

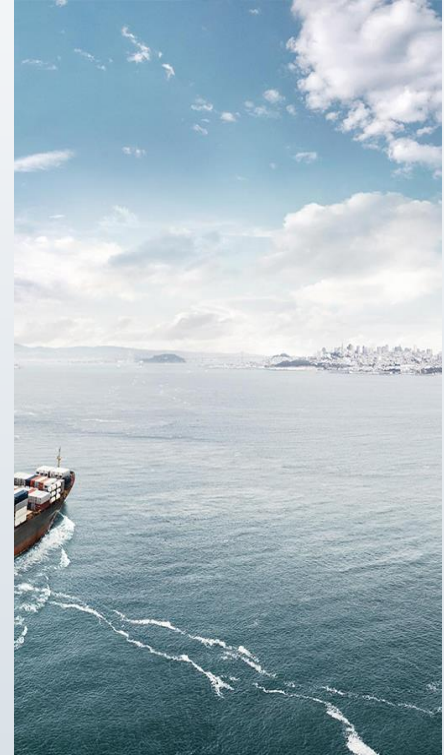


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.171

Updated October 24, 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	9
- BC Sales Report	
Tankers	13
- 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

현대중공업이 폴라리스쉬핑으로부터 325,000t 급 VLOC 5 척(4 억달러)을 추가로 수주했다고 23 일 밝혔다. 지난달 26 일 10 척을 수주할 때 체결한 옵션계약에 따른 것으로 현대중공업 수주 규모는 총 15 척에 수주금액은 12 억달러로 늘어났다. 폴라리스쉬핑은 최근 세계 최대 광산업체인 브라질 발레사와 맺은 옵션계약을 바탕으로 이번 추가 발주를 진행했다. 이 선박은 향후 강화되는 환경 규제에 대응할 수 있도록 LNG 레디(READY) 디자인과 평형수처리장치, 스크러버 등이 적용된다. LNG 레디 디자인이 적용되면 벙커 C 유뿐만 아니라 액화천연가스(LNG)도 연료로 사용할 수 있다. 스크러버를 장착하면 황산화물(SOx) 배출을 크게 줄일 수 있다. 폴라리스쉬핑은 최근 발주한 VLOC 18 척(약 1 조 7000 억원 규모)을 모두 현대중공업그룹에 발주하였다. 현대중공업그룹 조선 3사는 이번 계약으로 올해 들어 지금까지 총 110 척·67 억달러를 수주하며 목표인 75 억달러 대비 90%를 달성했다.

삼성중공업이 2,500 억원 규모의 LNG-FSRU(부유식 액화천연가스 저장 재기화 설비)선박 1 척을 수주했다. 삼성중공업은 지난 18 일 마루베니, 소지쯔, 페르타미나 컨소시엄과 17 만㎡급 LNG-FSRU 건조 계약을 체결했다고 밝혔다. LNG-FSRU 는 해상에서 LNG 를 천연가스를 기화한 뒤 육상의 소비처에 직접 공급할 수 있는 선박 형태의 설비로, 삼성중공업은 지난 9 월 독자기술로 국산화에 성공한 LNG 재기화시스템 'S-리가스(GI)'를 이번 LNG-FSRU 에 처음 탑재할 예정이다. S-리가스(GI)는 해수(海水)로 LNG 를 직접 가열해 기화시키는 기존 방식과 달리 글리콜(glycol) 혼합액을 이용해 LNG 를 기화시킴으로써 부식의 우려가 적고, 재기화에 필요한 에너지를 5% 이상 절감할 수도 있어 환경에 친화적이다.

한편, 현대중공업과 대우조선해양 등 한국 조선사들이 이란이 발주할 선박 수주를 놓고 중국 조선사와 맞붙을 것으로 보인다. 아제르바이잔 매체 아제르뉴스는 17 일 이란 국영선사인 IRISL 이 향후 5 년 동안 선박 49 척을 새 선박으로 교체하는 계획을 세웠으며 현지 조선사뿐 아니라 외국 조선사와 함께 이 계획을 구체화할 것이라고 보도했다. 한국 조선사 가운데 현대중공업과 대우조선해양이 IRISL 선박을 수주한 적이 있어 IRISL 의 선박교체 계획을 통해 일감을 확보할 수도 있을 것으로 보고 있다. 하지만 IRISL 이 중국 조선사에 새 선박 물량을 맡기는 방안을 검토하고 있는 만큼 한국 조선사들은 중국 조선사와 경쟁이 불가피할 것으로 보인다.

2. 벌크선 시장동향

7 월 초 이후 BDI 지수가 계속해서 엄청난 상승율을 기록하고 있다. 예를 들면 BCI 는 7 월초 대비 415% 증가, BPI 150%, BSI 가 150% 증가하였고 1 년 기준 T/C 운임이 케이프사이즈에서는 USD11,500/day에서

I . MARKET OVERVIEW

USD15,000/day, 파나막스 USD 9,000/day 에서 USD11,500/day, 수프라막스는 USD 8,900/day 에서 USD10,750/day 달러까지 증가하였다.

벌크선 중고선 거래는 활발한 움직임을 보이고 있다. 존프레드릭슨의 투자회사인 HEMEN HOLDING社は 케이프사이즈 "SEA MONETERREY" 와 "SEA BEHIKE" (180,000 DWT BLT 016 DAEHAN) 2 척을 공개 상장 회사인 "GOLDEN OCEAN"사에 8,600 만 달러 일괄매각하였다. GOLDEN OCEAN 사는 유상증자를 통해 약 6,800 만 달러를 확보하며 선박에 투자한 것으로 알려졌다.

수프라막스 부문에서 여러 건의 거래 실적이 이루어졌다. FESCO社は "SARATOV"/"SIBAI"/"SMOLENSK" (57,000 DWT BLT 2011-12 CSC QINGSHAN SY, C4x30T)등 수프라막스 3 척을 매물로 내놓으며 이중 2 척을 RHODIUM 관계사에 척당 1,200 만 달러에, 이보다 뒤에 인도된 "SMOLENSK"가 1,300 만 달러에 익명의 선주에게 매각 하였다.

한편, "GH PHAR LAP" 및 "GH SECRETARIAT" (56,824 DWT BLT 2012 COSCO)은 척당 1,320 만 달러로 일괄 매각된 것으로 알려졌다. 이 선박들은 지난해 8 월에 척당 820 만 달러에 현 선주가 도입한 선박으로 이번 매각계약이 확정된다면 약 14 개월만에 척당 500 만 달러, 총 1,000 만 달러의 매각차익을 실현하는 셈이다.

3. 탱커선 시장동향

K-LINE社の VLCC "FUJIKAWA" (299,000 DWT BLT 2004 UNIVERSAL)가 2,720 만 달러에 그리스 선주 DYNACOM社에게 판매되었다. 매각 당시 상당히 많은 선주들이 관심을 가졌고 특히 그리스 선주들이 적극적이었던 것으로 알려졌다.

지난 달 자매선인 "ISUZUGAWA"가 2,550 만 달러에 중동 선주에게 매각된 것과 대조적이다. 아프리카막스 부문에서는 핀란드의 LUNDQVIST REDERIERN 사가 "ALFA GERMANIA" (98,000 DWT BLT 1998 DSME)를 660 만 달러에 판매하였다. 이 선박은 Special Survey 가 내년 2 월에 예정되어 있는데도 불구하고 해체선매각이 아닌 중고선으로 매각되었다.

I . MARKET OVERVIEW

4. 해체선 시장동향

드라이 벌커운임과 선가상승으로 인해 해체선 공급량이 줄어든데다, 방글라데시의 철강 가격이 하락/인도의 Diwali 축제 등으로 인도아대륙 해체선시장의 움직임이 둔화되는 모습이다. 철강재가격 하락이 영향으로 로컬 해체조선소들이 재고소진이 어려워 지면서 해체선 수요감소하였지만, 해체대상선 공급 부족으로 해체선가는 아직까지 평균 USD 380/ldt 선을 유지하고 있다.

중국의 경우, 해체선가가 USD 250/ldt 수준으로 낮지만 중국정부의 해체선 보조금 정책이 끝나는 다음달까지 중국내의 노후선 상당수가 해체될 것으로 예상된다.

II . ISSUE & TREND

1. DREWRY, 2018 년 글로벌 해운업 전망 긍·부정적 요인 발표

세계적인 해운항만 컨설팅 그룹인 Drewry 는 2018 년 해운시장에 영향을 끼칠 12 개의 긍정적 요인과 10 개의 부정적 요인을 발표했다.

긍정적 요인으로는 동남아시아를 중심으로 한 신흥경제권의 경기급등으로 인한 무역량 증가 가능성, 주요 선사간 M&A 로 인한 비용절감 및 시너지효과, 운임변동성 감소 및 수익성 개선, 블록체인 등 비용절감과 효율을 높여주는 첨단 기술의 발달, 일대일로로 인한 투자 증가 등을 언급했다.

부정적 요인으로는 일부 시장의 지정학적인 불안감 및 중동시장 약세, 선복량 과잉, 유가상승, 사이버 공격 등을 제시했다.

Drewry 는 또한 2017 년 세계 해운산업의 운영이익이 약 60 억달러에 달할 것이며 내년에도 계속 증가할 것이라고 전망했다. 자사의 최신 Container Insight Weekly 를 통해 Drewry 는 세계 컨테이너 항만의 처리물량이 2017 년 상반기에 거의 6%가까이 증가했다고 밝혔다.

2017 년 하반기에는 증가속도가 약간 줄어들어 2017 년 연간 성장률은 5.5%가 될 것이라고 전망했다. 이러한 성장은 아직도 해결되지 못한 여러 걸림돌을 고려했을 때 놀라운 수준이라고 밝혔다.

주요 걸림돌로는 브렉시트, 유럽으로의 이민, 유럽주요 도시의 테러, 남아프리카 공화국과 브라질의 정치적 혼란, 유럽에서 포퓰리즘 정부의 당선 등을 꼽았다. 또 미국 트럼프 대통령이 중국 및 독일과의 무역 불균형에 문제를 제기하고, 서방세계와 이란간의 관계개선 노력을 거꾸로 되돌려 버릴 것에 대해 우려를 표명했다.

Drewry 는 2017 년의 마지막 4 분기가 시작되었지만 이작도 이러한 문제들의 상당수가 해소되지 못하고 있음을 언급했다고 KMI 전형모 전문연구원은 외신을 인용해 밝혔다.

II . ISSUE & TREND

2. '드라이벌크, 현존선박 대비 수주잔량 7.9% 역대 최저 수준

향후 해상운송업의 산업 펀더멘털은 2017 년보다 강해질 것으로 보인다. 드라이벌크의 현존선박 대비 수주잔량은 7.9%로 역대 최저 수준이다.

엄경아 신영증권 애널리스트에 따르면 드라이벌크 시장은 공급 측면에 있어서 2017 년 보다 2018 년, 2018 년 보다 2019 년에 부족 현상이 심화될 것으로 예상된다. 현재 전세계 드라이벌크 선박은 총 11,089 척이 있으며, 선복량으로는 8 억 1,541 만 dwt 이 해상운송에 참여하고 있다. 2017 년 10 월 초 기준 수주잔량은 총 632 척이 남아있으며, 해당 선박의 선복량은 6,443 만 dwt 으로 전체 선복량 대비 7.9%에 불과하다. 7%대의 수주잔량은 2002 년 1 분기 이후 가장 낮은 수준에 해당한다.

단 한 척의 선박도 누락되지 않고 새로운 선박이 인도됨과 동시에 기존에 화물운송을 실시하고 있는 모든 노후선이 단 한 척도 폐선되지 않는다고 가정해보자. 그럴 경우 2018 년 공급증가율은 3.2%, 2019 년 공급증가율은 2.4%를 기록할 것으로 전망된다.

폐선을 가정하지 않는다고 하더라도 절대적으로 낮은 수치이다. 그런데 2019 년 하반기 이후 폐선에 따른 공급조절 변수가 크게 작용할 것으로 예상된다. 2017 년 9 월에서 2019 년 9 월로 연기된 선박평형수처리시스템(Balast Water Treatment System) 장착 규제와 2020 년 1 월 1 일부터 시행될 황산화물 배출 저감 규제로 인해 20 년 이상의 노후선박은 규제에 대비하기보다 폐선될 가능성이 높기 때문이다. 현재 전체 드라이벌크 선박 중 2019 년을 기준으로 20 년 이상인 선박은 9.1%로 드라이벌크 전체 수주잔량보다 많다.

드라이벌크 수요의 키는 중국이 쥐고 있다고 해도 과언이 아니다. 2015 년 벌크선 운임지수인 BDI(Baltic exchange Dry Index)가 연평균 1 천포인트를 하회하게 된 이유도 중국발 수요 쇼크때문이었다. 두 자릿수 이상 증가하던 중국의 원자재 수입량이 버팀목이 되었다가 2015 년에는 중국이 원자재 수입량을 크게 늘리지 않으면서 수급편차가 심해졌다. 벌크시장 수요를 2016 년 하반기 이후 다시 끌어올린 것도 중국이었다. 자국에서 생산하는 철광석, 석탄의 양을 제한하고, 다른 지역으로부터 수입하는 물량에 대한 의존도를 높이면서 운임이 추세적으로 회복됐다.

II . ISSUE & TREND

한편 중국이 최근 시장에 던져준 벌크 수요 시장의 화두는 '단기 조정 가능성'이다. 2017년 10월부터 2018년 3월까지 중국 철강업체들이 감산을 단행할 예정이기 때문에 기존 철강생산 성수기에 원자재(철광석, 석탄) 사용량이 감소할 가능성이 있다.

하지만 이는 어디까지나 단기적인 영향이라는 점이 중요하다. 가장 활발하게 생산하는 기간의 생산량을 줄이고, 나머지 6개월의 기간 동안 전체 생산량을 소화하는 과정에서 오히려 비수기에 철광석 및 석탄의 소비가 활발하게 나타날 가능성이 높다. 뿐만 아니라 중국이 자국의 철광석 채광 라이선스 중 1/3을 취소하겠다고 발표하면서 고품위의 철광석/석탄 수입 시장은 오히려 강세 기조를 유지할 것으로 전망된다.

중국 내 철광석 광산업체 중 한계기업은 생산성 높은 저가의 광산투자를 진행하지 못하고, 글로벌 광산업체 대비 원가경쟁력이 떨어지고 있다. 가격경쟁력이 있는 업체만 살아남는 쪽으로 구조가 변함에 따라 중국의 벌크 원자재 수입시장이 강세기조를 유지할 것으로 예상된다.

2018년 드라이벌크 시장 공급증가율은 연간 1.4%일 것으로 보이며, 수요증가율은 3%를 기록할 것으로 전망된다. 수요 증가율이 공급증가율을 상회하는 모습을 보임에 따라 운임 상승폭이 확대될 것으로 보인다. 2017년 벌크선 운임지수인 BDI의 연초 이후 누적평균운임은 1055p였다. 연간 저점은 685p였고, 고점은 최근 지수인 1523p로 2014년 3월 이후에 처음으로 1500포인트를 상회하는 모습을 보였다. 2018년 드라이벌크 시장 운임은 상저하고를 예상된다.

3. 크루즈선 선박투자 157억달러, 지난해 최고치 경신할듯

올 들어 지난달까지 크루즈선 발주에 총 157억달러가 투자됐다. 특히 9월까지 크루즈선 선박 투자금액이 이미 지난해 연간 투자금액(158억달러)에 근접함에 따라 올해도 지난해에 이어 사상 최대치를 경신할 전망이다.

24일 영국 클락슨에 따르면 올해 1~9월 선박투자금액은 441억달러(573척)로 집계됐다. 선종별로는 지난해에 이어 올해도 크루즈선에 가장 많은 자금이 투자됐다. 지난달까지 23척의 크루즈선 발주를 위해 157억달러가 투자됐으며 이는 지난해에 이어 사상 최대 규모다. 지난 2014년 121억달러를 기록하며 연간 기준 처음으로 100억달러 이상의 자금이 투자됐던 크루즈선 시장은 지난해

II . ISSUE & TREND

158억달러(34척)로 사상 최대를 기록했다. 척당 평균 투자금액 또한 4.8억달러에서 7.6억달러로 높아져 중소형선보다는 대형선 위주로 크루즈선 발주가 이뤄지고 있는 것으로 분석된다. 이같은 추세를 감안하면 올해 글로벌 크루즈선 투자액은 지난해 투자액을 넘어설 것으로 전망된다.

크루즈선 시장의 호조가 올해도 이어지면서 크루즈선 전문 조선소들은 수주잔량 순위 상위권에 오르면서 오는 2023년까지 수주일감을 확보했다.

글로벌 크루즈선 전문 조선소인 핀칸티에리(Fincantieri)는 9월말 기준 62척·317만 7000CGT로 한국의 대우조선해양·현대중공업·삼성중공업에 이어 수주잔량 순위 5위에 올랐다. 핀칸티에리는 글로벌 크루즈선 전문 조선소인 STX 프랑스와 막바지 합병작업이 진행 중에 있다. 핀칸티에리와 함께 글로벌 3대 크루즈선 전문 조선소로 불리는 메이어넵툰(Meyer Neptun)은 23척·307만 5000CGT로 수주잔량 6위로 핀칸티에리의 뒤를 바짝 뒤쫓고 있다.

크루즈선 다음으로 유조선 시장은 VLCC(초대형원유운반선, 41척) 발주에 32억달러가 투자되며 전체 유조선 투자금액의 증가세를 이끌었다. 올해 VLCC 투자규모는 지난해 연간기록(12억달러, 14척)을 넘어서고 있으며 VLCC와 함께 아프리카막스급 선박도 43척(17억달러)이 발주되며 지난해 연간발주량인 19척(9억달러)을 넘어섰다. 이러한 유조선 시장에서 한국조선업계는 VLCC를 비롯한 중형석유제품선 수주를 통해 꾸준히 수주실적을 올리고 있다.

4. 한국해운업계, 공룡들 속 틈새전략 고심

한국 해운이 고민에 빠졌다. 한진해운 파산 이후 해운업 육성에 대한 공감대는 형성됐지만 정부 지원 규모와 경쟁력 제고 해법에 관해선 의견이 엇갈린다.

현대상선은 수 년째 뼈를 깎는 구조조정을 겪으며 경영정상화 작업을 진행중이다. 한진해운 사태로 정부가 지원 방침을 세우며 한 고비 넘겼지만 불황이 계속돼 안심할 수 없다. 영향력 제고를 위한 선박도입은 꼭 필요하지만, 그 규모와 시기를 서둘러야 한다는 주장과 속도조절론이 부딪히고 있다.

현대상선은 최근 선박 신조와 유동성 확보를 위해 6936억원의 유상증자를 실시했다. 이를 통해 확보한 돈은 VLCC 5척, 컨테이너선 2척과 시설 구매 등에 사용할 계획이다. 현대상선은 정부의 해운업 지원프로그램이 본격화하는 내년 추가 신조발주 가능성도 열어두고 있다.

II . ISSUE & TREND

정부의 지원 의지는 반갑지만 부담도 크다. 좀처럼 회복되지 않는 운임 덕분에 배를 싸게 살 수 있다는 장점도 있지만, 불황이 언제까지 이어질지 가늠할 수 없다는 위험도 감수해야 한다. 정부 지원에 고무돼 무리한 몸집 불리기에 나섰다가 더 큰 위기를 초래할 수 있어 조심스럽다.

한국 해운이 이리저도 저리저도 못하는 사이 글로벌 상위권 선사들은 공세의 고삐를 더 바짝 죄고 있다. 인수합병과 대규모 신조 선박 발주로 몸집 불리는 속도가 더 빨라졌다. 우리 정부의 지원이 이뤄져도 글로벌 선사들과 격차를 좁히기는 커녕 더 늘어날 처지다. 머스크라인은 함부르크수드를 합병하며 전세계 선복량의 19.2%를 차지하며 부동의 1 위를 지키고 있다. 4 위 코스코도 OOCL 을 인수해 글로벌 선복량 11.6%까지 치고 올라왔다. 2, 3 위 업체인 MSC 와 CMA-CGM 은 지난달 2 만 2000TEU 급 초대형컨테이너선을 각각 11 척, 9 척씩 발주했다. 현대상선 선복량의 절반에 달하는 선박을 한꺼번에 주문한 셈이다.

글로벌 선사들의 이같은 행보는 운임료 회복 전망을 어둡게 한다. 감당할 수 없는 치킨게임에 현대상선이 대책 없이 동참하기 보다 영향력 확보와 체질개선의 절묘한 완급조절에 성공해야 살아남을 수 있다는 지적이 나오는 이유다.

업계 관계자는 "친환경·고효율 선박으로의 전환 등 투자는 필요하지만 워낙 선복량 차이가 커 무리한 선대 확장은 재무위험성만 높일 것"이라며 "업계에서 주도적 역할은 할 수는 없겠지만 그렇다고 무시할 수도 없는 '계륵' 수준의 영향력은 확보해야 한다"고 말했다. 이어 "대형선사들은 몸집이 큰 만큼 치킨게임으로 걸리는 과부하도 매우 크다"며 "대형선사 하나만 무너져도 국적선사들이 비집고 들어갈 틈이 생길 수 있는 만큼 차근차근 나아가야 한다"고 덧붙였다.

후발주자인 SM 상선의 움직임도 주목된다. 우방건설, 대한상선과의 합병 등 우오현 회장의 적극적 투자 속에 시장 안착에 매진하고 있다. 상반기 141 억원의 손실을 기록했지만 적자 폭은 줄고 있다. 일각에선 올 3 분기 흑자 가능성까지 언급했지만 적자를 벗어나는데 다소 시간이 필요할 전망이다. SM 상선은 현재 총 16 척, 5 만 TEU 규모의 선박을 운용하고 있다. 내년에는 대선 중인 15 척을 들여와 미주 서안과 동안에 투입해 15 만 TEU 까지 컨테이너선대를 확충할 계획이다. 현대상선의 3분의 1 정도 규모로, 양사의 합계 물동량은 옛 1 위 국적선사 한진해운 수준에 도달할 전망이다.



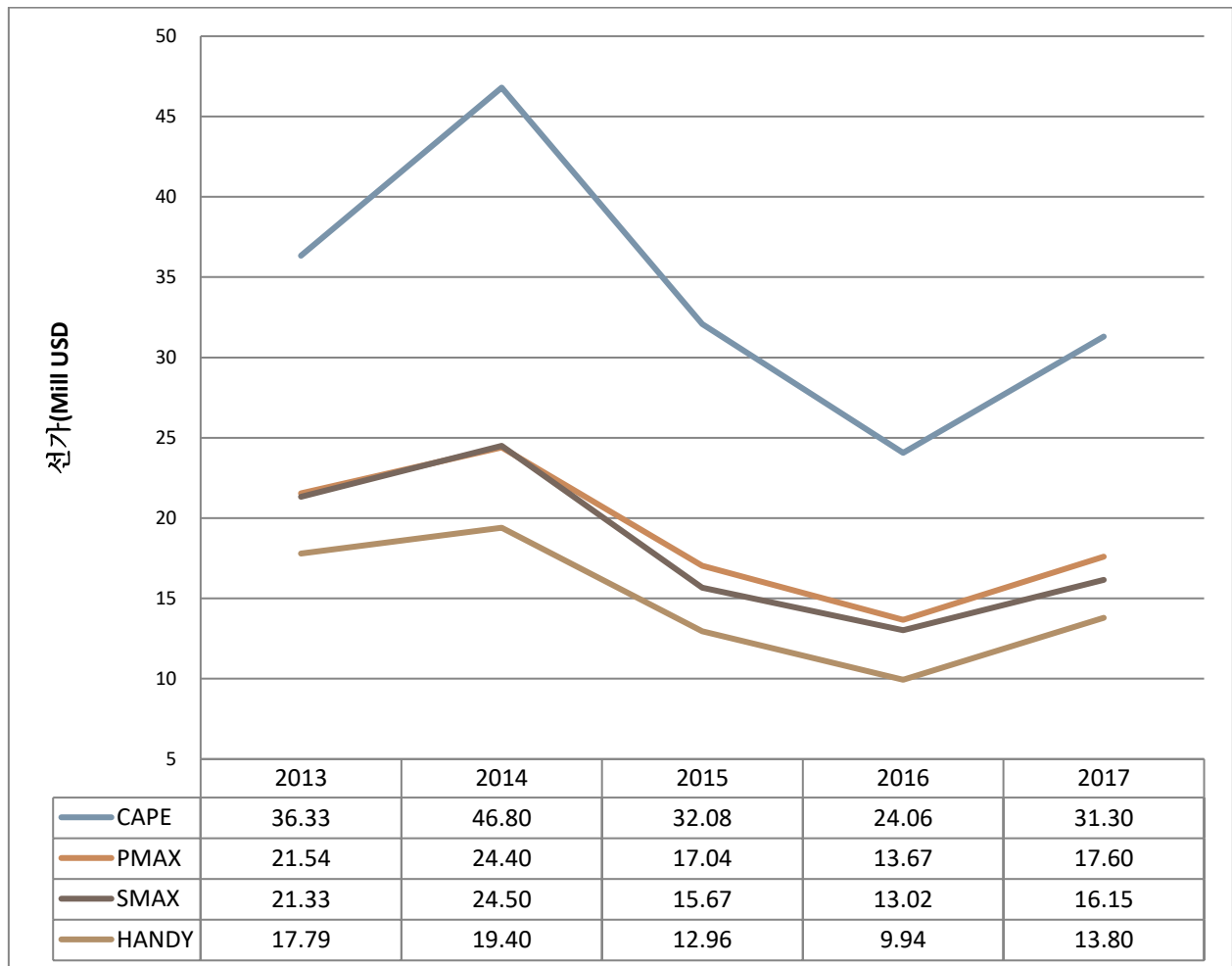
III. BULK CARRIER

(◆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%	31.30 30.08%
Panamax 76K	21.54 -2.45%	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.60 28.78%
Supramax 56K	21.33 -4.30%	24.50 14.84%	15.67 -36.04%	13.02 -16.91%	16.15 24.03%
Handysize 32K	17.79 1.91%	19.40 9.04%	12.96 -33.20%	9.94 -23.32%	13.80 38.87%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

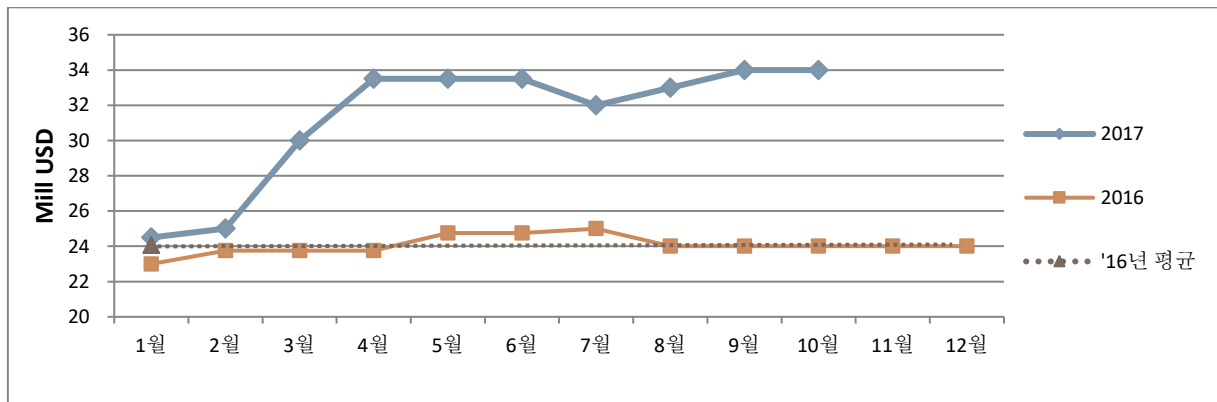




III. BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	33.00	34.00	34.00			31.3
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	3.0%	0.0%			-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%	41.7%	41.7%			30.1%
	PMAX 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50			17.6
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	2.8%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%	32.1%	32.1%	32.1%			28.8%
	SMAX 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.25	17.00			16.2
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%	1.6%	0.0%	4.6%			-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%	22.6%	20.4%	25.9%			24.0%
HAND Y 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	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%	0.0%			-	
	전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%	47.4%	33.3%	33.3%			38.9%	
2016	CAPE	23.00	23.75	23.75	23.75	24.75	24.75	25.00	24.00	24.00	24.00	24.00	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	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	13.50	14.00	14.00	14.00	13.0
	HANDY	9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.25	9.50	10.50	10.50	11.50	12.00	12.00	9.9

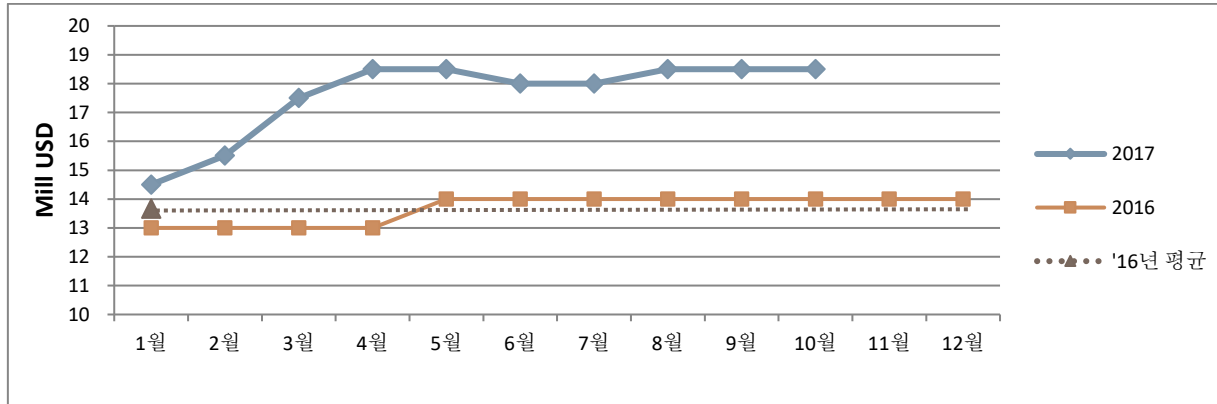
□ Cape



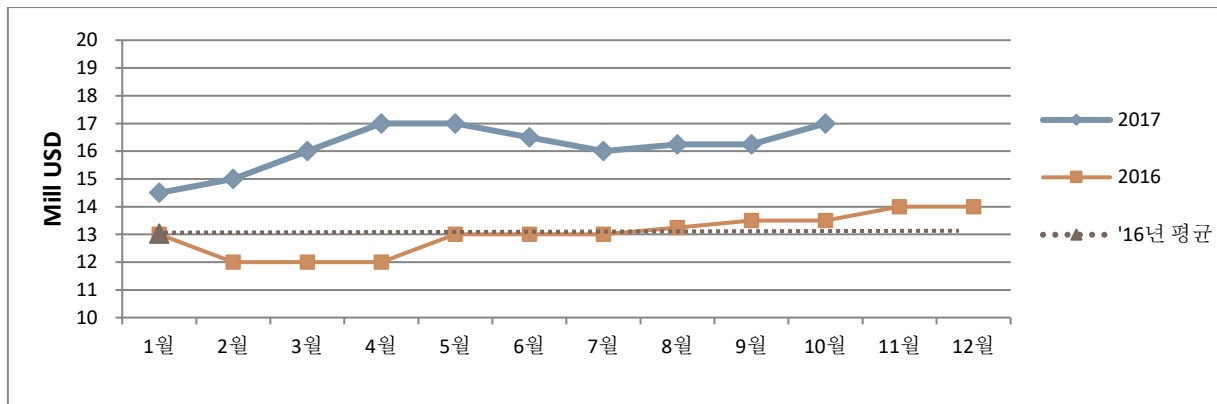


III. BULK CARRIER

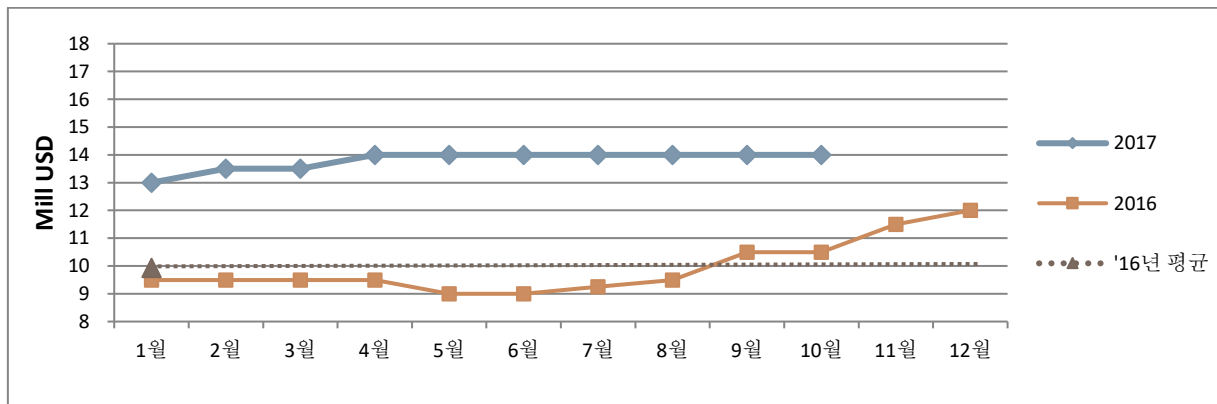
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III. BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SEA BEHIKE	180,491	2016	KOREA	B&W		86	Norwegian buyer (Golden Ocean)
BC	SEA MONTERREY	180,000	2016	KOREA	B&W			
BC	CSK FORTUNE	175,650	2003	CHINA	B&W		12.85	Greek buyer
BC	PRIVOCEAN	81,434	2013	KOREA	B&W		12.35	Undisclosed buyer
BC	GUAN HAI 228	80,012	2012	CHINA	WART		15.1	Chinese buyer, Auction sale
BC	GH SECRETARIAT	57,000	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	13.2	Undisclosed buyer
BC	GH PHAR LAP	56,824	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	13.2	
BC	SARATOV	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	12	Undisclosed buyer
BC	SIBAI	56,742	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	12	
BC	SMOLENSK	56,742	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	13	Undisclosed buyer
BC	NEPTUNE PIONEER	55,921	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.5	Greek buyer
BC	CHANG HUA	53,000	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	10.2	Chinese buyer
BC	LE TONG PATRIOT	50,785	2006	CHINA	MAK	C 4x40t	6.5	Chinese buyer
BC	TENG HANG	35,000	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	7.8	Undisclosed buyer
BC	GALENE M	33,158	2011	JAPAN	MITSU	C 4x30t	12	Turkish buyer
BC	SOTRA	16,239	2001	JAPAN	MITSU	C 4 X 30 T	4	Turkish buyer
GC	ORIENT KING (td)	11,300	2007	JAPAN	B&W	C 2x35t, C 1x70t	3.7	Undisclosed buyer



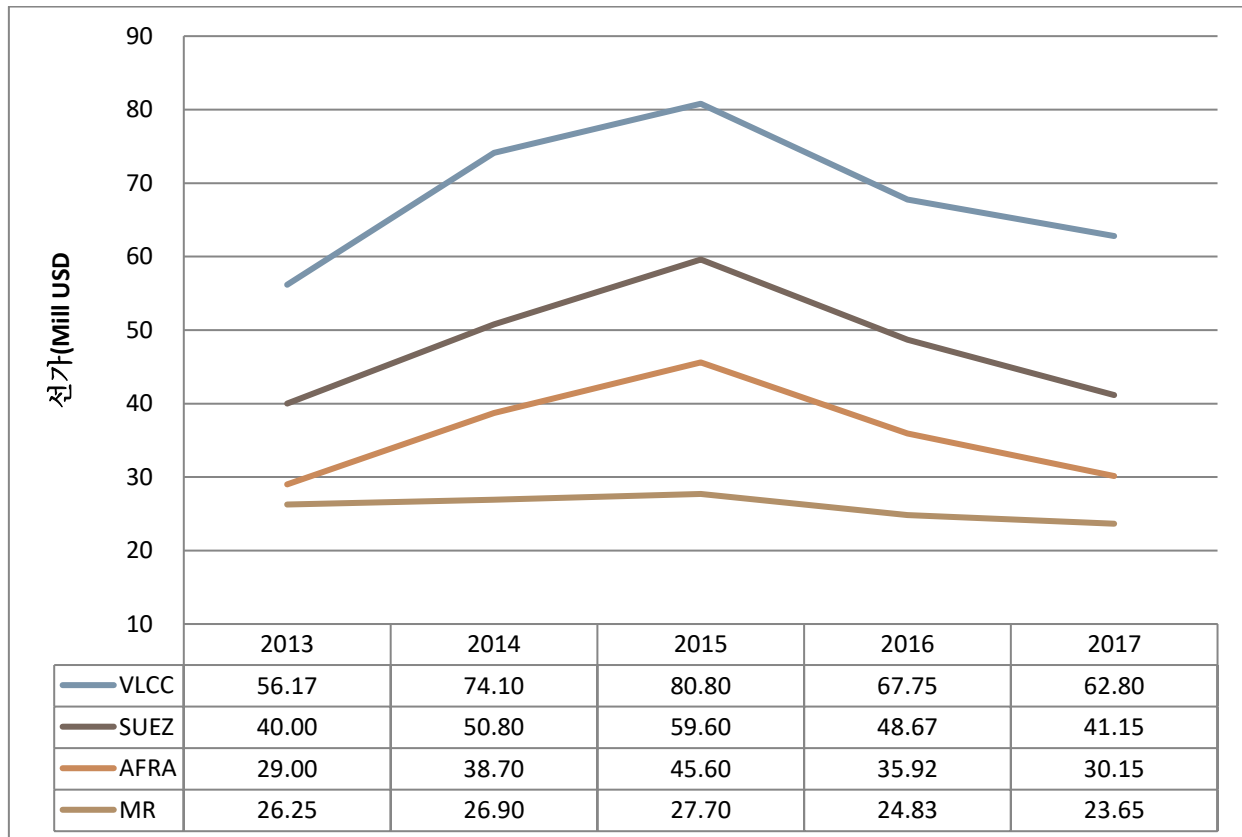
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	62.80
	-10%	32%	9%	-16%	-7.3%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.15
	-10%	27%	17%	-18%	-15.4%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.15
	-5%	33%	18%	-21%	-16.1%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.65
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.8%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.43
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.7%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

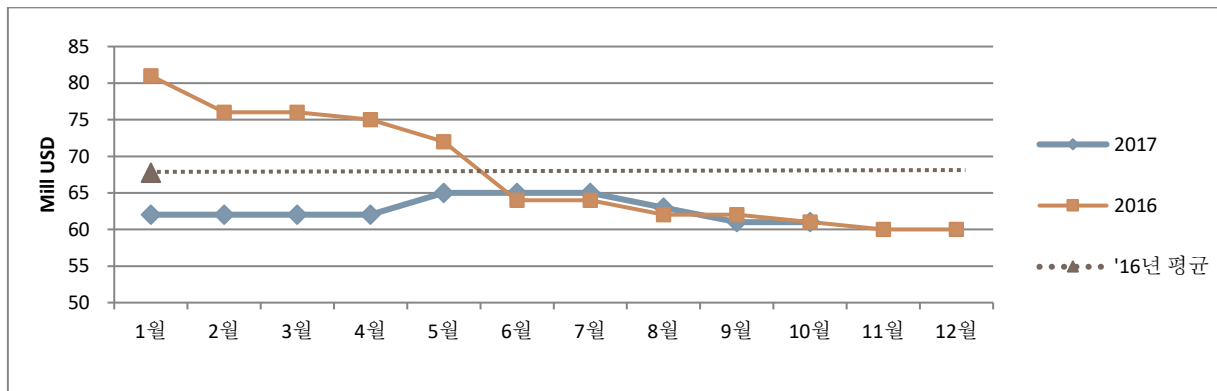




IV. TANKER

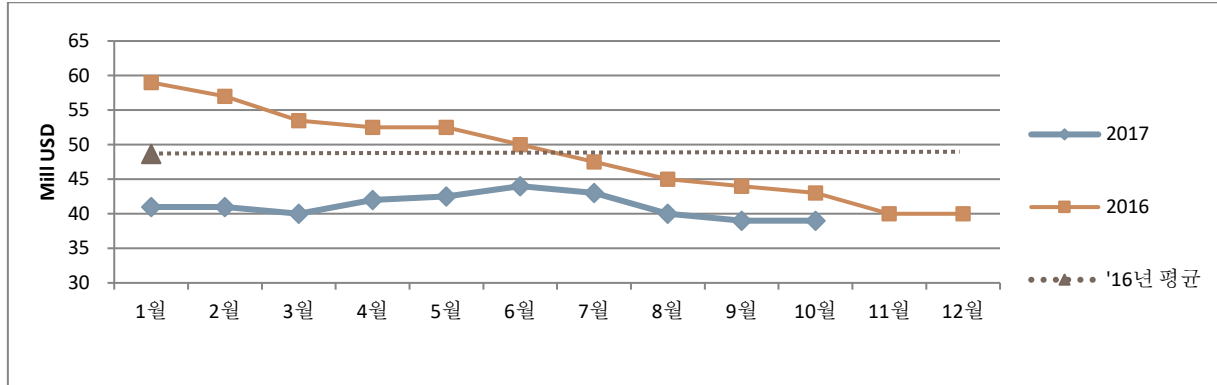
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	62.00	61.00			62.8
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-1.6%	0.0%			-
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	0.0%	0.0%			-7.3%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00	40.00	39.00			41.2
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-7.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-7.4%	-	-9.1%	-9.3%			15.4%
	AFR A 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	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%	0.0%			-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-9.1%	-7.7%	-4.8%			16.1%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	25.00	23.50	23.50	24.00			23.7
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	0.0%	-2.1%	0.0%	2.1%			-
		전년대비	-	-	-	-	-5.7%	4.2%	8.7%	2.2%	2.2%	9.1%			-4.8%
	CHEM IMO 2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.00	12.25			12.4
		전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	2.0%	-5.9%	2.1%			-
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-9.1%	-8.9%	-	-			10.7%
	2016	VLCC	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	64.00	62.00	62.00	61.00	60.00	60.00	67.8
		SUEZ	59.00	57.00	53.50	52.50	52.50	50.00	47.50	45.00	44.00	43.00	40.00	40.00	48.7
		AFRA	45.00	40.00	40.00	40.00	39.00	37.00	35.00	33.00	32.50	31.50	29.00	29.00	35.9
MR		30.00	27.50	27.50	27.50	26.50	24.00	23.00	23.00	23.00	22.00	22.00	22.00	24.8	
CHEM		81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	13.75	14.00	14.00	14.00	13.25	13.00	67.8	

VLCC-310K

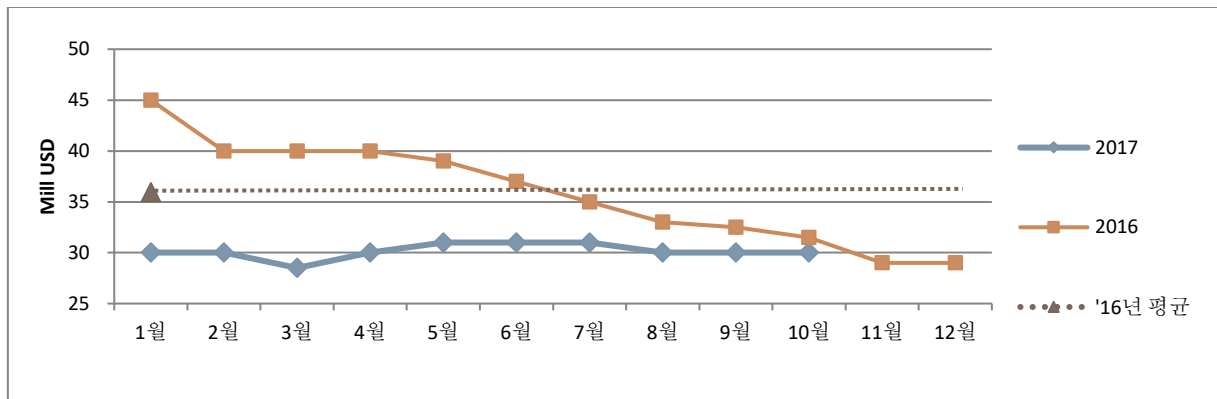


IV. TANKER

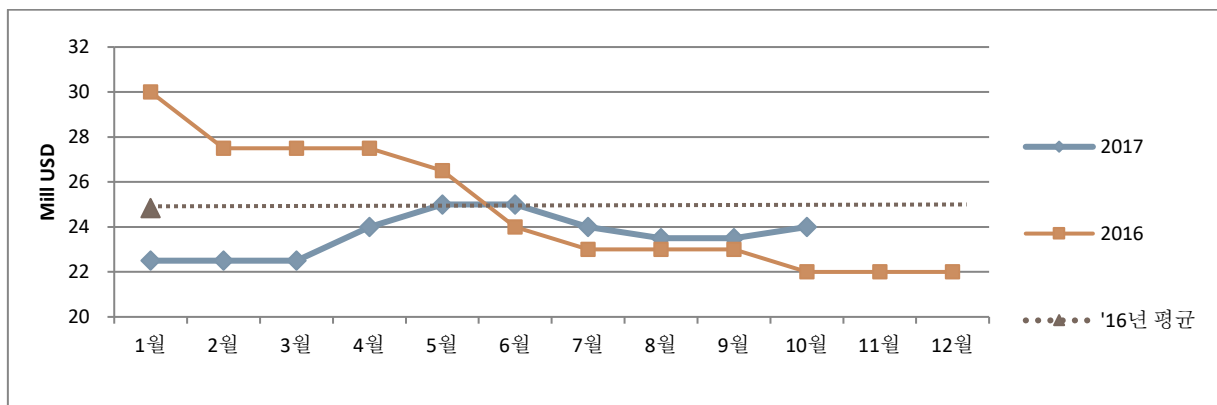
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	FUJIKAWA	299,000	2004	JAPAN	SULZ		27.2	Greek buyer(Dynacom)
	ALFA GERMANIA	99,193	1998	KOREA	B&W		6.6	undisclosed buyer
TANKER	ARABIAN ORCHID	19,984	2007	JAPAN	B&W	2	14	undisclosed buyer
LNG	EXCEL	77,773	2003	KOREA			46	undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	TIGER GOMAN	17121	2007	CHINA	B&W	1338	TEU	7	Norwegian buyer
CONT	HS LISZT	17121	2008	CHINA	B&W	1338	TEU	7	
CONT	ALS FAUNA	51701	2008	KOREA	WART	4275	TEU	13.8	Chinese buyer
CONT	HANSA MAGDEBURG	23454	2003	CHINA	B&W	1740	TEU	4.7	Norwegian buyer
MPP	BBC STEINHOEFT	12782	2006	CHINA	MAK	665	TEU	5.5	Undisclosed buyer

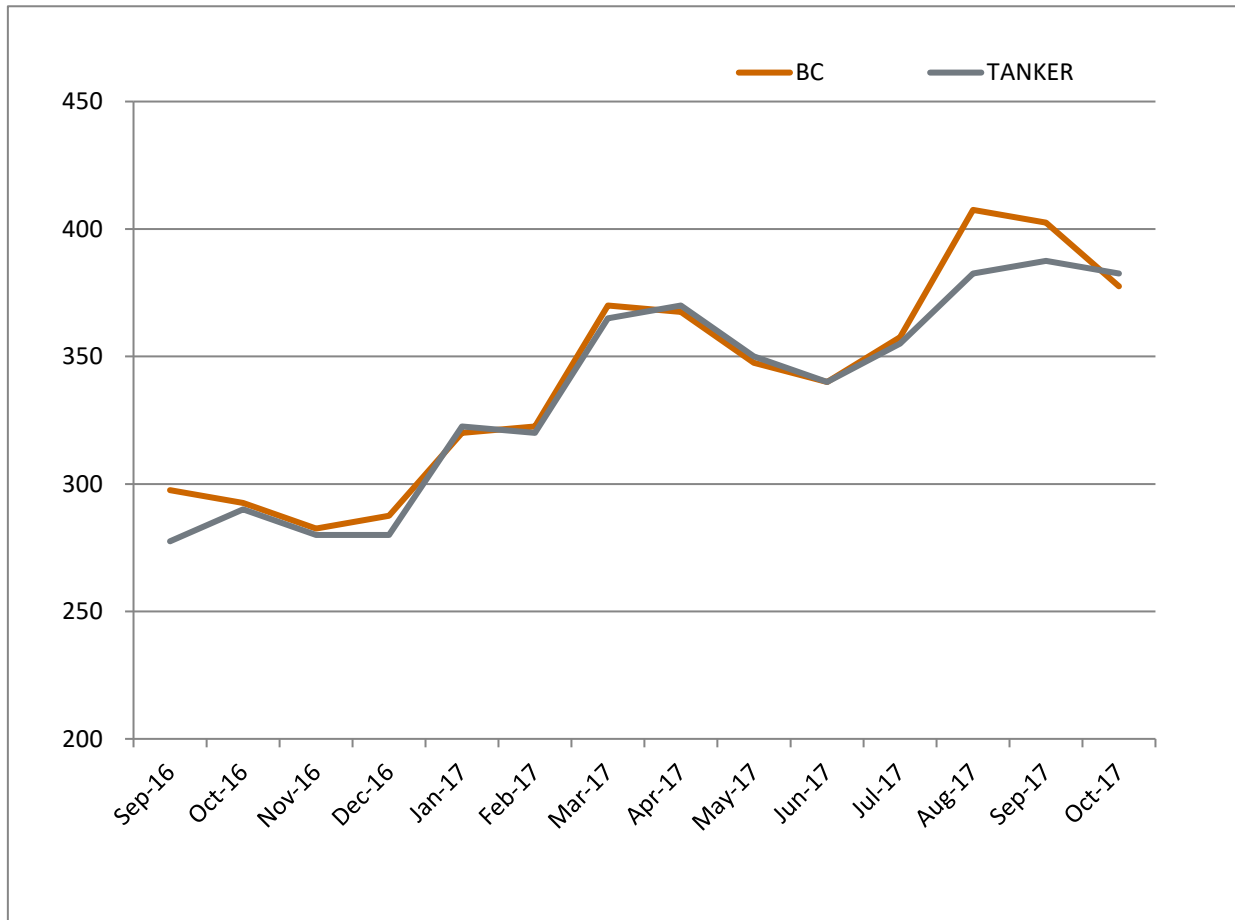


V. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 10 월	2017 년 10 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	357.50	34.6%	290.00	382.50	-1.3%	31.9%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	361.25	34.9%	292.50	377.50	-6.2%	29.1%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



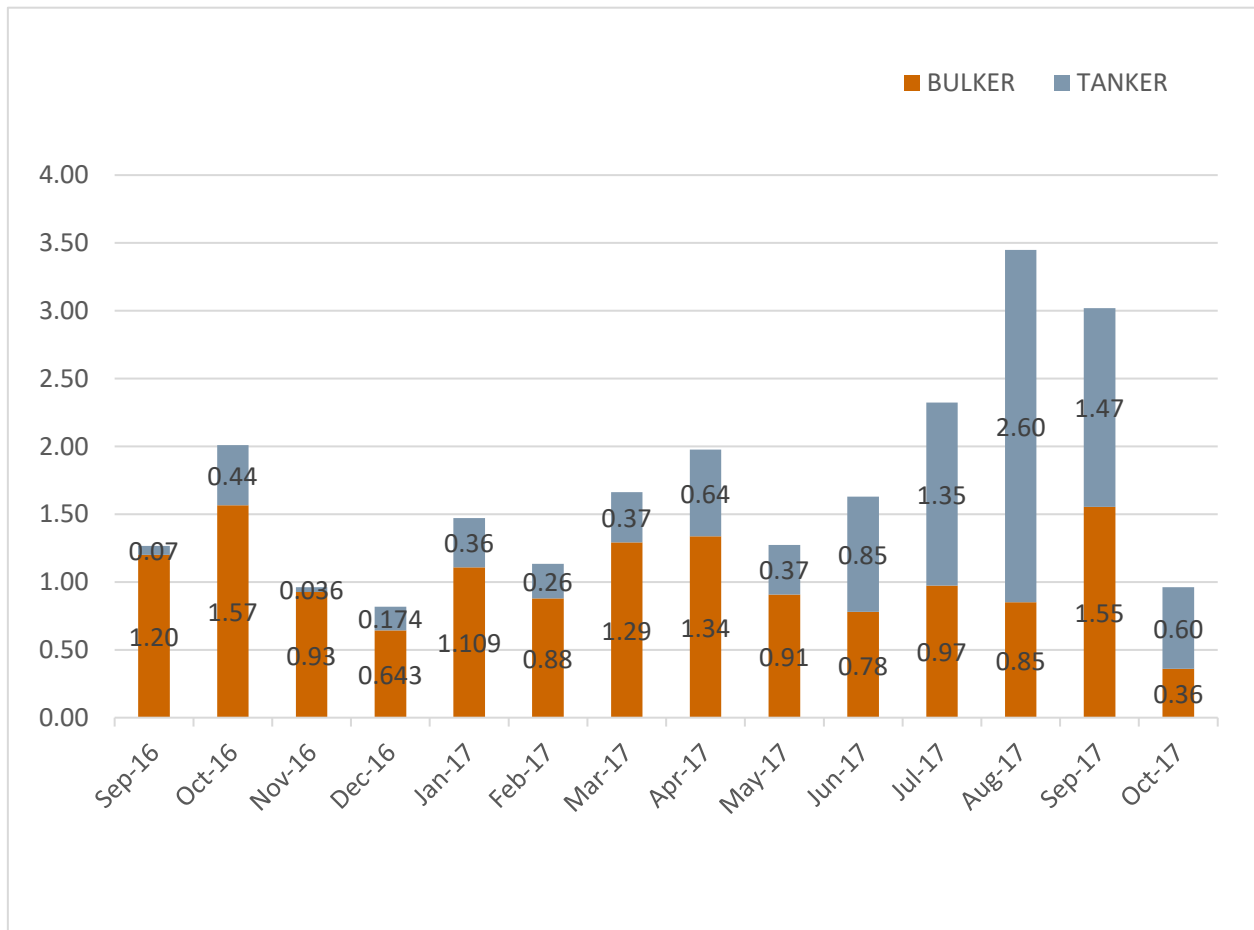


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적			2016 년 10 월		2017 년 10 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	8.86	309.6%	86	187.0%	0.44	4	0.60	35.4%	10	150.0%
BC	27.34	428	10.04	36.7%	253	59.1%	1.57	28	0.36	-77.0%	16	-42.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

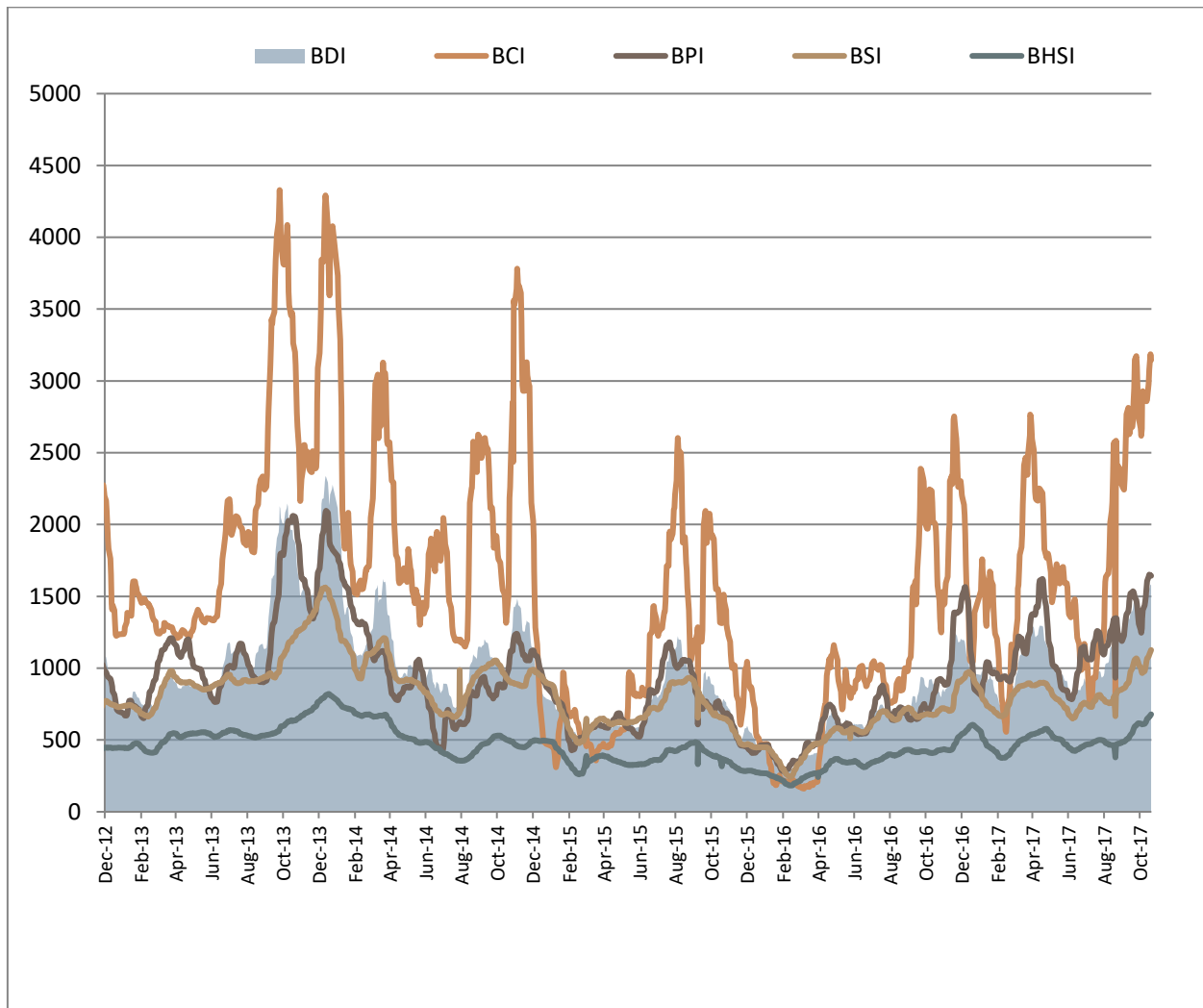
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	VISION	70,280	9162	1986	JAPAN	MITSU	-	PAKISTAN
CONT	HYUNDAI HIGHNESS	68,290	22660	1996	KOREA	B&W	395	AS IS Busan, Incl. ROB for Sub-Cont
CONT	SSL SAGARMALA	9,944	3307	1989	JAPAN	B&W	400	BANGLADESH
MPP	KULTHARA	12,666	4719	1998	TURKEY	B&W	376	BANGLADESH
REEF	BALTIC MERCURY	11,067	5961	1987	JAPAN	B&W	374	INDIA/PAKISTAN



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-10-20	2017-10-13	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1578	1485	▲93.00	2337	290
BCI	3145	2871	▲274.00	4329	161
BPI	1643	1606	▲37.00	2096	282
BSI	1126	1069	▲57.00	1562	243
BHSI	679	649	▲30.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	341.50	▲0.50	316.50	▼-5.00	305.00	▼-9.50
IFO180	382.50	▲11.50	346.50	▼-2.00	386.50	▲1.00
MGO	518.50	▼-2.00	501.50	▲1.50	535.00	▼-4.50

❖ 기준일 : 10 월 20 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-10-20	2017-10-13	CHANGE
미국달러	1132.30	1133.70	▼-1.40
일본엔(100)	1005.73	1009.75	▼-4.02
유로	1341.49	1340.94	▲0.55
중국위안	170.87	172.31	▼-1.44

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
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 4 대 규모의 조선/해양분야 전문 비즈니스전시회
포럼	제 10 회 한국선박금융포럼 (한국마린머니)	11.1 (수)	부산 파라다이스 호텔 (MARINE MONEY ASIA)	BUILDING FOR THE FUTURE
컨퍼런 스	제 5 회 부산국제항만 컨퍼런스	11.16 (목) ~ 11.17 (금)	부산항 국제여객터미널 5 층 컨퍼런스홀 (부산항만공사)	주제 : '전환시대의 새로운 모색' ▲항만 간 협력과 물류 효율화 ▲신 얼라이언스 체제와 항만의 대응 ▲신 물류체계, 그 후 1 년 ▲4 차 산업혁명과 물류산업의 혁신 ▲신항국 항만물류 인프라 개발협력
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 - http://www.marintecchina.com



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)

Patima J.H. Lee (이지혜 차장)
Deputy General Manager
Tel. 070-7771-6417
Mob. 010-6455-1646
snp@stlkorea.com
patima@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)

Yoonsoo Kim (김윤수 대리)
Assistant Manager
Tel.070-7771-6409
Mob.010-3053-0958
snp@stlkorea.com
yoonsoo@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