



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.175

**Updated November 21, 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 2 건의 계약을 통해 319,000 DWT 급 VLCC 3 척을 수주 받은 것으로 알려졌다. 총 3 척중 2 척은 장금상선이, 나머지 1 척은 현대글로벌비스에서 발주한 것으로 2019 년 말에서 2020 년 초에 인도되어 GS 칼텍스와의 용선계약에 투입될 예정이다.

영국의 조디악마리타임이 현대중공업과 협력해 1 만 1 천 TEU 급의 컨테이너선 5 척을 발주하려는 계획을 추진하고 있는 것으로 알려졌다. 조디악마리타임은 영국을 거점으로 사업을 벌이는 해운사로 500TEU 에서 1 만 3100TEU 급 컨테이너선을 41 척 보유하고 있다. 현대중공업은 조디악마리타임으로부터 척당 9 천만 달러에 컨테이너선을 수주할 것으로 알려졌다. 이렇게 되면 약 4 억 5 천만 달러의 신규수주를 확보할 수 있게 되는 셈이다.

### 2. 벌크선 시장동향

이번 주 캄사르막스 6 척이 거래되어 한주간 벌크선 거래량의 주류를 차지했다.

중국 GUANGZHOU LONGXUE 건조선 4 척 "OCEAN AMBITION (82,000 DWT BLT 2014), "OCEAN FORTE" (81,616 DWT BLT 2015), "OCEAN VISION" (81,502 DWT BLT 2015) 그리고 "OCEAN INTEGRITY" (81,499 DWT BLT 2015)가 각각 2014 년형은 2,200 만 달러, 2015 년산은 2,300 만 달러에 매각되었다.

2010 년산 캄사르막스 "BW ACORN" (82,000 DWT BLT 2010 OSHIMA)이 1,930 만 달러 수준에 매각된 것으로 알려졌다. 동선박은 2016 년 6 월 1,200 만 달러에 매입하여 불과 18 개월 사이에 선가가 50 프로 이상 상승하여 S&P 시장에서 투자자들의 ASSET PLAY 전략으로서 화두가 되고 있다.

"ARCHIGETIS" (81,076 DWT BLT 2011 현대중공업)이 유럽선주에게 2,100 만 달러에 판매되었다. 이보다 앞서 매각된 "PRIVOCEAN" (81,434 DWT BLT 2013 SPP)이 SPECIAL SURVEY/ DRY DOCK 을 앞두고 비슷한 선가(2,135 만 달러)를 기록한 것과 비교하면, ARCHIGETIS 가 상당히 높은 선가를 받은 것이다.

반면, 파나막스 부문은 부진한 모습이다. 지난주 "GOLDEN HEIWA" (76,596 DWT BLT 2007 IMABARI)가 입찰을 진행하였고 최고 1,300 만 달러 초반대의 가격 제시를 받았으나, 선가가 너무 낮다고 판단한 선주는 매각철회를 고민 중인 것으로 알려졌다. 지난 9 월에는 "OCEAN ANTWERP" (76,000 DWT BLT 2007 IMABARI)가 1,400 만 달러에 매각된 바 있다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

### 3. 탱커선 시장동향

수에즈막스 부문에서는 "CAP GEORGES" (146,652 DWT BLT 1998 SAMSUNG)가 980만 달러에 거래되며 해체 시장 선가 수준을 보였다.

제품운반선 부문에서는 MR 탱커선 "FIDIAS" (49,999 DWT BLT 2007 STX SB (JINHAE))가 싱가포르의 PCL TANKERS 사에게 1,600만 달러 중반대에 매각되면서 기대선가에 부흥하는 모습을 보였다. 한편, TORM 사가 운영하는 핸디탱커선 "TORM RHONE" (35,770 DWT BLT 200, 대동조선소)가 PT WARUNA 관계사에게 매각될 것으로 보여지나 구체적인 내용은 확인 되지 않았다.

### 4. 해체선 시장동향

해체선 시장은 대형선 매각이 두드러지는 모습이었으며 해체선가 역시 전주대비 상승하였다.

대형선의 경우 대부분 LDT 당 400달러 이상에 매각되었으며, 특히 뉴캐슬막스 벌크선 ALEXANDER CARL(208,189 DWT LDT 24535 BLT 1993 DSME)이 방글라데시 해체선 바이어에게 LDT 당 434달러에 매각되었다. 선가로만 보면 지난 9월에 440달러를 받았던 SILVER OCEAN(151,102DWT, LDT 17987, BLT 1994)를 제외하고 하반기 가장 높은 숫자이다.

한편 방글라데시는 계속해서 탱커 해체선의 주요 거래처가 되고 있고 인도는 소형선 또는 "친환경" 해체 선박의 종착지로 활용되고 있다. 반면 중국 시장은 침체기가 지속되며 선가는 LDT 당 200달러 수준에서 머물고 있다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. 제 7 회 MARITIME KOREA 포럼 성료

11 월 21 일 여의도 GLAD 호텔에서 4 차 산업혁명과 미래 선박'이라는 주제로 제 7 회 MARITIME KOREA 포럼이 개최되어 참석하고 왔습니다. 한국선급 이정기 회장의 발표로 미래선박의 정의/기술 발전/대책방안에 대해 논의되었고 아래와 같이 간략 정리하였습니다.

#### 1) 미래선박 정의

- 18 세기 증기기관 기반의 기계화 혁명을 시작으로 대량 생산 혁명, 지식정보 혁명에 이어 2015 년부터 IoT/CPS/인공지능 기반의 만물초지능 혁명이 일어나고 있고 이를 제 4 차 산업혁명이라 칭함
- Klaus Schwab 을 비롯한 대다수의 학자들은 제 4 차혁명이 쓰나미처럼 세차게 밀려들고 있다고 경고하고 있고, 조선해운업도 예외가 아님
- 특히 해운업에서는 BIG DATA 기반의 분석과 드론의 활용, 그리고 선박 운행 및 정비의 자동화로 산업 구조가 바뀌고 있음
- 더욱이 기술의 신뢰도가 더욱 높아지고 있어 사람의 주도나 감시 없이 시스템이 직접 상황인식을 하고 제어를 하는 무인 자율운항 선박 시대가 멀지 않았음을 강조

#### 2) 미래 선박 기술

- 자율운항 선박의 핵심기술은 6 가지 분야로 나눌 수 있으며 자율운항, 안전/진단, 지능적 제어, 지능적 연계, 효율적 운항, 그리고 원격 유지보수를 통해 선박 운영비를 줄이는 것이 핵심
- 미래 선박 기술에 대한 국내 조선소의 연구도 진행 중에 있으며 삼성중공업의 INTELLIMAN SHIP, 현대중공업의 SMART SHIP 등의 프로젝트를 통해 원천 기술 개발 중임
- 향후 자율운항선박이 상업화될 경우 고부가가치 선박이기 때문에 선가는 증가하겠지만 OPEX 는 10~20% 절감할 것으로 예상

#### 3) 정부 및 한국선급 대책 방안

- 산업통상자원부의 경우 2024 년까지 2,800 억을 투자하여 스마트 자율운항선박 개발 산업 관련 핵심기술 개발 및 건조 예정
- 해양수산부는 2020 년부터 2024 년까지 3,000 억을 투입하여 안정적 운영에 필요한 제반 인프라 기술 개발

## II . ISSUE & TREND

- 한국 선급은 제반 법령, 운용 가이드라인 및 선급 규정을 개발하여 위험요소를 최소화하고 드론을 활용한 선박검사 등을 통해서 4차 산업혁명시대의 선구자로 자리매김 하겠다고 다짐.

### 2. 현대상선, 내년 초대형선 20 척 발주...세계 6 위 선사로 '힘찬 항해'

현대상선이 초대형 컨테이너선을 총 20 척 발주해 글로벌 톱 10 급 선사로 발돋움한다. 현대상선은 초대형 선대가 갖춰지면 선복량이 80 만 TEU 로 세계 6 위권으로 뛰어오를 것으로 전망된다.

15 일 금융투자(IB)업계와 해운업계에 따르면 현대상선은 내년 초를 기점으로 총 20 척의 초대형 컨테이너선을 발주하기로 했다. IB 업계 고위관계자는 "현대상선은 2 만 TEU 9 척, 1 만 3,000TEU 11 척 등 총 20 척의 초대형선을 발주해 공격적인 선대 확장에 나설 것"이라며 "주요국 선사들이 내년부터 인수합병(M&A)과 초대형선 투입을 통해 대형화하는 것에 대응하기 위한 전략"이라고 설명했다. 이는 당초 시장에서 예상한 발주 규모(10 여척)의 두 배 수준이다. 발주 규모(35 만~40 만 TEU)로만 보면 세계 1 위 해운사 머스크(10 월말 기준·22 만 TEU)의 2 배에 달한다.

현대상선이 초대형선을 대거 늘리는 이유는 글로벌 합종연횡에 대응하기 위한 전략으로 분석된다. 현대상선은 현재 선박 56 척, 선복량(최대 선적 가능 규모)은 43 만 TEU 로 세계 13 위 수준이다. 반면 현대상선이 속한 2M 얼라이언스의 머스크는 선복량이 355 만 TEU, MSC 는 312 만 TEU 로 현대상선의 8 배에 달한다. 특히 내년에 경쟁국 일본은 자국 선사 3 곳(MOL·NYK·K 라인)을 합병해 선복량(발주선박 포함)이 170 만 TEU 에 달할 것으로 전망된다. 중국 국적선사 코스코(181 만 TEU)도 세계 7 위 선사인 홍콩의 OOCL(67 만 TEU)과 최종 합병하는 오는 2019년에는 선복량(발주선박 포함)이 300 만 TEU 를 넘어서 세계 2~3 위권으로 커진다. 특히 중국 코스코(오션얼라이언스)와 일본(디얼라이언스) 선사들은 내년부터 2 만 TEU 급 선박을 아시아 역내 시장에 본격 투입할 것으로 예상된다. 40 만 TEU 급 선복량에 최대 선박이 1 만 3,100TEU 에 불과한 현대상선이 경쟁하기 어려운 환경이 조성되는 셈이다.

내년부터 발주된 2 만 TEU 급 9 척, 1 만 3,000TEU 급 이상 11 척이 현대상선에 인도되는 2020 년께가 되면 현대상선의 덩치는 현재의 두 배 수준인 80 만 TEU 이상이 된다. 이는 세계 7 위 선사였던 한진해운(약 60 만 TEU)을 넘어서고 현재 6 위인 대만 최대선사인 에버그린(106 만 TEU)을 위협하는

## II . ISSUE & TREND

수준이다. 발주될 20 척이 최종 인도되는 시점에는 현대상선의 1 만 TEU 급 이상 초대형선 비중은 16 척에서 36 척으로 배 이상 늘어난다. 현대상선의 장기계획이 100 만 TEU 선대 확보인 만큼 향후 경영성과에 따라 초대형선 발주가 추가될 가능성도 있다.

더욱이 현대상선은 초대형선을 발주할 때 자체 자금조달 비중을 획기적으로 높일 계획도 세운 것으로 알려졌다. 국책금융기관과 은행이 조성한 선박신조프로그램(펀드·2 조 6,000 억원)을 일부 이용하되 상당금액은 자력으로 시장에서 투자받는 것이 목표다. IB 업계 관계자는 “현대상선은 내년 턴어라운드(흑자전환)를 기대하고 있다”며 “개선된 경영실적으로 시장에서 자금을 끌어올 가능성이 높다”고 말했다.

### 3. “물동량·환경규제 관건” 2021 년 노리는 조선·해운업계

국내 조선·해운업계가 2021 년을 새로운 전환점으로 삼고 이를 위한 전략을 발표하고 있다. 글로벌 경기 회복으로 물동량이 서서히 증가하고 있고 발주량 증가·선가 상승 등으로 업황이 개선될 뿐 아니라 2020 년부터 시행되는 환경규제가 오히려 기회가 될 수 있다는 분석에 따른 것이다.

19 일 관련업계에 따르면 현대미포조선은 지난달 ‘비전 2021 선포식’을 열고 2021 년을 ‘턴어라운드 원년’으로 삼았다. 이 자리에서 한영석 사장은 ‘비전 2021’의 수립 배경·목표 및 사업추진 관련 3 가지 발전 전략을 소개하고 임직원들의 적극적인 동참을 당부했다.

이에 현대미포조선은 2021 년까지 매출 4 조 5000 억원, 영업이익 10% 달성을 목표로 설정하고 △주력선종 경쟁력 지속확대 △전략선종 점유율 확대 △지속성장 역량강화 등 3 가지 핵심 전략을 발표했다. 노사대표를 비롯한 임직원·협력사 관계자 등 1200 여명이 참석한 이번 행사에선 ‘최고의 가치를 창출하는 GREAT 현대미포조선(HMD)’이라는 비전도 선포했다. 현대미포조선을 포함한 현대중공업 부문은 2021 년까지 매출 20 조원의 성과를 내겠다는 청사진을 내놓기도 했다.

발주량 확대 요소를 살펴보면 먼저 2021 년까지 미국 셰일 에너지를 견제하기 위해 중동을 중심으로 진행되고 있는 석유정제시설 공사가 연 3 억 3000 톤(670 만 배럴) 규모로 완공된다. 이에 PC 탱커(석유화학제품 운반선)의 신규 수요가 215 척에 달할 것으로 보인다. 이때 15 년 넘는 노후선박은 436 척에 달해 향후 발주도 650 여척에 이를 것으로 전망된다.

## II . ISSUE & TREND

특히 2021 년은 친환경 선박 수요 증가로 발주량 급증이 가장 기대되는 시기다. 2020 년 1 월부터 시행되는 국제해사기구(IMO)의 선박 황산화물 배출 규제로 '친환경 선박 특수'를 맞이할 것으로 전망되기 때문이다. 이 환경 규제를 맞추려면 선주들은 탈황설비를 설치하거나 탈황설비를 갖춘 신규 선박을 건조할 수밖에 없다.

현대상선도 일찍부터 환경규제에 대비해 2021 년을 '턴어라운드 원년'으로 삼았다. 지난해엔 2021 년까지 글로벌 해운 시장점유율 5%, 영업이익률 5%를 달성한다는 비전도 선포했다. 이에 현대상선은 2021 년까지 글로벌 선도시 수준의 경쟁력을 확보하기 위해 당분간 선대확대를 자제하고 아시아~미주 시장에서의 경쟁력 강화에 주력하는 등 중장기 경쟁력 제고에 나선다.

특히 유창근 현대상선 사장은 환경 규제와 관련, 기존 선박에 탈황장치(스크러버)를 설치하고 규제 조건에 맞게 개선된 신조 선박 확보해 경쟁력을 회복하겠다는 계획이다. 지난 10 일 열린 기자간담회에서 유 사장은 "환경 친화적 선박을 통해 현대상선이 업계 경쟁력을 회복할 수 있을 것"이라고 말했다.

한편 대우조선해양 역시 2021 년이 '회복 분기점'이 될 것이라는 분석도 나오고 있다. 삼정 KPMG 는 대우조선해양의 신규 수주 확보가 뒷받침될 경우 2021 년 영업이익 471 억원, 당기순이익 459 억원을 기록해 흑자전환할 것으로 전망했다.

### 4. 韓日, 韓中, 東南亞 항로변화 예사롭지 않다..모니터링

#### 절실

한일항로, 한중항로, 동남아항로 등 아시아역내항로의 향후 변화에 해운업계가 주목하고 있다. 한일항로는 실링제(선적 상한제)로 선사들간 효율적이고 수익성 높은 공동운항과 단합이 이뤄지는, 공동체 의식이 가장 강력한 항로라는 것은 잘 알려져 있다. 한일항로의 그동안의 강점은 국적선사들이 항로 서비스를 주도해 왔다는 점이다. 국적선사들 고도의 경쟁력있는 서비스망에 일본선사들이 제대로 대응치 못해 취항하지 못한 항로가 한일항로였다. 하지만 내년 3 월 일본 중핵 해운 3 사의 통합회사인 'ONE'이 공식 런칭하게 되면 상황은 많이 변화할 것이라는 것이 업계 관계자들의 지적이다.

## II . ISSUE & TREND

NYK, MOL, K-Line 으로 각기 컨테이너 정기선서비스를 할 때는 국적선사들의 서비스 망을 넘보지 못했지만 'ONE'이 공식 출범시 일본-한국-동남아를 잇는 신항로 개설을 통해 한일항로 해운시장 잠식을 노릴 가능성이 상당히 높다는 분석이다. 일본 서안지역 피더 서비스 일본선사들도 2, 3 개로 컨소시엄을 형성해 한국선사들이 취향한 노선에 컨테이너선을 투입할 가능성도 배제할 수 없다는 지적이다. 앞으로 3 년이내 한일항로가 무풍지대가 아니라는 현상이 노정될 것이라는 견해가 힘을 싣고 있다.

물론 현실적으로 'ONE'의 한일항로 서비스가 경쟁력이 있는지에 대해선 부정적 시각이 지배적이다. 하지만 국적선사의 독무대였던 한일항로에 새 도전자가 나타날 수 있다는 징후에 업계가 긴장하고 있는 것만은 틀림없다. 이에 최근 발표한 팬스타의 한중일을 잇는 고속 로로(RO-RO)선 서비스에 주목할 필요가 있다.

한편 한중항로의 경우 사드 문제로 양국간 교류가 냉랭해 지면서 컨테이너 물동량 증가 둔화세가 나타났지만 최근 한중 해빙 무드 분위기가 나타나면서 카페리항로를 중심으로 기대감이 커지고 있는 것은 분명하다. 한중카페리선사들의 경우 몇개 항로를 제외하곤 중국 지분이 월등히 높은 상태여서 사실상 이와관련된 한국쪽 회사들은 총대리점 역할을 하고 있는 실정이다. 50 대 50 지분 원칙이 깨진지 오래다. 이에 한중카페리업계도 새로운 체제 변화가 요구된다. 한중항로의 경우 한진해운 파산에 따른 잔재가 아직 뚜렷이 남아있다. SM 상선이 아직 황해정기선사협의회에 가입치 못한 것도 주현안이 되고 있다. 중국선사들이 SM 상선의 한진해운 아주노선 영업망 인수에 대한 해석이 오해를 부르고 있다는 것. SM 상선은 신생기업으로 한중항로 컨테이너시장에 진입하고자 하고 있지만 중국측에선 SM 상선이 한진해운 항로권을 인수한 곳이라는 점을 지적하며 황정협 가입을 반대하고 있는 상황이다. 황정협에는 항로권을 사고 팔고 하는 규정이 없다는 것이다. SM 상선측은 미주노선 서비스와 관련해 한중항로에 배를 투입하고 있고 로칼화물을 싣고 있지 않다고 밝히고 있지만 중국측에서 여전히 부정적 시각을 드러내고 있다. 이 문제는 내년 1 월 예정인 한중해운회담을 통해 해결될 가능성이 높은 것으로 관계자는 밝히고 있다. 국적선사들은 SM 상선의 황정협 가입에 반대하지 않고 있다.

아울러 한중항로는 고질적인 운임덤핑 해결이 주요 숙제다. 다행히 최근 운임이 과거와 같은 제로 운임이 아닌 상태이지만 수급 불균형에 따른 운임 하락세는 불가피할 것으로 예상된다. 한중카페리선사들의 경우 컨테이너물동량은 미증이나마 증가세를 이어가고 있지만 여객수가 급감했다. 특히 대련, 영구, 진항도 등 영향력 있는 중국 세관이 있는 곳은 사드 보복과 관련, 통관절차가

## II . ISSUE & TREND

---

강화되면서 여객수가 크게 줄어 고전하고 있다. 조속히 사드문제가 해결돼 카페리선사들의 어려움이 개선됐으면 한다.

한편 동남아항로의 경우 한국해운연합(KSP)의 향후 프로젝트 추진일정 추이를 지켜봐야 할 것으로 보인다. 1 차로 시도되는 프로젝트 결정이 다소 지연되고 있다. 우선적으로 태국항로, 베트남항로 등에 10% 선복 감축을 추진하면서 새로운 공동운항 체제를 구축하려 하고 있지만 상위 랭킹선사와 중소선사들간 입장이 서로 다르기 때문에 의견 조율에 시간이 걸리고 있다는 지적이다. 특히 동남아항로의 경우 운임 덤핑이 일부 선사에서 집중되고 있어 한국해운연합의 취지를 훼손할 수 있다는 것. 따라서 해양수산부는 철저한 조사를 통해 시장 안정화를 위해서도 강력한 경고 조치를 내려야 한다는 것이 중론이다.

얼라이언스체제의 과점화가 심화되면서 한국해운연합에 대한 긍정적 평가가 갈수록 높아지고 있어 한국해운연합의 프로젝트 사업이 탄력을 받을 것으로 전망된다. 한국해운연합을 중심으로 국적 컨테이너선사들이 단합하지 않으면 치킨게임이 예상되는 동남아항로에서 국적선사들의 점유율을 크게 하락할 것이고 수익성도 급감해 경영에 상당한 압박요인이 될 것 이 분명하기 때문이다.

엄기두 해수부 해운물류국장이 한국해운연합의 성공적 런칭을 위해 강력한 드라이브 정책을 추진할 것임을 표명하고 있고 참여 국적선사들간에도 한국해운연합의 필요성이 강력히 부가가되고 있어 향후 추진사업에 기대가 크다.



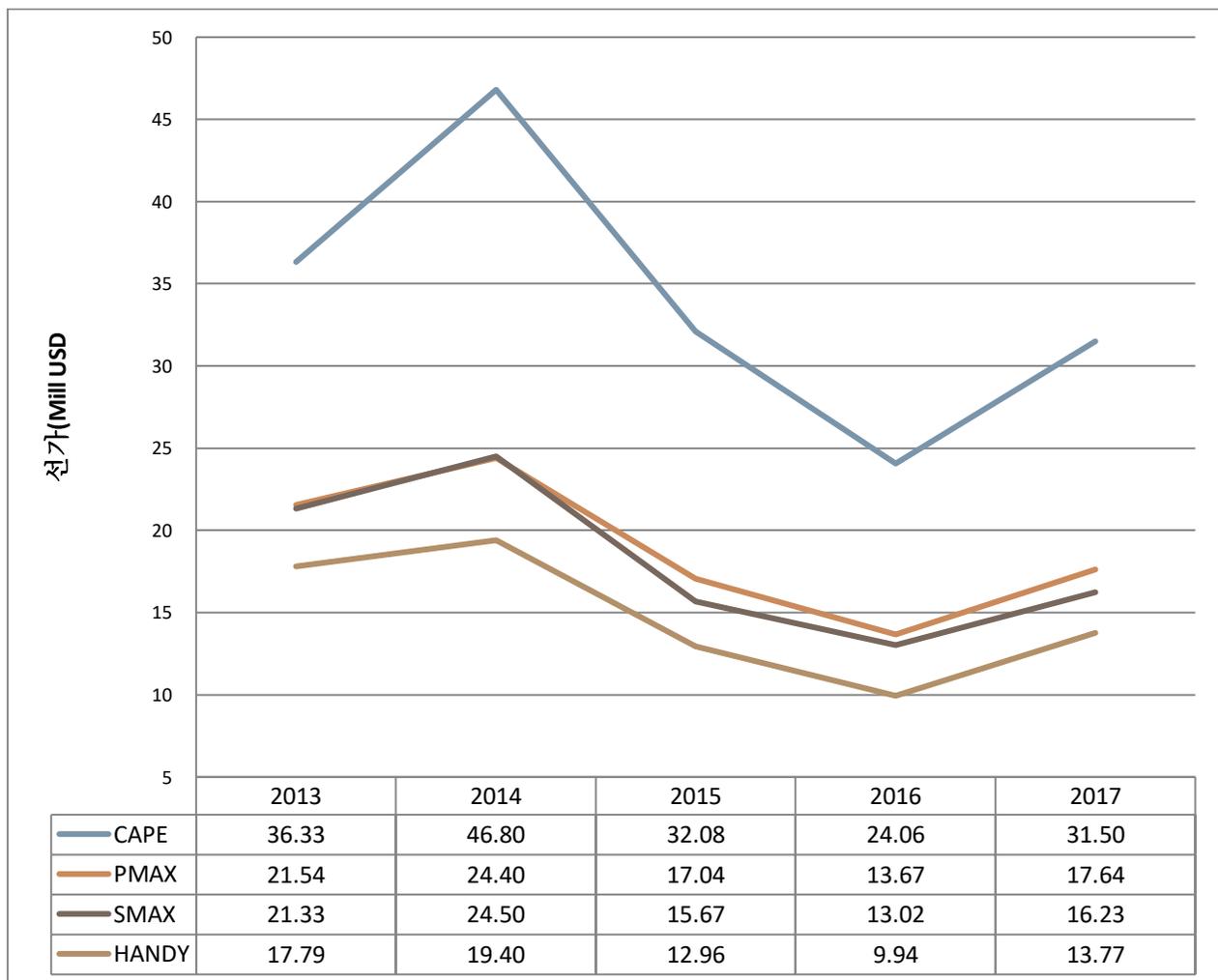
### III . BULK CARRIER

(◆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%	31.50 30.91%
Panamax 76K	21.54 -2.45%	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.64 29.05%
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)

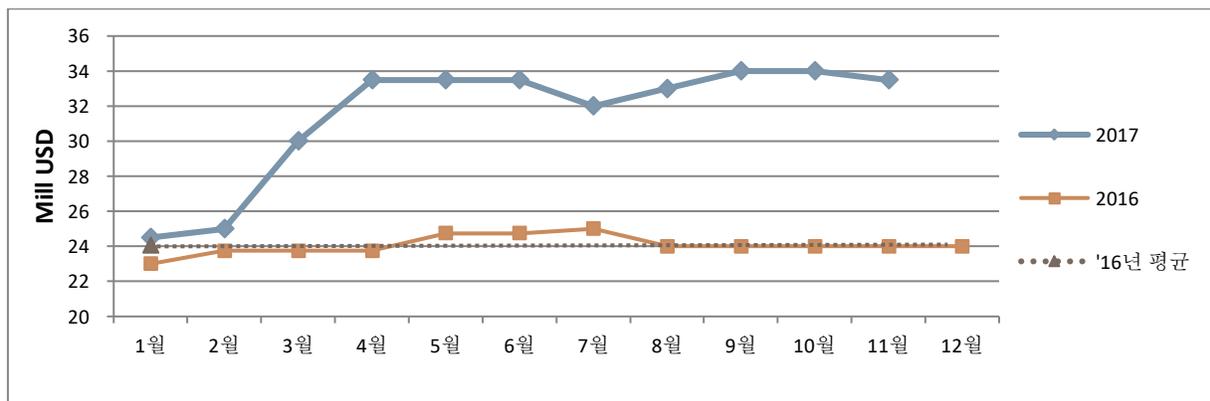




## III. BULK CARRIER

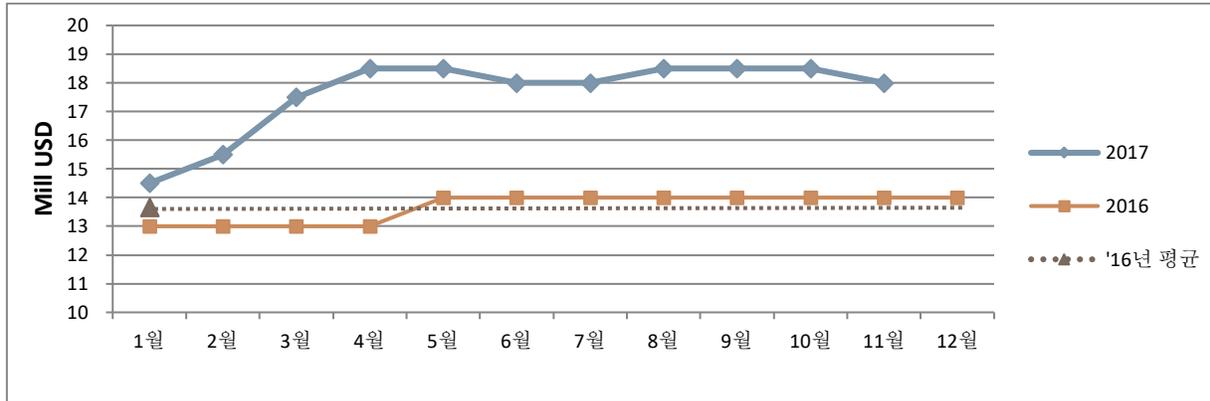
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	33.50	33.00	34.00	34.00	33.50		31.5
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	3.0%	0.0%	-1.5%		-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	34.0%	37.5%	41.7%	41.7%	39.6%		30.9%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50	18.00		17.6
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	2.8%	0.0%	0.0%	-2.7%		-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%	32.1%	32.1%	32.1%	28.6%		29.0%
	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	24.00
	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	14.00
	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	14.00
	HANDY	9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.25	9.50	10.50	10.50	11.50	11.50	12.00	12.00

### □ Cape

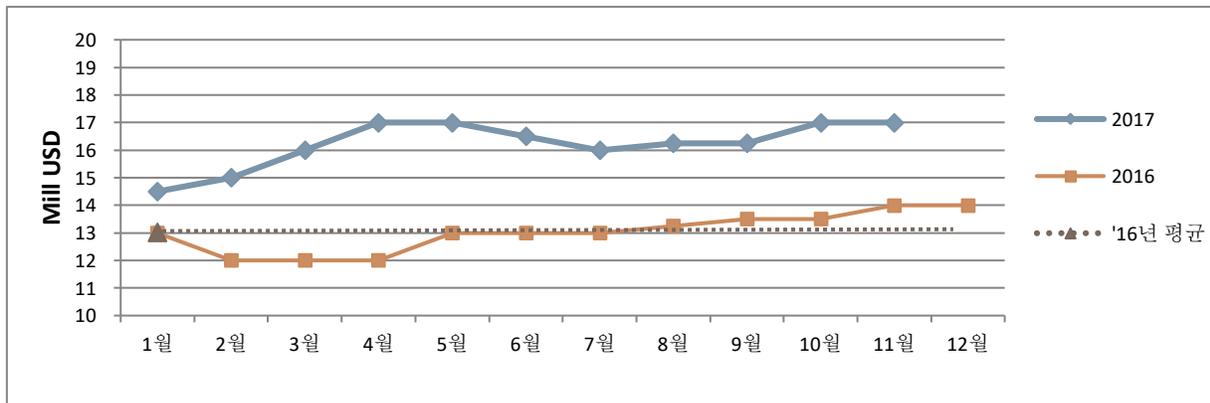


### III. BULK CARRIER

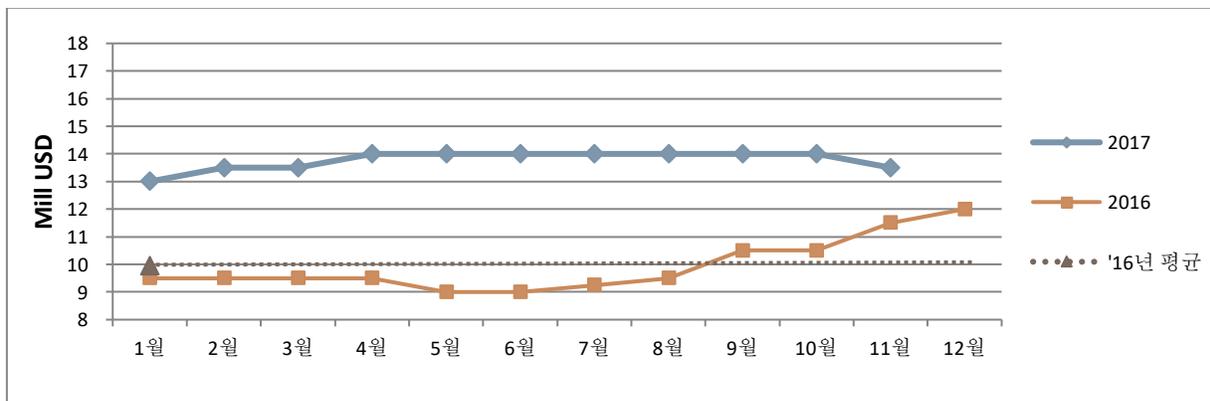
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BW ACORN	82,300	2010	JAPAN	B&W		19.3	Undisclosed buyer
BC	OCEAN FORTE	82,000	2015	CHINA	B&W		23	
BC	OCEAN AMBITION	82,000	2014	CHINA	B&W		22	on 30 days subject, Norwegian buyer (2020 Bulkers)
BC	OCEAN INTEGRITY	81,502	2015	CHINA	B&W		23	
BC	OCEAN VISION	81,502	2015	CHINA	B&W		23	
BC	ARCHIGETIS	81,076	2011	KOREA	B&W		20.1	Greek buyer
BC	GLORY PEGASUS	77,663	1998	JAPAN	B&W		7.8	Middle Eastern buyers
BC	DAXIA	56,811	2011	CHINA	B&W	C 4x26t	12.2	UK buyer (Transocean)
BC	ALAM MAKMUR	55,865	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	20.5- 21.1	Taiwanese buyers (Wisdom)
BC	FRANBO WIND	46,513	2001	JAPAN	SULZE R	C 4x30t	7.45	Chinese buyer, on subject to CCS inspection
BC	QIN FENG 19	41,000	2012	CHINA	B&W	C 4x35t	2.5	Chinese buyer (Pingtang Shunrun), auction sale
BC	JUPITER II (log fitted)	27,000	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	6.1	undisclosed buyer

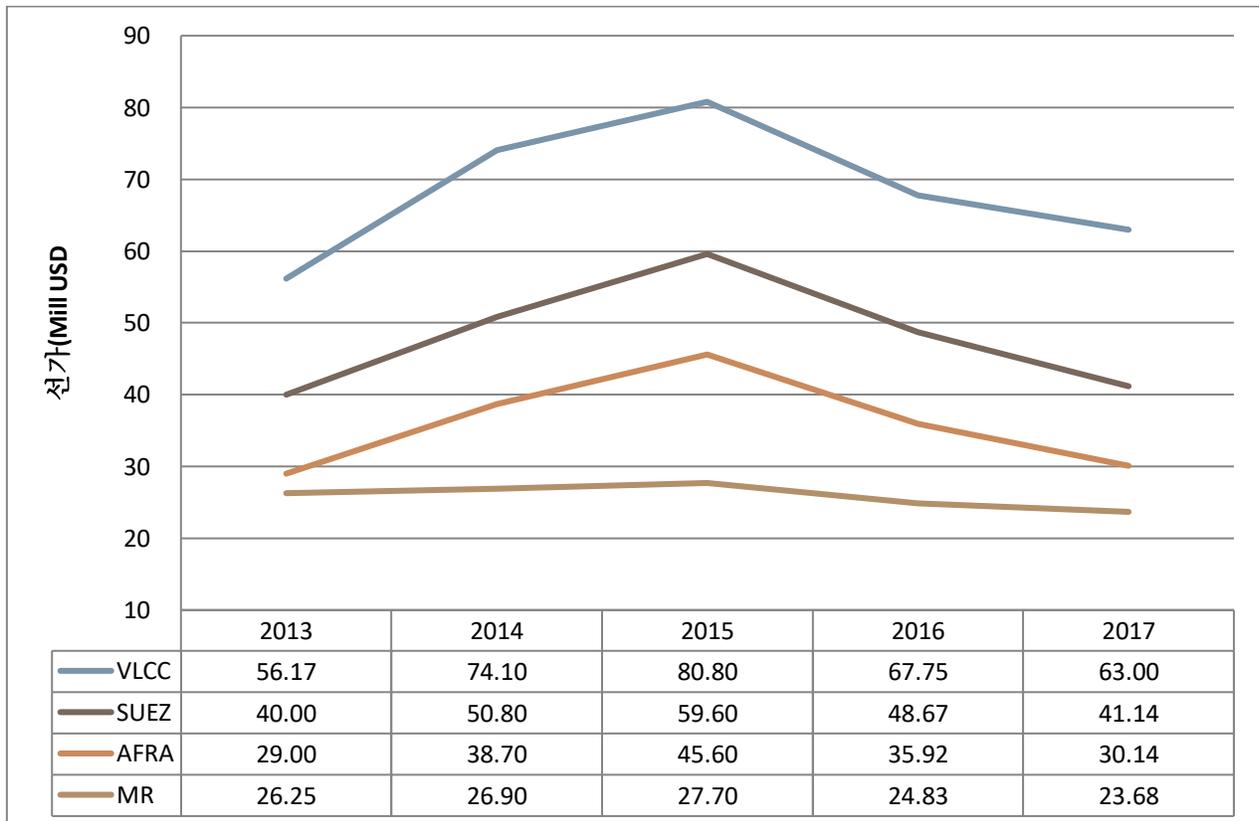
## IV. TANKER

(◆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 : %)

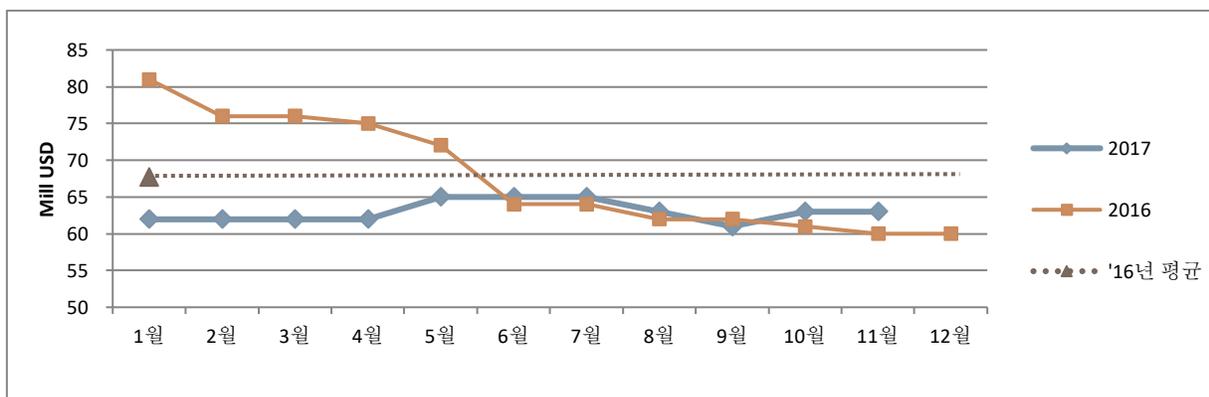




## IV. TANKER

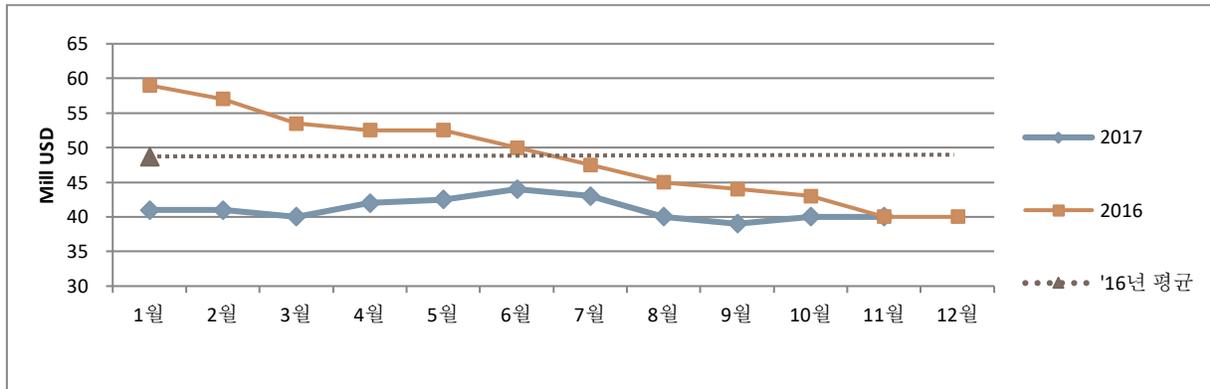
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00	63.00		63.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-3.2%	3.3%	0.0%		-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	-1.6%	3.3%	5.0%		-7.0%
	SUEZ 160K	선가	41.00	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

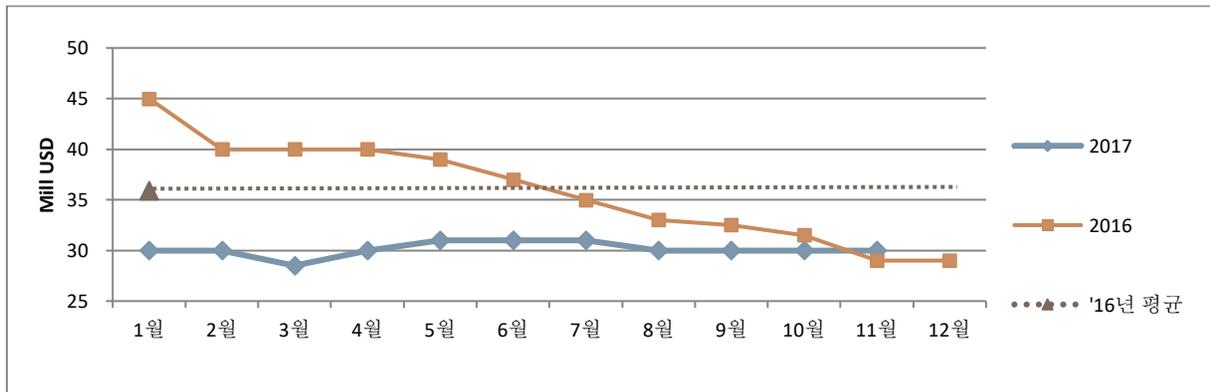


## IV. TANKER

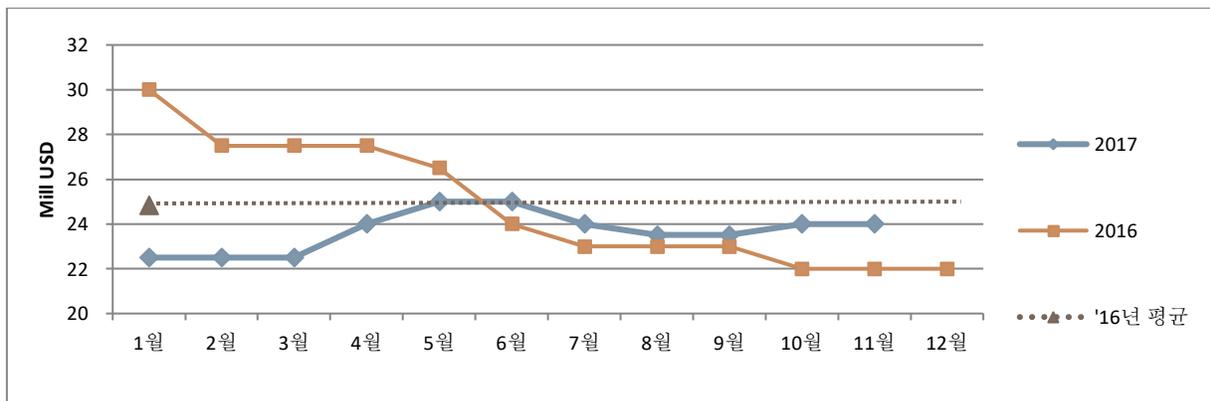
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K



## IV. TANKER

### IV-1. Tanker Sales Reported

#### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	CAP GEORGES	148,000	1998	KOREA	B&W		9.8	Indian buyer
TANKER	FIDIAS	51,277	2007	KOREA	B&W		16.5-17	Singaporean buyers (Pacific Carriers)
TANKER	FSL TOKYO (stst)	19,990	2006	JAPAN	B&W		14.5	undisclosed buyer

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

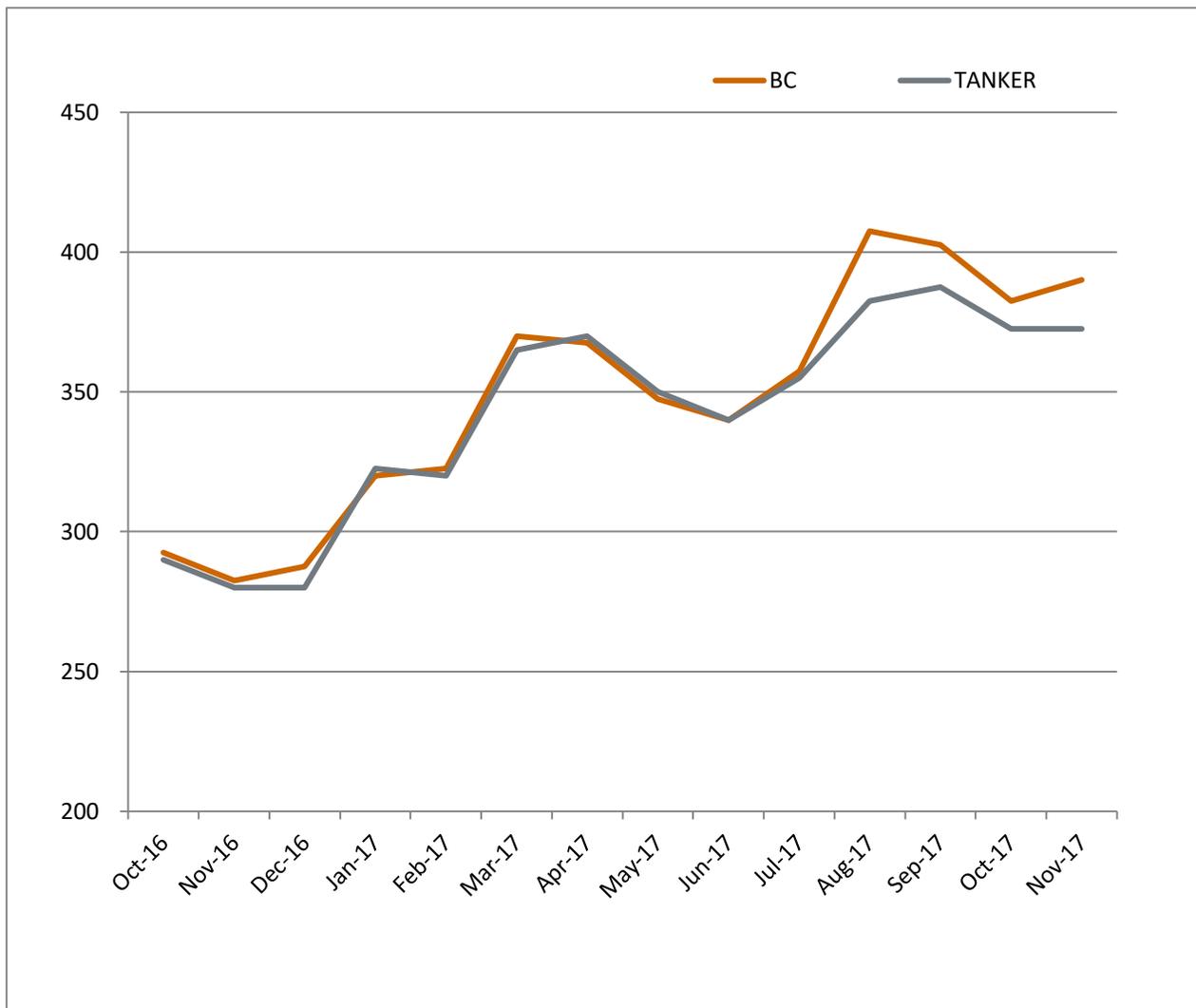
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
MPP	INDUSTRIAL MAYA (heavy lifter)	10049	2012	HOLLAND	MAK	419	TEU	6.2	Norwegian buyers (Oslo Bulk)
MPP	MOTION SCAN (heavy lifter)	10049	2011	HOLLAND	MAK	416	TEU	6.2	Korean buyers
MPP	MARVEL SCAN (heavy lifter)	10049	2011	HOLLAND	MAK	416	TEU	6.2	Egyptian 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	390.00	2.0%	38.1%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



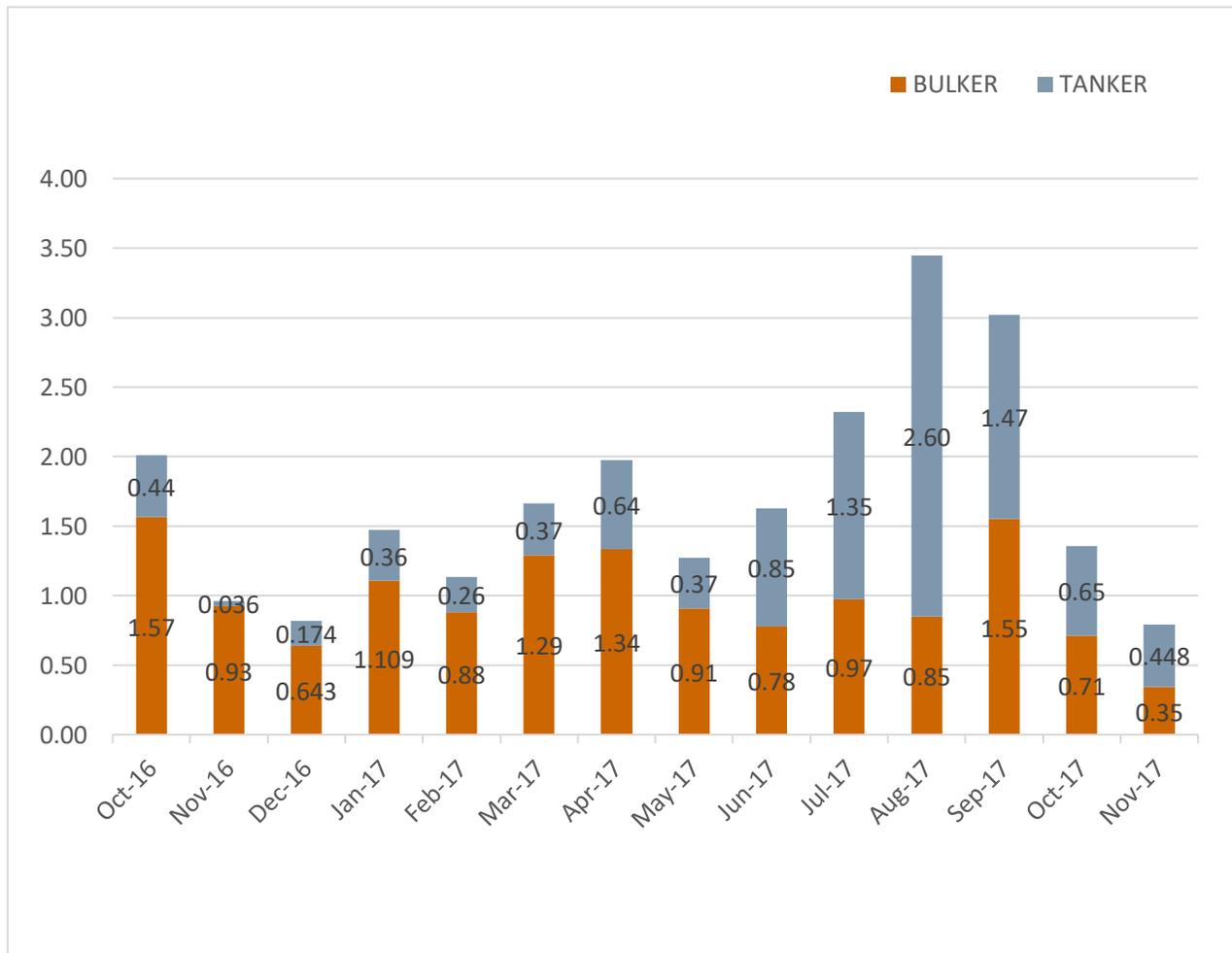


## V. DEMOLITION

### 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	0.45	1,144.4%	5	400.0%
BC	27.34	428	10.55	38.6%	269	62.9%	0.93	28	0.35	-62.8%	10	-64.3%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## V . DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

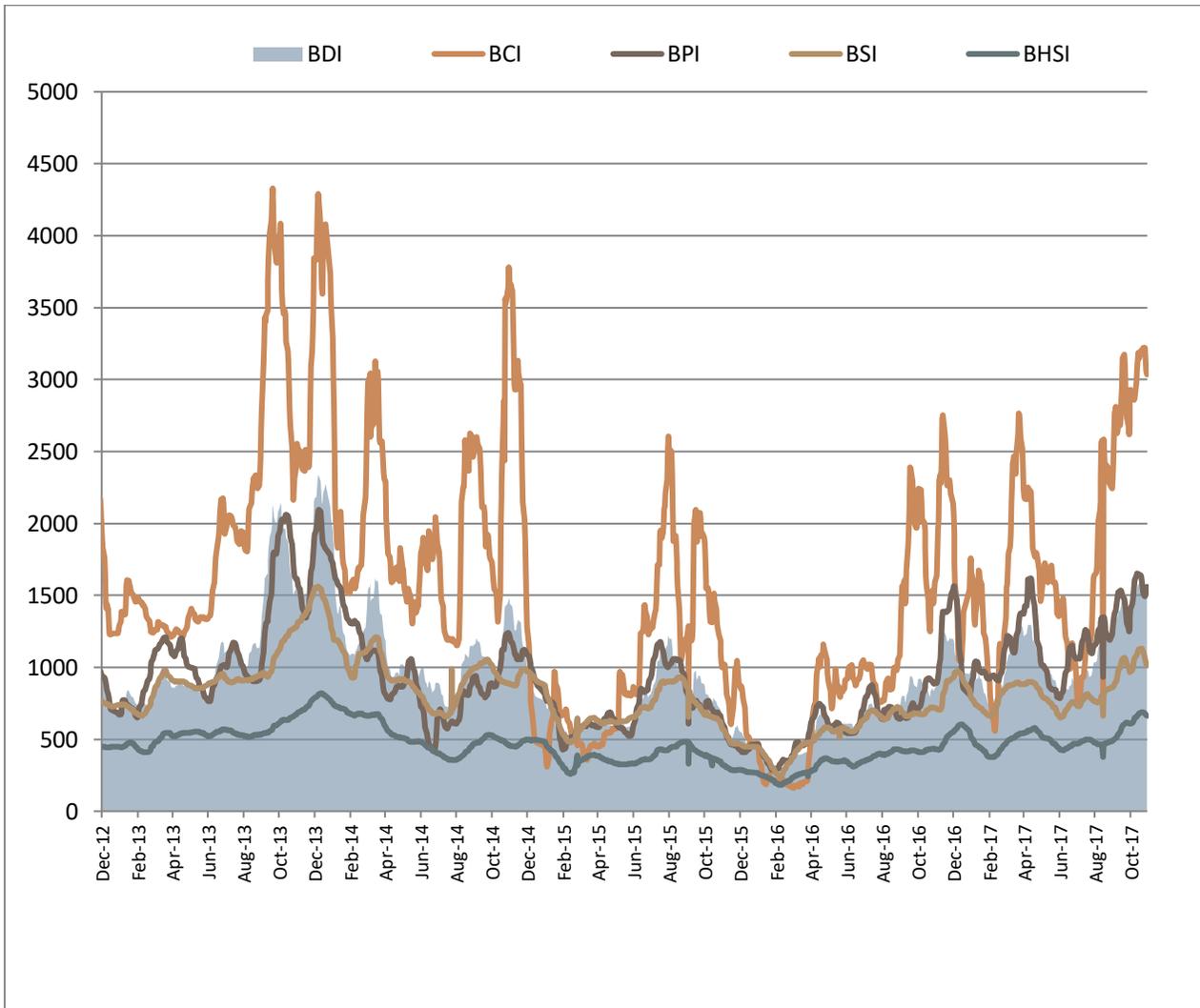
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	ALEXANDER CARL	208,189	24535	1993	KOREA	B&W	434	BANGLADESH
BC	PREMA ONE	71,741	9985	1995	JAPAN	B&W	403	PAKISTAN
BC	MIKHAIL KUTUZOV	23,169	5093	1979	GERMANY	MAN	373	PAKISTAN
CONT	CMA CGM SIMBA	15,160	5024	1994	GERMANY	MAK	420	As is Mumbai
TANK ER	PACIFIC CAPE	109,354	19826	2000	CHINA	SULZ	417	full sub-conti option
TANK ER	PACIFIC SINGAPORE	106,042	15621	1999	CHINA	MITSU	418	INDIA
TANK ER	KOLA BAY	60,963	12652	1983	JAPAN	B&W	210	undisclosed location
TANK ER	RAZNA	4,999	3231	1984	FINLAND	B&W	360	BANGLADESH



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2017-11-17	2017-11-10	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1371	1464	▼-93.00	2337	290
BCI	3153	3360	▼-207.00	4329	161
BPI	1285	1418	▼-133.00	2096	282
BSI	845	912	▼-67.00	1562	243
BHSI	630	644	▼-14.00	821	183





## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	374.50	▼-10.50	351.00	▼-11.50	353.00	▼-24.00
IFO180	400.50	▼-9.00	384.50	▼-5.00	400.00	▼-22.00
MGO	544.50	▼-9.00	538.00	▼-3.00	569.00	▼-18.00

❖ 기준일 : 11 월 17 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2017-11-17	2017-11-10	CHANGE
미국달러	1104.00	1114.30	▼-10.30
일본엔(100)	976.00	982.45	▼-6.45
유로	1299.00	1297.38	▲1.62
중국위안	166.53	167.92	▼-1.39

❖ 최초고시, 매매기준율기준

## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
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)

**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