



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.170

Updated October 17, 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	11
- BC Sales Report	
Tankers	15
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	19
Key Indicators	22
Useful Information	24
Contact Information	25

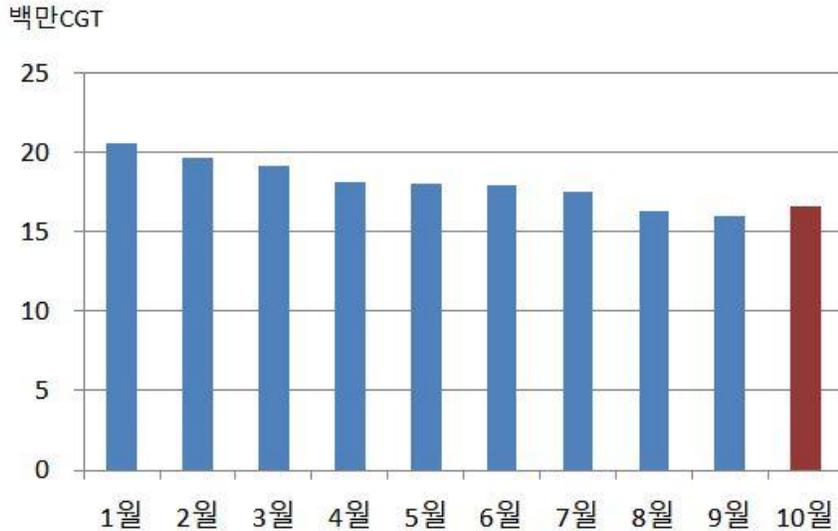
** 본 자료는 각종 정보제공을 목적으로 내, 외신 자료와 언론보도를 종합하여 작성하였습니다.
법적책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없음을 알려드립니다.

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

발주량이 꾸준히 늘어나면서 신조선 수주잔량이 증가세로 돌아섰다. 10월 현재 전세계 수주잔량은 7천 511만 CGT로 8월말(9월초) 수주잔량 7천 459만 CGT에 비해 약 52만 CGT가 증가했다. 전세계 수주잔량이 전달보다 증가한 것은 2015년 11 이후 22개월만이다.

올해 한국 수주잔량 동향



▲ 자료: 클락슨

한국의 수주잔량도 1천 665만 CGT로 8월말(9월초) 수주잔량 1천 596만 CGT에 비해 약 69만 CGT 증가했다. 한국 수주잔량이 전달보다 증가한 것은 2015년 10월 이후 23개월만이다. 국가별 수주잔량은 중국 2천 590만 CGT, 한국 1천 665만 CGT, 일본 1천 608만 CGT 순이다.

한편, 삼성중공업이 인도에서 확보할 것으로 기대했던 1조 원 규모의 수주기회가 사라졌다. 삼성중공업은 인도 국영가스회사인 게일로부터 6척의 LNG(액화천연가스)운반선을 수주하기 위해 애써왔지만 발주처가 LNG 운반선을 새로 건조하는 대신 용선하기로 결정하면서 LNG 운반선 수주가 무산됐다. 인도 국영가스회사인 게일이 당초 LNG 운반선 6척 건조계획을, 프랑스에너지회사 토탈의 LNG 운반선을 1년 단위로 재계약할 수 있는 조건으로 3년 동안 용선하는 것으로 계획을 변경한 것이다. 게일이 LNG 운반선을 발주하는 대신 용선하기로 결정하면서 삼성중공업의 수주기회가 무산된 것이다.

I . MARKET OVERVIEW

2. 벌크선 시장동향

추석 연휴 이후 드라이 벌크 시장이 계속해서 상승세를 타고 있고 BDI 지수가 1485p 로 2014 년 3 월 26 일 이후 최대치를 기록하였다. 연말까지 운임 시장의 지속적인 개선으로 이어질 것으로 예상된다. 용선시장의 상승세 영향으로 벌크선 매매 수요가 증가하고 있다.

케이프사이즈 부문에서는 "BULK INDIA" (177,640 DWT BLT 2004 MITSUI)는 5 개 업체의 검선 끝에 1,500 만 달러 초반대에 매각 된 것으로 알려졌다. 또한, CSK FORTUNE" (175,526 DWT BLT 2003 CHINA)가 1,285 만 달러에 그리스 선주에게 매각되면서 2000 년대 초반 일본건조선과 중국건조선의 선가 차이가 조금은 좁혀진 모습이다.

수프라막스 부문에서는 "NONNA ULIA" (55,667 DWT BLT 2010 JAPAN)가 1,490 만 달러에 협상이 진행되고 있다는 소식이 전해지면서 최근 매각된 "NORD ANGEL" (55,696 DWT BLT 2010 JAPAN)와 비슷한 수준을 유지하였다.

핸디사이즈 부문에서는 중국 바이어가 "HOPE STAR"와 "PAC STAR" (28,000 DWT BLT 1995 JAPAN)를 척당 270 만 달러에 일괄매입하였다. 전선형에 있어 90 년대 중후반 건조선에 대해 중국 바이어들의 움직임이 활발하다.

3. 탱커선 시장동향

미국의 원유 수출이 기록적인 수치를 기록하며 VLCC 운임 상승을 견인하고 있고, 지난주부터 수에즈막스와 아프리카막스의 운임 또한 견고한 흐름을 보였다.

하지만 대형 탱크선의 운임 상승에도 불구하고, 선박 매매 시장은 별다른 반응을 보이지 않았다. 아프리카막스 "OCEAN MARE" (106,004 DWT BLT 2006 KOREA)가 LL ENERGY 관계사에게 1,330 만 달러에 매각되었다는 소문이 있었는데 2 년 넘게 폐선된 것을 감안한 가격이라고 할 수 있다. 동선은 2016 년 2 월 당시 2,700 만 달러에 매각 될 것이라는 소식이 있었으나 최종 계약은 이루어지지 않았었다.

I . MARKET OVERVIEW

4. 해체선 시장동향

해체선 시장은 거래량이 줄어들며 둔화세를 보이고 있다. 선가 역시 조정이 이루어지는 모습이나 일부 대상선은 아직까지 기록적인 선가로 거래되고 있다. 예를 들어 "KRITI AMETHYST" (LDT 12,450, 45,614 DWT, BLT 1996)는 방글라데시로 LDT 당 427 달러에 매각되었고 "EVITA" (LDT 13,084, 66,895 dwt, blt 1993) 역시 방글라데시로 LDT 당 412 달러에 매각되었다.

인도에서 해체선 수요는 증가하고 있지만 선가가 낮아 경쟁에서 밀리면서 선박확보가 쉽지않아 보인다. 이번주도 DIWALI 축제가 시작되면서 시장이 둔화되어 별다른 움직임이 없을 것으로 예상된다.

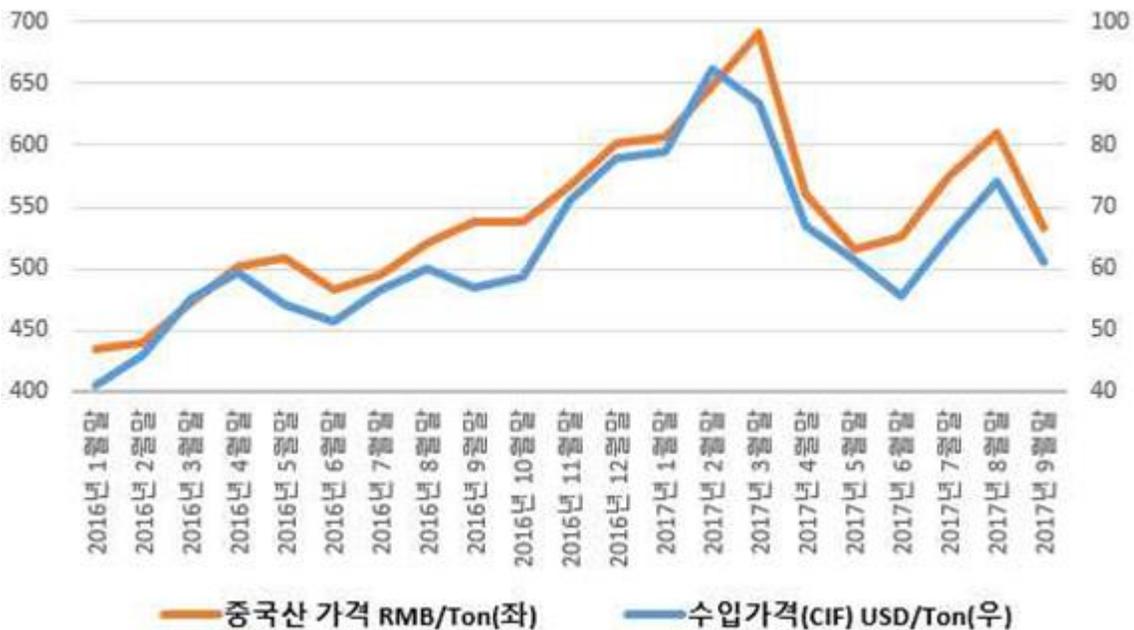
II . ISSUE & TREND

1. 최근 벌크선 운임 상승 요인

6 월 말부터 BDI 지수가 상승세를 이어오고 있다. 계절적으로 석탄수요가 증가하는 9 월 이후부터 벌크선 상황이 개선되는데 올해는 운임이 이른 상승전환을 하였다. 2017 년 8 월이후 벌크선 운임 급등의 요인으로, 계절적인 영향 (석탄 수요 증가)에 편승한 중국의 철광석 수요 증가를 들 수 있으며, 선복량 공급측면에서 하반기 신조인도량이 감소한 점을 들 수 있다.

<수요측면>

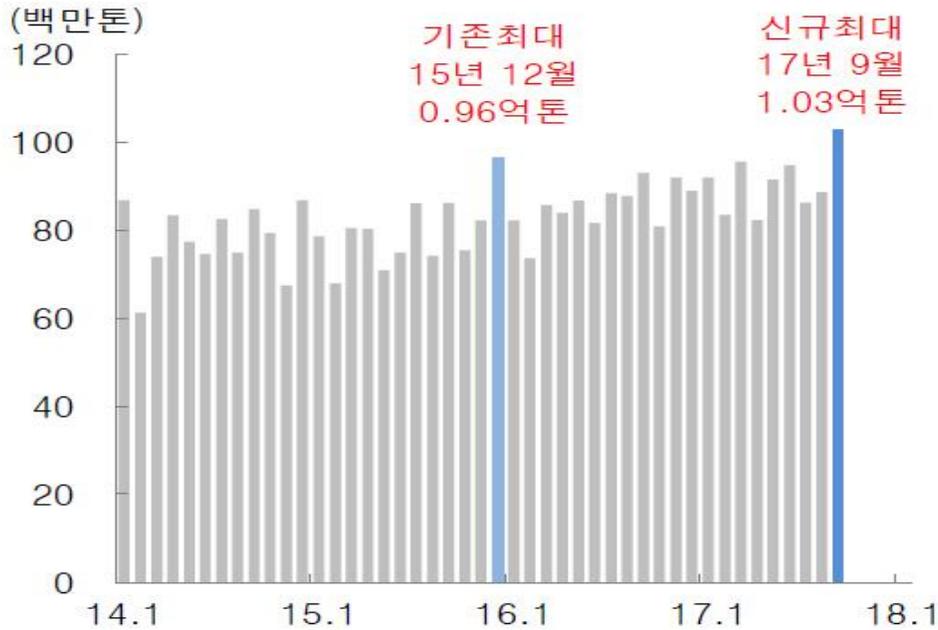
- 중국은 올해 철강산업 개혁의 일환으로 철강설비를 감축하고 있다. 1 차적으로 비규격(고철에서 재생산된)제품 생산설비를 감축하였고, 철광석이 투입되지 않던 비규격 생산량이 철광석이 투입되는 규격생산량으로 옮겨가면서 철광석 수요가 증가한 것.
- 환경규제의 일환으로 중국에서 생산되는 저품위 철광석을 적정한 품위로 높이는 '소결공정'을 폐쇄하면서, 고품위의 호주/브라질산 철광석 수요가 증가한 것.
- 중국내 생산된 철광석 가격보다, 수입산(호주/브라질) 철광석 가격이 더 낮음으로서 수입량 증가



▲자료 : MEIC, 중국통계국

- 호주로 편중되어 있던 중국의 철광석 수입량이 호주보다도 고품위인 브라질산 철광석 수입으로 분산되면서 톤마일 증가

II . ISSUE & TREND

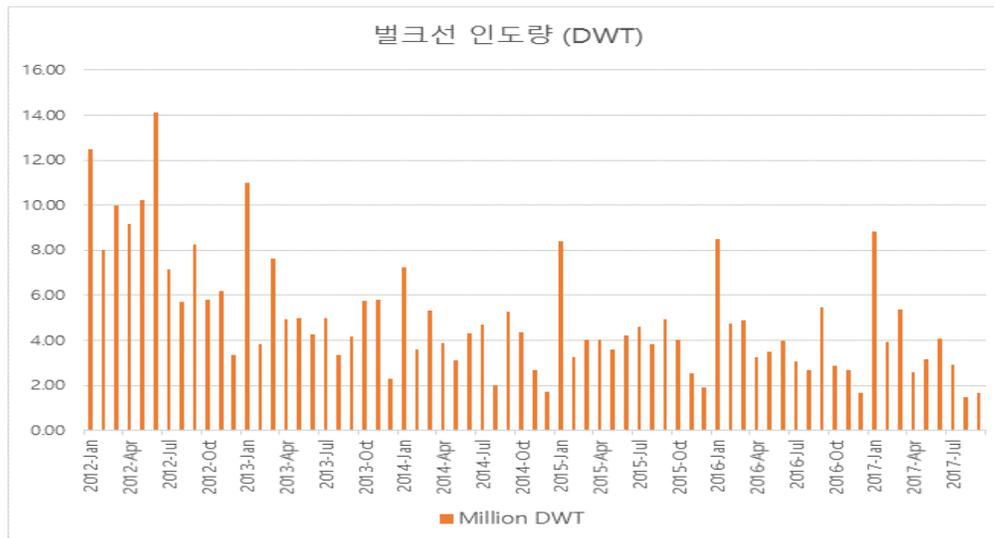


자료: Bloomberg, 대신증권 Research&Strategy본부

▲중국 월별 철광석 수입량.

<공급측면>

- 하반기 인도예정인 신조 인도 물량을 내년초로 지연하는 경향이 있어 선박 공급 감소함



▲자료 :클락슨 리서치

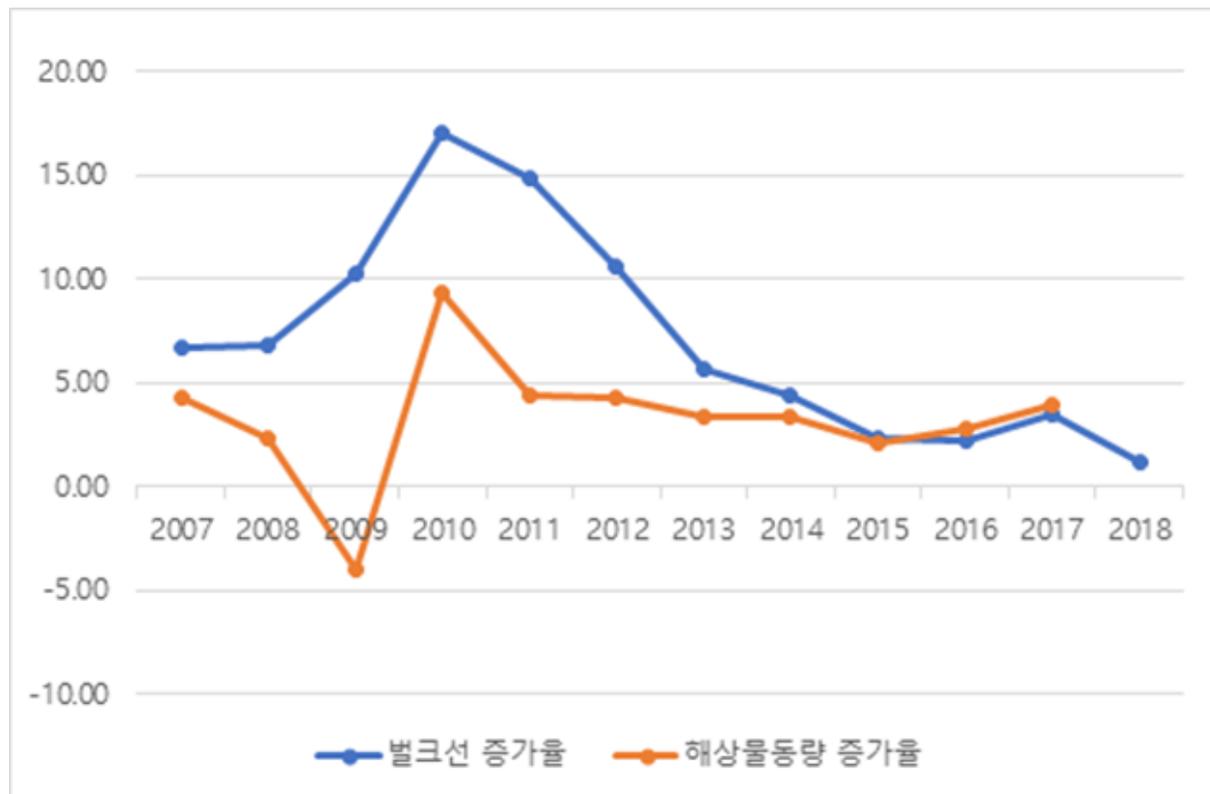


II . ISSUE & TREND

전세계 경기회복과 더불어 2015 년부터 서서히 해상물동량 증가율이 상승한 반면, 장기불황으로 신조선 감소 및 해체선 증가로 벌크선 선복량이 조정되면서 벌크선 증가율은 10 년내 최저수준을 이어가고 있다. 벌크선 운임시장의 개선이 시작된 것도 2016 년 해상물동량 증가율이 벌크선 증가율보다 앞선 이후부터 인 것이다.

<장기적인 상승 요인>

- 경기회복과 더불어 원자재 수요증가 및 제품생산량 증가로 전세계 해상물동량 증가
- 원자재 수요증가로 원자재 가격자체가 상승하면서 운임 상승 영향
- 신조선 인도량 감소 및 스크랩가격 상승으로 선박해체량 증가로 벌크선복량 증가율이 10 년내 최저수준

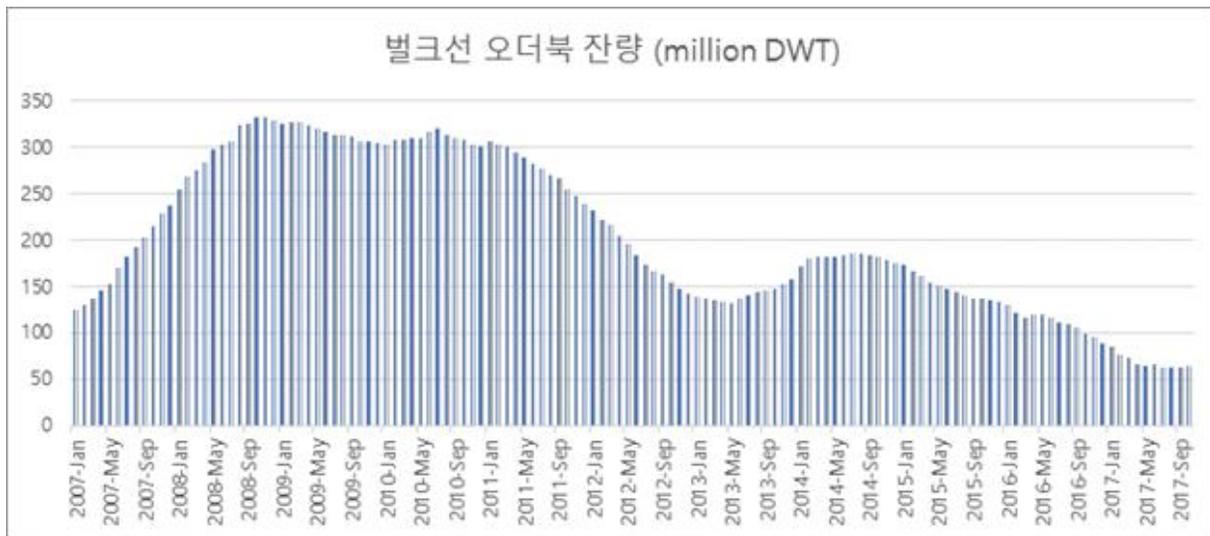




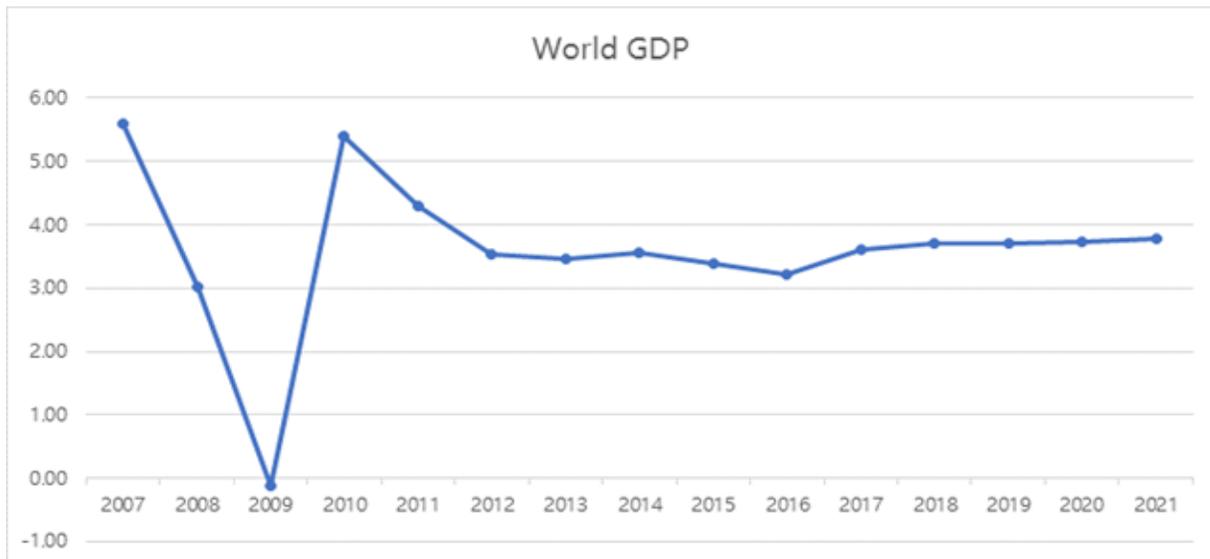
II . ISSUE & TREND

< 벌크선 운임 전망 >

2014 년 이후 벌크선 신조오더북 잔량 지속 감소 추세, 2018 년 이후 급감한다. 2017 년 상반기부터 대형 벌크선 발주가 다시 늘어나고 있으나 대부분 2019 년이후 인도분으로 당분간 선복량 증가율은 현재수준 또는 그 이하로 유지 될 것으로 예상된다. IMF 에 따르면 세계 GDP 평균은 2016 년 GDP 3.21%에서 2017 년 GDP 3.62%로 상승전망하였으며, 이후 3.7%대로 유지 전망하고 있다. 현재 경기회복세 유지될 것으로 보여진다.



▲자료: 클락슨 리서치



▲자료: IMF

II . ISSUE & TREND

2. 중고 선박값 오르는데 새 선박값은 제자리...업계 '초조'

신규 건조(신조) 선박 가격의 선행지표인 중고 선박가격이 올해 들어 꾸준히 상승하면서 조선경기 회복에 대한 기대감을 키운다. 하지만 아직 신조 가격이 바닥권에 머물러 있어 조선사들의 초조함도 함께 커지고 있다.

10 일 영국 클락슨 리서치에 따르면 이달 첫째주와 둘째주 중고선가지수는 모두 90 포인트(p)를 기록해 지난달 88p 대비 2p 상승했다. 중고선가지수는 2000 년 1 월의 중고선박 가격을 100 으로 기준잡아 전세계 중고 선박값을 평균해 지수화한 수치다. 지난해 말과 비교하면 중고 선가의 상승세는 더욱 두드러진다. 현재 중고선가지수는 작년 말 중고선가지수 75p 와 비교해 15p 증가했다.

가격 상승은 벌크선이 주도하고 있다. 건조한지 5 년 지난 18 만톤급 벌크선은 지난해 말 척당 2400 만달러에서 현재 3400 만달러까지 올랐다. 8 만 1000 톤급은 1400 만달러에서 2150 만달러로, 6 만 2000 톤급은 1400 만달러에서 1650 만달러로 상승했다.

한 조선소 관계자는 "최근 철광석과 석탄을 중심으로 물동량이 증가하고 있어 이를 운반하는 중고 벌크선 가격도 오르는 중"이라며 "지금 신규 벌크선을 주문하더라도 2 년 정도 건조 시간이 걸리기 때문에 선사들이 급한대로 중고선을 사서 항로에 투입하고 있다"고 설명했다.

이외 8 만 2000 m³급 LPG 운반선은 700 만달러에서 1180 만달러로, 17 만 4000 m³급 LNG 운반선은 550 만달러에서 850 만달러로 가격이 올랐다. 그간 중고 선가가 오르면 시차를 두고 신조 선가 역시 상승해왔다. 때문에 조선업계에서는 중고 선가를 선박 가격의 선행지수로 판단하고 있다. 하지만 중고선과 달리 신조 선박 가격은 좀처럼 오르지 않아 조선소들의 마음이 타들어가고 있다. 클락슨 신조선가지수는 지난해 말 123p 에서 3 월 121p 까지 낮아졌다가 최근 다시 124p 를 회복한 정도에 그치고 있다.

조선업계는 실제 신조 선가가 오르려면 시간이 더 필요한 것으로 보고 있다. 현재 전세계 조선소들이 일감부족에 시달리고 있으며 한국 조선업계 역시 대규모 구조조정을 실시하면서 생산량 축소에 나서고 있다. 중고 선가의 상승은 분명히 조선소 입장에서 좋은 소식이지만, 아직 신조 선가가 회복하려면 발주가 더 늘어나길 기다려야 할 것으로 보여진다.

II . ISSUE & TREND

3. 해운업계, 더더지는 해양진흥공사 출범 준비에 '속앓이'

내년 상반기 출범하는 해양진흥공사 준비가 더더지면서 해운업계가 속앓이를 하고 있다. 오는 2020년 시행되는 환경규제를 앞두고 해양진흥공사의 역할이 중요해질 것으로 보이지만, 아직 구체적인 지원 방안이 나오지 않았기 때문이다.

13일 해당 업계에 따르면 선사들은 대부분 해양진흥공사 출범에 대해 기대감을 보이고 있지만 구체적인 지원 방안이 알려지지 않아 무작정 기다리고 있는 상태다. 자본금 총당 문제에서도 정부와 눈치싸움이 계속되고 있는 상황이다.

해양진흥공사는 해양수산부와 금융부처 등으로 분산돼 있던 지원조직을 일원화시킨 해운산업 전담 지원기관이다. 약 5조원 규모로 내년 6월 출범 예정이다.

김영춘 해양수산부 장관은 이날 국회에서 열린 국회 농림축산식품해양수산위의 해수부 국정감사에서도 해양진흥공사의 중요성을 피력했다. 김 장관은 "해운산업에 대한 종합적인 지원을 담당할 한국해양진흥공사를 내년 6월까지 출범시킬 수 있도록 준비하겠다"며 "이번 정기국회에서 한국해양공사진흥법이 통과될 수 있도록 적극적으로 협조해달라"고 요청했다.

우선 업계에서는 해양진흥공사 설립으로 긍정적 영향이 클 것으로 예상하고 있지만 당장 2년 뒤 국제해사기구(IMO)의 환경규제가 적용되는 터라 조급해하고 있다.

업계는 환경규제에 대비해 LNG 추진선 교체나 스크러버 설치 등 여러가지 방안을 고심 중에 있다. 스크러버 설치 비용만 해도 척당 최소 70억~100억원 수준이라 부담이 크기 때문이다. 이에 해양진흥공사가 제대로 된 역할을 하기 위해서는 구체적인 지원 방안이 하루빨리 마련돼야 한다는 게 업계의 설명이다.

업계 관계자는 "2020년 환경규제를 대비할 수 있는 시간이 많지 않다"며 "구체적인 것들이 빨리 확정돼야 업계도 충분한 시간을 갖고 규제에 대한 준비를 철저히 할 수 있을 것"이라고 말했다.

시기뿐만 아니라 자본금 총당 방안도 구체적이지 않아 우려가 제기된다. 업계 관계자에 따르면 이번 공사 설립에서 업계 뒀은 2800억원 정도지만 모아진 금액은 턱없이 부족한 것으로 알려졌다.

II . ISSUE & TREND

4. 세계 조선해양리더들 부산 '총출동'...'코마린 컨퍼런스 2017'. 개최

지난 2013 년 부산에서 처음 개최된 코마린 컨퍼런스(Kormarine Conference)는 격년마다 열리는 조선·해양산업의 종합 컨퍼런스로 국제 조선해양 종합 전시회인 코마린(KORMARINE) 기간 중에 개최되고 있다.

올해로 4 회 차를 맞이하는 코마린 컨퍼런스(Kormarine Conference 2017)는 10 월 25 일에서 27 일까지 부산 벡스코에서 개최되며, '4 차 산업과 그린 비즈니스 창출(Industry 4.0 and Green Business Creation)'이라는 주제를 가지고 조선해양분야의 글로벌 리더와 석학들이 모여 새로운 번영의 길을 모색하고, 한국 조선 산업의 현실적인 대안을 논의할 예정이다.

그리스, 스페인, 독일 등 13 개 국가에서 33 명의 연사들이 참여하는 이번 코마린 컨퍼런스는 시장 및 전망, 새로운 파트너와의 금융 및 비즈니스 창출 기회, 친환경 기술, 미래 해양 에너지 및 산업-도전과 기회, 4 차 산업혁명과 스마트 IoT 5 개의 세션으로 양일간 진행된다.

첫날인 25 일, 개회식에서는 코마린 어워드가 진행될 예정이다. 올해로 2 회 차를 맞이하는 코마린 어워드는 급변하는 조선해양산업에 발 빠르게 대응함으로써 세계 조선해양산업의 균형적 발전에 크게 공헌한 바가 큰 단체나 개인에게 수여하는 상이다.

아울러 개회식에서는 현재 세계 유수의 컨테이너 해운 회사 NSB 그룹의 CEO 인 Mr. Helmut Ponath 가 참석하여 직접 축사를 할 예정이다.

코마린 컨퍼런스 도덕희 운영위원장(한국해양대학교 공과대학장)은 "이번 컨퍼런스에서 펼쳐질 수준 높은 토론과 정보교환은 세계 경제회복에 중요한 역할을 할 것"이라며 "조선해양분야 업계에 실질적인 도움이 되고 새로운 변화에 따른 역량을 키울 수 있기를 바란다." 고 밝혔다.



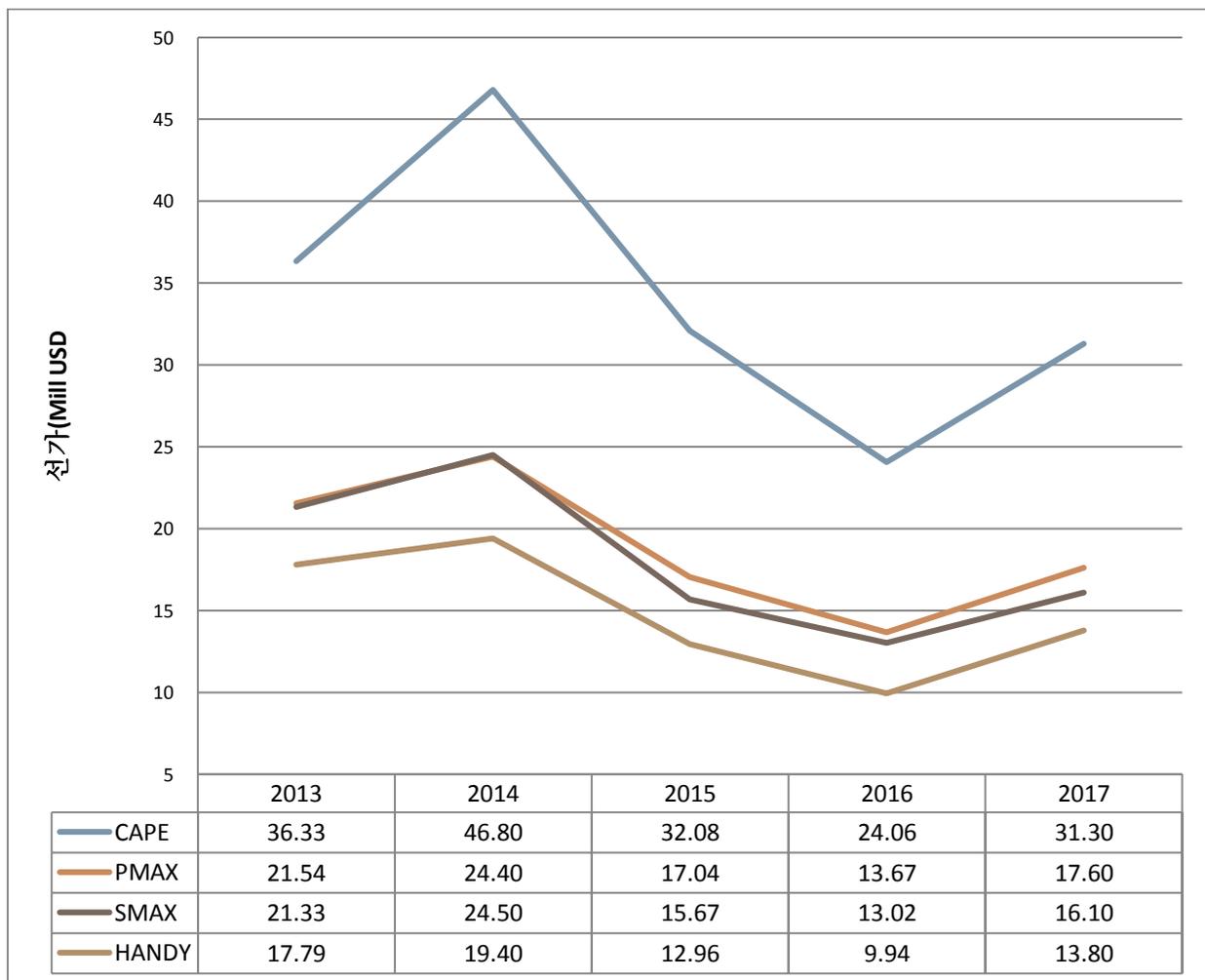
III. BULK CARRIER

(◆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	31.30
	6.21%	28.81%	-31.45%	-24.99%	30.08%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	17.60
	-2.45%	13.27%	-30.16%	-19.80%	28.78%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	16.10
	-4.30%	14.84%	-36.04%	-16.91%	23.65%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.80
	1.91%	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.87%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

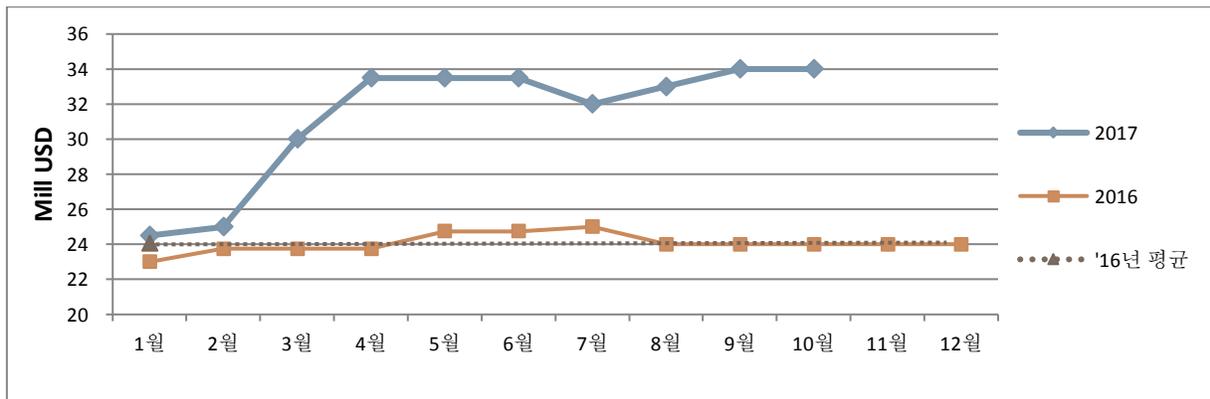




III. BULK CARRIER

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	

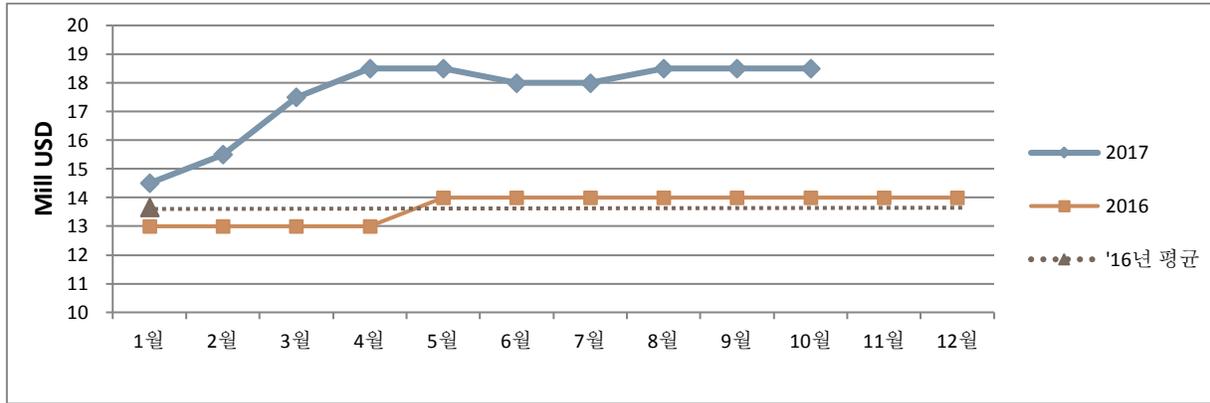
□ Cape



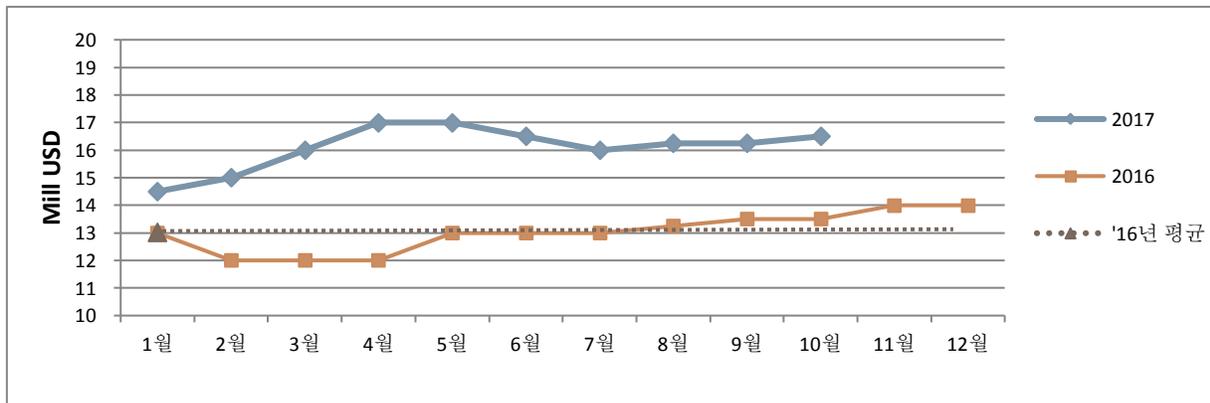


III. BULK CARRIER

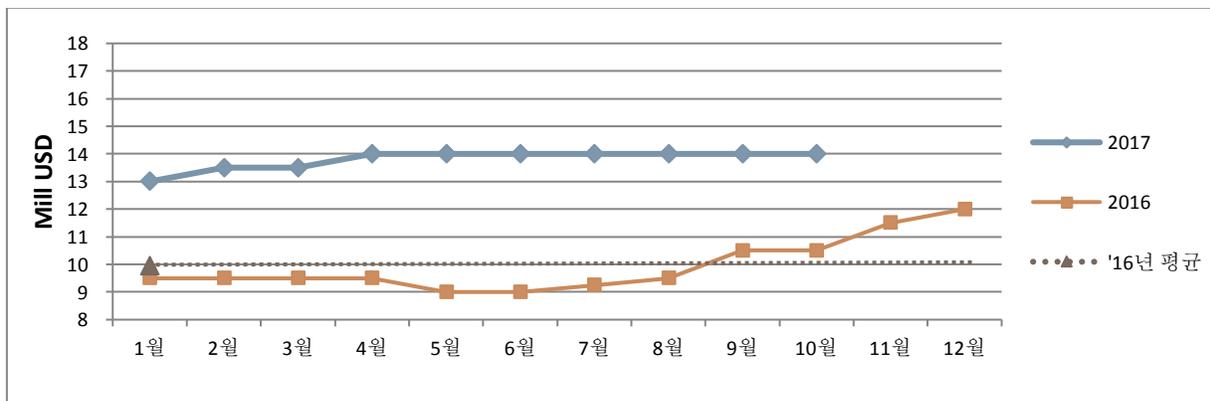
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BULK INDIA	177,643	2004	JAPAN	B&W		15.3	Undisclosed buyer
BC	CSK FORTUNE	175,650	2003	CHINA	B&W		12.85	Greek buyer
BC	MEDITERRANEAN TRADER	169,237	2008	KOREA	B&W		17.8	Greek buyer (Cyprus Sea Lines)
BC	TENMYO MARU	58,749	2008	CHINA	B&W	C 4x30t	13.8	undisclosed buyer
BC	ROWAN 1	57,970	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	10	German buyer
BC	NONNA ULIA	55,667	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	14.75	undisclosed buyer
BC	SEA MASTER	48,500	2001	JAPAN	SULZ	C 4x30t	7.5	Chinese buyer
BC	CLIPPER TERMINUS	30,760	2010	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	CLIPPER TRADITION	30,760	2009	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	CLIPPER TITAN	30,760	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	30	European buyer
BC	CLIPPER TRADER	30,760	2006	CHINA	B&W	C 4x30t		
BC	LASER ACE	28,416	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.8	Greek buyer
BC	PAC STAR	28,294	1995	JAPAN	MITSU	C 4x30t	2.7	
BC	HOPE STAR	28,294	1995	JAPAN	MITSU	C 4x30t	2.7	Chinese buyer
BC	SAINT FANOURIS	21,273	2007	CHINA	B&W	C 3x25t	5.5	Greek buyer



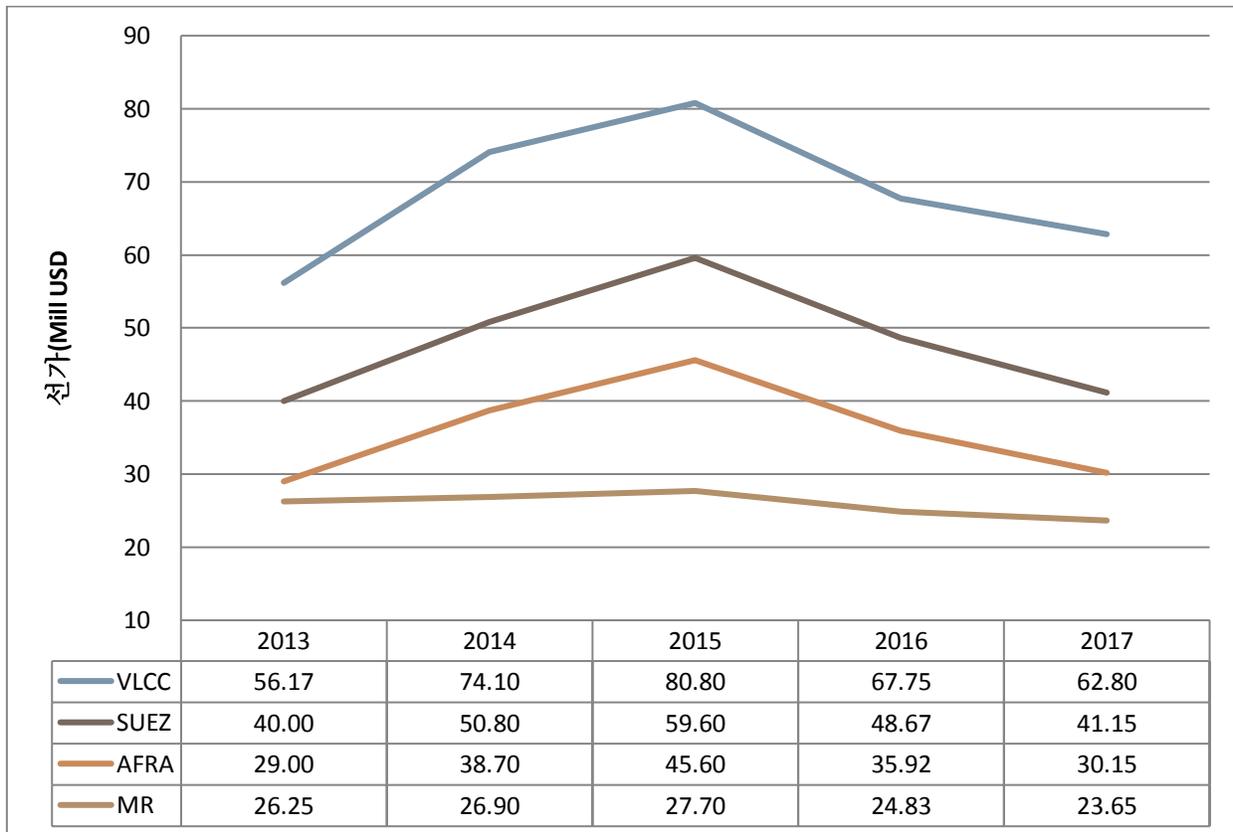
IV. TANKER

(◆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 : %)

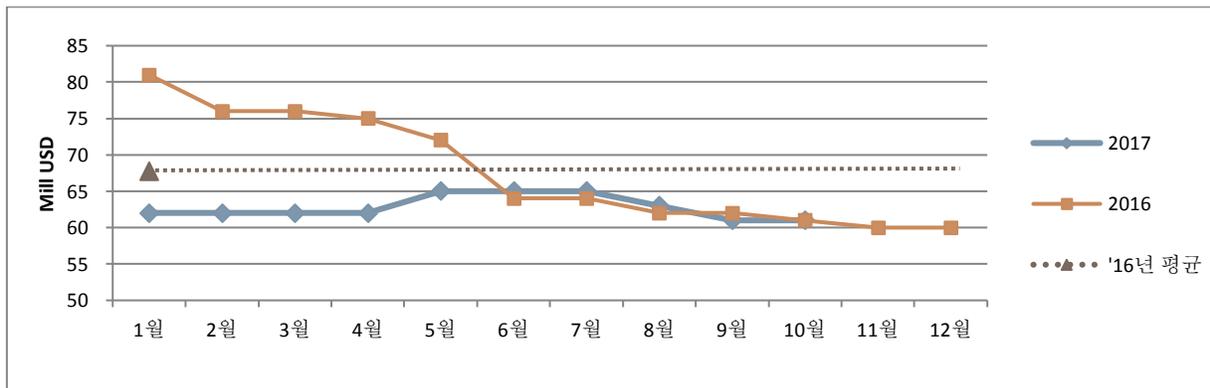




IV. TANKER

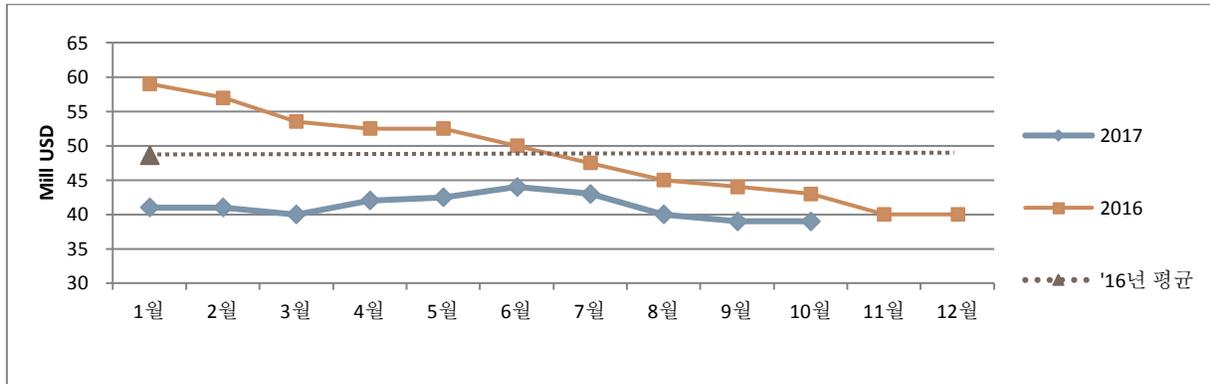
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균		
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	62.00	61.00	61.00		62.8	
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-1.6%	0.0%	0.0%		-	
		전년대비	23.5%	18.4%	18.4%	17.3%	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%		-7.3%	
	SUEZ 160K	선가	41.00	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	30.5%	28.1%	25.2%	20.0%	19.0%	12.0%	-7.4%	11.1%	-9.1%	-9.3%	-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	30.00		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	33.3%	25.0%	28.8%	25.0%	20.5%	16.2%	11.4%	-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	25.0%	18.2%	18.2%	12.7%	-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	12.5%	15.8%	10.5%	12.3%	10.5%	10.7%	-9.1%	-8.9%	14.3%	14.3%	12.5%		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

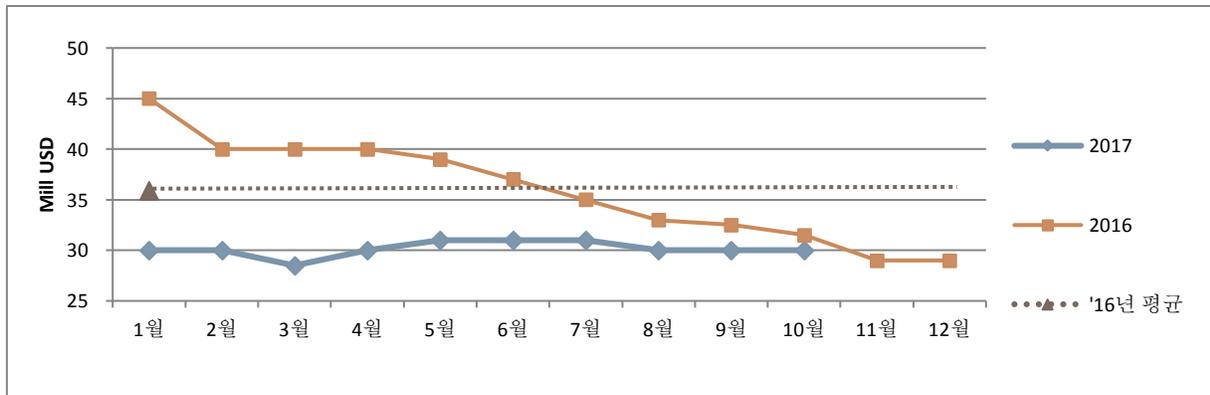


IV. TANKER

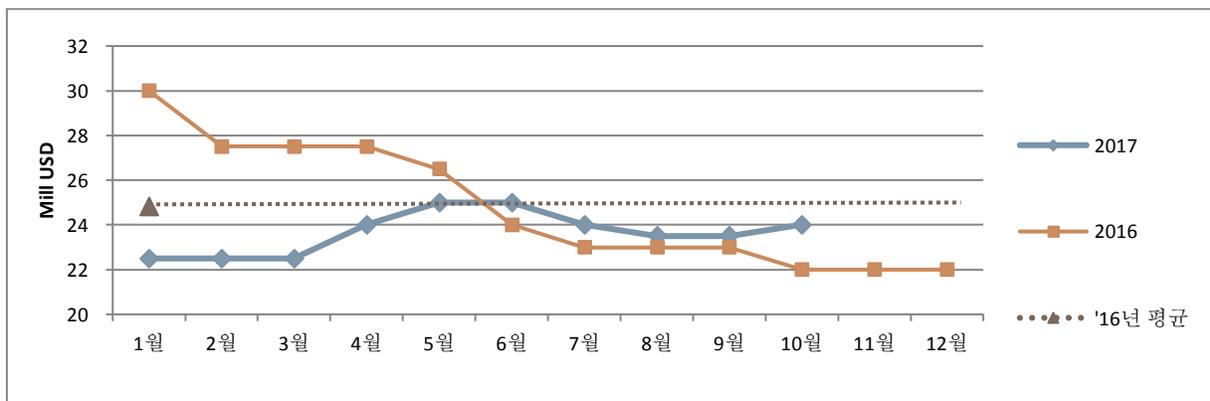
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	OCEAN MARE	106,004	2006	KOREA	B&W		13.3	Auction sale, Greek buyer (LL Energy), Laid up
TANKER	SEAWAYS AMBERMAR	35,970	2002	KOREA	B&W	2	9	undisclosed buyer
CHEM	LADY VENUS	13,904	2008	CHINA	B&W		--	undisclosed buyer
TANKER	ORIENTAL WISTERIA (stst)	12,499	2001	JAPAN	MITSU U		7.8	Korean buyers
TANKER	ZEYNEP A	11,276	2007	TURKEY	B&W	2&3	8	undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	FRISIA HANNOVER	33742	2005	GERMAN	B&W	2478	TEU	9.35	Danish buyer (Navigare Capital Partners) incl. t/c to Maersk
CONT	FRISIA LOGA	33812	2005	GERMAN	B&W	2478	TEU	9.35	
CONT	MOL DEDICATION	50596	2008	CHINA	B&W	4250	TEU	9.8	Chinese buyer
CONT	JULES VERNE	50466	2010	CHINA	B&W	4249	TEU	10.3	undisclosed buyer
CONT	ASTRO	4599	1989	CHINA	B&W	256	TEU	1.2	undisclosed buyer

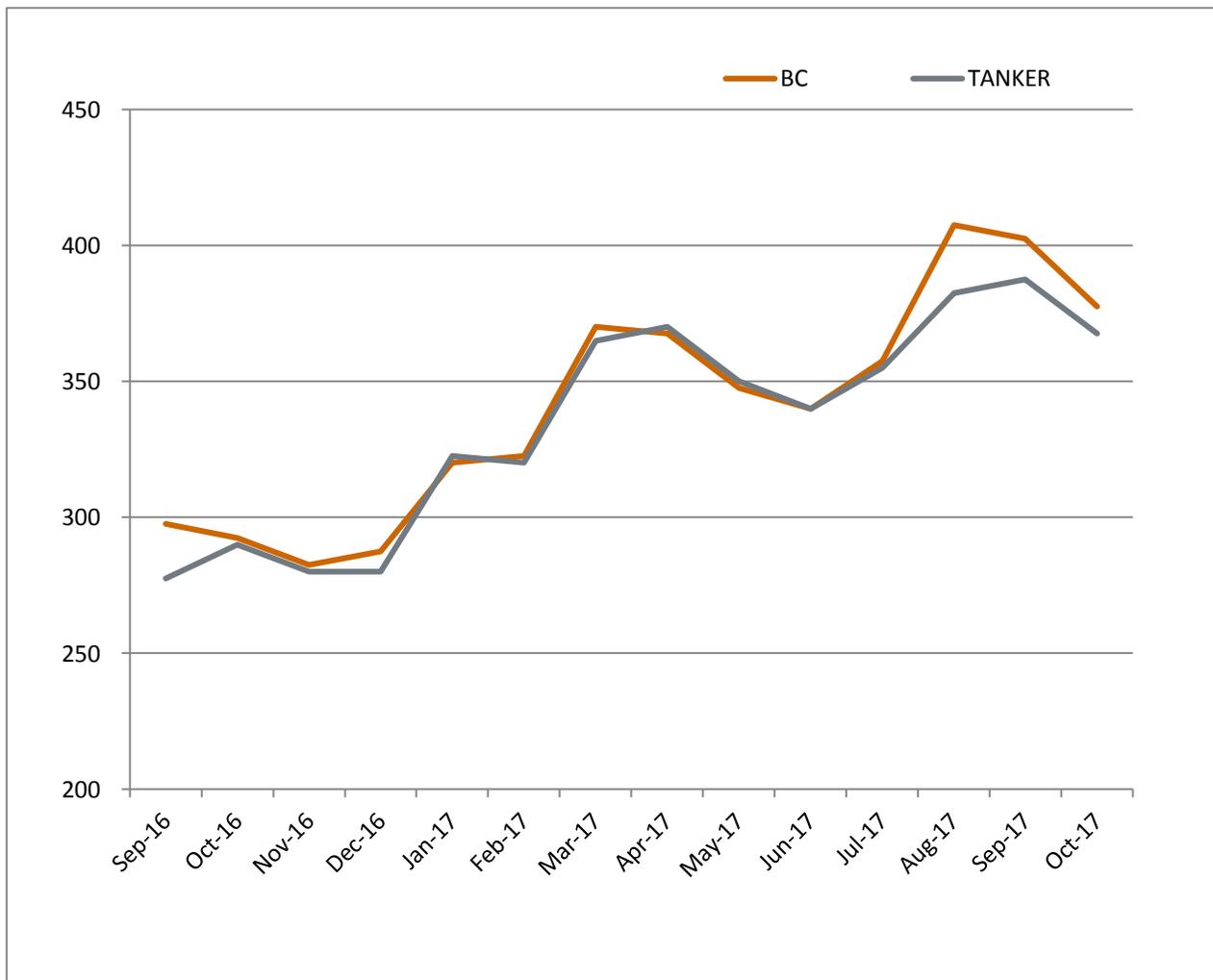


V . DEMOLITION

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%	361.25	34.9%	292.50	377.50	-6.2% 29.1%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



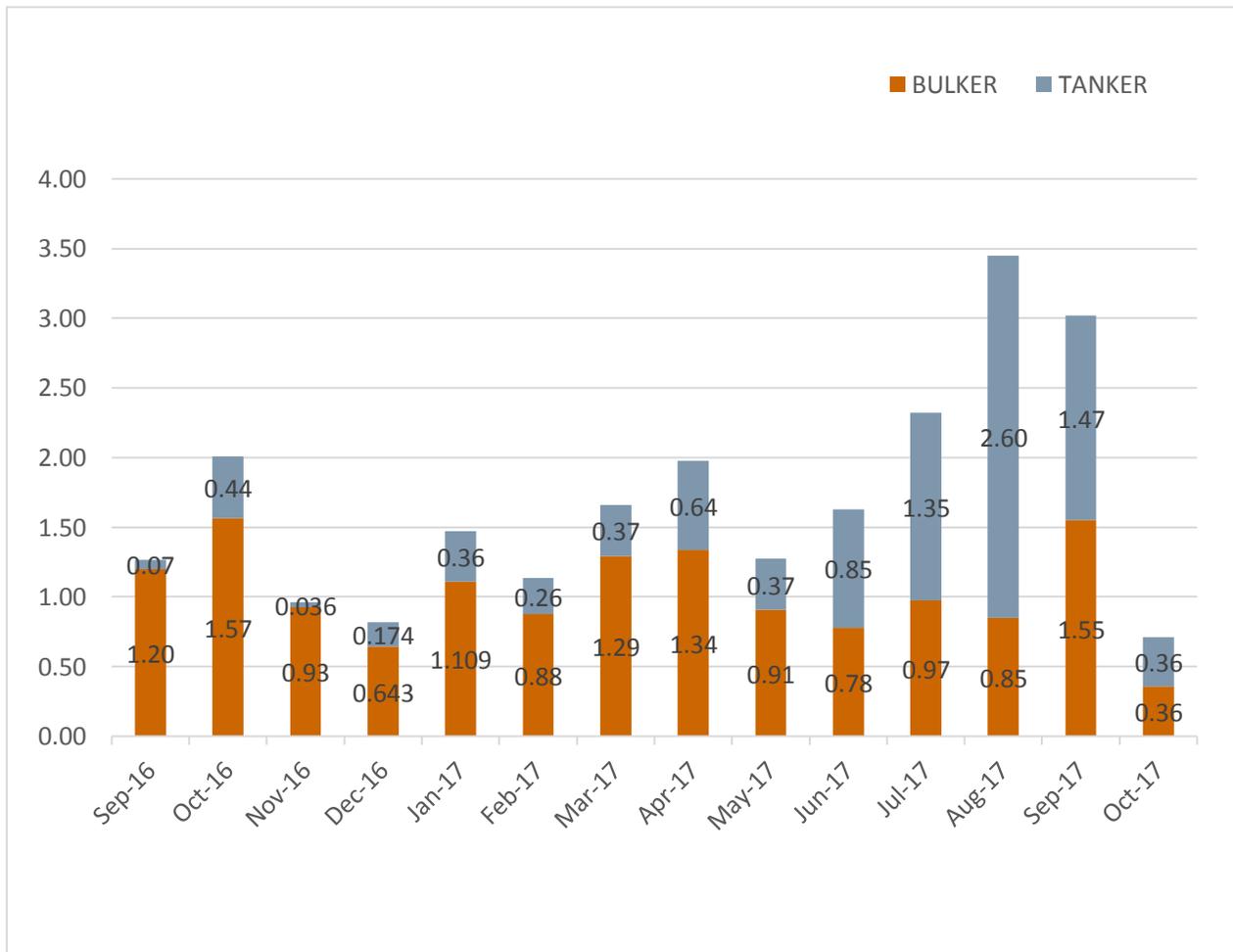


V. DEMOLITION

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	8.61	301.0%	81	176.1%	0.44	4	0.36	-19.8%	5	25.0%
BC	27.34	428	10.04	36.7%	252	58.9%	1.57	28	0.36	-77.2%	15	-46.4%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

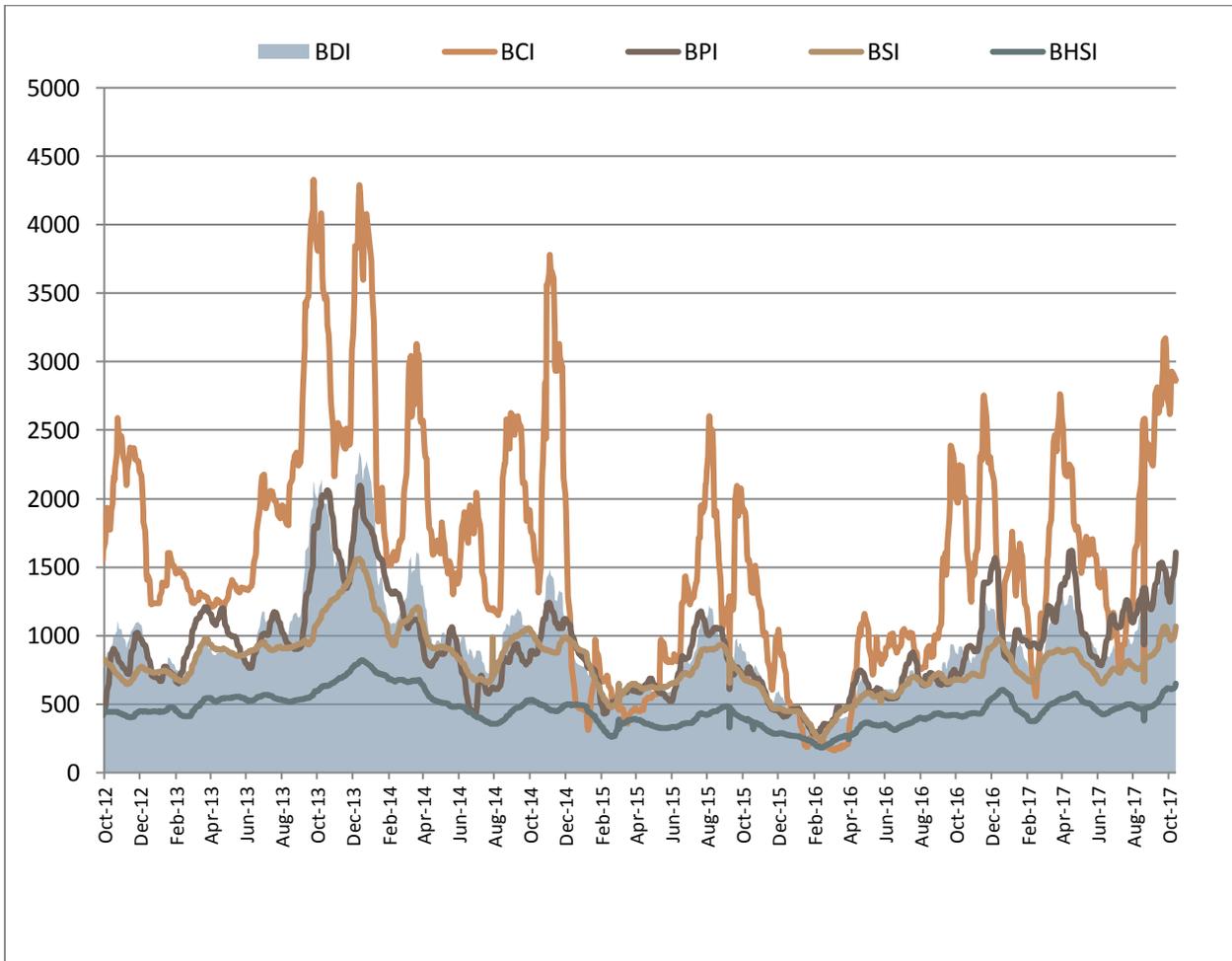
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	MELITE	76,423	10181	2004	JAPAN	B&W	255	AS IS Pulang Pisau, damaged condition
CONT	GITTE	9,868	4601	1992	DENMARK	MAK	395	PAKISTAN
MPP	LYRA	5,076	1763	2004	MALAYSIA	ETC	340	BANGLADESH
TANKER	EVITA	66,895	13084	1993	KOREA	B&W	412	BANGLADESH
TANKER	KRITI AMETHYST	44,500	12450	1996	UKRAINE	B&W	425	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-10-13	2017-10-06	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1485	1405	▲80.00	2337	290
BCI	2871	2929	▼-58.00	4329	161
BPI	1606	1406	▲200.00	2096	282
BSI	1069	971	▲98.00	1562	243
BHSI	649	610	▲39.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	341.00	▲0.00	321.50	▲6.50	314.50	▲2.50
IFO180	371.00	▲6.00	348.50	▲0.00	385.50	▲7.50
MGO	520.50	▲6.00	500.00	▼-0.50	539.50	▼-12.50

❖ 기준일 : 10 월 13 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-10-13	2017-10-10	CHANGE
미국달러	1133.70	1145.70	▼-12.00
일본엔(100)	1009.75	1016.86	▼-7.11
유로	1340.94	1345.22	▼-4.28
중국위안	172.31	171.98	▲0.33

❖ 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)

Yoonsoo Kim (김윤수 대리)

Assistant Manager

Tel.070-7771-6409

Mob.010-3053-0958

snp@stlkorea.com

yunsoo@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