

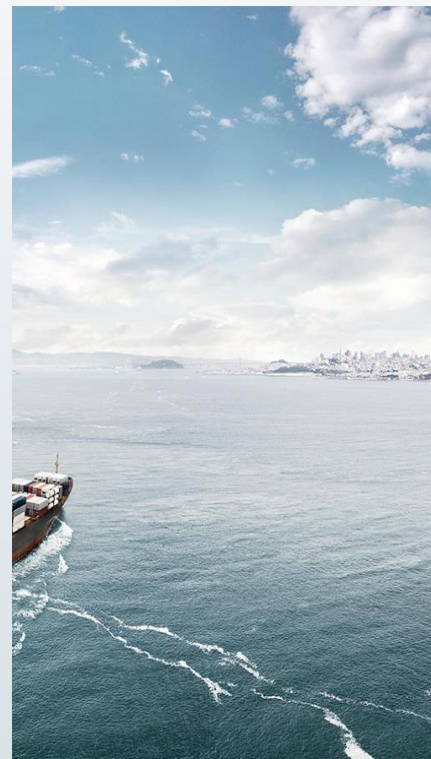


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.179

Updated December 19, 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

현대중공업은 지난 15 일 부산 현대글로벌서비스 본사에서 자체 개발한 '액화천연가스(LNG)추진 벌크선' 기술 설명회를 열어, 18 만 T 급과 25 만 T 급 대형 벌크선 디자인의 LNG 추진선을 소개했다. 었다. 이 자리에는 폴라리스쉬핑·SK 해운·대한해운·H-라인 해운 등 국내 9 개 주요 선사들이 참여했다. 현대중공업은 자체 개발한 'LNG 레디(READY)' 디자인을 바탕으로 수주 성과를 거두고 있다. 현대중공업그룹 산하 현대미포조선이 지난해 5 만 T 급 LNG 추진 벌크선 1 척을 수주했고, 현대삼호중공업도 올해 세계 최초로 LNG 추진 대형유조선 6 척을 수주했다.

한편, 현대중공업은 그리스 에네셀(ENESEL S.A.)로부터 32 만 DWT 급 VLCC 척에 대한 건조계약을 체결했다. 이번 수주는 지난 2 월 VLCC 2 척을 수주하며 체결한 옵션계약에 따른 것이다. 두 번째 옵션이 행사된 것으로 앞서 현대중공업은 5 월 VLCC 옵션분 1 척을 수주했으며 이번에 VLCC 1 척을 더 수주하게 됐다. 이로써 현대중공업은 에네셀로부터만 최대 4 척의 VLCC 를 수주했다.

올 상반기에 계약한 3 척의 VLCC 는 2018 년 하반기부터 순차적으로 인도될 예정이며 이번에 수주한 동형선 1 척은 2019 년 인도가 마무리 될 것으로 보고 있다. 이와 함께 에네셀이 이끄는 레모스(LEMOS N.S.)는 현대삼호중공업이 건조한 아프라막스 유조선 1 척을 매입한 것으로 알려졌다.

한진중공업이 그리스 판테온탱커스와 11 만 4000DWT 급 유조선 2 척에 대한 건조협상을 진행 중인중인 것 알려졌다. 이들 선박에 대한 계약이 체결될 경우 필리핀 현지법인인 수빅조선소에서 건조해 오는 2019 년 인도될 예정이다. 판테온탱커스는 현재 VLCC(초대형원유운반선) 9 척을 비롯해 수에즈막스 7 척, 아프라막스 4 척으로 구성된 선단을 운영하고 있다.

2. 벌크선 시장동향

연말시즌이 다가오고 있지만 벌크선시장은 여전히 활발하게 움직이고 있다.

2016 년 저점에서 선박을 매입했던 선주들이 최근 벌크선 시황 상승세를 타고 선박을 재매각하는 경우도 늘고 있고, 아직 선가가 낮은 것으로 보는 바이어들과 투자자들의 움직임이 맞물리며 거래량이 많은 듯 하다.

I . MARKET OVERVIEW

케이프 벌크선 "CPO AMERICA" (179K DWT 2010 BLT DAEWOO MANGALIA)가 2018 년 4 월까지 T/C 계약(USD 11,525/DAY)을 포함하여 2,450 만 달러에 매각되었다. 이에 앞서 자매선 "CPO EUROPE"(179K DWT 2010 BLT DSME) 역시 잔여 T/C 계약을 포함하여 2,380 만 달러에 매각되었는데 CPO EUROPE 의 경우 상대적으로 낮은 용선료 때문에 선가도 낮았던 것으로 파악된다.

포스트파나막스 "TRANS SHANGHAI" (93K DWT 2010 BLT JINGSU)는 1,615 만 달러에 매각되었으나, 동선령에 한국건조선임에도 불구하고 경매를 통해 매각된 "AMERICANA" (91K DWT 2010 BLT SUNGDONG)은 1,480 만 달러로 낮은 가격을 받았다. 한편 파나막스 부문에서는 중국 바이어들이 선령 10 년 이상 선박을 타켓으로 활발하게 움직이고 있다.

수프라막스 부문에서 "ALBION" (58K DWT 2008 BLT TSUNEISHI ZHOUSHAN)이 1350 만 달러에 매각되었다. 현 선주는 작년 6 월에 TENKO MARU 라는 선명으로 850 만 달러에 매입하여 18 개월만에 500 만 달러의 차익을 냈다. 그외에 동선형의 "CAROLINE VICTORY" (58K DWT 2008 BLT TSUNEISHI CEBU)가 1,400 만 달러로 비슷한 선가수준에 거래되었다.

3. 탱커선 시장동향

크리스마스시즌을 앞두고 있어 탱커선거래량은 많지 않지만 선가는 약상승세를 보이고 있다. 4 사분기 들어서는 선가가 전년동기보다 높은 수준을 보이고 있다.

그리스의 에네셀에서 자회사 레모스(LEMOS N.S.)를 통해 현대삼호중공업이 건조한 아프라막스 유조선 1 척을 매입한 것으로 알려졌다. 선가는 4,400 만 달러 수준으로 알려졌다며, 2018 년 11 월 인도 예정이다.

탱커선 시황은 2016 년 급락한 상태에서 올해 초까지 침체 상황이 이어졌으나 하반기부터 차츰 회복하였고 지금은 상승전환 된 것으로 보여진다. 하지만 OPEC 의 감산합의 연장으로 부정적인 영향이 있을 것이라는 견해도 나오고 있다.

I . MARKET OVERVIEW

4. 해체선 시장동향

SUB-CONTINENT 의 해체선가는 상승세를 보이고 있으나 로컬분위기는 좀 다른 듯 하다. 로컬 해체야드들의 움직임이 다소 둔화되고 있고, 최근 파키스탄 루피화 가치가 급락하면서 파키스탄 해체야드의 오퍼가격은 상당히 낮아지고 있다.

조만간 파키스탄의 탱커선수입이 재개 될 것이라는 기대로 인해 탱커선거래가 주류를 이루고 있기는 하지만 아직까지 파키스탄으로 인도되는 탱커선은 없는 상황이다.

VLCC "PLATA GLORY" (300,133 DWT, LDT 38,361, BUILT 1999)가 USD 438/LDT 로 한주간 가장 높은 선가를 기록했다. FULL SUB-CONTINENT DELIVERY 로 인도지 옵션은 바이어가 가지고 있으며, 방글라데시 인도 기준으로 할 경우 450MT 의 벙커잔량을 포함한다.

II . ISSUE & TREND

1. "내년 컨테이너선 공급 과잉"...해운업계 지각변동 이어질까

지난해 사상 최악이었던 컨테이너 업계 시황은 올해 회복세를 보였다. 컨테이너 운임이 올랐고, 국내 1위 원양 선사인 현대상선 (5,140 원 ▼ 100 -1.91%)은 작년에 8000 억원이던 영업손실을 올해 3분기까지 2800 억원으로 줄였다. 하지만 내년엔 컨테이너 선박 공급이 늘어 운임이 다시 하락할 수 있다는 전망이 나온다.

15 일 해운컨설팅업체 드류어리(Drewry)은 내년 컨테이너 공급 증가율이 4.4%로 수요 증가율 3.7%를 웃돌 것으로 봤다. 공급 증가가 수요 증가보다 많아지면 운임은 하락할 가능성이 크다.

올해 수요 증가율은 4.8%로 공급 증가율 3.4%보다 높았다. 공급 과잉이 소폭 해소되면서 운임 상승도 이뤄졌다. 대표적인 컨테이너 시황 지표인 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 작년 평균 650 에서 올해 1~11 월 평균 833 으로 28% 상승했다. 주요 노선인 미주 서안 노선 운임은 같은 기간 1FEU(1FEU 는 40 피트 컨테이너 1 개)당 1256 달러에서 1506 달러로 20% 올랐다.

이는 세계 7 위 선사였던 한진해운이 파산했고, 해운 얼라이언스(동맹)가 4 개 체제에서 3 개 체제로 축소 개편되는 과정에서 노선 재정비가 이뤄져 공급이 줄었기 때문이다. 수요 증가세가 공급 증가세를 추월한 것은 7 년 만이다. 머스크, 하판로이드 등 글로벌 선사들은 운임 상승 영향으로 전년 대비 실적이 개선됐다.

내년에 공급 증가율이 다시 수요 증가율보다 높아지면 운임은 하락할 가능성이 크다. 공급 증가율이 수요 증가율보다 높아지는 이유는 글로벌 선사들의 초대형 선박 발주가 계속되고 있기 때문이다. 선사들은 작년에 불황을 겪으면서 올해로 예정됐던 컨테이너선 인도 시기를 내년으로 미루기도 했다. 영국 조선·해운 분석기관 클락슨리서치는 내년 인도 예정인 컨테이너선이 188 만 1000 TEU(1TEU 는 20 피트 컨테이너 1 개)로 올해 인도된 컨테이너선 114 만 4000 TEU 보다 64.4% 많을 것으로 전망했다.

해운업계 관계자는 "올해 운임이 전년 대비 상승했던 것은 지난해 상황이 워낙 좋지 않았기 때문"이라며 "글로벌 선사들이 초대형 선박 발주를 이어가고 계선(육지에 정박 중인 선박)을 축소하는 등 공급을 늘리고 있어 시장 회복 속도가 더뎠을 수 있다고 보고 있다"고 했다.

II . ISSUE & TREND

◆ 파나마 운하 확장으로 인한 선박 대형화도 악영향

지난해 6월 확장 개통한 파나마 운하도 내년 컨테이너 시황에 부정적인 영향을 줄 것으로 보인다. 파나마 운하는 기존에 5000 TEU 이하 컨테이너선만 통행할 수 있었는데, 앞으로 최대 1만 4000TEU 급 컨테이너선까지 다닐 수 있게 했다. 파나마 운하는 주로 아시아와 미주 동안을 오가는 선박들이 이용한다.

선사들은 확장 개통 이후 미주 동안 노선에서 운항하는 선박 크기를 조금씩 늘리고 있지만, 1만~1만 4000 TEU 급 선박은 아직 본격적으로 투입하지 않고 있다. 업계에서는 선박 전환 배치(캐스캐이딩·cascading)가 아직 끝나지 않았기 때문으로 보고 있다. 미주 동안 노선에 투입되는 평균 선복(적재 용량)은 확장 개통 전 4606 TEU에서 올해 1분기 6850 TEU를 기록한 뒤 계속 증가하는 추세다.

내년부터 파나마 운하에 1만~1만 4000 TEU 급 선박이 본격적으로 투입되면, 기존에 미주 동안을 오가던 1만 TEU 급 이하 선박은 미주 서안 노선에 들어가게 된다. 미주 서안에 투입되던 8000 TEU 급 선박이 다시 아시아 역내로 들어오면 더 작은 선박들은 퇴출되고, 선박 규모는 단계적으로 대형화될 수밖에 없다.

수요에 큰 변동이 없는 상황에서 각 노선에 투입되는 선박이 대형화될 경우 운임은 떨어진다. 특히 미주 동안, 미주 서안, 남미 등 선박 대형화가 이뤄질 것으로 예상되는 노선에서 운임 하락이 예상된다.

◆ 글로벌 선사들의 지각 변동 계속될까

독일 선사 함부르크수드 합병을 마무리한 머스크라인의 내년 행보도 주목된다. 세계 1위 머스크라인은 이번 합병으로 선복량을 334만 TEU에서 414만 TEU로 늘리며, 2위 MSC(313만 TEU)와의 격차를 크게 벌렸다. 머스크라인 1개 선사 선복량이 세계 3대 해운 얼라이언스 중 하나인 '디얼라이언스' 선복량(355만 TEU)보다 많아졌다.

해운업계는 머스크라인이 앞으로 얼라이언스 활동보다 단독으로 노선을 꾸린 뒤 선복교환이나 선복매입 형태로 다른 선사와 협력하는 전략을 선택할 가능성이 있는 것으로 보고 있다. 선사들이 얼라이언스로 활동하는 이유는 세계 모든 노선에 선박을 투입할 수 없을 뿐 아니라 혼자 화물을 채워야 한다는 부담이 있기 때문이다.

II . ISSUE & TREND

하지만 머스크라인은 선박을 충분히 가지고 있을 뿐 아니라 영업력도 있기 때문에 단독으로 활동하는 게 효율적인 상황이다. 머스크라인이 얼라이언스 활동을 중단할 경우 해운 얼라이언스 '2M' 소속인 MSC, 전략적 협력관계를 맺고 있는 현대상선은 다른 협력 파트너를 찾을 수밖에 없다.

또 내년에 컨테이너 시황이 악화되면 세계 6위 에버그린(선복량 106 만 TEU), 세계 8위 양밍(59 만 TEU), 세계 15위 완하이(23 만 TEU) 등 대만 선사 간 합병 가능성도 제기된다. 인수합병(M&A)을 통한 덩치 키우기에 나선 일본 선사들과 같은 전략을 쓸 수 있다는 것이다. 일본 MOL(세계 9 위), NYK(세계 10 위), K 라인(세계 14 위) 등 3 사는 내년 4 월 컨테이너 부문 합병 법인을 출범할 예정이다. 대만 3 사가 합병하면 세계 4~5 위급 선사가 된다.

해운업계 관계자는 "단기적인 실적 개선만 바라보기보다 장기적인 전략을 갖고 내년 상황에 대응해야 한다"며 "현대상선과 SM 상선이 힘을 합치는 방법도 여러 측면에서 고민해봐야 한다"고 했다.

2. 중국, CHINA PORT INDEX 발표 '눈길'

중국 항만을 대상으로 규모, 성장세, 금융, 비용 등 4 가지 지표를 종합한 항만지수가 발표됐다.

차이나브리핑은 중국 연해에 위치한 158 개 항만 중 16 개 항만을 선정해 4 가지 지표에 대한 계량적인 점수를 부여하여 종합지수를 만들었다. 동 지수는 향후 중국주요 항만의 장단점을 파악할 수 있으며 지수형태로 발표돼 항만 투자자에게 제공됐다.

16 개 항만은 글로벌 위상, 성장세, 국내 시장 등의 선정 기준을 고려, 선정했으며 중국내 상위 12 개 항만과 국제 항만협회에 소속돼 있는 50 개 항만 중 가장 많은 처리량을 기록하거나 성장세가 큰 항만을 선정했다.

중국 항만 지수는 4 개 지표에 대한 21 개의 세부 평가 항목을 기반으로 산정됐다. 항만 규모의 세부지표는 야드면적, 2015 년 처리실적, 처리능력, 1 만톤 이상 선석수, 국제항로수 등으로 이루어졌으며 상하이항이 가장 높은 점수를 취득했다.

금융부문은 2016 년 항만 매출액과 이익을 가지고 측정한 결과 상하이항이 가장 높은 점수를 취득했다. 성장세는 2015 년 물동량 증가율, 최근 4 년간 물동량 증가율, 물동량 처리능력의 증가율로 세부지표가 이루어졌으며 대련항이 가장 높은 점수를 취득했다.

II . ISSUE & TREND

비용은 물류비, 항비 등을 포함한 7 가지 지표로 이루어져있으며 상하이항이 가장 높은 점수를 취득했다. 정부에서 발표되는 공식적인 자료를 기반으로 지수를 산정한 결과 닝보-저우산항이 가장 높은 점수를 획득했다.

닝보-저우산항은 모든 지표에서 2 위를 기록하여 종합지수는 상하이항보다 높은 것으로 나타났다. 닝보-저우산항은 배후 산업의 성장세가 높은 것으로 평가받았으며 광저우, 대련, 텐진, 칭다오항도 주요 지표에서 상위권에 올라있어 향후 지속적인 성장을 할 것으로 전망됐다고 최건우 KMI 연구원은 밝혔다.

3. 후판價 인상 움직임에 조선업계 '전전긍긍'

포스코, 현대제철 등 후판 제조사의 후판 가격인상 움직임에 조선업계가 비상이 걸렸다. 후판은 두께 6mm 이상의 철판으로 선박 제조원가에서 10~20%를 차지한다. 조선업계가 매출절벽으로 경영난에 시달리고 있는 가운데 원자재값 상승 움직임까지 더해 설상가상인 상황에 직면했다.

18 일 철강업계에 따르면 국내 후판 제조업체는 이달부터 원료 가격 인상에 따라 후판 가격 인상을 내부적으로 검토했다. 실제로 지난달 철광석은 톤당 59 달러에서 이달 70 달러대로 10 달러 이상 인상됐다. 제철용 원료탄은 지난달 179 달러에서 이달 200 달러로 20 달러 올랐다.

앞서 철강업계는 지난달 조선업계를 상대로 하반기 후판 가격을 톤당 5 만원 인상하는 데 합의했다. 공급 가격이 업체마다 다소 차이가 있지만, 65 만원 수준에서 결정된 것으로 알려졌다. 조선업계는 철강업계의 후판부문 적자에 울며겨자먹기로 가격 인상을 수용했다.

철강업계 한 관계자는 "조선업 시황이 좋지 않고 유통점이 적자로 고통을 받고 있다 보니 그동안 원재료 가격 상승을 철강업계가 부담하고 있었다"며 "철광석과 석탄 등 원료 가격 상승분에 대한 압력을 다소 경감시키는 차원에서 가격 조정이 이뤄져야 한다"고 말했다.

철강업계는 더 나아가 유통대리점에 판매하는 후판 가격 인상을 추진하고 있다. 철강업계는 유통시장의 수급상황 등을 고려해 인상 시점을 조율 중이다. 현대제철은 이미 지난 14 일 비조선용 후판 가격을 톤당 3 만원 더 올리겠다는 방침을 세웠다.

II . ISSUE & TREND

유통점 후판은 조선사의 2~3 차 협력사들이 주로 구매한다. 이 때문에 현대중공업과 삼성중공업, 대우조선해양 등 대형 조선업계의 경우 직접적인 타격을 받지 않는다. 하지만 협력사의 가격동향을 무시할 수 없다 보니 대형 조선업계가 갖게 될 압박감은 상당할 것으로 보인다.

전문가들은 조선사 후판 가격 역시 인상될 가능성이 높다고 보고 있다. 유승우 SK 증권 연구원은 "조선사 후판은 다른 철강재와 비교해 톤당 5 만원 정도 가격 인상 여력이 남아 있다"며 "향후 후판 가격이 오를 수밖에 없다는 추정에 당위성을 부여하는 소식"이라고 말했다.

철강업계가 조선사에 공급하는 후판 가격을 인상할 경우 조선업계는 큰 타격을 받을 전망이다.

실제로 최근 삼성중공업은 후판 가격 인상에 따른 선제적 원가반영으로 올해 4 천 900 억원, 내년 2 천 400 억원의 영업손실을 전망했다. 이는 지난해 합의한 후판 가격 5 만원 인상분이 고정된다는 가정 하에 전망된 실적이다. 즉, 후판 가격이 추가로 인상될 경우 손실규모는 더 커질 가능성이 크다.

조선업계 한 관계자는 "선박을 건조하는 데 있어서 원가의 상당 부분을 차지하는 후판 가격이 인상될 경우 막대한 피해로 이어질 수밖에 없다"며 "안 그래도 내년 수주절벽이 최대치에 이르고 구조조정도 미적지근한 상황에 원가 인상 압박까지 받는 현 상황이 답답하다"고 말했다.

4. 내년 유가전망 "상승" VS. "하락" 혼돈

세계 석유시장의 대표적 분석 및 예측 기구인 석유수출국기구(OPEC)와 국제에너지기구(IEA)의 2018 년 전망이 엇갈리고 있다.

블룸버그의 최근 보도에 따르면 OPEC 은 OPEC 과 러시아를 중심으로 하는 감산조치가 3 년 넘게 원유 가격을 압박해온 과잉 재고를 마침내 제거할 것으로 예상했다. 반면 에너지 소비국들에 자문을 제공하는 IEA 는 원유시장의 공급 우위 상황은 거의 달라지지 않을 것으로 내다봤다. 삭소뱅크의 상품전략헤드 올레 한센은 "OPEC 과 IEA 둘 다 맞을 수는 없다"면서 "저울추가 어느 방향으로 움직이건 시장에 큰 영향을 줄 것"이라고 말했다.

과거 원유 생산과 수출을 놓고 라이벌이었던 OPEC 과 러시아는 미국의 셰일석유를 견제하기 위해 공동 감산에 나서 올해 글로벌 공급 과잉을 3 분의 2 가량 제거했으며 지난달 30 일(현지시간) 감산 조치를

II . ISSUE & TREND

내년 말까지 연장하기로 합의했다. 국제 원유시장의 기준물인 브렌트유는 지난주 일시 배럴당 65 달러를 넘어서며 2 년 고점까지 전진했다. 지금 시장에선 OPEC 과 러시아가 내년에 미국 셰일석유의 대규모 생산 증가를 촉발하지 않으면서 나머지 공급 과잉을 소진시킬 수 있느냐가 관건이다.

IEA 와 OPEC 모두 감산 합의는 효과를 거두고 있음을 인정한다. IEA 에 따르면 선진국의 석유 초과 재고는 지난해 11 월 2 억 9100 만배럴에서 올해 10 월 1 억 1100 만배럴로 감소했다.

OPEC 과 IEA 의 의견이 갈리는 것은 내년 전망이다. OPEC 은 2018 년에 원유 재고가 약 1 억 3000 만배럴 대폭 축소되면서 내년 말까지 시장 재균형이 완료될 것으로 예측한다. 반면 IEA 는 신규 공급 증가분이 수요 증가를 앞서면서 재고 수준이 꾸준할 것으로 내다본다. IEA 는 지난 14 일 OPEC 에 '행복한 새해'를 빼앗기게 될 수도 있다고 경고했다.

OPEC 과 IEA 모두 내년 상반기 OPEC 원유 수요는 하루 평균 약 3230 만배럴로 전망하고 있다. 그러나 하반기 예측에 차이가 난다. OPEC 은 3400 만배럴, IEA 는 3270 만배럴을 제시하고 있다.

컨설팅회사 페트로매트릭스의 매니징 디렉터 올리베이라 제이콥은 "그들은 2018 년 상반기에는 같은 세상에 살다가 하반기에는 서로 다른 세상으로 나뉘게 된다"면서 "OPEC 은 강력한 원유 수요 증가를, 그리고 IEA 는 OPEC 에 속하지 않은 산유국들로부터의 강력한 공급 증가를 믿고 있다"고 설명했다.

OPEC 은 내년에 라이벌 산유국들의 공급이 하루 100 만배럴 확대될 것으로 예상하지만 IEA 는 160 만배럴 증가를 내다본다. 이들의 전망에 차이가 나는 것은 미국 셰일석유에 대한 견해가 다르기 때문이다. OPEC 은 2018 년 미국의 산유량 증가폭을 하루 72 만배럴로 예상하지만 IEA 는 약 20% 더 높게 전망한다.

PVM 오일 어소시에이츠의 분석가 타마스 바르가는 "내년도 셰일석유 생산을 둘러싼 불확실성이 2018 년의 펀더멘털한 상황을 아주 다르게 보는 결과를 낳았다"고 설명했다.

블룸버그는 미국에서 셰일석유 붐 둔화 신호들이 나타났다고 지적한다. 시추업자들은 비용 절감과 생산성 향상이라는 관점에서 한계에 도달했을 수 있으며 투자자들은 회사 이익을 생산 확대를 위해 재투입하기보다는 주주들에게 분배해줄 것을 요구하고 있다.

II . ISSUE & TREND

그러나 씨티그룹, 골드만삭스, 코메르츠뱅크 등 여러 기관의 분석가들은 OPEC 이 셰일석유 혁명을 계속 과소평가하고 있다고 경고한다. 코메르츠뱅크의 분석가 카르스텐 프리츠는 "OPEC 이 예상하는 내년도 글로벌 공급 증가분은 미국 단독으로도 거의 달성할 수 있다"면서 "때문에 IEA 의 전망이 보다 설득력을 지닌다는 데 의문이 없다"고 말했다.

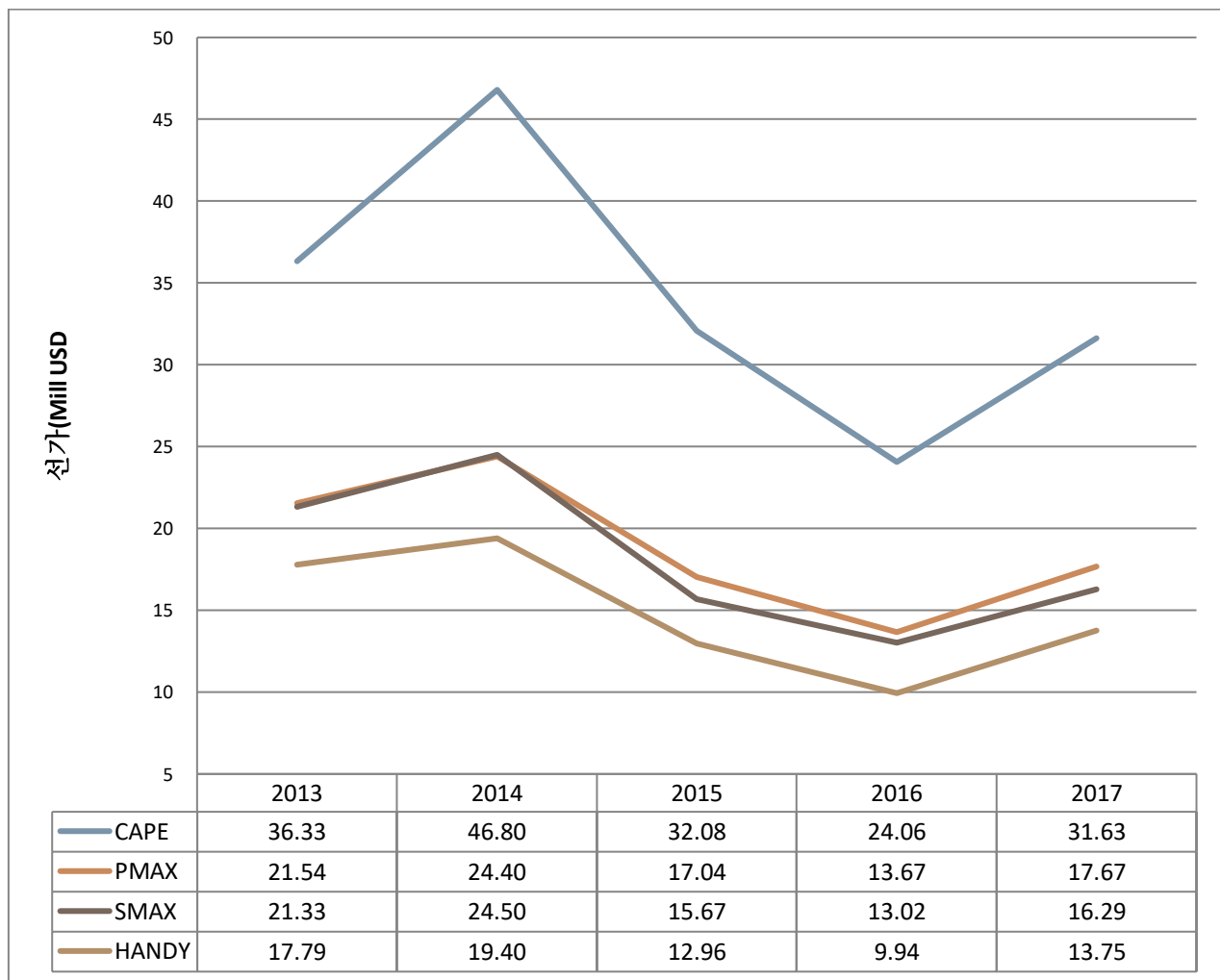
III. BULK CARRIER

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

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

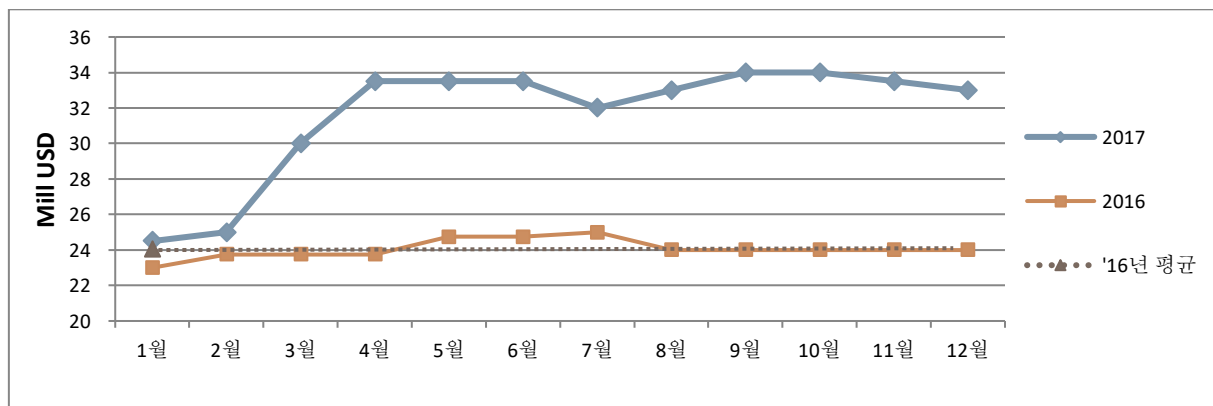
(◆선령 5 년기준, Million USD)



III. BULK CARRIER

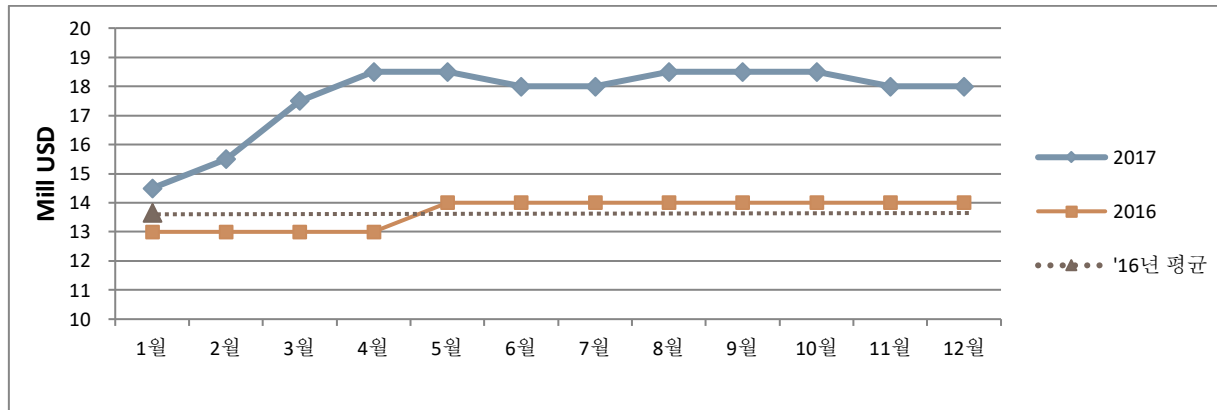
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00	33.00	34.00	34.00	33.50	33.00	31.6
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%	0.0%	0.0%	-4.5%	3.1%	3.0%	0.0%	-1.5%	-1.5%	-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%	35.4%	35.4%	28.0%	37.5%	41.7%	41.7%	39.6%	37.5%	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	17.70
		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	16.30
		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	13.80
		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	23.75	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

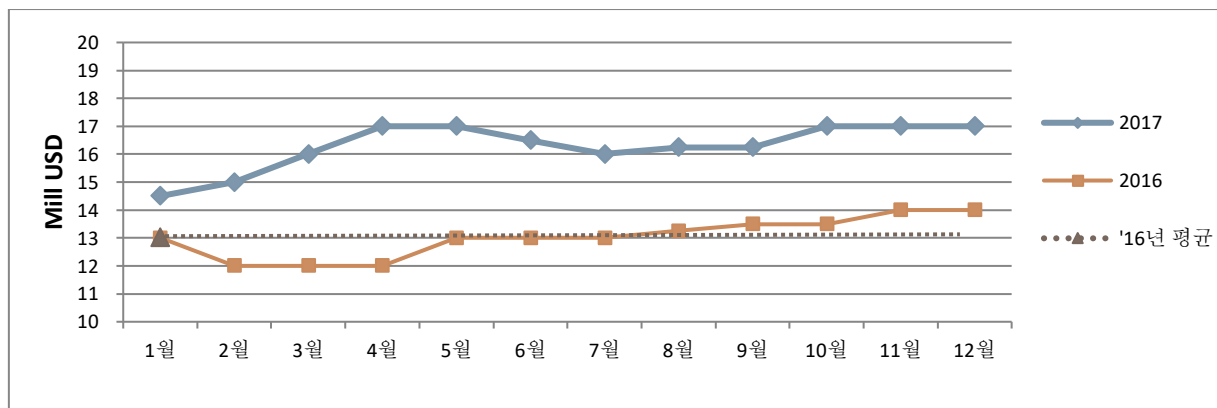


III. BULK CARRIER

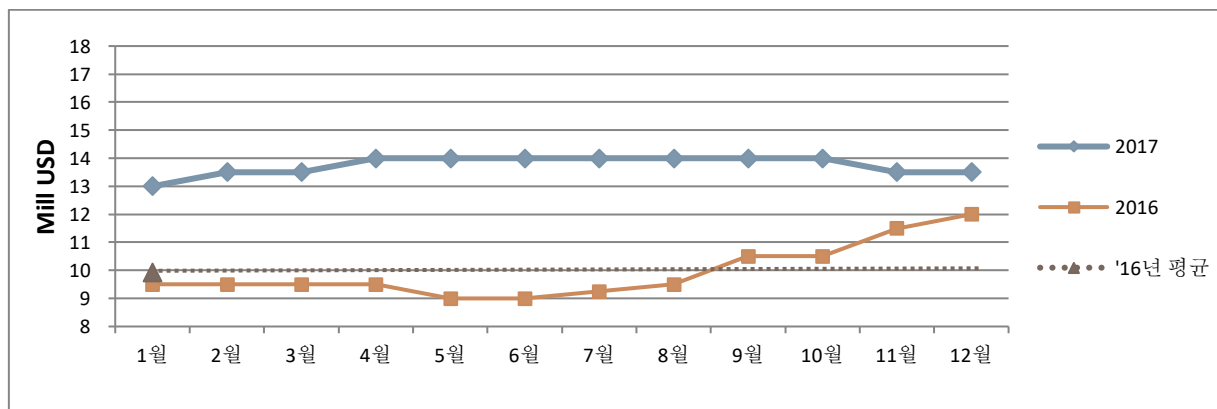
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CPO AMERICA	179,570	2010	ROMANIA(KOR)	B&W		24.5	German buyers (Rickmers) incl. t/c til May '18 @ \$11,525pd
BC	TRANS SHANGHAI	93,260	2010	CHINA	B&W		16.15	undisclosed buyer
BC	AMERICANA	91,941	2010	KOREA	B&W		14.8	Greek buyer (Safe Bulkers), Auction sale
BC	FRIEDRICH OLDENDORFF	74,483	2006	CHINA	B&W		10.7	Chinese buyer
BC	AEOLIAN BREEZE	74,350	2001	JAPAN	B&W		9.5	Far Eastern buyer
BC	POSEIDON	74,297	2002	KOREA	B&W		9	Chinese buyer
BC	SEAWING I	73,901	2005	CHINA	B&W		9.5	Chinese buyer
BC	ESSENCE OF SEATREK	63,500	2015	CHINA	B&W	C 4x36t	21.3	USA buyer (Eagle Bulk)
BC	SPIRIT OF SEATREK	63,132	2015	CHINA	B&W	C 4x36t	21.3	
BC	ALBION	58,732	2008	CHINA (JPN)	B&W	C 4x30t	13.3	undisclosed buyer
BC	CANARY K	58,223	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	16.7	Greek buyers (Neptune Lines)
BC	U LUCKY	57,000	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	11.4	Greek buyer
BC	AYSENAZ S	46,708	2001	JAPAN	MITSU	C 4x30t	7.75	Chinese buyer
BC	CLIPPER PANORAMA	32,688	2011	CHINA	B&W	C 4x30.5t	10.1	Hong Kong buyer
BC	CLIPPER SELO	32,389	2011	CHINA	B&W	C 4X30T	10.1	

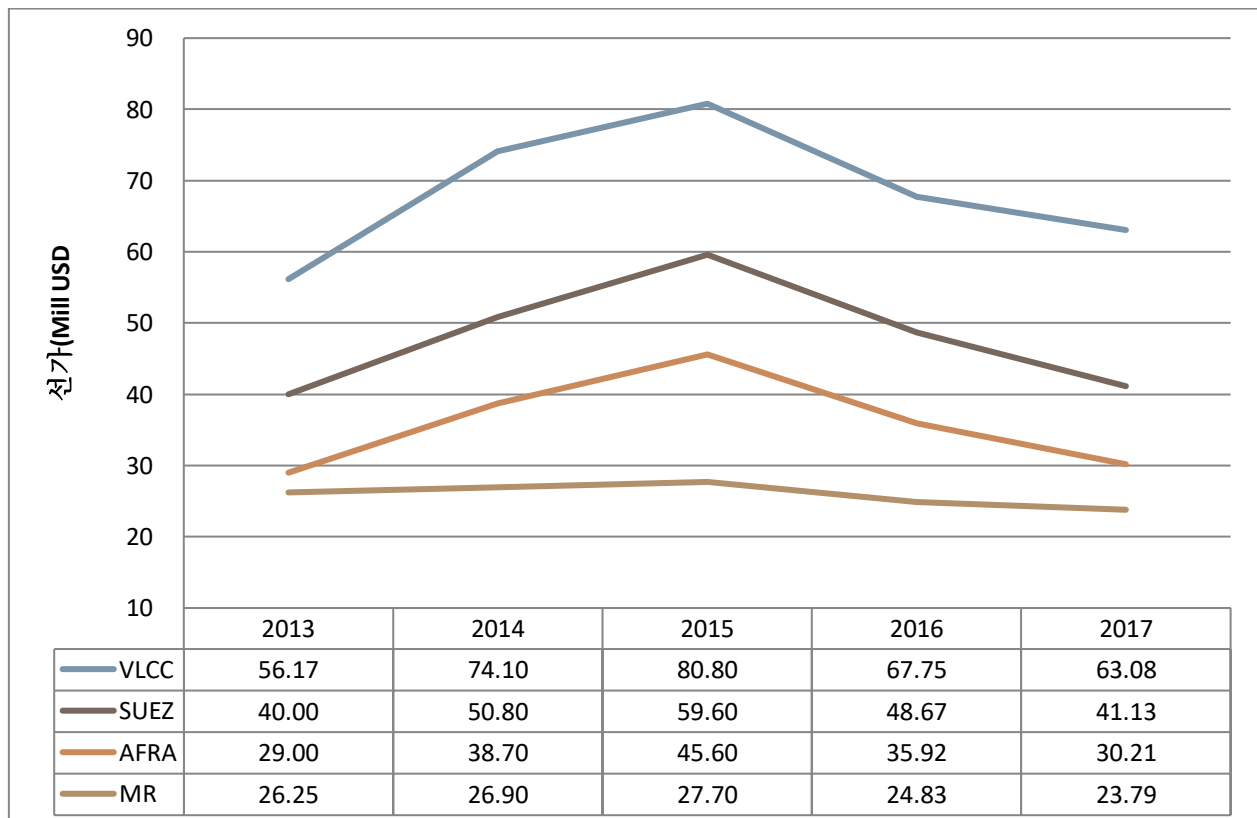
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17 -10%	74.10 32%	80.80 9%	67.75 -16%	63.08 -6.9%
Suezmax 160K	40.00 -10%	50.80 27%	59.60 17%	48.67 -18%	41.13 -15.5%
Aframax 105K	29.00 -5%	38.70 33%	45.60 18%	35.92 -21%	30.21 -15.9%
MR 47K	26.25 5%	26.90 2%	27.70 3%	24.83 -10.3%	23.79 -4.2%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94 13%	13.00 9%	12.60 -3%	13.92 10.4%	12.42 -10.8%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

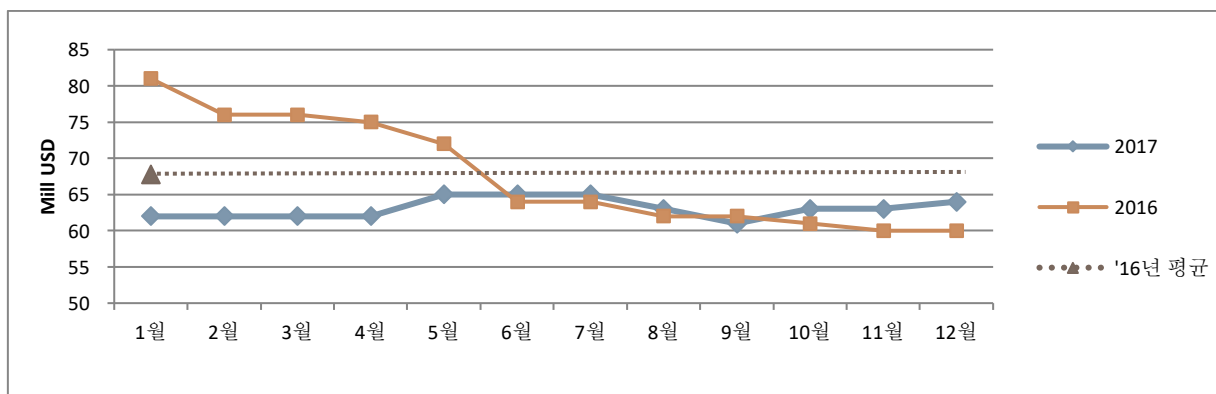
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

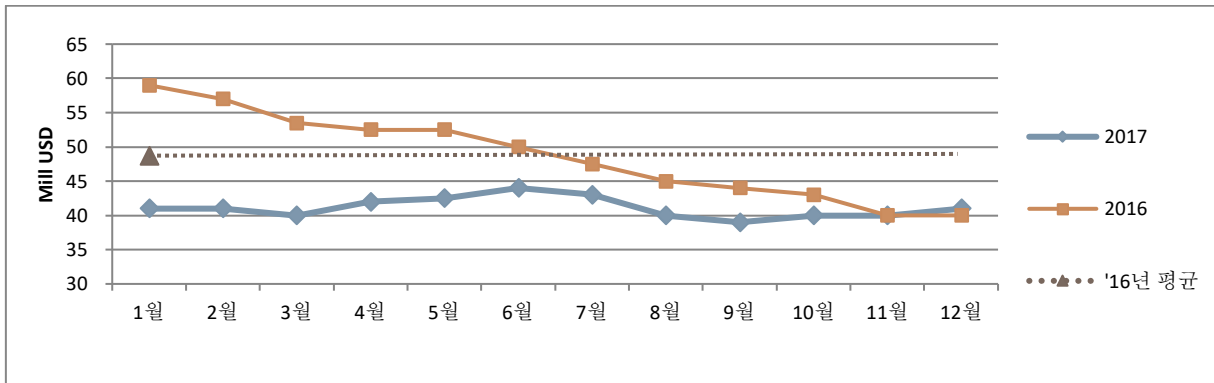
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	10 월	11 월	12 월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00	63.00	64.00	63.1
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	-3.1%	-3.2%	3.3%	0.0%	1.6%	-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%	-9.7%	1.6%	1.6%	1.6%	-1.6%	3.3%	5.0%	6.7%	-6.9%
	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	31.00	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%	3.3%	-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-28.8%	-25.0%	-20.5%	-16.2%	-11.4%	-9.1%	-7.7%	-4.8%	3.4%	6.9%	-15.9%
	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	25.00	23.8
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	6.7%	4.2%	0.0%	0.0%	-2.1%	0.0%	2.1%	0.0%	4.2%	-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%	-12.7%	-5.7%	4.2%	8.7%	2.2%	2.2%	9.1%	9.1%	13.6%	-4.2%
	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	13.00	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%	8.3%	-
		전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%	-12.3%	-10.5%	-10.7%	-9.1%	-8.9%	-14.3%	-14.3%	-9.4%	0.0%	-10.8%
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	13.00	13.9	

VLCC-310K

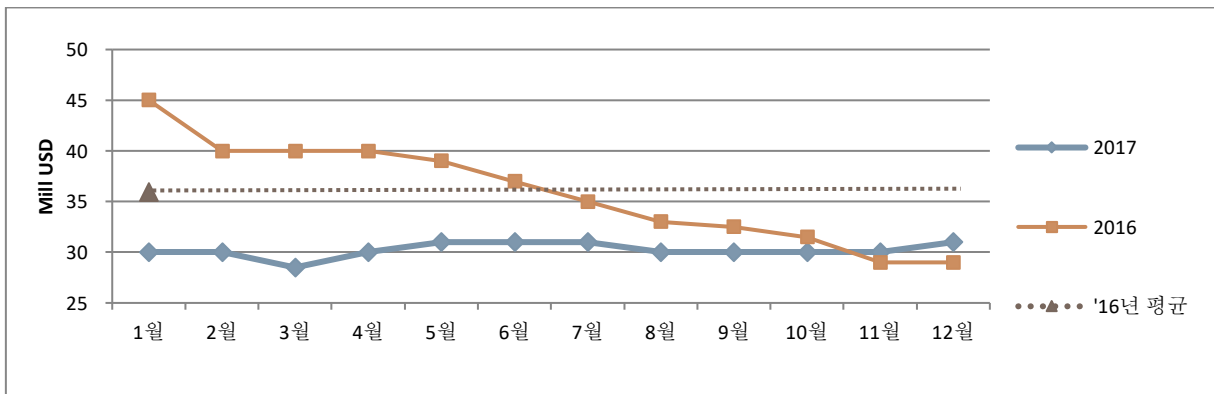


IV. TANKER

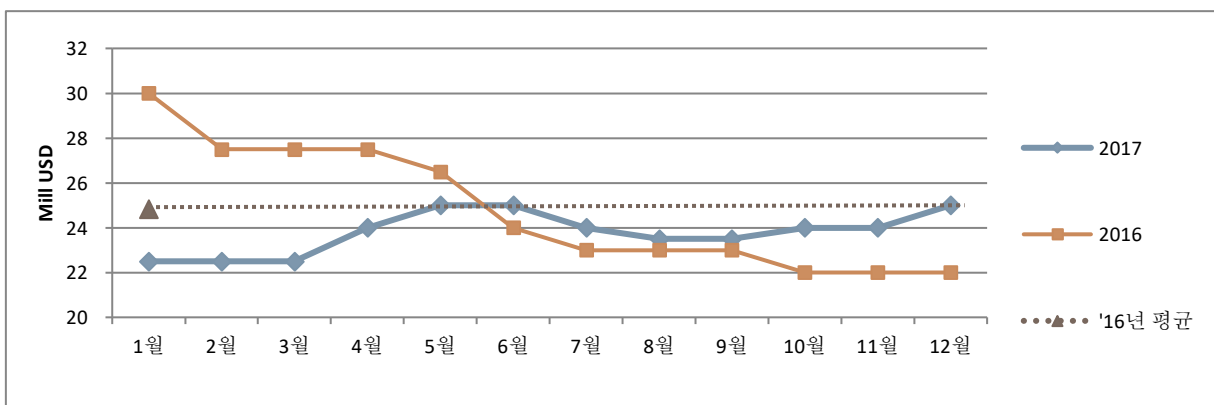
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	HYUNDAI SAMHO S813	114,000	2018	KOREA	B&W		44	Greek buyer (Lemos N.S.)
TANKER	BM BONANZA	105,614	2007	JAPAN	SULZ		39	Far Eastern buyer
TANKER	BM BREEZE	105,387	2008	JAPAN	B&W			
TANKER	SHIGE MARU (Bowsruster/CPP)	4,999	2007	JAPAN	WAR T		--	undisclosed buyer
OIL/CH EM	FAIRCHEM YUKA (stst)	19,961	2010	JAPAN	B&W	2&3	18.5	Dutch buyer (Ace Tankers)
OIL/CH EM	CHEMSTAR SEVEN (stst)	19,870	2005	JAPAN	B&W	2&3	12.2	Korean buyer
OIL/CH EM	NORDPORT	13,126	2008	KOREA	B&W	2&3	8.3	Far Eastern buyer
LPG	ODYN GAS	5,174	1995	JAPAN	MITSU		4.1	Thai buyer (Siamgas&Petrochemicals PCL)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

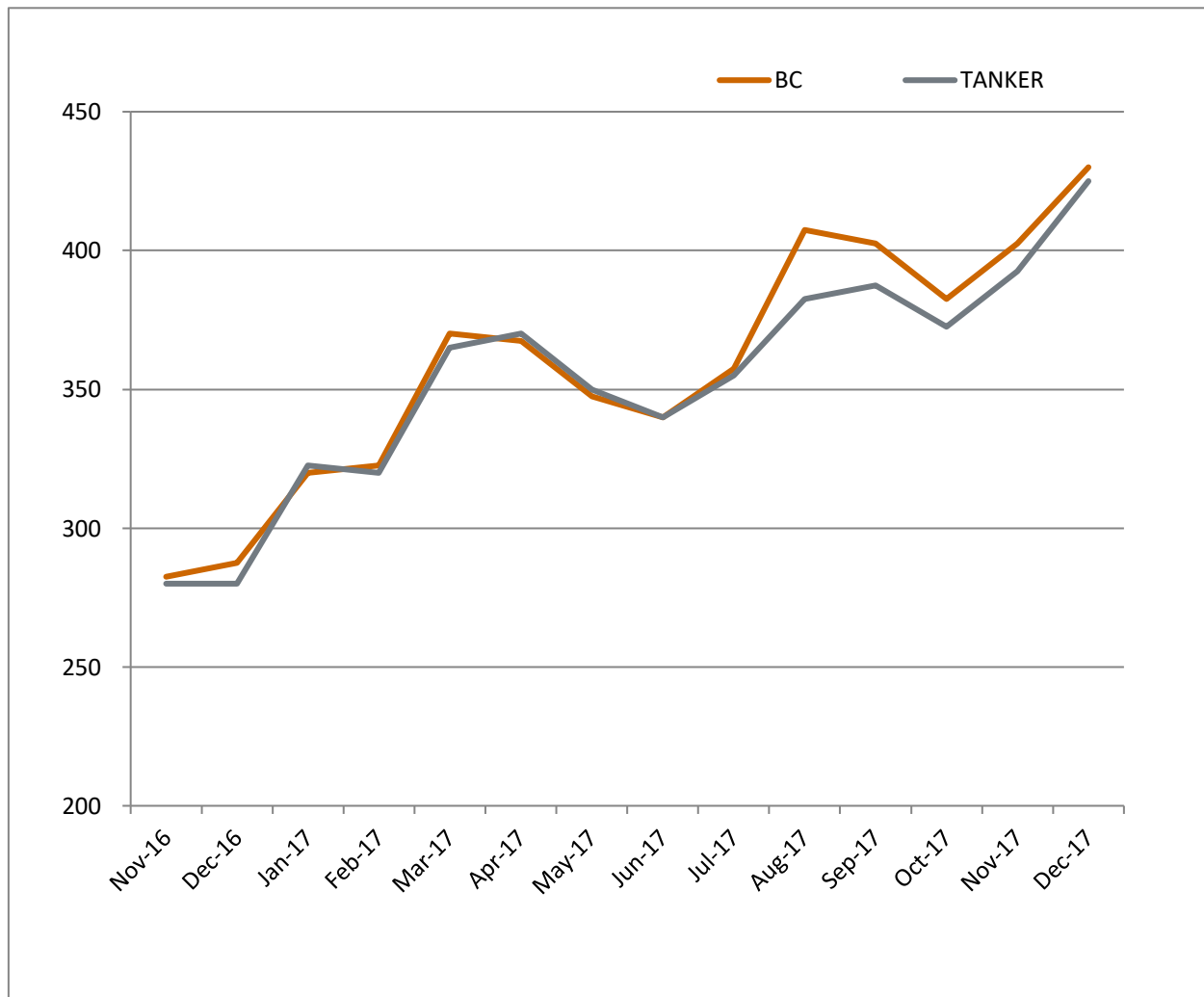
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	BONAIRE	52360	2010	PHILIPPINES(KOR)	B&W	4330	TEU	12or18	Korean buyers (SM Lines)
CONT	RYUJIN NAKIRA	25700	2007	JAPAN	B&W	2553	TEU	10	Norwegian buyer
CONT	PASSAT SUMMER	39008	2005	POLAND	B&W	2732	TEU	8.5	Taiwanese buyers (Wan Hai Lines)
CONT	CAP BLANCHE	37800	2006	GERMANY	B&W	2742	TEU	10.6	German buyer
CONT	CAP PASADO	37800	2006	GERMANY	B&W	2742	TEU	10.6	
CONT	CAP VILANO	37800	2006	GERMANY	B&W	2742	TEU	10.6	

V. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 12 월	2017 년 12 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	290.00	425.00	8.3%	46.6%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	292.50	430.00	6.8%	47.0%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

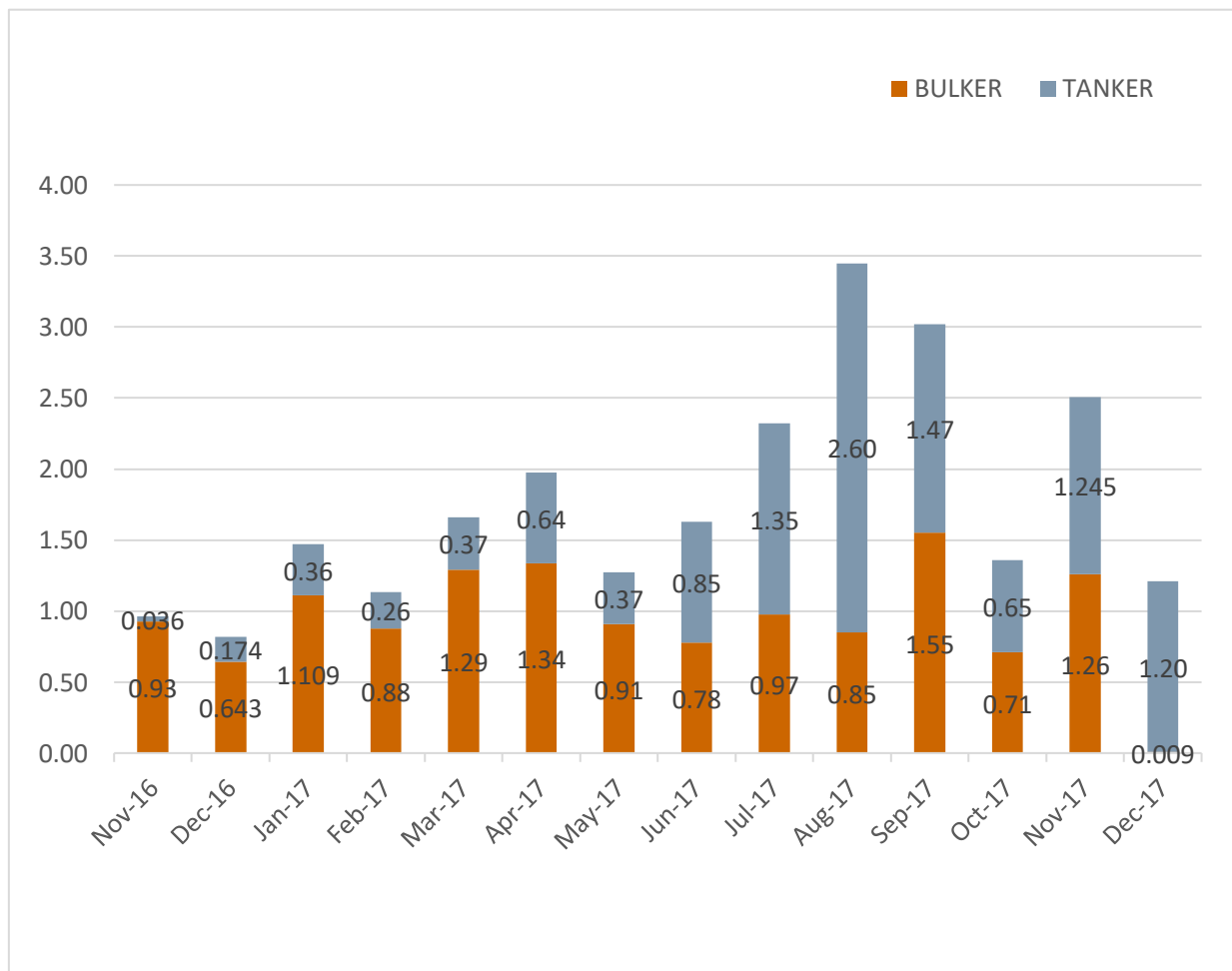


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 12 월		2017 년 12 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	11.35	396.6%	111	241.3%	0.17	2	1.20	589.5%	11	450.0%
BC	27.34	428	11.66	42.7%	288	67.3%	0.64	14	0.01	-98.6%	3	-78.6%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

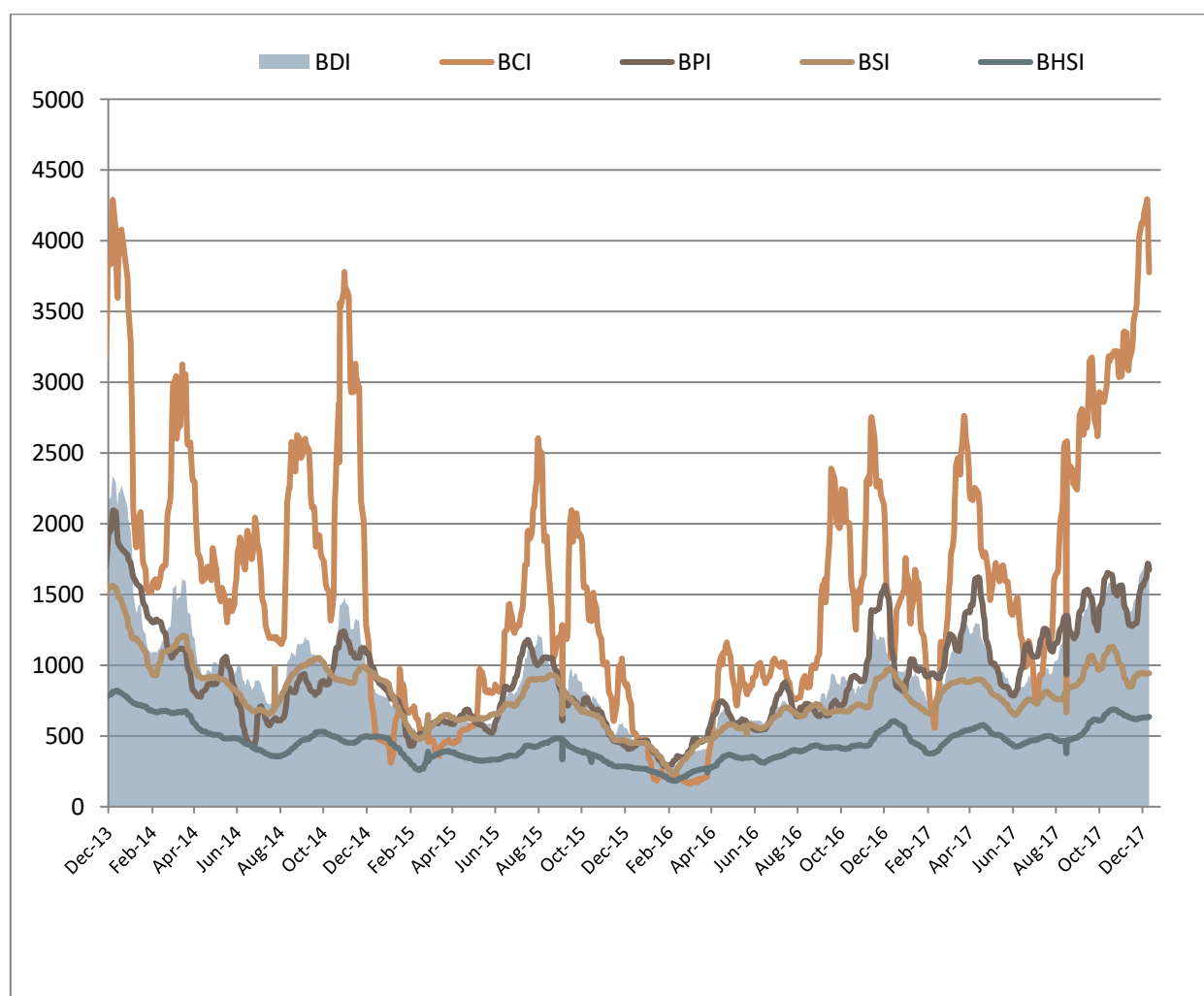
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
TAN KER	PLATA GLORY	300,133	38361	1999	JAPAN	B&W	438	Full Sub-conti option
TAN KER	MOSCOW STARS	106,450	16321	1999	JAPAN	SULZ	415	AS IS Singapore
TAN KER	ADMIRAL L	41,100	8000	1990	JAPAN	MITSU	430	INDIA
OIL/ CHE M	CASSENDRA	40,584	9597	1996	CROATIA	SULZ	375	AS IS Bandar Abbas, partial gas free
TAN KER	AGIASMA	29,996	6884	1989	POLAND	B&W	370	BANGLADESH, under tow
TAN KER	NIREAS	29,979	10203	1985	JAPAN	B&W	375	AS IS Bandar Abbas, partial gas free
PCC	ZARAH SOFIA	9,234	6920	1985	JAPAN	B&W	422	BANGLADESH

VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-12-15	2017-12-08	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1619	1702	▼ -83.00	2337	290
BCI	3777	4193	▼ -416.00	4329	161
BPI	1677	1588	▲ 89.00	2096	282
BSI	942	943	▼ -1.00	1562	243
BHSI	636	631	▲ 5.00	821	183



VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	372.00	▲4.00	345.00	▲2.00	347.50	▼-2.00
IFO180	397.00	▲4.00	384.50	▲5.50	409.00	▲0.00
MGO	562.00	▲5.50	545.00	▼-2.00	575.00	▲2.00

❖ 기준일 : 12 월 15 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-12-08	2017-12-01	CHANGE
미국달러	1086.70	1092.70	▼-6.00
일본엔(100)	967.50	966.09	▲1.41
유로	1278.94	1286.71	▼-7.77
중국위안	164.41	165.18	▼-0.77

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
발표회	'화주-물류기업' 해외동반진출 컨설팅 지원사업	12.22 (금)	대한상공회의소 소회의실 3	- 해외 동반 진출 성공 사례 - 민관 합동 물류지원센터 사업 소개
행사	2018 년 해양수산가족 신년인사회	1.3 (수) 11 시	세종문화회관 세종홀	해양수산부, 한국해양산업총연합회, 한국수산업총연합회 주최
포럼	런던 선박 금융 포럼	1.24 (수)	The Dorchester, Park Lane, 런던	- 내년 산업 전망과 금융권 영향 관련 https://www.marinemoney.com/forum

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)

Tyler Kwon (권병찬 사원)

Tel. 070-7771-6418

Mob. 010-9958-9869

snp@stlkorea.com

tyler@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