MEIC 해운거래정보센터
Maritime Exchange Information Center

Volume 207
Jun 24th 2016

# MEIC Dry Bulk Weekly Report

www.meic.kr

## MEIC 평균용선료 (단위:USD/DAY)

| TYPE | 2015 Average | APR-16 | MAY-16 | 17-JUN | 24-JUN | +/- |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CAPE | 9,811 | 7,678 | 8,656 | 8,116 | 7,692 | ▼ 424 |
| PANAMAX | 6,218 | 5,645 | 5,502 | 4,928 | 5,311 | ▲ 383 |
| SUPRAMAX | 7,542 | 5,316 | 5,743 | 5,957 | 6,314 | ▲ 357 |
| HANDY | 5,481 | 4,555 | 4,673 | 4,901 | 5,118 | ▲ 217 |

## 선박 연료유 가격 (단위:USD)

| | PORT | 16-JUN | 23-JUN | +/- |
|---|---|---|---|---|
| IFO380 | Rotterdam | 216.0 | 231.0 | ▲ 15 |
| | Singapore | 229.0 | 245.0 | ▲ 16 |
| | Busan | 253.0 | 260.0 | ▲ 7 |
| | Gibraltar | 230.0 | 245.0 | ▲ 15 |
| | Hongkong | 238.0 | 254.0 | ▲ 16 |
| MGO | Rotterdam | 419.0 | 433.0 | ▲ 14 |
| | Gibraltar | 460.0 | 466.0 | ▲ 6 |
| | Busan | 460.0 | 470.0 | ▲ 10 |
| | Singapore | 430.0 | 440.0 | ▲ 10 |
| | Hongkong | 450.0 | 466.0 | ▲ 16 |

## 해운시황

| CAPE | PANAMAX | SUPRAMAX | HANDY |
|---|---|---|---|

## MEIC 선가 / 운임지수

### MEIC 신조선 & 중고선 가격 (단위:DWT,USD백만)

| TYPES | | Newbuilding | Resale | 5 Year | 10 Year |
|---|---|---|---|---|---|
| CAPE | 180K | 42.80 | 35.34 | 23.04 | 13.29 |
| PANAMAX | 92K | 26.98 | - | - | - |
| | 82K | 24.07 | - | - | - |
| | 74K | 23.58 | 21.89 | 12.91 | 7.24 |
| SUPRAMAX | 64K | 22.50 | - | - | - |
| | 58K | 21.80 | 18.96 | 11.43 | 6.88 |
| HANDY | 33K | 19.36 | 15.93 | 8.16 | 5.63 |

| | 항로번호 | 항로 | 운임 (USD/TON) | 항로번호 | 항로 | 용선료 (USD/DAY) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CAPE | MC1 | Saldanha Bay-Qingdao | 6.94 | MC6 | PRC/Japan-Brazil-PRC/Japan | 6,938 |
| | MC2 | W.Australia-Qingdao | 4.33 | MC7 | PRC/Japan-E.Australia-PRC/Japan | 6,550 |
| | MC3 | R.Bay-Qingdao | 6.08 | MC8 | A.R.A/Gib-Bolivar-A.R.A/Gib | 5,238 |
| | MC4 | Newcastle-Zhoushan | 6.09 | MC9 | A.R.A/Gib-USEC/Canada-PRC/Japan | 12,043 |
| | MC5 | Tubarao-Qingdao | 9.28 | | | |

| | 항로번호 | 항로 | 용선료 (USD/DAY) | 항로번호 | 항로 | 용선료 (USD/DAY) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| P'MX | MP1 | S.PRC-Indonesia-S.PRC | 4,310 | MP5 | Busan-CIS-N.PRC | 4,463 |
| | MP2 | F.EAST-Australia-EC India | 4,625 | MP6 | Passing Gib-USG-F.EAST | 8,713 |
| | MP3 | PRC-NOPAC or Australia-PRC | 4,620 | MP7 | Passing Gib-USG-Skaw/Passero | 5,413 |
| | MP4 | S'pore-ECSA-F.EAST | 5,038 | | | |

| | 항로번호 | 항로 | 용선료 (USDDAY) | 항로번호 | 항로 | 용선료 (USD/DAY) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| S'MX | MS1 | PRC-NOPAC or Australia-PRC | 5,331 | MS5 | S.PRC - Indonesia - EC.India | 5,853 |
| | MS2 | USG-S'pore/Japan | 12,427 | MS6 | S.PRC - Indonesia - PRC | 5,029 |
| | MS3 | CJK via Indonesia/Phil- PRC (Nickel Ore) | 5,348 | MS7 | USG-Skaw/Passero | 8,542 |
| | MS4 | S'pore/Japan-USG | 1,673 | | | |

| | 항로번호 | 항로 | 용선료 (USDDAY) | 항로번호 | 항로 | 용선료 (USD/DAY) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HS | MH1 | F.EAST-SE Asia | 5,360 | MH4 | Busan-CIS-F.EAST | 4,790 |
| | MH2 | PG-WC India-F.EAST | 4,890 | MH5 | Skaw/Passero-USG-Skaw/Passero | 6,290 |
| | MH3 | S.PRC-SE Asia-F.EAST | 4,260 | | | |

※ 날씨기호(전주대비 변화)

## 목 차

주간 동향 ..... 2
케이프 ..... 3
파나막스 ..... 5
수프라막스/핸디 ..... 7
..... 9
6,975
7,363 ..... 10
5,650
..... 14
12,475
항만 동향 ..... 15
4,000
향 ..... 16
8,413
5,300 ..... 17
중고선 ..... 18
5,600
..... 19
4,173
선대 ..... 20
8,410
세계 경제 ..... 21
4,604 ..... 22
6,140 ..... 23

# 케이프

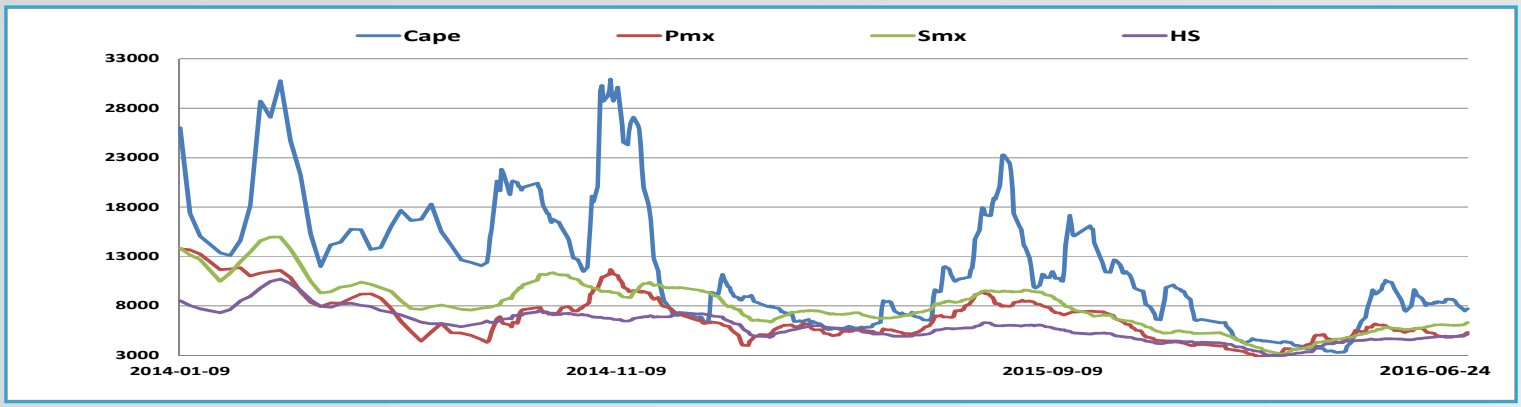
## 케이프 하락, 파나막스 이하 상승 전환

- 이번 주 드라이벌크 시장은. 케이프선의 경우 태평양 수역은 하락세가 지속되는 반면, 대서양 수역에서 선주들은 유가 상승을 극동향 운임에 반영시키려는 보습이다. 파나막스선은 공급이 타이트해지면서 태평양 수역에서 긍정적인 모습이 나타나면서, Period 에 대한 선주들의 관심이 증가하는 모습이다. 수프라막스/핸디선은 대부분의 항로에서 지난주 대비 상승세를 보였다.

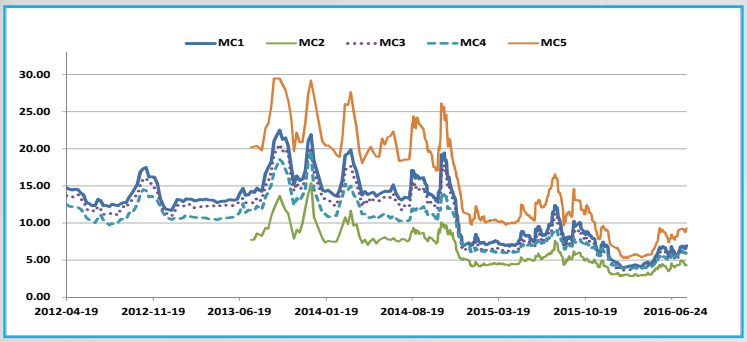
- 해운업황의 계절적 특수성 중 하나로 Summer 마켓이 회자되곤 한다. 여름철 계절적 요인으로 인해 시장 참여자들의 활동이 감소하면서 여름철 운임시장이 상대적으로 약세를 보인다는 견해이다. 과거 10년간 6월-8월동안 월별 운임 시장 변화 추이를 살펴본 결과, 일부 선형과 항로에서는 오히려 운임시장이 상승하는 모습을 보여 Summer 마켓을 드라이벌크 시장의 일반적인 현상으로 해석하기 어려울 것으로 판단된다. 케이프선은 7월 서호주-극동항로에서 전월대비 약세를 보였으나, 브라질-극동항로는 반대로 6월이후 운임 상승 추세가 유지되었다. 파나막스선이하 선형에서는 수프라막스/핸디선을 포함하여 대부분의 항로에서 과거 10년간 7월 평균 운임이 6월-8월동안 가장 높은 수준인 것으로 나타났으며, 단기적으로 운임 시장 등락하는 모습을 보였다. 결국 여름철 운임 시장 약세를 기대하는 Summer 마켓은 여름철 휴가 시즌 등으로 시장 참여자들의 단순 기대 심리가 반영된 것으로 실물 시장은 다른 방향으로 움직인 것이다.

- 다음 주 드라이벌크 시장은 철광석 메이저 화주들이 시장에 복귀할 것으로 예상되어 케이프선의 서호주-극동 항로에 대한 긍정적인 모습을 예상한다. 파나막스선 이하에서는 석탄 항로에서 신규 수요로 7월초 타이트한 공급 상황이 유지되면서 긍정적인 분위기가 지속될 것으로 전망한다.

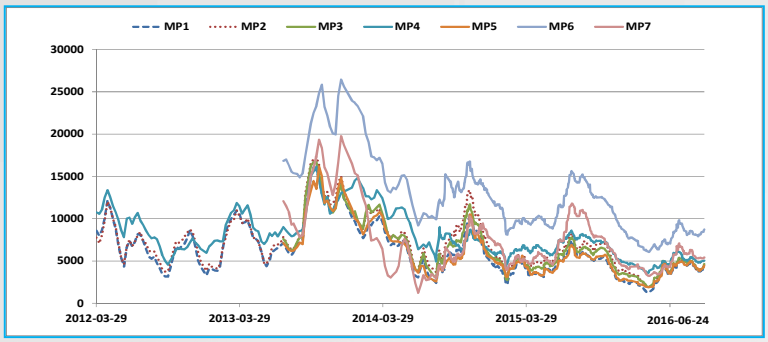
### MEIC 평균 용선료 추이



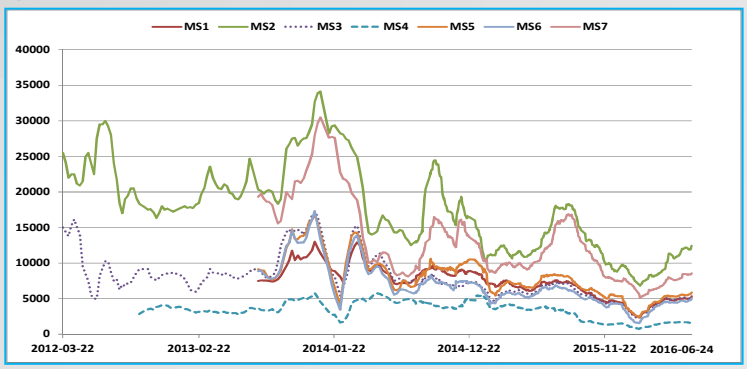

### MEIC 케이프 항로별 운임 추이



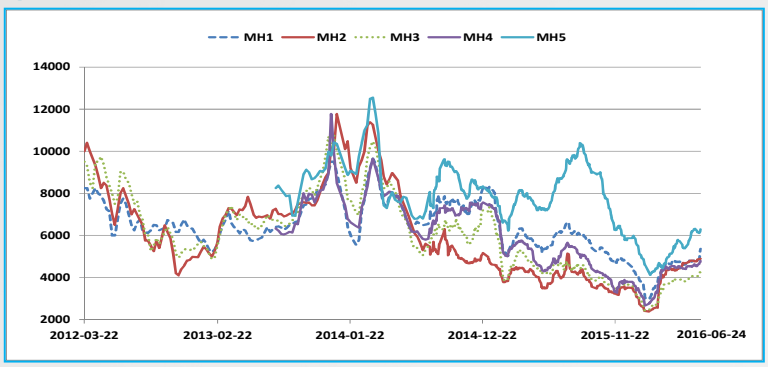

### MEIC 파나막스 항로별 용선료 추이




### MEIC 수프라막스 용선료 추이




### MEIC 핸디 용선료 추이



# 케이프

## 하락세에서 주후반 회복 시도

- 이번 주 케이프 시장은 대부분의 항로에서 하락세를 보이다가 주후반 회복하려는 모습이나 아직 지난주 수준에 미치지 못하는 상황이다. 태평양 수역은 서호주-극동 항로에서 약세가 지속되었고, 브라질-극동향은 유가 상승분을 운임에 반영하려는 모습이다.

- 태평양 수역은 지난주 메이저 화주들이 다수의 서호주-극동향 성약을 체결하건 이후, Rio Tinto 정도만 Spot 시장에서 활동하면서 운임은 하락세로 전환되어 2주전 USD 5.0/Ton 수준이었던 운임이 USD4.3/Ton 수준까지 하락하는 모습을 보였다.

- 대서양 수역은 공급 여건이 타이트한 상황에서 브라질-극동향 철광석 수요가 증가하면서 USD9/Ton 이하로 하락했던 운임은 재차 상승하여 USD9.4/Ton 수준까지 상승하였다. 브라질 운임 상승세는 남아공-중국 항로에 대한 상승 기대감으로 이어지는 모습이다.

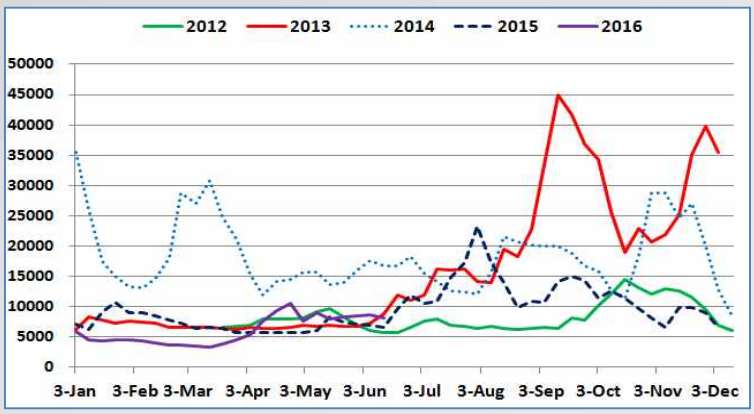
- 철광석 시장 양대 화주인 Vale와 BHP Billiton의 합작사인 Samarco는 지난해 10월 브라질 댐 붕괴사고 이후 광산 운영 재개를 위해 노력해왔다. 금년 3월에는 브라질 정부 당국과 2018년까지 USD1.1Bil을 피해지역 복구 비용으로 우선 지급하고, 2021년까지 USD200Mil – USD400Mil을 추가 지급하기로 합의하는 등 적극적으로 피해복구와 환경개선 의지를 보였다. 그러나, 작업재개에 필요한환경관련 허가가 지연되면서 금년 내 철광석 생산을 재개하려는 계획은 지연이 불가피한 상황인 것으로 전해지면서, 직원 천 명이상해고를 포함한 구조조정안을 발표하였다. 사업재개 시점이 불투명한 가운데, 동사는 작업이 재개될 경우 연 19백만톤을 생산 목표로 하고 있으며, 이는 사고 이전 수준인 연 30백만톤 수준에 훨씬 못 미치는 수준이다. 연 19백만톤은 180K 기준 월 9척 정도에 해당하는 수요 요인으로 2015년 브라질 전체 철광석 수출량 366백만톤의 5.19% 수준이나, 호주 수출량 804백만톤의 2.36% 인 점을 감안한다면, 브라질내 다른 광산이나 호주산 등으로 대체 가능한 물량 수준인 것으로 파악된다. 결국 동사의 생산 재개 지연이 2016년 하반기 케이프선 운임 시장에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 예상한다

- 다음 주 케이프 시장은 태평양 수역에서 메이저 화주들이 시장에 복귀하면서 7월 선적수요가 유입될 경우, 운임 시장은 다시 상승세로 전환될 것으로 예상한다. 대서양 수역은 브라질-극동향 항로에 대한 선주들의 운임 상승에 대한 기대감으로 USD9/Ton 중반 수준에서 용선주의 저항이 있을 것으로 전망한다.

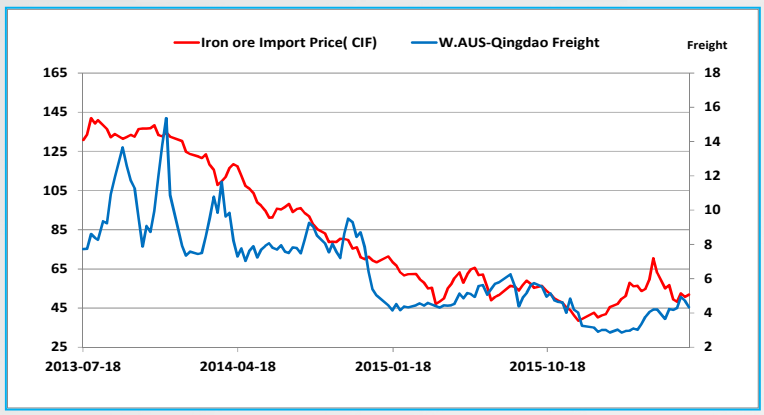
### MEIC 용선료

| CODE | ROUTE | APR | MAY | 17-JUN | 24-JUN | +/- |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MC1 | 160,000MT Saldanha Bay-Qingdao | 6.03 | 6.07 | 6.65 | 6.94 | ▲ 0.29 |
| MC2 | 160,000MT W.Australia-Qingdao | 3.99 | 4.04 | 4.71 | 4.33 | ▼ 0.38 |
| MC3 | 150,000MT R.Bay-Qingdao | 5.47 | 5.51 | 5.99 | 6.08 | ▲ 0.09 |
| MC4 | 130,000MT Newcastle-Zhoushan | 5.03 | 5.35 | 5.99 | 6.09 | ▲ 0.10 |
| MC5 | 160,000MT Tubarao-Qingdao | 7.96 | 8.03 | 9.10 | 9.28 | ▲ 0.18 |
| MC6 | PRC/Japan-Brazil-PRC/Japan | 6,292 | 5,952 | 6,975 | 6,938 | ▼ 37 |
| MC7 | PRC/Japan-E.Australia-PRC/Japan | 5,539 | 5,421 | 7,363 | 6,550 | ▼ 813 |
| MC8 | A.R.A/Gib-Bolivar-A.R.A/Gib | 6,263 | 8,329 | 5,650 | 5,238 | ▼ 412 |
| MC9 | A.R.A/Gib-USEC/Canada-PRC/Japan | 12,618 | 14,923 | 12,475 | 12,043 | ▼ 432 |
| | T/C Average(180,000DWT) | 7,678 | 8,656 | 8,116 | 7,692 | ▼ 424 |

### MEIC 케이프 평균용선료 추세비교(1~12월)




### 서 호주 철광석 운임 VS 철광석 수입가격



## 항해용선 계약

| | VSL Name | Cargo Q'ty | L/Port | D/Port | LYCN | FRT(USD/Ton) | Terms | Charterer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Atlantic | Cosco TBN | 130,000/10 | Norfolk | Rotterdam | 05/14 July | 5.30 | 30,000shinc/25,000shinc | TKS |
| | RWE TBN | 170,000/10 | Ponta Da Madeira | Rotterdam | 10/24 July | 4.25 | 6 days shinc | TSK |
| | Bergebulk TBN | 160,000/10 | Puerto Bolivar | Rotterdam | 16/20 July | 4.75 | 50,000shinc/25,000shinc | Oldendorff |
| | Berge Eiger | 160,000/10 | Puerto Bolivar | Rotterdam | 16/20 July | 4.75 | 50,000shinc/25,000shinc | Oldendorff |
| F/Haul | Marigo P | 170,000/10 | Acu | Qingdao | 16/25 July | 9.05 | Scale/30,000shinc | Anglo American |
| | Colossus | 150,000/10 | Nouadhibou | Qingdao | 10/20 Jluy | 10.25 | 30,000shinc/30,000shinc | SwissMarine |
| | TBN | 170,000/10 | Ponta Da Madeira | Kakogawa | 25 July/03 Aug | 11.25 | Scale/40,000shinc | Kobe Steel |
| | CCL TBN | 170,000/10 | Tubarao | Qingdao | 01/10 July | 8.85 | Scale/30,000shinc | Cargill |
| | Simon LD | 170,000/10 | Tubarao | Qingdao | 10/19 July | 8.90 | Scale/30,000shinc | Caravel |
| | Caravel TBN | 170,000/10 | Tubarao | Qingdao | 29 June/08 July | 8.80 | 3 days shinc/30,000shinc | Vale |
| | Pacific Century | 170,000/10 | Tubarao | Qingdao | Early August | 9.00 | Sclae/30,000shinc | Caravel |
| | Global Mercator | 170,000/10 | Tubarao | Qingdao | 08/17 July | 9.25 | Scale/30,000shinc | Oldendorff |
| | Golden Zhoushan | 170,000/10 | Tubarao | Qingdao | 17/26 July | 9.40 | Sclae/30,000shinc | Panocean |
| Pacific | Cosbulk TBN | 170,000/10 | Dampier | Qingdao | 04/08 July | 4.25 | Scale/30,000shinc | Rio Tinto |
| | Abyo Audrey | 170,000/10 | Dampier | Qingdao | 08/12 July | 4.28 | Sclae/30,000shinc | Rio Tinto |
| | TBN | 160,000/10 | E.Australia | Qingdao | 08/14 | 4.70 | Scale/30,000shinc | Hyundai Glovis |
| | Cosco TBN | 162,000/10 | Hay Point | Qingdao | 20/27 July | 4.75 | 50,000shinc/30,000shinc | BHP Billiton |
| | TBN | 150,000/10 | Kalimantan | Mundra | 10/20 July | 4.15 | 12,000shinc/40,000shinc | Jiangsu Steamship |
| | TBN | 130,000/10 | Newcastle | Dangjin | 11/17 July | 6.00 | Scale/30,000shinc | Trafigura |
| | Great Dynasty | 160,000/10 | Port Hedland | Qingdao | 02/04 July | 4.70 | Scale/30,000shinc | FMG |
| | Navios Bonavis | 160,000/10 | Port Hedland | Qingdao | 02/04 July | 4.70 | Scale/30,000shinc | FMG |
| | Herodotus | 160,000/10 | Port Hedland | Qingdao | 07/10 July | 4.40 | Scale/30,000shinc | Oldendorff |
| | TBN | 170,000/10 | Port Hedland | Qingdao | 02/04 July | 4.45 | 80,000shinc/30,000shinc | Classic Maritime |
| | Panocean TBN | 190,000/10 | Port Walcott | Pohang | 06/July | 3.57 | 100,000shinc/50,000shinc | POSCO |
| | TBN | 150,000/10 | Richards Bay | Gangavaram | 15/19 July | 5.60 | Sclae/30,000shinc | Libra |
| | Scope | 170,000/10 | Saldanha Bay | Qingdao | 01/04 July | 6.50 | Sclae/30,000shinc | Anglo American |
| | Anangel Destiny | 170,000/10 | Saldanha Bay | Qingdao | 30/June | 6.50 | Sclae/30,000shinc | Anglo American |
| | Cargill TBN | 170,000/10 | Saldanha Bay | Qingdao | 08/10 July | 7.10 | Sclae/30,000shinc | Anglo American |
| | SwissMarine TBN | 170,000/10 | Saldanha Bay | Qingdao | 08/10 July | 7.25 | Sclae/30,000shinc | Cargill |
| | TBN | 170,000/10 | Teluk Rubiah | Qingdao | 29 June/ 02 July | 3.60 | 90,000shinc/30,000shinc | Vale |
| | Zosco TBN | 170,000/10 | Teluk Rubiah | Qingdao | 02/05 July | 3.40 | 90,000shinc/30,000shinc | Vale |
| | TBN | 170,000/10 | W.Australia | Qingdao | 06/11 July | 4.35 | Scale/30,000shinc | Sinochart |
| | TBN | 170,000/10 | W.Australia | Qingdao | 06/11 July | 4.35 | Scale/30,000shinc | Sinochart |
| | Hsin May | 170,000/10 | W.Australia | Qingdao | 07/11 July | 4.30 | Sclae/30,000shinc | Shourong |
| | TBN | 170,000/10 | W.Australia | Qingdao | 15/19 July | 4.30 | Sclae/30,000shinc | RGL |
| B/Haul | Royal Accord | 160,000/10 | Gladstone | Rotterdam | 10/20 July | 6.30 | 45,000shinc/25,000shinc | TKS |
| | Classic Maritime TBN | 162,000/10 | Hay Point | Rotterdam | 15/21 July | 6.75 | 50,000shinc/25,000shinc | BHP Billiton |

## 정기용선 계약

| | VSL Name | DWT | Built | DEL | REDEL | LYCN | Details | Hire(USD/day) | Charterer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Atlantic | Kumiai Shagang | 179,191 | 2011 | Cape Passero | Skaw-Cape | Spot | T/A R.V | 4,650 | Cargill |
| | Polymnia | 175,800 | 2011 | Gibraltar | Gibraltar-Skaw | Spot | T/A R.V | 5,500 | Cargill |
| | Cape Lambert | 169,138 | 2010 | Immingham | Skaw-Cape Passero | Ppt | Trip via Puerto Bolivar | 5,000 | Classic Maritime |
| Pacific | Ioannis | 179,428 | 2015 | Jingtang | S'pore/Japan | 21/24 June | Trip via Australia | 8,350 | Panocean |
| | Densa Shark | 179,227 | 2012 | Singapore | S'pore/Japan | 27/30 June | T/P R.V | 10,500 | Oldendorff |
| | Waterford | 181,000 | 2015 | Zhuhai | S'pore/Japan | 05/06 July | Trip via S.Africa or Brazil | 8,800 | Hyundai Glovis |
| Period | Wish Star | 205,797 | 2015 | China | WW | 28June/08 July | 6/9 months trading | 9,400 | Oldendorff |

# 파나막스

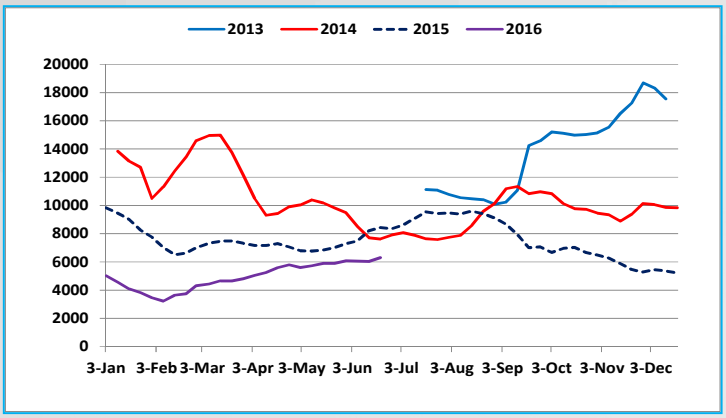
## 석탄 항로 긍정적인 모습

- 이번 주 파나막스 시장은 태평양 수역에서 NOPAC과 호주 R/V 수요가 유입되면서 6월말-7월초 가용 선박이 타이트해지는 모습이었다. 대서양 수역 ECSA 곡물 수요가 다수 유입되면서 비교적 활발한 성약 활동으로 수역내 공급이 타이트지는 모습을 보였다.
- 태평양 수역은 NOPAC와 호주 R/V 항로에서 석탄 수요 등이 유입되면서 2-3주전 USD3,000/Day 중반까지 내려갔던 용선료가 USD5,000/Day 수준까지 상승하면서 용선 시장에서 APS 성약건이 눈에 띄게 감소하는 추세이다.
- 대서양 수역은 북유럽 지역에서 단거리 운송 수요 증가로 Prompt 선박들이 감소하면서 공급을 일부 흡수하는 모습으로 US Gulf 와 ECSA 곡물 선적 공급이 타이트해지는 양상이다.
- 과거 10년간 6월-8월동안 여름철 파나막스선 운임 시장은 7월 평균 용선료가 가장 높은 수준을 유지하였던 것으로 분석되었다. 7월 평균 용선료는 USD 23,753/Day 수준으로 6월과 8월 평균 용선료 대비 각각 9.68% 및 7.93% 높은 수준을 보였다. 수역별로는 대서양 수역의 7월 평균 용선료가 6월과 8월보다 3.92% ~ 15.03% 높게 형성되었고, 태평양 수역에서는 3.27% ~ 12% 높은 용선료 수준을 보였다. 즉, 모든 항로에서 7월 평균 용선료가 6월 대비 상승하였다가, 8월에는 다시 하락하는 패턴을 보이면서 여름철 운임 시장이 단기적인 등락 양상을 보였다. 대서양 수역에서 남미 곡물 시즌이 마무리되는 시기이고, 태평양 수역에서 인도 몬순 시즌 영향에 따른 수요 감소로 여름철 파나막스선 운임이 약세를 보일 것이라는 Summer 마켓 기대 심리와 달리 실물 거래에서는 단기적으로 7월 용선료가 상승하는 패턴을 보였다. 현재 시장 분위기는 과거 여름철 용선료 패턴이 반복될 가능성이 높은 것으로 판단된다.
- 다음 주 파나막스 시장은 석탄 항로에서 선적 수요와 US Gulf 수요가 이어지면서 긍정적인 흐름을 이어 갈 것으로 예상한다. 향후 긍정적인 운임 시장에 대한 기대감으로 Period에 대한 선주들의 관심이 지속될 전망이다.

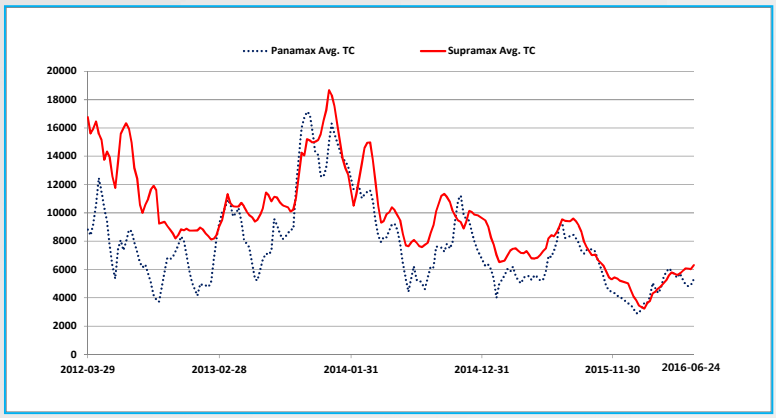
### MEIC 용선료

| CODE | ROUTE | APR | MAY | 17-JUN | 24-JUN | +/- |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MP1 | S.PRC-Indonesia-S.PRC | 4,499 | 4,612 | 3,865 | 4,310 | ▲ 445 |
| MP2 | F.EAST-Australia-E.C India | 4,740 | 4,829 | 3,950 | 4,625 | ▲ 675 |
| MP3 | PRC-NOPAC or Australia-PRC | 4,844 | 4,854 | 4,015 | 4,620 | ▲ 605 |
| MP4 | S'pore-ECSA-F.EAST | 5,813 | 5,224 | 4,950 | 5,038 | ▲ 88 |
| MP5 | Busan-CIS-N.PRC | 4,603 | 4,680 | 4,000 | 4,463 | ▲ 463 |
| MP6 | Passing Gib-USG-F.EAST | 8,876 | 8,367 | 8,413 | 8,713 | ▲ 300 |
| MP7 | Passing Gib-USG-Skaw/Passero | 6,140 | 5,945 | 5,300 | 5,413 | ▲ 113 |
| T/C Average(74,000DWT) | | 5,645 | 5,502 | 4,928 | 5,311 | ▲ 383 |

### MEIC 파나막스 평균용선료 추세비교(1~12월)




### MEIC 파나막스 VS 수프라막스 평균용선료 비교



## 정기용선 계약

| | VSL Name | DWT | Built | DEL | REDEL | LYCN | Details | Hire(USD/day) | Charterer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Atlantic | Coral Jasper | 78,087 | 2012 | ECSA | Skaw-Gibraltar | 01/10 July | Trip int grain | 7,000 | ADMI |
| | Ergina Luck | 73,976 | 1999 | ECSA | Skaw-Passero | 05/15 July | Trip int grain | 6,900 | Cargill |
| | Navios Taurus | 76,596 | 2005 | ECSA | Skaw-Gibraltar | 10/20 July | Trip int grain | 7,000 | Cargill |
| | Star Georgia | 82,298 | 2006 | ECSA | Skaw/Passero | 01/10 July | Trip int grain | 8,000 | Louis Dreyfus |
| | Welfine | 93,146 | 2011 | ECSA | Skaw-Gibraltar | 01/10 July | Trip int grain | 6,400 | ADMI |
| | Konstantinos II | 81,697 | 2013 | Gdynia | Tarragona | 24/30 June | Trip via Kalundborg int grain | 6,500 | Cargill |
| | Tatry | 82,600 | 2013 | Gibraltar | Amsterdam | 29/30 June | Trip via Itacoatiara int grain | 4,000 | Norden |
| | Ultra Cougar | 81,922 | 2015 | Mobile | Spain | 02/03 July | Trip int petcoke | 11,750 | Oldendorff |
| | Red Lotus | 83,007 | 2006 | PDM | Skaw-Barcelona | 03/13 June | Trip int grain | 8,000 | Cargill |
| | Malakand | 76,830 | 2004 | US Gulf | E.Med | 01/10 July | Trip via Egypt int grain | 8,500 | Cofco Agri |
| | Soya May | 87,146 | 2013 | US Gulf | Skaw-Med | 05/12 July | Trip | 7,250 | ADMI |
| F/Haul | Agios Nikolas | 76,390 | 2004 | ECSA | S'pore/Japan | 20/30 July | Trip int grain | 6,900+190,000(BB) | ADMI |
| | Capt. Stefanos | 74,077 | 2002 | ECSA | S'pore/Japan | 01/10 July | Trip int grain | 7,200+220,000(BB) | Louis Dreyfus |
| | Hermes | 75,200 | 2012 | ECSA | S'pore/Japan | 01/10 July | Trip int grain | 7,250+225,000(BB) | CNR |
| | Iolcos Fighter | 76,500 | 2014 | ECSA | S'pore/japan | 10/10 July | Trip int grain | 7,200+220,000(BB) | CNR |
| | Panayiota.K | 92,018 | 2010 | ECSA | SE Asia | 10/20 July | Trip int grain | 7,250+225,000(BB) | Omegra |
| | Santa Graciela | 82,149 | 2013 | ECSA | S'pore/Japan | 01/10 July | Trip int grain | 7,150+215,000(BB) | CNR |
| | Star Gwyneth | 82,790 | 2006 | ECSA | S'pore/Japan | 01/10 July | Trip int grain | 7,500+250,000(BB) | K-Line |
| | Tuo Fu 8 | 81,721 | 2013 | ECSA | S'pore/Japan | 01/10 July | Trip int grain | 7,100+210,000(BB) | CNR |
| | Yin Zhu Hai | 76,463 | 2009 | ECSA | S'pore/Japan | 01/10 July | Trip int grain | 7,000+200,000(BB) | Refined Success |
| | Conti Selenit | 75,200 | 2010 | Gibraltar | S'pore/Japan | 01/03 July | Trip via US Gulf int grain,Routing via COGH | 9,000 | Sinochart |
| | F.D Angelica | 81,588 | 2014 | Gibraltar | S'pore/Japan | 01/03 July | Trip via US Gulf int grain | 9,500 | Aquavita |
| | Ikan Bilis | 75,729 | 2004 | Gibraltar | S'pore/Japan | 01/03 July | Trip via US Gulf int grain | 9,750 | CNR |
| | Ulusoy 11 | 79,422 | 2011 | Kavkaz | India | 16/18 June | Trip via Black Sea int grain | 13,000 | CNR |
| | Blumenau | 81,652 | 2012 | Liverpool | Cigading | 28/30 June | Trip via Port Cartier int iron ore | 9,500 | Polaris |
| | MBA Liberty | 82,217 | 2010 | Recalada | SE Asia | 10/20 July | Trip int grain | 7,250+225,000(BB) | Omegra |
| | Yue Guan Feng | 75,566 | 2010 | Santos | S'pore/Japan | 01/10 July | Trip | 7,350+230,000(BB) | Klaveness |
| | JOSCO Taicang | 58,675 | 2012 | UP River | S'pore/Japan | Ppt | Trip int Vietnam | 11,500+120,000(BB) | Noble |
| | Fu Hua | 72,437 | 1997 | US Gulf | S'pore/Japan | 11/10 July | Trip int grain | 9,250+200,000(BB) | ADMI |
| | SBI Cakewalk | 81,129 | 2014 | US Gulf | India | 20/30 June | Trip int petcoke | 13,000+300,000(BB) | Propel Shipping |
| Pacific | RB Eden | 82,000 | 2016 | Bayovar | S'pore/Japan | 01/10 July | 2 laden legs | 6,000+347,000(BB) | ADMI |
| | Emerald Baisha | 81,600 | 2015 | Bayuquan | S'pore/Japan | 23/24 June | Trip via NoPac int grain | 5,000 | Hyundai Glovis |
| | Zheng Run | 81,810 | 2013 | Cai Mep | China | 23/26 June | Trip via W.Australia int grain | 5,000 | Hyundai Glovis |
| | Jia Foison | 75,535 | 2010 | CJK | India | 24/25 June | Trip int fertilizers | 4,250 | Norden |
| | Stella Pearl | 82,000 | 2016 | Haldia | S'pore/Japan | 20/22 June | Trip via ECSA int grain | 5,600 | CNR |
| | Medi Tokyo | 74,356 | 1999 | Huilai | China | 23/26 June | Trip via Indonesia int coal | 4,000 | CNR |
| | Golden Heiwa | 76,596 | 2007 | Japan | China | 20/23 June | Trip via Nopac int grain | 4,000 | Oceanways |
| | Anna Smile | 74,823 | 2004 | Longkou | Yemen | 22/26 June | Trip via NoPac int grain | 5,000 | Graincom |
| | Eleni | 86,949 | 2008 | Mizushima | Japan | 23/25 June | Trip via Newcastle int coal | 5,000 | MOL |
| | Andreas K | 91,873 | 2009 | N.China | S'pore/Japan | ppt | Trip via Australia | 4,200 | CNR |
| | Coral Opal | 78,090 | 2012 | Onahama | S'pore/Japan | 22/25 June | Trip via NoPac int grain | 4,750 | Panocean |
| | Maria | 76,015 | 2003 | Qingdao | S'pore/Japan | 20/25 June | Trip via E.Aus int coal | 4,500 | CNR |
| | Draftdodger | 66,000 | 2016 | Singapore | WC India | Ppt | Trip via Indonesia | 8,500 | CNR |
| | G R A | 76,634 | 2002 | Singapore | S'pore/Japan | 28/30 June | Trip via ECSA int grain | 4,200 | Oceanways |
| | Phaedra | 82,053 | 2015 | Taiwan | Sual | 27/30 June | Trip via Newcastle int coal | 5,000 | Sinochart |
| | Asia Opal | 80,328 | 2011 | Tianjin | India | 23/25 Jnue | Trip via N.China int fertilizers | 4,000 | Oldendorff |
| | Agios Konstantinos | 76,629 | 2004 | Vanino | EC India | 23/27 June | Trip | 5,500 | CNR |
| | Stella Belinda | 81,700 | 2013 | Vizag | S'pore/Japan | 20/25 June | Trip via ECSA int grain | 5,250 | CNR |
| | Great Aspiration | 93,412 | 2010 | Yantai | S.China | 27/28 June | Trip via E.Aus int coal | 4,000 | Panocean |
| | Lowlands Kamsar | 82,206 | 2010 | Yokkaichi | Japan | 25/27 June | Trip via NoPac int coal | 5,500 | K-Line |
| | Saita I | 81,922 | 2014 | Zhenjiang | S'pore/Japan | 27/30 June | Trip via NoPac int grain | 5,400 | CNR |
| B/Haul | Ever Grand | 81,688 | 2013 | Haldia | ECSA | 26/27 June | Trip via ECSA | 5,500 | CNR |
| Period | Galateia | 81,359 | 2011 | Busan | WW | 23/24 June | 4/7 months trading | 5,100 | Oldendorff |
| | Crystalia | 77,525 | 2014 | CJK | WW | 25June/03July | 11/14 months trading | 6,250 | Swissmarine |
| | Shao Shan 5 | 75,700 | 2012 | Haldia | WW | 22/25 June | 3/5 months trading | 5,000 | Phaethon |
| | Odysseas I | 81,662 | 2013 | Karaikal | WW | 21/23 June | 4/8 months trading | 6,000 | Louis Dreyfus |
| | Odysseas L | 81,259 | 2013 | Karaikal | WW | 21/23 June | 4/8 months trading | 5,750 | CNR |
| | Bulk Castor | 66,624 | 2015 | Oran | WW | End June | 3/6 months trading | 8,350 | CNR |
| | BW Acorn | 82,589 | 2010 | Tianjin | WW | 01/10 July | 1 years trading opt 2 years trading | 6,000 opt 7,000 | Glencore |
| | Okinawa | 81,397 | 2009 | Tianjin | WW | 03/04 July | 4/8 months trading | 5,200 | Beibu Gulf |
| | Rainbow N | 79,642 | 2011 | Tianjin | WW | ppt | 1 years trading | 5,500 | Noble Hong Kong |

## 항해용선 계약

| | VSL Name | Cargo Q'ty | L/Port | D/Port | LYCN | FRT(USD/Ton) | Terms | Charterer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Atlantic | Nordic Oasis | 59,000/10 | Kamsar | San Ciprian | 02/08 July | 5.95 | 24,000shinc/15,000shinc | United |
| F/Haul | Diavolezza | 60,000/10 | Trombetas | Qingdao | 19/25 July | 21.50 | 22,000shinc/30,000shinc | Bunge |
| Pacific | TBN | 80,000/10 | Dalrymple Bay | Kaohsiung | 02/09 July | 5.20 | 25,000shinc/28,000shinc | CSE |
| | Hebei Shijiazhuang | 80,000/10 | Subic Bay | China | 28June/01July | 2.50 | 45,000shinc/25,000shinc | Vale |
| | TBN | 90,000/10 | Teluk Rubiah | Qingdao | 27/30 June | 4.50 | 70,000shinc/25,000shinc | Vale |
| B/Haul | Cosco TBN | 70,000/10 | Roberts Bank | Sepetiba | 15/25 July | 6.90 | 35,000shinc/25,000shinc | TKCSA |

# 수프라막스/핸디

## 수급 개선으로 상승세

- 이번 주 수프라막스/핸디 시장은 월요일 그리스 휴일로 부진한 출발을 보이면서 지난주 약세 분위기가 이어지는 듯했다. 태평양 수역에서 6월말 가용 선박이 타이트해지면서 전주대비 높은 용선료로 성약되는 모습이었고, 대서양 수역에서는 US Gulf 지역 선적 수요로 운임 시장은 안정적인 모습을 보였다.

- 태평양 수역은 인도네시아-인도 석탄 항로에서 Prompt 중심의 수요가 다수 관측되었고, 6월말 중국향 니켈 항로에 대한 수요 역시 58K와 63K 등 다양한 선형으로 성약되는 등 단기적으로 공급량이 타이트하여 전주보다 높은 성약건이 알려지면서 시장은 상승세로 전환하는 분위기다.

- 대서양 수역은 US Gulf 지역은 공급이 타이트한 모습을 보이면서 극동향과 서아프리카 항로에서 선주들은 호가를 높이는 가운데, 용선주들은 용선료 상승에 저항하기 쉽지 않은 상황이다.

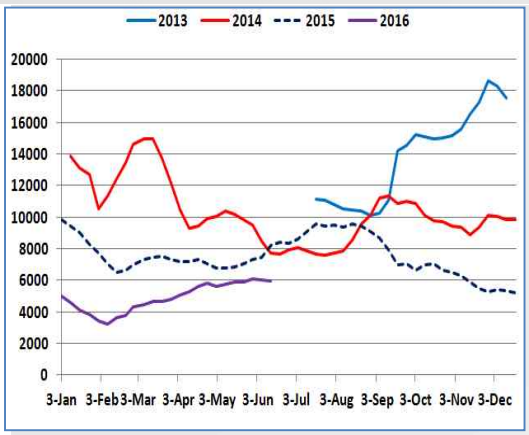
- 수프라막스선의 과거 10년간 6월-8월동안 월별 평균 용선료를 분석해 본 결과, 7월 평균 용선료가 USD21,506/Day 수준으로 6월과 8월 평균 용선료보다 각각 3.86% 및 1.59% 높은 수준으로 확인되었다. 핸디선의 경우, 7월 평균 용선료가 USD15,168/Day 수준으로 6월과 8월 평균 용선료보다 각각 2.44% 및 0.59% 높은 수준이었다. 수프라막스/핸디선은 다양한 화물과 항로에 분산되는 특성으로 인해 파나막스선에 비해 월간 평균 용선료의 차이가 상대적으로 적게 나타났다. 특히, 수프라막스선 F/Haul은 3개월간 평균 용선료에 차이가 거의 발생하지 않는 등 가장 안정적인 모습을 보이며 Summer 마켓을 찾아보기 어려운 패턴을 보였다. 6월 하순으로 접어들면서 수프라막스 운임시장이 보합세에서 점차 회복하려는 모습을 보이고 있다. 현재 시장 상황은 과거 여름철 수프라막스 용선료 패턴이 반복될 가능성이 높은 것으로 판단되어 단기적으로 7월 F/Haul 항로의 긍정적인 모습을 기대한다.

- 다음 주 수프라막스/핸디시장은 6월말-7월초 단기적으로 수급이 개선되는 모습을 보이는 가운데 FFA 시장에서 7월물의 강한 상승세는 선주들의 기대감을 자극하면서 운임시장에서 긍정적인 모습이 나타날 것으로 예상한다.

### MEIC 수프라막스 용선료

| CODE | ROUTE | APR | MAY | 17-JUN | 24-JUN | +/- |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MS1 | PRC-NOPAC or Australia-PRC | 4,751 | 4,864 | 5,018 | 5,331 | ▲ 313 |
| MS2 | USG-S'pore/Japan | 9,423 | 11,095 | 11,893 | 12,427 | ▲ 534 |
| MS3 | CJK via Indonesia/Phil - PRC (Nickel Ore) | 4,854 | 4,943 | 4,986 | 5,348 | ▲ 362 |
| MS4 | S'pore/Japan-USG | 1,562 | 1,665 | 1,620 | 1,673 | ▲ 53 |
| MS5 | S.PRC-Indonesia-EC.India | 5,086 | 5,376 | 5,600 | 5,853 | ▲ 253 |
| MS6 | S.PRC-Indoneisa-PRC | 4,365 | 4,515 | 4,173 | 5,029 | ▲ 856 |
| MS7 | USG-Skaw/Passero | 7,169 | 7,742 | 8,410 | 8,542 | ▲ 132 |
| T/C Average(58,000DWT) | | 5,316 | 5,743 | 5,957 | 6,314 | ▲ 357 |

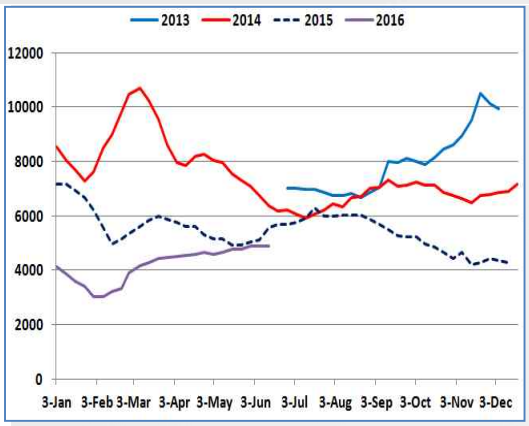
### 수프라막스 평균용선료 추세 비교




### MEIC 핸디 용선료

| CODE | ROUTE | APR | MAY | 17-JUN | 24-JUN | +/- |
|---|---|---|---|---|---|---|
| MH1 | F.EAST-SE Asia | 4,726 | 4,721 | 4,826 | 5,360 | ▲ 534 |
| MH2 | PG/WC India-F.EAST | 4,378 | 4,667 | 4,866 | 4,890 | ▲ 24 |
| MH3 | S.PRC/SE Asia-F.EAST | 3,843 | 3,898 | 4,068 | 4,260 | ▲ 192 |
| MH4 | Busan-CIS-F.EAST | 4,486 | 4,480 | 4,604 | 4,790 | ▲ 186 |
| MH5 | Skaw/Passero-USG-Skaw/Passero | 5,343 | 5,597 | 6,140 | 6,290 | ▲ 150 |
| | T/C Average(33,000DWT) | 4,555 | 4,673 | 4,901 | 5,118 | ▲ 217 |

### 핸디 평균용선료 추세 비교



## 정기용선 계약

| | VSL Name | DWT | Built | DEL | REDEL | LYCN | Details | Hire(USD/day) | Charterer |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Atlantic | Mayuree Naree | 30,192 | 2008 | Gibraltar | W.Africa | Ppt | Trip via Continent | 6,000 | J Lauritzen |
| | SFL Trent | 34,025 | 2012 | Odessa | US Gulf | Ppt | Trip | first 47d 2,250 thereafter 5,000 | Western Bulk Carriers |
| | Steven C | 34,340 | 2009 | S.Brazil | Continent | Ppt | Trip | 7,000 | Meadway |
| | Western Wilton | 57,970 | 2011 | Santos | W.Africa | End June | Trip | 14,500 | Oldendorff |
| | Calypso N | 61,612 | 2015 | SW Pass | Atlantic | Ppt | min 75 days to about 5 months trading | 9,000 | CNR |
| | Pacific Honor | 58,912 | 2011 | Texas | Brazil | Ppt | Trip int petcoke | 9,000 | Noble |
| | AEC Diligence | 32,189 | 2002 | Texas Gulf | Med | Ppt | Trip iint petcoke | 10,250 | Levantina |
| F/Haul | Strange Attractor | 55,742 | 2006 | Abidjan | India-Japan | 16/17 June | Trip via Brazil | 10,650 | CNR |
| | Genco Ardennes | 57,970 | 2009 | N.Brazil | WCSA | Ppt | 2 laden legs | 11,500 | ABT |
| | Anemos | 58,397 | 2011 | Santos | Aqaba | 05/10 July | Trip | 9,000+200,000(BB) | Dreyfus |
| | JOSCO Taicang | 58,675 | 2012 | UP River | S'pore/Japan | Ppt | Trip int Vietnam | 11,500+120,000(BB) | Noble |
| Pacific | Mira R | 26,435 | 1995 | Aqaba | SE Asia | 22/26 June | Trip | 3,750 | CNR |
| | Feng Hai | 47,980 | 1999 | Dafeng | Singapore | Ppt | Trip int steel | 5,000 | CNR |
| | Dalmatia G | 57,673 | 2010 | Dandong | Vietnam | Ppt | Trip int steel | 6,500 | CNR |
| | Bulk Bolivia | 63,000 | 2016 | Imabari | PG | Ppt | Trip via Portland/USWC | 7,000 | CNR |
| | Amoy Fortune | 56,853 | 2011 | Jakarta | China | 24/27 June | Trip via Indonesia | 7,500 | Noble Miracle |
| | Ocean Skipper | 56,815 | 2010 | Lanshan | China | 18/19 June | Trip via Philippines int nickel ore | 5,000 | Prime East |
| | Ultra Lanigan | 58,032 | 2012 | Merak | China | 21/23 June | Trip via Indonesia int coal | 6,800 | CNR |
| | Goldeneye | 52,421 | 2002 | Mesaieed | PG | Ppt | Trip int aggregates | 5,400 | CNR |
| | Poseidon SW | 55,688 | 2008 | Mesaieed | EC India | Ppt | Trip int limestone | 5,200 | WBC |
| | Ametrin | 56,855 | 2012 | Mina Saqr | EC India | 01/05 July | Trip | 6,750 | CNR |
| | Densa Lion | 55,089 | 2010 | Mina Saqr | EC India | Ppt | Trip | 6,500 | CNR |
| | Nautical Hilary | 63,800 | 2015 | Singapore | China | Ppt | Trip via Indonesia | 7,000 | Fullinks |
| | Magia | 57,586 | 2014 | Subic Bay | China | 26/28 June | Trip int nickel ore | 7,500 | CNR |
| | Yangtze Jewel | 63,211 | 2016 | Yantai | China | 20/25 June | Trip via Philippines int nickel ore | 5,700 | AMC |
| period | Bulk Avanti | 56,024 | 2006 | China | WW | Ppt | 4/6 months trading | 5,850 | Gearbulk |

# FFA 시장

## FFA 거래동향

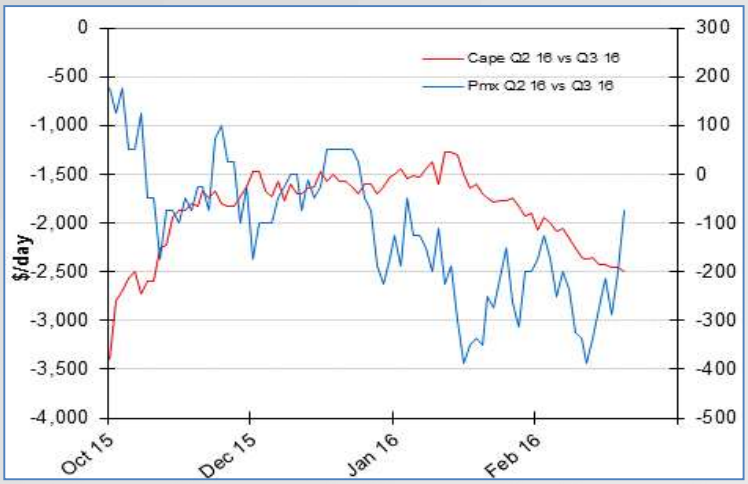
| TYPE | CAPE | | | | | | PANAMAX | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | BID | | | OFFER | | | BID | | | OFFER | | |
| | 16-JUN | 23-JUN | +/- | 16-JUN | 23-JUN | +/- | 16-JUN | 23-JUN | +/- | 16-JUN | 23-JUN | +/- |
| JUN16 | 5,475 | 5,400 | ▼ 75 | 5,600 | 5,500 | ▼ 100 | 4,500 | 4,450 | ▼ 50 | 4,550 | 4,525 | ▼ 25 |
| JUL16 | 5,950 | 6,250 | ▲ 300 | 6,050 | 6,350 | ▲ 300 | 4,775 | 5,000 | ▲ 225 | 4,850 | 5,100 | ▲ 250 |
| AUG16 | 6,900 | 7,300 | ▲ 400 | 7,000 | 7,400 | ▲ 400 | 5,000 | 5,300 | ▲ 300 | 5,100 | 5,450 | ▲ 350 |
| Q316 | 6,925 | 7,300 | ▲ 375 | 7,000 | 7,400 | ▲ 400 | 5,100 | 5,400 | ▲ 300 | 5,175 | 5,500 | ▲ 325 |
| Q416 | 8,850 | 9,000 | ▲ 150 | 9,000 | 9,100 | ▲ 100 | 5,800 | 6,100 | ▲ 300 | 5,900 | 6,200 | ▲ 300 |
| Q117 | 3,800 | 3,800 | - | 4,000 | 4,000 | - | 4,650 | 4,850 | ▲ 200 | 4,800 | 5,000 | ▲ 200 |
| CAL17 | 7,400 | 7,400 | - | 7,500 | 7,500 | - | 5,625 | 5,800 | ▲ 175 | 5,700 | 5,925 | ▲ 225 |
| CAL18 | 8,950 | 8,900 | ▼ 50 | 9,100 | 9,100 | - | 6,725 | 6,900 | ▲ 175 | 6,800 | 7,050 | ▲ 250 |

| TYPE | SUPRAMAX | | | | | | HANDY | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | BID | | | OFFER | | | BID | | | OFFER | | |
| | 16-JUN | 23-JUN | +/- | 16-JUN | 23-JUN | +/- | 16-JUN | 23-JUN | +/- | 16-JUN | 23-JUN | +/- |
| JUN16 | 5,700 | 5,900 | ▲ 200 | 5,800 | 6,050 | ▲ 250 | 4,700 | 4,650 | ▼ 50 | 4,850 | 4,850 | - |
| JUL16 | 5,800 | 6,650 | ▲ 850 | 5,900 | 6,750 | ▲ 850 | 4,450 | 4,700 | ▲ 250 | 4,700 | 5,000 | ▲ 300 |
| AUG16 | 5,850 | 6,450 | ▲ 600 | 5,950 | 6,550 | ▲ 600 | 4,500 | 4,800 | ▲ 300 | 4,800 | 5,100 | ▲ 300 |
| Q316 | 5,850 | 6,550 | ▲ 700 | 5,950 | 6,650 | ▲ 700 | 4,500 | 4,850 | ▲ 350 | 4,800 | 5,150 | ▲ 350 |
| Q416 | 6,000 | 6,700 | ▲ 700 | 6,125 | 6,800 | ▲ 675 | 4,800 | 5,200 | ▲ 400 | 5,200 | 5,500 | ▲ 300 |
| Q117 | 4,850 | 5,000 | ▲ 150 | 4,950 | 5,100 | ▲ 150 | 4,575 | 4,650 | ▲ 75 | 4,850 | 4,950 | ▲ 100 |
| CAL17 | 5,750 | 6,100 | ▲ 350 | 5,850 | 6,200 | ▲ 350 | 4,700 | 4,800 | ▲ 100 | 5,100 | 5,200 | ▲ 100 |
| CAL18 | 6,800 | 7,000 | ▲ 200 | 6,950 | 7,150 | ▲ 200 | 5,200 | 5,250 | ▲ 50 | 5,650 | 5,700 | ▲ 50 |

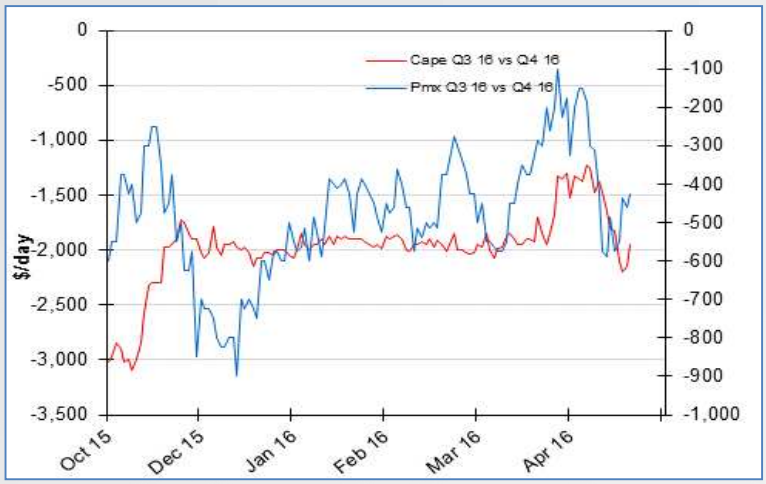
**주간 동향**

- ▶ 이번 주 FFA 시장은 JUN16물에서 약보합세를 보인 것을 제외한 대부분의 물에서 상승세를 보였으며 특히 수프라막스선 JUL16물에서 강한 상승세가 나타남
- ▶ 케이프 FFA 가격은 태평양 수역 SPOT 시장의 약세가 반영되면서 JUN16물이 약보합세를 보였으나 JUL16/AUG16물은 오히려 상승세를 보였음
- ▶ 파나막스 FFA 가격은 JUN16물 약보합세를 제외한 대부분의 물에서 상승세가 나타났으나 여전히 낮은 수준에서 벗어나지 못하는 모습임
- ▶ 수프라막스 FFA 가격은 JUL16, AUG16의 단기물에서 강한 상승세를 보였고, 중기물인 Q316/Q416물까지 상승세가 이어지는 모습을 보임
- ▶ 핸디 FFA 가격은 JUN16물 약보합세를 제외한 대부분의 물에서 오랜만에 상승하는 모습을 보임

## 케이프 & 파나막스 Q216 vs Q316 가격차이




## 케이프 & 파나막스 Q316 vs Q416 가격차이



# 원자재

➜철광석 시장

## 발레사의 발레막스를 통한 운임 경쟁력 강화

- 이번 주 중국 CFR 철광석 수입가격은 전주 대비 USD1.40~1.65 수준의 상승세를 보였다. TSI 철광석 선물가격은 모든 물에서 상승세를 보였다. 6월17일 기준 중국 45개 항구의 철광석재고는 전주 10,070만톤에서 13만톤 감소한 10,057만톤을 기록하였다.

- 브라질 발레사가 중국과 체결한 30척의 발레막스 계약이 본격적으로 시작되면 브라질-중국간 철광석 운송물량은 더욱 증가할 것으로 전망된다. Lorenten & Stemoco사의 보고서에 따르면 중국 직기항이 금지되었던 과거에 기존 발레막스선이 중국으로 철광석을 운송하기 위해서는 오만과 필리핀, 말레이시아에 위치한 환적 기지를 경유해야 했다. 이로 인해 환적비용 약 USD7.0/Ton을 포함해 총 "Break Even Cost"는 USD20/Ton 가량이 소요됐으나, 앞으로 중국 직기항과 연료 효율성이 높은 새로운 발레막스선의 투입으로 운항 경쟁력이 제고될 전망이다.

- 새로운 발레막스선은 경제효율성을 바탕으로 연료 소비량이 기존 발레막스의 96.7ton/day 보다 30% 가까이 절감된 70ton/day 수준이며, 직기 항을 통해 환적 비용마저 절감이 되면서 "Break Even Cost"는 USD8.25/Ton으로 낮아질 전망이다. 2015년 브라질-중국 철광석 항로의 평균 운임이 USD11.16/Ton 인 점을 감안한다면 향후 발레사의 철광석 수출 경쟁력은 더욱 높아질 것으로 예상된다.

### 중국 철광석 수입 & 가격 동향

| 구분 (MIL MT) | 수입량 | 주요항만 재고량 |
|---|---|---|
| 2014 | 932.50 | 108.95 |
| 2015 | 952.72 | 88.99 |
| +/- | ▲20.22 | ▼19.96 |
| A P R | 83.92 | 99.75 |
| M A Y | 86.75 | 100.92 |
| +/- | ▲2.83 | ▲1.17 |

| 구분 USD/Day | 중국 국가별 FOB 수입가격 | | | 중국 국가별 CFR 수입가격 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 인도산(63%) | 호주산(62%) | 브라질산(63%) | 인도산(63%) | 호주산(62%) | 브라질산(63%) |
| A P R | 56.56 | 57.41 | 53.41 | 63.06 | 61.91 | 62.16 |
| M A Y | 48.10 | 50.40 | 46.15 | 55.85 | 54.65 | 54.90 |
| +/- | ▼8.46 | ▼7.01 | ▼7.26 | ▼7.21 | ▼7.26 | ▼7.26 |
| 16-JUN | 43.60 | 45.65 | 40.90 | 51.60 | 50.65 | 50.90 |
| 23-JUN | 45.00 | 47.30 | 42.55 | 53.00 | 52.30 | 52.55 |
| +/- | ▲1.40 | ▲1.65 | ▲1.65 | ▲1.40 | ▲1.65 | ▲1.65 |

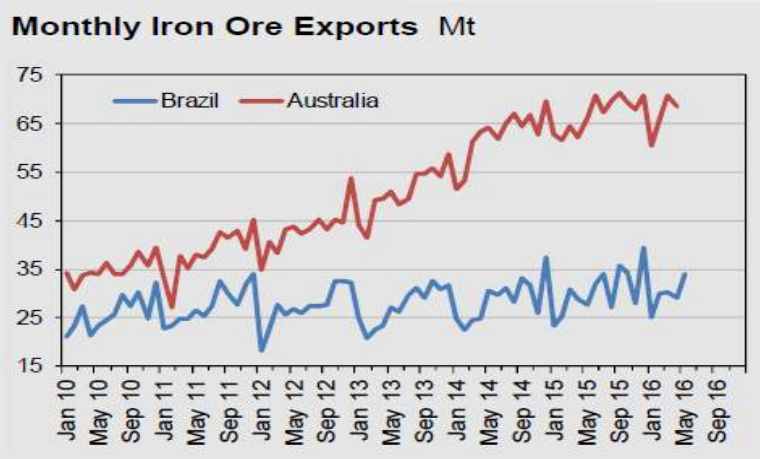
TSI 철광석 가격지수

| 기간 | BID (USD/Ton) | | | OFFER (USD/Ton) | | | MID (USD/Ton) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 16-JUN | 23-JUN | +/- | 16-JUN | 23-JUN | +/- | 16-JUN | 23-JUN | +/- |
| JUN16 | 49.65 | 50.80 | ▲1.15 | 49.85 | 51.00 | ▲1.15 | 49.75 | 50.90 | ▲1.15 |
| JUL16 | 47.50 | 50.05 | ▲2.55 | 47.70 | 50.25 | ▲2.55 | 47.60 | 50.15 | ▲2.55 |
| AUG16 | 46.00 | 48.55 | ▲2.55 | 46.20 | 48.75 | ▲2.55 | 46.10 | 48.65 | ▲2.55 |
| Q316 | 46.00 | 48.60 | ▲2.60 | 46.20 | 48.80 | ▲2.60 | 46.10 | 48.70 | ▲2.60 |
| Q416 | 42.45 | 44.75 | ▲2.30 | 42.65 | 44.95 | ▲2.30 | 42.55 | 44.85 | ▲2.30 |
| CAL17 | 38.90 | 40.60 | ▲1.70 | 39.10 | 40.80 | ▲1.70 | 39.00 | 40.70 | ▲1.70 |

| TYPE | 평균수입가(CFR) | 중국 내수가격 (66% Tangshan) |
|---|---|---|
| 2014 | 96.81 | 129.16 |
| 2015 | 55.54 | 82.65 |
| +/- | ▼41.27 | ▼46.51 |
| 16-JUN | 50.70 | 75.90 |
| 23-JUN | 51.89 | 75.90 |
| +/- | ▲1.19 | - |

### 분기별 중국 철광석 수입추세

### 철광석 중국 칭다오항 CFR 가격 (월평균)



## 중국 항만 철광석 재고 현황 (단위: 만톤)

| 항만 | 수입국 별 재고현황 | | | | 철광석 재고량 | | 변동 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 호주 | 브라질 | 인도 | 기타 | 12-JUN | 17-JUN | |
| 青岛港 Qingdao | 540 | 298 | 0 | 317 | 1170 | 1155 | ▼15 |
| 日照港 Rizhao | 587 | 151 | 71 | 241 | 1100 | 1050 | ▼50 |
| 曹妃甸 Caofeidian | 933 | 355 | 25 | 206 | 1535 | 1519 | ▼16 |
| 京唐港 Jingtang | 818 | 5 | 15 | 236 | 1074 | 1074 | 0 |
| 连云港 Lianyungang | 270 | 168 | 16 | 201 | 630 | 655 | ▲25 |
| 天津港 Tianjin | 465 | 40 | 7 | 248 | 750 | 760 | ▲10 |
| 岚山港 Lanshan | 305 | 20 | 7 | 28 | 352 | 360 | ▲8 |
| 防城港 Fangchenggang | 30 | 324 | 0 | 6 | 356 | 360 | ▲4 |
| 镇江港 Zhenjiang | 113 | 35 | 0 | 150 | 296 | 298 | ▲2 |
| 大连港 Dalian | 22 | 106 | 0 | 124 | 264 | 252 | ▼12 |
| 烟台港 Yantai | 21 | 92 | 0 | 6 | 121 | 119 | ▼2 |
| 北仑港 Beilun | 224 | 78 | 0 | 78 | 380 | 380 | 0 |
| 鲅鱼圈港 Bayuquan | 135 | 10 | 0 | 32 | 150 | 177 | ▲27 |
| 太仓港 Taicang | 162 | 8 | 0 | 17 | 168 | 187 | ▲19 |
| 南通港 Nantong | 84 | 29 | 0 | 9 | 123 | 122 | ▼1 |
| 如皋港 Rugao | 38 | 5 | 0 | 24 | 66 | 67 | ▲1 |
| 湛江港 Zhanjiang | 42 | 84 | 0 | 34 | 184 | 160 | ▼24 |
| 罗泾港 Luojing | 40 | 10 | 0 | 10 | 64 | 60 | ▼4 |
| 南京港 Nanjing | 23 | 4 | 0 | 9 | 38 | 36 | ▼2 |
| 江阴港 Jiangyin | 113 | 71 | 0 | 62 | 247 | 246 | ▼1 |
| 厦门港 Xiamen | 30 | 10 | 0 | 9 | 58 | 49 | ▼9 |
| 福州港 Fuzhou | 15 | 27 | 0 | 21 | 69 | 63 | ▼6 |
| 张家港 Zhangjiagang | 30 | 29 | 0 | 0 | 50 | 59 | ▲9 |
| 秦皇岛港 Qinhuangdao | 41 | 0 | 0 | 0 | 41 | 41 | 0 |
| 泉州港 Quanzhou | 5 | 0 | 0 | 0 | 6 | 5 | ▼1 |
| 钦州港 Qinzhou | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 | 8 | 0 |
| 常州港 Changzhou | 16 | 2 | 0 | 2 | 20 | 20 | 0 |
| 丹东港 Dandong | 28 | 10 | 0 | 0 | 40 | 38 | ▼2 |
| 妈湾港 Mawan | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 龙口港 Longkou | 3 | 6 | 0 | 2 | 11 | 11 | 0 |
| 广州港 Guangzhou | 12 | 0 | 0 | 3 | 13 | 15 | ▲2 |
| 高栏港 Gaolan | 6 | 2 | 0 | 0 | 8 | 8 | 0 |
| 蛇口港 Shekou | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 泰州港 Taizhou | 1 | 0 | 0 | 17 | 18 | 18 | 0 |
| 马迹山港 Majishan | 138 | 41 | 0 | 38 | 203 | 217 | ▲14 |
| 锦州港 Jinzhou | 10 | 0 | 0 | 0 | 12 | 10 | ▼2 |
| 扬州港 Yangzhou | 5 | 0 | 0 | 0 | 7 | 5 | ▼2 |
| 黄骅港 Huanghua | 35 | 15 | 35 | 55 | 150 | 140 | ▼10 |
| 舟山武港 Zhoushanwu | 48 | 5 | 0 | 28 | 53 | 81 | ▲28 |
| 潍坊港 Weifang | 10 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 | 0 |
| 莱州港 Laizhou | 2 | 0 | 0 | 2 | 4 | 4 | 0 |
| 岚桥港 Lanqiao | 59 | 60 | 8 | 31 | 159 | 158 | ▼1 |
| 美锦港Meijin | 20 | 7 | 0 | 14 | 42 | 41 | ▼1 |
| 莆田港 Putian | 10 | 2 | 0 | 0 | 12 | 12 | 0 |
| 马尾港 Maweigang | 8 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 | 0 |
| **Total** | 5494 | 2108 | 184 | **2,271** | **10,070** | **10,057** | ▼13 |

➜석탄 시장

## 중국 석탄 수요 감소세 지속

- 이번 주 석탄 가격은 현물가격은 뉴캐슬을 제외한 대부분 지역에서 상승세를 보였다. 선물가격은 뉴캐슬, 로테르담, 리차드베이에서 모든 물에 대해 전반적인 상승세를 보였다. 중국 주요항만의 석탄 재고량은 6월20일 기준 1,997.6만톤으로 전주 1,997.7만톤 대비 비슷한 수준을 보였다.

- 2015년 30% 가까운 수입감소세를 보이며 건화물 시장 하락의 주요원인으로 작용했던 중국의 석탄 수입이 2016년에도 둔화세가 지속되고 있다. 지난 4개월간 중국의 총 석탄 수입량은 5,021만톤으로 전년동기대비 3% 감소한 150만톤 가량의 감소세를 기록했다. 철강경기의 회복과 함께 일부 원료탄 수입시장의 개선이 기대되고는 있지만 중국 정부가 주도하고 있는 탄소배출 감소를 위한 재생에너지 사용비율 증대 정책으로 인해 석탄의 수요는 나날이 감소하는 추세이다.

- 현재 중국 정부는 향후 5년 이내에 5억톤 가량의 석탄 생산 능력을 감축시킬 계획이며, 이에 따라 Shanxi성이 현재 9억 925만톤 수준의 생산능력을 7억 6,380만톤으로 감소시킬 예정이다. 세부적으로 Hebei가 141개 탄광을 폐쇄해 7,563만톤 가량을, Shandong이 2,837만톤 가량을 줄이는 등 각 생산지역들이 저마다 구체적인 석탄 생산 감축 계획을 발표하고 있다.

### 세계 석탄 가격 추이

**연료탄 가격 (USD/TON)**

| 현물 | 뉴캐슬 (FOB) | 리차드베이 (FOB) | ARA (CIF) | 칼리만탄 (FOB) | 친황다오 (FOB) |
|---|---|---|---|---|---|
| 2014 | 70.7 | 72.4 | 75.4 | 65.5 | 91.1 |
| 2015 | 57.7 | 57.0 | 56.7 | 53.72 | 71.4 |
| +/- | ▼13.0 | ▼15.4 | ▼18.7 | ▼11.8 | ▼19.7 |
| 10-JUN | 52.95 | 57.08 | 50.87 | 47.40 | 65.20 |
| 17-JUN | 51.80 | 58.11 | 51.39 | 47.48 | 65.70 |
| +/- | ▼1.15 | ▲1.03 | ▲0.52 | ▲0.08 | ▲0.50 |

| 선물 | 뉴캐슬 | | 리차드베이 | | 로테르담 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 16-JUN | 23-JUN | 16-JUN | 23-JUN | 16-JUN | 23-JUN |
| JUN-16 | 52.60 | 52.95 | 57.95 | 57.95 | 50.70 | 51.30 |
| JUL-16 | 53.40 | 55.95 | 58.95 | 60.95 | 53.15 | 55.90 |
| AUG-16 | 54.20 | 56.90 | 59.00 | 61.25 | 53.85 | 57.00 |
| SEP-16 | 54.45 | 57.25 | 59.05 | 60.95 | 54.30 | 57.50 |
| OCT-16 | 55.75 | 58.45 | 59.15 | 61.70 | 55.00 | 58.65 |
| NOV-16 | 55.75 | 58.45 | 59.15 | 61.70 | 55.00 | 58.65 |

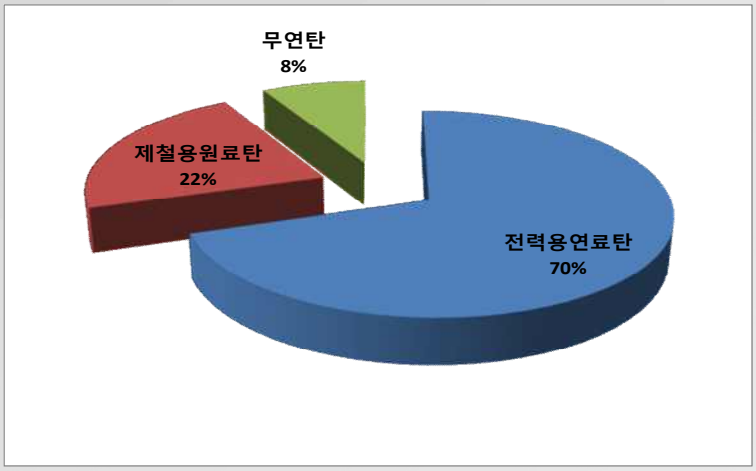
**원료탄 가격 (USD/TON)**

| 현물 | 중국 (FOB 호주산) | 중국 (FOB 러시아산) |
|---|---|---|
| 2014 | 125.00 | 132.06 |
| 2015 | 101.75 | 106.55 |
| +/- | ▼23.25 | ▼25.51 |
| 15-JUN | 84.00 | 94.00 |
| 23-JUN | 84.00 | 91.84 |
| +/- | - | ▼2.16 |

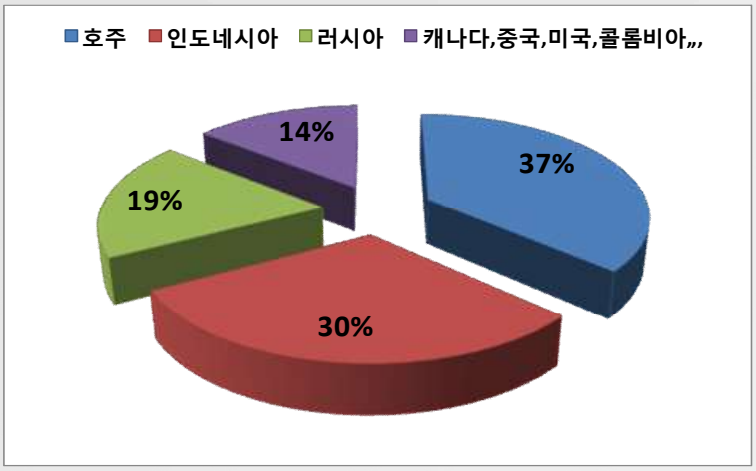
**석탄 주요항만 재고 현황**

| UNIT : 10,000TON | CHINA(IMPORT) | | | | | | AUS(EXPORT) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Qinhuangdao | Caofeidian | Guangzhou | Jingtang | Bohai-rim Region | 합계 | Newcastle |
| A P R | 440.14 | 190.20 | 148.64 | 75.60 | 1,177.30 | 2,061.70 | 110.00 |
| M A Y | 458.38 | 221.50 | 145.09 | 100.03 | 1,217.63 | 2,142.61 | 163.88 |
| +/- | ▲18.24 | ▲31.30 | ▼3.55 | ▲24.43 | ▲40.33 | ▲80.91 | ▲53.88 |
| | Qinhuangdao | Caofeidian | Guangzhou | Jingtang | Bohai-rim Region | 합계 | Newcastle |
| 12-JUN | 375.00 | 245.00 | 163.50 | 95.50 | 1,118.70 | 1,997.70 | 127.10 |
| 20-JUN | 358.50 | 246.00 | 181.60 | 101.30 | 1,110.20 | 1,997.60 | 159.90 |
| +/- | ▼16.50 | ▲1.00 | ▲18.10 | ▲5.80 | ▼8.50 | ▼0.10 | ▲32.80 |

### 한국 석탄수입 품종별비중 (2016년 5월)




### 한국 석탄수입 국가별비중 (2016년 5월)



➜곡물 시장

## 2015/16 시즌 흑해지역 밀수출 급증

- 금주 곡물시장에서 대두, 밀, 옥수수가격은 현물시장과 선물시장에서 모두 하락세를 보였다. 브렉시트에 대한 파장이 각국의 환율에 영향을 미치면서 곡물 거래시장 역시 당분간 큰 혼란을 겪을 것으로 예상된다.

- 지난해 7월부터 올해 6월까지 진행된 2015/16 시즌 흑해지역의 밀 수출이 전년대비 급증세를 기록할 것으로 조사됐다. 러시아와 우크라이나 그리고 카자흐스탄을 포함한 흑해지역의 미 수출량은 전 세계 밀 수출의 29% 수준인 4,550만톤에 육박할 것으로 예상되며, 전년대비 26%의 수출 증가세를 보일 것으로 전망된다. 특히 러시아와 우크라이나의 수출량이 각각 2,350만톤과 1,510만톤을 기록하며 역대 최대 수준을 기록할 것이라고 국제곡물협회(IGC)는 전망하고 있다.

- IGC는 2016/17 시즌 흑해지역의 밀 수출 전망에 대해 러시아의 경우 아시아와 아프리카 지역으로의 수출 증가 영향으로 올해 대비 100만톤 증가한 2,450만톤을 수출할 것으로 전망했으며, 우크라이나는 이와 반대로 가뭄에 따른 작황 악화로 3년 내 최저 수준인 960만톤에 머물 것이라고 예상했다. 이로 인해 전체적인 흑해지역의 2016/17 시즌 밀 수출량은 4,060만톤으로 전년대비 500만톤 가까운 감소세를 보일 것으로 예상했다.

### 곡물가격추이

곡물 현물 가격(시카고 거래기준 US ¢ /bu)

| DATE | SOYBEANS | WHEAT | CORN |
|---|---|---|---|
| 16-JUN | 1,127.00 | 466.50 | 412.75 |
| 23-JUN | 1,117.00 | 448.25 | 374.75 |
| +/- | ▼10.00 | ▼18.25 | ▼38.00 |

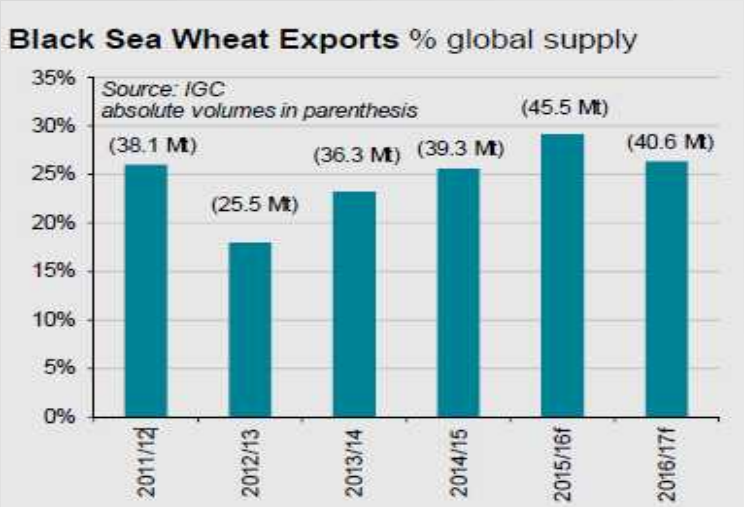
미국 곡물 수출량 동향(,000톤)

| TYPE | SOYBEANS | WHEAT | CORN | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| A P R | 1,259.1 | 1,600.9 | 4,607.7 | 7,467.9 |
| M A Y | 777.0 | 1,506.0 | 4,194.0 | 6,477.0 |
| +/- | ▼482.1 | ▼94.9 | ▼413.7 | ▼999.9 |

곡물 선물 가격

| | SOYBEANS | | | WHEAT | | | CORN | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DATE | 시카고 상품거래소 US ¢ /bu 2016.07월물 | 시카고 상품거래소 US ¢ /bu 2016.08월물 | 브라질 선물시장 US ¢ /bu 2016.07월물 | 시카고 상품거래소 US ¢ /bu 2016.7월물 | 시카고 상품거래소 US ¢ /bu 2016.9월물 | 런던 선물거래소 US ¢ /bu 2016.11월물 | 시카고 상품거래소 US ¢ /bu 2016.07월물 | 시카고 상품거래소 US ¢ /bu 2016.09월물 | 브라질 선물시장 US ¢ /bu 2016.07월물 | 런던 선물거래소 US ¢ /bu 2016.08월물 |
| 16-JUN | 1,134.50 | 1,133.50 | 1,134.45 | 472.50 | 484.75 | 434.72 | 425.25 | 430.50 | 596.91 | 521.82 |
| 23-JUN | 1,124.50 | 1,123.50 | 1,124.48 | 454.25 | 465.75 | 419.07 | 387.25 | 392.50 | 569.00 | 502.09 |
| +/- | ▼10.00 | ▼10.00 | ▼9.97 | ▼18.25 | ▼19.00 | ▼15.65 | ▼38.00 | ▼38.00 | ▼27.91 | ▼19.73 |

### 흑해지역 밀 수출 현황 (단위 : Mton)




### 러시아 & 우크라이나 옥수수 수출현황

# 선박 연료유

## 사라져버린 브리메인의 기대

- 영국의 브렉시트 찬반투표 후 개표가 결국 탈퇴로 결정되면서 시장의 부정적 여파가 우려되는 가운데, 오전까지 예상되었던 유럽연합 잔류 기대와 미국 원유 재고가 감소세를 보임에 따라 국제유가는 주말에 와서 다시 USD50을 돌파하였다.
- 이러한 종전의 분위기에 편승하여 뉴욕상업거래소에서의 WTI 가격은 전날보다 배럴당 USD0.98 급등한 USD50.11을 기록하면서 최근 2주간 가장 높은 수준을 보였고, 런던 ICE 선물거래소에서의 Brent유 역시 배럴당 USD1 오른 USD50.88에 거래되면서 상승세를 타고 있다.
- 선박연료유가 역시 IFO380의 경우 일제히 항구에 따라 USD7~USD16사이의 상승세를 보였고, MDO 가격도 항구에 따라 USD4~16 사이의 상승반전을 보였다.

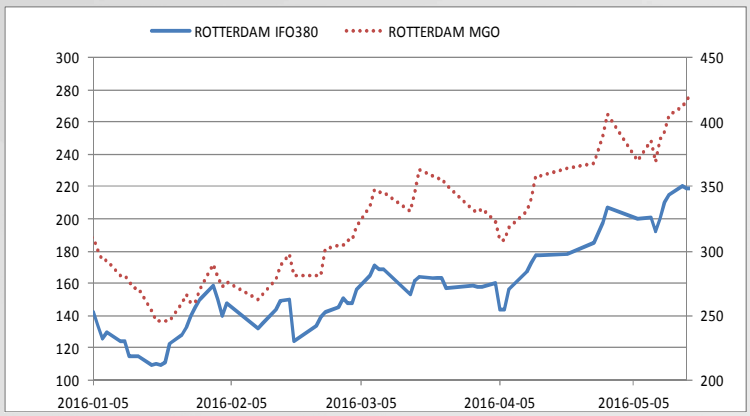
### 선박연료유가

| | IFO380(USD/TON) | | | | | | | MGO(USD/TON) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DATE | BUSAN | ROTTERDAM | SINGAPORE | HOUSTON | TOKYO | HONGKONG | GIBRALTAR | BUSAN | ROTTERDAM | SINGAPORE | HOUSTON | TOKYO | HONGKONG | GIBRALTAR |
| **2014** | **592** | **535** | **560** | **548** | **610** | **569** | **555** | **884** | **-** | **840** | **-** | **892** | **861** | **-** |
| **2015** | **323** | **267** | **301** | **274** | **340** | **306** | **289** | **523** | **485** | **514** | **560** | **535** | **517** | **535** |
| **16-JUN** | 253 | 216 | 229 | 223 | 262 | 238 | 230 | 460 | 419 | 430 | 476 | 430 | 450 | 460 |
| **23-JUN** | 260 | 231 | 245 | 233 | 270 | 254 | 245 | 470 | 433 | 440 | 480 | 440 | 466 | 466 |
| +/- | ▲7 | ▲15 | ▲16 | ▲10 | ▲8 | ▲16 | ▲15 | ▲10 | ▲14 | ▲10 | ▲4 | ▲10 | ▲16 | ▲6 |

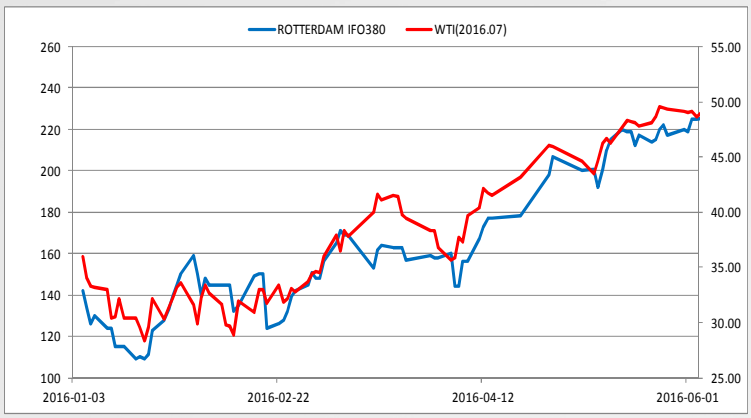
### 원유선물가

| USD/BBL | WTI | | BRENT | | DUBAI |
|---|---|---|---|---|---|
| DATE | 2016.08 | 2016.09 | 2016.08 | 2016.09 | 현물 |
| 10- J U N | 49.07 | 49.72 | 50.54 | 51.01 | 48.23 |
| 13- J U N | 48.88 | 49.52 | 50.35 | 50.82 | 47.06 |
| 14- J U N | 48.49 | 49.06 | 49.83 | 50.33 | 46.30 |
| 15- J U N | 48.01 | 48.50 | 48.97 | 49.53 | 46.09 |
| **16- J U N** | **46.21** | **46.74** | **47.19** | **47.76** | **44.93** |
| **23- J U N** | **50.11** | **50.76** | **50.91** | **51.61** | **46.62** |
| +/- (전주 대비) | ▲3.90 | ▲4.02 | ▲3.72 | ▲3.85 | ▲1.69 |

### IFO380 VS MGO




### IFO380 VS WTI



# 항만 동향

## 브라질 체선 일수 상승

- 이번 주 주요 항만에서는 철광석 체선 일수가 대부분 상승하였고, 특히 선적항인 브라질의 경우 평균 6.25일로 상승 폭이 가장 높았다. 반면 석탄 항만의 체선 일수는 인도네시아 Taboneo항을 제외하곤 대부분 전주와 비슷한 수준을 유지했다.
- ETA 기준, 중국 주요 원자재 항만에 향후 14일 이내에 입항 예정인 케이프선은 44척으로, 전주 38척 대비 6척 증가하였다.
- 금주 파나마 운하 통항 소요 시일은 북방향 1-2일, 남방향 1-2일 사이의 운송시간을 보이고 있다.

### 선박 체선 동향

**석탄 체선 일수(DAY)**

| 구분 | 선적항 | | | | | 양하항 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 호주 | | | 인도네시아 | | 중국 | 인도 |
| DATE | Dalrymple bay | New castle | Port Kembla | Taboneo | Adang Bay | Xin-gang | Vizag |
| 15-June | 5.0 | 4.5 | 7.5 | 4.0 | 0.5 | 2.0 | 1.0 |
| 22-June | 5.0 | 4.5 | 8.5 | 0.5 | 0.5 | 2.5 | 1.0 |
| +/- | - | - | ▲1.0 | ▼3.5 | - | ▲0.5 | - |

**철광석 체선 일수(DAY)**

| 구분 | 선적항 | | | | | | 양하항 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 브라질 | | 호주 | | 인도 | | 중국 | | |
| DATE | Guaiba Island | Tubarao | Dampier | Port Hedland | Mormugoa | Vizag | Qingdao | Xingang | Baoshan |
| 15-June | 5.0 | 10.5 | 5.0 | 4.0 | 5.0 | 1.0 | 0.5 | 2.0 | 0.0 |
| 22-June | 11.5 | 16.5 | 5.0 | 4.5 | 0.0 | 2.0 | 2.5 | 2.5 | 0.0 |
| +/- | ▲6.5 | ▲6.0 | - | ▲0.5 | ▼5.0 | ▲1.0 | ▲2.0 | ▲0.5 | - |

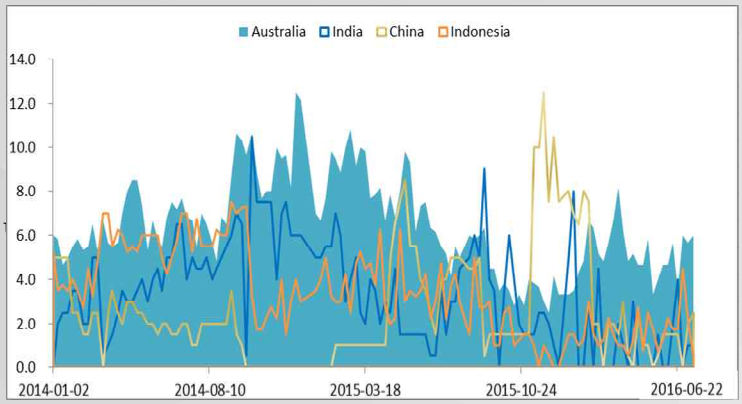
**케이프선 대기척수**

| 구분 | 남아프리카 | 브라질 | 호주 | 중국 |
|---|---|---|---|---|
| May | 4 | 27 | 45 | 24 |
| 15-June | 3 | 23 | 46 | 25 |
| 22-June | 6 | 26 | 43 | 29 |
| +/- | ▲ 3 | ▲ 3 | ▼ 3 | ▲ 4 |

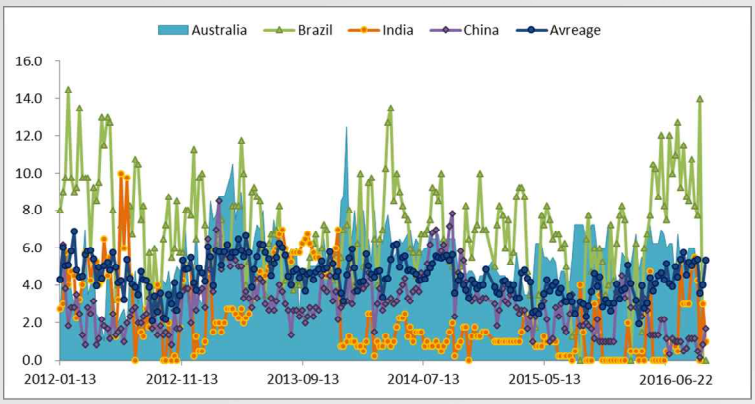
**국가별 평균 선박 대기일수**

| 호주 | 중국 | 인도 | 인도네시아 | 브라질 | 남아공 | World 평균 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 5.6 | 1.5 | 1.2 | 0.7 | 4.3 | 1.6 | 2.5 |
| 3.9 | 1.0 | 2.9 | 0.8 | 5.5 | 1.5 | 2.6 |
| 4.1 | 1.4 | 1.2 | 0.5 | 6.3 | 3.3 | 2.8 |
| ▲0.2 | ▲0.4 | ▼1.7 | ▼0.3 | ▲0.8 | ▲1.8- | ▲0.2 |

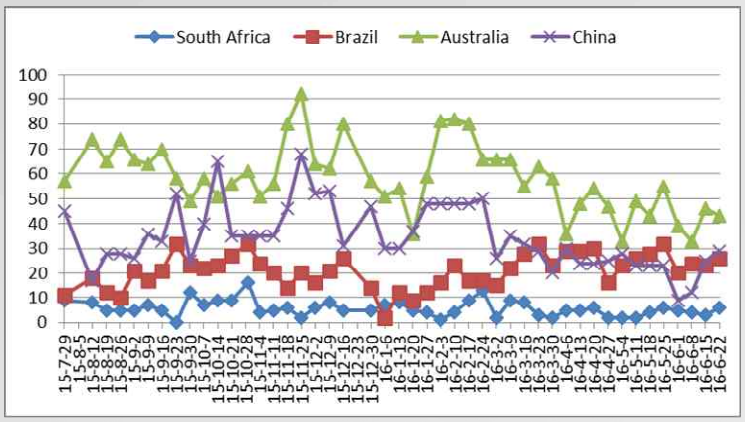
### 주요 국가 석탄 항만 체선일수



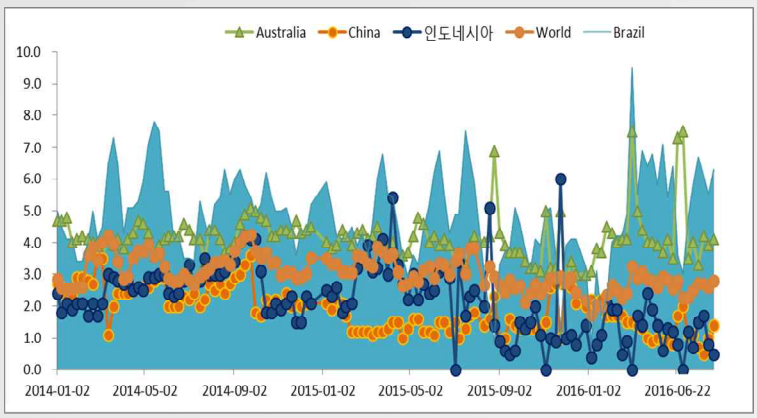

### 주요 국가 철광석 항만 체선일수




### 케이프 대기척수




### 국가별 선박 대기일수



# 선박매매 동향

## 신조선과 중고선 보합세, 몬순시즌에 돌입한 해체시장

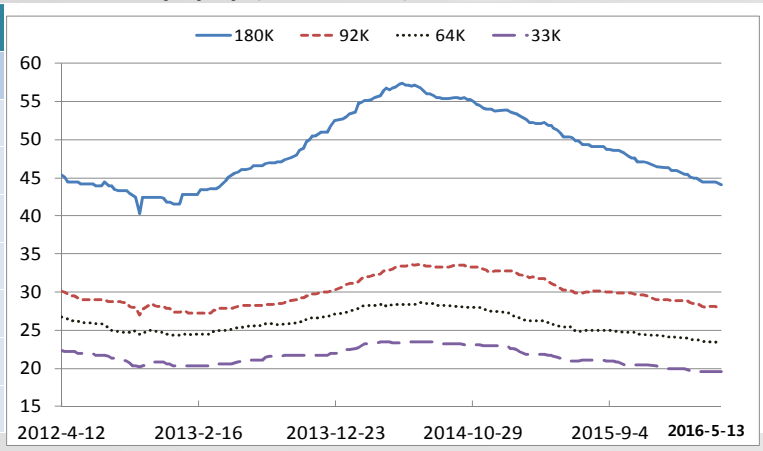
- [신조] 벌크선 신조시장은 뚜렷한 반등의 모멘텀이 없어 Handy를 제외한 전 선형이 지난주에 이은 하락세를 이어가고 있다.
- [중고] 벌크선 중고시장은 지난주 Cape와 Supramax 선형이 잠시 반등을 기록했지만 곧 잦아들어 지난주 수준을 이어가고 있다.
- [해체] 해체시장도 인도 동안과 방글라데시에서 시작된 몬순이 곧 파키스탄에서도 시작될 예정으로 개점휴업상태를 이어가고 있다.

### 신조선가

New-building PRICE (million USD)

| TYPE | | 2015 | 09-JUN | 16-JUN | 23-JUN | +/- |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CAPE | 180K | **50.0** | 43.7 | 43.2 | 42.8 | ▼0.4 |
| PMX | 92K | **30.6** | 27.4 | 27.2 | 27.0 | ▼0.2 |
| | 82K | **27.6** | 24.4 | 24.2 | 24.1 | ▼0.1 |
| | 74K | **26.7** | 23.9 | 23.7 | 23.6 | ▼0.1 |
| SMX | 64K | **25.4** | 22.9 | 22.7 | 22.5 | ▼0.2 |
| | 58K | **24.8** | 22.2 | 22.1 | 21.8 | ▼0.3 |
| HANDY | 33K | **21.3** | 19.5 | 19.4 | 19.4 | - |

### 신조선가 추이 (million USD)

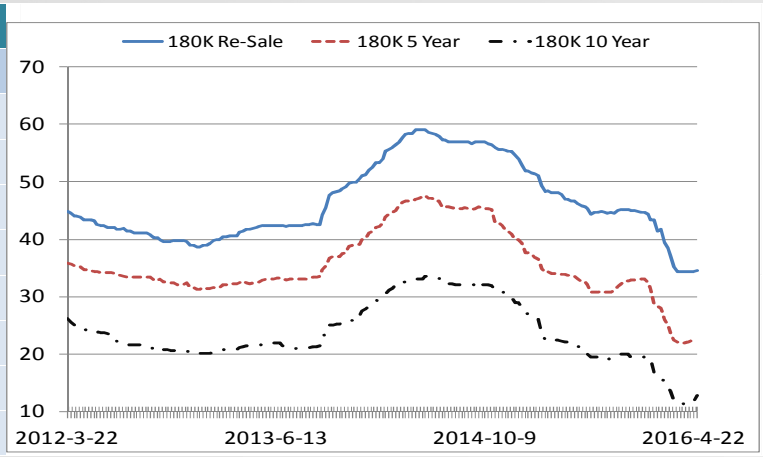



### 중고선가

Second-hand PRICE (million USD)

| TYPE(DWT) | | RE-SALE | | 5 YEAR | | 10 YEAR | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cape(180K) | 2015 | **45.9** | | **32.6** | | **20.8** | |
| PMX(74K) | | **26.3** | | **17.3** | | **12.1** | |
| SMX(58K) | | **25.4** | | **16.2** | | **11.0** | |
| Handy(33K) | | **20.8** | | **13.6** | | **9.5** | |
| Cape(180K) | 23-JUN | 35.3 | ▲0.1 | 23.0 | - | 13.3 | - |
| PMX(74K) | | 21.9 | ▼0.1 | 12.9 | - | 7.2 | - |
| SMX(58K) | | 19.0 | - | 11.4 | - | 6.9 | ▲0.1 |
| Handy(33K) | | 15.9 | - | 8.2 | - | 5.6 | - |

### 중고선가 추이 (million USD)

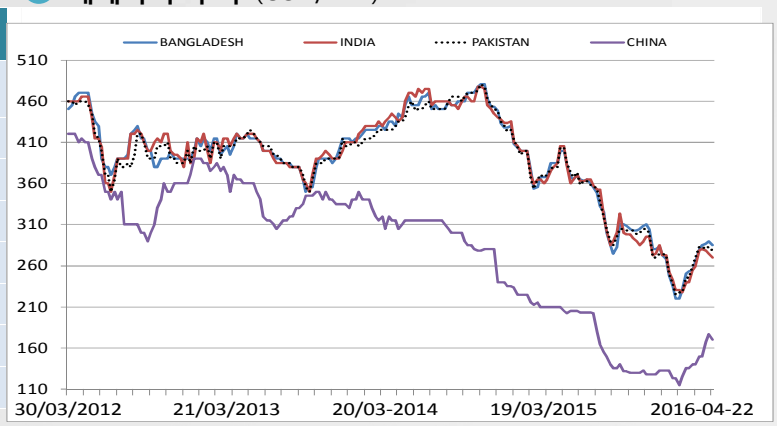



### 해체가격

DEMOLITION PRICE (USD/LDT)

| DATE | BANGLADESH | INDIA | PAKISTAN | CHINA |
|---|---|---|---|---|
| **2014** | **448** | **450** | **444** | **301** |
| **2015** | **346** | **345** | **345** | **180** |
| 03-JUN | 255 | 250 | 250 | 155 |
| 10-JUN | 255 | 245 | 247 | 155 |
| 17-JUN | 243 | 238 | 240 | 150 |
| 24-JUN | 243 | 238 | 240 | 150 |
| +/- | - | - | - | - |

### 해체가격 추이 (USD/LDT)



# 신조선

## 호재 없는 신조시장, 지속되는 불황

▶ 월초에 반짝세를 보이던 신조 발주가 다시 잠잠한 가운데, 수주잔량 감소와 신조 수주 급감으로 어려워진 국내 빅3 조선소들의 어려움이 계속되고 있다. 영국의 EU 탈퇴여부에 대한 우려에 따라 최근 강세를 띄면서 통화가치의 이점을 살리지 못하는 일본의 조선소들도 한국 조선소들과 가격 경쟁을 벌어야 할 상황이 되면서 전반적인 신조시장의 어려움은 더할 것으로 보인다.

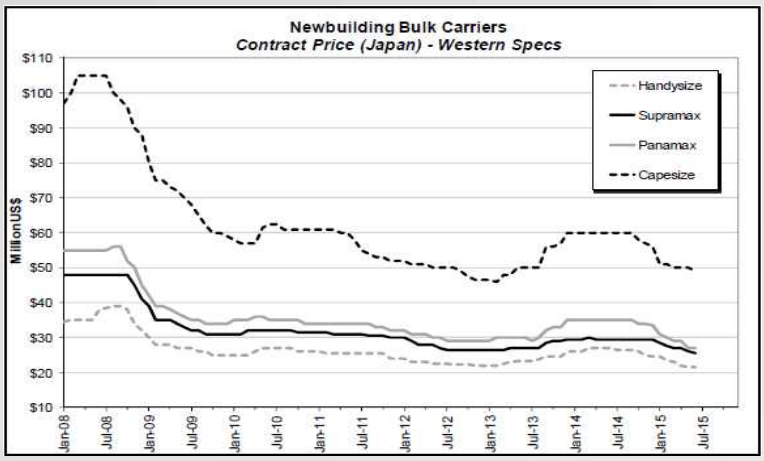
### 벌크선 발주잔량 (2016.05)

| YEAR | HANDY | | SUPRAMAX | | PANAMAX | | CAPE | | TOTAL | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NO | Mil.DWT | NO | Mil.DWT. | NO | Mil.DWT | NO | Mil.DWT | NO | Mil.DWT. | % |
| 2016 | 115 | 4.1 | 243 | 14.7 | 131 | 10.7 | 114 | 22.7 | 603 | 52.2 | 51.1 |
| 2017 | 94 | 3.5 | 129 | 7.8 | 105 | 8.6 | 41 | 9.4 | 369 | 29.2 | 28.6 |
| 2018+ | 38 | 1.4 | 41 | 2.5 | 30 | 2.5 | 41 | 14.5 | 150 | 20.8 | 20.3 |
| TOTAL | 247 | 8.9 | 413 | 25.0 | 266 | 21.7 | 196 | 46.6 | 1,122 | 102.2 | 100 |

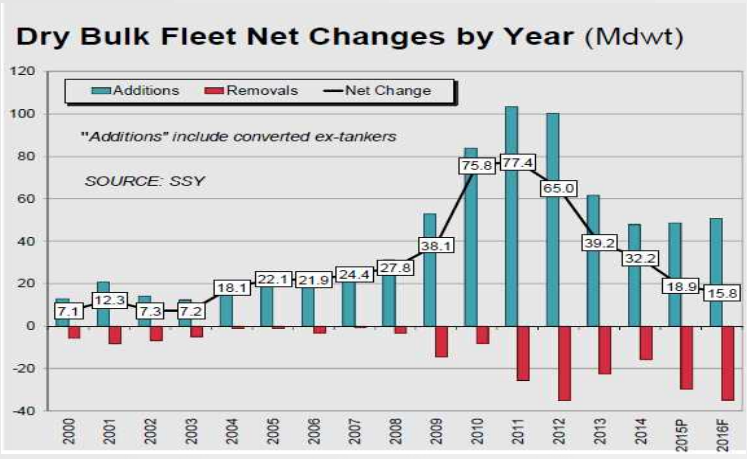
### 벌크선 계약현황

| WEEK | TYPE | DWT | DELIVERY | YARD | BUYER | No. | PRICE(Mil.USD) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10월 | Bulker | 34,000 | 2016 | Namura/Japan | WISDOM MARINE | 2 | 척당 22.00 |
| | Bulker | 38,800 | 2018 | Shanhaiguan Shipbuilding Industry/China | Sinotrans Shipping | 6 | 척당 23.15 |
| | Bulker | 20,000 | 2016 | Astilleros Rio Santiago/Argentinean | Abbey sea | 4+2 | - |
| 11월 | Bulker | 29,400 | 2017-18 | Jiangsu New YZJ/China | Algoma Central Corp. | 2 | - |
| | Bulker | 400,000 | 2017-18 | Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding/China | China Ore Shipping | 7 | 척당 약 92.00 |
| | Bulker | 400,000 | 2017-18 | Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding/China | China Merchants Energy Shipping | 4 | |
| | Bulker | 400,000 | 2017-18 | Bohai Shipbuilding Heavy Industry/China | China Ore Shipping | 3 | |
| | Bulker | 400,000 | 2017-18 | Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry/China | China Merchants Energy Shipping | 4 | |
| | Bulker | 400,000 | 2017-18 | China Merchants Heavy Industry/China | China Merchants Energy Shipping | 2 | |
| 1월 | Bulker | 65,000 | 2018 | Oshima Shipbuilding/Japan | NYK | 1 | |
| 2월 | Bulker | 81,500 | 2019-20 | Oshima Shipbuilding/Japan | U-Ming Marine Transport | 2 | - |
| 3월 | Bulker | 400,000 | 2018- | Yangzijiang ShipBuilding/China | ICBC Leasing | 6 | 척당 약 85.00 |
| | Bulker | 400,000 | 2018- | China Shipping Industry/China | China Merchants Energy Shipping | 2 | |
| | Bulker | 400,000 | 2018- | Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry/China | China Merchants Energy Shipping | 4 | |
| | Bulker | 400,000 | 2018- | Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry/China | ICBC Leasing | 4 | |
| | Bulker | 400,000 | 2018- | Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding/China | China Ore Shipping | 10 | |
| | Bulker | 400,000 | 2018- | Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding/China | China Merchants Energy Shipping | 4 | |
| | Bulker | 34,500 | 2018 | Oshima Shipbuilding/Japan | Fednav | 4 | |
| | Bulker | 9,800 | 2017-18 | Jiangdong Shipbuilding/China | Ningbo Dayu Shipping | 6 | - |
| 6월 | Bulker | 62,100 | 2020 | Oshima Shipbuilding/Japan | Oldendorff Carriers | 1 | - |

### 벌크선 선가추이 (단위: 백만 USD)




### 벌크선 선대증감 현황 (단위: 백만 DWT)



# 중고선

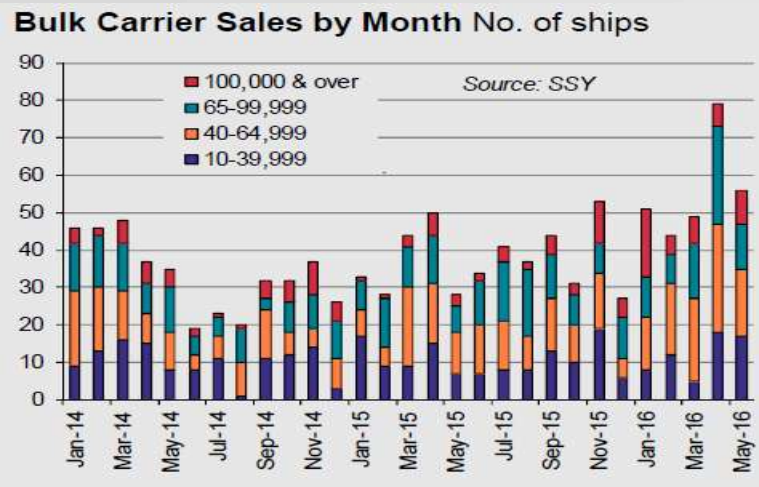
## 포시도니아 성료 후 재개된 중고선 시장

▶ 장기 시장 침체 속에서 모두의 기대를 안고 시작했던 포시도니아 행사가 성황리에 종료된 이후 잠시 쉬어가던 중고선 매매시장은 선령이 짧은 선박들을 중심으로 활발하게 거래된 것으로 나타났다. 이 가운데 Intermodal에 따르면, SA FORTIUS(171,509DWT, 2001)가 중국인 선주에게 USD760만에 매각된 것으로 알려졌다.

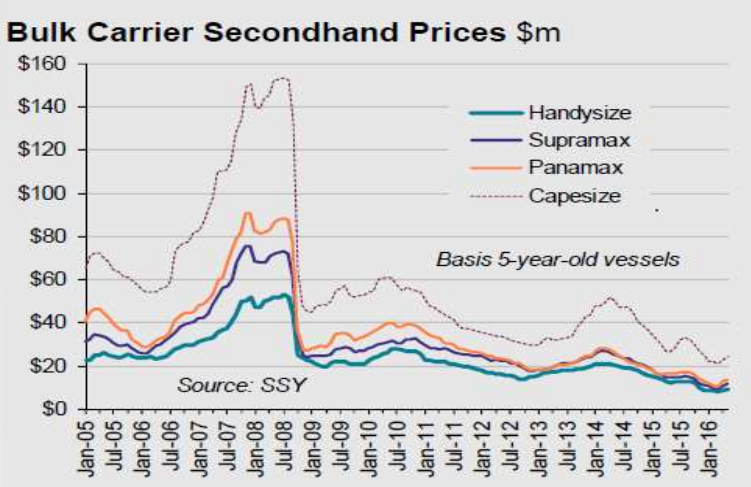
### 계약현황

| WEEK | TYPE | VESSEL | BUILT | DWT | YARD | BUYER | PRICE (Mil.USD) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6월 3주차 | Bulker | BILLION TRADER I | 2007 | 82,050 | Tsuneishi/Japan | Greek | 9.50 |
| | Bulker | GOLDEN WISH | 1997 | 45,719 | Tsuneishi/Japan | Undisclosed | 2.80 |
| | Bulker | CYAN PHOENIX | 2010 | 37,302 | Huatai Nantong/China | Bulgarian | 7.20 |
| | Bulker | HANZE GOSLAR | 2012 | 34,719 | China | Undisclosed | 7.00 |
| | Bulker | AEOLOS | 2001 | 31,640 | Japan | Undisclosed | 4.00 |
| | Bulker | NORD DELPHINUS | 2010 | 114,500 | China | Oldendorff | 11.50 |
| 6월 4주차 | Bulker | SA FORTIUS | 2001 | 171,509 | Korea | Chinese | 7.60 |
| | Bulker | ROMA SNUG | 2011 | 118,000 | China | German | 12.00 |
| | Bulker | ASTI SNUG | 2011 | 118,000 | China | German | 12.00 |
| | Bulker | METEOR | 2010 | 84,589 | japan | BW Group | 12.50 |
| | Bulker | AMS PEGASUS II | 2012 | 81,512 | Korea | Greek | 12.20 |
| | Bulker | ELPIS I | 2001 | 75,169 | Korea | Undisclosed | 4.10 |
| | Bulker | SAMJIN 1051 | 2016 | 58,000 | China | German | 13.00 |
| | Bulker | IKAN SUDIP | 2008 | 56,055 | Japan | Undisclosed | 8.70 |
| | Bulker | ATLAS | 2002 | 53,806 | China | Undisclosed | 3.40 |
| | Bulker | KAROLINE SNUG | 2010 | 33,324 | China | German | 5.00 |
| | Bulker | LUCY SNUG | 2010 | 33,324 | China | German | 5.00 |
| | Bulker | NORD HOUSTON | 2011 | 32,389 | China | Danish | 6.35 |
| | Bulker | NORD VANCOUVER | 2011 | 32,353 | China | Danish | 6.35 |
| | Bulker | NORD LONDON | 2011 | 32,312 | China | Danish | 6.35 |
| | Bulker | NORD HONG KONG | 2011 | 32,289 | China | Danish | 6.95 |
| | Bulker | AZALEA K | 2011 | 29,400 | Japan | Greek | 7.60 |
| | Bulker | GOLDENSTAR | 2001 | 28,383 | Japan | Undisclosed | 4.10 |
| | Bulker | BRIGHT LIFE | 2011 | 28,207 | Japan | Greek | 7.50 |
| | Bulker | NORD PYXIS | 2010 | 115,000 | China | European | 11.50 |
| | Bulker | NORD PISCES | 2010 | 115,000 | China | European | 11.50 |
| | Bulker | NORD DORADO | 2010 | 115,000 | China | European | 11.50 |
| | Bulker | CALY MANX | 2009 | 58,470 | China | Undisclosed | 9.80 |
| | Bulker | WESTERN STAVANGER | 2010 | 32,500 | China | Undisclosed | 6.00 |

### 중고벌크선 매매추세 (단위 : 척수)




### 벌크선 선령 5 년 가격 (단위 : 백만 USD)



# 선박해체

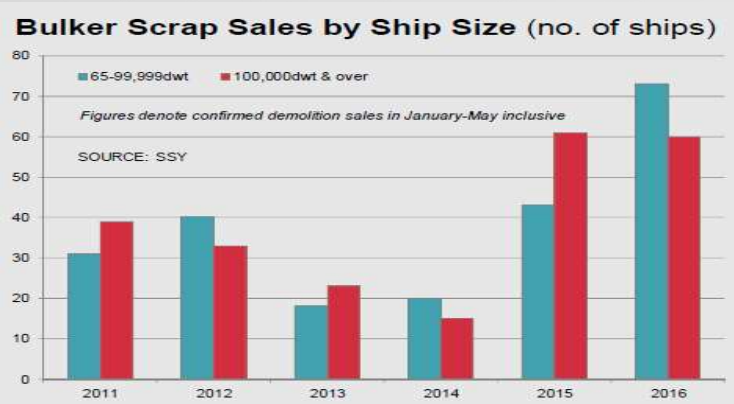
## 몬순시즌 도래와 현지 수요 침체

▶ 인도 동안과 방글라데시에서 시작된 몬순이 파키스탄에도 곧 영향을 미치기 시작할 것으로 예상되는 상황에서, 캐시바이어와 해체업자 모두 추가 물량에 대한 수요를 발생시키지 못하며 당분간 잠잠할 것으로 예상된다. 이러한 시장의 정서를 반영하듯이 Sub Continental 국가 모두 해체가격은 지난주 수준을 이어가고 있다.

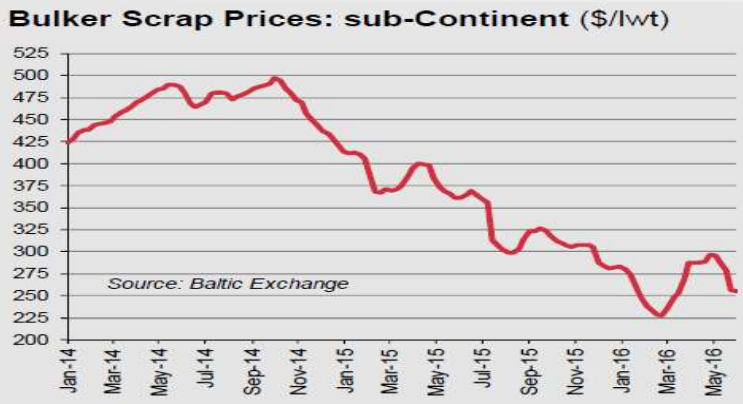
### 계약현황

| WEEK | TYPE | VESSEL | DWT | BUILT | YARD | LDT | BUYER | PRICE (USD/LDT) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5월 3주차 | Bulker | ONGA | 229,228 | 2001 | Namura/Japan | 26,640 | China | 220 |
| | Bulker | ANANGEL ETERNITY | 171,176 | 1999 | Hyundai/S.Korea | 21,550 | Singapore | 305 |
| | Bulker | IRON BARON | 169,981 | 1999 | Daewoo/S.Korea | 20,851 | Bangladesh | 320 |
| | Bulker | CHINA STEEL EXPRESS | 154,556 | 1997 | CSBC/Taiwan | 22,746 | Kaohsiung-Taiwan | 296 |
| | Bulker | SHIN ONDO | 151,833 | 1996 | Namura/Japan | 19,800 | China | 220 |
| | Bulker | GS ANGEL | 122,259 | 1995 | Daewoo/S.Korea | 16,477 | Pakistan | 320 |
| | Bulker | CONFIDENCE OCEAN | 48,256 | 1996 | Oshima/Japan | 7,197 | Bangladesh | 286 |
| | Bulker | ROMANOS | 43,189 | 1995 | Hyundai/S.Korea | Undisclosed | Bangladesh | 280 |
| | Bulker | SILVER STAR | 33,009 | 1983 | Minaminippon/Japan | 8,013 | Bangladesh | 251 |
| | Bulker | OCEAN HOPE | 29,513 | 1996 | Dalian/China | 8,005 | Subcontinent options | 293 |
| | Bulker | TOLMI | 29,094 | 1989 | Stocznia/Poland | 9,794 | Pakistan | 295 |
| | Bulker | ARWAD TOWER | 28,269 | 1985 | Naikai/Japan | 6,135 | Pakistan | 290 |
| | Bulker | HUA TAI | 26,720 | 1984 | Usuki/Japan | 9,255 | Bangladesh | 285 |
| | Bulker | THARINEE NAREE | 23,724 | 1994 | Kanasashi/Japan | 5,008 | Bangladesh | 279.5 |
| | Bulker | SONGA PEAK | 151,418 | 1990 | Japan | 17,455 | Pakistan | 314 |
| | Bulker | GENCO MARINE | 45,222 | 1996 | Japan | 7,622 | Bangladesh | 292 |
| 5월 4주차 | Bulker | BADRI PRASAD | 151,418 | 1990 | Japan | 17,618 | Pakistan | 314 |
| | Bulker | HUA XIANG | 26,695 | 1986 | Japan | 5,450 | Bangladesh | 265 |
| | Bulker | RUI FU | 25,759 | 1985 | Japan | 5,435 | Bangladesh | 265 |
| | Bulker | C. POLARIS | 150,903 | 1995 | Daewoo/S.Korea | 18,503 | Bangladesh | 320 |
| | Bulker | HELLENIC WIND | 73,981 | 1997 | Tsuneishi/Japan | 9,754 | Pakistan | 295 |
| | Bulker | U HAPPY | 43,906 | 1996 | Sanoyas Hishino Miz'ma/Japan | 8,800 | Bangladesh | 280 |
| | Bulker | SINO 3 | 27,939 | 1989 | Shin Kurushima/Japan | 5,996 | Bangladesh | 250 |
| 6월 1주차 | Bulker | WISE 1 | 150,973 | 1995 | Korea | 18,954 | Pakistan | 317 |
| | Bulker | C.POLARIS | 150,903 | 1995 | Daewoo/S.Korea | 18,503 | Bangladesh | 276 |
| | Bulker | SUCHADA NAREE | 23,732 | 1994 | Japan | 5,000 | Bangladesh | 250 |
| 6월 2주차 | Bulker | ENERGY ENTERPRISE | 33,373 | 1983 | India | 10,566 | Pakistan | 270 |
| | Bulker | ASSIMINA | 72,126 | 1997 | Japan | 10,000 | Bangladesh | 285 |
| 6월 3주차 | Bulker | KWK EXEMPLAR | 169,624 | 2001 | Samho/S.Korea | 22,016 | Bangladesh | 324 |
| | Bulker | CHENNAI JAYAM | 41,824 | 1983 | Mitsubishi/Japan | 7,957 | Bangladesh | 290 |
| | Bulker | BAHAMAS PEARL | 39,218 | 1985 | Tsuneishi/Japan | 11,561 | India | 261 |
| 6월 4주차 | Bulker | TROPICAL STAR | 38,248 | 1984 | Mingtai/Taiwan | 6,681 | Bangladesh | 195 |
| | Bulker | APJ AKHIL | 39,989 | 1989 | India | 10,306 | Pakistan | 262 |
| | Bulker | C. QUEEN | 151,330 | 1994 | Japan | 19,547 | Bangladesh | 279 |
| | Bulker | BRUISER | 29,089 | 1998 | Romania | 7,299 | India | 238 |

### 선형별 해체선 거래




### 해체선가 변화추세



# 세계 건화물선

## 건조연도별 선대현황 (2016. 5)

| | 10-39,999 | | 40-64,999 | | 65-99,999 | | 100,000+ | | 220,000+ | | TOTAL | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BUILT | NO. | DWT백만 | NO. | DWT백만 | NO. | DWT백만 | NO. | DWT백만 | NO. | DWT백만 | NO. | DWT백만 | % DWT |
| Pre-1992 | 263 | 6.4 | 100 | 4.6 | 41 | 3.0 | 5 | 0.7 | 9 | 2.5 | 418 | 17.2 | 2.2% |
| 1992/96 | 203 | 5.2 | 186 | 8.6 | 111 | 8.0 | 46 | 7.3 | 47 | 13.1 | 593 | 42.0 | 5.5% |
| 1997/01 | 307 | 8.0 | 305 | 14.7 | 320 | 23.9 | 87 | 14.6 | 3 | 0.9 | 1,022 | 62.0 | 8.1% |
| 2002/06 | 294 | 8.3 | 427 | 22.5 | 356 | 27.7 | 191 | 34.2 | 4 | 0.9 | 1,272 | 93.7 | 12.2% |
| 2007/11 | 999 | 29.4 | 1,105 | 61.9 | 673 | 55.9 | 616 | 107.1 | 60 | 17.2 | 3,453 | 271.6 | 35.3% |
| 2012/16 | 893 | 30.2 | 1,157 | 66.5 | 927 | 75.7 | 472 | 84.3 | 83 | 25.8 | 3,532 | 282.5 | 36.7% |
| Total | 2,959 | 87.5 | 3,280 | 178.7 | 2,428 | 194.2 | 1,417 | 248.3 | 206 | 60.4 | 10,290 | 769.0 | 100.0% |

## 건화물 선대 증가현황 (2016. 5)

| | 핸디 | | 수프라막스 | | 파나막스 | | 케이프 | | 합계 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NO. | DWT백만 | NO. | DWT백만 | NO. | DWT백만 | NO. | DWT백만 | NO. | DWT백만 |
| 신조선 인도(A) | 70 | 2.57 | 102 | 6.22 | 61 | 5.05 | 51 | 9.54 | 284 | 23.38 |
| 선박해체(B) | 71 | 1.93 | 57 | 2.55 | 72 | 5.17 | 62 | 10.59 | 262 | 20.24 |
| 순증가량(A-B) | -1 | 0.64 | 45 | 3.67 | -11 | -0.12 | -11 | -1.05 | 22 | 3.14 |
| 전체선대(2016.5) | 2,959 | 87.5 | 3,280 | 178.7 | 2,428 | 194.2 | 1,623 | 308.7 | 10,290 | 769.0 |
| 선복증가량(15.12월대비) | ▲ 9 | ▲ 0.9 | ▲ 39 | ▲ 3.3 | ▼ 17 | ▼ 0.6 | ▼ 12 | ▼ 1.2 | ▲ 19 | ▲ 2.4 |

## 건화물 수요추이

| 건화물 수요 | | 백만톤 | | | | | | 증감 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2014/15 |
| Iron Ore Trade | | | | | | | | |
| Imports | Japan | 134.3 | 127.7 | 130.2 | 135.2 | 135.7 | 130.4 | ▼ 4.1% |
| | S.Korea | 56.3 | 64.7 | 66.0 | 63.4 | 73.5 | 72.8 | ▼ 1.0% |
| | China | 618.6 | 678.1 | 743.6 | 820.3 | 932.9 | 953.3 | ▲ 2.1% |
| Total Imports(listed) | | 1,041.2 | 1,098.7 | 1,151.9 | 1,241.0 | 1,375.0 | 1,418.6 | ▲ 3.1% |
| Exports: | Australia | 422.6 | 437.7 | 518.1 | 611.3 | 745.8 | 800.0 | ▲ 6.8% |
| | Brazil | 310.9 | 320.5 | 326.5 | 329.7 | 344.4 | 366.2 | ▲ 6.0% |
| Coal Trade | | | | | | | | |
| Imports | Japan | 184.5 | 174.7 | 184.2 | 191.5 | 187.4 | 190.0 | ▲ 1.4% |
| | S.Korea | 118.6 | 128.4 | 124.6 | 126.5 | 130.2 | 133.6 | ▲ 2.5% |
| | EU | 176.4 | 200.9 | 215.5 | 210.7 | 204.8 | 188.1 | ▼ 8.9% |
| Total Imports(listed) | | 955.2 | 1,006.7 | 1,097.9 | 1,196.8 | 1,183.4 | 1120.3 | ▼ 5.6% |
| Exports: | Australia | 301.0 | 270.1 | 316.1 | 357.9 | 382.4 | 388.7 | ▲ 1.6% |
| | USA | 63.4 | 90.4 | 107.1 | 99.7 | 83.3 | 57.8 | ▼44.1% |
| | CANADA | 31.2 | 31.7 | 33.3 | 37.6 | 33.9 | 29.1 | ▼16.5% |
| | S.Africa | 68.8 | 64.3 | 76.9 | 74.0 | 77.0 | 75.6 | ▼ 1.9% |
| Total Exports(Listed) | | 955.2 | 1,006.7 | 1,097.9 | 1,196.8 | 1,183.4 | 1,120.3 | ▼ 5.6% |
| Grain Trade(Wheat+Coarse Grain) | | | | | | | | |
| Exports: | USA | 87.6 | 73.1 | 62.4 | 78.6 | 73.9 | 75.7 | ▲ 2.4% |
| | Canada | 21.3 | 19.9 | 23.6 | 28.0 | 26.5 | 22.3 | ▼18.8% |
| | Australia | 23.2 | 22.6 | 25.3 | 25.7 | 24.2 | 24.3 | ▲ 0.4% |
| | Argentina | 26.1 | 28.1 | 31.7 | 17.4 | 29.4 | 26.3 | ▼11.8% |
| | EU | 28.2 | 20.4 | 22.5 | 40.0 | 48.1 | 40.4 | ▼19.1% |
| Total Exports(Listed) | | 243.4 | 250.2 | 254.4 | 307.2 | 321.7 | 314.4 | ▼ 2.3% |
| Bauxite/Alumina | | 84.0 | 97.0 | 109.0 | 106 | 109 | 119 | ▲ 8.4% |
| Phosphate Rock | | 23.0 | 26.0 | 27.0 | 29.0 | 30.0 | 28.0 | ▼ 7.1% |
| 5 Major Bulks | | 2,346.8 | 2,478.6 | 2,640.2 | 2,881.6 | 2,994.1 | 3,000.3 | ▲ 0.2% |
| Other | | 1,156.0 | 1,346.0 | 1,401.0 | 1,457.0 | 1,482.0 | 1,589.0 | ▲ 6.7% |
| Total Dry Bulk | | 3,502.8 | 3,824.6 | 4,041.2 | 4,338.6 | 4,476.1 | 4,589.3 | ▲ 2.5% |

# 세계경제

## 일본 일본은행 "마이너스 금리 효과 실물경제에 서서히 파급"

- 일본은행은 지난 2월 도입한 마이너스 금리 정책이 실물경제에 점진적으로 파급하는 효과를 내는 것으로 판단했다고 닛케이 신문이 24일 보도함.
- 마이너스 금리를 도입한지 4개월을 맞아 금융완화 효과를 놓고 한 위원은 "세계 경제의 불투명감이 이어지는 상황에서도 설비투자가 증가 기조에 있고 주택투자도 재차 회복하고 있다"고 지적함.
- 일본은행은 내달 28~29일 소집하는 차기 금융정책 결정회의에서 소비세 증세 연기에 따른 새로운 성장률과 물가 전망을 내놓을 예정임.

## 영국 브렉시트 선택했다 · 43년 만의 EU탈퇴에 세계질서 대격변

- 세계 5위 경제대국 영국이 EU에서 43년 만의 탈퇴를 선택하면서 글로벌 정치경제 지형에 대격변이 예상됨.
- 경제 충격뿐 아니라 스코틀랜드 독립 재추진, 북아일랜드나 웨일스의 독립 움직임 등 영연방 체제의 균열 가능성이라는 큰 위기가 예상됨.
- 영국은 이제 EU 리스본 조약에 따라 EU 이사회와 2년 간 탈퇴 협상을 벌이게 됨.
- 브렉시트가 현실화하면서 이날 금융시장은 패닉에 빠져, 영국 파운드화 가치는 장중 10% 폭락했으며 일본 닛케이지수가 7%, 한국 코스피지수가 4%대 폭락함.

## 중국 마윈, 알리바바는 '짝퉁 무관용 원칙' 고수

- 중국 최대 전자상거래 업체인 알리바바를 이끄는 마윈 회장이 자신의 회사는 '짝퉁 무관용 원칙'을 고수할 것이라고 시사함.
- 이는 최근 '짝퉁이 진품보다 낫다'는 발언으로 홍역을 치른 마 회장의 해명으로 분석, 마 회장은 기고문에서 "논란의 발언은 변화하는 시장 경향이 기존 브랜드에 새 도전을 줄 수 있다는 의미였는데 그 맥락과 취지를 무시한 채 보도돼 오해를 산 것 같다"고 주장함.
- 마 회장은 또 전 세계 최대 온라인 상거래 플랫폼을 구축하는 알리바바는 첨단 진품 판별 기술과 분석 기법을 동원해 짝퉁 근절을 철저히 하겠다고 전함

## 인도 모디, 시진핑에 "인도 NSG 가입, 객관적 평가해달라"

- 나렌드라 모디 인도 총리가 시진핑 중국 국가주석에게 인도가 원자력발전 연료 물질과 기술의 수출을 통제하는 국제 협의체인 원자력공급국그룹(NSG)에 가입할 수 있도록 지지해달라고 요청함
- 23일 인도 NDTV 등에 따르면 상하이협력기구(SCO) 회의 참석차 이날 우즈베키스탄 수도 타슈켄트를 방문한 모디 총리는 시 주석과 별도로 양자 회의를 열어 인도의 NSG 가입 문제 등을 논의함.
- 비카스 스와루프 인도 외교부 대변인은 "모디 총리가 중국에 인도의 NSG 가입 문제를 실질에 따라 공정하고 객관적으로 평가해달라고 요청했다"고 전함.

## 환율

| 통 화 | 16-Jun | 23-Jun | 증감 | 2015평균 |
|---|---|---|---|---|
| USD | 1,178.00 | 1,146.30 | ▼ 31.70 | 1,132.01 |
| EUR | 1,315.47 | 1,306.72 | ▼ 8.75 | 1,255.68 |
| JPY100 | 1,130.84 | 1,083.20 | ▼ 47.64 | 935.02 |
| CNY | 178.44 | 174.08 | ▼ 4.36 | 179.52 |
| $/EUR | 1.1137 | 1.1359 | ▲0.0222 | 1.1141 |

## 주가지수

| | 16-Jun | 23-Jun | 증감 | 2015평균 |
|---|---|---|---|---|
| KOSPI | 1,951.99 | 1,986.71 | ▲ 34.72 | 2,011.65 |
| DOW | 17,733.10 | 18,011.07 | ▲277.97 | 17,592.04 |
| 상해종합 | 2,872.82 | 2,891.96 | ▲ 19.14 | 3,717.17 |
| 영국 FTSE100 | 5,950.48 | 6,338.10 | ▲387.62 | 6,590.25 |

## 리보금리

| (UNIT:%) | 15-Jun | 22-Jun | 증감(%) | YEAR AGO |
|---|---|---|---|---|
| 1M | 0.44 | 0.45 | ▲ 0.01 | 0.19 |
| 3M | 0.65 | 0.64 | ▼ 0.01 | 0.28 |
| 6M | 0.93 | 0.93 | - | 0.44 |
| 1Y | 1.27 | 1.24 | ▼ 0.03 | 0.77 |

## 미국채 수익률

| | 16-Jun | 23-Jun | 증감 | 2015평균 |
|---|---|---|---|---|
| 3M | 0.27 | 0.31 | ▲ 0.04 | 0.05 |
| 10Y | 1.57 | 1.74 | ▲ 0.17 | 2.14 |
| 30Y | 2.39 | 2.55 | ▲ 0.16 | 2.84 |

## EU 주요 경제지표

| 구 분 | 2014 | 2015 | APR | MAY | 증감 |
|---|---|---|---|---|---|
| 경제신뢰지수 | 101.35 | 104.24 | 104.0 | 104.70 | ▲ 0.70 |
| 제조업PMI | 52.39 | 52.16 | 51.70 | 51.50 | ▼ 0.20 |
| 소비자신뢰지수 | -9.92 | -6.20 | -9.30 | -7.00 | ▲ 2.30 |

## 미국 주요 경제지표

| 구 분 | 2014 | 2015 | APR | MAY | 증감 |
|---|---|---|---|---|---|
| ISM제조업지수 | 55.8 | 51.37 | 50.80 | 51.30 | ▲ 0.50 |
| ISM비제조업지수 | 56.3 | 57.21 | 55.70 | 55.10 | ▼ 0.60 |
| 소비자신뢰지수 | 86.85 | 97.97 | 94.70 | 92.60 | ▼ 2.10 |

# 주간 이슈

## ▶ Vale사 철광석 광산 매각 가능성 대두

○ 외신에 의하면, Vale사는 아시아 광산 회사들과 70억불에 이르는 철광석 광산 지분 매매를 논의 중인 것으로 밝혔다. 하지만 현재로써는 확정된 사실이 없고, Vale사가 지분 매매 루머에 대해 공식적인 입장을 표명하고 있지 않아, 실제 매매가 이루어 질지는 차후 두고 봐야 한다. 지난 몇 년간 지속된 석탄 및 철광석등의 가격 하락세로 인해, 광산업체들의 어려움은 가중되고 있으며, Glencore, Anglo American사 등의 메이저 업체들 역시 자산 매각을 통해 부채 비율을 줄이려는 노력을 가하고 있다. 한편, Vale사는 1997년 이후 약 18년 만인 2015년 처음으로 적자를 기록한 바 있다.

○ Vale사의 금년 1분기 광물별 영업이익 흐름을 살펴보면, EBITDA(세전, 이자지급전이익) 기준, 철광석 부분에서의 이익이 14억900만불로 독보적인 1위를 차지 하였으며, 이에 반해 석탄은 9,300만불의 적자를 기록한 것으로 나타났다. 한편, 2016년 1분기 순이익은 17억7,600만불로 흑자전환에 성공한 모습이다. 뉴욕증권거래소에서 거래되고 있는 Vale사의 주식은 금년도 36% 상승하며 현재 4.50불 수준에 거래되고 있다.

## ▶ 그리스, 선박금융 선두 주자 변경

○ 대부분의 선종에 걸쳐 침체기가 지속됨에 따라 그리스 선박금융 업계에 변화가 관측되고 있다. 지난 20년간 그리스 해운업에 투자한 선박금융기관 기준 1위를 놓치지 않으며, 그리스 선주들의 든든한 뒷받침이 되어온 Royal Bank of Scotland (RBS)가 영국 지역에 중심점을 두는 전략을 취하며 2015년 들어 2위자리로 밀려난 것으로 나타났다.

○ 현재 RBS와 오랫동안 신뢰관계를 쌓아오던 일부 고객들이 선박금융 상환금을 꾸준히 납부하고 있음에도 불구하고 계약서 세부조항에 표기된 선박가치에 못 미치는 선박들을 보유한 고객들에 한해 계약 해지라는 강수를 두고 있다. RBS는 주요 핵심 고객에 한해서는 지속적인 금융대출을 진행할 것이라고 밝히며, 점진적으로 그리스 해운업 익스포져를 줄여 나갈 계획이라고 밝히기도 하였다.

단위: USD million

| | 2015 | | | 2014 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 순위 | 은행 | 익스포져 금액 | 그리스 해운업 포트폴리오 점유율 | 은행 | 익스포져 금액 | 그리스 해운업 포트폴리오 점유율 |
| 1 | Credit Suisse | 6,720 | 10.72% | Royal Bank of Scotland | 7,600 | 11.87% |
| 2 | Royal Bank of Scotland | 5,200 | 8.29% | Credit Suisse | 5,519 | 9.25% |
| 3 | DVB | 4,542 | 7.24% | DVB | 4,547 | 7.10% |
| 4 | Piraeus Bank | 3,000 | 4.78% | Piraeus Bank | 3,850 | 6.01% |
| 5 | National Bank of Greece | 2,640 | 4.21% | National Bank of Greece | 2,933 | 4.58% |
| 6 | DNB | 2,341 | 3.73% | HSH Norbank | 2,568 | 3.12% |
| 7 | HSH Nordbank | 2,341 | 3.73% | Commerzbank | 2,500 | 4.01% |
| 8 | China Exim | 2,300 | 3.67% | Alpha Bank | 2,420 | 3.91% |
| 9 | BNP Paribas | 2,220 | 3.54% | DNB | 2,310 | 3.78% |
| 10 | Citibank | 2,200 | 3.51% | DB-Duetsche Shipping | 2,000 | 3.61% |
| 합계 | | 33,504 | 53.42% | | 36,247 | 57.24% |

○ 2015년 기준 상위 10개 은행들의 그리스 해운업에 대한 총 익스포져 금액은 335억불로 이는 전년 대비 92% 수준이며, 그리스 해운업의 총 포트폴리오 비율도 전년도 57%에서 금년 53%로 소폭 하락하였다.

# MEIC 포커스

## 지역에 따른 해운기업의 경영여건 분석

장기 해운불황 속에서 국내 해운기업들의 경영여건은 나날이 악화 추세이며, 정부는 해운산업을 조선, 철강, 석유화학, 건설과 함께 경기취약업종으로 분류하여 고강도 구조조정을 시행하겠다고 발표했다. 어느 산업이든 경기가 악화되면 구조조정을 통해 경쟁력을 강화하는 것이 시장논리 상 당연한 방책이라고 할 수도 있겠지만 국가 기간산업인 해운업이 그 대상에 속해있다는 것은 아쉬움이 클 수 밖에 없다. 일각에서는 "위기는 곧 기회다." 라는 슬로건을 걸고 위기 뒤에 도래할 새로운 호황을 준비하는 계기로 마련해야 된다는 주장도 제기되고 있다. 속담 중에 "새 술은 새 술잔에 받아야 된다."라는 말이 있다. 싱가폴과 중국 등 아시아 주요 국가들은 장기 해운불황 뒤에 도래할 새로운 시장에 자국의 영향력을 최대한 발휘하기 위해 새로운 술잔을 준비하고 있다. 우리나라 역시 사정은 마찬가지이다. 한국 해운산업의 중심지는 서울이다. 서울에 모든 영업이 집중되어있고, 서울 없이는 해운업이 힘들 것이라는 인식이 업계의 일반적인 생각이다. 이번 주 MEIC 포커스에서는 과연 서울을 제외한 부산과 그 밖의 지역의 경영여건이 서울에 비해 열악하다는 것이 사실일까에 대한 통계적인 관점의 접근을 시도해보았다. 이를 통해 해운업의 새로운 기회 창출 요인으로 서울이 아닌 지역기반의 성장이라는 새로운 화두를 제시하고자 한다.

### 1. 조사 대상 및 표본 설정

국내 해운기업 가운데 법정관리 신청 및 폐업 등의 사유로 경영공시 자료 상에서 자본잠식 등을 나타내고 있는 해운기업과 그 밖의 구체적인 자료 확보가 어려운 해운기업들을 제외한 119개 국내 해운기업들을 대상으로 서울과 부산 그리고 기타지역에 본사를 소재한 해운기업들을 대상으로 부채비율과 영업이익률을 경영여건 판단의 지표로 활용하여 분석을 시행하였다. 조사시점은 2015년 경영실적 자료를 토대로 하였으며, 총 119개의 표본 가운데 서울지역 기업 86, 부산 27, 기타 6개의 샘플을 확보하였다. 부채비율과 영업이익률을 경영여건 판단의 지표로 활용한 이유는 매출액과 영업이익과 같은 절대값들의 경우 부산과 기타지역에 비해 대기업 비율이 높은 서울 기업들의 성격상 절대적인 비교가 불가능할 것으로 판단되었기 때문이다.

### 2. 분석 방법

서울과 부산 그리고 기타 지간의 경영여건을 분석하기 위한 통계방법으로는 표본간의 분산의 차이를 통해 유의성을 검증하는 ANOVA(일원배치 분산) 분석을 시행하였다. ANOVA 분석은 두 개 이상의 집단들간의 평균간 차이에 대한 통계적 유의성을 검증하는 방법의 한 형태라고 할 수 있다. 각 케이스의 관찰값과 평균간 차이인 편차를 제곱해 합산한 후 표본크기로 나눈 분산을 이용해 2개 이상 집단간 평균 차이를 검증하는 방법이다. 집단간의 비교 분석을 통해 유의확률이 0.05 이하일 경우 집단간의 차이가 발생하게 되며 이를 통해 서울과 부산, 그리고 기타지역간의 경영환경이 차이가 발생되는 것을 파악 할 수 있게 된다.

### 3. 현황분석

우선적으로 3집단간의 기술통계를 통해 각 집단들의 경영여건에 대한 평균값들을 도출할 수 있다. 먼저 서울지역 해운기업의 경우 평균 86개 표본에 대한 평균 부채비율은 637%, 영업이익률은 1.00%로 부산과 기타 지역에 비해 경영여건이 열악한 수준인 것을 확인할 수 있다. 평균에 대한 95% 신뢰구간을 기준으로 영업이익률의 하한 값과 상한 값 역시 그 밖의 지역에 비해 상대적으로 낮은 수준인 것으로 나타났다. 반면 부채비율의 경우 평균에 대한 95% 신뢰구간을 기준으로 각 지역별로 조금은 차별적인 결과값이 도출되었다. 부산의 경우 부채비율의 상한값이 가장 높은 수준을 기록했으며, 이는 조사대상의 샘플 수가 서울에 비해 적은 이유도 있겠지만 부산 해운기업의 구조가 중소기업 중심인 점이 영향을 미친 것으로 분석된다. 중소기업들의 경우 기본적인 자본여건 등이 열악한 상황이므로 선박 도입과 같은 대규모의 금융권 차입이 발생하거나 몇 년간의 손실만 발생하더라도 재무구조가 취약해지는 형태를 보이기 때문에 부채비율 면에서는 변동성이 높은 편이다.

기술통계

| | | N | 평균 | 표준편차 | 표준오차 | 평균에 대한 95% 신뢰구간 하한값 | 상한값 | 최소값 | 최대값 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 부채비율15 | 1.00 | 86 | 637.3721 | 1349.48840 | 145.51908 | 348.0412 | 926.7030 | 6.00 | 9501.00 |
| | 2.00 | 27 | 609.2963 | 1002.27460 | 192.88784 | 212.8097 | 1005.7829 | 8.00 | 5138.00 |
| | 3.00 | 6 | 126.3333 | 160.84485 | 65.66464 | -42.4630 | 295.1297 | 2.00 | 440.00 |
| | 합계 | 119 | 605.2353 | 1243.65585 | 114.00574 | 379.4729 | 830.9977 | 2.00 | 9501.00 |
| 영업이익률15 | 1.00 | 86 | 1.0031 | 28.86350 | 3.11243 | -5.1852 | 7.1915 | -213.86 | 52.11 |
| | 2.00 | 27 | 4.2056 | 22.22511 | 4.27722 | -4.5864 | 12.9975 | -91.22 | 25.11 |
| | 3.00 | 6 | 13.3583 | 5.16244 | 2.10756 | 7.9407 | 18.7760 | 6.79 | 20.26 |
| | 합계 | 119 | 2.3527 | 26.80213 | 2.45695 | -2.5127 | 7.2181 | -213.86 | 52.11 |

**4. 지역간 경영여건 차이 분석**

이제 집단간의 다중비교 검증을 통해 서울과 부산 그리고 기타 지역간의 부채비율과 영업이익률에 대한 통계적 검증 결과를 도출해 냈다. 통계 검증에는 Scheffe 사후검증 방법을 사용했으며, 검증결과 유의확률이 모든 집단간의 비교결과 0.05 이상으로 나타났으며, 이는 통계적으로 집단간 부채비율과 영업이익률은 유의미한 차별성을 보이지 않는 것으로 평가되었다. 이러한 결과값이 도출된 배경에는 각 지역별로 샘플수의 차이가 발생해서 정확한 비교가 어려운 점도 있겠지만, 통계적으로 서울 지역의 결과값들이 속해 있는 표준편차의 범위 이내에 부산지역과 기타 지역들의 결과 값들이 한 범주 이내에 포함되었기 때문으로 분석된다. 또한 통계적 결과를 도출하기 위한 비교 대상에서 단순히 2015년 한 해의 표본만을 기준으로 했기 때문에 보다 정확한 검증을 위해서는 연도 변화에 따른 추가 검증이 필요하다라는 본 통계분석의 한계점도 내포하고 있다.

다중 비교

| 종속 변수 | | (I) 1서울2부산3기타 | (J) 1서울2부산3기타 | 평균차(I-J) | 표준오차 | 유의확률 | 95% 신뢰구간 하한값 | 상한값 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 부채비율15 | Scheffe | 1.00 | 2.00 | 28.07580 | 275.59405 | .995 | -655.3138 | 711.4654 |
| | | | 3.00 | 511.03876 | 527.51012 | .627 | -797.0262 | 1819.1037 |
| | | 2.00 | 1.00 | -28.07580 | 275.59405 | .995 | -711.4654 | 655.3138 |
| | | | 3.00 | 482.96296 | 563.84689 | .694 | -915.2062 | 1881.1321 |
| | | 3.00 | 1.00 | -511.03876 | 527.51012 | .627 | -1819.1037 | 797.0262 |
| | | | 2.00 | -482.96296 | 563.84689 | .694 | -1881.1321 | 915.2062 |
| 영업이익률15 | Scheffe | 1.00 | 2.00 | -3.20242 | 5.92891 | .864 | -17.9043 | 11.4995 |
| | | | 3.00 | -12.35519 | 11.34842 | .555 | -40.4958 | 15.7854 |
| | | 2.00 | 1.00 | 3.20242 | 5.92891 | .864 | -11.4995 | 17.9043 |
| | | | 3.00 | -9.15278 | 12.13014 | .753 | -39.2318 | 20.9263 |
| | | 3.00 | 1.00 | 12.35519 | 11.34842 | .555 | -15.7854 | 40.4958 |
| | | | 2.00 | 9.15278 | 12.13014 | .753 | -20.9263 | 39.2318 |

**5. 결론 및 시사점**

서울지역 해운기업과 부산, 그리고 기타 지역 해운기업 들간의 경영여건 상의 통계적 차별성은 관측되지 않았다. 즉 부산을 포함한 지방이라고 해서 경영여건 상의 불이익이 크게 작용하지 않을 수 있다는 것을 의미한다. 물론 부산소재 해운기업들이 지역중심의 화물 영업에 국한한 영세적인 모습의 경영패턴을 보이고 있기 때문에 서울은 서울 중심의 영업, 부산은 부산 중심의 영업과 같이 지역단위의 단절된 구도를 보이고 있다라는 주장도 제기될 수 있다. 그러나 정보통신의 발달과 국가를 초월하는 초국적 기업들이 즐비한 세상을 살아가는 관점에서 더 이상 지리적, 물리적 특성으로 기업의 경영여건을 판단하는 것은 무의미할 것이다. 따라서 부산을 포함한 다양한 지역들의 경우 기업 유치를 위한 인센티브 제도 등으로 기업 경영활동을 지원하는 정책을 펼쳐서 지금과 같은 불황시기에 해운기업들을 유치할 수 있는 환경을 조성한다면 더 이상 특정지역에 편향된 해운기업의 지리적 제약은 사라지게 될 것으로 예상된다. (끝)

# 해운중개업 종사자 실무교육 안내

## <2016년 상반기>

- 교육일시 : 2016. 6. 27(월) - 7. 1(금) 매일 09:30-12:30(3시간)
- 교육장소 : 여의도 한국선주협회 대회의실

  <서울 영등포구 국회대로 68길17(여의도동) 해운빌딩10층>
- 연락처 : 한국해운중개업협회 02-701-6021

- 교과목 및 강사

| 교육일시 | 교육주제 | 강 사 |
|---|---|---|
| 6/27(월) 09:30-12:30 | - 협상론 | 강철준 <한바다코퍼레이션 사장> |
| 6/28(화) 09:30-12:30 | - 용선개요 | 이광희 <이양해운(주) 회장> |
| 6/29(수) 09:30-12:30 | - 선박매매 중개 | 권순일 <에스티엘글로벌 이사> |
| 6/30(목) 09:30-12:30 | - 선박금융 개론 | 오학균 <한국해운항만물류연구원장> |
| 7/1(금) 09:30-12:30 | - 영국법 개론 | 성양기 <영국변호사, 수운컨설팅(주)> |

- 교육인원 : 선착순 50명 이내
- 수강료 : ₩200,000
- 교육 참가 신청자는

  1) 교육 신청서를 제출하고,

  2) 수강료를 협회구좌 (외환은행 : 096-13-05198-5, 또는 우리은행 : 015-024061-01-001)로 입금 완료하여 주시기 바랍니다

**Contact Details**
주 소: 부산시 강서구 명지오션시티 9로 36 한국선급 7층 해운거래정보센터
연락처: TEL (070) 8799-8022 FAX (070) 8799-8059 E-mail meic@krs.co.kr

# MEIC PANELIST FULL STYLE

### ILDO CHARTERING CORP.
Rm2230, Gwanghwamun Officia Bldg, #163, Jongno-gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-364-3644 AREA : Cape, P'mx, S'mx, HS

### JANGSOO SHIPPING Co., Ltd.
503, Gwacheon Officetel, 1-14 Byeoryang-dong, Gwacheon-city, S.KOREA
TEL : 82-02-6245-4300 AREA : Cape, P'mx

### DAESANG SHIPPING Co., Ltd.
1307, Doosan We've Pavilion 81 Sambong-ro, Jongno-gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-6237-1100 AREA : Cape

### BASIM CHARTERING CORP.
Rm1004 Samryung BLDG, 50-2 Seosomun-dong, Jung-Gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-3789-7613 AREA : Cape

### OCEAN ROBIN SHIPPING HOLDING CORP.
Rm718-719, Mansion B, Chao Wai SOHO, NO.6/Yi, Chao Wai ST, Chao Yang District, Beijing, CHINA
TEL : 86-10-5878-4588 AREA : Cape, P'mx, S'mx, HS

### CHINICA
A1D1, 16F, Jiangsu Mansion 526 Laoshan Rd, Shanghai, CHINA
TEL : 86-21-6886-8401 AREA : Cape, P'mx

### ACE CHARTERING CORP.
13F, Donghwa Bldg, 58-7, Seosomun-dong, Jung-Gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-755-2100 AREA : P'mx

### Greatwall International Marine Ltd.
Room 617, Block A, Chengjian Plaza, No.18, Beitaipingzhuang Road, Haidian District, Beijing,
TEL : 86-10-8833-2720 AREA : Smx

### G.S. CHARTERING CO., LTD
1018, Platinum Bldg, 156, JeokSun-dong, Jongno-gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-723-4700 AREA : S'mx, HS

### ARA SHIPPING CO., LTD
13F, Donghwa Bldg, 58-7, Seosomun-dong, Jung-Gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-739-7766 AREA : S'mx, HS

### KAYA SHIPPING CO., LTD
Rm302, KOREANRE BLDG, 80, Soosong-Dong, Jongno-gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-2-738-9111 AREA : S'mx, HS

### Merchant Ship Brokers
Room 809, Kun Tai International Mansion Bldg 1,
Yi No.12, Chaowai Street, Chaoyang District, Beijing 100020
Tel: 86-10-5879-0689

### GYRO MARITIME CO., LTD
Rm1132, Gwanghwamun Officia Bldg, #163, Jongno-gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-723-2363 AREA : Newbuilding, S&P

### JANGSOO S&P INC.
3F, Mirae city Bldg. 725, Buldang-dong, Cheonan-city, Chungnam, S.KOREA
TEL : 82-41-553-0489 AREA : Newbuilding, S&P

### FAIRBRIDGE GLOBAL INC.
6F, Unhyeon SKY Building, 56, Yulgok-ro, Jongno-gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-732-3237 AREA : Newbuilding, S&P

### HANBADA CORPORATION
Rm803, KOREANRE BLDG, 80 SooSong-dong, Jongno-gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-720-8875 AREA : Newbuilding, S&P

### WELTON HAZZ HOLDING
36th Fl, China Merchant Tower, 161 Lujiazui Road, Shanghai, CHINA
TEL : 82-21-6888-3880 AREA : Newbuilding, S&P

### HANWON MARITIME CO., LTD
8F, KCCI Bldg, 45, Namdaemunno 4-ga, Jung-Gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-2176-1101 AREA: S&P

### KIMS MARITIME CO., LTD
101-2403, Brown Stone Seoul,355, Jungnim-dong, Jung-Gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-02-732-3237 AREA : S&P

### WONSILD
1-2 20F Guangdong Finance Building, 88-91 Connaught Road West, Hong Kong
TEL : 852-2548-9899 AREA : P'mx, S'mx

### Flaship Pte Ltd
8 Eu Tong Sen Street, #15-87, The Central, Singapore 059818
TEL : 65-6225-7302 AREA : Cape

### STL GLOBAL
101-1401, Lotte Castle President, 109, Mapo-daero, Mapo-gu, Seoul, S.KOREA
TEL : 82-70-7771-6411 AREA : Newbuilding, S&P

### M.I.T Chartering & Agency Co., Ltd.
10F, NO.100, SECTION 3, MINSHENG EAST ROAD, TAIPEI, TAIWAN R.O.C.
TEL: 886-2-2712-5363

### Maxmart Shipping & Trading Co., Ltd
16F-2, No.77, Sec.2, Dun Hua S. Rd., Daan District., Taipei 10682, Taiwan