

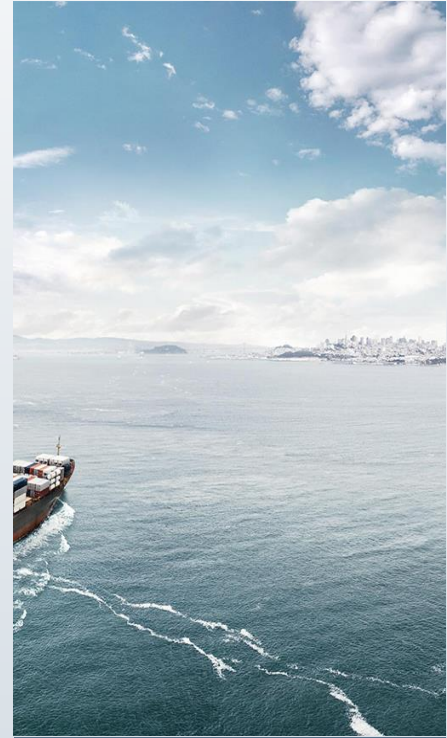


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.134

Updated January 24, 2017

The STL Market Report covers major issues affecting the world S&P market and provides an outlook for the market developments. The report provides a detailed analysis of key developments impacting S&P market trends.



Contents

Market Overview	1
Issue & Trend	3
Bulk Carrier	9
- BC Sales Report	
Tankers	14
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	18
Key Indicators	21
Useful Information	22
Contact Information	23

** 본 자료는 각종 정보제공을 목적으로 내, 외신 자료와 언론보도를 종합하여 작성하였습니다.
법적책임 소재의 증빙자료로 사용될 수 없음을 알려드립니다.

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

삼성중공업이 이달 초 대형 해양플랜트 건조 계약을 체결한 데 이어 부유식 액화천연가스 저장 재기화 설비(FSRU) 수주에도 성공했다. 삼성중공업은 노르웨이 '호그 LNG'로부터 17 만m³ FSRU 1 척을 약 2 억 3,000 만달러)에 수주한 것으로 알려졌다.

FSRU 는 해상에서 천연가스를 기화한 뒤 육상의 소비처에 직접 공급할 수 있는 선박 형태의 설비다. 이번에 수주한 FSRU 는 우리나라 1 일 LNG 소비량에 해당하는 약 7 만톤의 LNG 를 저장·공급할 수 있는 규모로, 납기는 2019 년 5 월까지다. 이번 계약에는 FSRU 3 척의 옵션도 포함돼 있어 삼성중공업의 추가 수주가 기대된다.

현대중공업 역시 노르웨이 호그 LNG 사(社)의 17 만m³급 FSRU 1 척을 수주했다. 선가는 알려지지 않았지만 삼성중공업이 수주한 FSRU 와 비슷한 금액으로 추정된다. 2018 년부터 투입될 FSRU 가 필요했던 호그 LNG 사는 빠른 납기가 가능한 FSRU 를 찾다가 이전에 현대중공업이 보유하고 있던 옵션계약을 발효시킨 것으로 알려졌다.

2. 벌크선 시장동향

중국 춘절 연휴가 가까워지고 있지만 BDI 가 생각보다 안정적인 모습을 보여주고 있다. 선박 매매시장 역시 별다른 변화 없이 분주한 한 주를 보냈다.

벌크선 17 척의 소유주가 변경되었고 이 중 7 척이 파나막스/캄사르막스 벌크선이다.

OLDENDORFF 사는 지난 9 월 950 만 달러에 매입했던 "CATHRIN OLDENDORFF" (92,500 DWT BUILT 2011 YANGFAN)을 1,250 만 달러에 매각하면서, 300 만 달러의 시세 차익을 거두었다. 2016 년 6 월 이래로 계선 중이었던 MV MAVERICK GENESIS 는 지난 1 월 18 일 울산지방법원에서 열린 경매를 통해 SONGA 사에게 1,300 만 달러로 매각되었다.

30,000DWT 이하 핸디사이즈에 대한 관심도 꾸준히 유지되고 있다. "OCEAN BELLE" (28,050 DWT BUILT 2009 IMABARI)은 EVALEND 사에게 700 만 달러로 매각된 것으로 알려졌으며, 자매선인 "CLIPPER ISE" (28,227 DWT BUILT 2009 IMABARI)가 850 만 달러로 STAR MARITIME 사에게 매각되면서 이 선형에서의 가격 추이는 보합세를 유지하고 있다

I . MARKET OVERVIEW

3. 탱커선 시장동향

브렌트유 지수가 지난주에 비해 약보합세를 나타내며 배럴당 55.7 달러에 마감하였다.

한 주만에 VLCC 3 척이 매각된 것으로 알려졌다. "SHANGHAI" (319,725 DWT, BLT 2015 JINHAI/CHINA)가 그리스 NEW SHIPPING 사에 6,000 만 달러에 매각되었으며, "GENER8 POSEIDON" (305,796 DWT, BLT 2002 DAEWOO)가 2,500 만 달러에, "BW UTAH"(299,498 DWT, BLT 2001 DAEWOO)가 2,100 만 달러에 각각 매각 된 것으로 알려졌다.

STEALTH MARITIME 은 정기검사와 입거검사를 최근에 패스한 "EAGLE STEALTH" (105,322 DWT, BUILT 2001, SUMITOMO YOKOSUKA)를 1,150 만 달러로 WINSON SHIPPING 에게 매각하였다. 이는 지난 12 월 1,050 만 달러로 극동 바이어에게 매각 된 "AEGEAN PRIDE" (105,302 DWT, BUILT 1999, SAMSUNG HI) 비해 소폭 하락한 가격이다.

스테인리스스틸 부문에서는 "FAIRCHEM MAVERICK" (19,000 DWT BUILT 2011 FUKUOKA - STST)가 2,400 만 달러로 NORDIC TANKERS 사에게 매각되었다

4. 해체선 시장동향

해체선 시장의 움직임이 갑자기 위축된 모습이다. 새로운 해체대상선의 숫자도 급감하였고, 캐쉬바이어들의 선박매입 움직임도 둔화되었다. 해체선가가 꾸준히 상승 할 것이라는 기대감으로 인해 해체선 매각을 지연시키고 있는 것 일수도 있고, 해체조선소들이 캐쉬바이어를 압박하기위해 선박매입을 안하고 있는 것일 수도 있을 것이다.

이유가 무엇이든지 간에 해체선 거래량이 급감하였고, 중국 춘절 연휴와 2 월 1 일 인도의 예산안 발표를 앞두고 더욱 둔화될 것으로 예상된다.

II . ISSUE & TREND

1. 글로벌 해운사 덩치 키우기 - 인수 합병을 통한 재편

한국 해운산업이 위축된 사이에 글로벌 해운시장이 인수·합병(M&A)을 통해 대형사 위주로 재편되면서 한국 해운산업에 대한 위기감이 커지고 있다.

22 일 업계에 따르면 중국 최대 선사인 코스코는 홍콩계 OOCL(세계 9 위)과 인수 협상을 벌이고 있다. 월스트리트저널도 코스코가 이번 인수를 놓고 40 억달러(약 47 조원) 규모 입찰을 준비하고 있다고 전했다. 코스코는 이미 지난해 3 월 정부 주도로 차이나시핑(CSCL)을 합병해 세계 4 위 해운 공룡으로 거듭났다. 인수가 성사되면 코스코는 선복량 222 만 TEU(1TEU는 20 피트 길이 컨테이너 1 개를 실을 수 있는 규모)로 프랑스 CMA CGM 을 제치고 글로벌 3 위 선사로 올라설 전망이다. 다만 해운사인 에버그린(세계 5 위)과 양밍(세계 8 위)의 합병설도 꾸준히 흘러나온다.

글로벌 해운사 순위(단위=만TEU)

1	머스크	327	올 상반기 합병
2	MSC	284	
3	*CMA CGM	212	
4	코스코	165	인수 추진
5	에버그린	99	인수 추진
6	*하파크로이트	94	
7	함부르크수드	60	
8	양밍	57.9	
9	OOCL	57.1	
13	현대상선	45	

*는 최근 1년 새 합병. 19일 기준. 자료=알파라이너

업황 부진·운임비 하락 위기를 정면 돌파할 규모의 경제를 만들기 위해 합종연횡으로 몸집을 키우고 있는 것. 반면 한국 토종 해운은 한진해운 청산으로 선박 운항 능력이 반 토막 나며 글로벌 선사와 격차가 더 벌어질 것이라는 우려가 나온다. 현대상선 경영 정상화 목표(이익률 5%)가 계획대로 진행된다 해도 세계 시장 점유율은 5%로 톱 10 에 턱걸이하는 수준에 그칠 전망이다. 한 해운 전문가는 "한국 해운사업은 노선 수익성을 높이는 질적 개선 작업부터 차분히 시작하는 것 외에는 방법이 없다"고 말했다.

유럽권에서도 합종연횡에 불이 붙었다.

지난해 7 월 세계 3 위 CMA CGM 이 싱가포르 NOL 을 흡수해 2 위 MSC 를 바짝 추격하고 있다. 독일 최대 컨테이너선사 하파크로이트(6 위)는 중동 최대 선사 유나이티드 아랍시핑컴퍼니(UASC·10 위)를 합병한다. 지난달 유럽연합(EU)은 하파크로이트와 UASC 합병을 승인했다. 올 상반기에는 세계 최대 해운사 머스크가 7 위 함부르크 수드 인수하며 초대형 해운 거인이 탄생한다.

II . ISSUE & TREND

2. 바다로 나가는 중국, 세계 50 대 컨테이너 항구 60% 장악

파키스탄의 과다르는 이란 바로 옆 아라비아해를 끼고 있는 항구다. 중국 정부는 2011 년부터 이 항구에 관심을 보였다. 2013 년 파키스탄과 중국 정부는 항구를 건설하고 운영하는 내용의 계약을 맺었다. 540 억달러 규모 중국·파키스탄 경제협력(CPEC) 방안의 일환이었다. 처음엔 상업적 이용에 관한 계약이었으나 2015 년 파키스탄 정부는 아예 이 항구를 2059 년까지 43 년간 중국에 대여한다고 발표했다. 중국은 아라비아해로 진입하는 요충지에 자국 해군까지 마음대로 드나들 수 있도록 하는 권리를 확보하게 됐다.

◦ '해양실크로드'에 2010 년 이후 53 조원 투자

중국의 해상 장악력이 갈수록 커지고 있다. 영국 파이낸셜타임스(FT)가 런던 킹스칼리지의 류 중국연구소와 함께 조사한 내용에 따르면 중국은 최근 들어 세계 주요 항구에 대한 투자를 집중적으로 늘리고 있다. 2010 년부터 6 년간 중국·홍콩 기업들은 각국 40 여개 항구에 총 456 억달러(약 53 조원)를 투자(예정 포함)했다. 2015 년 기준 세계 50 대 컨테이너 항구 세 곳 중 두 곳에 중국계 자금이 투자된 상태다. 세계 3 위 컨테이너 항구인 부산항도 포함돼 있다. 2010 년에는 이 비중이 20% 수준이었는데 급격히 높아졌다. 중국계 자금이 들어간 항구에서 처리되는 컨테이너 물동량이 전체에서 차지하는 비중은 2010 년 41%에서 2015 년 67%로 커졌다.

◦ 상업적 투자에서 군사적으로 활용도

이런 현상은 단순히 중국이 세계 무역에서 차지하는 비중이 커졌기 때문만은 아니다. 중국의 투자를 받은 항구들을 살펴보면 물동량이 적어도 전략적으로 중요한 지역이다. 서아프리카의 상투메프린시페, 동아프리카의 지부티, 파나마·지브롤터·순다·말라카·호르무즈 해협 등이 그렇다. FT 는 중국이 상업적인 목적이라며 경제협력 등으로 항구에 투자한 뒤 이를 군사적인 용도로 동시에 활용하는 사례가 많다고 설명했다. 파키스탄 과다르에서 한 것과 비슷한 식으로 지부티를 중국 해군기지로 만들었고, 그리스 피레에프스에서 같은 일이 벌어졌다는 것이다.

중국은 이를 시진핑(習近平) 국가주석이 힘을 쏟고 있는 일대일로(一帶一路: 육상·해상 실크로드) 전략의 하나라며 정당화하고 있지만 실제 목적은 다르다고 FT 는 분석했다. 한 중국 관료는 "2011 년 리비아에서 폭력사태가 일어나자 3 만 6000 여명의 중국인 노동자를 철수시키기 위해 그리스 상선을

II . ISSUE & TREND

급히 수배해야 했다"며 "그런 일이 다시 벌어지면 피레에프스 항구에서 직접 중국 해군이 출동하면 된다"고 말했다.

3. 한국선박회사 25 일 출범, 해수부, 선복량 8 천 5 백만톤 회복 목표

해운산업 경쟁력 강화 방안의 하나로 설립되는 한국선박회사 출범이 초읽기에 들어갔다.

해운업계는 한국선박회사에 대한 기대감을 숨기지 않고 있다. 다만 아직 구체적인 운영 로드맵이 나오게 없다 보니 약간의 불안감도 감지된다. 설립 이후 다양한 의견수렴을 통해 현장과의 괴리감을 없애는 게 중요하다는 의견이 많다.

◦ 초대 사장에 나성대 전 산은 부행장 내정... 설립 박차

20 일 해양수산부와 금융권 등에 따르면 한국선박회사 설립준비 사무국은 초대 사장으로 나성대(59) 전 KDB 산업은행 심사평가부문장(부행장)을 내정했다. 사장추천위원회는 지난해 12 월 초대 대표이사를 공개 모집했다. 최종 후보 2 명을 검증해 최종적으로 나 전 부행장을 추천하기로 의견을 모았다. 나 전 부행장은 서울시립대 행정학과를 졸업하고 국방대학원에서 국방관리학으로 석사 학위를 받았다. 재무부 시절부터 금융위원회, 한국정책금융공사를 거쳐 지난 2014 년부터 산업은행에서 간접금융·심사평가부문장을 지냈다. 초대 사장은 오는 24 일로 예정된 출자자 발기인 총회에서 결정된다. 사장 인선을 마무리하면 한국선박회사는 25 일께 법인 등기를 거쳐 공식 출범하게 된다.

장기간에 걸친 해운시장 침체와 한진해운의 법정관리행으로 위축된 국내 해운산업을 구할 구원투수로 정식 등판하는 셈이다. 한국선박회사는 지난해 10 월 정부의 제 6 차 산업경쟁력 강화 관계장관회의에서 해운산업 경쟁력 강화를 위해 설립이 추진됐다.

자본금은 산업은행 5,000 억원, 한국수출입은행 4,000 억원, 한국자산관리공사(캠코) 1,000 억원 등 총 1 조원 규모다.

재무구조나 경쟁력이 취약한 국내 선사가 보유한 선박을 좋은 조건에 사들인 뒤 싸게 다시 빌려주는 역할을 한다. 정부는 원양선사의 컨테이너선을 우선 인수한다는 지침을 제시한 상태다.

II . ISSUE & TREND

선박은 시장가격으로 사들이게 된다. 이때 발생하는 장부가격과의 차액은 해당 선사에게 자본으로 투자한다. 현대상선 등 해운사의 자금 수요와 부채비율 감소에 도움을 줄 것으로 기대된다.

해수부는 한국선박회사와 함께 1 조 9,000 억원 규모의 캠퍼드, 24 억 달러(약 2 조 8,000 억원) 규모의 선박신조 프로그램을 활용해 국적 선사의 선박 확보를 지원해 선복량을 8,500 만톤 수준까지 회복한다는 목표다.

◇선사들 "한국선박회사 설립 환영... 로드맵 빨리 제시해야"

선사들은 한국선박회사 출범에 기대감을 나타내고 있다. 유창근 현대상선 대표이사는 "한국선박회사가 출범하면 활용할 수 있게 준비하고 있다"며 "선박을 팔아 용선으로 바꿀 수 있으므로 선대 경쟁력을 갖추는 데 도움이 될 것으로 본다"고 말했다.

유 대표이사는 "최대한 한국선박회사를 이용할 계획으로 시기는 빠를수록 좋다"면서 "다만 아직 구체적인 신청 조건 등 로드맵이 제시된 게 없어 실제 신청은 공지되는 내용을 봐야 할 것"이라고 덧붙였다.

한국선주협회도 한국선박회사 출범을 환영한다는 태도다. 선사들의 재무건전성을 높이는 방향으로 한국선박회사를 서둘러 가동해야 한다는 견해다. 선주협회 관계자는 "벧값이 떨어져 지금은 장부가가 100 원이라면 시장에서 50 원도 받기 힘들다"며 "(한국선박회사가) 50 원에 사주고 장부가와의 차이는 자본으로 투자해주면 선사는 부채비율이 낮아져 선박신조 프로그램을 쓸 수 있을 것"이라고 부연했다. 다만 선주협회도 한국선박회사의 구체적인 운영 방안이 제시되지 않은 것에 대해선 좀 더 지켜봐야 한다는 태도를 보였다. 출범 이후 산업 현장의 의견을 수렴해 회사 운영의 묘미를 살릴 필요가 있다는 주장이다.

선주협회 관계자는 "가령 용선의 경우 자본, 부채 어디에도 속하지 않았기 때문에 100 척을 빌리든 200 척을 빌리든 부채비율에는 변함이 없었다"며 "일각에서 한국선박회사 출범과 관련해 용선료를 장부에 표시해야 한다는 주장이 나온다. 이는 배를 빌릴 때 사실상의 부채가 발생하는 상황이 될 수 있어 한국선박회사를 활용하는 효과가 반감될 수 있다"고 우려했다.

한편에서는 한국선박회사 설립을 계기로 해운금융공사 설립을 다시 추진해야 한다는 의견도 나온다.

II . ISSUE & TREND

애초 부산에 해운금융공사를 설립하는 게 박근혜 대통령의 대선공약이었으나 통상마찰 소지가 있다는 이유로 흐지부지된 이후 축소해 만든 것이 한국해양보증보험인 만큼 한국선박회사와 묶어 해운금융공사를 재추진해야 한다는 것이다.

선주협회는 지난 12 일 서울 여의도 해운빌딩 10 층 대회의실에서 정기총회를 열고 해운금융공사 설립을 사업계획으로 의결했다.

선주협회 관계자는 "아직 한국선박회사가 설립된 게 아니므로 조금은 지켜보아야 한다"며 "일단 설립 자체는 환영한다. 앞으로 해운산업의 재도약을 위해 머리를 맞대고 설립 효과를 극대화하는 방향으로 지혜를 모아 나가야 한다"고 강조했다.

이와 관련해 선주협회에서는 한국선박회사의 본부장급에 해운 감각이 있는 업계 인사를 참여시키는 방안도 고려할 만하다고 제안했다.

4. 외국선주, 중고 벌크선에 적극 투자

복수의 외국 벌크 선주가 최근 1 년 중고선 매입과 신조 리세일 구입을 활발히 하고 있다.

독일 선주 올덴도르프는 새 파나마운하 개통을 계기로 포스트파나마스에 대한 투자를 확대했다. 영국 조디악과 그리스 선주 아난겔, 보크사이트 수송 주력 중국 위닝쉬핑은 케이프사이즈를 적극적으로 구입했다. 중고선가의 저점감에 더해 향후 용선 시황 개선에 대한 기대가 투자를 뒷받침하고 있다.

영국 선가감정업체 베슬스벨류닷컴에 따르면 2016 년 벌커 중고선·신조 리세일 매매는 전년대비 1.5 배인 662 척으로 증가해 지난 10 년 내 최다를 기록했다.

2015 년까지 일본 국적선사를 포함해 벌크 선주·선사 대부분은 용선시황 부진으로 투자를 축소해 왔다. 한편 드라이 시황 부진을 배경으로 벌커 중고선가는 지난 3 년간 40% 하락했다. 이 때문에 호황기에 선대 정비를 앞두고 있던 일부 유럽, 아시아 선주는 투자를 재개하고 저렴한 중고선가를 파악해 비용 경쟁력이 우수한 선복 확보를 도모하고 있다.

드라이 시황 전망을 둘러싸고는 신조선 준공 피크아웃과 고령선 해철 증가, 브라질 철광석 출하 확대 등을 플러스 재료로 앞으로의 회복에 기대감이 생기고 있다.

II . ISSUE & TREND

올덴도르프는 부정기선 약 500 척을 운항하는 세계 최대급의 부정기선사이다. 호불황의 변화를 세밀히 파악한 투자로 성공을 꾀둔 실적이 있다. 동사는 2015 년말경부터 중고선 매입에 적극 나서 최근 1 년간 벌커 22 척의 구입을 결정했다. 또한 중국 조선소에 발주했던 신조선 15 척도 같은 기간 인도받아 기간선대를 확충했다.

중고선 매입 선종에서는 9 만 - 12 만중량톤급 포스트파나막스가 14 척으로 과반을 차지했다. 작년 6 월 새 파나마운하 개통으로 석탄수송 등에서 폭이 넓고 흘수가 얇은 벌커의 활용 가능성이 확대된 것이 배경에 있는 것으로 보인다.

케이프사이즈 13 척을 구입한 중국 선사 위닝쉬핑은 중국행 보크사이트 수송을 목적으로 2002 년에 발족됐다. 동사는 3 년전까지 핸디막스에 의한 인도네시아 선적이 주력이었으나 2014 년 인도네시아의 미가공 광석 수출금지로 서아프리카 기니아 등으로부터의 대형선에 의한 수송을 활발히 하고 있다.

유럽에서는 그리스 선주 아난겔이 시황 부진에 어려움을 겪는 모나코 선주 스킨피오와 미국 선주 스타벌크로부터 2015 - 2016 년 준공 신예 케이프사이즈 7 척을 구입했다. 조디악도 구입한 게이프사이즈 중 2012 - 2016 년 준공 신예선이 80%를 차지하고 있어 고령선 해철을 진행하면서 선대의 회춘을 도모하고 있다.

작년 여름부터 가을까지 6 만중량톤급 수프라막스 15 척을 구입한 덴마크 선사 셸시우스는 소형 케미컬선이 주력이었으나 최근들어 중국 조선소 건조 벌커를 적극 구입하고 있다. 영국 블레이크워터캐피털과 미국 베이사이드캐피털 등의 투자펀드가 자금면을 지원하고 있다.

BW 드라이카고는 가스선 주력 BW 그룹이 작년 봄 설립한 드라이사업회사. 설립에 즈음해 작년 여름부터 가을까지 5 만 - 9 만중량톤급 중형 벌커 9 척을 구입했다. BW 그룹은 2007 년의 베르게벌크 분리 독립 이후의 드라이사업 참여하는 것이다.



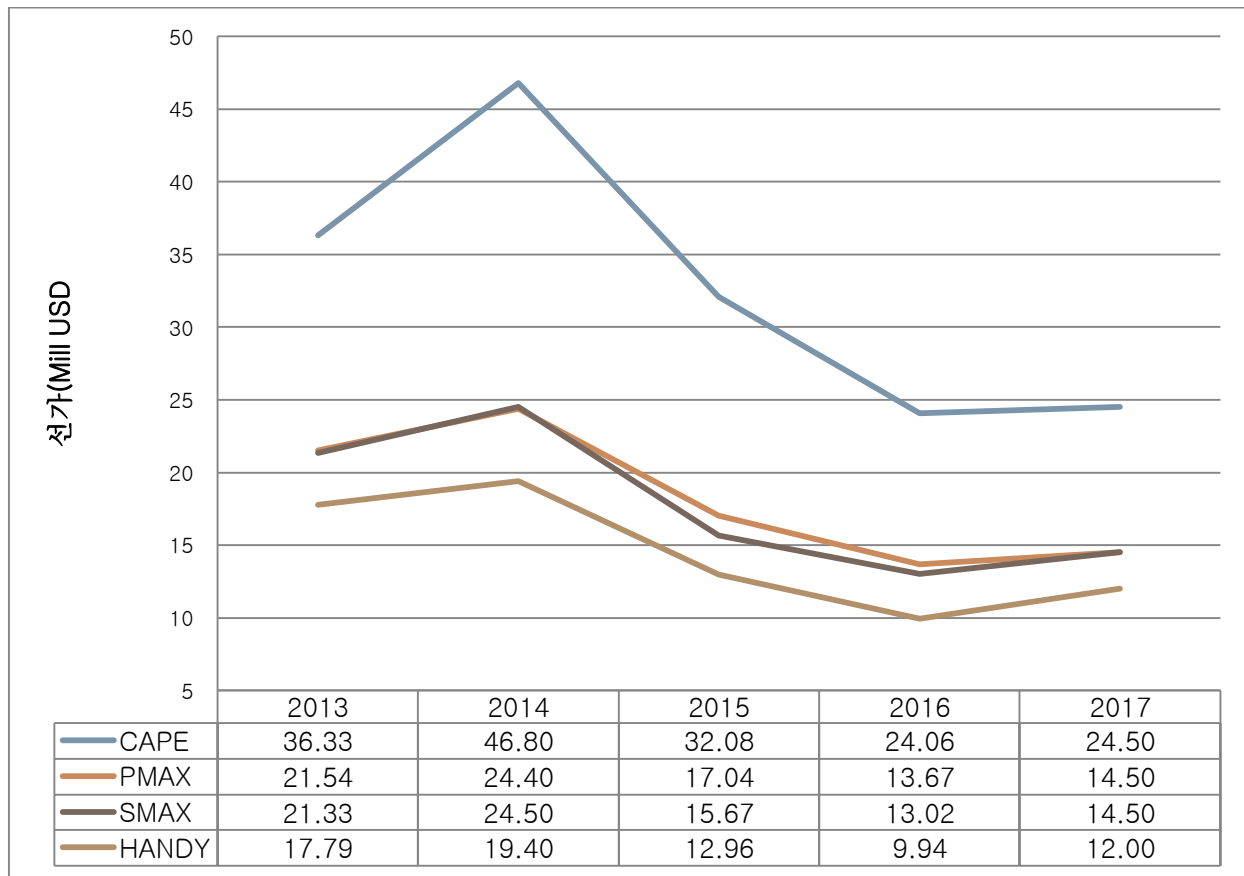
III . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize 180K	36.33	46.80	32.08	24.06	24.50
	6%	29%	-31%	-25%	2%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	14.50
	-2%	13%	-30%	-20%	6%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	14.50
	-4%	15%	-36%	-17%	11%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	12.00
	2%	9%	-33%	-23%	21%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

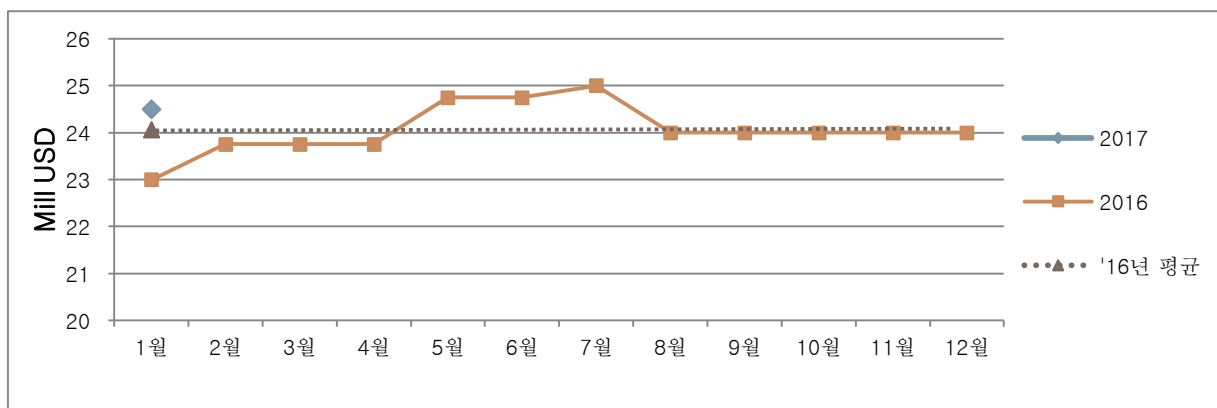




III . BULK CARRIER

구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50					24.5
		전월대비	2.1%					-
		전년대비	6.5%					1.8%
	PMAK 76k	선가	14.50					14.5
		전월대비	3.6%					-
		전년대비	11.5%					6.1%
	SMAK 56k	선가	14.50					14.5
		전월대비	3.6%					-
		전년대비	11.5%					11.4%
HANDY 32k	선가	12.00					12.0	
	전월대비	0.0%					-	
	전년대비	26.3%					20.8%	
2016	CAPE	23.00	23.75	23.75	23.75	24.75	24.75	24.1
	PMAK	13.00	13.00	13.00	13.00	14.00	14.00	13.7
	SMAK	13.00	12.00	12.00	12.00	13.00	13.00	13.0
	HANDY	9.50	9.50	9.50	9.50	9.00	9.00	9.9

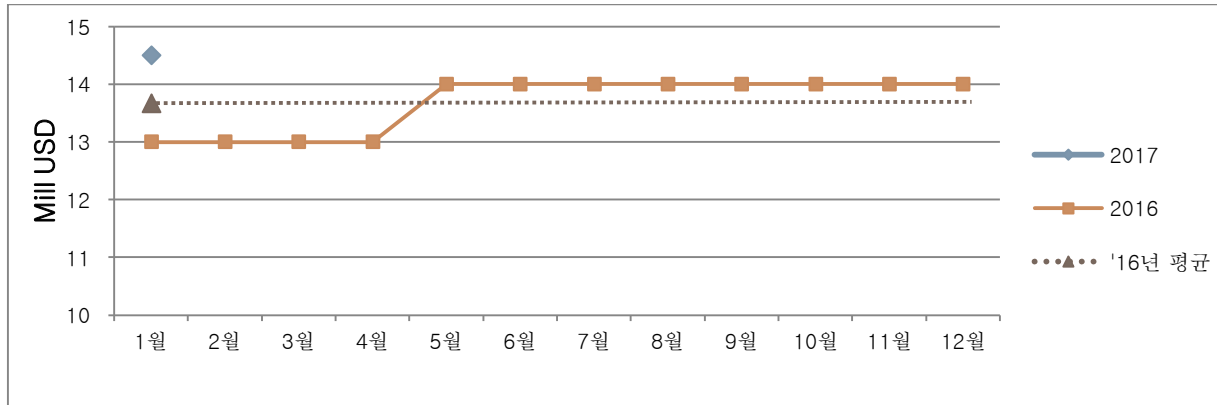
□ Cape



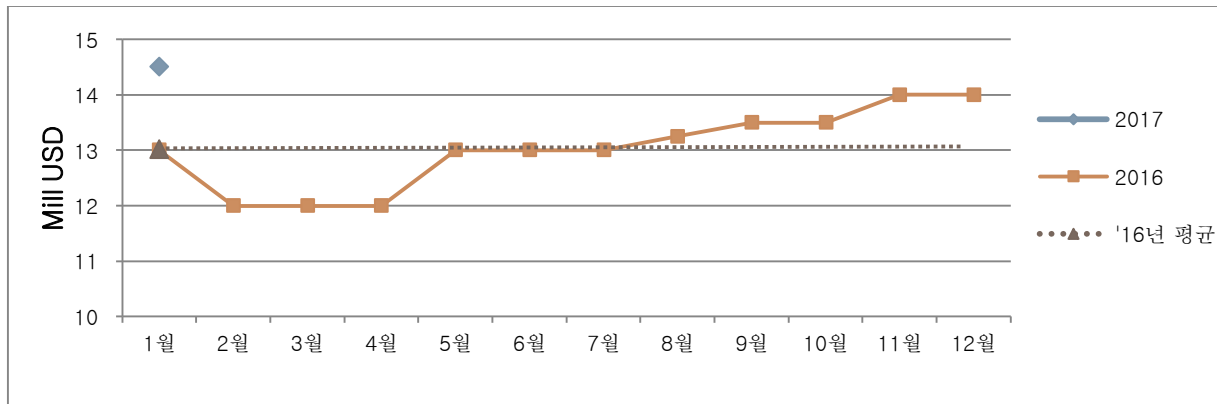


III . BULK CARRIER

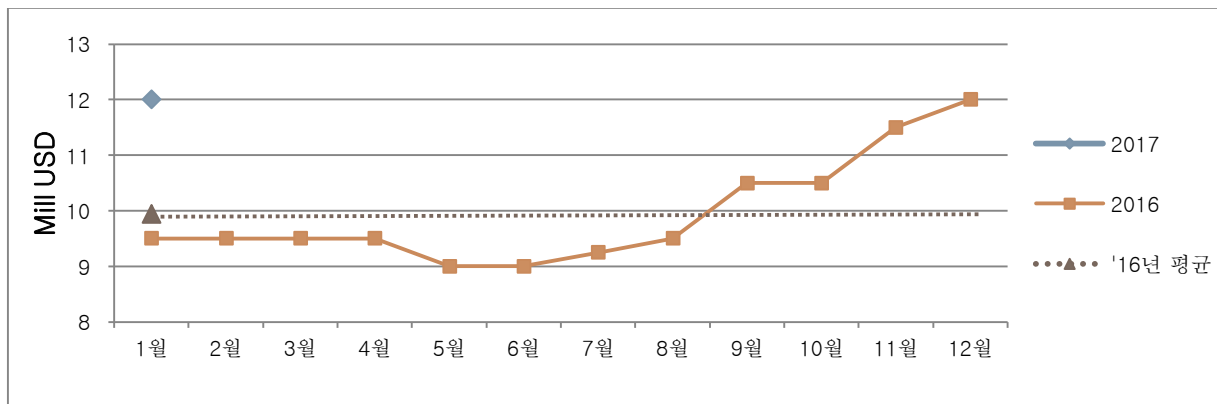
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CATHRIN OLDENDORFF	93,246	2011	CHINA	B&W		12.5	Argentinean buyers (Ultraocean)
BC	THRASYCOULOS	84,700	2016	JAPAN	B&W		24.5	Greek buyer
BC	MAVERICK GENESIS	80,705	2010	KOREA	B&W		13.1	Norwegian buyers (Songa), Auction sale
BC	MEDI VENEZIA	76,602	2005	JAPAN	B&W	X	7.5- 7.8	Greek buyer (Omicron)
BC	YASA TEAM	75,621	2006	JAPAN	B&W		8.5	Greek buyer
BC	YASA UNITY	75,580	2006	JAPAN	B&W		8.5	undisclosed buyer
BC	NORDELBE	75,259	2001	KOREA	B&W		5	undisclosed buyer
BC	GENERAL GUISAN	73,035	1999	CHINA	SULZ	X	4.1	Chinese buyer
BC	MILOS ISLAND	63,500	2017	CHINA	B&W	C 4x35t	18.3	Greek buyer (Enterprise Shipping & Trading)
BC	FEDERAL FRANKLIN	55,303	2008	JAPAN	B&W	C4x30.0	10.9	undisclosed buyer
BC	PACIFIC SEA	53,589	2004	CHINA	B&W	C 4x30t	4.9	Greek buyer
BC	NITON COBALT	52,471	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	15.5	Dubai buyer, Auction sale
BC	HYUNDAI TREASURE	48,821	2003	JAPAN	SULZ	C 4x30t	5	undisclosed buyer
BC	NORD BARCELONA	36,746	2011	VIETNA M(KOR)	B&W	C 4x30t	9.2	undisclosed buyer
BC	GENCO RELIANCE	29,952	1999	JAPAN	B&W	C 4x30t	3.5	Chinese buyer
BC	OCEAN BELLE	28,418	2009	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7	Greek buyer (Evalend)
BC	CLIPPER ISE	28,227	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	8.5	Greek buyer (Star Marine)

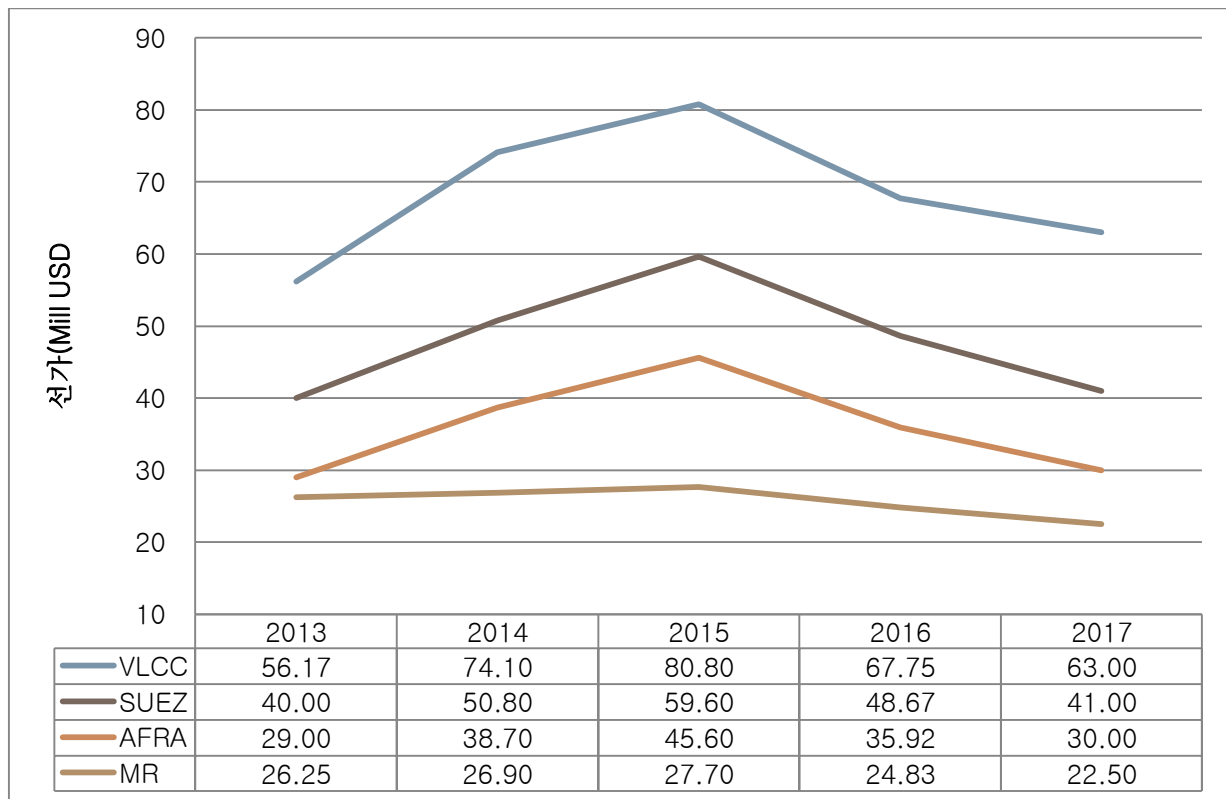
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	63.00
	-10%	32%	9%	-16%	-7.0%
Suezmax 160K	40.00	50.80	59.60	48.67	41.00
	-10%	27%	17%	-18%	-15.8%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	30.00
	-5%	33%	18%	-21%	-16.5%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	22.50
	5%	2%	3%	-10.3%	-9.4%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.25
	13%	9%	-3%	10.4%	-12.0%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

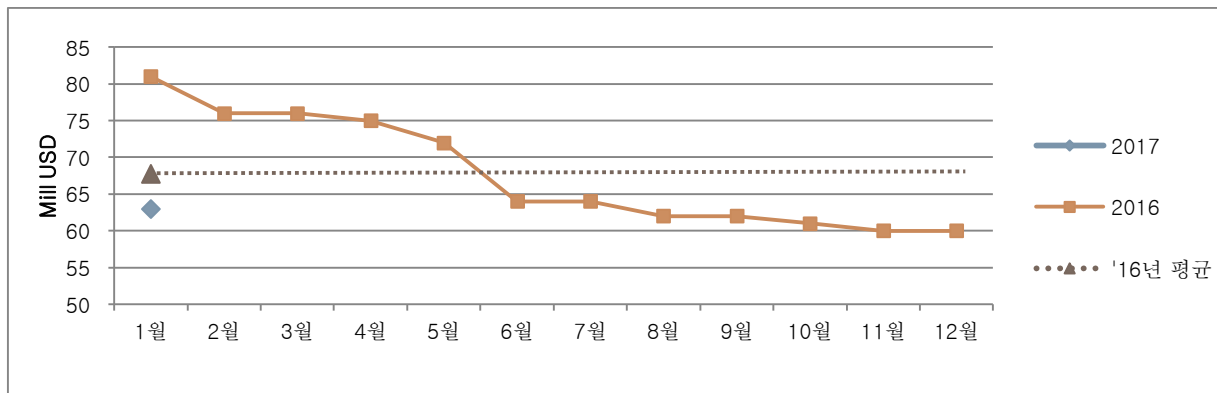




IV. TANKER

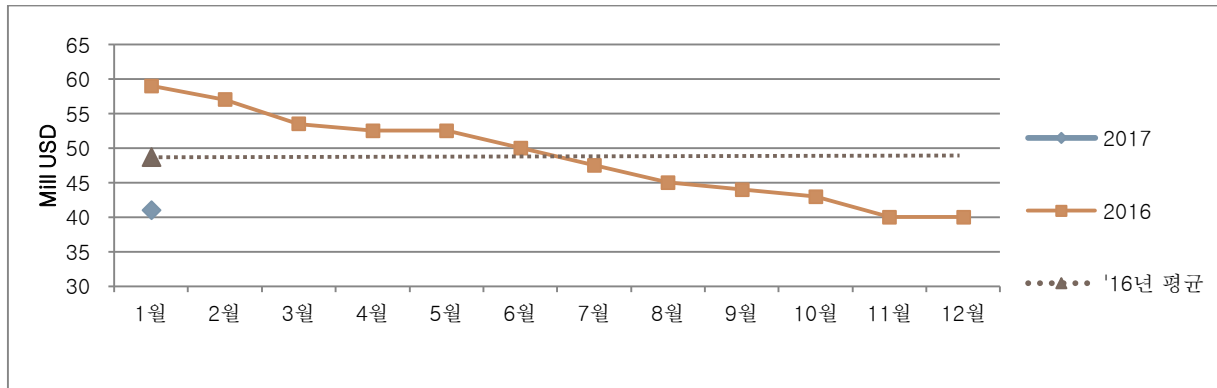
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	63.00						63.0
		전월대비	5.0%						-
		전년대비	-22.2%						-7.0%
	SUEZ 160K	선가	41.00						41.0
		전월대비	2.5%						-
		전년대비	-30.5%						-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00						30.0
		전월대비	3.4%						-
		전년대비	-33.3%						-16.5%
	MR 47K	선가	22.50						22.5
		전월대비	2.3%						-
		전년대비	-25.0%						-9.4%
CHEM IMO2 13K	선가	12.25						12.3	
	전월대비	-5.8%						-	
	전년대비	-12.5%						-12.0%	
2016	VLCC	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	67.8	
	SUEZ	59.00	57.00	53.50	52.50	52.50	50.00	48.7	
	AFRA	45.00	40.00	40.00	40.00	39.00	37.00	35.9	
	MR	30.00	27.50	27.50	27.50	26.50	24.00	24.8	
	CHEM	81.00	76.00	76.00	75.00	72.00	64.00	67.8	

VLCC-310K

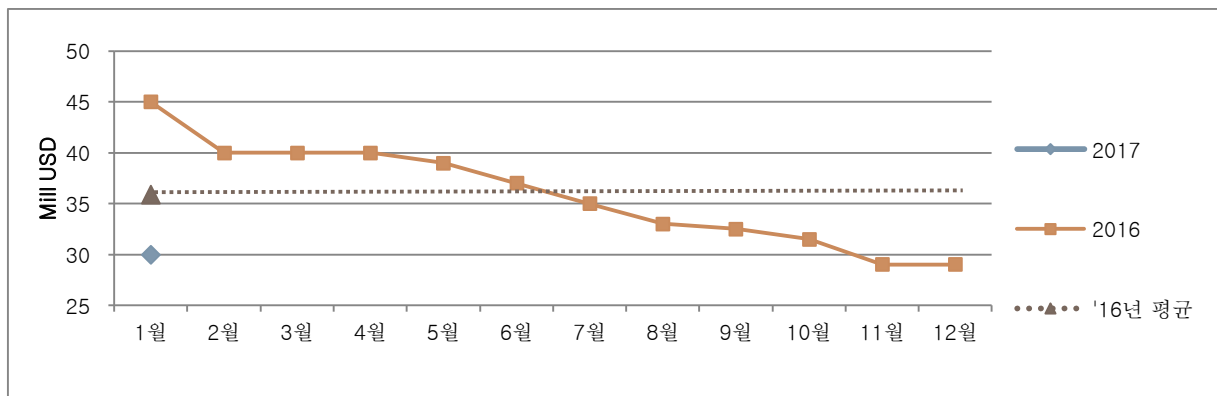


IV. TANKER

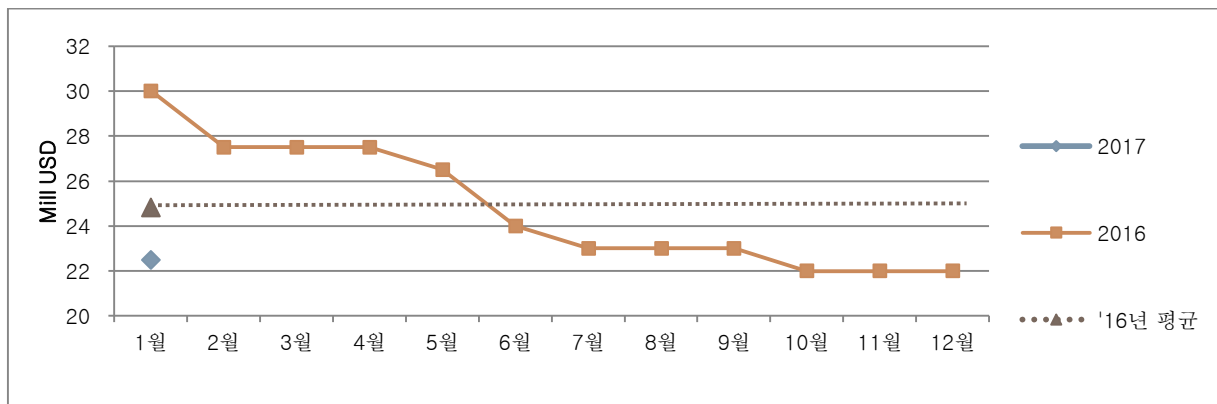
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SHANGHAI	320000	2015	CHINA	B&W		60	Greek buyers (New Shipping)
TANKER	GENER8 POSEIDON	305796	2002	KOREA	B&W		25	undisclosed buyer
TANKER	BW UTAH	299498	2001	KOREA	B&W		21	undisclosed buyer
TANKER	EAGLE STEALTH	105322	2001	JAPAN	SULZ		11.65	Hong Kong buyer (Winson Shipping)
CHEM	FAIRCHEM FRIESIAN (stst)	21206	2009	JAPAN	B&W		21.5	U.K. buyer (Tufton Oceanic)
CHEM	FAIRCHEM CHARGER (stst)	21206	2009	JAPAN	B&W		21.5	Undisclosed buyer
CHEM	FAIRCHEM MAVERICK (stst)	19909	2012	JAPAN	B&W	2&3	24	Norwegian buyer (Nordic Tankers)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	CARIBBEAN VOYAGER	13760	2008	CHINA	B&W	1118	TEU	5	undisclosed buyer
CONT	BERWICK	34622	2002	KOREA	B&W	2622	TEU	3	Undisclosed buyer
CONT	WEHR WARNOW	33795	2002	GERMANY	B&W	2524	TEU	3.9	Chinese buyers (SITC)
CONT	WEHR TRAVE	33795	2002	GERMANY	B&W	2524	TEU	3.9	
CONT	CANOPUS	8900	2004	GERMANY	MAK	750	TEU	2.8	German buyers (Lubeca Marine)

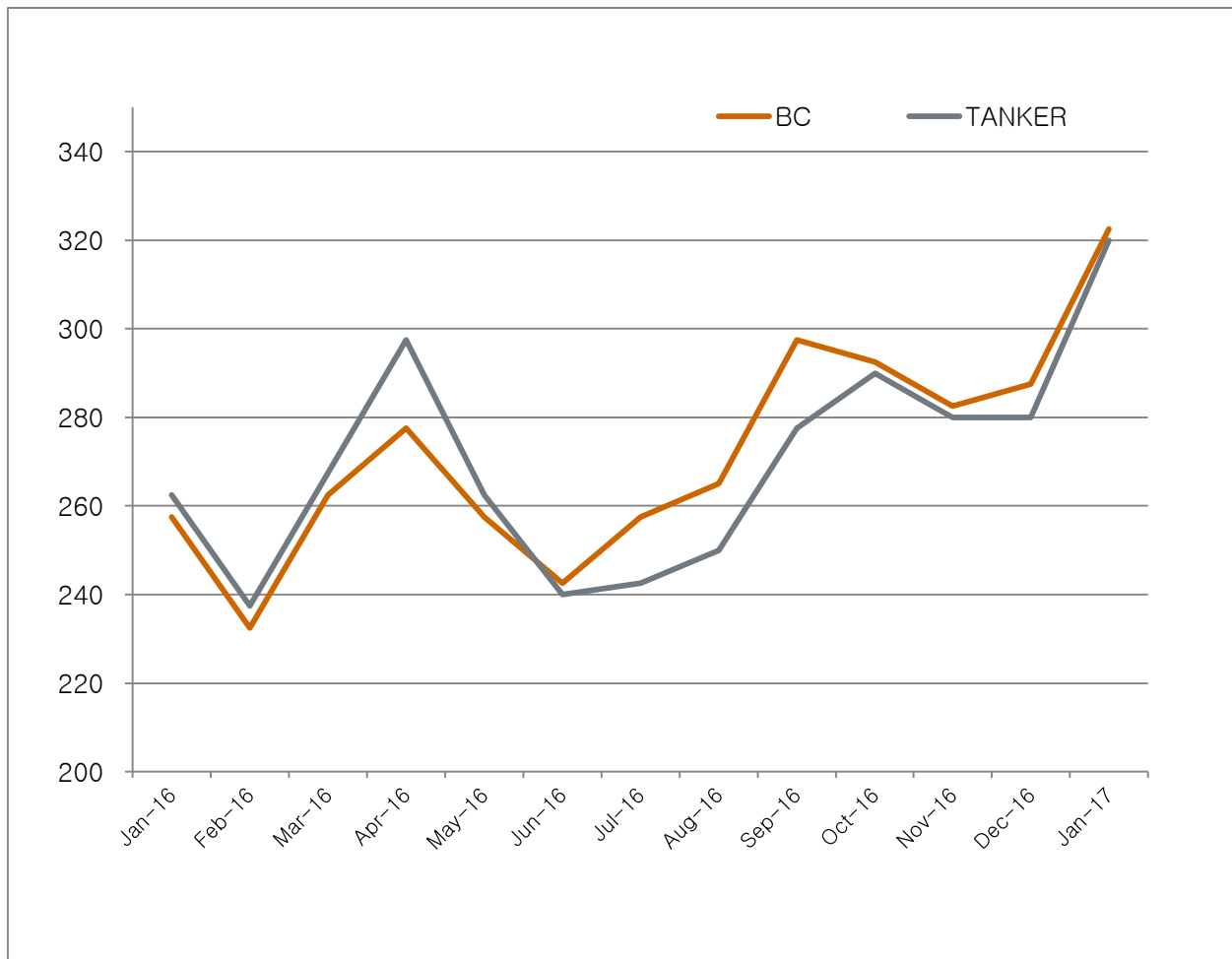


V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 1 월	2017 년 1 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	320.00	20.5%	262.50	320.00	14.3%	21.9%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	322.50	20.5%	257.50	322.50	12.2%	25.2%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



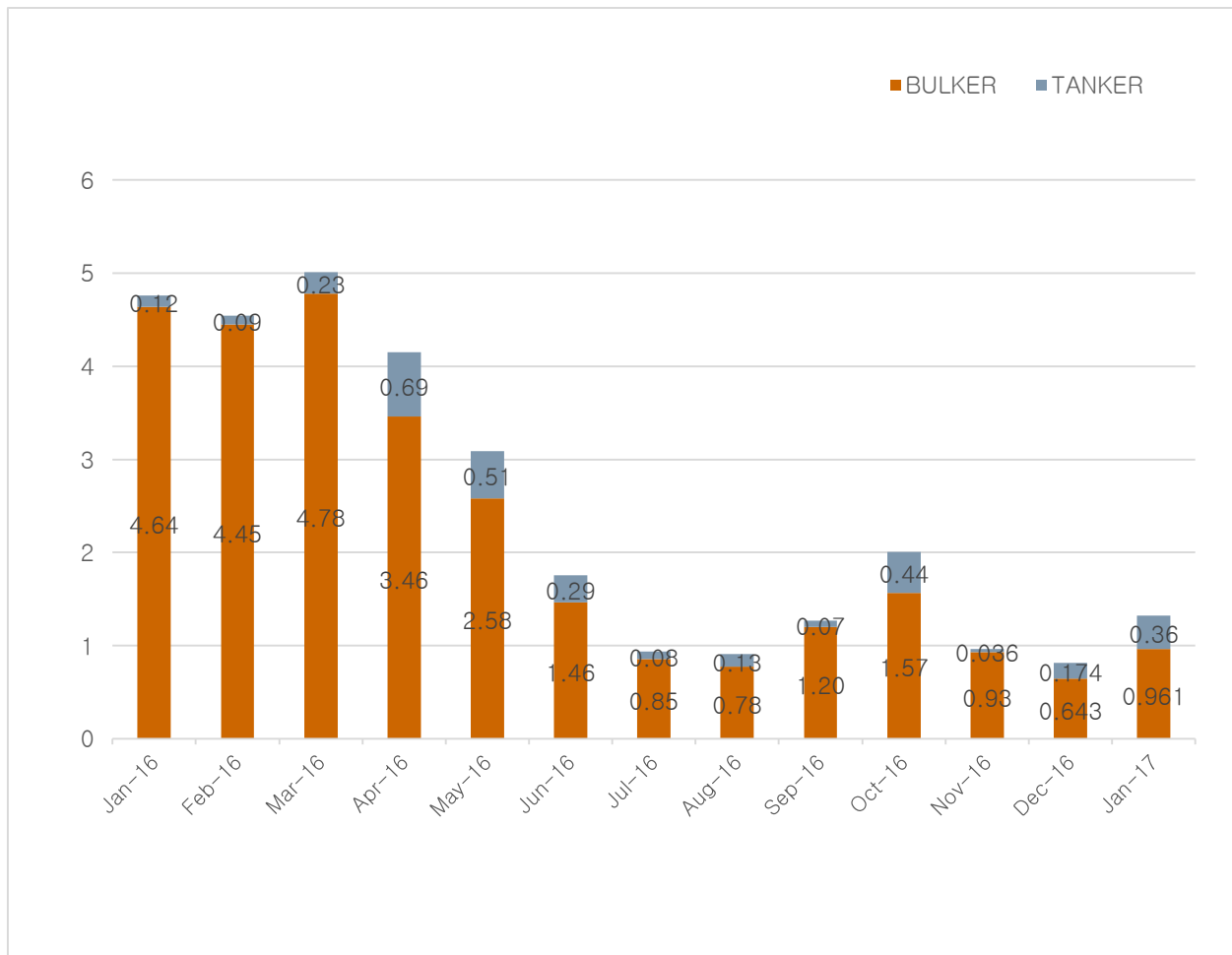


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 1 월		2017 년 1 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	0.36	12.7%	3	6.5%	0.12	4	0.36	210.3%	3	-25.0%
BC	27.34	428	0.96	3.5%	18	4.2%	4.64	55	0.96	-79.3%	18	-67.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	BING N	322,941	36027	1992	KOREA	B&W	320	AS IS Singapore, incl ROB 1200t
BC	BERGE FJORD	310,698	46250	1987	BRAZIL	SULZ	345	INDIA, option PAKISTAN
BC	ATOUT	72,873	10654	1994	KOREA	B&W	338	INDIA, option PAKISTAN
CONT	SEA-LAND INTREPID	59,840	18765	1997	JAPAN	SULZ	235	CHINA, green recycling



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-01-20	2017-01-13	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	925	910	15	2337	290
BCI	1610	1383	227	4329	161
BPI	970	1042	-72	2099	282
BSI	718	739	-21	1612	66
BHSI	441	459	-18	829	183

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	332.00	-13.00	304.50	-7.50	304.50	-10.00
IFO180	349.50	-14.00	341.00	-2.00	409.00	-16.00
MGO	489.00	-15.00	462.50	-10.00	524.00	-7.50

❖ 기준일 : 1 월 20 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-01-20	2017-01-13	CHANGE
미국달러	1177.10	1182.80	-5.70
일본엔(100)	1023.16	1031.44	-8.28
유로	1254.79	1255.36	-0.57
중국위안	172.19	171.62	0.57

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
포럼	8 TH ANNUAL LONDON SHIP FINANCE FORUM	1.25 (수)	The Dorchester, Park Lane, London (Marine Money)	◦ "How to reach the end of the tunnel"
세미나	미국, 중국, 인도 보호무역조치 대응방안 세미나	2.3 (금)	대한상공회의소 중회의실 A	◦ 우리나라의 주요 교역국인 미국, 중국, 인도의 대한 보호무역조치 동향을 살펴보고, 우리 기업(특히 중소기업)이 대응방안을 세울 수 있도록 실질적인 정보를 제공
포럼	SHIP RECYCLING FORUM 2017	2. 27 (월) ~ 2. 28 (화)	PARKROYAL on Pickering, Singapore (TradeWinds)	◦ "Make a clean break".



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)

Danny Park (박준섭 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6412

Mob. 010-5299-1126

snp@stlkorea.com

danny@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)

Patima J.H. Lee (이지혜 차장)

Deputy General Manager

Tel. 070-7771-6417

Mob. 010-6455-1646

snp@stlkorea.com

patima@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