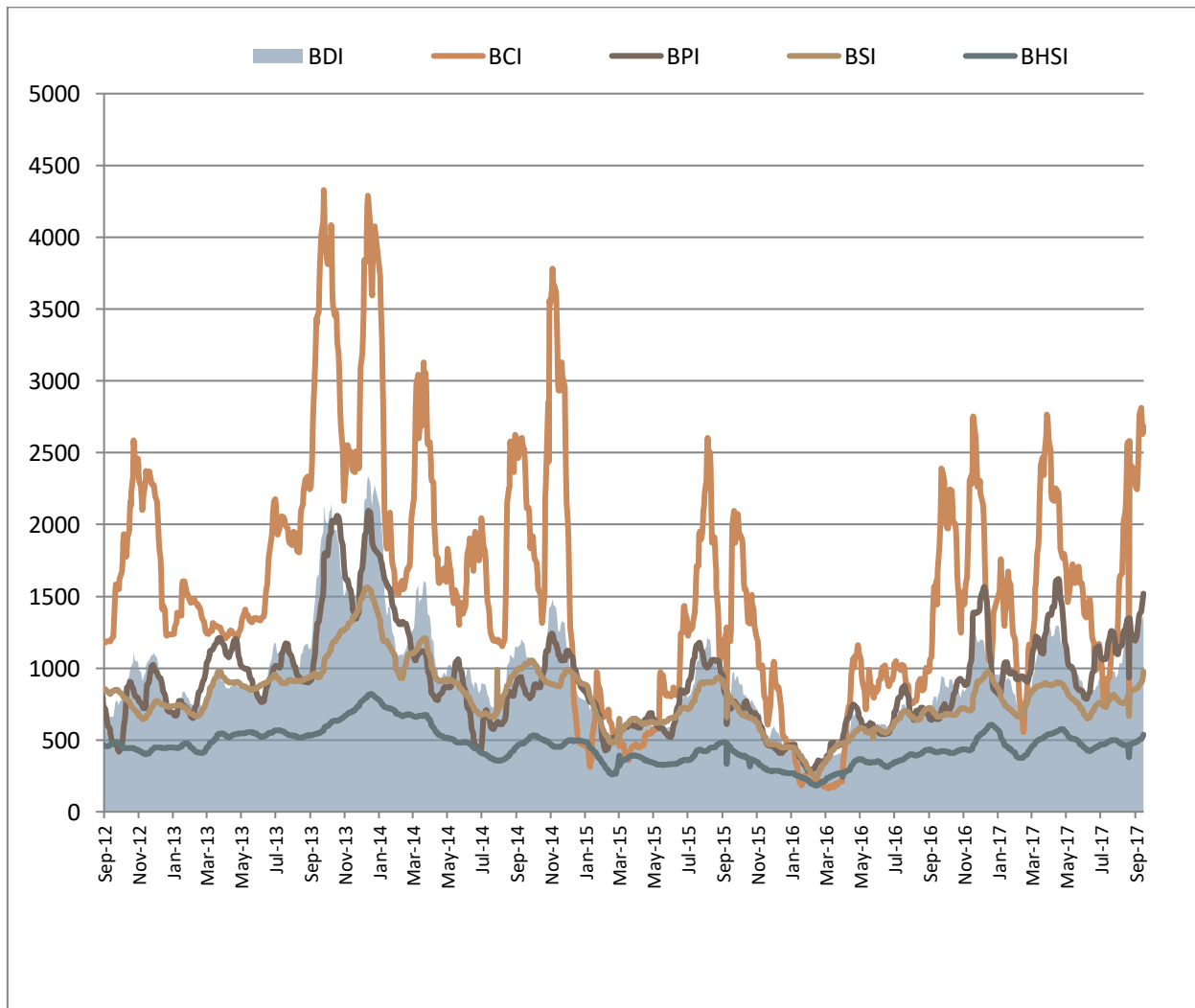
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	STELLAR UNICORN	279,022	33581	1993	JAPAN	B&W	414	BANGLADESH
BC	STELLAR COSMO	261,310	40000	1992	JAPAN	B&W	423	INDIA/PAKISTAN options
BC	FAIR	173,020	20763	1997	JAPAN	B&W	370	INDIA
BC	NATALY	143,386	24512	1993	SPAIN	B&W	409	BANGLADESH
BC	FOUR SPRINGS	109,009	19398	1992	ITALY	SULZ	380	BANGLADESH
BC	THOR HORIZON	47,111	13025	2002	INDONESIA	B&W	428	Full sub-conti option
BC	PAUS ONE	10,153	3754	1972	JAPAN	NIIGATA	340	BANGLADESH, laid-up
CONT	MSC MYKONOS	60,639	23451	1988	DENMARK	B&W	425	INDIA
CONT	MSC GIORGIA	33,823	8616	1985	KOREA	B&W	404	BANGLADESH
REEFER	WILSON EXPRESS	5,482	3657	1983	NORWAY	ETC	280	TURKEY
RO-PAX	OHAMANA	3,435	5992	1989	JAPAN	PIELS	315	AS IS KANDA (JAPAN)
TANKER	M SPIRIT	95,371	16529	1995	KOREA	B&W	385	BANGLADESH



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2017-09-15	2017-09-08	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1385	1332	▲53.00	2337	290
BCI	2685	2767	▼82.00	4329	161
BPI	1521	1375	▲146.00	2096	282
BSI	977	888	▲89.00	1562	243
BHSI	536	504	▲32.00	821	183





## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	336.00	▼-0.50	320.00	▲5.50	322.00	▼-2.50
IFO180	363.00	▲7.00	358.50	▲4.50	391.50	▲7.00
MGO	510.50	▲0.50	495.00	▼-1.00	565.50	▼-30.00

❖ 기준일 : 9 월 15 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2017-09-08	2017-09-01	CHANGE
미국달러	1132.50	1129.60	▲2.90
일본엔(100)	1028.94	1042.64	▼-13.70
유로	1349.77	1358.29	▼-8.52
중국위안	172.88	172.84	▲0.04

❖ 최초고시, 매매기준율기준

## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
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
세미나	국제해운조선금융 세미나	10.20(금)	부산롯데호텔 크리스탈볼룸 (해운거래정보센터)	-시간 : 10:30~17:30 -Dry bulk Market Outlook (SSY Research / John Kearsey) -Container Market (IHS Markit) -Tanker Market (BRS) -FFA(Baltic Exchange / Duncan Dunn) -Ship financing (산업은행 김대진박사) -Smart Ship(KR 이정렬센터장)
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
박람회	상해 조선 해양기술 박람회	12.5(화) ~ 12.8(금)	Shanghai New International Expo Centre(SNIEC)	-격년으로 개최되는 중국 최대의 상해 국제 조선 및 해양기술 박람회 - <a href="http://www.marintecchina.com">http://www.marintecchina.com</a>



## 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