

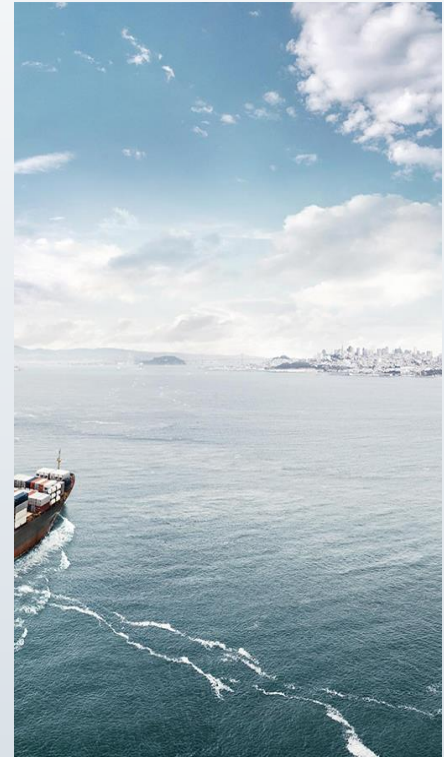


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.174

Updated November 14, 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	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

삼성중공업과 대우조선해양은 스위스 선사인 MSC(Mediterranean Shipping Co)로부터 수주한 최대 11 척의 컨테이너선을 중국 조선업계가 수주한 2 만 2852TEU 컨테이너선보다 큰 2 만 3356TEU 컨테이너선으로 건조할 것으로 전해지고 있다. 프랑스 해운분석기관인 알파라이너는 처음에 2 만 2000 EU 급으로 보도된 이 선박들이 실제로는 2 만 33,56TEU 급 일 것으로 보고 있다. 앞서 MSC 는 지난 9 월 삼성중공업과 6 척, 대우조선해양과 5 척의 2 만 2000TEU 컨테이너선 건조계약을 체결했으나 선박사양 등 이들 선박에 대한 구체적인 내용은 밝히지 않았다. 이 선박들을 길이가 402 미터이고, 너비는 61.40 미터로 기존 최대 규모의 컨테이너 선박보다도 1 열 정도가 더 넓다. 이들은 길이 방향 24 컨테이너 베이에, 24 데크 열 너비에, 24 컨테이너 높이를 특징으로 하며, 알파라이너는 이같은 선박 유형을 "메가막스 24"로 명명했다.

대선조선이 국내 동원산업으로부터 70M 급 참치선망선 2 척을 수주했다. 어군탐지기, 레이더, 영하 50°C 이하의 급속냉동고를 갖춘 이들 선박은 오는 2019 년까지 인도된 후 동원산업이 직접 운용할 예정이다. 대선조선은 지난 1990 년대에도 여러 척의 참치선을 수주한 바 있으며, 대선조선이 지난해 초 동원산업의 참치선망선 '테라카'호와 '한아라'호를 성공적으로 인도한 후 다시 성사된 신조계약이다.

2. 벌크선 시장동향

지난주 수요일 중국의 무역지표가 발표되면서 10 월 철광석 수입량이 전월대비 30%, 전년동기대비 2%정도 하락하며 2016 년 2 월 이후 최저치를 기록한 것을 확인 할 수 있었다. 중국 정부의 철강 생산량 감산정책과 10 월 황금연휴와 맞물렸기 때문인 것으로 보여진다. 반면, 11 월 들어 BCI(케이프지수)는 상승세를 이어가고 있으며 지난 한주간 324p 가 상승하였다. 이외 다른 파나마스/수프라막스 지수가 하락하며 전체 BDI 지수는 전주대비 12p 하락한 1464p 로 한주를 마감하였다.

중고선 거래량은 여전히 건조한 모습이다. 이번주 16 척의 벌크선이 거래되었으며, 이중 9,000 만 달러 규모의 일괄거래도 있었다. SCORPIO BULKER INC 사는 울트라막스 3 척과 JIANGSU NEW YZJ 조선소의 캄사르막스 벌크선 resale 건 1 척의 매입하였으며 총 매입 금액은 9,000 만 달러로 알려졌다. 이 중 7,710 만 달러는 현금, 나머지 부분은 보통주의 유상증자를 통해 조달할 계획이다.

I . MARKET OVERVIEW

수프라막스 부문에서는 "LEO ADVANCE" (55,638 DWT BLT 2007 MITSUI SB)가 2018 년 4 월 중간검사(Dry Dock survey)기준으로 1,270 만달러에 매각되었다. 이는 지난달 자매선인 "NEPTUNE PIONEER" (55,921 DWT BLT 2007 MITSUI SB)은 정기검사(Special survey) 패스한지 얼마 안되었음에도 불구하고 1,250 만 달러에 매각되었다. 검사기한을 배제하더라도 약 20 만 달러 높은 수준이다.

핸디사이즈 부문에서는 "ATLANTIC TREASURE" (33,401 DWT BLT 2008 SHIN KOCHI)가 10,25 만 달러에, 이후 "ATLANTIC SPIRIT"(33,427 DWT BLT 2007 SHIN KOCHI)가 많은 관심을 받으며 980 만 달러에 매각되었다. 최근 매각된 "IVS KITTIWAKE" (32,555 dwt, blt 2007 Kanda)가 900 만달러 수준이었던 것에 비해 상당히 높은 선가이다.

수프라막스 및 핸디사이즈 등에서 보여진 선가 상승세는 고품질의 일본건조선을 확보하려는 선주들간의 경쟁이 활발해진 때문으로 보여진다.

3. 탱커선 시장동향

OPEC 감산합의가 연장될 것으로 전망되면서 유가 강세가 이어지고 있고 현재 원유가격은 2015 년 중반 이후 최고치를 기록하고 있다. 브렌트유는 배럴당 63 달러, 서부 텍사스유는 57 달러를 기록하였는데 이는 2015 년 7 월 이후 가장 높은 수치이다.

탱커선 매매시장은 활발한 분위기의 벌크선시장과는 달리, 매우 조용한 모습이다. 매입수요는 꾸준히 있는데 비해 매각 대상선 공급이 거의 없는 것이 원인으로 보여있다. 최근 몇 달간 VLCC 와 수에즈막스 부문에서 모던타입의 매각대상선이 나온 경우 많은 바이어들이 관심을 보였고 선가도 개선되는 모습을 보였다.

아프라막스 "SINGAPORE VOYAGER" (105,850 DWT BLT 2003 NAMURA)가 여러 선가 제시를 받으며 900 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다. 소형 탱커선의 경우 "BESIKTAS HALLAN" (7,701 DWT BLT 2008 KARADENIZ)가 KILTANK SHIPPING 사에게 900 만 달러에 매각되었다.

I . MARKET OVERVIEW

4. 해체선 시장동향

해체선 시장은 불확실성이 지속되며 수요와 공급 모두 정체된 상태로 관망세를 보이고 있다. 거래량 자체가 많지 않은데다 선형별로 다른 매매가를 보이고 있다. 선박별로 최대 LDT 당 30 달러 이상 차이를 나타나고 있다. 벌크선 운임시장 분위기가 가라앉으면서 좀 더 많은 대상선이 해체선 시장으로 나올 것으로 기대된다.

이번주에 공식적으로 확인된 거래 중 "GULMAR" (5,810 LWT)는 파키스탄 인도 조건으로 LWT 당 389 달러 수준에 매각되어 금주 BDA 지수에 보다 조금 높은 수준을 기록하였다.

II . ISSUE & TREND

1. 중국, 10 월 철광석 수입 지난해 2 월 이후 최저'

중국 세관총서가 7 일 발표한 자료에 따르면, 지난 10 월 중국의 철광석(iron ore) 수입은 7 천 949 만 톤으로 과거 최고 기록을 한 지난달에 비해 23%나 감소했고, 2016 년 2 월 이후 최저 수준에 머물렀다. 9 월 철광석 수입량은 1 억 283 만 톤이었다.

이 같은 철광석 수입량 감소의 이유는 중국 당국이 오염대책의 일환으로 제철소와 제강소의 생산을 삭감했기 때문인 것으로 보여진다. 또 10 월초 장기간의 연휴도 수출 감소로 이어지면서 철강재의 원료인 철광석의 수입도 그만큼 감소된 것으로 풀이된다.

중국의 올 1~10 월 철광석 수입 누계는 8 억 9 천 600 만 톤으로 지난해 같은 기간 대비 6.3% 증가했다. 베이징의 CRU 컨설턴트는 10 월 중국의 철광석 수입량 감소에 대해 "철강 생산 감축이 가장 큰 이유이지만, 연휴도 감소 이유 가운데 하나"라며 "과거 자료를 보면, 10 월 수입은 보통 낮은 수준"이라고 덧붙였다. (올해 10 월 철광석 수입량은 전년 동월 대비 2% 감소)

CRU 컨설턴트에 따르면, 11 월 12 월도 비교적 낮은 수준을 유지할 것으로 보인다면서 "10 월 수준만큼은 아닐지도 모른다"고 전망했다. 특히 "생산의 감축과 항만 재고 수준이 매우 높은 편이라서 강한 수요는 기대하기가 쉽지 않은 형국"이라고 CRU 측은 분석했다.

한편, 중국의 10 월 철강수출은 9 월 대비 3% 줄어든 498 만 톤으로 2014 년 2 월 이후의 최저 수준을 나타냈다. 원유 수입량은 8% 증가한 3103 만 t으로 증가세를 기록했으며, 석탄은 1% 증가한 2128 만 t, 동광석도 1% 증가한 137 만 t으로 소폭 늘었다. 대두는 12% 증가한 586 만 t, 원목·제재는 20% 증가한 725 만 m³로 모두 두 자릿수 증가했다.

1~10 월 주요 품목의 누계 수입량은 철광석 8 억 9623 만 t(전년 동기 대비 6% ↑), 원유 3 억 4908 만 t(12% ↑), 석탄 2 억 2612 만 t(12% ↑), 대두 7731 만 t(15% ↑), 동광석 1393 만 t(3% ↑), 원목·제재 7615 만 m³(16% ↑)였다.

II . ISSUE & TREND

2. 항공·해운·물류업계, 출렁이는 사우디 유가에 '골머리'

재무구조 개선 중인 현대상선 등 해운업계가 고유가에 발목을 잡힐까 노심초사 하고 있다. 지난해 말 석유수출국기구(OPEC)의 감산합의에 이어 최근 사우디아라비아 왕가의 권력 다툼에 국제 유가가 요동치면서 항공·해운·물류업계 전반이 '골머리'를 앓는 모습이다.

13일 관련업계에 따르면 현대상선의 선박용 연료유 평균 구매가격은 톤당 지난해 232.54 달러에서 올해 314.55 달러로 35.2% 급증했다. 올해 1~3분기 누적 연료유 매입총액만 살펴봐도 4190 억원으로 이미 2016년 한 해 동안 구입한 연료비 3796 억원을 훌쩍 뛰어넘었다. 이는 지난 3분기 매출 1조 2956 억원의 3분의 1 수준이다.

해운업계는 유가가 현재 '위험요인'이라고 강조하고 있다. 김정범 현대상선 전무(컨테이너사업총괄)는 지난 10일 서울 종로구 현대상선 본사에서 열린 실적발표 기자간담회에서 "3분기 영업이익률이 대폭 개선됐지만, 유가가 오르고 있어 변수"라며 "유가 상승 추세는 내년까지 지속될 것으로 본다"고 말한 바 있다.

항공업계도 유가 상승에 따른 유류비 증가가 부담으로 작용한다. 유가가 배럴당 1달러 오를 때 대한항공의 경우 연간 350억원 안팎의 손실이 발생한다. 연간 1800만배럴가량의 항공유를 사용하는 아시아나항공은 유가 1달러 상승 시 연간 200억원가량 손실을 겪게 된다.

항공유 가격은 갤런당 170센트를 넘어 전년 동기 대비 30%가량 올랐다. 최근 사우디아라비아 왕가 내 대규모 숙청으로 불안한 중동지역 정세가 유가를 움직인 것이다. 이 같은 유가 상승에 국제선 유류할증료는 지난 10월부터 연이어 상승해 11월 최대 2만 400원이 부과되고 있다. 항공사는 싱가포르 항공유 평균값에 따라 유류할증료를 부과하는데, 지난 5월부터 5개월 동안 국제선 유류할증료는 0원이었다.

항공업계는 유가 변동을 예의주시하고 있지만 뚜렷한 대책은 아직 없는 상황이다. 이에 올해 영업이익 감소가 불가피할 것이란 전망이 제기되고 있다. 일각에선 대한항공·아시아나항공 등 대형항공사(FSC)보다 별도의 헤지수단이 없는 저비용항공사(LCC)가 받는 고유가 여파가 더 클 것으로 보고 있다.

II . ISSUE & TREND

한 해운업계 관계자는 "OPEC 감산합의 연장 가능성과 사우디 왕가 정세 불안 등으로 유가가 배럴당 70 달러를 넘어설 수도 있다"며 "물동량과 운임이 받쳐준다면 고유가에도 좋은 실적을 낼 수 있겠지만 장담할 수 없는 만큼 고유가에 여러 방면으로 대응해야 할 것"이라고 말했다.

3. 머스크 라인, 중국발 일부 항로서 예약 취소료 시험 도입

머스크 라인은 중국발(發) 일부 항로를 대상으로 11월부터 예약을 취소하는 경우 취소료를 부과하는 새 제도를 도입했다. 예약 확정을 위해서는 사전에 일부 운임의 선불이 필요하고 취소하는 경우는 취소료로서 컨테이너 운임의 10%를 부과한다. 한편 화주에 대해 할인 운임을 제공함과 함께 선적 확정 등 다양한 우대조치를 제공한다. 컨테이너선 업계는 지금까지 예약 취소료를 부과하지 않았으나 최근은 과잉 예약에 의한 취소 증가가 선사들의 큰 골칫거리가 되고 있어 머스크 라인의 대처에 주목이 모아질 것으로 보인다.

머스크 라인은 중국 일부 지역 고객을 대상으로 새로운 WEB 예약 사이트 운용을 11월부터 시작했다. 머스크라인의 통상 WEB 예약과는 다른 별도의 사이트(ship.maerskline.com)이고, 여기를 통해 예약하는 경우 선적 예약 확정을 위해서는 운임을 선불할 필요가 있다. 또 예약을 취소하는 경우는 운임의 10%가 취소료로서 지불된 금액에서 공제된다.

한편 머스크 라인은 이 시스템을 통해 예약한 화주에 대해 통상보다 10%의 할인운임을 제공함과 함께 우선적으로 컨테이너 기기 공급과 선적 스페이스를 확보한다. 만약 머스크측의 형편으로 롤오버 등 선적을 하지 못한 경우는 지불한 운임의 10%를 환불해 준다. 이와 함께 동 사이트에서 행선지와 반입일 등을 입력하면 사이트 상에 운임 최저가와 최단 루트 등 복수의 선택사항이 제시되고 고객 형편에 따라 선택할 수 있는 시스템으로 되어 있다.

현 시점에서는 어디까지나 시험 운용이며 운임 선불도 전액이 아닌 일부라고 한다. 대상은 북중국(중국 화북지방) 3 항(다롄, 칭다오, 톈진)발, 남미동안, 서아프리카, 남아프리카행 화물이 대상이 된다. 현재로서는 새 시스템을 이용할 수 있는 곳은 머스크라인이 지정한 지방의 중소 포워더라고 한다. 종전 WEB 예약 시스템과 병행해 사용할 수 있는지의 여부는 불분명하다.

II . ISSUE & TREND

이달 중순 단계에서 새 시스템을 이용할 수 있는 포워더의 수는 그렇게 많지 않지만 12 월 이후는 대상 고객수를 늘려갈 방침이다. 궤도에 오르면 지역과 항로도 넓혀 간다고 하나 중국 이외의 국가·지역에서의 도입은 미정이라고 한다.

정기선 업계에서는 오랜기간 예약 취소 문제에 시달려 왔다. 취소료가 불필요하기 때문에 화주측은 필요 갯수 이상으로 예약하는 경우가 많아 사전 예상과 실제 선적 갯수의 괴리가 크다. 머스크 라인은 2011 년 이후 중국과 일본에서 예약 취소료인 No Show Fee 를 도입했으나 정착되지 못했다.

4. "빠르면 내년 중 무인선박 운항 시작한다"



▲ 미래 선장은 해안가에서 복수의 자율운항 선박을 관리한다.(사진=롤스 로이스)

이르면 내년부터 무인자율 선박이 바다를 운항할 것으로 전망된다.

NBC 에 따르면 영국 선박업체인 롤스 로이스가 내년 자율 운항을 목표로 자율운항 기능을 갖춘 선박 개발에 박차를 가하고 있으며, 보스턴에 위치한 스타트업인 '시머신즈 로보틱스(Sea Machines Robotics)'는 기존 선박을 자율운항 선박으로 바꿔주는 시스템을 개발, 본격 공급을 추진하고 있다.

II . ISSUE & TREND

지능을 갖춘 스마트 선박은 인간 개입없이 폭풍우를 뚫고 바다에서 자율 운항이 가능하며 해상에서 갑자기 등장하는 장애물을 회피할 수 있는 기능을 갖추고 있다. 선장은 특정 선박의 사령탑에서 선박을 관제하는 것이 아니라 해안가 콘트롤센터에서 복수의 무인 선박을 동시에 관리할수 있다.

무인 선박 도입은 선원수를 대폭적으로 줄일 수 있고 해상 사고도 최소화 할 수 있다. 여객선은 승객들을 대상으로 서비스를 제공하기 위해 많은 승무원이 탑승해야 하지만 자율적으로 움직이는 무인 화물선의 경우 굳이 많은 선원들이 탑승할 필요가 없다. 무인 선박은 해상사고도 줄일 수 있다. 현재 해상 사고의 75~96%는 승무원들의 피로가 누적돼 발생하는 것으로 알려지고 있다. 비행기의 경우 자동파일럿 시스템 등 안전 장치 도입으로 사고를 크게 줄이고 있다.



▲ 롤스 로이스가 구상하고 있는 자율운항선박

자율운항선박은 선박의 소형화에도 기여할 전망이다. 선원이 활동하는 공간이 없어지고 브릿지, 구명정 등 전통적으로 화물선에 꼭 있어야했던 공간도 사라진다. 선박을 소형화하면 연료 효율성도 높아지고, 경량화가 가능해진다. 다만 선박 건조 비용은 더 많이 들어간다. 노르웨이에서 건조된 100m 길이의

II . ISSUE & TREND

자율운항 선박인 '야라 버클랜드(Yara Birkeland)'는 건조비용이 2500 만 달러에 달한다. 기존의 같은 크기 선박에 비해 3 배 가량 건조비용이 많이 들어간다.

하지만 시머신즈 로보틱스는 기존 선박을 자율운항 선박으로 바꿔주는 데 10 만 달러의 비용이 소요된다고 밝히고 있다. 시머신즈 로보틱스는 자동차 통신에 쓰이는 'DSRC(dedicated short-range communication)' 기술도 도입할 계획이다. DSRC 는 선박들의 위치,방향,속도 등 정보를 전용 주파수를 통해 발신한다. 이는 선박들의 안전한 운항에 큰 도움을 줄 것으로 기대된다.

롤스 로이스는 인간 개입없이 수주동안 바다를 운항할 수 있는 자율시스템 개발에 총력을 기울이고 있다. 롤스 로이스 무인선박은 적외선 카메라, 레이더, 라이더 등 장비를 이용해 주변을 볼 수 있다. 이들 센서를 통해 수집되는 정보는 GPS 및 기상 정보와 결합된다. 롤스 로이스는 항구에 자동으로 정박할 수 있는 자동도킹시스템의 성능 개선도 적극 추진하고 있다.

롤스로이스와 시머신즈 로보틱스 측은 내년이면 처음으로 무인선박이 운항을 시작하고 2025 년까지는 무인선박이 주류를 이룰 것으로 보고 있다.



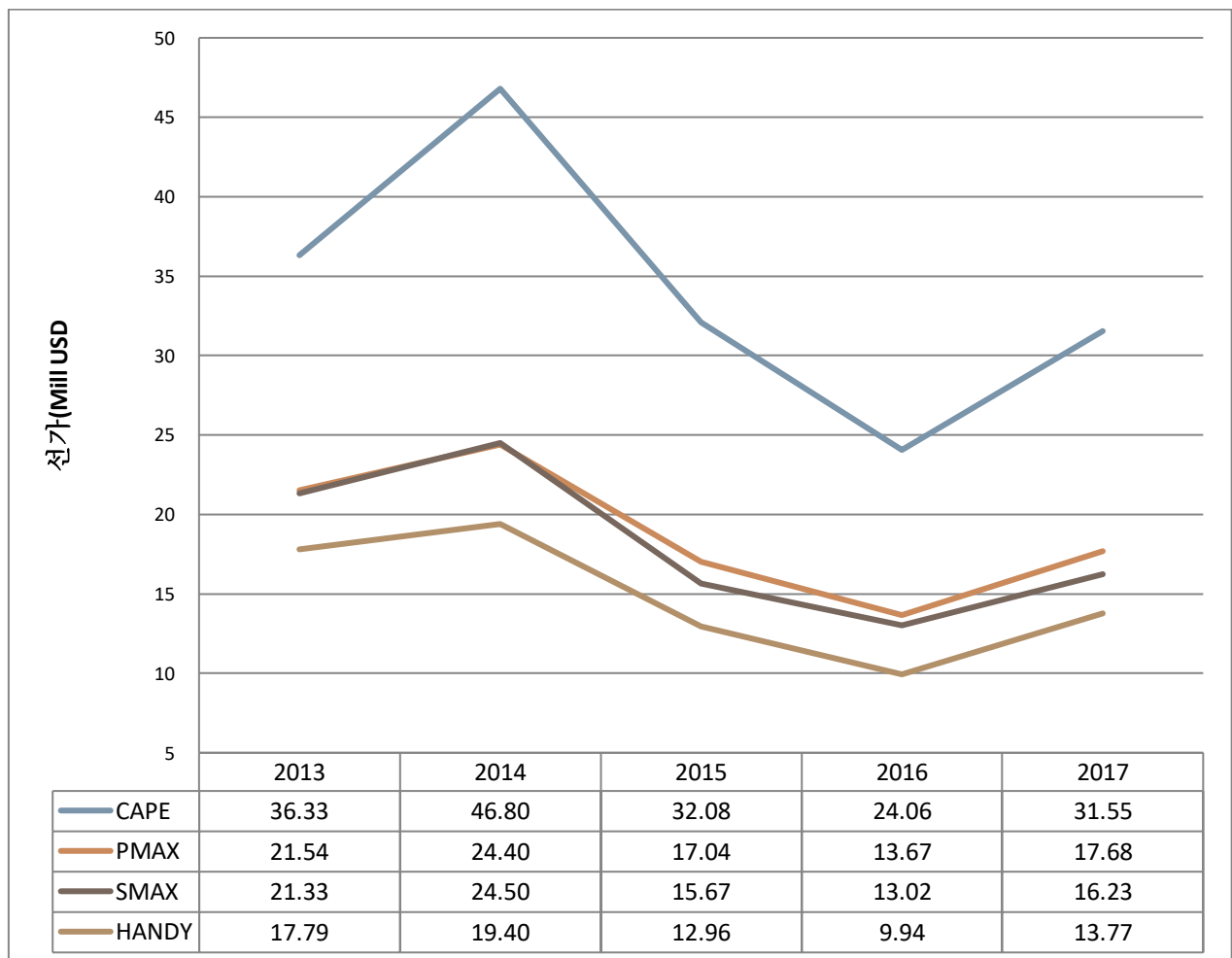
III. BULK CARRIER

(◆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%	31.55 31.10%
Panamax 76K	21.54 -2.45%	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.68 29.38%
Supramax 56K	21.33 -4.30%	24.50 14.84%	15.67 -36.04%	13.02 -16.91%	16.23 24.63%
Handysize 32K	17.79 1.91%	19.40 9.04%	12.96 -33.20%	9.94 -23.32%	13.77 38.59%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

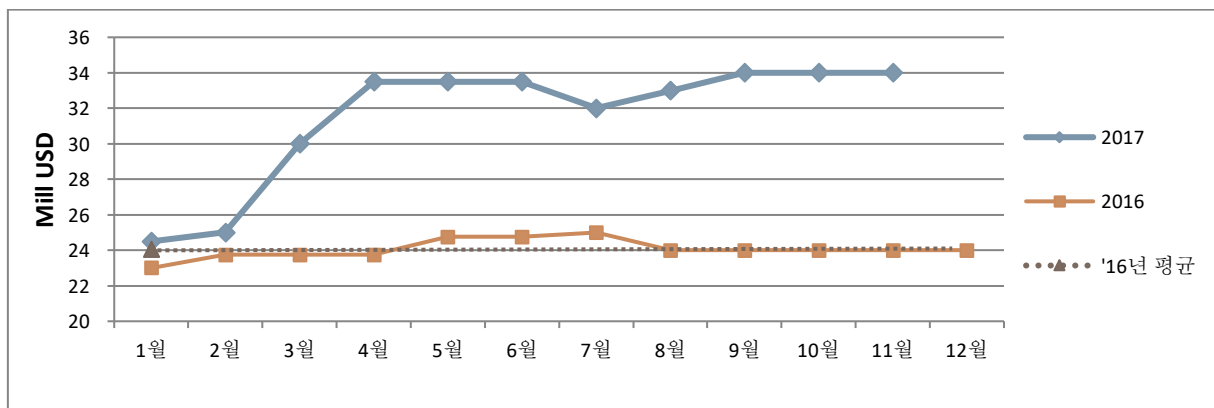




III. BULK CARRIER

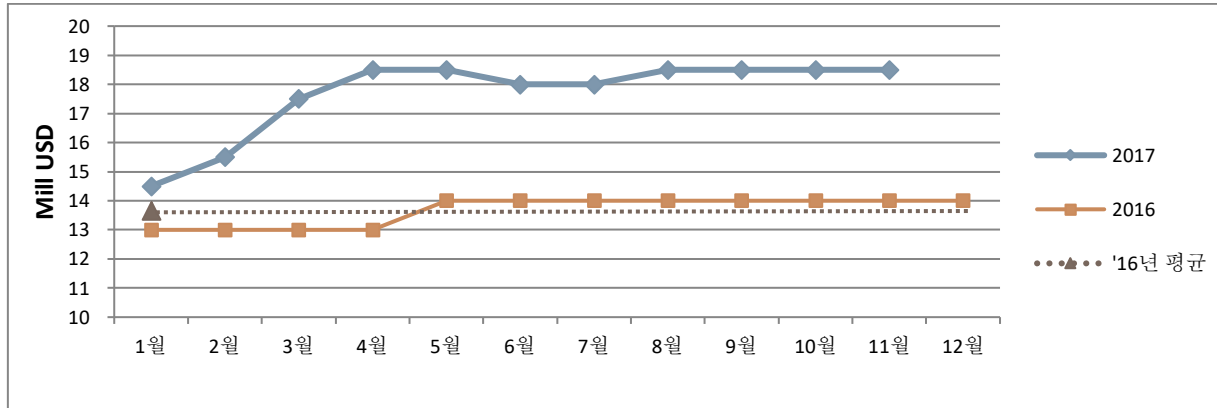
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	33.00	34.00	34.00	34.00		31.5
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	3.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%	41.7%	41.7%	41.7%		31.1%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50	18.50		17.7
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	2.8%	0.0%	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%	32.1%		29.4%
	SMAx 56k	선가	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.25	17.00	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%	0.0%		
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	30.8%	23.1%	22.6%	20.4%	25.9%	21.4%		24.6%
	HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.50		13.8
		전월대비	8.3%	3.8%	0.0%	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-3.6%		
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%	47.4%	33.3%	33.3%	17.4%		38.6%
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

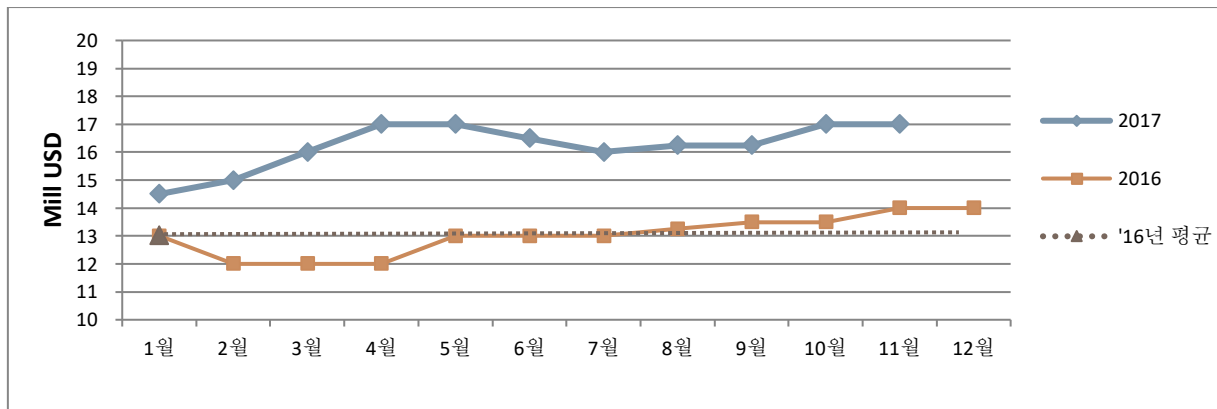


III. BULK CARRIER

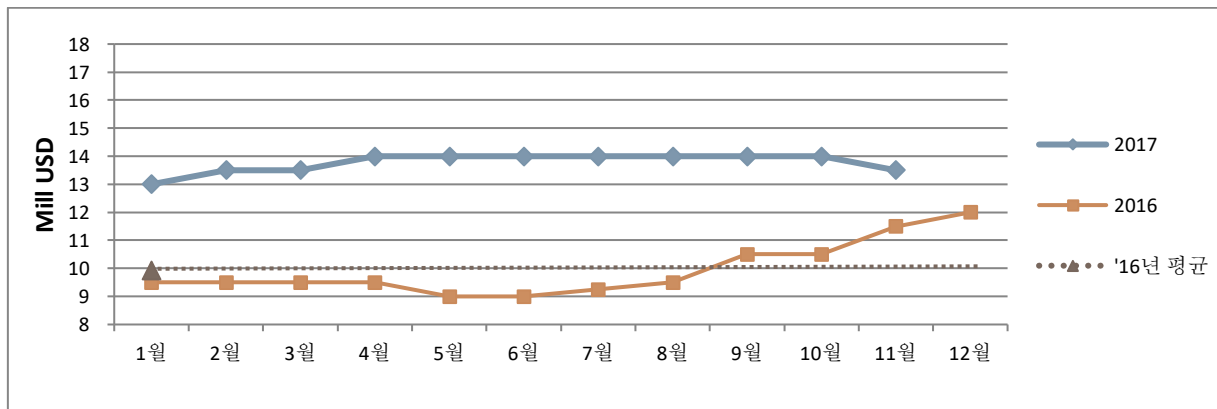
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	RAVE	75,230	2001	KOREA	B&W		8.35	Chinese buyer
BC	ROSALIA D'AMATO	74,716	2001	CHINA	B&W		7.5	Undisclosed buyer
BC	TIGER TIANJIN	63,592	2015	CHINA	B&W		64	Monaco buyer (Scorpio Bulkers), part cash/part shares deal
BC	TIGER ANHUI	61,542	2014	CHINA	B&W			
BC	TIGER SHANGHAI	61,542	2014	CHINA	B&W			
BC	LEO ADVANCE	55,638	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.7	Indonesian buyer (Djakarta Lloyd)
BC	GRASSHOPPER	53,146	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	9	Greek buyer
BC	NEW ERA	53,125	2003	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	9.3- 9.7	Bangladeshi buyer (Akij Group)
BC	FIGHTER	48,193	2001	JAPAN	SULZ	C 4x30t	8	Chinese buyer
BC	STEEL HONESTY	45,578	2000	PHILIPPI NES(JAP)	B&W	C 4x30t	7.5	on subs, Chinese buyer
BC	KING DEEB	44,809	1995	KOREA	B&W	C 4x25t	4.65	Russian buyer
BC	GLORY MERCY	37,301	2010	CHINA	WART	C4x25t	9.5	Greek buyer
BC	ATLANTIC SPIRIT	33,427	2007	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.8	Turkish buyer
BC	ATLANTIC TREASURE	33,401	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30t	10.25	Undisclosed buyer
BC	ORIENT ACRUX	32,702	2013	JAPAN	MITSU	C 4x31t	13.3	Undisclosed buyer
BC	CLIPPER NESTORIO	32,688	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	10	Undisclosed buyer



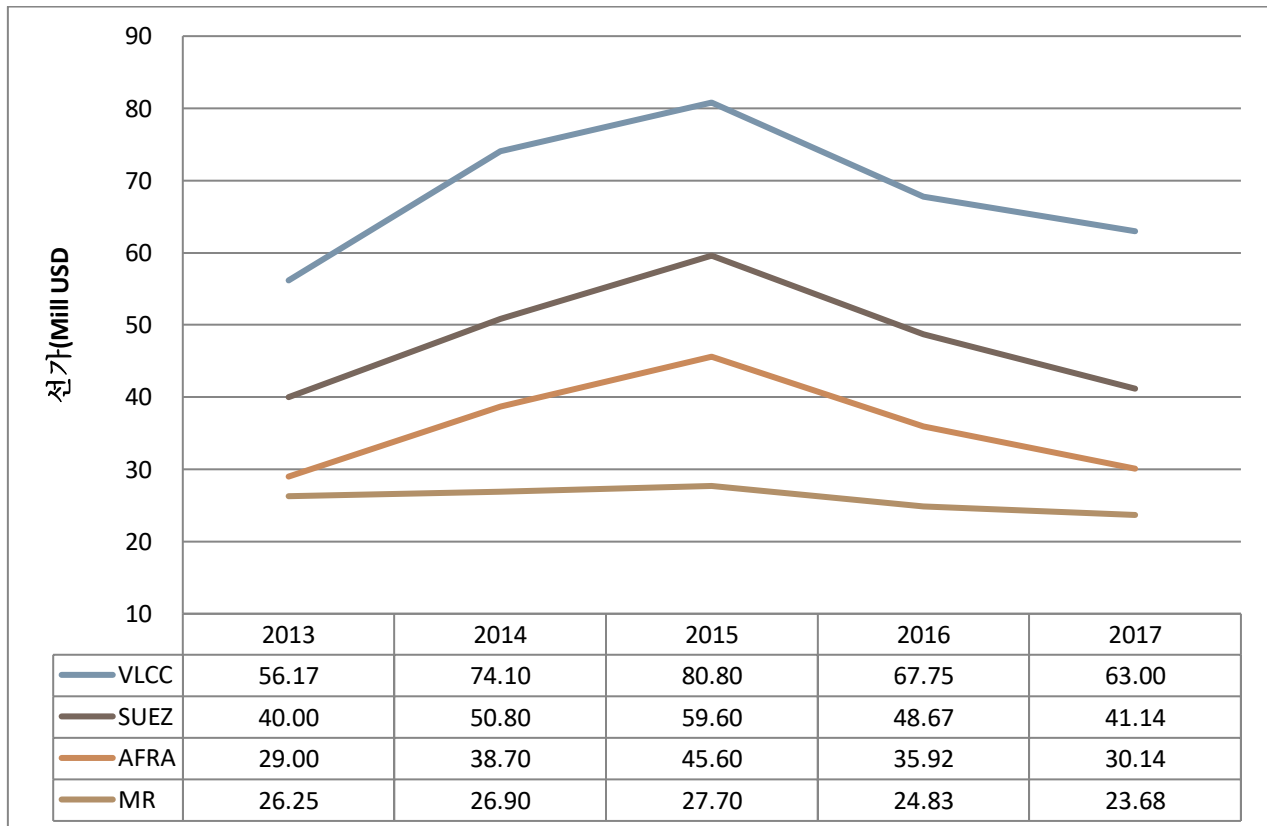
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.00
	-10%	32%	9%	-16%	-7.0%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.14
	-10%	27%	17%	-18%	-15.5%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.14
	-5%	33%	18%	-21%	-16.1%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.68
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.6%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.36
	13%	9%	-3%	10.4%	-11.2%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

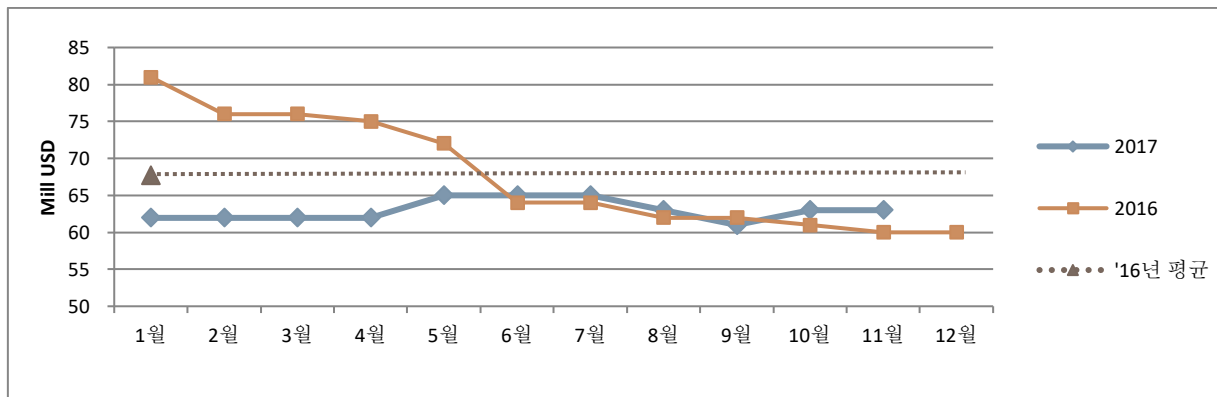




IV. TANKER

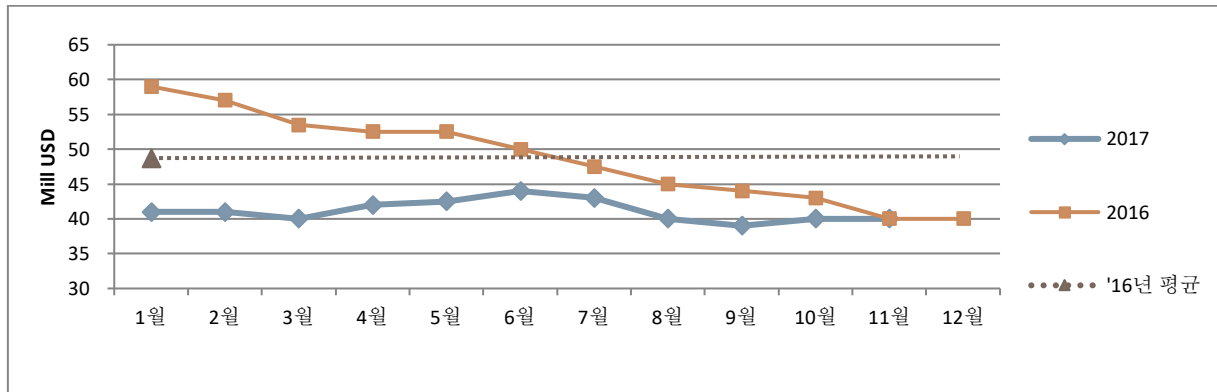
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00	63.00		63.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-3.2%	3.3%	0.0%		-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	-1.6%	3.3%	5.0%		-7.0%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00	39.00	40.00	40.00		41.1
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%	1.2%	3.5%	0.0%	-7.0%	-2.5%	2.6%	0.0%		-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%	-19.0%	-12.0%	-7.4%	-11.1%	-11.4%	-7.0%	0.0%		-15.5%
	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		30.1
		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%	3.4%		-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	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%	0.0%		-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%	-12.7%	-5.7%	4.2%	8.7%	2.2%	2.2%	9.1%	9.1%		-4.6%
	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	12.00		12.4
		전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	2.0%	-5.9%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%	-12.3%	-10.5%	-10.7%	-9.1%	-8.9%	-14.3%	-14.3%	-9.4%		-11.2%
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	14.00	14.25	14.25	14.25	14.25	14.00	13.75	14.00	14.00	14.00	13.25	13.25		13.9

VLCC-310K

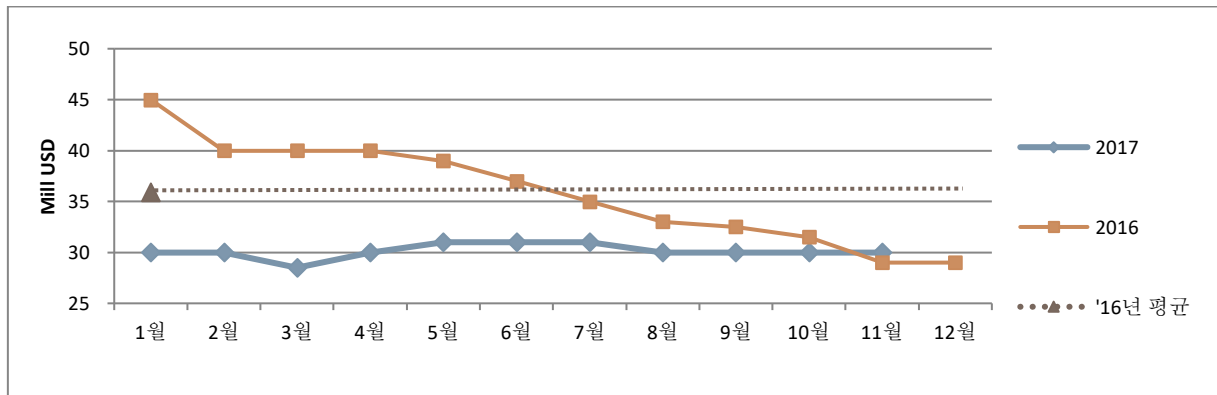


IV. TANKER

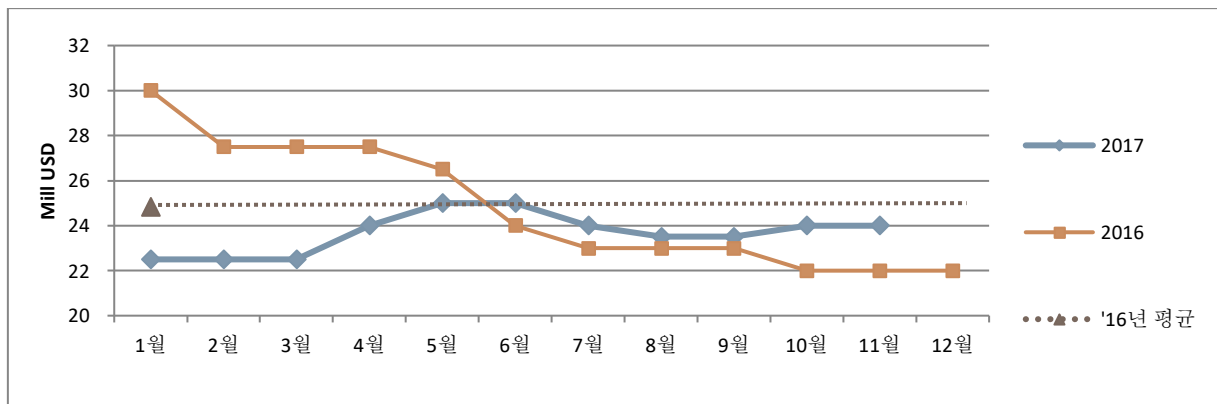
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SINGAPORE VOYAGER	105,850	2003	JAPAN	B&W		9	Undisclosed buyer
TANKER	BESIKTAS HALLAND (dirty)	7,800	2008	TURKEY	MAK	2	9	Swedish buyer (Kiltank Shipping)
TANKER	SARA THERESA	2,954	2003	KOREA	B&W		4.5	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	JRS CARINA	8203	2007	CHINA	MAK	698		3.3	undisclosed buyer
CONT	CHITTAGONG	33648	2007	JAPAN	B&W	2483	TEU	10.9	Korean buyers
CONT	AHS ST GEORG	12191	1998	TURKEY	B&W	1145	TEU	--	Egyptian buyer (Unimar Shipping)

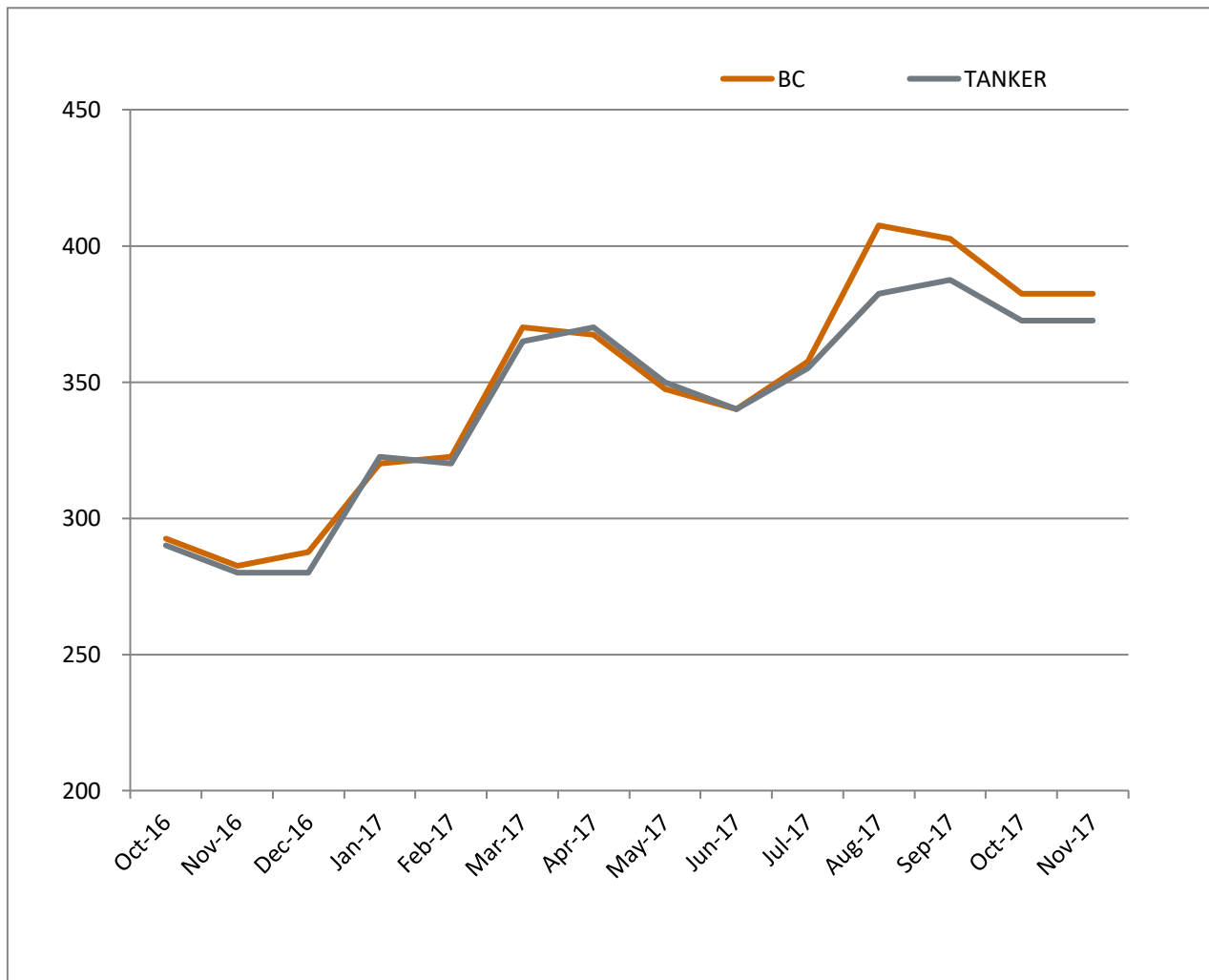


V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 11 월	2017 년 11 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	357.95	34.8%	280.00	372.50	0.0%	33.0%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	363.64	35.8%	282.50	382.50	0.0%	35.4%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



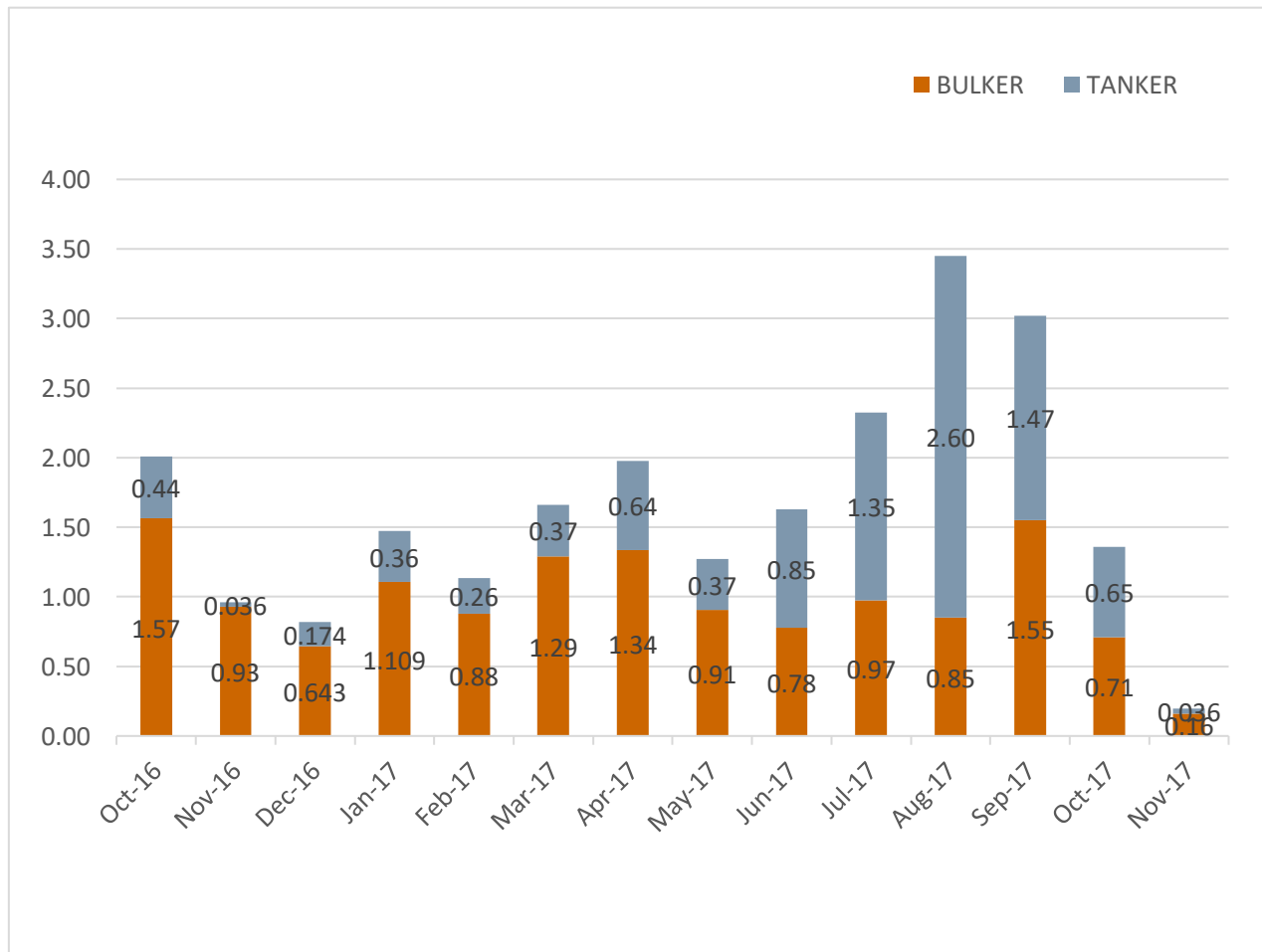


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적			2016 년 11 월		2017 년 11 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	8.94	312.4%	88	191.3%	0.04	1	0.04	0.0%	1	0.0%
BC	27.34	428	10.55	38.6%	269	62.9%	0.93	28	0.16	-82.6%	8	-71.4%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

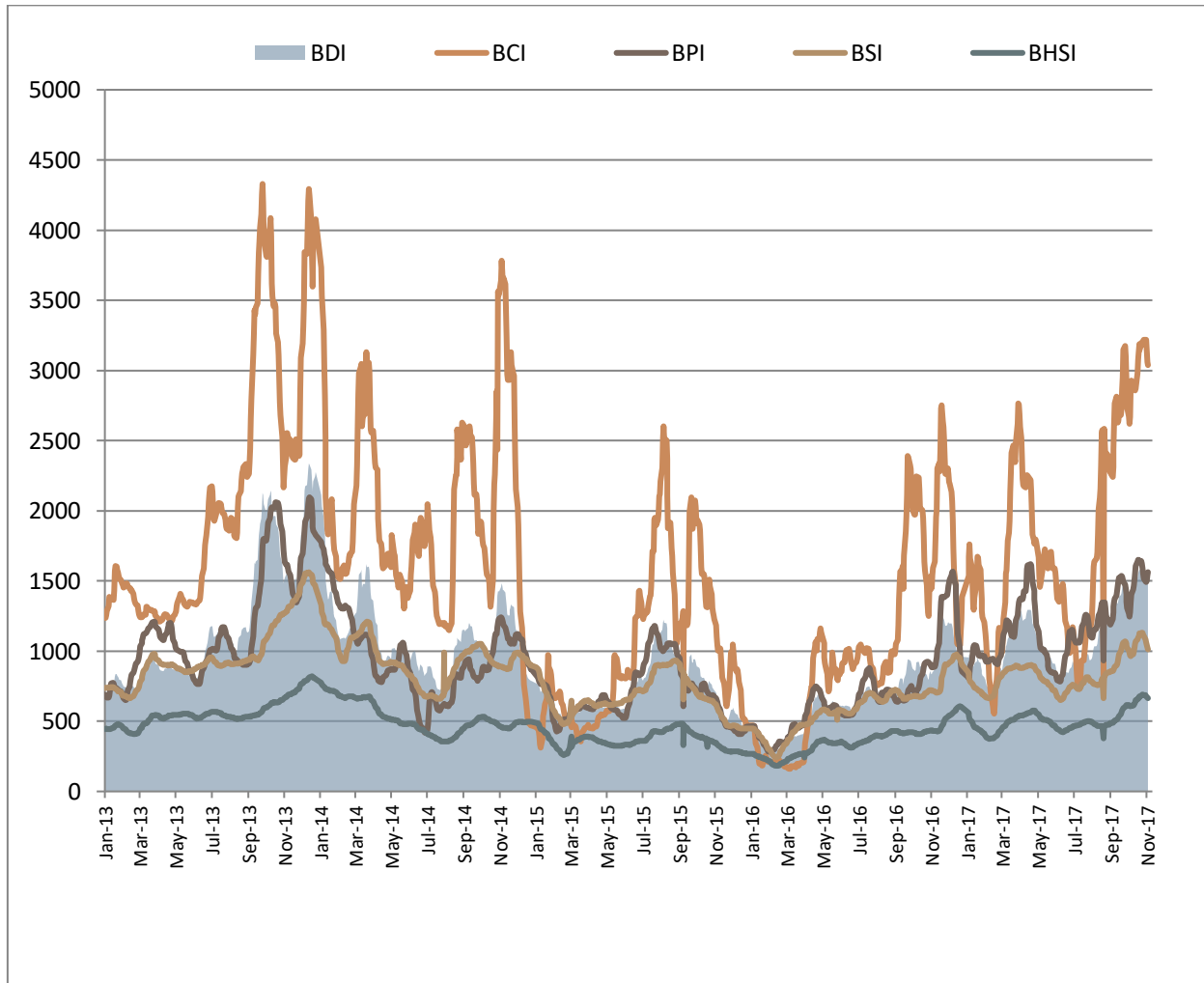
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	GULMAR	27,652	5810	1986	JAPAN	MITSU	389	PAKISTAN
TANK	MULTI ECHO	99,900	15158	1997	KOREA	B&W	350	BANGLADESH
TANK	DURGANDINI	34,793	8491	1993	JAPAN	B&W	380	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-11-10	2017-11-03	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1464	1476	▼-12.00	2337	290
BCI	3360	3036	▲324.00	4329	161
BPI	1418	1562	▼-144.00	2096	282
BSI	912	1014	▼-102.00	1562	243
BHSI	644	664	▼-20.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	385.00	▲13.00	362.50	▲11.00	377.00	▲26.00
IFO180	409.50	▲16.50	389.50	▲8.50	422.00	▲14.50
MGO	553.50	▲19.50	541.00	▲16.50	587.00	▲20.50

❖ 기준일 : 11 월 10 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-11-10	2017-11-03	CHANGE
미국달러	1114.30	1113.30	▲1.00
일본엔(100)	982.45	976.11	▲6.34
유로	1297.38	1297.61	▼-0.23
중국위안	167.92	168.68	▼-0.76

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
세미나	제 5 차 해상법원 설치 세미나	11.16 (목)	여의도 해운빌딩 10 층 (한국해사법 중재활성화 추진위원회)	-시간 : 13:30 ~ 17:00 -제 1 주제 : 해상법원 설치를 위한 해상사건 증대방안 -제 2 주제: 제출된 법안과 상생방안
컨퍼런 스	제 5 회 부산국제항만 컨퍼런스	11.16 (목) ~ 11.17 (금)	부산항 국제여객터미널 5 층 컨퍼런스홀 (부산항만공사)s	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 -신중국 항만물류 인프라 개발협력
포럼	제 7 회 마리타임 코리아 포럼	11.21 (화)	여의도 GLAD 호텔 BLOOM B (Maritime Korea 포럼)	-제 4 차 산업혁명과 미래선박
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