

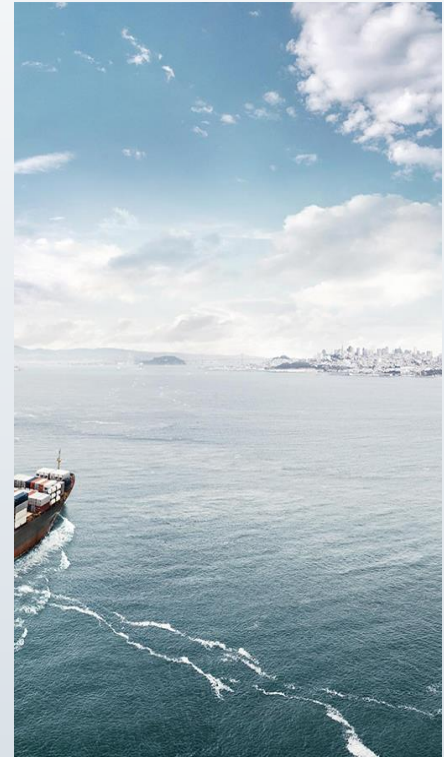


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.177

Updated December 5, 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

그리스의 KYKLADES 사가 10 년만에 VLCC 시장에 진출하며 현대중공업과 319,000 DWT 급 VLCC 2+2 척을 척당 8,000 만 달러 초반대에 계약을하였다. 동 선박들은 2019 년 말 인도 예정으로 선가는 척당 8,150 만 달러 수준으로 알려졌다.

현대중공업은 또한 국내 장금상선과 VLCC 2 척의 신조계약을 협의 중인 것으로 알려졌다. VLCC 2 척은 300,000 DWT 급으로 IMO TIER-III NOX 조항을 충족하는 스펙으로 계약이 성사될 경우 2019 년 말 인도 예정이다. 장금상선은 GS 칼텍스와 용선계약을 기반으로 발주를 고려 중인 것으로 전해졌다. 장금상선의 최근 가장 마지막 VLCC 발주는 2015 년 대우조선해양에 4 척 발주한 것이다.

현대미포조선에서 또 한건의 MR 탱커선 수주 소식이 있었다. 현대미포조선은 50,000 DWT 급 MR 탱커선 3 척을 그리스 EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME (EMM)사로부터 수주받아 2019 년 4 월내 인도할 예정이다. 정확한 선가는 밝혀지지 않았으나 TIER III 기준으로 3,400 만 달러를 기록할 것으로 예상된다.

삼성중공업은 티케이(TEEKAY OFFSHORE PARTNERS)사로부터 125,000DWT 급 셔틀탱커 2 척을 척당 1 억 2,280 만달러에 수주했다고 지난달 28 일 공시했다. 동 선박은 LNG(액화천연가스)를 연료로 사용하는 LNG 추진선으로 각각 2020 년 4 월과 7 월에 인도받을 예정이다. 이번 수주를 포함해 삼성중공업은 현재까지 전세계에서 발주된 셔틀탱커 126 척 가운데 52 척을 수주, 시장 점유율 41.3%로 이 분야에서 세계 1 위를 기록하고 있다. 삼성중공업은 올해 수주한 셔틀탱커 7 척 가운데 6 척을 LNG 추진 방식으로 수주했다.

중국선사들에서 대형 벌크선 발주 소식이 이어지고 있다.

중국 홍콩에서 새로 출범한 TIANYUAN LOGISTICS SHIPPING 사는 최대 20 척, 총 7 억 6,000 만 달러 규모의 신조 발주를 추진하고 있는 것으로 전해진다. 아직 협의가 진행 중에 있으나 총 20 척 중 118,000 DWT 급 MINI-CAPE 10 척을 척당 2,900 만 달러에, 그리고 210,000 DWT 급 뉴캐슬막스 벌크선 10 척을 척당 4,700 만 달러에 발주하여 모회사인 중국 최대 망간 생산업체 NINGXIA TIANYUAN MANGANESE INDUSTRY CO.사의 화물 운송에 투입될 것으로 예상된다.

중국개발은행 산하 금융리스사(CHINA DEVELOPMENT BANK FINANCIAL LEASING, CDB FL)에서 YANGZIJIAN 조선소에 208,000 DWT 급 케이프사이즈 벌크선 5+5 척을 척당 4,700 만 달러에

I . MARKET OVERVIEW

발주하였다는 소식이 전해졌다. 본선은 2019 년 하반기 및 2020 년 전반기에 인도예정이며 IMO TIER III 기준으로 건조되어 미국의 대형 곡물 회사에 5 년 장기 용선이 예정되어 있는 것으로 알려졌다.

2016 년 3 월 설립된 홍콩의 BW DRY CARGO 사는 2016 년 일본의 OSHIMA 조선소와 TSUNEISHI ZOSEN 에서 발주하였던 울트라막스 4 척과 캄사르막스 4 척에 이어 최근 케이프 벌크선 2 척을 OSIMA 에서 추가하여 2019 년과 2020 년에 인도 받을 예정이다.

2. 벌크선 시장동향

BDI 가 지난 한주간 168P 상승하여 가뿐히 1600 선을 넘어섰다. 4 일 BDI 는 전일 대비 36P 가 올라 이번주 들어서도 상승세를 이어가고 있다.

모던 케이프 "CHANCY" (182,571 DWT BLT 2015 JMU ARIAKE)가 JP MORGAN 社에게 4,300 만 달러에 매각되었다. 이는 지난 9 월 자매선 "CHEVRIER" (182,625 BLT 2016 JMU TSU)와 "CARTIGNY" (182,651 DWT BLT 2016 JMU TSU SHIPYARD)가 4,500 만 달러에 거래된 것과 비슷한 선가 수준으로 보여진다. 또 한척의 케이프 "KING ROBERT" (169,676 DWT BLT 2008 DAEHAN)이 은행 주도하에 1,800 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다.

울트라막스 "EQUINOX MELIDA" (61,299 DWT BLT 2016 DALIAN COSCO KHI, C4X30.5T)가 그리스의 VRONTADOS SHIPPING 社에게 2,550 만 달러에 매각되었다. 지난달 "TIGER TIANJIN" (63,592 DWT BLT 2015 CHENGXI SHIPYARD C4X30T)이 2,200 만 달러에 매각된 것과 비교하면 선가 상승세를 확인 할 수 있다.

핸디사이즈 벌크선 거래가 활발하였다. "LONG LUCKY" 및 "LONG CHEER" (37,393 DWT BLT 2012/2013 SHANDONG HUAHAI)가 사이프러스 선주에게 총 선가 2,000 만 달러에 일괄 매각되었다. "LONG LUCKY"의 경우 정기검사/입거검사를 바로 앞두고 있으며 "LONG CHEER"는 내년 초에 인도되어 남은 용선계약을 수행한다. "LAZEEZ" (31,000 DWT BLT 2000 SAIKI)가 레바논 선주에게 580 만 달러에 매각되어 자매선 "GREAT MARY" (32,000 DWT BLT 2000 SAIKI)가 지난 10 월 기록한 510 만 달러 대비 높은 선가를 기록하였다.

I . MARKET OVERVIEW

3. 탱커선 시장동향

연말이 다가오면서 탱커선 거래량이 눈에 띄게 줄어든 모습이다. 거래량은 많지 않지만 여전히 선령 10년 미만 탱커선에 대한 매입수요가 있는 것으로 보여진다.

VLCC "MEANDROS" (309,000 DWT BLT 2000 현대중공업)이 그리스 선주에게 1,950만 달러에 매각되었고, MR 부문에서는 "HIGH PRESENCE" (48,000 DWT BLT 2005 IWAGI)가 6년 T/C BACK 조건으로 1,440만 달러에 매각 되었다.

4. 해체선 시장동향

해체선가가 또다시 USD 10-20/LDT 상승하며 긍정적인 모습을 보이고 있다. 연말시즌 전에 선박확보를 하기위해 바이어들의 움직임이 활발한 것으로 보여지며, 이런 분위기를 타고 일부 선주들도 선박 매각을 긍정적으로 검토하는 듯 하다.

파키스탄의 탱커선 수입규제로 한동안 주춤하던 탱커선 매각이 이번주에는 주를 이루었다. 수에즈막스 2척 아프리카막스 1척 MR 탱커선 1척등이 매각되었는데, 이 중 "NEW VISION" (22,444 LDT, BLT 1996)은 'AS IS FUJAIRAH' 인도 조건으로 LDT 당 420달러에 매각 되었다. 본 계약은 해체 조선소까지 이동하는데 소요되는 병커유 비용이 포함되어 있지 않은 금액으로 탱커선으로서는 상당히 높은 가격에 거래된 것이다.

II . ISSUE & TREND

1. 韓, 국제해사기구 A 그룹 이사국 9 회 연속 당선

우리나라가 국제해사기구 주요 해운국들이 포함된 그룹의 이사국에 당선됐다. 앞으로 해운·조선 관련 국제규범을 제·개정할 때 국내 업계에 긍정적인 요인으로 작용할 전망이다.

해양수산부는 한국이 1 일 오후(현지 시간) 영국 런던 국제해사기구(IMO) 본부에서 열린 제 30 차 총회에서 A 그룹(주요 해운국) 선거 결과 이사국에 선출됐다고 이날 밝혔다. 한국은 2001 년부터 9 회 연속 A 그룹 이사국에 당선됐다.

일본, 중국, 이탈리아, 그리스, 영국, 미국, 파나마, 러시아, 노르웨이도 A 그룹 이사국이 됐다. A 그룹 이사국은 해운 분야 기여도가 높은 나라 중 회원국 투표를 통해 선정된다. 이들 국가들은 2019 년까지 A 그룹 이사국으로 활동하며 IMO 의 사업·인사·예산 관련 주요 사항을 결정하게 된다. 그동안 한국은 IMO 이사국으로 △회원국 협약 이행 독려 및 동반성장 추진 △이내비게이션(e-Navigation) 친환경 선박 등 해사분야 기술 개발을 해왔다.

국제해사기구(International Maritime Organization)는 영국 런던에 있는 UN 산하 전문기구(172 개 정회원국, 3 개 준회원국)다. 조선·해운 관련 안전, 해양환경보호, 해상교통 촉진, 오염피해 보상 등과 관련된 국제규범을 제·개정한다. IMO 이사회는 A 그룹(해운국 10 개국), B 그룹(화주국 10 개국), C 그룹(지역대표 20 개국) 등 모두 40 개 나라로 구성된다. 이사국은 2 년마다 재선출된다.

해수부 관계자는 이사국 당선과 관련해 “해운·조선·기자재 등 국제규범 제·개정 시 우리의 입장을 적극 반영하고 국가 위상을 높이는 데 큰 도움이 될 것”이라며 “해운·조선업계의 새로운 성장 동력 및 일자리 창출에 노력하겠다”고 밝혔다.

2. 한국해운연합, 선사 항로 첫 구조조정.. “출혈경쟁 방지”

국적선사들이 결성한 한국해운연합이 출혈 경쟁을 빚던 항로를 줄이는 구조조정을 하기로 했다.

지난 달 29 일 해양수산부, 한국선주협회에 따르면 한국해운연합 소속 선사들은 내년 1 월 중순께 항로 구조조정을 통해 한일 항로와 동남아 항로에서 선박 7 척을 철수시키기로 했다. 이 같은 구조조정은 지난 8 월 8 일 한국해운연합이 결성된 이후 처음이다.

II . ISSUE & TREND

흥아해운, 동진상선, 장금상선, 남성해운, 천경해운은 한일(부산-하카다/모지) 항로에서 종전보다 4 척이 줄어든 4 척의 선박만을 운항하기로 했다. 흥아해운, 고려해운, 장금상선, 동진상선, 남성해운, 팬오션, 천경해운, 범주해운은 동남아(한-태국)항로에서 3 척을 줄여 3 척의 선박만 운영하기로 했다. 앞으로 이들 선사들은 베트남 하이퐁 항로 등도 구조조정을 하기로 했다.

한국해운연합 간사를 맡고 있는 흥아해운 이환구 부사장은 “내년 1 월 중순경 선박 철수와 동시에 신규서비스를 시작할 수 있도록 할 예정”이라며 “운항회사, 선박 등 세부사항을 조속히 확정해 차질 없이 추진하겠다”고 밝혔다.

엄기두 해수부 해운물류국장은 “이번 구조조정은 정부 개입 없이 선사들이 자발적으로 합의안을 도출한 첫 사례”라며 “정부는 향후 설립될 한국해양진흥공사 등을 통해 선사의 자발적인 협력을 적극 지원할 계획”이라고 말했다.

□ 항로 구조조정 : 총 7척 철수

< 한일항로(부산-하카다/모지) > 5개사 8척 → 5개사 4척



< 동남아항로(한-태국) > 2개항로 통합, 6척 → 3척



[출처=해양수산부]

II . ISSUE & TREND

3. 불황에 주인 못 찾은 대선조선, 국내 해운사 상대로 SI 찾는다

4 일 해운업계에 따르면 수은은 이달 초 국내 해운사를 대상으로 투자설명회를 열 계획이다. 내년 출범을 앞둔 한국해운연합(KSP)을 위해 뜻을 모은 근해선사들이다.

KSP 에 참여한 장금상선, 고려해운, 흥아해운 등은 대선조선에 선박을 발주하고 있는 회사다. 수은은 이들 가운데 일부가 SI 로 참여해주길 기대하고 있다. 해운업계도 비교적 긍정적이다. 한 해운사 대표는 “큰 금액이 아니라면 안정적인 선박 발주를 위해 동참할 의사가 있다”고 밝혔다.

수은이 발벗고 나선 것은 당초 예상과 달리 적당한 인수자가 나오지 않고 있기 때문이다. 2010 년 채권단 공동관리(자율협약)에 들어간 대선조선은 이달 새 주인을 찾아나섰다. 수은 측은 “구조조정을 통해 경영효율성을 높였고 국내 조선사 간 경쟁이 덜한 중소형 선박에 특화하고 있다는 게 강점”이라며 독자생존이 가능하다고 봤다. 매각 주관사인 삼일회계법인은 매각 공고를 내고 지난 17 일까지 인수의향서를 받았다.

하지만 인수 능력이 부족한 두 곳만 관심을 나타냈을 뿐 적합한 후보기업이 나타나지 않았다. 높은 인수금액과 업황 부진 등이 발목을 잡은 셈이다. 업계에선 예상 매각가를 3000 억원 수준으로 추정하고 있다. 공장부지 등 유형자산 가치 2800 억원에 경영권 프리미엄을 더한 수치다.

수은 측은 일부 뜻을 모은 해운사가 별도 특수목적법인(SPC)을 설립해 인수자로 나서길 기대하고 있다. 이 경우 재무적 투자자(FI)로부터 자금 유치도 가능할 것으로 보고 있다. 인수금액에 부담을 느끼면 경영권을 확보할 수 있는 지분만 매각하고 나머지는 수은이 보유하는 형태도 고려 중이다.

업계 관계자는 “워낙 업황이 좋지 않다 보니 컨소시엄 구성, 경영권 확보를 위한 일부 지분 매각 등 다양한 가능성을 열어놓고 있는 것 같다”고 전했다.

4. LNG 추진선 전환 다가온다.. “해운 조선업계 준비는?”

II . ISSUE & TREND

2020년부터 국제해사기구(IMO)의 환경규제가 강화됨에 따라 액화천연가스(LNG)추진선이 각광받고 있지만 관련 인프라는 아직 미비한 상황이다. 글로벌 선사들이 LNG 추진선 도입에 나선 만큼 우리나라도 선박 건조와 운항은 물론 기자재까지 관련업계 간 공감대 형성이 중요한 과제로 떠올랐다.

지난 달 28일 해운업계에 따르면 현재 운항 중인 국내 LNG 추진선은 2014년 취항한 '에코누리호' 1척에 불과하며 선박 도입을 추진 중인 선사도 소수에 불과하다. 7월 기준으로 LNG 추진선은 전 세계에서 112척이 운영 중이며 새로 118척이 발주되는 등 급격히 증가하고 있다. 특히 유럽의 경우 세계 LNG 추진선의 73%를 차지하고 있을 정도로 앞서가고 있다.

IMO의 환경규제 강화에 따라 친환경 선박이 트렌드로 떠오르는데 따른 것이다. IMO는 2020년부터 연료유의 황산화물(SOx) 함유량을 현행 3.5%에서 0.5%로 제한하는 규제를 시행한다. 선박 배기가스가 해양환경을 오염시키는 것을 막기 위한 차원이다. 또 SOx 함유량 외 질소산화물(NOx) 배출규제도 강화하고 있다. 배출통제구역(ECA, NOx 배출량을 0.1%로 제한)을 시행 중인 북미지역에서 2021년 1월 발틱해와 북해까지 확대 적용키로 했다.

이에 따라 LNG 추진선이 대안으로 떠오르고 있지만 아직 갈 길은 멀다. LNG 벙커링(연료주입) 인프라 부족, 높은 건조비용 등이 LNG 추진선 도입에 걸림돌로 작용하고 있다. 특히 LNG 추진선 도입과 함께 공급체계를 구축하기 위한 LNG 벙커링 인프라 확대가 중요하다. LNG 추진선박 발주→벙커링 인프라 구축→발주 확대→벙커링 인프라 확대의 선순환 고리 형성이 이뤄져야 한다.

이를 위해서는 관련 법 정비가 우선이라고 업계는 입을 모은다. 해양수산부의 항만운송사업법상 선박 급유업 대상에 LNG 추가시 해상연료로 LNG 사용이 가능하다. 하지만 도시가스사업자로 가스공급을 일원화한 도시가스사업법 개정 없이는 민간업체의 해상연료 공급은 힘들다. 해수부는 "현재 도시가스사업법상 해상 연료용 LNG의 도입 자체가 가능하지 않아 도입, 판매가 가능하도록 개정이 필요하다"고 설명했다.

업계 간 상생도 이뤄지지 않고 있어 시장 확대에 애를 먹고 있는 상황이다. 세계 해운업 패러다임이 고효율 및 친환경 선박으로 바뀌고 있지만 국내 선사가 발주한 선박은 사실상 전무한 수준이다. 한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 우리나라 외항선박 중 890척의 에너지 효율성을 검토한 결과 248척은 고효율·친환경 선박으로 교체가 필요하다.

II . ISSUE & TREND

일본, 중국, 대만은 자국 선사가 자국 조선소에 발주하지만 초대형선박의 경우 현대상선의 1 만 3000TEU 급 5 척만이 우리나라 조선소에서 건조한 것으로 나타났다. 반면 세계에서 가장 큰 컨테이너선 2 만 568TEU 급 '마드리드 머스크', 두번째로 큰 컨테이너선 2 만 150TEU 급 'MOL 트라이엄프'는 각각 대우조선해양과 삼성중공업에서 건조됐다.

해운업계 관계자는 "2020 년 환경규제에 따라 선박 발주 움직임이 내년께 본격화될 것"이라며 "국내 선사들이 LNG 추진선 뿐만 아니라 일반 선박 발주를 어느 조선사에 발주하는지 눈여겨보아야 한다"고 말했다.

LNG 추진선 기자재 기술도 건조 기술을 따라오지 못하고 있다. 국내 조선사들이 한국형 화물창 'KC-1' 공동 개발하고 있지만 기자재업체들의 기술력 문제로 아직까지 더딘 상황이다. 조선업계 관계자는 "기자재업체들은 영세한 곳이 많고 조선업 불황으로 기술개발도 엄두를 못내는 상황"이라며 "평형수처리장치 시장 역시 마찬가지"라고 토론했다.

포스코가 세계 최초로 개발한 고망간강이 적용된 액화천연가스(LNG)추진 벌크선이 올해 말 진수된다. 일신해운이 현대미포조선에 발주한 것으로 LNG 연료탱크 소재에 포스코 고망간강이 적용된 첫 사례다. 다만 포스코 고망간강이 국제노선을 운항하는 선박에 적용되려면 IMO 가 인정하는 선박용 LNG 탱크소재로 채택돼야 한다는 문제점을 안고 있다.

조선업 전문가는 "일본, 중국의 LNG 추진선 도입은 정부가 적극 나서고 있다"며 "글로벌 선사들의 발주를 따내기 위한 기술 및 인프라 확보, 특히 벙커링에 집중해야 한다"고 강조했다.



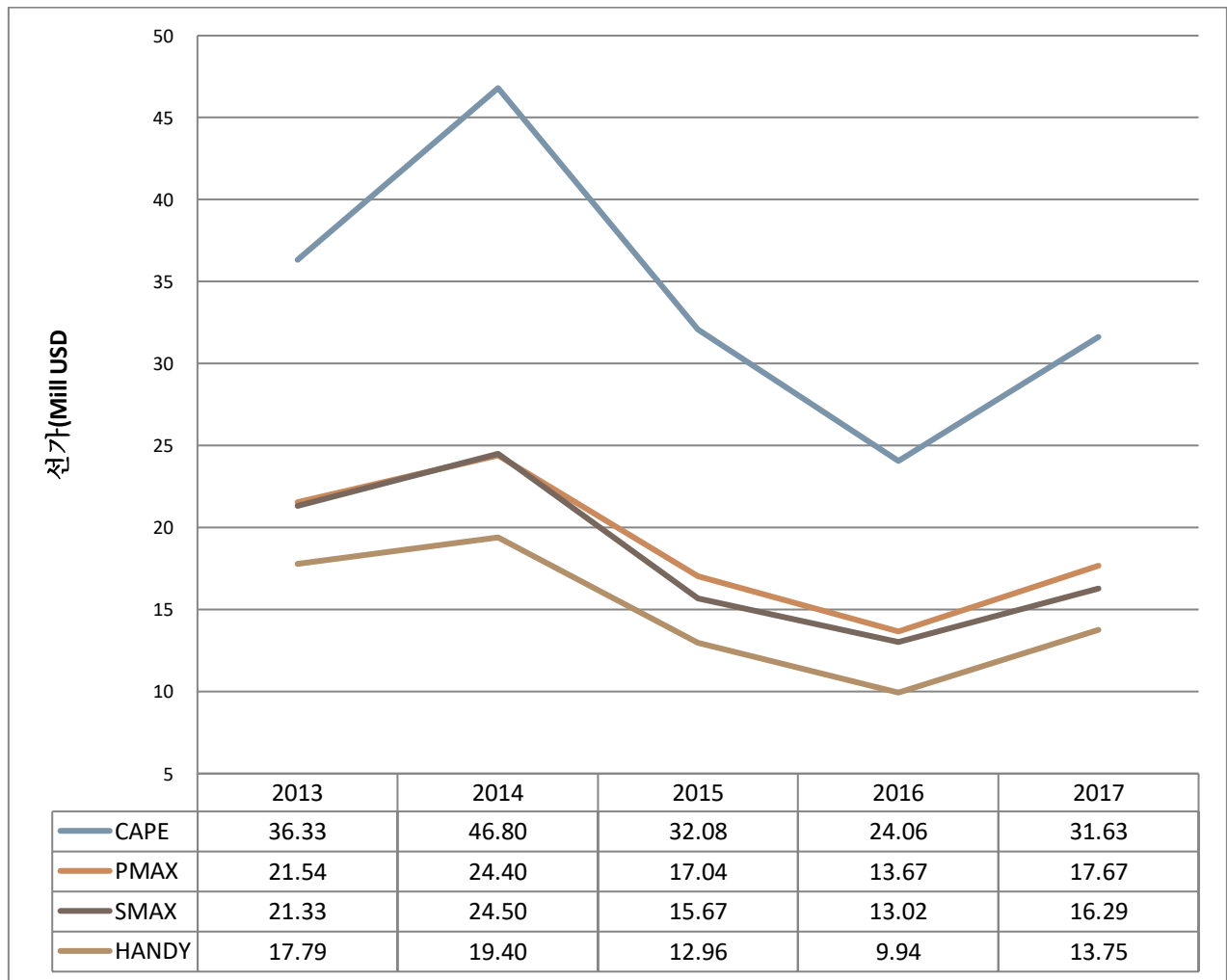
III . BULK CARRIER

(◆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	31.63
	6.21%	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	17.67
	-2.45%	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.27%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	16.29
	-4.30%	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.12%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.75
	1.91%	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.36%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

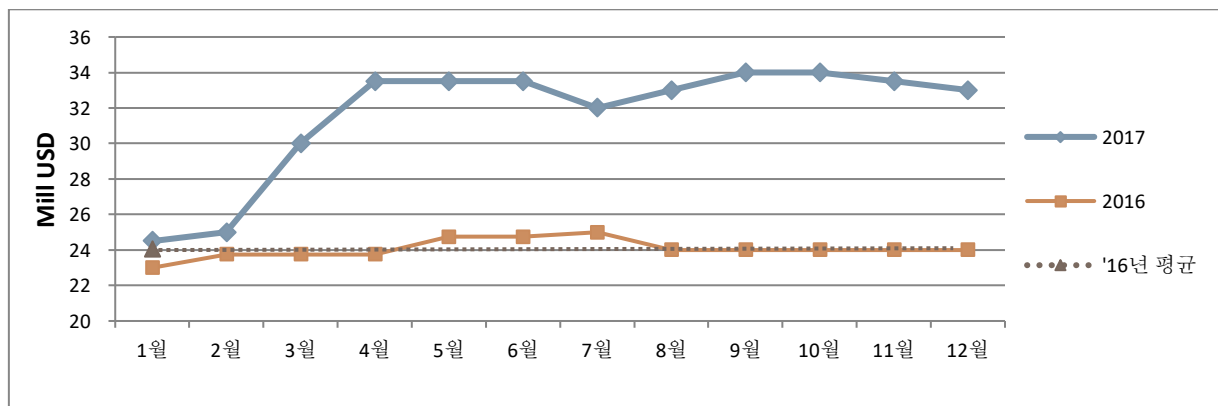




III. BULK CARRIER

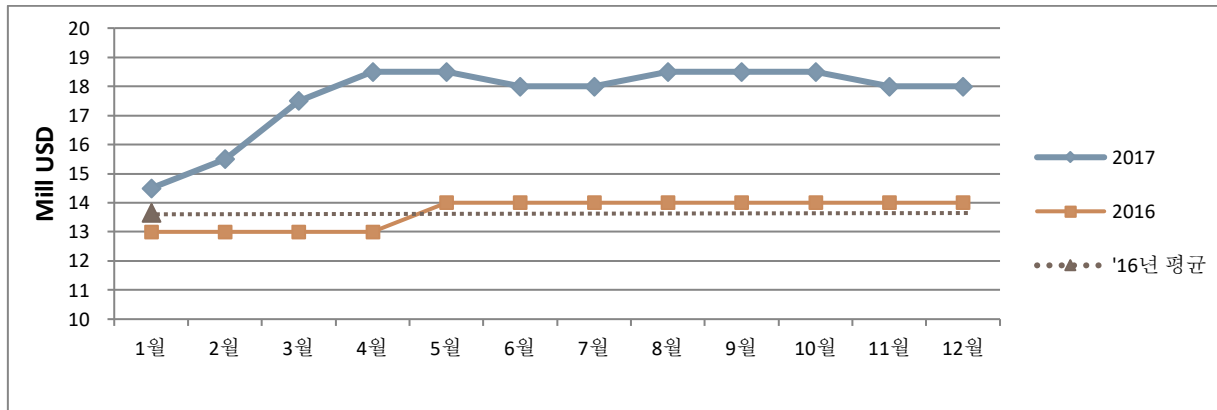
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00	33.00	34.00	34.00	33.50	33.00	31.6
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	-4.5%	3.1%	3.0%	0.0%	-1.5%	-1.5%	-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	28.0%	37.5%	41.7%	41.7%	39.6%	37.5%	31.4%
	PMAX 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	18.50	18.00	18.00	17.7
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%	0.0%	-2.7%	0.0%	2.8%	0.0%	0.0%	-2.7%	0.0%	-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%	32.1%	28.6%	28.6%	32.1%	32.1%	32.1%	28.6%	28.6%	29.3%
	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	17.00	16.3
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	6.3%	0.0%	-2.9%	-3.0%	1.6%	0.0%	4.6%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	41.7%	30.8%	26.9%	23.1%	22.6%	20.4%	25.9%	21.4%	21.4%	25.1%
	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	13.50	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%	0.0%	-
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%	55.6%	55.6%	51.4%	47.4%	33.3%	33.3%	17.4%	12.5%	38.4%
2016	CAPE	23.00	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
	PMAX	13.00	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
	SMAX	13.00	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
	HANDY	9.50	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

□ Cape

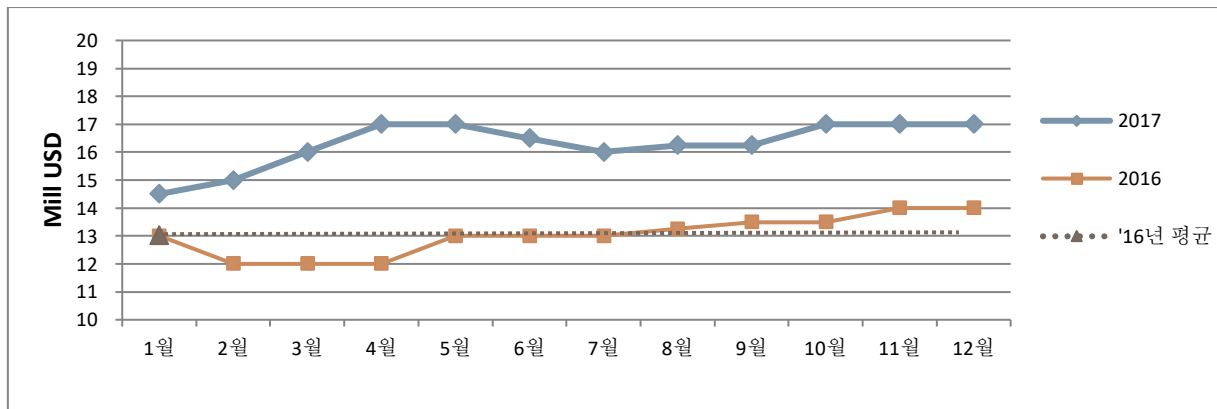


III. BULK CARRIER

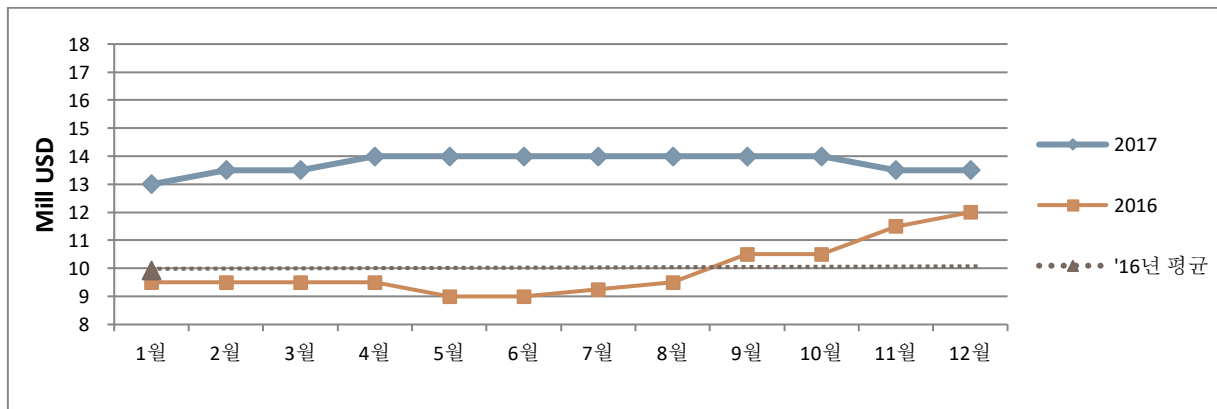
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CHANCY	182,571	2015	JAPAN	B&W		43.5	USA buyer (JP Morgan) incl 7 yrs TC at 16,500pd
BC	KING ROBERT	170,500	2008	KOREA	B&W		18	Undisclosed buyer
BC	EVANTHIA	74,297	2001	KOREA	B&W		8.5	Undisclosed buyer
BC	ZAGORA	73,435	2001	JAPAN	SULZ		8.8	Chinese buyer
BC	EQUINOX MELIDA (bwts fitted)	61,300	2016	CHINA	B&W		25- 25.5	Greek buyer
BC	CAROLINE VICTORY	58,713	2008	PHILIPPI NES	B&W	C 4x30t	14	Undisclosed buyer
BC	ORIENT JASMINE	56,124	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	17.6	Monaco buyer (DryLog)
BC	ORIENT ORCHID	55,598	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	17.4	
BC	ORION EXPRESS	47,280	1998	JAPAN	MITSU	C 4x30t	5.3	U.A.E buyer
BC	LONG LUCKY	37,406	2012	CHINA	WART	C 4x30t		
BC	LONG CHEER	37,406	2012	CHINA	WART	C 4x30t	20	Cypriot buyer
BC	JIANGSU NEW YANGZI Resale x 3 (Laker)	36,000	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	18.5 each	Canadian buyer
BC	LAZEEZ	31,651	2000	JAPAN	MITSU	C 4x30t	5.8	Lebanese buyer
BC	DIMITRIOS K	24,834	2001	CHINA	B&W	C 4x30t	4.6	European buyer
BC	MD STAR (log)	23,725	1995	JAPAN	MITSU	C 4x25t	-	Undisclosed buyer
BC	SUNROAD MITOYA	23,200	2011	JAPAN	B&W	C 3x30t	8.5	European buyer

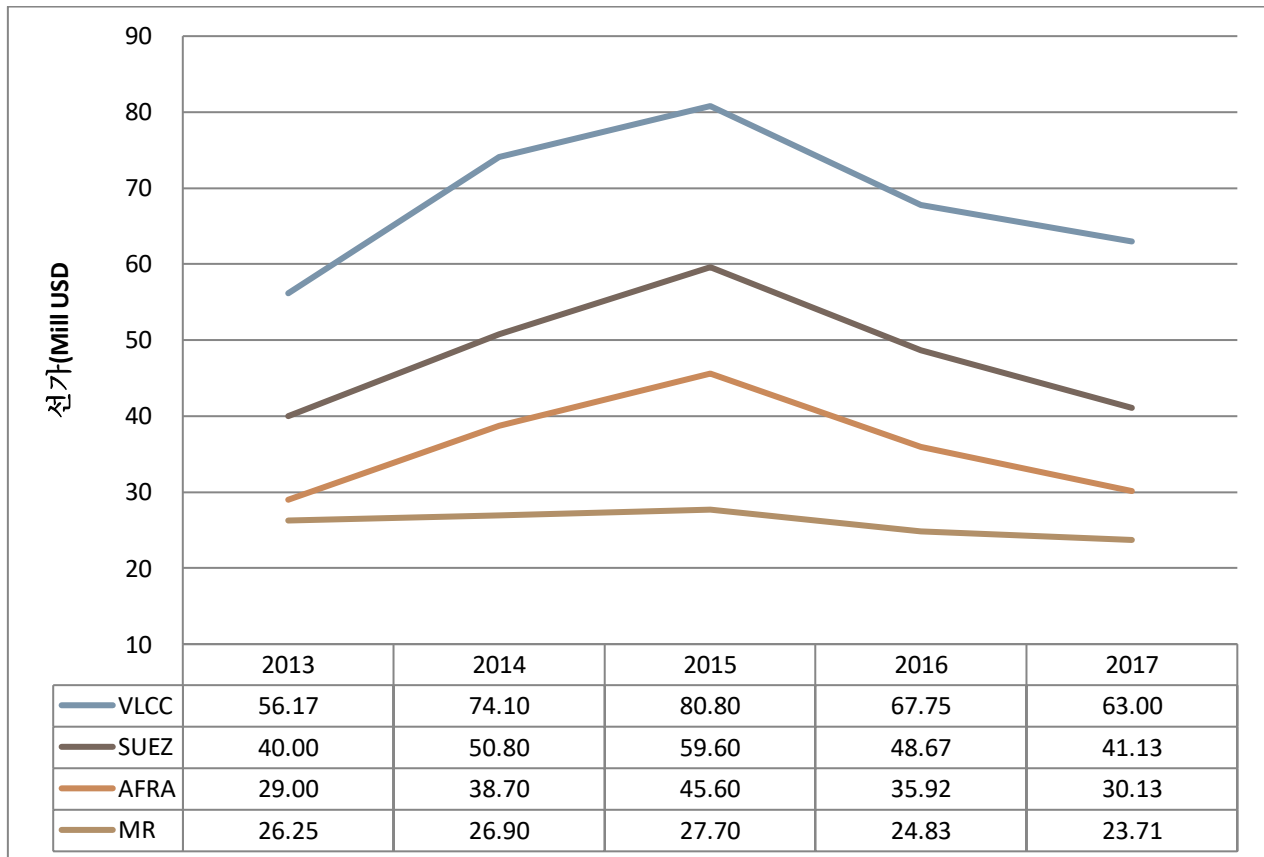
IV. TANKER

(◆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	41.13
	-10%	27%	17%	-18%	-15.5%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.13
	-5%	33%	18%	-21%	-16.1%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	23.71
	5%	2%	3%	-10.3%	-4.5%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.33
	13%	9%	-3%	10.4%	-11.4%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

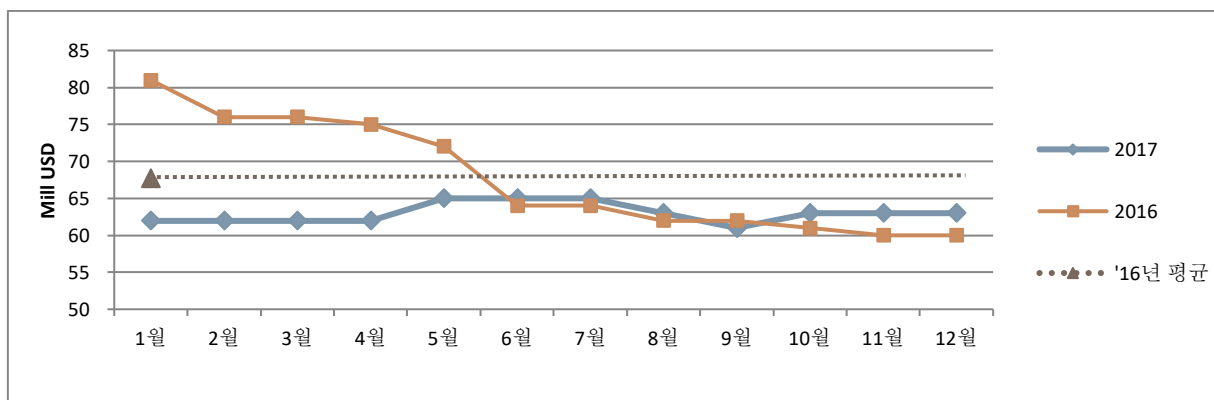




IV. TANKER

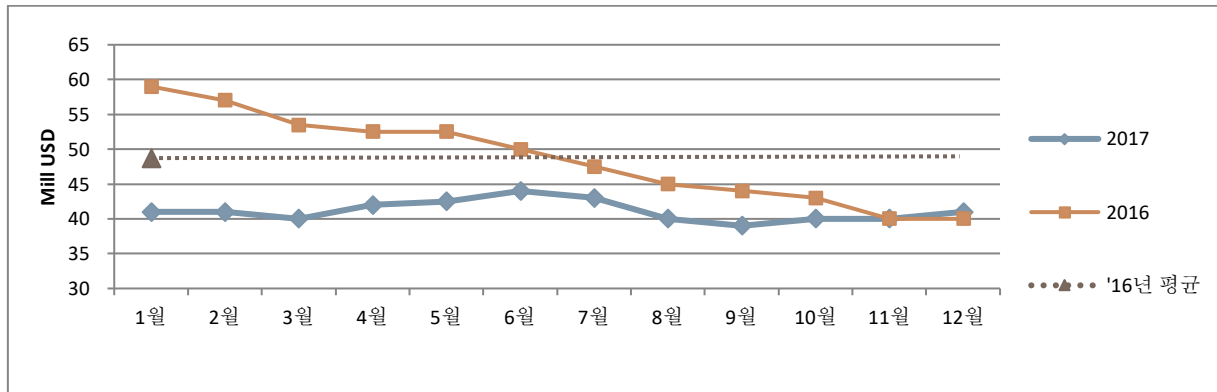
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00	63.00	63.00	63.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-3.2%	3.3%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	-1.6%	3.3%	5.0%	5.0%	-7.0%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	44.00	40.00	39.00	40.00	40.00	41.00	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%	2.5%	-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%	-19.0%	-12.0%	-7.4%	-11.1%	-11.4%	-7.0%	0.0%	2.5%	-15.5%
	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	30.00	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%	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%	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	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%	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%	9.1%	-4.5%
	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	12.00	12.3
		전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%	2.0%	-2.0%	0.0%	2.0%	-5.9%	0.0%	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%	-7.7%	-11.4%
	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

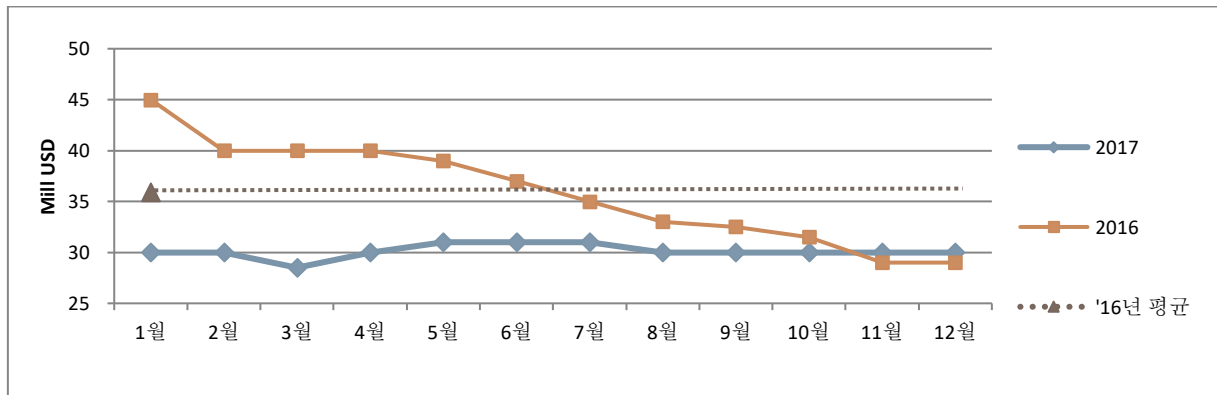


IV. TANKER

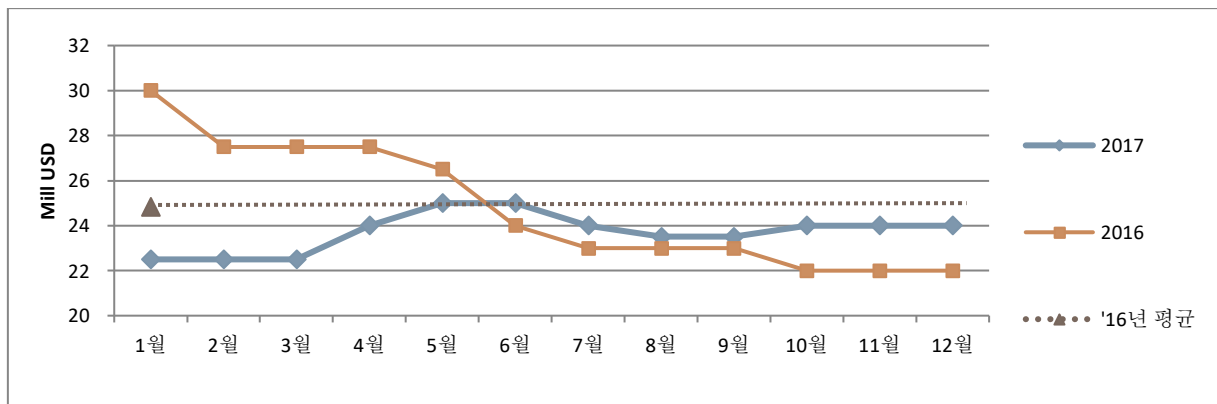
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MEANDROS	309,498	2000	KOREA	B&W		19.5	Greek buyer
OIL/CHEM	HIGH PRESENCE	48,700	2005	JAPAN	B&W		14.4	Undisclosed Buyer, incl 6 yr TCB

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	APL OAKLAND	54734	2008	CHINA	B&W	4250	TEU	25	Greek buyer (Navios)
CONT	APL DENVER	54734	2008	CHINA	B&W	4250	TEU	25	
CONT	APL LOS ANGELES	54734	2008	CHINA	B&W	4250	TEU	25	
CONT	APL ATLANTA	54734	2008	CHINA	B&W	4250	TEU	25	

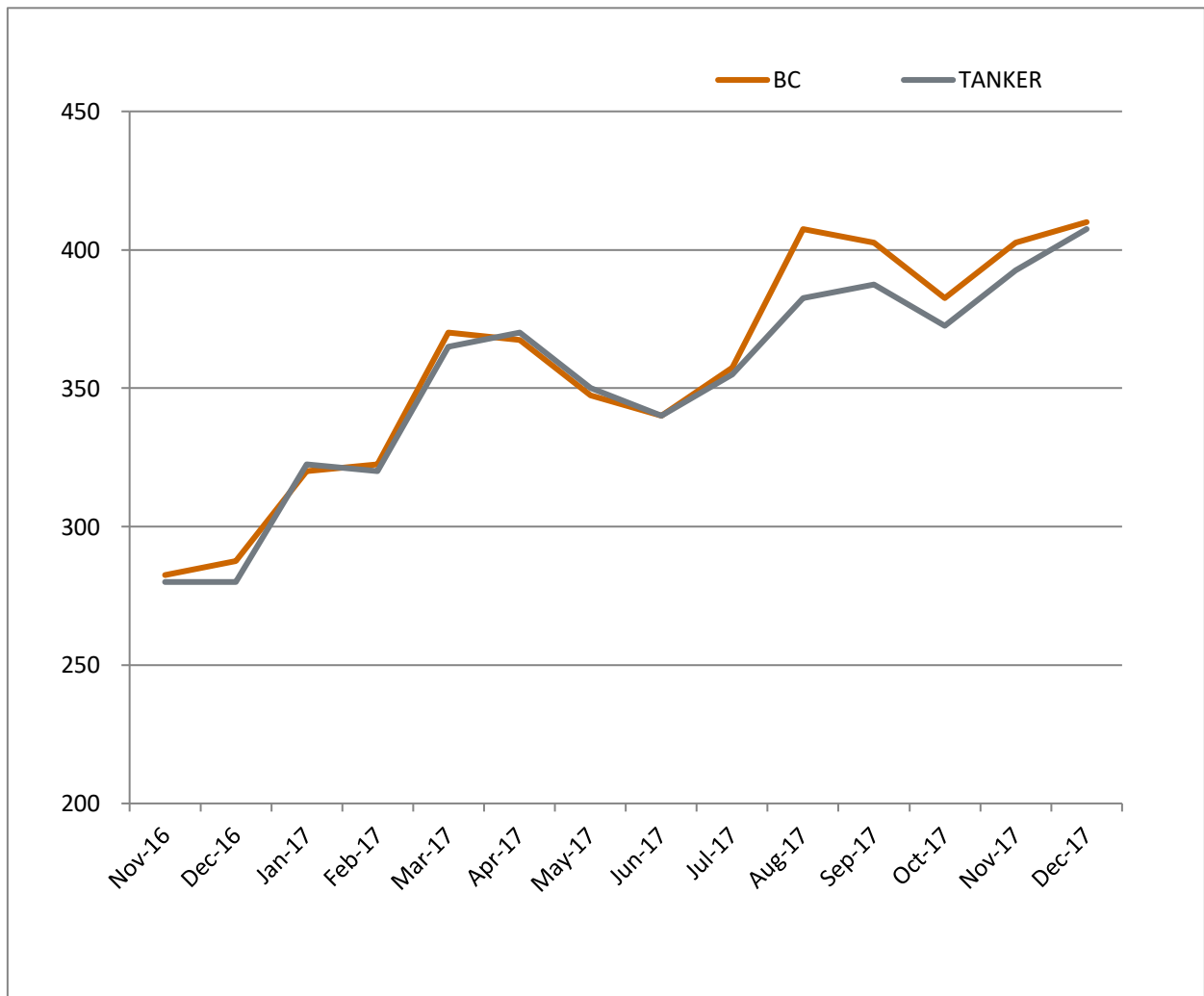


V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 12 월	2017 년 12s 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	363.75	36.9%	290.00	407.50	3.8%	40.5%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	369.17	37.9%	292.50	410.00	1.9%	40.2%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



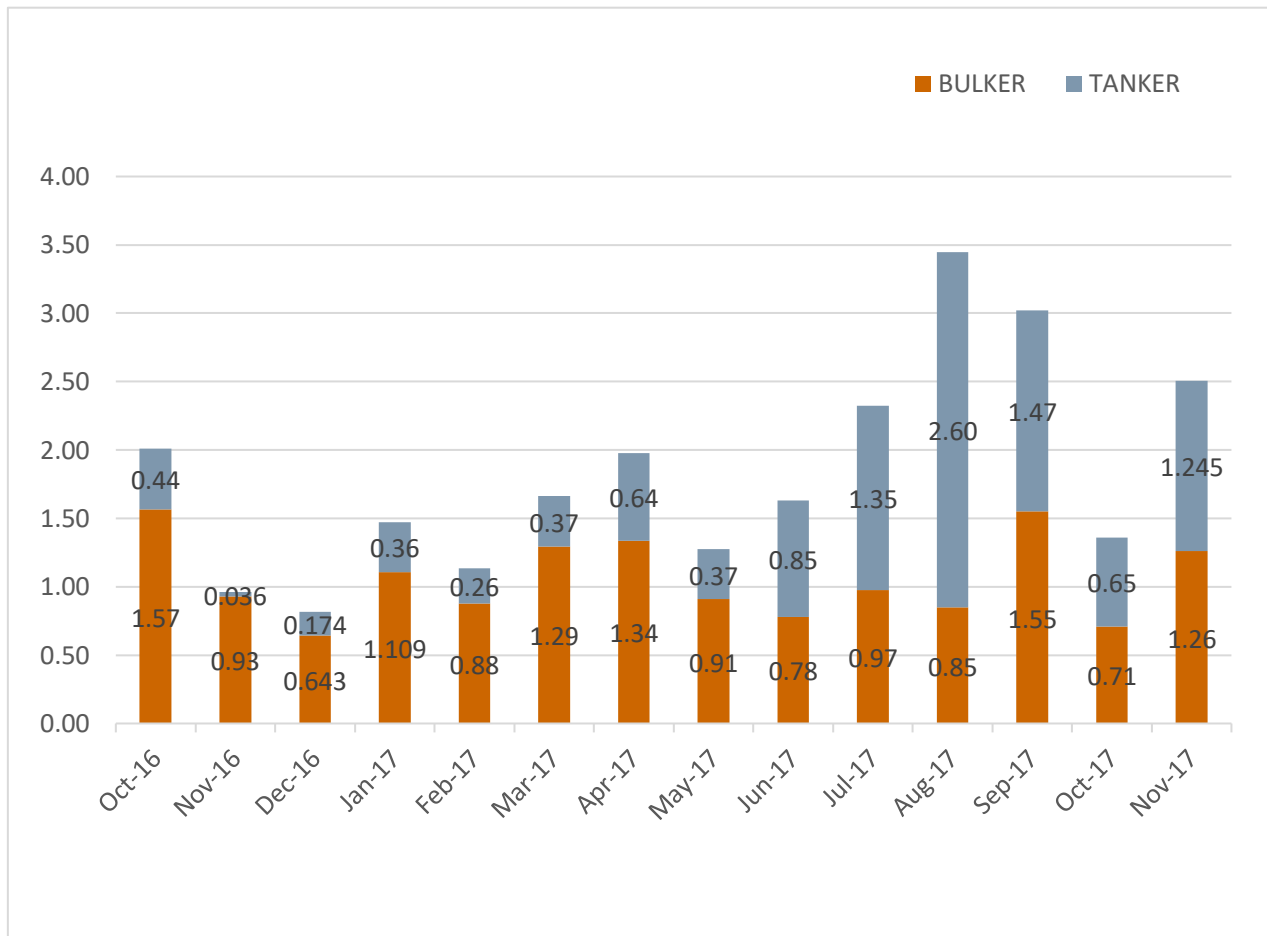


V. DEMOLITION

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	10.15	354.7%	100	217.4%	0.04	1	1.25	3,358.3%	13	1,200.0%
BC	27.34	428	11.65	42.6%	285	66.6%	0.93	28	1.26	35.9%	24	-14.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

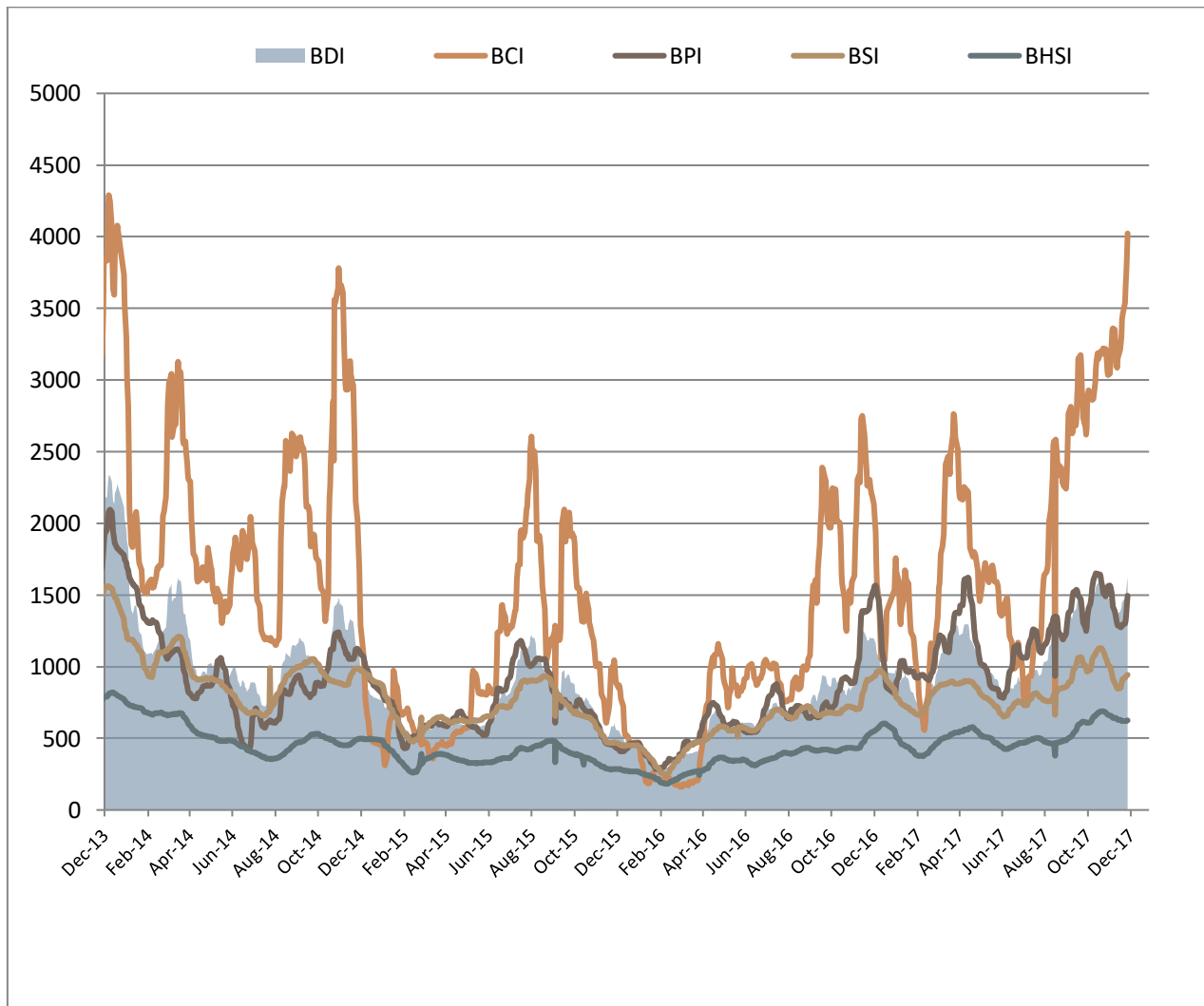
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	WOO	73,081	10607	1995	KOREA	B&W	-	PAKISTAN
BC	GEM OF PARADIP	41,090	7626	1984	JAPAN	SULZ	396	BANGLADESH, Incl. ROB 220t
RO-PAX	OLYMPUS	18,541	14013	1980	SWEDEN	SULZ	-	INDIA
TANKER	GREEN TRADER	156,105	24846	1993	JAPAN	SULZ	417	AS IS Singapore
TANKER	NEW VISION	147,916	22444	1996	KOREA	B&W	421	AS IS Fujairah, partial gas free condition only
TANKER	NEW NAXOS (Shuttle Tanker)	106,506	17260	1997	JAPAN	B&W	430	AS IS UAE



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-12-01	2017-11-24	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1626	1458	▲ 168.00	2337	290
BCI	4025	3453	▲ 572.00	4329	161
BPI	1494	1295	▲ 199.00	2096	282
BSI	944	914	▲ 30.00	1562	243
BHSI	626	620	▲ 6.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	376.00	▼-4.00	349.00	▼-3.50	357.00	▼-1.00
IFO180	401.50	▼-3.00	385.00	▲3.50	413.50	▲2.00
MGO	557.50	▲3.50	541.50	▲0.00	576.00	▼-3.50

❖ 기준일 : 12 월 1 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-12-01	2017-11-24	CHANGE
미국달러	1085.10	1088.20	▼-3.10
일본엔(100)	963.16	978.29	▼-15.13
유로	1291.00	1289.35	▲1.65
중국위안	163.99	165.08	▼-1.09

❖ 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 - http://www.marintecchina.com
포럼	일본 선박금융 포럼	12.7(목)	Imperial Hotel, Tokyo (Marine Money)	- 제 2 회 일본 선박금융 포럼 https://www.marinemoney.com/forum s/JAP17/index
발표회	한국해법학회 학술발표회	12.8(금)	여의도 선주협회	- 한국해사법정중재활성화 관련 학술 발표회



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)

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