



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.169

Updated October 10, 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	11
- BC Sales Report	
Tankers	16
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	21
Key Indicators	24
Useful Information	26
Contact Information	27

** 본 자료는 각종 정보제공을 목적으로 내, 외신 자료와 언론보도를 종합하여 작성하였습니다.
법적책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없음을 알려드립니다.

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

삼성중공업은 스위스 선사인 MSC(Mediterranean Shipping Co)로부터 최대 6 척의 2 만 TEU 급 초대형 컨테이너선을 수주했다. 삼성중공업은 지난달 26 일 공시를 통해 유럽 선사로부터 컨테이너선 6 척을 수주했다고 밝혔다. 척당 선가 1 억 6,400 만 달러로 알려졌다. 삼성중공업은 선사측의 요청으로 발주 선사명을 밝히지 않았지만 스플래시를 비롯한 외신은 스위스 선사인 MSC 가 대우조선해양에 이어 삼성중공업에도 2 만 2000TEU 급 컨테이너선 6 척을 발주했다고 전했다. 이에 따라 MSC 는 조선 빅 3 인 삼성중공업과 대우조선에 최대 11 척에 달하는 컨테이너선을 발주했다.

현대중공업 역시 대형컨테이너선 수주가 전망되고 있다. 1 일 트레이드윈즈를 비롯한 외신에 따르면 싱가포르 이스턴퍼시픽시핑은 현대중공업과 14,000TEU 급 컨테이너선 4 척에 대한 건조협상을 진행하고 있다. 이들 선박은 오는 2020 년부터 순차적으로 인도될 예정이며 동형선 2 척~4 척에 대한 옵션계약을 검토 중인 것으로 알려져 추가수주도 기대되고 있다. 선박가격을 비롯한 구체적인 내용은 공개되지 않았으나 현지 업계에서는 척당 1 억달러를 약간 넘는 가격에 계약이 체결될 것으로 보고 있다.

2. 벌크선 시장동향

한국과 중국의 연휴기간 동안 주춤하던 BDI 가 지난주 하반기부터 다시 상승세로 돌아서 1400p 를 가뿐히 넘어섰다. 용선시장이 활기를 다시 되찾고 있어 이후 향방이 주목된다.

한국과 중국이 긴 연휴를 보내는 동안 그리스를 비롯한 유럽선주들 선박 매입에 열을 올렸다. 선박매입 수요가 계속해서 증가하며 선가를 견인하고 있다.

특히, 올초부터 10 년 미만 선령의 일본 건조 수프라막스의 공급 부족이 계속되어오다 최근 몇주간 다수의 거래가 이루어지면서 건조한 가격대를 형성하고 있다. 예를 들어, 최근 7 년 선령의 "NORD ANGEL" (55,696 DWT BLT 2010 MITSUI)이 1,500 만 달러에 거래되면서 9 월 초 매각된 자매선인 "NORD GLORY"의 선가 (1,430 만 달러)와 비교된다. 또한 "OCEAN FRIEND" (51,758 DWT BLT 2009 OSHIMA, OPEN HATCH)이 1,250 만 달러에 매각되면서 지난 8 월 자매선인 "OCEAN PROMISE"(BLT 2010)의 매각가 1,190 만 달러와 비교하였을 때 선가의 상승세를 확인 할 수 있다.

I . MARKET OVERVIEW

3. 탱커선 시장동향

탱커선 전선형에서 다양하게 거래가 이루어지면서 특별히 연휴기간의 영향을 받지는 않은 듯 하다. 특히, MR 탱커선이 가장 활발하게 거래되었다. "CHALLENGE PEARL" (47,451 DWT BLT 2008 ONOMICHI)이 1,650 만 달러에 매각되었으며, 바로 전주에 매각된 "ORIENT SUNSHINE"(45,994 DWTM, BLT 2008 SHIN KURUSHIMA)의 1,520 만 달러에 비해 개선된 모습을 보여줬다. 시도상선은 자매선 "ATLANTIC BLUE"와 "ATLANTIC DIANA" (47,000 DWT BLT 2007 HYUNDAI-IMO3)를 척당 1,600 만 달러에 북유럽 선주에게 매각한 것으로 알려졌다.

4. 해체선 시장동향

해체선 시장은 소수의 거래만 이루어지며 전반적으로 선가하락세를 보이고 있다. 특히 인도 시장에서는 가장 큰 하락폭을 보이며 방글라데시/파키스탄보다 20~30 달러 정도 낮게 가격이 형성되고 있어 선박거래가 급감하였다. 파키스탄이 계속해서 DRY 선박부문에서 해체시장을 선도하며 LDT 당 400 달러의 가격대를 형성하였고, 방글라데시는 LDT 당 380 달러 수준에서 유지하는 모습을 보여주고 있다.

해체선가가 잠시 주춤하는 모습이지만, 지난 5년간 탱커선 평균 해체선가가 LDT 당 380-385 달러 수준임을 감안하면 여전히 해체선가는 나쁘지 않은 수준이다.

II . ISSUE & TREND

1. 해운법 개정안 표류

현대상선 등 해운선사들과 CJ 대한통운 등 대기업 물류회사들이 해운법 개정안의 표류로 희비가 엇갈리고 있다.

대기업 물류회사들의 3자물류를 제한하는 것을 빼대로 하는 해운법 개정안이 당분간 국회에 계류될 것으로 보인다. 3자물류는 계열사를 제외한 일반 화주들의 물류를 말하는데 자사물류인 1자물류, 계열사 물류인 2자물류와 구분된다.

해운법 개정안은 9월 초 국회 상임위원회에 상정됐지만 9월 20일 국회 농림축산식품해양수산위원회의 법안심사소위를 통과하지 못했다. 정유섭 자유한국당 의원은 공정거래법상 상호출자제한기업집단 물류회사들이 모기업과 계열사 물량만 취급할 수 있도록 하는 내용을 포함하는 해운법 개정안을 올해 2월 발의했다. 정인화 국민의당 의원은 상호출자제한기업집단 물류회사들의 해운물류주선업무를 금지하는 내용의 해운법 개정안을 올해 6월 발의했다.

국회 농림축산식품해양수산위원회는 법안이 통과될 경우 외국계 물류회사들이 반사이익을 볼 수 있는데다 일감몰아주기 규제와 충돌할 수 있는 점을 들어 정부 부처가 반대하는 점을 감안해 해운법 개정안을 당분간 검토하지 않기로 합의한 것으로 알려졌다.

현대상선 등 해운업계는 해운법 개정안이 국회에 표류하게 되면서 당분간 대기업 물류회사들의 눈치를 지속적으로 보게 됐다. 해운법이 개정돼 대기업 물류회사들의 물류독점을 완화해 줄 것으로 기대했지만 무산됐기 때문이다.

국적 해운선사들은 대기업 물류회사들로부터 물량을 받는 입장에 놓여있는 만큼 대기업 물류회사들로부터 낮은 운임을 제시하도록 압박을 받아왔다고 한국선주협회는 주장한다.

국적 해운선사들은 컨테이너선 운임이 회복될 기미를 좀처럼 보이지 않는 데다 물량을 공급받는 대기업 물류회사들의 저운임 압박까지 지속적으로 받게 됐다. 향후 수익성을 개선하는 데 빨간불이 켜진 셈이다.

II . ISSUE & TREND

컨테이너 운임지수는 9월 22일 기준 735 포인트를 보였는데 올해 1월 990 포인트를 나타냈던 데서 25.8% 내렸다. 올해 들어 오르내림을 반복하다가 올해 7월 말부터 지속적으로 떨어지고 있다.

특히 현대상선의 경우 내년 하반기 흑자전환할 것을 목표로 수익성을 끌어올리는 데 주력하고 있는 만큼 운임하락은 부담일 수밖에 없다.

이와 대조적으로 CJ 대한통운 등 대기업 물류회사들은 해운법 개정이 무산되자 반기고 있다. 해운법 개정안이 시행될 경우 매출에 타격을 큰폭으로 입을 가능성이 있기 때문이다. CJ 대한통운은 3자물류 비중이 2자물류 비중보다 큰 데다 지속적으로 3자물류 비중을 확대하고 있다. CJ 대한통운은 2016년 기준 내부거래비중이 12.9%인데 2014년보다 0.7%포인트 낮아졌다.

이에 더해 CJ 대한통운은 해운법 개정안이 시행될 경우 지속적으로 투자를 진행해온 해외사업도 철수해야 하는 상황에 놓일 수 있었다. CJ 대한통운은 최근 베트남의 물류회사인 제마덱쉬핑과 제마덱로지스틱스의 지분을 각각 50.9% 인수하는 내용의 계약을 체결하는 등 해외 영업망을 지속적으로 늘려나가고 있다.

물류업계 관계자는 "세계 물류시장에서 경쟁이 치열해지고 있는 데 대응해 물류회사들은 해외시장에 진출하고 있다"며 "대기업 물류회사들이 계열사물량만 처리하게 된다면 해외투자자나 해외영업망이 무용지물이 될 수도 있다"고 말했다.

2. LNG 추진선 시장 급부상...2030년까지 LNG 수요 연간 4~5% 성장 전망

오는 2020년부터 국제해사기구(IMO)의 환경규제가 강화됨에 따라 액화천연가스(LNG)추진선이 각광받고 있다. 벌써부터 글로벌 선사들은 선박 환경규제에 맞는 친환경 선박 도입을 통해 경쟁력을 강화하고 나섰다.

하지만 우리나라는 이같은 경쟁에서 밀려나 있는 만큼 해운·조선 상생을 통해 LNG 추진선 도입을 활성화해야 한다는 주장이 나오고 있다.

II . ISSUE & TREND

28 일 해양수산부 및 해운조선업계에 따르면 세계 LNG 수요는 2030 년까지 연간 4~5% 성장할 것으로 전망된다. 지난 7 월 현재 LNG 추진선은 전 세계에서 112 척이 운영 중이며, 새로 118 척이 발주되는 등 급격한 증가 추세가 확인하다. 특히 유럽의 경우 세계 LNG 추진선의 73%(북미 21%, 아시아 7%), 발주량 기준 57%를 차지하고 있을 정도로 앞서가고 있다.

유럽은 각국 정부는 물론 유럽연합(EU) 주도하에 LNG 추진선 보급을 추진 중이다. 이는 IMO 의 환경규제 강화에 따라 친환경 선박이 트렌드로 떠오르는데 따른 것이다. IMO 는 2020 년부터 연료유의 황산화물(SOx) 함유량을 현행 3.5%에서 0.5%로 제한하는 규제를 시행한다. 선박 배기가스가 해양환경을 오염시키는 것을 막기 위한 차원이다.

기존 선박 연료에는 품질이 낮은 벙커 C 유가 사용돼 왔다. 값은 싸지만 배기가스 배출량이 높아 환경오염을 일으키는 주범으로 평가받는다. 또 IMO 는 SOx 함유량 외 질소산화물(NOx) 배출규제도 강화하고 있다. 배출통제구역(ECA, NOx 배출량을 0.1%로 제한)을 시행 중인 북미지역에서 2021 년 1 월 발틱해와 북해까지 확대 적용키로 했다.

실제 미국과 캐나다에서는 2012 년 ECA 발효 이후 LNG 추진선 보급이 활발하다. 북미지역에서 11 척의 LNG 추진선이 운영되고 있고, LNG 추진선 중 가장 큰 3300TEU 급 컨테이너선 운항도 예정돼 있다. 환경규제에 따른 LNG 추진선이 대안으로 떠오르고 있지만 아직 갈 길은 멀다. 비싼 LNG 가격과 LNG 벙커링(연료주입) 인프라 부족, 높은 건조비용 등이 LNG 추진선 도입에 걸림돌로 작용하고 있다.

특히 우리나라에서 운항중인 국내 LNG 추진선은 단 1 척이며, LNG 추진선 도입을 추진 중인 선사들도 소수에 불과한 실정이다. 해양수산부도 "선박의 연료를 벙커 C 유에서 LNG 로 바꾸는 문제는 기술혁신과 함께 비즈니스 모델과 공급체계(Supply Chain) 구축이 관건"이라고 지적했다. 업계에서는 △LNG 추진선박 발주(해운·조선) △벙커링 인프라 구축(해양) △추진선박 발주 확대 △벙커링 인프라 확대의 선순환 고리 형성이 필수적이라고 강조한다.

정부는 지난해 말부터 LNG 추진단을 꾸려 LNG 추진선 도입 지원에 나서고 있다. 우선 공공기관이 LNG 추진선을 발주하는 형태로 시장을 키울 예정이다. 해수부는 "LNG 추진선 건조 및 제작의 경우 과거 유럽의 우세였지만 최근 중국, 싱가포르, 한국의 약진이 두드러지고 있다"며 "특히 LNG 벙커링선박의 경우 한국이 독점적"이라고 설명했다. 최근에는 정부와 민간기업 간 민간부문 LNG 추진선 도입 활성화를 위한 업무협약을 맺는 등 본격적으로 나서는 모습이다. 정부의 지원을 통한 LNG 추진선 및 관련산업이

II . ISSUE & TREND

활성화되면 해운업계는 LNG 추진선 발주를 진행하고, 노후선박 해체가 늘어나면서 그만큼 신규 선박 수주도 늘어나 조선업계에도 호재가 될 것으로 보인다.

한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 우리나라 외항선박 중 890 척의 에너지 효율성을 검토한 결과 248 척은 고효율·친환경 선박으로 교체가 필요한 것으로 나타났다.

조선업계 관계자는 "내년부터 선사들의 친환경 선박 발주 움직임이 본격화될 것으로 보인다"면서도 "중국, 일본 조선사 등이 규모면에서 앞서고 있어 우리나라 조선사만 혜택을 보기는 힘들 것"이라고 말했다. 이어 "국내 선사가 친환경 선박 발주시 보조금 지급 등 정부에서 적극 지원해야 한다"며 "조선사 뿐만 아니라 기자재업체 기술지원, LNG 터미널 및 LNG 벙커링 인프라 구축에 집중해야 한다"고 강조했다.

3. OECD "세계경제, 내년 강한 성장세...영국·러시아만 부진"

내년 세계 경제가 강한 성장세를 보일 것이라는 전망이 제기됐다. 다만 유럽연합(EU) 탈퇴(브렉시트)를 앞둔 영국과 크림 공화국 합병 등으로 서방의 제재를 받고 있는 러시아 경제는 부진을 면치 못할 것으로 예상됐다.

월스트리트저널(WSJ)의 9 일(현지시간) 보도에 따르면 경제협력개발기구(OECD)는 중국과 이탈리아, 브라질 등의 경제가 빠른 회복세를 나타낼 것으로 전망했다. 또한 최근 꾸준한 성장세를 보여 온 미국과 유로존(유로화 사용 19 개국), 일본의 경제 역시 내년에도 호조를 이어갈 것으로 OECD 는 내다봤다.

WSJ 보도에 따르면 올해 2 분기 주요 20 개국(G20) 전체의 국내총생산(GDP)은 지난해 같은 기간에 비해 3.6% 증가했다. 이는 2015 년 1 분기 이후 가장 강한 성장세다. G20 국가들 중 미국과 유로존 등 선진국들의 경제는 비슷한 페이스로 균형 잡힌 성장을 이룰 것으로 전망됐다. 다만 일본 경제가 다른 선진국들보다는 다소 부진할 것으로 예상되고 있다.

3 분기 들어서도 세계 경제 지표는 호조를 보이고 있는 것으로 나타났다. 전 세계 40 개국 기업의 구매 관리자(purchasing manager) 1 만 8000 여명은 설문을 통해 조사한 9 월 세계 경제 활동 지수는 2 년 6 개월 만에 최고치를 기록했다.

II . ISSUE & TREND

HSBC 은행의 이코노미스트인 제임스 포머로이는 WSJ와의 인터뷰에서 “이 같은 일련의 데이터들은 올 3 분기에도 전 세계적으로 견조한 GDP 성장이 이어질 것임을 가리키고 있다”라고 말했다.

WSJ는 OECD의 선행지표들이 내년 초에도 세계 경제는 보다 강하면서도 보다 균형잡힌 성장을 지속할 것임을 나타내고 있다고 전했다. OECD가 발표한 8월 경기선행지수는 100.1을 기록했다. 경기선행지수는 100을 기준으로 이를 넘으면 성장속도가 빠르다는 의미다.

그러나 영국과 러시아의 경기는 부진한 것으로 조사됐다. 특히 주요 7개국(G7) 중 영국의 올 상반기 경기 성장세는 가장 저조한 것으로 나타났다. 이는 브렉시트 결정 이후 파운드화가 약세를 보이면서 물가 상승률이 높아진데다가 향후 영국의 경제적 불확실성에 따른 것으로 WSJ는 풀이했다..

4. 알루미늄·구리값 폭등...원자재 시장 들쭉서 놓은 중국 환경규제

중국 정부의 환경오염 규제 여파로 국제 원자재 가격이 들쭉이고 있다. 다음달 제 19차 공산당 전국대표대회(당대회)와 스모그가 심해지는 겨울철을 앞두고 당국이 강력한 단속에 나서면서 중국 주요 알루미늄 생산업체와 철강업체가 잇달아 생산설비를 폐쇄했다.

알루미늄 가격은 공급 축소 기대에 6년 만에 최고 수준으로 뛰어올랐다. 반면 철광석 값은 거래량 감소 우려로 두 달 만에 하락세로 돌아섰다. 전문가들은 당분간 글로벌 원자재 가격의 변동성이 커질 것으로 보고 있다.

II . ISSUE & TREND



자료:트레이딩이코노믹스

◆ 세계 최대 알루미늄업체 생산설비 폐쇄

세계 최대 알루미늄 생산기업인 중국 흥차오그룹은 지난달 생산설비 다섯 개를 없앴다. 환경 기준을 맞추지 못했다는 이유로 산둥성 정부의 단속을 받은 뒤 내린 조치다. 이로 인해 흥차오의 연간 생산량은 268 만 t 줄어들게 됐다. 이 회사 전체 생산량의 30% 규모다.

이 소식에 8 월 초 상하이금속거래소에서 알루미늄 현물 가격은 9 개월 만에 처음으로 t 당 1 만 5000 위안(약 2270 달러)을 넘어섰다. 지난 21 일엔 t 당 1 만 6610 위안을 기록해 5 년 11 개월 만의 최고치로 뛰어올랐다. 지난달 런던금속거래소에서 3 개월 인도분 알루미늄 선물 가격도 11.5% 상승했다. 20 일엔 5 개월 만의 최고 수준인 t 당 2177 달러로 올랐다.

중국은 세계 최대 알루미늄 생산국이다. 올해 상반기 세계 생산량의 59%를 차지했다. 업체들이 앞다퉀 생산설비 증설에 나서면서 알루미늄산업은 지난 10 년간 공급 과잉에 시달려 왔다. 흥차오그룹은 생산량을 2012 년 200 만 t 에서 올해 915 만 t 으로 늘렸다. 2002 년 540 만 t 에 불과했던 중국의 알루미늄 제련량은 작년 말 4100 만 t 으로 증가했다. 하지만 2010 년부터 중국 경제의 성장이 둔화되면서 공급 과잉과 가격 폭락으로 알루미늄 생산업체 실적은 크게 나빠졌다.

II . ISSUE & TREND

중국 정부는 공급 과잉을 해소하고 환경오염을 줄이기 위해 북부 28개 도시에 오는 11월 1일부터 5개월 동안 알루미늄 생산량을 30% 줄일 것을 명령했다. 이들 도시의 알루미늄 제련공장은 중국 전체 생산량의 27.5%인 1200만 t의 생산능력을 갖추고 있다.

JP 모간은 "올해 무허가 생산업체들의 폐쇄가 이미 시장 예상치를 넘어섰다"며 "수요가 공급을 웃돌 것으로 보여 올해 4분기 알루미늄 가격이 t당 100달러가량 더 오를 것"이라고 내다봤다. 모건스탠리는 올해 4분기와 내년 알루미늄 가격 예상치를 기존보다 각각 9%, 5% 상향 조정했다. 구리, 니켈, 아연 등의 가격 전망치도 일제히 올랐다.

◆철강 생산량도 감축

중국 정부는 겨울철에 더욱 심해지는 스모그를 방지하기 위해 철강 생산량도 대폭 줄일 것을 지시했다. 이에 따라 최대 철강 생산지인 허베이성 탕산은 생산량을 기존의 절반 가까이 감축하기로 했다. 줄어드는 생산량은 2000만 t으로 중국 연간 철강 생산량의 7.5%에 해당한다.

허베이성 한단도 10월 1일부터 3월 말까지 철강 생산량을 50% 줄일 계획이다. 허베이성 스자좡과 허난성 안양도 기존보다 30% 정도 감축할 예정이다. 허베이성은 한 걸음 더 나아가 바오딩량팡장자커우를 '철강을 생산하지 않는 도시'로 만들겠다고 선언했다. 장자커우는 아예 광산이 없는 도시가 되겠다고 밝혔다. 베이징과 텐진, 산둥, 산시 등 수도권 인근 지역의 주요 철강업체에도 생산 억제 조치가 내려졌다. 감산 기간은 정해지지 않았다.

중국 정부는 11월 중순 본격적인 난방이 시작되면 미세먼지 농도를 줄이는 데 한계가 있을 것으로 보고 철강 생산량 감축과 공사 금지 등을 대안으로 내세웠다. 환경보호부 관계자는 "중국에서 철강은 수요를 압도하는 과잉 생산 문제가 심각하다"며 "생산량 감축으로 불필요한 낭비를 줄이고 환경 오염도 개선할 방침"이라고 말했다.

이 같은 조치로 지난주 중국 다렌상품거래소에서 철광석 가격은 수요 감소 우려에 2개월 내 최저치로 떨어졌다. 골드만삭스는 "환경오염 단속 강화로 항만, 철도, 도로 건설에도 차질이 빚어질 가능성이 있다"며 수요 둔화로 철광석 가격이 더 떨어질 것으로 예상했다.



II . ISSUE & TREND

중국 정부는 앞서 난방기간(11 월 15 일부터 내년 3 월 15 일)에 대비해 '대기오염 개선 작업 방안'을 발표했다. 대기오염 유발 업종의 생산 억제, 석탄 보일러 등 노후 설비 교체 등이 골자다. 철강산업은 대기오염을 유발하는 중점 단속 대상 업종으로 꼽힌다.

다음달 18 일 개막하는 당대회와 내년 3 월 제 13 기 전국인민대표대회를 앞두고 환경오염 단속도 부쩍 강화했다. 당국은 지난해 1 월 시범감찰을 제외하고 올해 9 월까지 모두 네 차례에 걸쳐 환경보호 감찰을 벌였다.



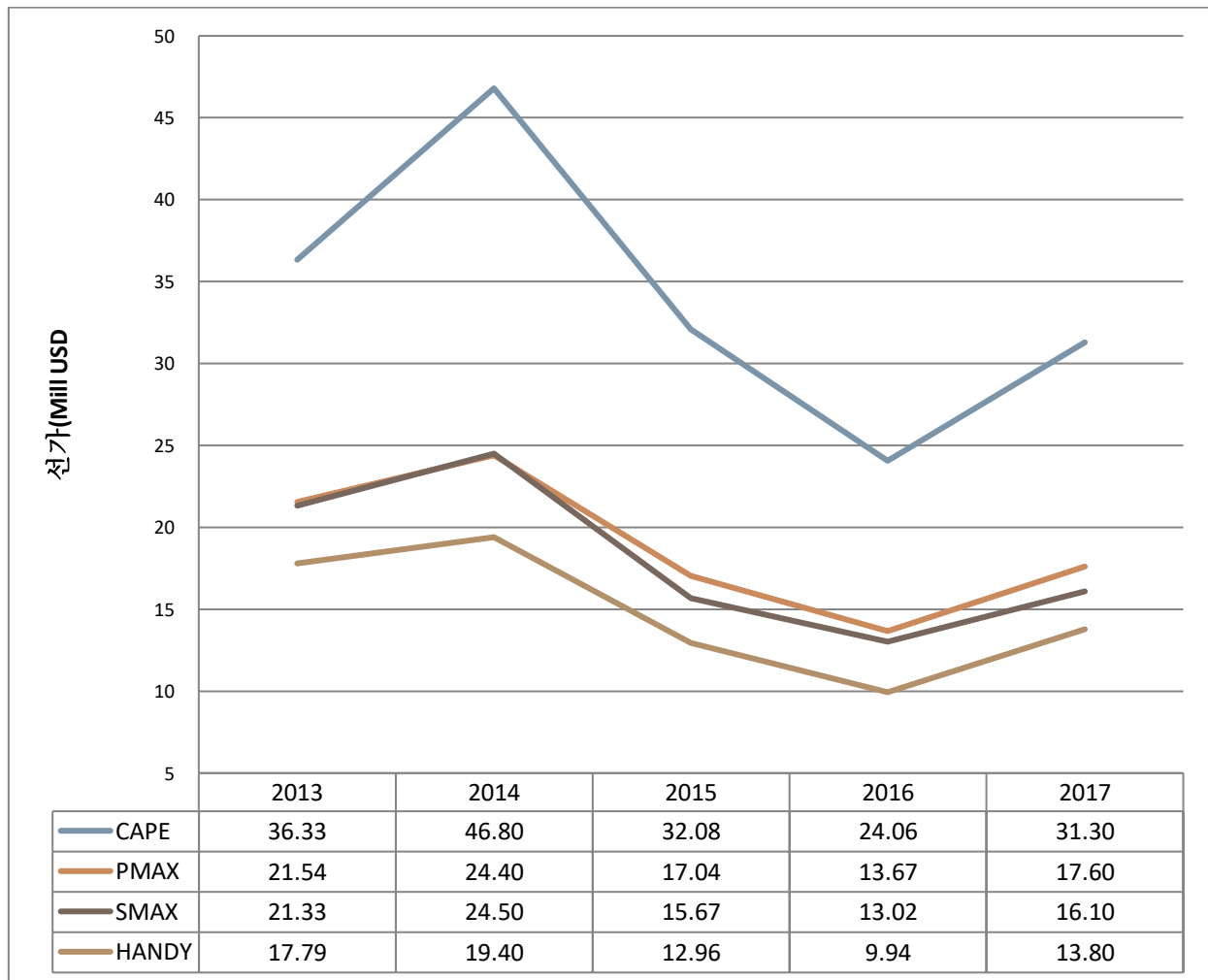
III. BULK CARRIER

(◆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%	16.10 23.65%
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)

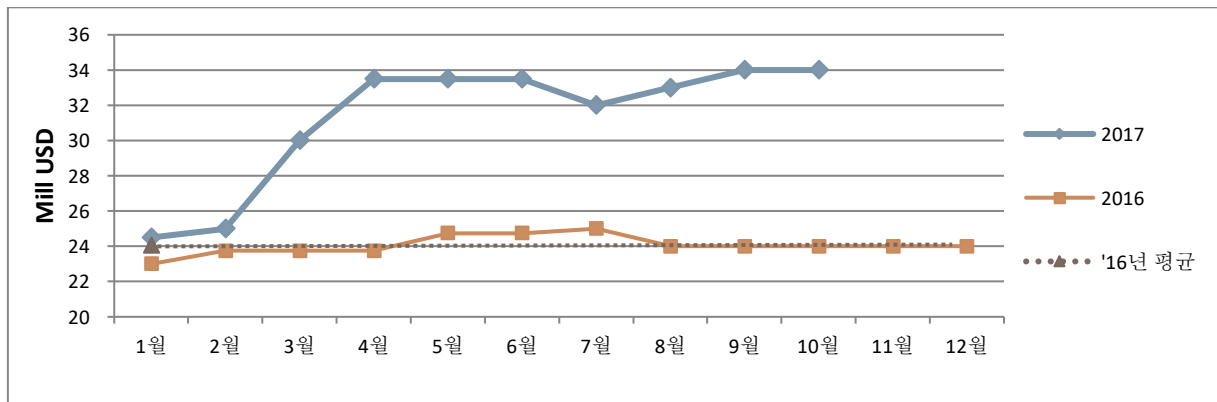




III. BULK CARRIER

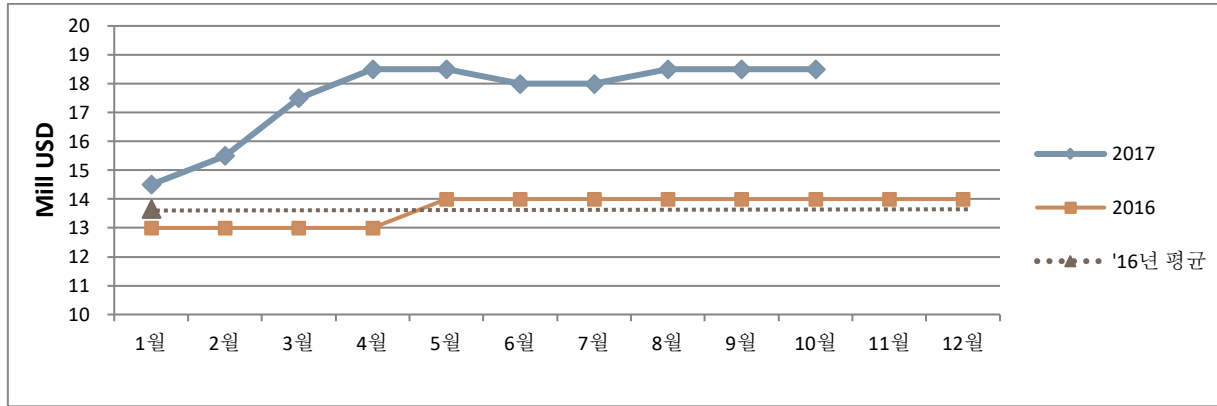
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	33.00	34.00	34.00			31.3
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	3.0%	0.0%			-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%	41.7%	41.7%			30.1%
	PMAX 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	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	16.50			16.1
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%	1.6%	0.0%	1.5%			-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%	22.6%	20.4%	22.2%			23.6%
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	24.1	
	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	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	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	9.9	

□ Cape

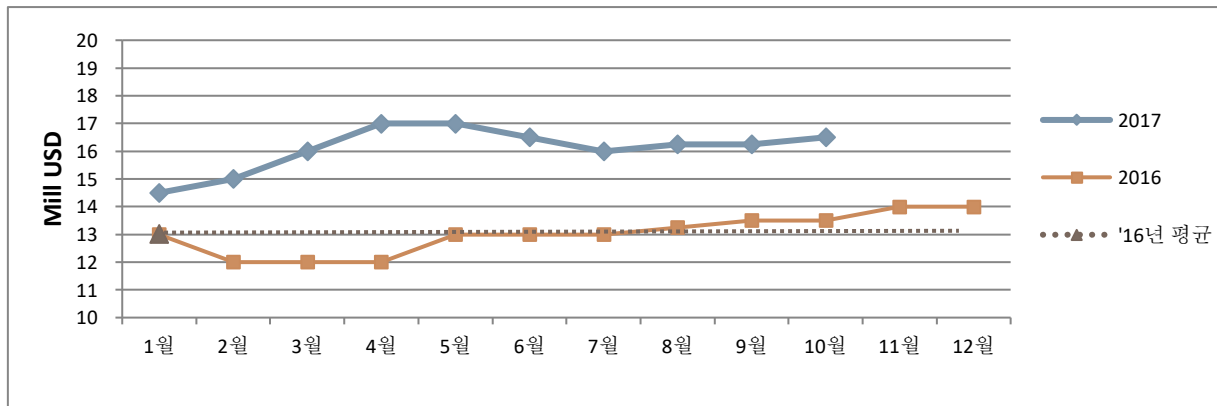


III. BULK CARRIER

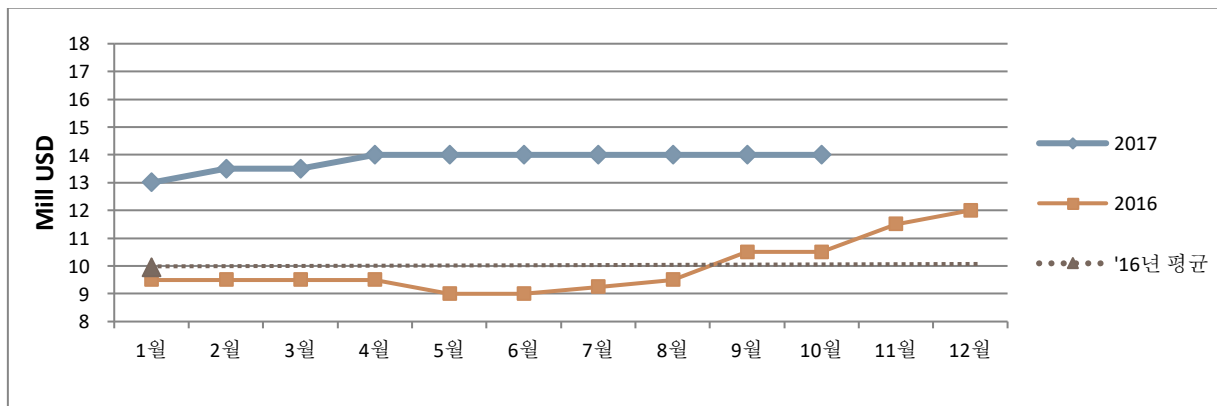
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III. BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CAROUGE	177,253	2003	JAPAN	B&W		30	Danish buyers (BW Dry Cargo)
BC	CHAMBESY	171,995	2004	KOREA	B&W			
BC	AUSTYN OLDENDORFF	83,617	2008	JAPAN	B&W		16.5	Greek buyers (Unisea Shipping)
BC	LUCAS OLDENDORFF	81,200	2009	JAPAN	B&W		17.5	
BC	ORIENT FORTUNE	82,000	2013	CHINA	B&W		16.4	undisclosed buyer
BC	ORIENT HOPE	82,000	2013	CHINA	B&W		17.1	
BC	OCEAN ANTWERP	76,596	2007	JAPAN	B&W		14	Greek buyers (Balthellas)
BC	ADS KRISTIANSAND	76,565	2008	JAPAN	B&W		14.9	Greek buyers (Safety Management) incl. t/c until March 2018
BC	MARTO	74,470	2001	KOREA	B&W		8.4	Chinese buyer
BC	HEPHAESTUS	74,297	2002	KOREA	B&W		8.4	undisclosed buyer
BC	ULTRAMER	63,166	2014	CHINA	B&W	C 4x36t	18.6	Danish buyer (Navigare Capital)
BC	OCEAN MORNING	57,814	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	21	Greek buyer
BC	MS JUPITER	56,788	2008	CHINA	B&W	C 4x36t	9.4	undisclosed buyer
BC	NORD ANGEL	55,696	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	15	Taiwanese buyer
BC	OCEAN FRIEND	51,758	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30t	13	U.S. buyer
BC	TAI HARVEST	51,008	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	8.25	undisclosed buyer
BC	KSL HUAYANG	50,244	2000	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7.6	Far Eastern buyer
BC	ELECTRA	48,893	2001	JAPAN	SULZ	C 4x30t	7	Undisclosed buyer
BC	OLUJA	41,712	1996	CROATIA	B&W	C 4x25t	4.1	Chinese buyers
BC	OCEAN PLATINUM	37,194	2012	KOREA	B&W	C 4x30t	11.8- 12.5	Greek buyer
BC	PARISIANA	34,604	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	7.8	auction sale, undisclosed buyers



III. BULK CARRIER

BC	ASTER K	32,588	2006	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	8.4	Greek buyer
BC	KING BEANS	28,462	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	8.75	undisclosed buyer
BC	SHUNWA	28,351	2010	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	8.2	Greek buyer
BC	MINAS	27,865	1997	JAPAN	MITSU	C 4x30t	3.3	Chinese buyer
BC	DONG THO	9,956	1998	JAPAN	MAK	C 2x30t, D 1x25t	1.4	Middle Eastern buyer



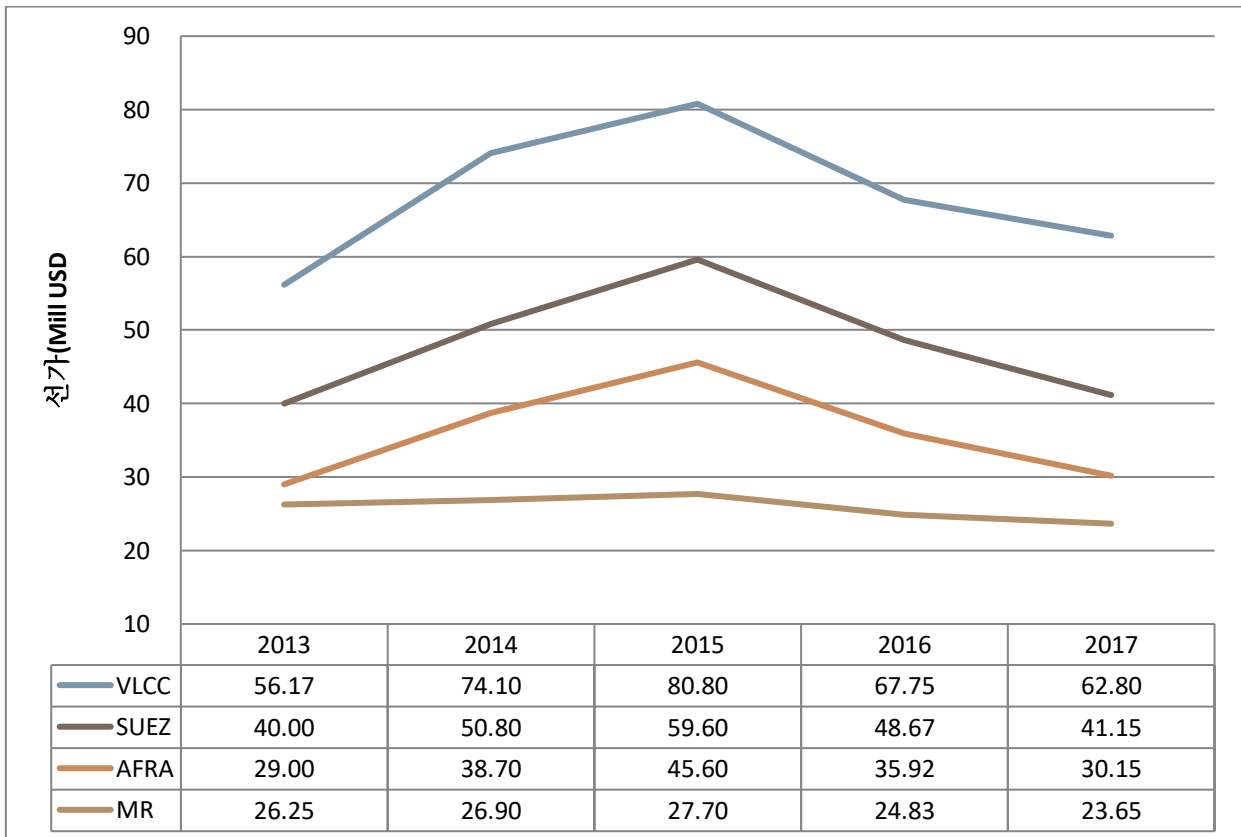
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	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 : %)

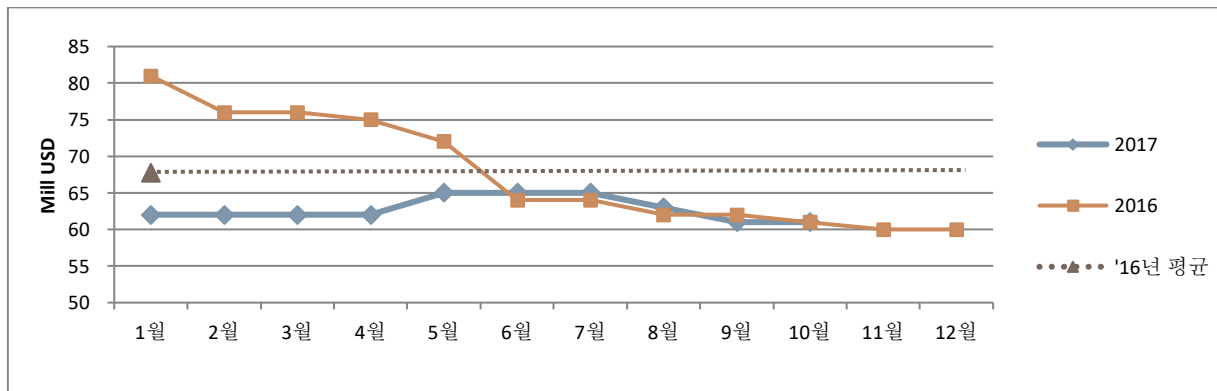




IV. TANKER

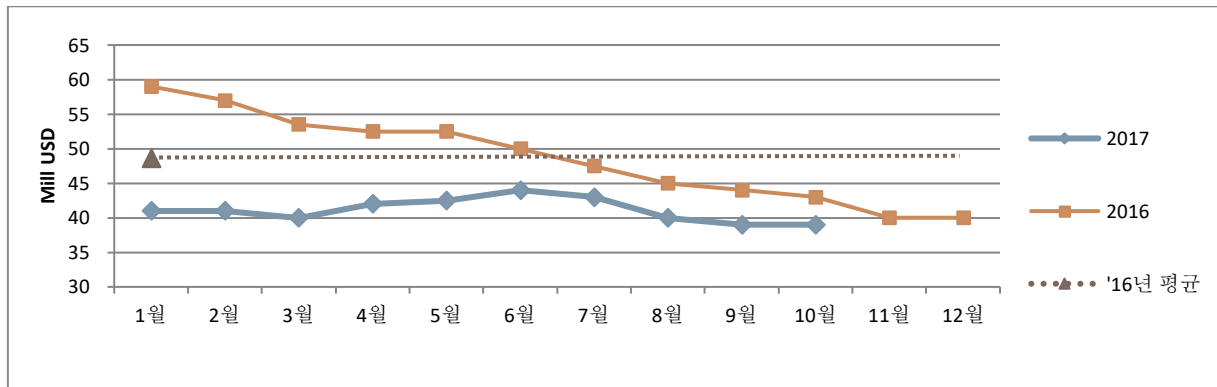
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균		
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	62.00	61.00	61.00		62.8	
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-1.6%	0.0%	0.0%		-	
		전년대비	-	-	-	-	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%		-7.3%	
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00	40.00	39.00	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%	0.0%		-	
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-7.4%	-	-9.1%	-9.3%	-9.3%		15.4%	
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	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%	0.0%		-	
		전년대비	-	-	-	-	-	-	-	-9.1%	-7.7%	-4.8%	-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	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%	0.0%	2.1%		-	
		전년대비	-	-	-	-	-5.7%	4.2%	8.7%	2.2%	2.2%	6.8%	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	12.00	12.25		12.4	
		전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	2.0%	-5.9%	0.0%	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

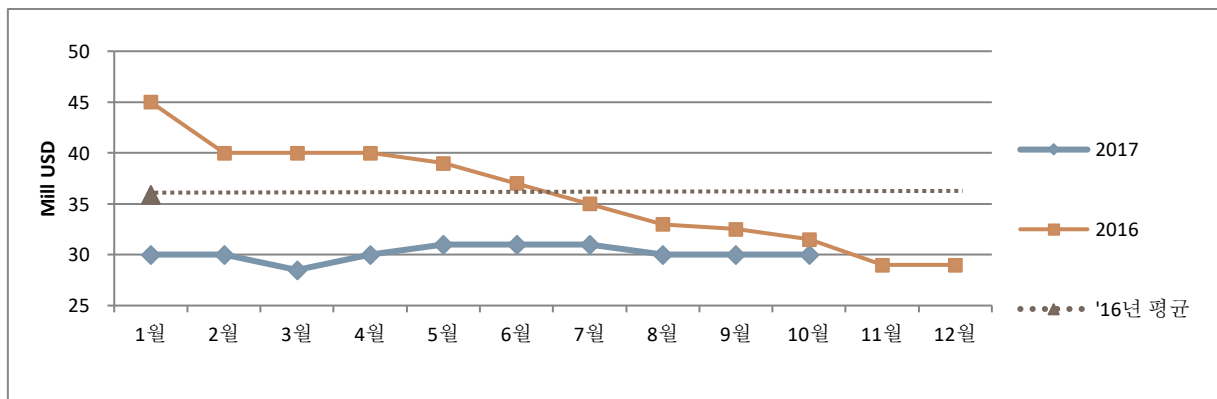


IV. TANKER

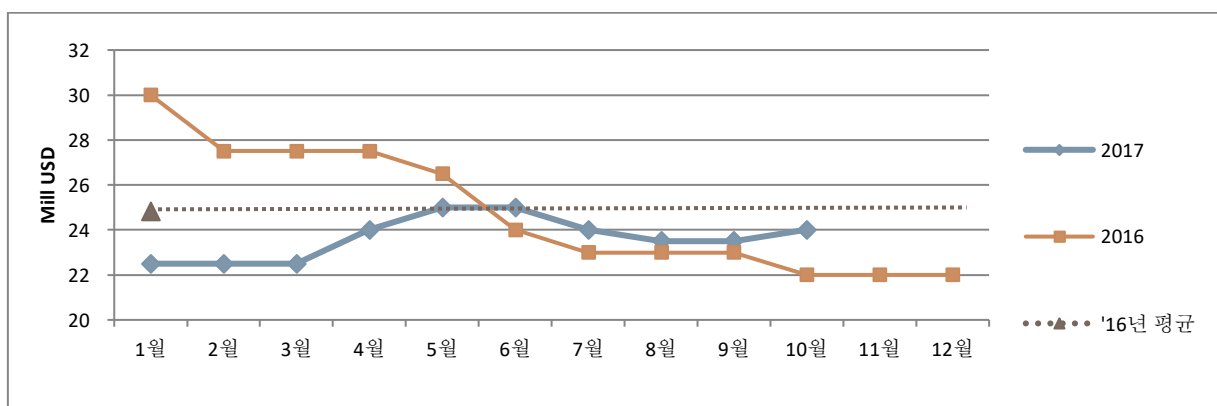
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	TRIKWONG VENTURE	296,722	2012	CHINA	B&W		53	U.K. buyer (Zodiac)
TANKER	GENER8 ARGUS	159,901	2000	KOREA	B&W		11	European buyer
TANKER	BLS ADVANCE	84,999	2002	JAPAN	B&W		7.8	Greek buyers (AVIN)
OIL /CHEM	STI ONYX	50,000	2012	KOREA	B&W	2&3	27.5	Chinese buyer(Bank of Communications) incl.-7+1+1+1 yrs BBC back at USD \$9,025/day
OIL /CHEM	STI AMBER	50,000	2012	KOREA	B&W	2&3	27.5	
OIL /CHEM	STI TOPAZ	50,000	2012	KOREA	B&W	2&3	27.5	
OIL /CHEM	STI RUBY	50,000	2012	KOREA	B&W	2&3	27.5	
OIL /CHEM	STI GARNET	50,000	2012	KOREA	B&W	2&3	27.5	
TANKER	HIGH PROSPERITY	48,711	2006	JAPAN	B&W		13	Norwegian buyer (Sole Shipping_
TANKER	CHALLENGE PEARL	47,451	2008	JAPAN	B&W		16.5	Bermuda buyers (Ardmore Shipping)
OIL /CHEM	ATLANTIC BLUE	47,128	2007	KOREA	B&W		16	undisclosed buyer
OIL /CHEM	ATLANTIC DIANA	47,128	2007	KOREA	B&W		16	
TANKER	ORIENT SUNSHINE	45,994	2008	JAPAN	MITSU		15.2	Greek buyers (Product Shipping & Trading)
TANKER	MAERSK ELLEN	36,962	2002	CROATIA	SULZ	2&3	9.5	Nigerian buyer
TANKER	SPRUCE GALAXY (stst)	19,995	2006	JAPAN	MITSU	2&3	15	Danish buyers (Celsius Shipping)
TANKER	RITA (stst)	13,843	1996	ITALY	WAR T	2&3	5.2	Chinese buyer
CHEM	SOFIA	7,744	1991	JAPAN	MITSU	2&3	2.1	Far Eastern buyer
ASPHALT	NEW GLORY	4,147	1996	JAPAN	AKAS AKA		2.4	undisclosed buyer

IV. TANKER

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HS ROME	84155	2012	CHINA	WART	6552	TEU	13.5	Undisclosed buyer
CONT	HS PARIS	84155	2012	CHINA	WART	6552	TEU	13.5	undisclosed buyer
CONT	QUEENS QUAY	50900	2003	KOREA	B&W	4253	TEU	8.5	Indian buyers (Shreyas)
CONT	HS ONORE	38250	2006	KOREA	B&W	2846	TEU	8.75	German buyers (MPC)
CONT	OLYMPIA	38012	2007	GERMAN	B&W	2702	TEU	11	Indonesian buyer (Meratus Line)
CONT	WEHR HAVEL	33748	2002	GERMAN	B&W	2524	TEU	4.95	Greek buyer
CONT	THORSRIVER	21900	2017	CHINA	WART	1700	TEU	20	Japanese buyers (Kotoku Kaiun)
CONT	HANSA KIRKENES	20463	2002	CHINA	B&W	1550	TEU	3.3	Chinese buyer
CONT	HANSA LANGELAND	20152	2003	CHINA	B&W	1541	TEU	3.5	undisclosed buyer

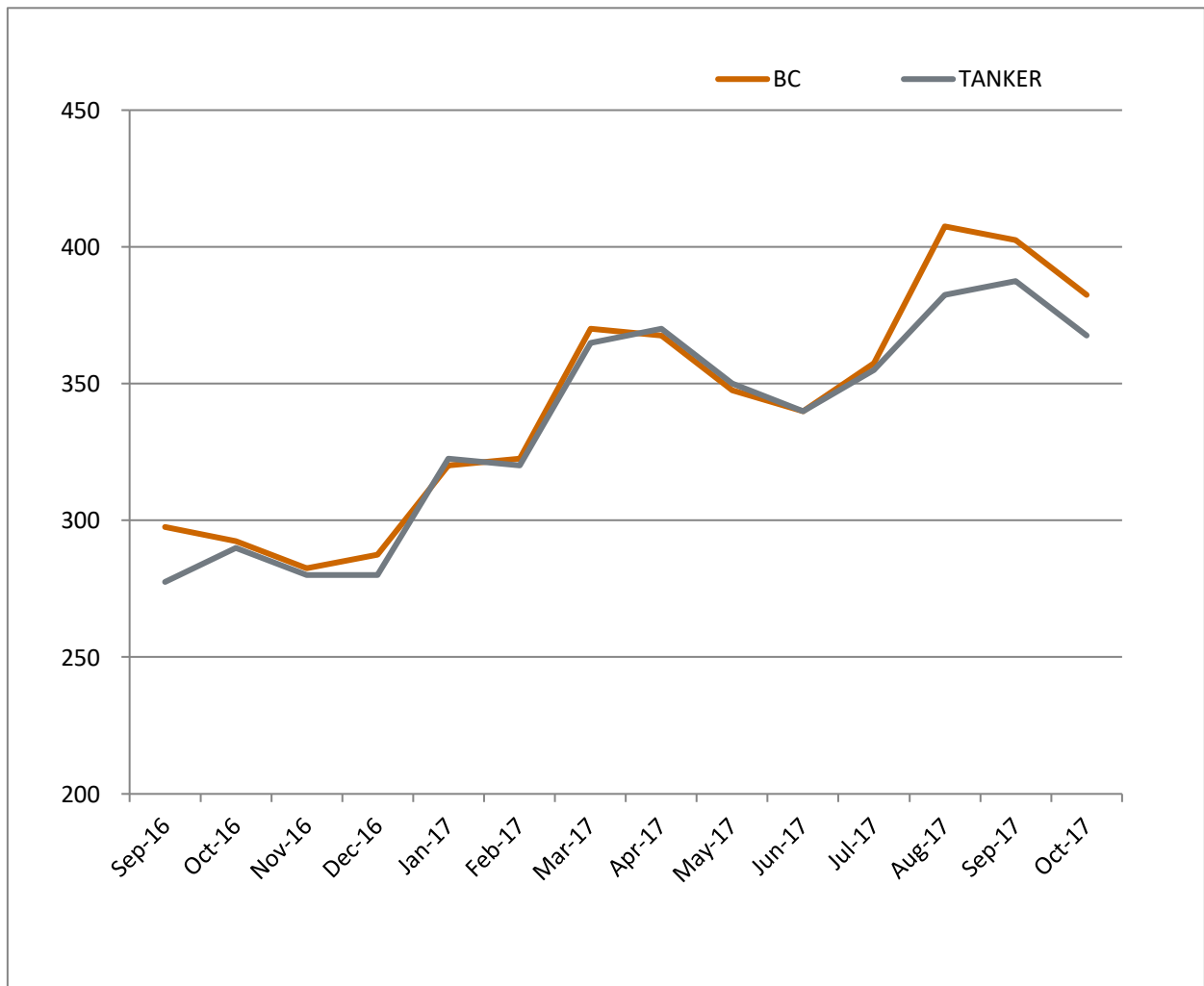


V. DEMOLITION

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%	356.00	34.0%	290.00	367.50	-5.2% 26.7%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	361.75	35.1%	292.50	382.50	-5.0% 30.8%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



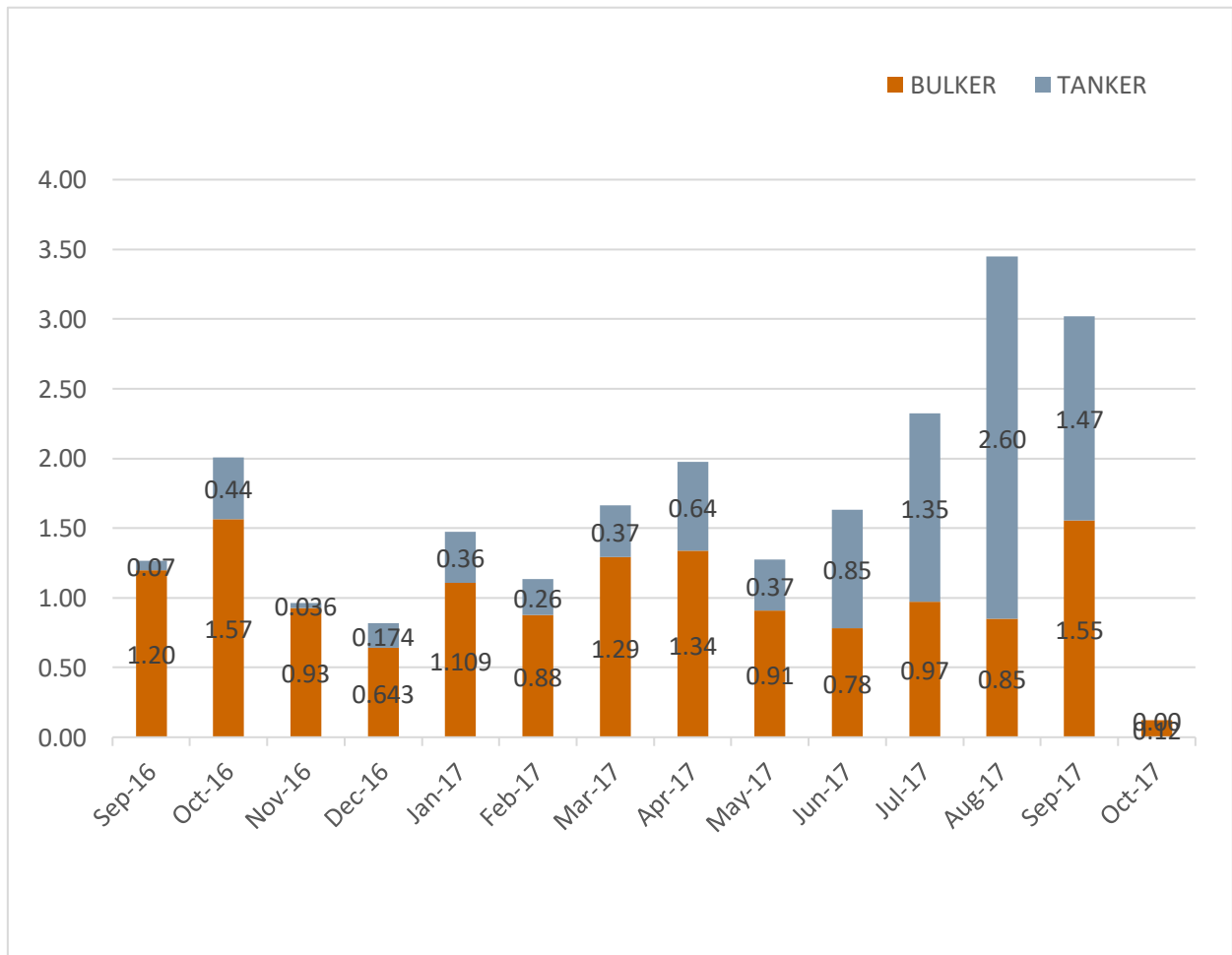


V. DEMOLITION

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	8.26	288.6%	76	165.2%	0.44	4	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	27.34	428	9.80	35.9%	246	57.5%	1.57	28	0.12	-92.3%	9	-67.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

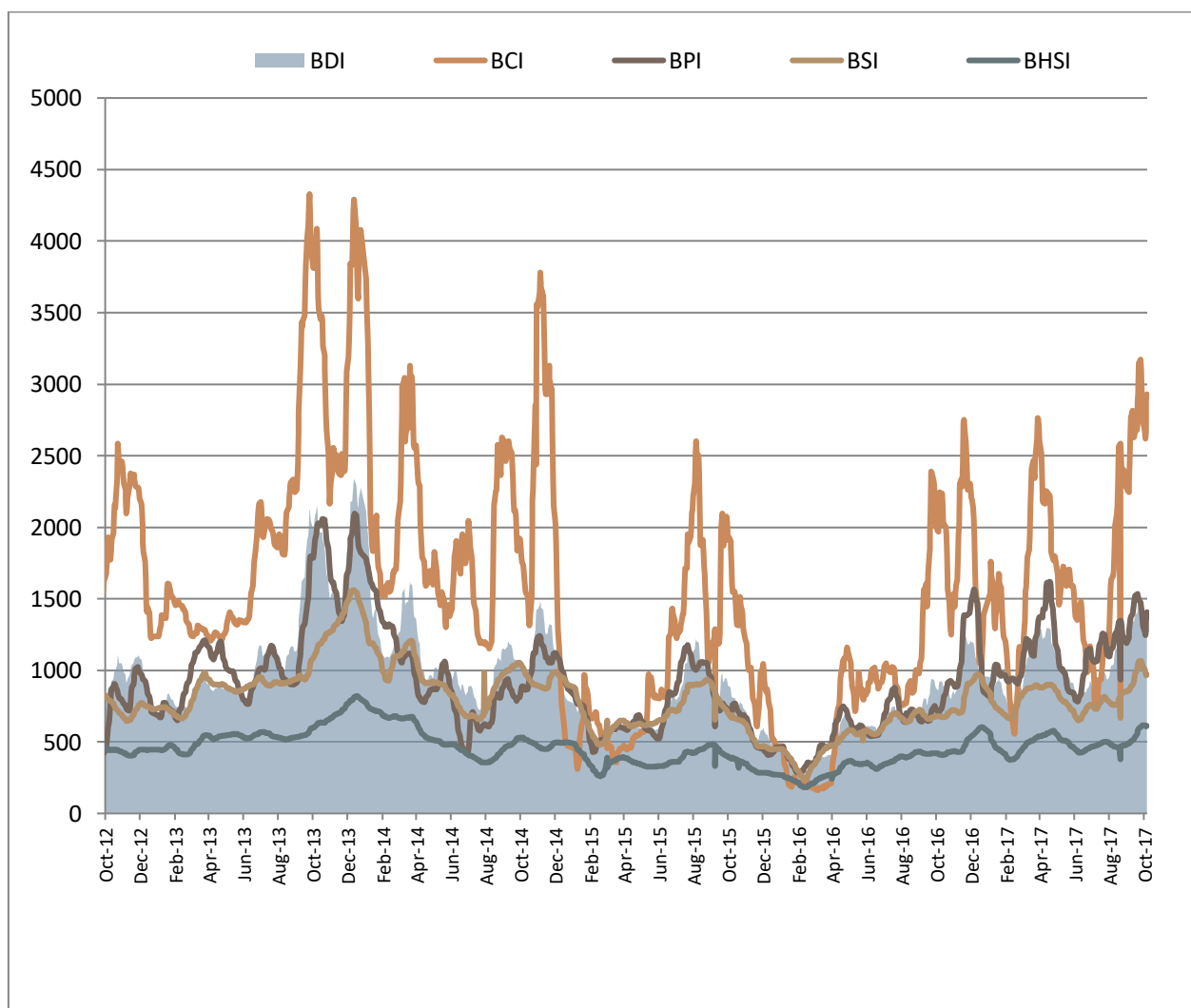
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	TRANS BAY (self discharger)	69,286	10010	1994	JAPAN	B&W	384	BANGLADESH
BC	PANORMITIS AV	38,250	12250	1998	GERMA NY	B&W	398	BANGLADESH
GC	CRYSTAL SUN	30,291	10443	1997	POLAND	SULZ	365	PAKISTAN
CONT	WOOLAMAI	10,368	4282	1986	GERMA NY	MAN	427	PAKISTAN
CONT	CONCORD	3,435	5992	1989	JAPAN	PIELS	360	AS IS Kaosiung, green recycling
TANK ER	DS CROWN	299,700	40970	1995	DENMA RK	MITSU	402	AS IS BANGLADESH
TANK ER	EDUARDO VIRASORO	95,371	16529	1995	KOREA	B&W	370	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-10-06	2017-09-26	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1405	1356	▲49.00	2337	290
BCI	2929	2738	▲191.00	4329	161
BPI	1406	1308	▲98.00	2942	282
BSI	971	1021	▼-50.00	1562	243
BHSI	610	616	▼-6.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	341.00	▼-5.50	315.00	▼-9.00	312.00	▼-6.50
IFO180	365.00	▼-9.50	348.50	▼-2.50	378.00	▼-6.50
MGO	514.50	▼-12.00	500.50	▼-12.50	552.00	▼-5.00

❖ 기준일 : 10 월 6 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-10-10	2017-09-22	CHANGE
미국달러	1145.70	1132.80	▲12.90
일본엔(100)	1016.86	1007.25	▲9.61
유로	1345.22	1352.62	▼-7.40
중국위안	171.98	171.86	▲0.12

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
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 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 ▲신흥국 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)



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