

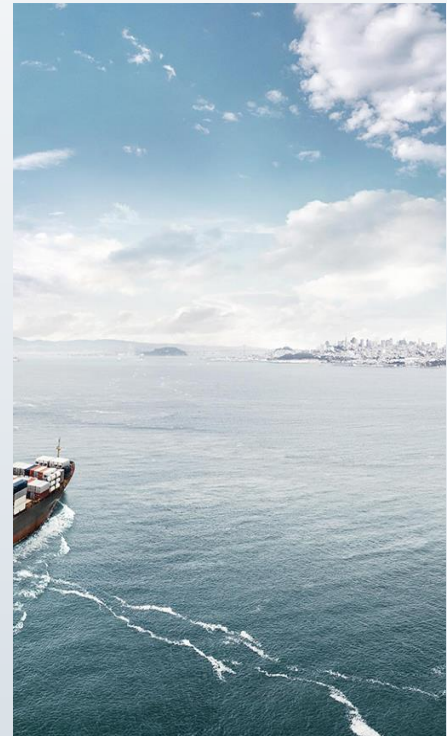


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.136

Updated February 7, 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	11
- BC Sales Report	
Tankers	15
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	19
Key Indicators	22
Useful Information	23
Contact Information	24

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

I. MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

현대미포조선이 유럽 벌크·로로(RO-RO)선사인 CLDN 사(社)로부터 RORO 선박 2 척을 수주했다.

현대미포조선은 6 일 CLDN 으로부터 트레일러 330 여대를 실을 수 있는 길이 214M·폭 32.3M·높이 27.3M 크기의 RORO 선 2 척을 수주하여, 2019 년 4 월까지 발주처 측에 인도할 예정이다. 계약선가는 척당 6,000 만달러 수준이다.

현대미포조선은 일본 후쿠진키센(FUKUJIN KISEN)과 50,000DWT MR 탱커선 1 척+1 척(옵션)에 대한 건조계약을 체결했다. 일본 선사가 자국 조선업계에 선박을 발주할 경우 0%대의 금리혜택을 받을 수 있음에도 이번 수주가 이뤄진 것에 대해 현지 업계에서는 이 선박을 용선하는 선사가 일본보다 한국을 선호하기 때문인 것으로 분석하고 있다. 이 선박은 현대미포의 베트남 법인인 현대비나신에서 건조해 오는 2018 년 인도될 예정이다.

2. 벌크선 시장동향

중국 춘절 연휴의 영향으로 지난 BDI 지수는 752 포인트로 전주대비 75 포인트 하락하였다.

케이프벌크선 매입에 매진하고 있는 WINNING SHIPPING 이 “PORTAGE” (176,391 DWT 2002 BLT NKK JAPAN)을 900 만 달러에 매입하였다. WINNING SHIPPING 이 지난 1 년간 매입한 케이프벌크선이 모두 13 척에 이른다. MV PORTAGE 보다 선령 1 년 많은 “BULK PROSPERITY” (172,589 DWT 2001 BLT NKK JAPAN)은 725 만달러로 중국 SHINYO INTERNATIONAL 에게 매각되었다.

캄사르막스 “EPSON TRADER” (82,331 DWT 2009 BLT OSHIMA JAPAN) 은 1,330 만 달러로 익명의 바이어에게 매각되었다. 지난 12 월 EPSON TRADER II 가 입거검사를 앞두고 1,220 만 달러로 매각된 것을 비추어 본다면 소폭의 선가 상승이 있었다.

수프라막스 부문에서는 그리스 바이어들의 두드러진 매입활동으로 상당수 선박이 매각되었다. JS BANDON/JS POMEROL (“58,000 DWT 2011 AND 2010 RESPECTIVELY BLT TSUNEISHI ZHOUSAN) 2 척이 총 1,925 만 달러로 일괄 매각되었다. 그 밖에 “HALICARNASUS V” (58,729 2009 BLT TSUNEISHI ZHOUSAN CHINA)은 1,100 만 달러로 익명의 바이어에게 매각되었다.

I . MARKET OVERVIEW

3. 탱커선 시장동향

탱커선 부문에서는 기업 합병이나 M&A 가 드문 편이다. 하지만 이번 주 노르웨이 FRONTLINE (JOHN FREDRIKSEN GROUP)이 DOUBLE HULL TANKERS (DHT)을 매입하기 위해 4 억 7,500 만 달러(\$5.09/SHARE)을 입찰 하였으며, 아직까지 이에 대한 DHT 이사회의 공식적인 결과 발표는 없었지만, DHT 의 공동 대표는 이번 수요일에 있었던 4 분기 회의에서 1 주당 순자산 가치를 5.70 달러로 확정했다. DHT 는 VLCC 19 척을 운용 중에 있으며, VLCC 선과 아프라막스 탱커선을 각각 2 척을 신조 발주한 상태이다.

춘철연휴의 영향에도 불구하고, 탱커선 시장의 분주한 한 주 였다.

METROSTAR 가 현대 중공업(군산)에 발주했던 308,000 DWT VLCC 2 척이 그리스 OLYMPIC MARITIME 에게 척당 약 8,050 만달러로 매각되었다.

이번 주에는 특히 MR 탱커 7 척이 매각되면서 두드러진 모습을 보였다. "CPO JAPAN" & "CPO KOREA(51,747 DWT, BLT 2010/2009)은 바이어 6 곳이 검선에 참여하였으며, 총 3,600 만 달러로 매각진행 중이다. 이 두 척의 MR 탱커선은 18 개월동안 2 차례 다른 바이어와 매각을 진행하였으나 실패하였던 전례가 있다. "ENERGY PRIDE" & "ENERGY PROTECTOR(51,319 DWT, BLT 2004)은 총 2,500 만 달러로 일괄 그리스 UNION MARITIME 에게 매각되었다. D'AMICO 는 MR 탱커 자매선 "HIGH ENDURANCE" 와 "HIGH ENDEAVOUR" (46,992 DWT, BUILT 2004, STX SB (JINHAE))를 각각 1,350 만 달러로 SEAWORLD MANAGEMENT 에게 매각하였다. 해당 매각가격은 현 시세와 가까운 수준이나, D'AMICO 와의 4 년 BAREBOAT BACK 이 포함되었음을 비추어 본다면 매각가격은 긍정적으로 평가할 수 있다.

4. 해체선 시장동향

인도 강철 가격이 대폭 하락하였고, 파키스탄의 해체 작업 제재로 인한 불확실성으로 인해 해체선가가 하락세에 있다. 최근까지 가장 높은 해체선가를 제시하였던 방글라데시 해체 업자들도 인도와 파키스탄과 비슷한 수준을 따라가고 있다. 이로 인해 인도아대륙에서의 해체선가 또한 하락할 것으로 보인다.

I . MARKET OVERVIEW

파키스탄 정부는 최근 파키스탄 해체 작업 중 일어난 사고 이후 KARACHI 와 GADANI 해체 야드에서 LPG 선과 탱커선의 모든 해체 활동을 금지하고 있다. 향후의 추가적인 사고를 방지하기 위해 파키스탄 정부는 해체 야드에서의 활동을 감시하기 위한 GADANI SHIPBREAKING REGULATORY AUTHORITY 부서 신설을 약속했다. 해체 활동에 대한 제약기간이 얼마나 지속 될 것인가가 현재 큰 관심사이지만, 몇몇 관계자들은 한달 정도 더 지속 될 것으로 예상하고 있다.

인도 정부는 수요일 최신 예산안을 발표하였다. 해체선 시장 관계자들을 새로운 예산안이 해체선 시장과 특히 해체선 수입과 세금으로 부정적인 영향을 미칠 것으로 우려했었다. 하지만 새로운 예산안이 우려와 달리 해체선 시장에 아무런 영향을 주지 않았다.

II . ISSUE & TREND

1. 완전히 사라지는 한진해운, 초심잃은 구조조정의 표본

법원이 오는 17 일 한진해운에 파산 선고를 내린다. 그 동안 언론은 '사실상 청산'이라는 표현을 써왔지만 이제는 완전히 사라지게 된다. 지난해 9 월 법정관리에 돌입한 이후 40 년 역사의 거대 해운사가 사라지는 데는 단 6 개월밖에 걸리지 않았다. 그 동안 관련업계가 누차 강조해왔듯이 회사 하나가 사라지는 차원이 아니라 한국 해운업의 시초가 붕괴됐으며 반세기 가까이 쌓아온 인프라와 인력이 공중분해됐다.

구조조정을 주도한 정부는 한진해운이 법정관리에 들어간 이유가 오너의 의지 부족이었다는 점을 누차 강조해왔다. 한국 경제를 살리기 위한 구조조정이기 때문에 원칙을 반드시 따라야 한다고도 덧붙였다. 박근혜 대통령은 "해운이 마비되면 정부가 어쩔 수 없이 도와줄 수밖에 없다는 안일한 생각이 이번에 국내 수출입기업들에 큰 손실을 줬다"고도 했다.

그러나 결과적으로 부산에서는 관련 업체들이 줄줄이 도산했고 실업자도 속출했다. 한마디로 경제회복을 위해 진행했던 구조조정의 초심이 사라진 셈이다. 애초에 이러한 구조조정은 초심을 살릴 수 없었던 방법이었는데도 모른다.

한진해운 한 곳만이 파산한 게 아니라 이와 관련된 하역업체·포워딩업체들의 어려움이 줄을 이었다. 물류대란이 일어났을 때 한진해운에 물량을 맡긴 수출입기업들은 발을 동동 구르며 다른 운송업체를 찾기에 바빴다. 따라서 순식간에 물류비가 대폭 오르는 어려움도 견뎌야 했다.

피해는 일시적인 데서 그치지 않았다. 전 세계 수출입업계가 한진해운 사태로 직간접적인 피해를 보았기 때문에 한국 해운에 대한 신인도 자체가 하락했다. 이를 회복하기 위해서 어느 정도의 시간과 투자가 필요한지는 추산조차 하기 어렵다.

해운업계에만 '한진해운의 빈 자리를 채워야 한다' '다시 일어서야 한다'고 강조할 게 아니다. 정부는 이같은 구조조정이 한국 경제에서 반복되지 않도록 문제점을 하나하나 짚어야 한다.

II . ISSUE & TREND

특히 해운 구조조정을 금융 관계자들이 주도한 점부터 되돌아 봐야 한다. 한국 정부가 해운업에 대한 이해도가 부족했다는 점을 반증한 사례가 됐기 때문이다. 한진해운이 사라진 자리에는 수많은 난제들이 남았다. 이는 정부가 풀어야 할 숙제다.

2. 제 2 의 한진해운 사태 막을 '세일즈앤 리스백' 이달 추진

정부가 '제 2 의 한진해운 사태'를 막기 위해 경영난에 시달리는 해운사들의 선박을 사들이고 다시 빌려주는 '세일즈앤 리스백(Sales & Lease Back)'에 이달부터 착수한다. 이에 따라 선박회사들이 수백억원에서 최대 수천억원에 달하는 고가의 선박을 소유하면서도 자산 유동성을 확보하지 못하는 현실적인 어려움을 해소할 수 있을 것으로 기대된다. 하지만 정부의 이 같은 지원책이 한진해운 파산으로 국내에 유일하게 남은 원양 국적선사인 현대상선을 밀어주기 위한 정책이 될 가능성이 크다는 지적도 만만치 않다.

해운사 금융지원을 위해 신설된 한국선박해양 개요

설립목적	제2의 한진해운 사태 방지(해운사 유동성 확보)
자본금	1조원
출자비율	산업은행(50%)·수출입은행(40%)·캠코(10%)
운영방식	선박 '세일즈앤 리스백(Sales & Lease Back)'
설립배경	정부가 지난해 10월 발표한 '해운업 경쟁력 강화방안'에 근거



II . ISSUE & TREND

5일 해운업계에 따르면 정부 주도로 지난달 설립된 공공기업인 한국선박해양은 이르면 이달중으로 현대상선의 선박에 대한 '세일즈엔 리스백'에 들어갈 전망이다. 경영난에 시달리는 현대상선의 선박을 사들인 뒤에 다시 원래 주인인 현대상선에 빌려주는 일종의 '매각 후 재임차' 방식이다. 세일즈엔 리스백은 재무개선이 필요한 기업들이 소유 건물을 팔고 세입자로 다시 들어가는 방식으로 종종 이용되는 경영기법이다. 정부 주도로 해운업계에서 시도되는 것은 이번이 처음이다.

한국선박해양이 매각후 재임대할 현대상선의 배들은 12척 정도로 알려졌다. 이를 통해 현대상선에 약 7000억원대 안팎의 자금을 간접 지원할 수 있을 것으로 보인다.

그렇지만 정부가 현대상선 지원에만 매진하는 것이 아니냐는 지적도 적지 않다. 동종 해운업계의 한 관계자는 "정부가 선박에 대한 매각후 재임차라는 독특한 방식까지 적용하면서 노골적으로 현대상선을 지원하고 있다"면서 "한진해운 파산과는 상당히 다르다"고 지적했다.

한국선박해양은 산업은행 5000억원, 수출입은행이 4000억원, 한국자산관리공사가 1000억원을 출자해 모두 1조원의 자본금으로 출범했다. 만약 현대상선에 7000억원의 자금을 투입하고 나면, 남은 자금은 3000억원 수준이다. 현대상선에 대한 몰아주기 지원이라는 지적이 나오는 이유다.

현대상선 관계자는 이에대해 "한국선박해양이 현대상선뿐만 아니라 다른 해운사들의 신청도 받는 것으로 알고 있다"면서 "현대상선만 위한 지원이 이뤄지는 것은 아니다"고 말했다.

현대상선이 국내에 남은 유일한 원양 국적선사인 만큼, 한국선박해양의 현대상선 지원은 어쩔 수 없는 국내 해운업계의 현실을 반영한 것이라는 의견도 있다. 한진해운에 이어 현대상선마저 위기에 빠질 경우 국내 해운업계는 몰락하게 된다. 현재로선 현대상선의 인수를 희망하는 기업도 없어서 당분간 채권단 지원형태의 기업 운영이 불가피한 실정이다.

한편, 정부는 제2 한진해운 사태를 막기위한 해운법 개정도 이달중 실시한다. '해운산업발전위원회' 근거 마련을 위한 해운법 개정안을 2월중에 발의한다. 운임공표 내실화를 위해 부정운임 신고제도(고발제도)를 상반기중에 도입하고, 점검반 구성.운영을 통해 공표운임 이행여부 모니터링을 상시 강화한다.

II . ISSUE & TREND

해운시장 진입요건 강화에도 나선다. 기업 난립 방지를 위한 등록기준 상향 및 용선관리 강화를 위한 개정안을 2 월중에 마련하고 6 월중에 법령 개정을 한다. 용선선박 신고대상을 2 년 이상에서 1 년 이상으로 확대하고, 용선료까지 신고해야 한다.

뿐만 아니라 정부는 상반기 중에 선박신조 프로그램을 통한 신조발주, 글로벌 해양펀드를 활용한 부산신항 터미널 인수 등 6 조 5000 억원 규모의 금융지원을 본격적으로 추진할 계획이다.

정부는 글로벌 해양펀드(1 조원) 자산 매입 등을 위한 파일럿 프로젝트 발굴에도 나선다. 수출입은행과 산업은행을 통해 부산 신항 한진터미널 인수 지원도 상반기중 추진한다. 정부는 해운경영관리시스템 강화 차원에서 분기별로 선사 경영정보를 데이터베이스(DB) 구축하고 위험선사 등에 대하여 상시모니터링 추진한다. 또 해운거래 지원체계 구축을 위해 해운거래 지원 전문기관 지정(상반기) 및 운임지수 개발.제공(하반기), 해운산업발전위원회 구성을 상반기중에 실시한다..

3. 해운동맹-부산신항 터미널 새판짜기 마무리...판도 변화는

올해 4 월 출범을 앞둔 해운동맹과 부산신항 컨테이너 터미널 간 하역계약 새판짜기가 마무리 단계에 접어들었다. 전체적인 윤곽이 드러남에 따라 터미널별 물동량 변화를 어느 정도 짐작할 수 있게 됐다.

이번 새판짜기에서 가장 큰 변화는 2M 동맹(머스크, MSC)과 신항 2 부두(PNC)가 결별한 것이다.

2M 은 부산신항에서 20 피트 기준으로 연간 400 만개 이상 컨테이너를 처리하는 최대 동맹이고, 2 부두는 6 개 선석을 보유해 신항에서 가장 규모가 크다. 양측은 하역료율 수준을 놓고 줄다리기한 끝에 이견을 좁히지 못해 결국 갈라섰다.

2M 은 1 부두(PNIT)와 3 부두(HJNC)를 대체 부두로 선택했다고 6 일 밝혔다.

1 부두는 싱가포르의 PSA, 3 부두는 ㈜한진이 각각 운영한다. 3 부두는 파산을 앞둔 한진해운의 모항 역할을 했다. 2M 을 떠나보낸 2 부두는 독일 하파그로이드와 일본의 3 사(K-라인, MOL, NYK)로 이뤄진 디얼라이언스 동맹과 손을 잡았다. 중화권 선사들(중국 코스코, 대만 에버그린, 홍콩 OOCL)과 오션 동맹을 결성한 프랑스 CMA CGM 은 5 부두(BNCT)를 사용하기로 했다. 해운동맹에 가입하지 못하고 2M 과 전략적 제휴를 한 현대상선은 4 부두(HPNT)를 계속 이용한다. 현대상선이 경영난 타개를 위해 이 부두 지분을 PSA 에 매각하면서 연간 70 만개의 물량을 처리하기로 약속한 때문이다.

II . ISSUE & TREND

이처럼 현재 부산신항에 기항하는 선사들의 터미널 선택은 거의 마무리됐다.

아직 변수는 있다. 2M 의 경우 머스크가 함부르크쉬드를 인수했고 제휴한 현대상선 물량을 합치면 최대 520 만개에 이를 것으로 전망된다. 1 부두(240 만개)와 3 부두(231 만개)의 하역능력을 모두 합해도 연간 470 만개 정도여서 일부 물량을 다른 부두에서 처리할 가능성이 있다. 결별한 2 부두에 일부 물량을 남길 것이란 전망도 나오지만 '자존심 강한 2M 이 그럴 리 없다'는 이견도 있다.

CMA CGM 이 주도하는 오션동맹이 5 부두에 어느 정도 물량을 배분할지도 관심사이다.

5 부두의 올해 물량 목표는 180 만개 정도이다. 지난해 오션동맹 소속 선사들이 부산신항에서 처리한 물량은 264 만개에 이른다. CGM CMA 가 APL 을 인수했기 때문에 물량이 늘어날 가능성이 크다. 코스코 등 중화권 선사들이 어떤 선택을 하느냐에 따라 나머지 물량의 향방이 정해질 것으로 보인다.

4 월부터 영업을 시작하는 새 국적선사인 SM 상선이 어느 부두와 손잡느냐도 신항 터미널 판도에 영향을 줄 것으로 보인다. SM 상선이 올해 목표로 정한 물량은 25 만개이다. 현재까지 드러난 구도로 보면 2M 과 결별한 2 부두는 물량이 줄어들 가능성이 있다. 새로 손잡은 디얼라이언스의 물량이 2M 보다 훨씬 적기 때문이다.

한진해운 법정관리로 지난해 물량이 격감했던 3 부두는 2M 을 유치함으로써 큰 폭의 증가를 예상한다. 동맹에 가입하지 않는 독립선사들의 물량, 동맹 소속 선사들이 선복을 공유하지 않고 개별적으로 영업하는 선박들의 물량을 누가 많이 유치하느냐도 신항 전체 판도 변화에 영향을 미친다. 하지만 전반적으로 볼 때 종전처럼 특정 몇개 부두에 물량이 몰리지 않고 고루 분산될 것으로 업계는 보고 있다.

한 가지 분명한 것은 2 부두 한곳에서 대부분의 물량을 처리하던 2M 동맹이 서로 떨어진 1, 3 부두를 이용하면 환적화물의 부두간 이동이 훨씬 늘어나 그만큼 비용이 늘어날 것이라는 점이다. 환적화물을 한곳에서 옮겨심지 못하고 다른 부두로 옮기면 하역료가 더 들고 수송비를 추가로 부담해야 한다.

이 때문에 2M 은 항만공사에 이런 비용을 줄이기 위한 방안을 마련해 달라는 압박을 강화하는 것으로 알려졌다. 항만공사는 최대 고객인 2M 을 의식하지 않을 수 없어 환적화물의 부두간 수송비에 대한 지원을 늘리고 부두들의 경계를 허물어 환적화물 이동을 좀 더 원활하게 하는 방안을 추진하고 있다..

II . ISSUE & TREND

4. 국내 물가 '비상'에 해외원자재도 들먹...인플레 압력 증대 우려

지난달 국내 소비자물가가 4년여만에 가장 큰폭으로 오르면서 경기침체 속의 물가상승을 의미하는 '스태그플레이션(stagflation)' 우려를 낳고 있는 가운데 해외 원자재 가격도 들먹여 물가 불안이 더욱 고조될 것으로 보인다.

5일 국제금융센터는 세계 주요국들의 재정확대와 원자재가격 상승 등으로 글로벌 인플레 압력이 증대하고 있다며 원자재 가격의 파급 영향에 따라 글로벌 소비자물가가 지난해 하반기 2.1%에서 올해엔 최대 3.6%까지 치솟을 것으로 전망됐다고 전했다.

국제금융센터는 작년 상반기 투자위축 등 민간수요 부진에 대응해 미국과 일본, 유로지역 등 선진국을 중심으로 확장적 재정정책을 시행했다며 재정지출 확대는 완화적인 통화정책과 맞물려 경제성장을 견인하면서 물가상승을 초래하고 있다고 분석했다. 이로 인해 지난해 하반기에는 글로벌 인플레이션율이 전년동기 대비 0.4%포인트 급등하면서 2.1%를 기록했다고 밝혔다.

글로벌 근원인플레이션은 상대적으로 안정된 흐름이지만 올해에는 한층 더 확대될 가능성이 점쳐지고 있는데, JP 모건은 유가 및 농산물 가격 상승으로 올 1분기 글로벌 인플레이션이 2.4%까지 상승하고 이런 추세가 연말까지 이어질 것으로 전망했다.

향후 글로벌 물가는 원자재가격 상승이 신흥국 소비자물가(CPI)에 파급되는 정도에 따라 달라질 전망으로, 지난해 11월 이후 신흥국에서 식료품 및 에너지부문 CPI 상승률이 급등한 것도 원자재가격과 CPI 관계가 정상화되고 있음을 반영하는 것으로 분석됐다. 러시아·브라질 등 원자재 수출국의 경우 지난해 1분기부터 시작된 유가반등으로 통화 가치가 크게 상승하면서 근원 인플레이션율은 예상보다 큰 폭 하락했다. 근원 인플레이션은 총물가(소비자물가)에서 계절적 변동이 큰 식품과 유류 등을 제외한 지표다.

JP 모건은 원자재가격 상승이 소비자물가에 파급되는 정도를 기준으로 올해 헤드라인 인플레이션(총물가) 전망을 크게 3가지 시나리오로 제시했다. 파급효과가 미미할 경우 연말 헤드라인 인플레이션은 1.7%에 그칠 것이며, 지난해 11월과 12월과 같이 원자재가격 상승이 소매물가 급등으로 이어질 경우 연말에는 3.6%로 예상됐다. 파급효과가 중간 정도일 경우 2.7%로 전망됐다.

II . ISSUE & TREND

미국의 경우 금융위기 이후 2009년 6월부터 시작된 경기확장 국면이 현재까지 92개월째 지속되며 대공황 이후 네번째로 장기화되고 있어 일부에서는 트럼프 행정부의 확장적 재정정책이 가파른 물가상승으로 이어질 가능성이 있다고 우려하고 있다.

실제로 주요 선진국 가운데 미국의 근원 인플레이션이 가장 높은 수준이며, 트럼프 행정부의 보호무역주의가 본격 실행되면 글로벌 경쟁력 약화에 따른 임금상승, 수입물가 상승 등으로 미국의 인플레이션 압력이 증대될 가능성이 크다는 분석이다.

이런 가운데 물가 급등 우려가 지나치다는 지적도 나오고 있다. 적정 규모의 재정지출 확대는 오히려 '디플레이션'에서 벗어나 어느 정도 물가가 오르는 '리플레이션'을 강화하고 경기 변동성을 줄여주는 효과가 있으며, 과거 사례에서도 낮은 실업률 하에서 물가급등은 없었다는 주장이다. 이에 비해 경기부양 규모가 예상보다 크고 재정정책의 타이밍이 예상보다 늦어질 경우 물가상승 압력이 증대될 가능성이 상당하다는 분석도 제기되고 있다. 이에 따라 향후 글로벌 물가 동향과 영향에 대한 논란이 커질 전망이다.

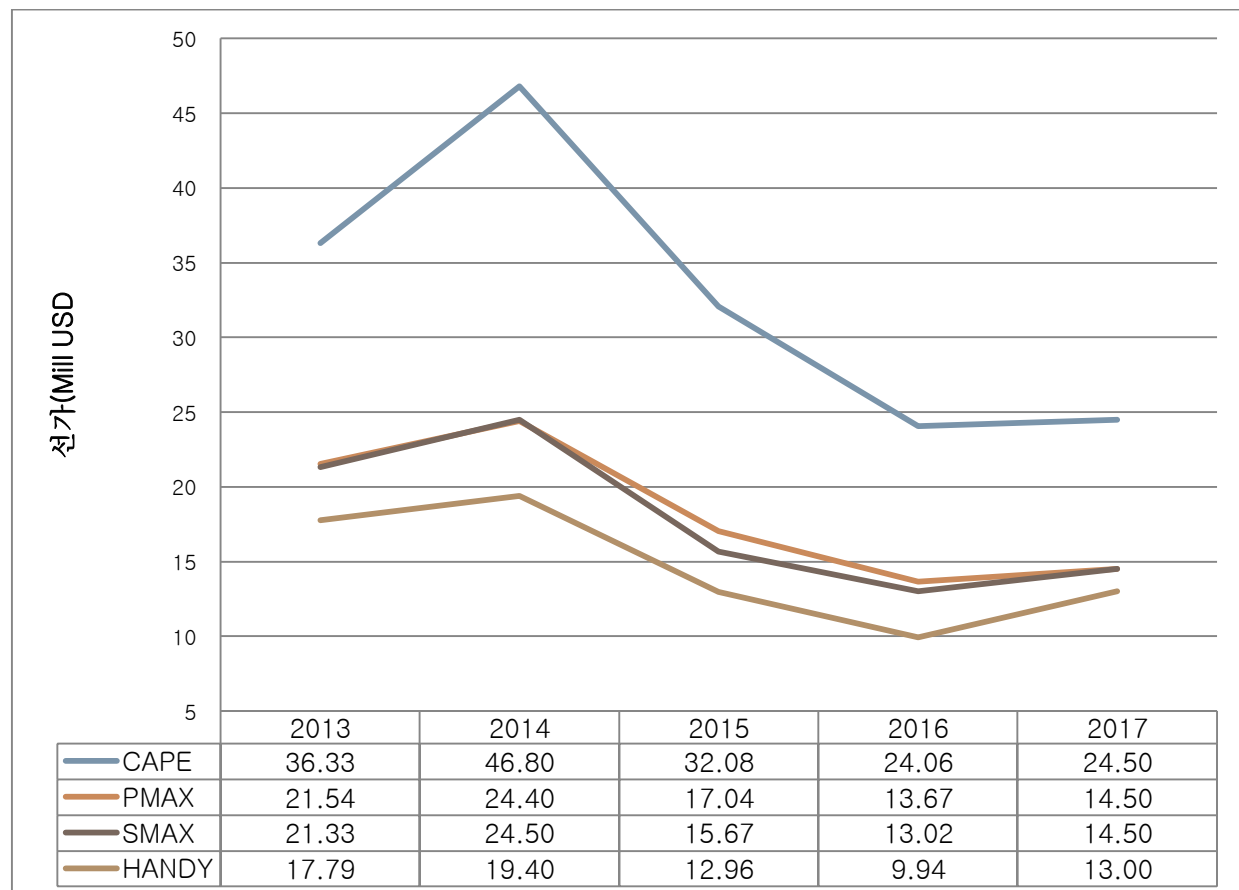
III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize 180K	36.33 6%	46.80 29%	32.08 -31%	24.06 -25%	24.50 2%
Panamax 76K	21.54 -2%	24.40 13%	17.04 -30%	13.67 -20%	14.50 6%
Supramax 56K	21.33 -4%	24.50 15%	15.67 -36%	13.02 -17%	14.50 11%
Handysize 32K	17.79 2%	19.40 9%	12.96 -33%	9.94 -23%	13.00 31%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

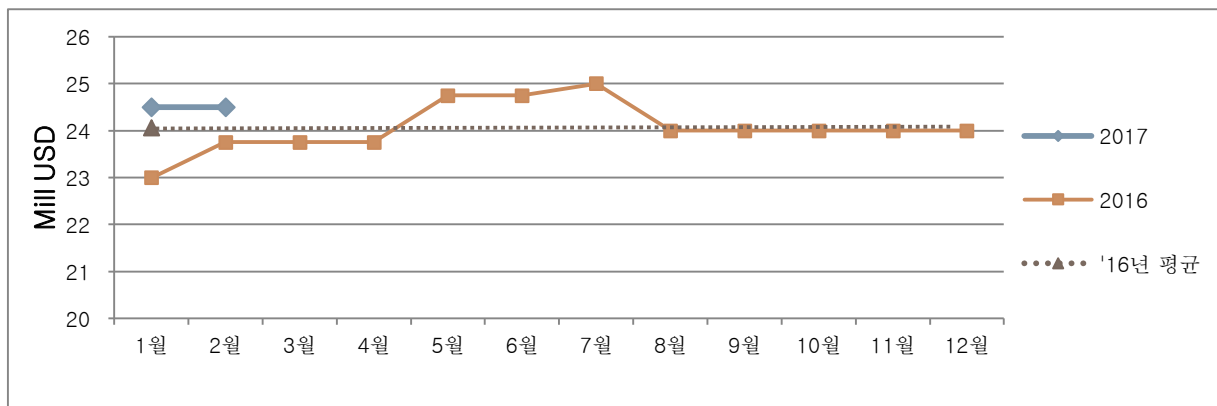
(◆선령 5 년기준, Million USD)



III . BULK CARRIER

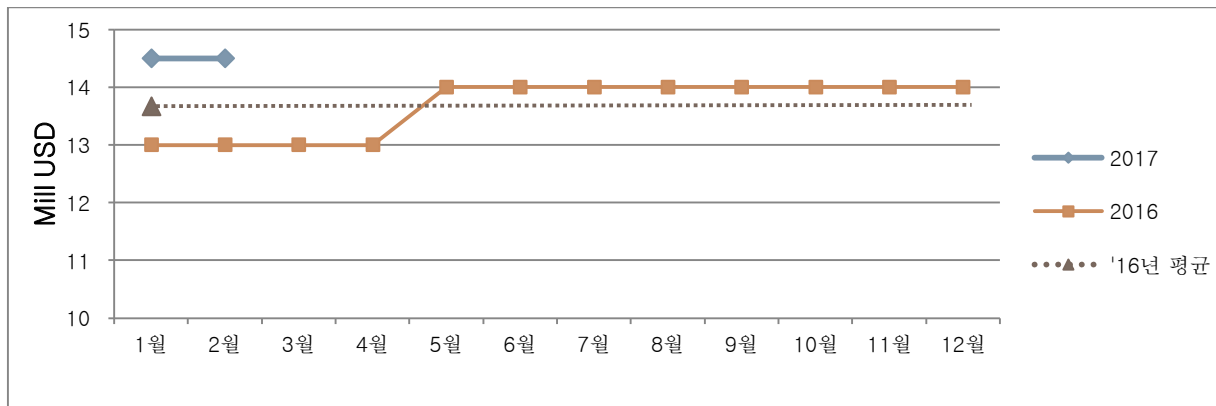
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	24.50					24.5
		전월대비	2.1%	0.0%					-
		전년대비	6.5%	3.2%					1.8%
	PMAK 76k	선가	14.50	14.50					14.5
		전월대비	3.6%	0.0%					-
		전년대비	11.5%	11.5%					6.1%
	SMAK 56k	선가	14.50	14.50					14.5
		전월대비	3.6%	0.0%					-
		전년대비	11.5%	20.8%					11.4%
	HANDY 32k	선가	13.00	13.00					13.0
		전월대비	8.3%	0.0%					-
		전년대비	36.8%	36.8%					30.8%
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

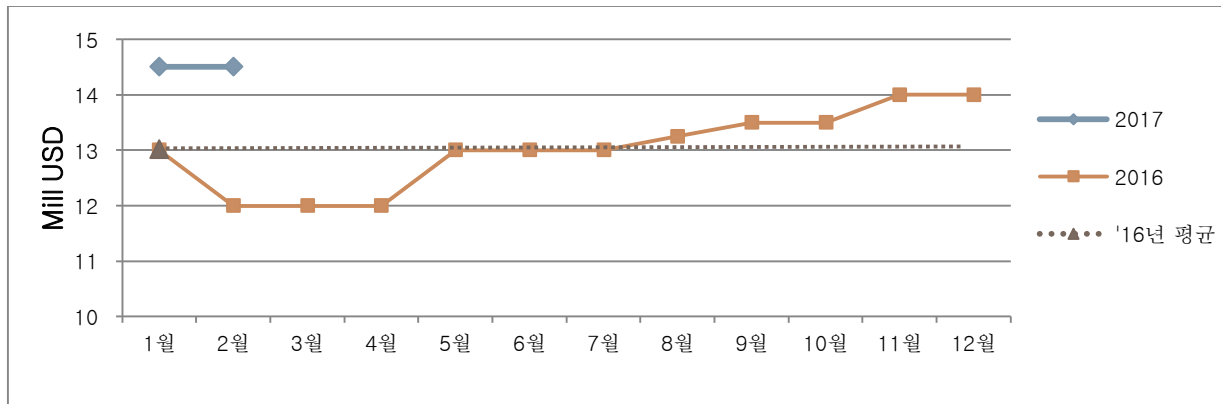


III. BULK CARRIER

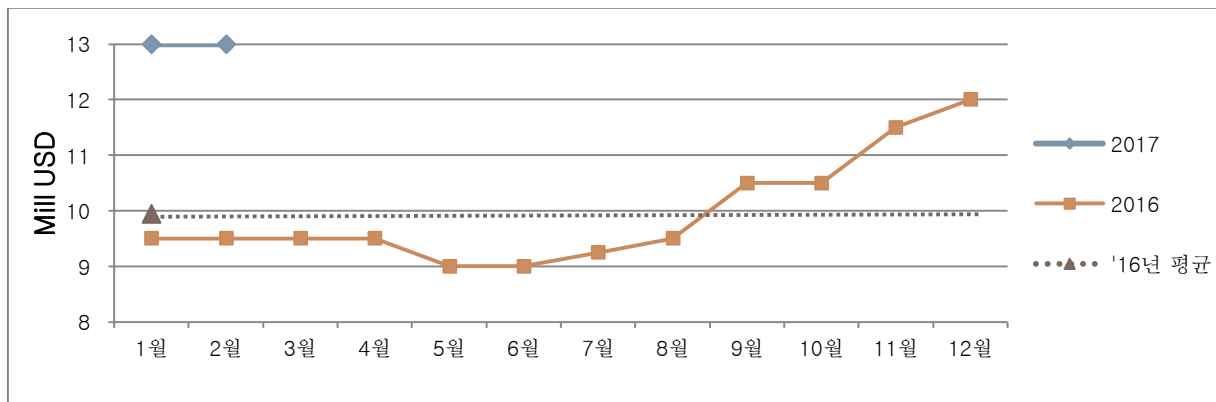
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	EVER ABILITY	180,133	2011	CHINA	B&W		17.5	Singapore buyer
BC	PORTAGE	176,391	2002	JAPAN	B&W	X	9	Chinese buyer (Winning)
BC	CONRAD OLDENDORFF	95,711	2013	JAPAN	B&W		19	Belgium buyer
BC	EPSON TRADER I	82,331	2009	JAPAN	B&W		13.3	Greek buyer (Chartworld)
BC	HALICARNASSUS V	58,729	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	11	Undisclosed buyer
BC	JS BANDOL	58,018	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	9.25	Greek buyer
BC	JS POMEROL	58,018	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	10	
BC	KARAWEIK	54,170	2006	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7.9	Far Eastern buyer
BC	RM DYNASTY	50,619	2004	CHINA	MAK	C 4x30t	3.2	Undisclosed buyer
BC	RM POWER	50,619	2004	CHINA	MAK	C 4x30t	3.2	
BC	BBC NEPTUNE	37,506	2010	CHINA	WART	C 4x30t	9.3	European buyer
BC	NORDIC SUZHOU	34,676	2002	CHINA	SULZ	C 4x30t	4	Norway buyer

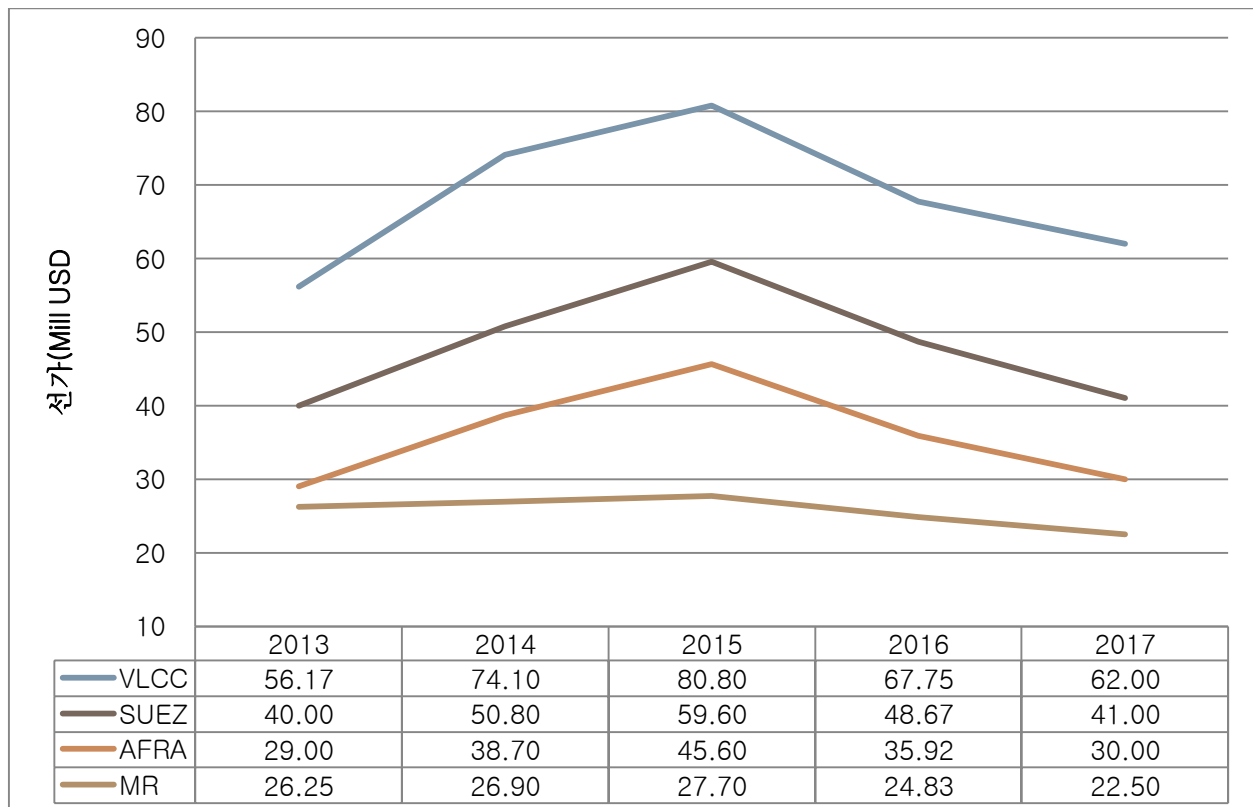
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17 -10%	74.10 32%	80.80 9%	67.75 -16%	62.00 -8.5%
Suezmax 160K	40.00 -10%	50.80 27%	59.60 17%	48.67 -18%	41.00 -15.8%
Aframax 105K	29.00 -5%	38.70 33%	45.60 18%	35.92 -21%	30.00 -16.5%
MR 47K	26.25 5%	26.90 2%	27.70 3%	24.83 -10.3%	22.50 -9.4%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94 13%	13.00 9%	12.60 -3%	13.92 10.4%	12.13 -12.9%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

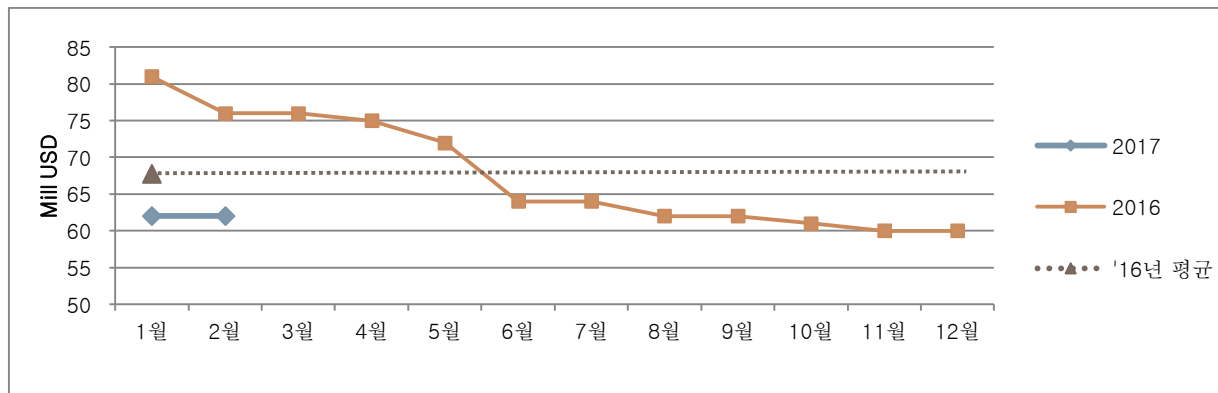
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

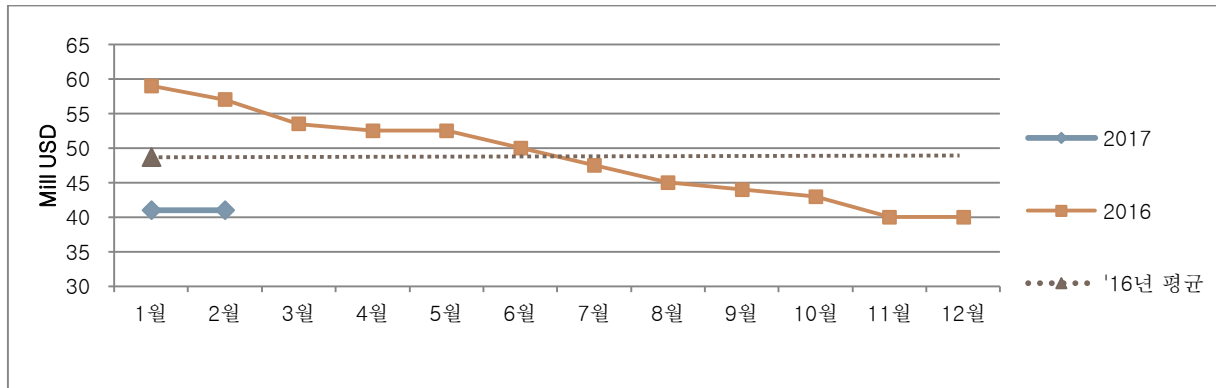
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00					62.0
		전월대비	3.3%	0.0%					-
		전년대비	-23.5%	-18.4%					-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00					41.0
		전월대비	2.5%	0.0%					-
		전년대비	-30.5%	-28.1%					-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00					30.0
		전월대비	3.4%	0.0%					-
		전년대비	-33.3%	-25.0%					-16.5%
	MR 47K	선가	22.50	22.50					22.5
		전월대비	2.3%	0.0%					-
		전년대비	-25.0%	-18.2%					-9.4%
2016	CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00					12.1
		전월대비	-5.8%	-2.0%					-
		전년대비	-12.5%	-15.8%					-12.9%
	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

VLCC-310K

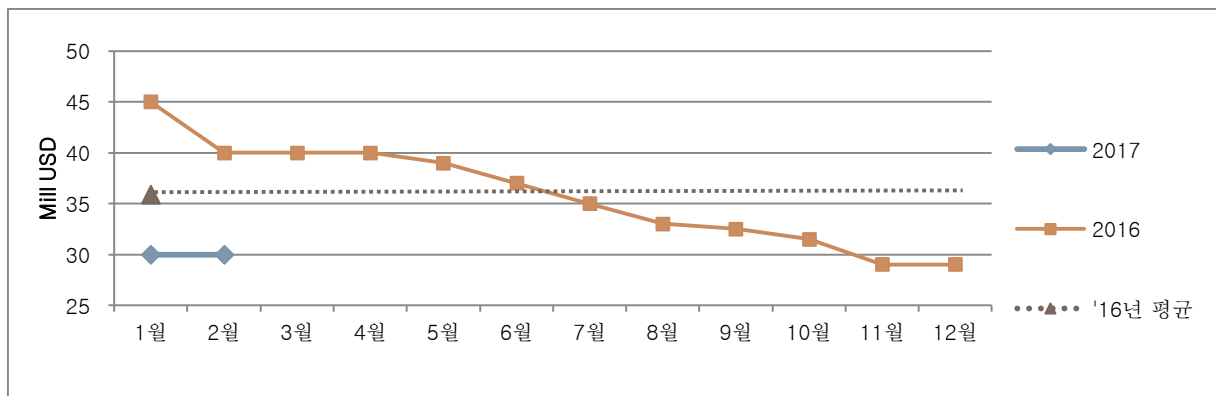


IV. TANKER

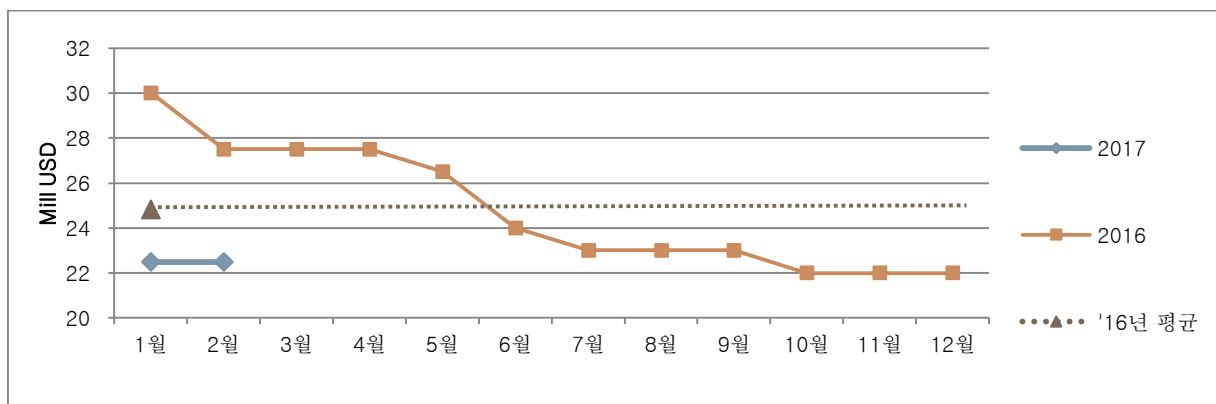
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	CRUDE PROGRESS	308000	2017	KOREA	WAR T		80.5	Greek buyer (Olympic Shipping)
TANKER	CRUDE MED	308000	2017	KOREA	WAR T		80.5	
TANKER	SHIN-EI (SHIN EI)	106361	2002	JAPAN	SULZ		10.8	Greek buyer (Eurotankers)
TANKER	CPO JAPAN	51747	2010	KOREA	B&W	3	18.7	Norway buyer
TANKER	CPO KOREA	51747	2009	KOREA	B&W	3	17.3	
TANKER	ENERGY PRIDE	51319	2004	KOREA	B&W		12.5	UK Buyer (Union Maritime)
TANKER	ENERGY PROTECTOR	51319	2004	KOREA	B&W		12.5	
TANKER	HIGH ENDEAVOUR	46996	2004	KOREA	B&W	2	13.5	Monaco buyer (Sea World Management), TC attached
TANKER	HIGH ENDURANCE	46996	2004	KOREA	B&W	2	13.5	
TANKER	GANDHI	40200	2008	KOREA	B&W		15.8	Indian Buyer (Leon Shipping)
TANKER	DAVINO D (stst)	14246	2005	JAPAN	B&W		14	Holland buyer
CHEM	ASL TROUBADOUR	12306	2007	JAPAN	B&W	2&3	10.7	Vietnam buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

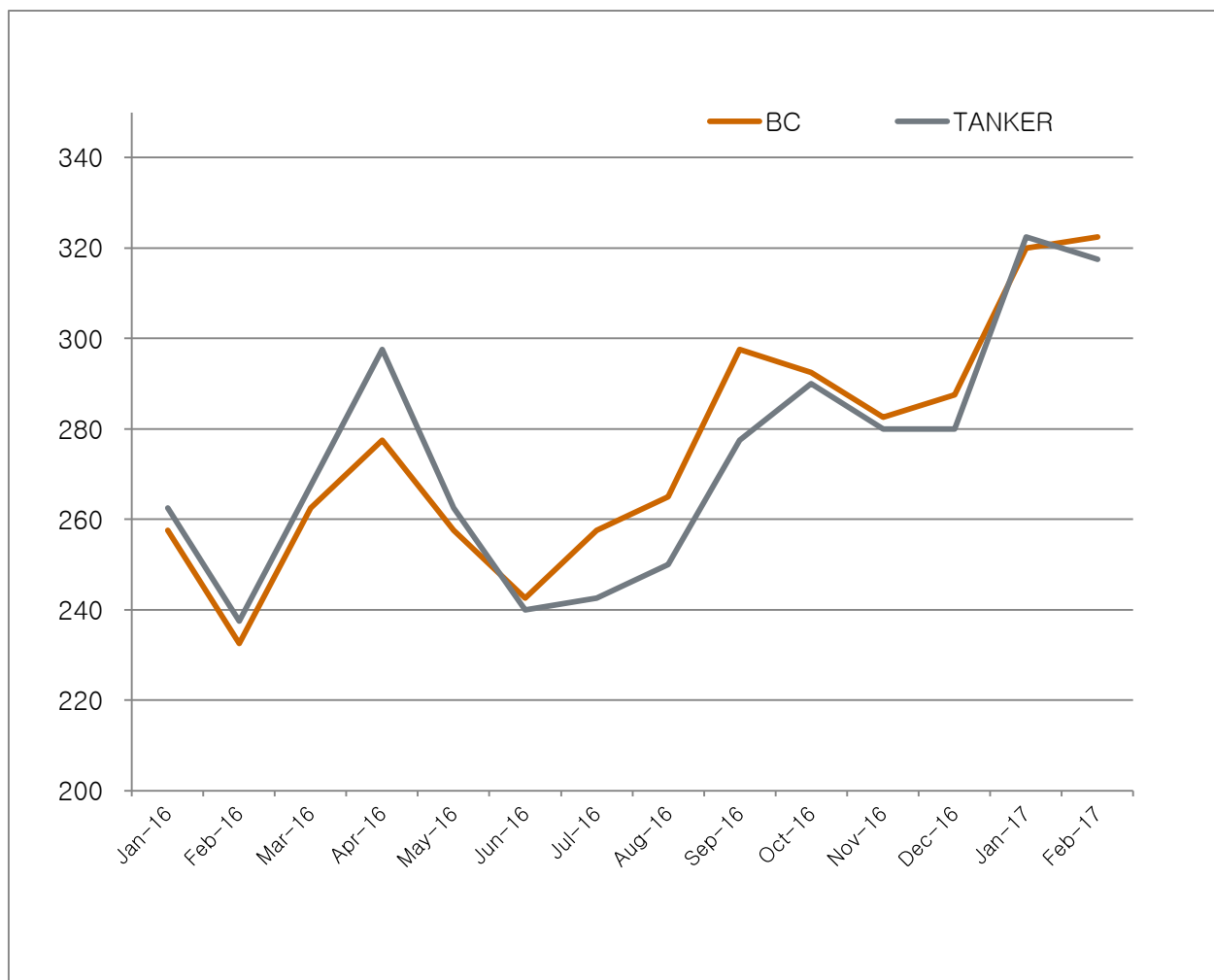
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
------	--------	-----	-----	------	-----	------	------	-------	---------

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%	237.50	317.50	-1.6%	33.7%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	321.25	20.0%	232.50	322.50	0.8%	38.7%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

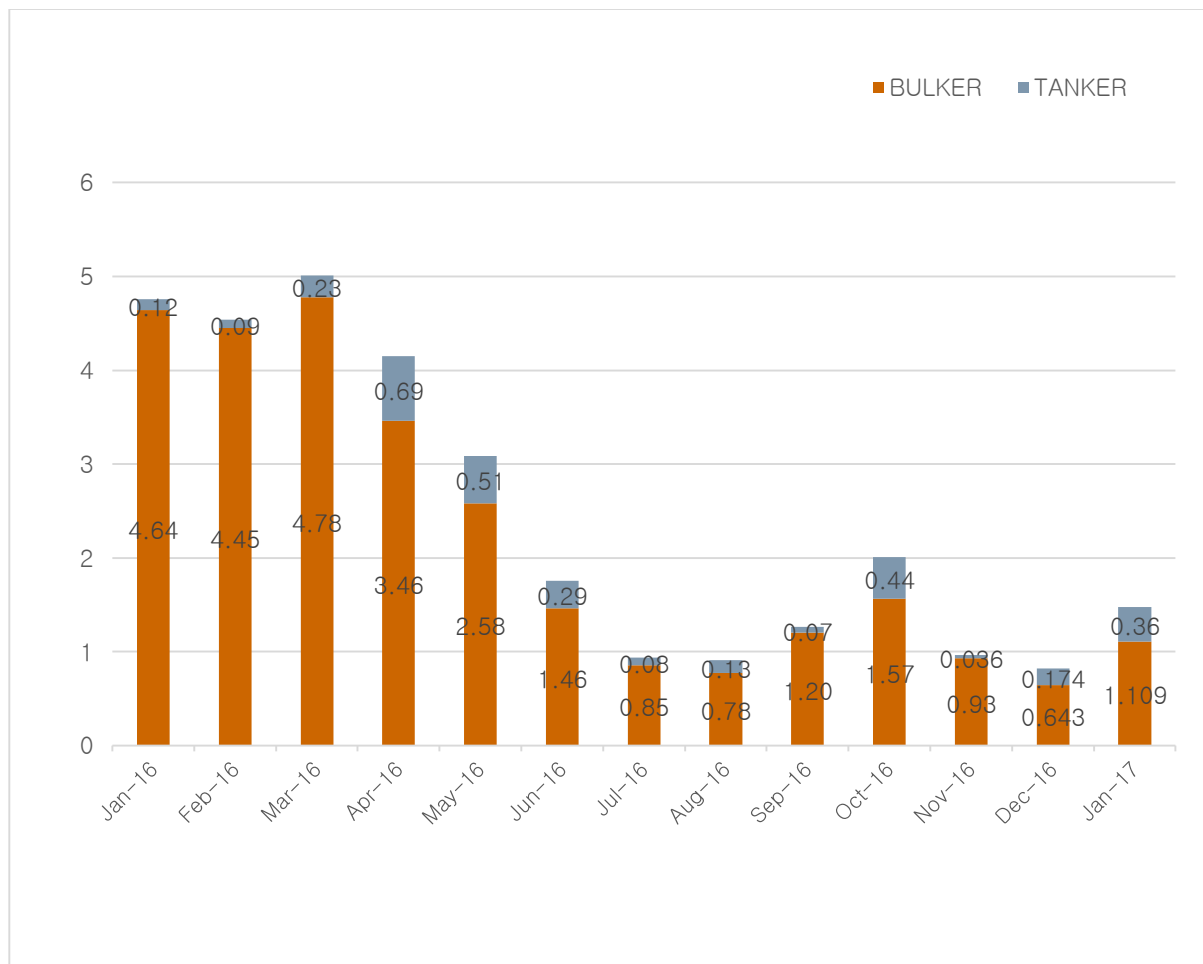


V. DEMOLITION

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	1.11	4.1%	21	4.9%	4.64	55	1.11	-76.1%	21	-61.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

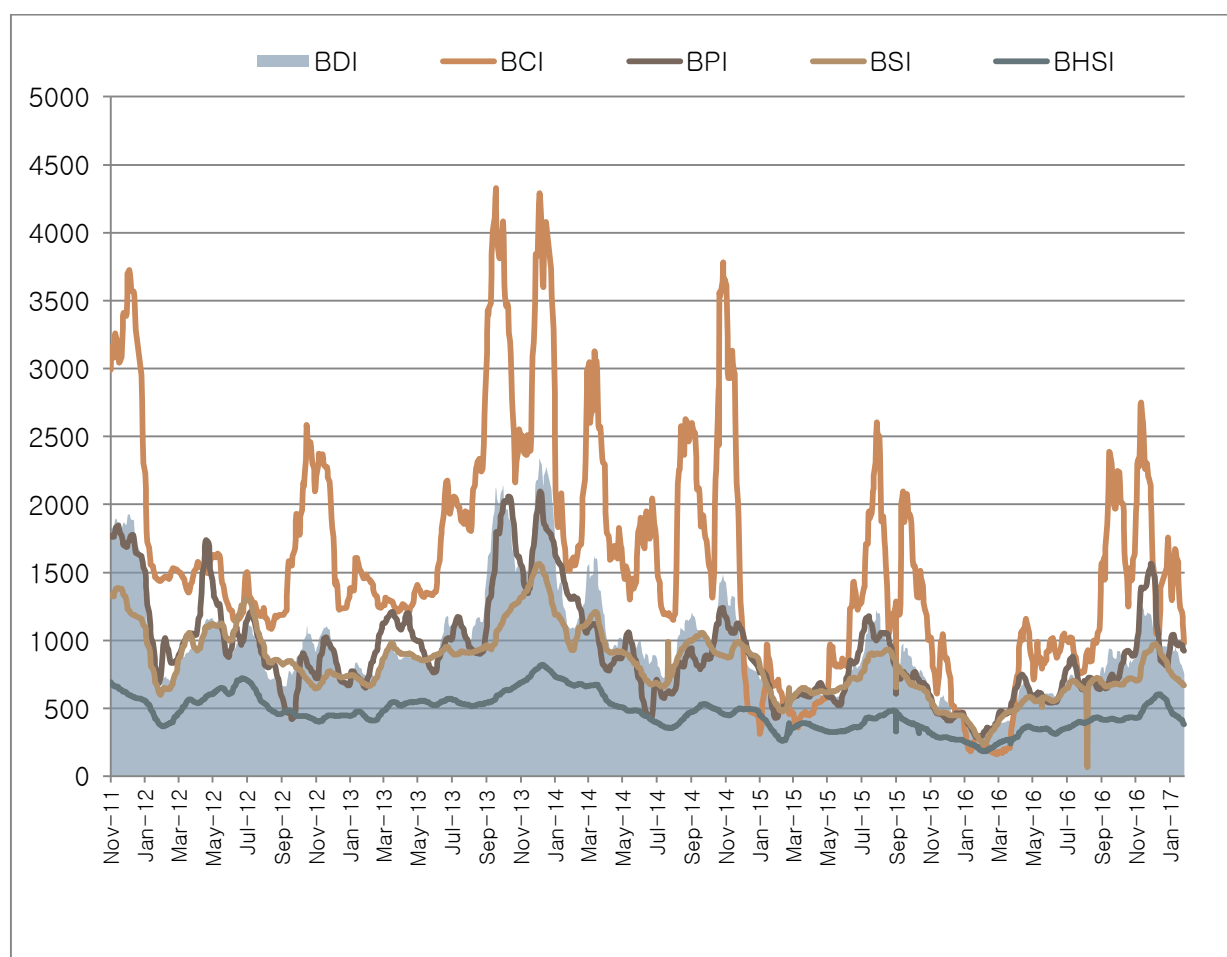
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
CONT	HALIFAX	66,597	19834	2004	KOREA	B&W	340	PAKISTAN
CONT	MARE SICULUM	52,357	15999	1998	KOREA	SULZ	313	BANGLADESH
CONT	SSL TRUST	14,313	6400	1992	GERMA NY	SULZ	325	BANGLADESH
TANK ER	CHRYSSI	154,970	20502	1992	KOREA	B&W	327	AS IS Fujairah
TANK ER	LOBATO	44,600	10900	1993	BRAZIL	B&W	222	AS IS Rio de Janiero

VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-02-03	2017-01-27	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	752	827	-75	2337	290
BCI	981	1239	-258	4329	161
BPI	922	968	-46	2099	282
BSI	667	692	-25	1612	66
BHSI	382	419	-37	829	183



VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	327.50	-3.50	298.50	-5.00	298.50	-8.50
IFO180	347.00	-7.00	339.00	0.50	395.00	-16.00
MGO	502.50	2.50	482.00	13.00	513.50	-7.50

❖ 기준일 : 2 월 3 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-02-03	2017-01-26	CHANGE
미국달러	1149.20	1166.20	-17.00
일본엔(100)	1018.48	1028.58	-10.10
유로	1236.71	1253.49	-16.78
중국위안	168.54	170.89	-2.35

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
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