

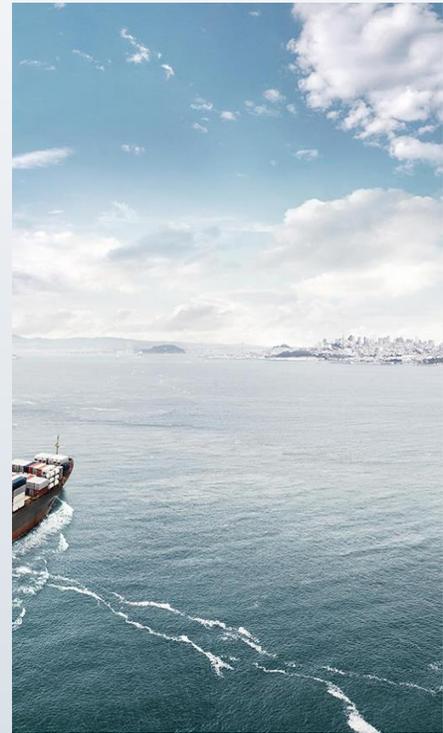


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.138

Updated February 21, 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
Useful Information	20
Contact Information	21

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

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

그리스 선사인 에네셀이 초대형 원유운반선(VLCC) 2 척 발주를 두고 현대중공업과 협상 중이다. 발주가 확정되면, 두 선박은 내년 하반기 인도될 예정이다. 에네셀은 삼성중공업에도 희망 가격을 적어내라고 요청했으나, 현대중공업과 더 심도있는 논의를 하고 있는 것으로 알려졌다.

앞서 현대중공업은 지난달 말 DHT 홀딩스로부터도 319,000DWT 급 VLCC 2 척을 수주한 바 있다.

저유가와 신조선시장의 침체로 신조선가가 많이 떨어지면서 글로벌 해운사들의 VLCC 발주가 이어지고 있다. 영국 클락슨에 따르면 이달 초 기준 320,000 DWT 급 VLCC 의 신조선 가격은 8200 만 달러(약 940 억 원)을 기록했다. 지난해 말(8,450 만 달러)과 비교하면 한 달만에 250 만 달러(약 28 억 6600 만 원)나 하락한 것이다. 2004 년 2 월 VLCC 신조선 가격은 8,200 만 달러였음을 고려하면 13 년 전으로 회귀한 셈이다.

삼성물산이 중국 Wuchang Shipbuilding 에 13,000 dwt Deckcargo/heavy lift 선박 4 척을 발주한 것으로 알려졌다. 실 사용주는 국내화주와 프랑스 Louis Dreyfus Armateurs 의 조인트 벤처인데, 국내 조선소가 아닌 중국에 발주 된 것은 아쉬운 점이다.

2. 벌크선 시장동향

2 월 하순으로 접어들면서 BDI 는 다시금 상승세로 돌아서, 지난 금요일 전주대비 39 포인트 상승한 741 로 마감하였다.

케이프부분에서는 그리스의 GOLDEN UNION 이 SHIN ZUI (180,200 DWT BUILT 2007 KOYO)는 1,575 만 달러를 매입한 것으로 알려졌다. 선령 10 년정도의 케이프벌크선은 대상선 공급이 부족한 상태인데, SHIN ZUI 는 OFF-MARKET 으로 매각되었다. 비교할 만한 성약으로는 지난 12 월에 "BULK HONG KONG" (180,230 DWT, BUILT 2006, IMABARI SB)이 1,425 만 달러에 매각된 바 있다.

파나마스 벌크선 "RED GARDENIA" (76,294 DWT BUILT 2005 TSUNEISHI)가 750 만 달러에 그리스 바이어에게로 매각되 것으로 알려졌다. RED GARDENIA 는 이번에 검선을 진행하지 않았다. 지난해 여름에 한번 매각을 진행했다가 선가가 600 만달러가 안되서 선주가 매각을 철회하였었다. 그때 검선했던 바이어 중 몇 군데에서 오퍼를 받아 성약이 된 경우다. 단 몇 개월만에 선가 상승을 보여주고 있다.

I . MARKET OVERVIEW

최근 핸디사이즈 벌크선 거래량이 늘면서, 마켓에 오픈되는 대상선 숫자도 늘어나고 있다. "ALAM SAKTI" (32,610 DWT BUILT 2006 KANDA)가 700 만 달러 수준에 협상중인 것으로 알려졌고, ATLANTIC DREAM" (28,000 DWT BUILT 2006 SHIMANAMI)은 베트남 바이어 TAN BINH 에게 650 만 달러에 매각되었다. 특히 베트남바이어들이 28K DWT 핸디사이즈 벌크선에 대한 선호도가 높다. "MARDI GRAS" (28,399 DWT, BUILT 2006, SHIMANAMI SHIPYARD, C4X30.5T)도 580 만 달러 수준에 매각 된 것으로 알려졌으며, 바이어는 베트남 또는 그리스 바이어 일 것으로 보여진다.

3. 탱커선 시장동향

브랜트유 가격은 지난주 금요일 전주대비 1.33 달러 하락하여 배럴당 55.37 달러로 마감되었다.

한주만에 VLCC 2 척의 매각 소식이 있었다. "ORTHIS" (319,000 DWT BUILT 2011 DAEWOO)이 그리스의 CARDIFF 에게 5,700 만 달러에 매각된 것으로 알려졌으며, "DHT PHOENIX" (307,200 DWT BUILT 1999 DAEWOO) 역시 그리스 바이어에게 1,850 만 달러에 매각되었다. CARDIFF 는 최근 국내선사로부터 AFRAMAX RESALE 탱커선(2017 년 4 월 인도 예정)을 매입한 것으로 알려졌다.

MR 탱커선 "STENA IMPORTANT" (49,000 DWT BUILT 2015 GUANGZHOU SHIPYARD)은 3,600 만 달러에 매각되었다. 이 계약은 9 년간의 BBC BACK 조건으로 일종의 금융딜로 보여진다.

스테인레스 스틸 케미컬 탱커 "BOW ARATU"(13,843 1997 ESERCIZIO) 가 460 만 달러에 중국 바이어에게 매각되었다. 이 선박을 매각한 오슬로의 ODFJELL 은 이 선박을 2006 년도에 3,300 만 달러에 도입하였었다.

4. 해체선 시장동향

탱커선 거래량은 여전히 제한적인데 반해, 벌크선/컨테이너선 거래량은 꾸준히 이어지고 있다. 해체 대상선 부족으로 바이어 수요가 강세를 보이고 있다. 컨테이너선 뿐만 아니라 비교적 작은 일반화물선에 대해서도 'AS IS'조건으로 성약이 이루어지는 경우도 나오고 있다.

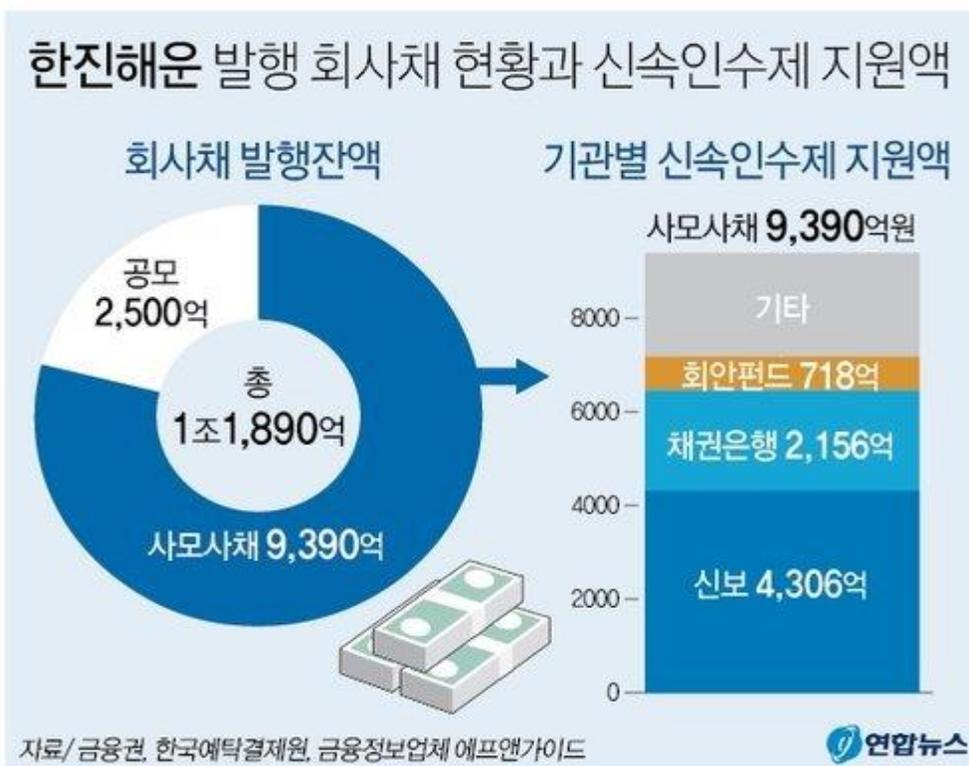
거래량이 많지 않은데다 같은 선형이라 해도 매매 조건에 따라 선가차이가 커서 선가 트렌드를 파악하기는 여전히 쉽지 않지만, 인도 로컬해체선 시장에서 조금씩 개선의 움직임이 보여지고 있어 선가 상승이 기대된다.

II . ISSUE & TREND

1. 한진해운 파산선고에 사모·공모사채 최대 1 조 2 천억원 '휴짓조각' 가능성

서울중앙지법 파산 6 부(정준영 수석부장판사)는 2 월 17 일, 이날 한진해운에 파산선고를 내렸다.

한진해운의 파산선고로 신용보증기금과 산업은행 등 회사채 신속인수제 지원에 나선 기관들이 울상이다.한진해운이 발행한 사모 회사채 발행잔액의 4분의 3이 넘는 금액을 지원했다가 고스란히 날릴 위기에 처했기 때문이다. 여기에 공모사채까지 포함하면 기관투자자들과 개인투자자들의 피해액은 최대 1 조 2 천억원에 달할 전망이다.



20 일 금융권과 한국예탁결제원, 금융정보업체 에프앤가이드에 따르면 현재 한진해운의 사모사채 발행잔액은 9 천 390 억원이다. 이 가운데 약 76%에 해당하는 7 천 180 억원어치를 산업은행이 신속인수제로 인수했다. 회사채 신속인수제는 2013 년 7 월 유동성 위기를 겪는 기업의 회사채 차환

II . ISSUE & TREND

발행을 지원하기 위해 정부가 내놓은 제도다. 일시적으로 자금난을 겪는 기업이 새로 발행하는 회사채를 산업은행이 사들여 자금순환을 돕는 제도다.

산은은 2014~2015 년 당시 한진해운 회사채 상환액의 80%를 인수한 뒤 이 금액의 60%를 신보가 보증하고 나머지는 채권은행과 금융투자업계가 회사채안정화펀드(회안펀드)를 통해 30%, 10%씩 나눠 인수하도록 했다. 이에 따라 신보는 한진해운 회사채 4 천 306 억원어치를 기초자산으로 발행한 프라이머리 유동화증권(P-CBO)에 지급보증을 썼다. 이번 파산선고로 이를 꼼짝없이 갚아줘야 하는 처지가 됐다.

출자은행들은 2 천 156 억원, 회안펀드는 718 억원을 각각 날릴 전망이다. 금융권의 한 관계자는 "회수율이 정해져야 정확한 피해액이 산출되지만, 한진해운 회사채가 전부 휴짓조각이 될 가능성이 크다"면서 "중소기업 지원을 위해 설립한 신보가 대기업의 빚 부담을 나눠서 지다가 손실을 보는 꼴"이라고 지적했다. 특히 신보는 공공기관이어서 결국 국민 세금으로 손실을 충당해야 하는 점에서 혈세 손실이라고 볼 수도 있다.

여기에 공모 회사채 발행잔액도 2 천 500 억원 안팎에 달해 한진해운의 파산선고로 최대 1 조 2 천억원에 가까운 투자 자금이 허공으로 날아갈 전망이다. 개인투자자들의 피해액은 공모사채 전체 발행잔액의 40%인 1 천억원 안팎으로 예상된다.

2. 세계 1 위 해운사'머스크' 수장에 IT 전문가, 4 차 산업혁명 무한경쟁 시대

세계 1 위 해운사인 머스크가 이달 초 독일 소프트웨어 기업인 SAP CEO(최고경영자) 출신을 이사회 의장으로 깜짝 임명했다. 주인공은 짐 하게만 스나베(51). 1990 년부터 SAP 에서 22 년 근무했던 '소프트웨어 전문가'이다. 특히 2010~2014 년엔 SAP 에서 '빅데이터 솔루션' 사업을 주도한바 있다. 그는 독일 제조업의 상징인 지멘스의 이사회 공동의장까지 함께 맡는다는 사실이 알려져 더욱 화제다.

물건을 실어나르는 해운과 IT 가 무슨 관련이 있기에 머스크는 그를 이사회 의장으로 앉혔을까?

II . ISSUE & TREND

정답은 '4 차 산업혁명'에 있다. 4 차 산업혁명이란 모든 산업이 빅데이터, 인공지능, 로봇 등의 ICT(정보통신기술)와 융합되는 것을 말한다. 전 세계 해운업은 지금 공급 과잉 속에서 상대방을 무너뜨리기 위해 저가(低價) 경쟁도 서슴지 않는 '치킨게임'이 한창인 상황이다.

머스크는 이 전쟁에서 살아남기 위해 전통 물류산업을 IT와 접목시키겠다는 메시지를 확실히 했다. 해운사의 경쟁력은 물건을 배에 싣는 순간, 목적지 도착 시에 얼마의 수익을 낼지 누가 가장 정확하게 계산할 수 있는가에 달려있다. 컨테이너선 하나에 1 만개의 화물을 싣는다고 가정하면, 거기엔 수십개 나라, 수백개 업체의 물품이 실리게 되고 내려줄 곳도 수십개 항구가 된다. 운송기간·연료비·인건비 등을 모두 따져 수익을 빠르게 계산해 내야만 운송의 효율성을 높일 수 있는 것이다. 따라서 해운업도 소프트웨어 시스템을 잘 구축해야 살아남을 수 있다는 결론이다.

우리 해운업계에서 옛 한진해운이 현대상선보다 경쟁력이 높다고 한 데는 규모뿐 아니라 이 같은 소프트웨어 시스템이 더 뛰어났기 때문이었다. 우리에게 남은 대형 국적 해운사는 현대상선 뿐이다. 당장 노선 경쟁력 확보 등도 중요하지만, '4 차 산업혁명'에 대한 과감한 투자 역시 절실하다. '구조조정 실패'로 해외 경쟁사들은 앞으로 가는데 우리만 뒤로 간다는 비판을 무색하게 할 미래지향적인 해운업 강화 방안을 기대해 본다.

3. '선박 평형수' 신규 시장 곳곳에 '암초'

IMO(국제해사기구)가 주도한 선박평형수관리협약이 지난해 9 월 비준될 때만 해도 국내 업계는 새 시장 창출을 기대하며 꿈에 부풀었다. 하지만 뚜껑을 열기도 전, 곳곳에 도사리고 있는 암초에 부딪히고 있다. 세계 선주들의 반발, 유럽·일본·중국업체의 맹추격, 전 세계적으로 휘몰아치는 자국 산업 보호주의 등 예기치 못한 변수가 등장하고 있기 때문이다. 세계 시장점유율 절반을 차지했던 국내 업체가 앞으로 5 년간 40 조 원으로 추정되는 신규 시장에서 아성을 지켜낼 수 있을지 회의적인 시선이 늘어가고 있다.

IMO 는 2004 년 평형수 안의 수중생물과 미생물을 제거 또는 살균처리 하기 위한 선박평형수관리협약을 체결했다. 모든 국제 항해 선박에 평형수 처리장치 탑재를 의무화한 것이다. 이 협약은 12 년 만인 지난해, 회원국 30 개국 이상의 비준과 비준국 선복량의 전세계 선복량 35% 이상 달성이라는 발효 요건을 충족시켰다. 이 협약은 유예기간 1 년을 거쳐 올해 9 월 8 일부터 정식 발효될 예정이다.

II . ISSUE & TREND

40 조 원 규모의 신규 시장

신규 건조 선박의 경우 2009 년부터 평형수 처리장치를 절반 가까이 탑재해왔기 때문에, 협약 발효 이후엔 기존 국제 항해 선박 6 만 8,000 척이 새로운 시장이 될 전망이다. 이중 선령이 15 년 넘은 선박 등을 제외하면 약 5 만 척이 평형수 처리장치 탑재 대상 선박으로 추정된다. 선박들은 처음 도래하는 국제오염방지설비 정기검사 전까지 처리장치를 탑재해야 한다. 이 정기검사는 주기가 5 년이기 때문에 2022 년이 설치가 허용되는 마지막 해가 된다.

평형수 처리장치의 가격은 선박의 규모와 형태 그리고 살균 처리 방식에 따라 달라지지만, 평균 40 만 달러가 들 것으로 추정되고 있다. 3 년 전엔 50 만 달러를 호가했지만, 최근 장치 업체가 증가하고 가격 경쟁이 심해지면서 하락 추세를 보이고 있다. 설치 비용은 장치 가격의 70% 정도로 보면 된다. 선박 당 평형수 처리장치를 탑재하려면 평균 68 만 달러 가량이 소요되는 셈이다. 향후 5 년간 기존 선박의 처리장치 및 설치 시장 규모가 약 40 조 원(=50,000 척×680,000 달러×1,170 원)이 될 것이란 계산은 이런 근거에서 나온 것이다.

평형수 처리장치 기술력 1 위

한국의 선박평형수 처리장치 기술력은 현재 세계 1 위다. 지난해 10 월 기준 IMO 가 최종 승인한 41 개 선박평형수 처리장치 중 16 개 장치(39%)를 국내 업체가 보유하고 있다. 일본이 9 개, 독일이 6 개, 노르웨이가 3 개, 중국이 2 개로 그 뒤를 잇고 있다. 테크로스가 2008 년 국내 최초로 IMO 최종 승인을 받은 후, 엔케이, 파나시아, 현대중공업, 삼성중공업, STX 중공업, 삼건세기, 아쿠아이엔지, 케이티마린, 한라 IMS, 선보공업 등이 잇달아 평형수 처리장치 업체로 등록을 했다. 업체 수로 보면 11 개 업체다. 국내 업체는 전기분해, 자외선투사, 화학약품처리, 오존방식 등 현존하는 기술을 모두 갖추고 있다.

유럽·중국·일본의 맹추격

평형수 처리장치를 판매하기 위해선 IMO 최종 승인과 자국 정부 승인 외에도 미국해안경비대(USCG)의 형식 승인이 반드시 필요하다. 미국해안경비대는 현재 IMO 기준보다 훨씬 강력하고 까다로운 승인 기준을 제시하고 있다. 미국은 1990 년대 외래수중혐오생물방지 및 제어에 관한 법률을 제정했는데, 지난 2012 년에는 IMO 선박평형수 배출 처리 기준보다 훨씬 강도 높은 법안을 통과시킨 바 있다. 2013 년부터 형식 승인을 위한 테스트를 시행해 왔고, 그 이후엔 임시적인 AMS(Alternative Management Systems) 인증을 부여해 2018 년까지 형식 승인 기간을 유예해주고 있다.

이 같은 움직임은 미국 외에서도 펼쳐지고 있다. 유럽 업체들도 발 빠른 움직임을 보이고 있다. 지난해 말 노르웨이 옵티마린이 세계 최초로 형식 승인을 받은 데 이어, 오션세이버(노르웨이)와

II . ISSUE & TREND

알파라발(스웨덴) 등 3 개 업체가 이 시장을 선점했다. 노르웨이는 2014 년 미국해안경비대가 처음으로 인정한 타국 독립시험기관도 갖추고 있다.

국내의 경우 노르웨이보다 한해 늦은 2015 년, 한국선급 컨소시엄이 독립시험기관으로 지정되었고, 현재는 국내 6 개 업체가 형식 승인 시험을 받고 있다. 이르면 올 상반기부터 삼성중공업을 필두로 잇달아 승인을 받을 예정이다. 그럼에도 유럽 업체에 비해선 한발 늦은 상황이다.

이 외에도 정부의 지원을 등에 업은 중국 업체가 무서운 공세를 펼치고 있다. 중국은 업체 수만 19 개다. 대부분 최근 2 년 내 설립된 업체로, 기술력은 다소 떨어지지만 저가 공세를 펼치며 무서운 경쟁자로 떠오르고 있다는 평가를 받고 있다. 거기에 일본의 추격 또한 만만치 않은 상황이다. 한 수 아래로 평가받았던 기술력에서 일취월장, 가격 대비 성능 면에서 한국 업체를 추월했다는 말까지 나오고 있다.

선주들의 반발 '2 년 유예해 달라'

해운업계가 불황의 늪에 빠진 가운데 선주들의 불멘소리도 많이 나오고 있다. 평형수 처리장치를 탑재하기 위해선 선박 당 평균 80 만~100 만 달러에 달하는 추가 비용을 지출해야 하기 때문이다(선주들의 설치비용 추정치는 장치 업체의 예상보다 높다).

이 같은 불만의 목소리는 해외에서도 불거져 나오고 있다. 지난해 10 월 IMO 의 해양환경보호위원회에서 라이베리아 해양 당국은 대상 선박 수에 비해 승인 기준에 부합하는 평형수 처리장치가 턱없이 부족하고, 장치를 장착할 도크 수도 모자라기 때문에 설치를 유예해야 한다고 주장한 바 있다. 다수 선박의 정기검사가 물리는 시기인 2020 년 이후로 연기해야 한다는 것이 그들의 주장이었다. 이 제안에 대해 찬성과 반대가 맞섰고, 그 결과 올해 7 월 열리는 해양환경보호위원회에서 처리장치 탑재 의무 기간을 2 년 유예할 것인지 최종 결정한다는 결론이 도출됐다.

한국선주협회의 한 관계자도 "최근 미국해안경비대의 형식 승인을 3 개 업체가 취득했지만, 그 승인 내용을 자세히 들여다보면 제한 조건이 많이 붙어 있다. 고가의 장비를 설치하고도 일부 항구에 입항조차 못하는, 자칫 절름발이 장치가 될 수 있다"며 처리장치 승인 시스템이 안정화될 때까지 설치 유예를 해야 한다는 기대를 은근히 내비치기도 했다. 선주들은 해양환경오염과 생태계 교란 방지라는 대의명분엔 공감하지만, 세계 물동량 감소로 인해 휴업 중인 선박도 많은 상황에서 고가의 선박평형수 처리장치 설치 비용은 부담스럽다는 입장을 보이고 있다.

II . ISSUE & TREND

거세진 자국산업보호

국내 소유 선박은 1,000 척에 불과하다. 그렇기 때문에 국내 평형수 처리장치 업계는 해외시장을 겨냥할 수밖에 없다. 하지만 지금 세계는 미국 트럼프 정부의 등장, 영국에 이은 유럽 국가의 EU 탈퇴 움직임 등 보호무역주의와 자국 이기주의의 바람이 거센 상황이다. 평형수 처리장치 산업도 이 같은 환경에서 벗어날 수 없다. 구체적으로 해외 분위기를 살펴보면 다음과 같다. 세계 선박의 절반 이상을 소유하고 있는 유럽은 전통적으로 타 대륙보다 유럽 기술과 제품을 선호하는 문화가 강한 지역이다. 사드 배치를 이유로 전기차 배터리, 화장품, 한류 등 한국 제품에 보복을 확대하고 있는 중국도 최근 급성장하고 있는 자국의 평형수 처리장치 산업 보호 측면에서 한국 설비에 불이익을 줄 가능성이 높다, 일본도 자국 처리 장치에 유리하도록 관련 규제 정비를 추진하거나, 조선 및 기자재 업체와 선주 단체를 통해 자국 장치 사용을 유도하고 있다는 얘기가 들려오고 있다.

시장점유율 절반 고수할 수 있을까?

국내 평형수 처리장치 업체는 최근 7년간(2010~2016) 세계 시장 4 조 230 억 원 중 1 조 8,396 억 원을 수주해 연 평균 수주 2,628 억 원과 시장점유율 45%를 기록했다. 해양수산부는 올해 업무보고에서 평형수 처리장치 올해 수주액 목표를 3,000 억 원, 2020 년은 1 조 원으로 제시했다. 올해 목표는 지난해 다소 저조했던 실적(1,396 억원)을 고려해 평년 수준을 회복하는 선에서 잡았고, 평년의 4 배 가까이 되는 2020 년 목표도 5 년간 폭풍 성장할 수요(40 조 원)를 감안하면 매우 낮게 설정한 것으로 볼 수 있다. 그럼에도 대외 환경이 예년과 달라지고 있음이 이 수치에 어느 정도 담겨 있는 셈이다. 해양수산부는 3 년 전 세계 시장 규모를 80 조 원이라고 예상했다가 슬그머니 절반인 40 조 원으로 하향 조정하기도 했다.

2013 년 한국선박평형수협회도 상황은 녹록지 않다. 13 개 회원사 중 3 개사가 이미 협회를 탈퇴했다. 심각한 경영난을 겪고 있는 STX 중공업을 시작으로 화승 R&A 와 광산이 평형수 장치 사업을 접었고, 또 다른 한 개사도 사업 철수를 심각하게 고민 중이다. 기술 개발 투자와 별도로 IMO 승인 15 억 원, 미국해안경비대 형식 승인 30 억 원 등 설비 인증에 필요한 초기 투자가 중소기업에겐 큰 액수인데다가, 갈수록 치열해지는 경쟁 상황도 큰 영향을 미친 것으로 분석된다. 5 년 간의 특수 후 연간 1 조 원대로 시장이 축소되는 것도 부담으로 작용한 것으로 보인다.

한국선박평형수협회 김성태 회장은 “큰 시장이 열리는 건 틀림없는 사실이지만, 점점 상황이 녹록지 않아지고 있다는 것도 체감하고 있다. 고객인 선주들은 눈치만 보고 있다”고 전제한 뒤 “오랫동안 쌓아온 노하우·기술력을 앞세워 제일 규모가 큰 유럽 시장을 중심으로 적극적인 마케팅 활동을 펼치고 있다”고 말했다.

II . ISSUE & TREND

4. 드류리 예측, 올해 케이프시황 1 만 3000 달러...수급개선

영국 드류리는 드라이벌크시황 예측에 관한 보고서를 발행했다고 발표했다.

2017 년은 견조한 수요 신장으로 공급과잉이 완화되고, 수급이 일정정도 개선돼 케이프사이즈는 2016 년 평균인 8000 달러에서 1 만 2800 달러로 개선될 것으로 분석했다.

2017 년 드라이 화물의 수송수요는 전년대비 3% 신장할 것으로 예상했다. 한편 선복량 신장율은 1%가 될 것으로 전망했다. 그 결과 수급 갭이 개선돼 시황이 상승할 것으로 예상했다.

수송수요 신장은 일반탄과 철광석이 견인한다. 일반탄은 중국, 베트남, 한국, 대만 등 아시아의 수요증가가 기대된다. 철광석은 브라질 발레사의 증산 프로젝트 S11D 의 가동시작이 톤마일을 끌어올린다.

선박공급 증가가 1%에 그치는 것은 신조선 준공량의 감소, 고령선 해철 증가가 주원인이다. 환경규제가 해철을 가속시킬 가능성도 있다.

선주는 선박평형수관리협약과 SOX(황산화물) 글로벌규제에 대한 대응으로 비용대 효과 등을 감안해 해철 결정이 많을 것으로 본다.

시황부진 장기화와 선박금융에 대한 금융기관의 태도 경화 등을 배경으로 신규발주가 거의 중단된 것도 플러스 요인으로 작용한다. .



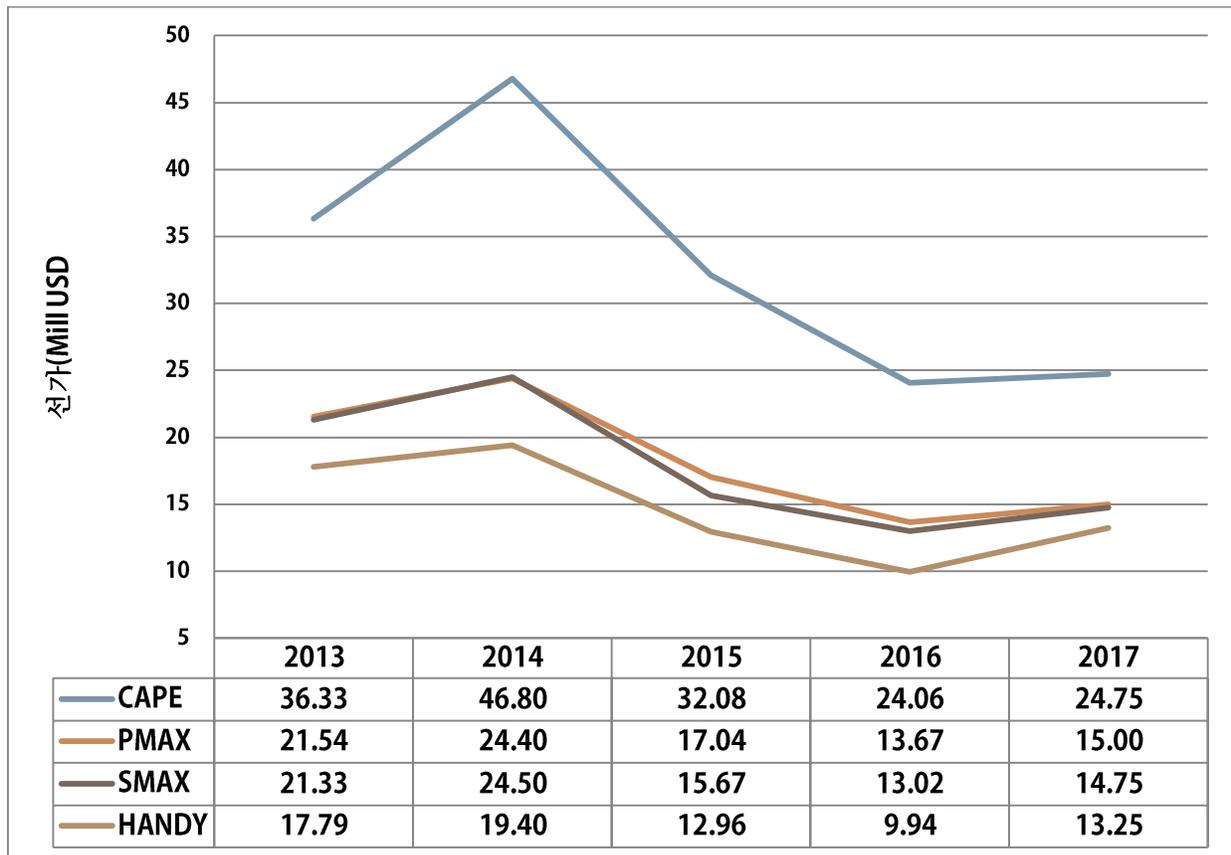
III . BULK CARRIER

(◆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	24.75
	6%	29%	-31%	-25%	3%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	15.00
	-2%	13%	-30%	-20%	10%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	14.75
	-4%	15%	-36%	-17%	13%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.25
	2%	9%	-33%	-23%	33%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

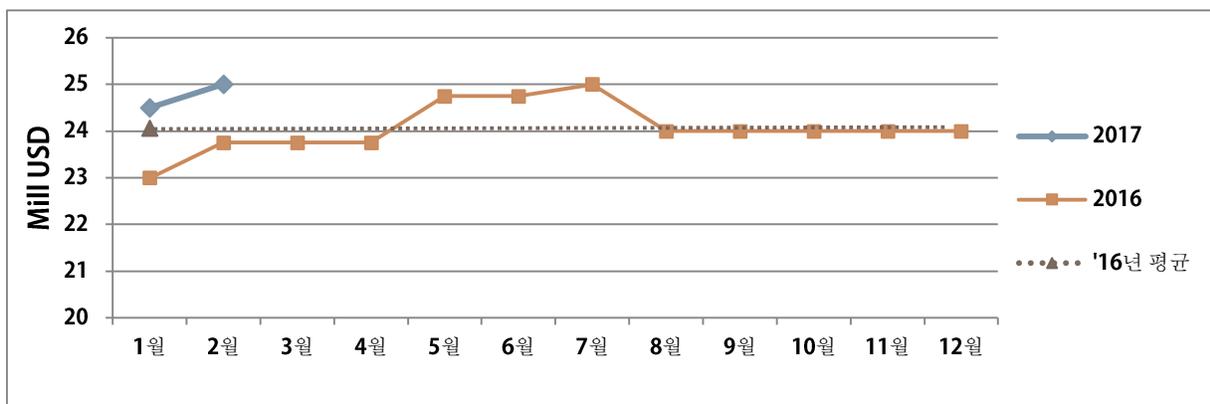




III . BULK CARRIER

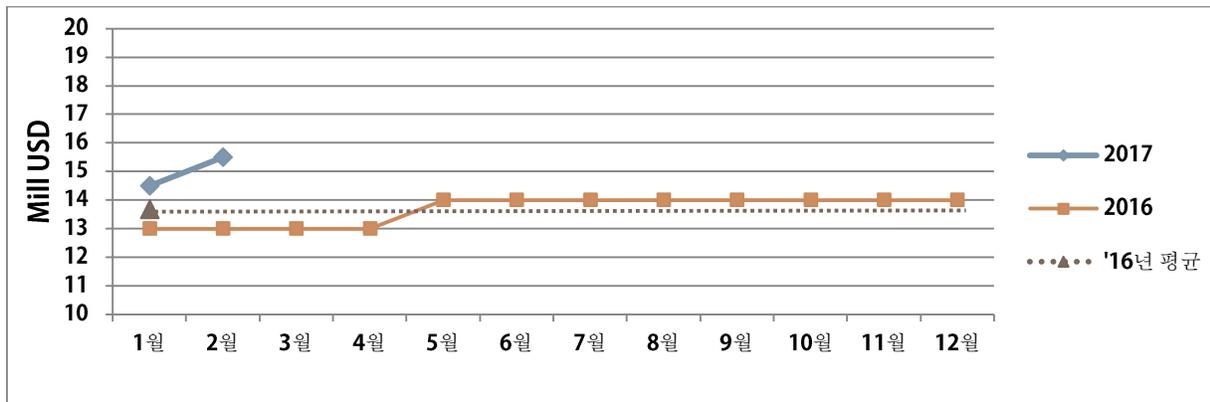
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00				24.8
		전월대비	2.1%	2.0%				-
		전년대비	6.5%	5.3%				2.9%
	PMAK 76k	선가	14.50	15.50				15.0
		전월대비	3.6%	6.9%				-
		전년대비	11.5%	19.2%				9.8%
	SMAK 56k	선가	14.50	15.00				14.8
		전월대비	3.6%	3.4%				-
		전년대비	11.5%	25.0%				13.3%
HANDY 32k	선가	13.00	13.50				13.3	
	전월대비	8.3%	3.8%				-	
	전년대비	36.8%	42.1%				33.3%	
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

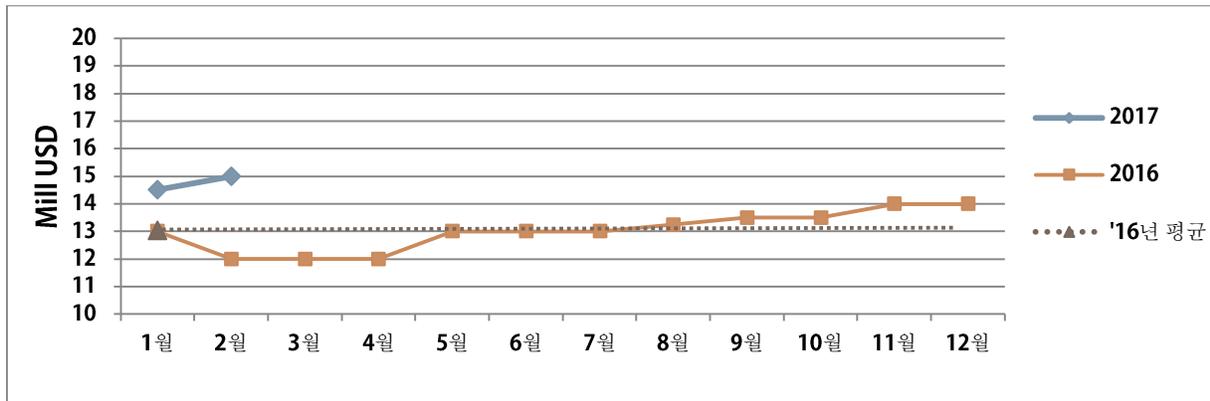


III . BULK CARRIER

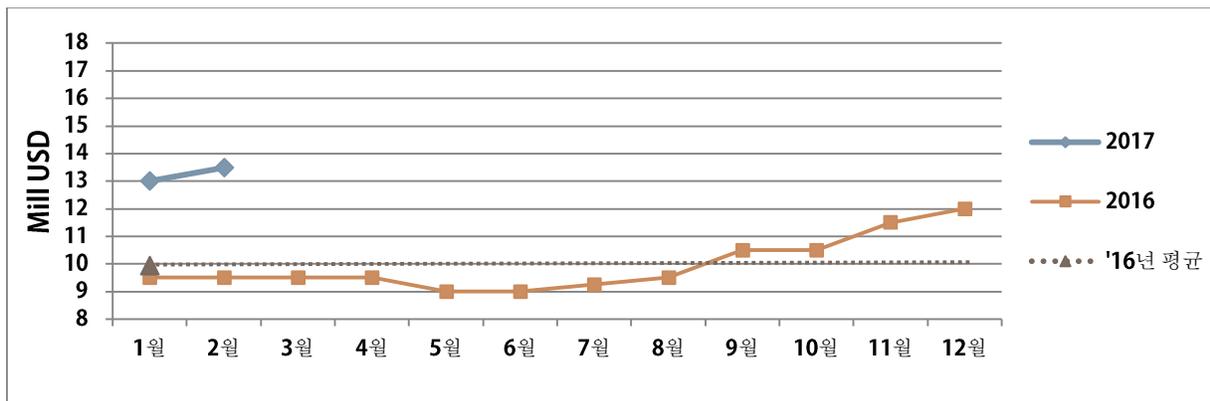
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ALTAIR DREAM	180,694	2013	PHILIPPINES(JAP)	B&W		25.9	Singaporean buyers (Adani Shipping)
BC	SHIN-ZUI	180,201	2007	JAPAN	B&W		15.75	Greek buyers (Golden Union)
BC	FULVIA	92,500	2010	CHINA	B&W		10.5	German buyers (Oldendorff), bank sale
BC	CHUBU MARU	91,384	1997	JAPAN	B&W		5.6	Qatar buyers (Aswan Trading & Contracting)
BC	BERGEN TRADER I	82,500	2012	KOREA	B&W		15.9	subject until end of Feb
BC	BERGEN TRADER II	82,500	2012	KOREA	B&W		16.1	
BC	RED GARDENIA	76,294	2005	JAPAN	B&W		7.5	Greek buyer
BC	LIAN HUA FENG	73,901	2002	CHINA	B&W		4.6	undisclosed buyer
BC	OSHIMA RESALE 10793	60,250	2017	JAPAN	B&W	C 4x30t	23	Greek buyer (M Maritime)
BC	RED SAKURA	59,850	2016	JAPAN	B&W	C 4x30t	23.2	Greek buyer
BC	KSL DEYANG	53,413	2008	CHINA	B&W	C 4x36t	7	Chinese buyer
BC	PRABHU DAYA	52,822	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.8	Undisclosed buyer
BC	BLUE ANGEL	44,950	1994	JAPAN	B&W	C 4x25.5t	2.5	Middle Eastern buyer
BC	CWB STRONGFIELD	39,400	2016	CHINA	WART	gearless	14	Chinese buyers (Yangzijiang), auction sale
BC	ALPHA PRAXIS	33,745	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.2	Greek buyer
BC	ALAM SAKTI	32,610	2006	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	7	Undisclosed buyer
BC	ATLANTIC DREAM	28,515	2006	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.5	Vietnamese buyer (Tan Binh)
BC	MARDI GRAS	28,500	2006	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	5.8	undisclosed buyer
BC	OCEAN TRADER I	24,112	1999	JAPAN	MITSU	C 4x30t	2.6	Chinese buyer
RO-RO	SLOMAN PROVIDER	8,194	2000	TURKEY	B&W		2	Greek buyer
MPP	BOUGA	5,067	1999	NETHERLAND	MAK		2	Norwegian buyer

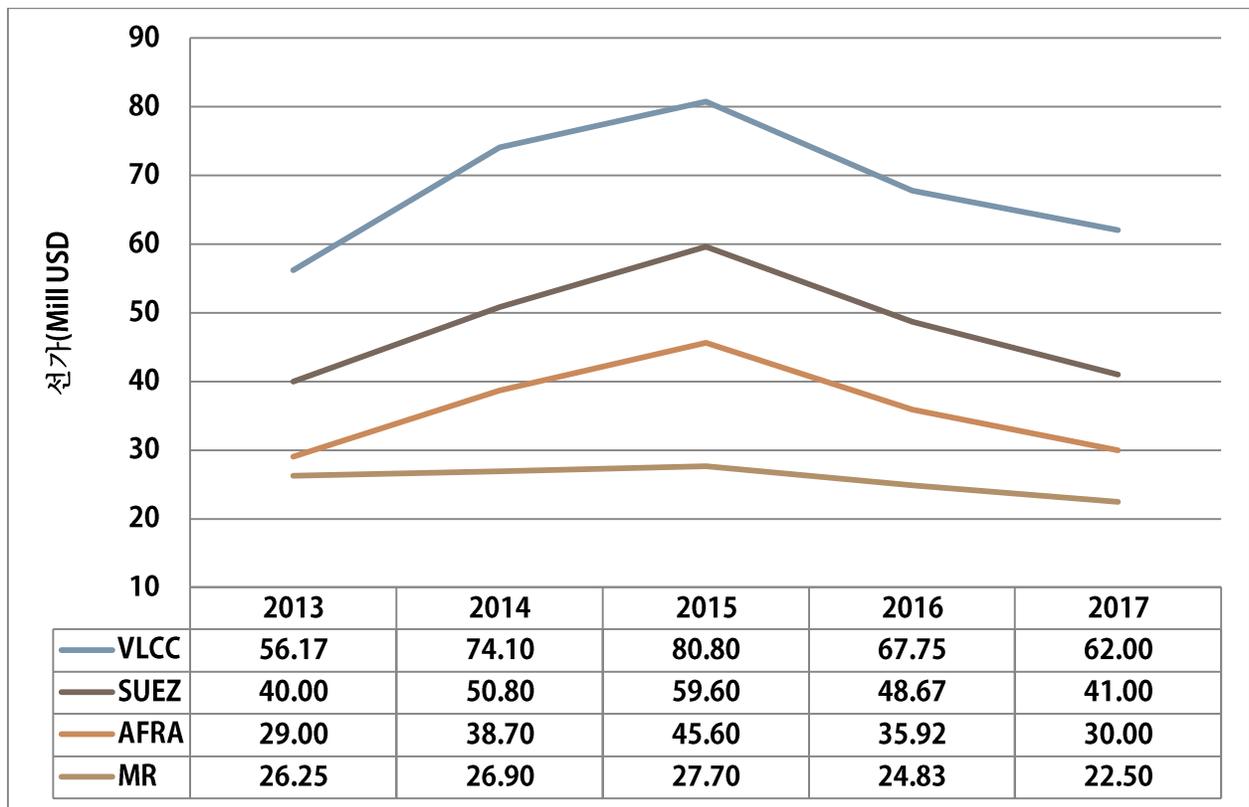
IV. TANKER

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

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17	74.10	80.80	67.75	62.00
	-10%	32%	9%	-16%	-8.5%
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	12.13
	13%	9%	-3%	10.4%	-12.9%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

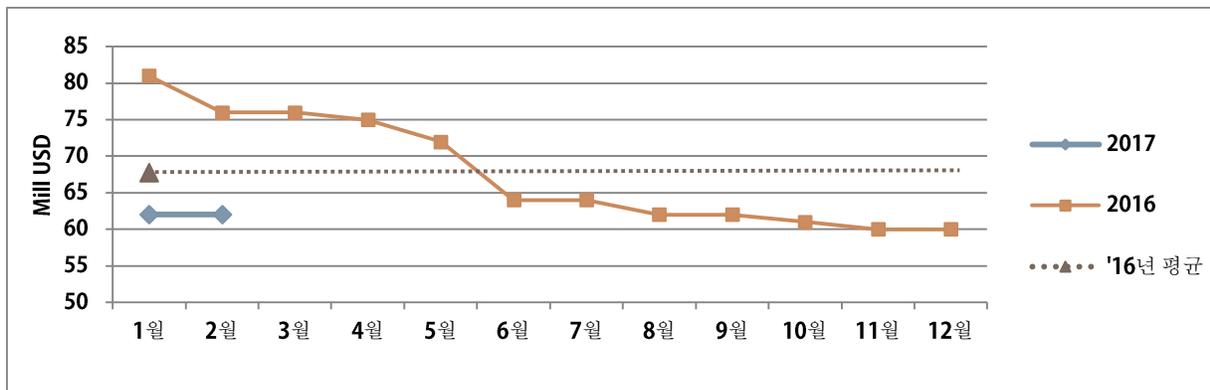




IV. TANKER

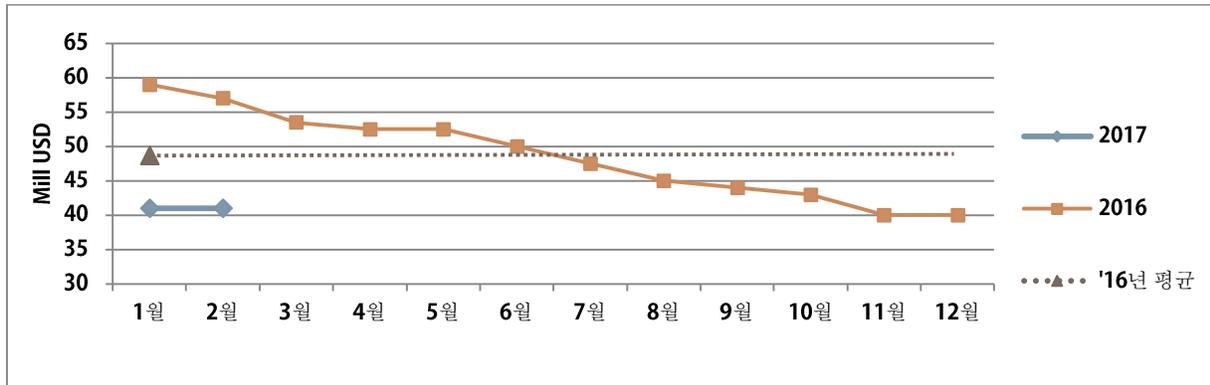
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00				62.0
		전월대비	3.3%	0.0%				-
		전년대비	-23.5%	-18.4%				-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00				41.0
		전월대비	2.5%	0.0%				-
		전년대비	-30.5%	-28.1%				-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00				30.0
		전월대비	3.4%	0.0%				-
		전년대비	-33.3%	-25.0%				-16.5%
	MR 47K	선가	22.50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

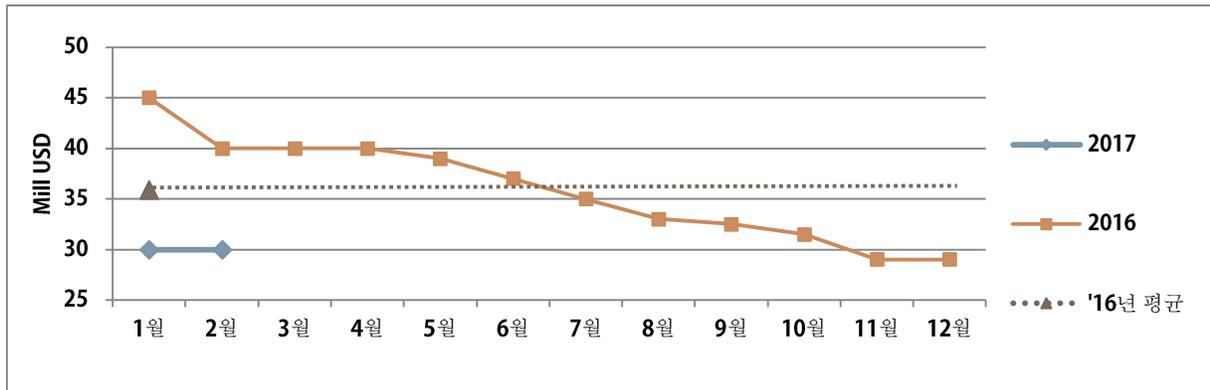


IV. TANKER

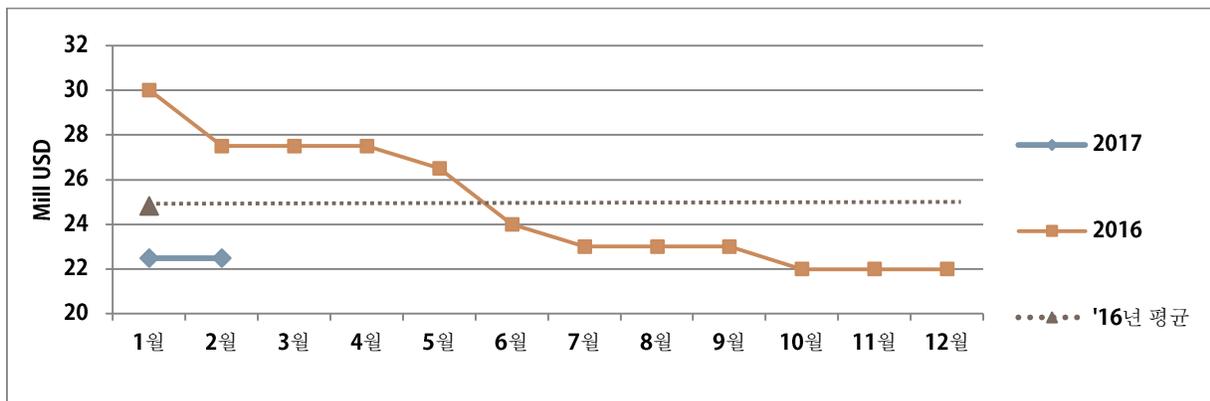
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ORTHIS	321,300	2011	KOREA	WAR T		57	Greeck buyer (Cardiff)
TANKER	DHT PHOENIX	307,151	1999	KOREA	B&W		18.5	Greeck buyer(Mercuria)
TANKER	STENA IMPORTANT	49,000	2015	CHINA	B&W		36	Japanese buyer, incl. 9 yrs BBC back
CHEM	BOW ARATU (STST)	13,843	1997	SPAIN	WAR T		4.6	Chinese buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	COVE ISLAND	13760	2002	CHINA	MAN	1118	TEU	2.6	German buyers
CONT	CHAVES	4624	2009	UKRAINE	MAK	111	TEU	4.82	German buyer
CONT	MSR NO. 1	8973	1998	DENMAR K	MAK	652	TEU	2.5	undisclosed buyer
CONT	WEHR HONG KONG	68383	2006	KOREA	B&W	5089	TEU	7.2	Chinese buyer
CONT	BALTRUM TRADER	34017	1999	GERMAN Y	B&W	2470	TEU	3.6	Chinese buyers (Shenzhen Huihong)
CONT	LOG-IN AMAZONIA	21885	2007	GERMAN Y	B&W	1688	TEU	5	Greek buyer

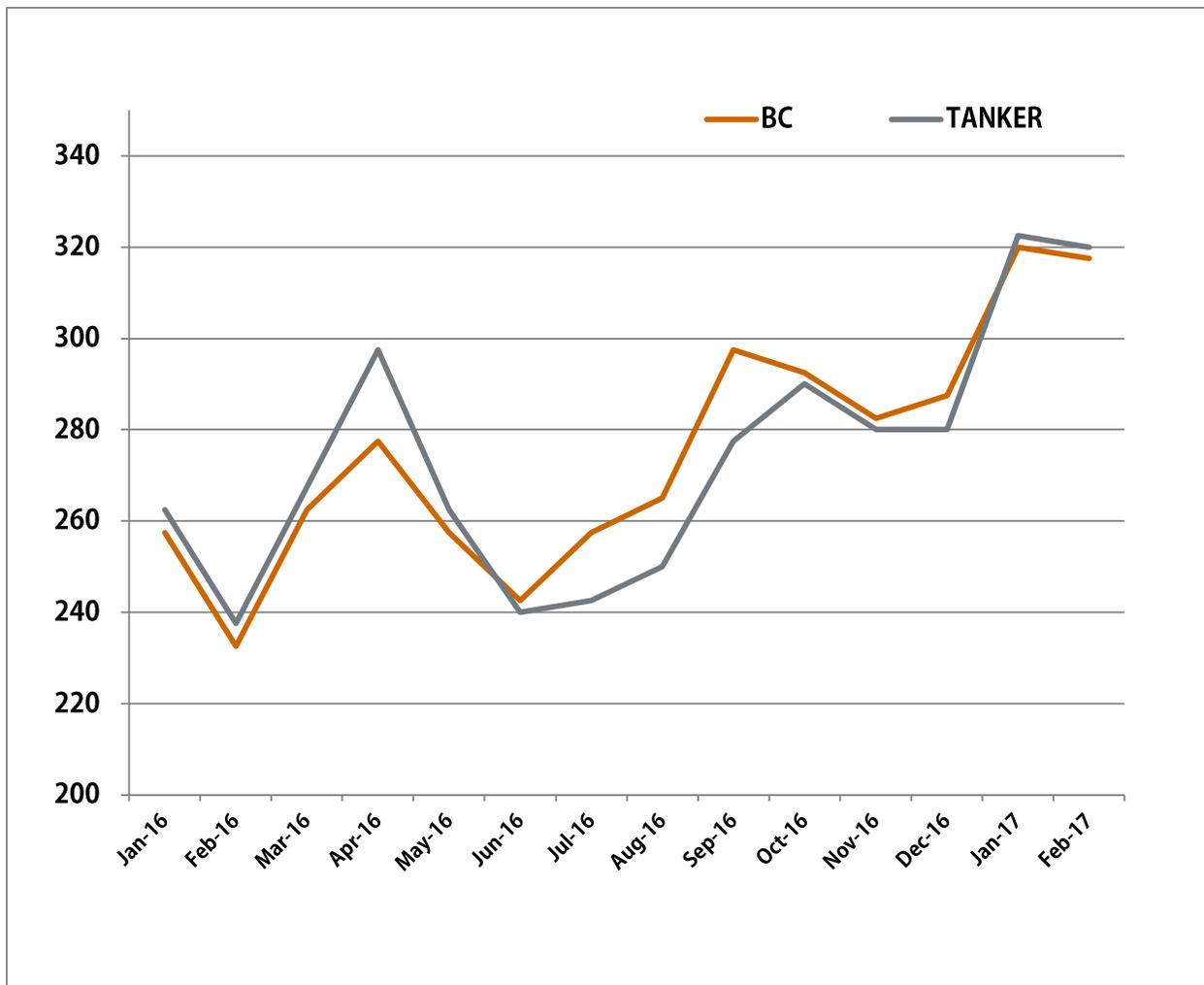


V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 2 월	2017 년 2 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	321.25	20.9%	237.50	320.00	-0.8%	34.7%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	318.75	19.1%	232.50	317.50	-0.8%	36.6%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

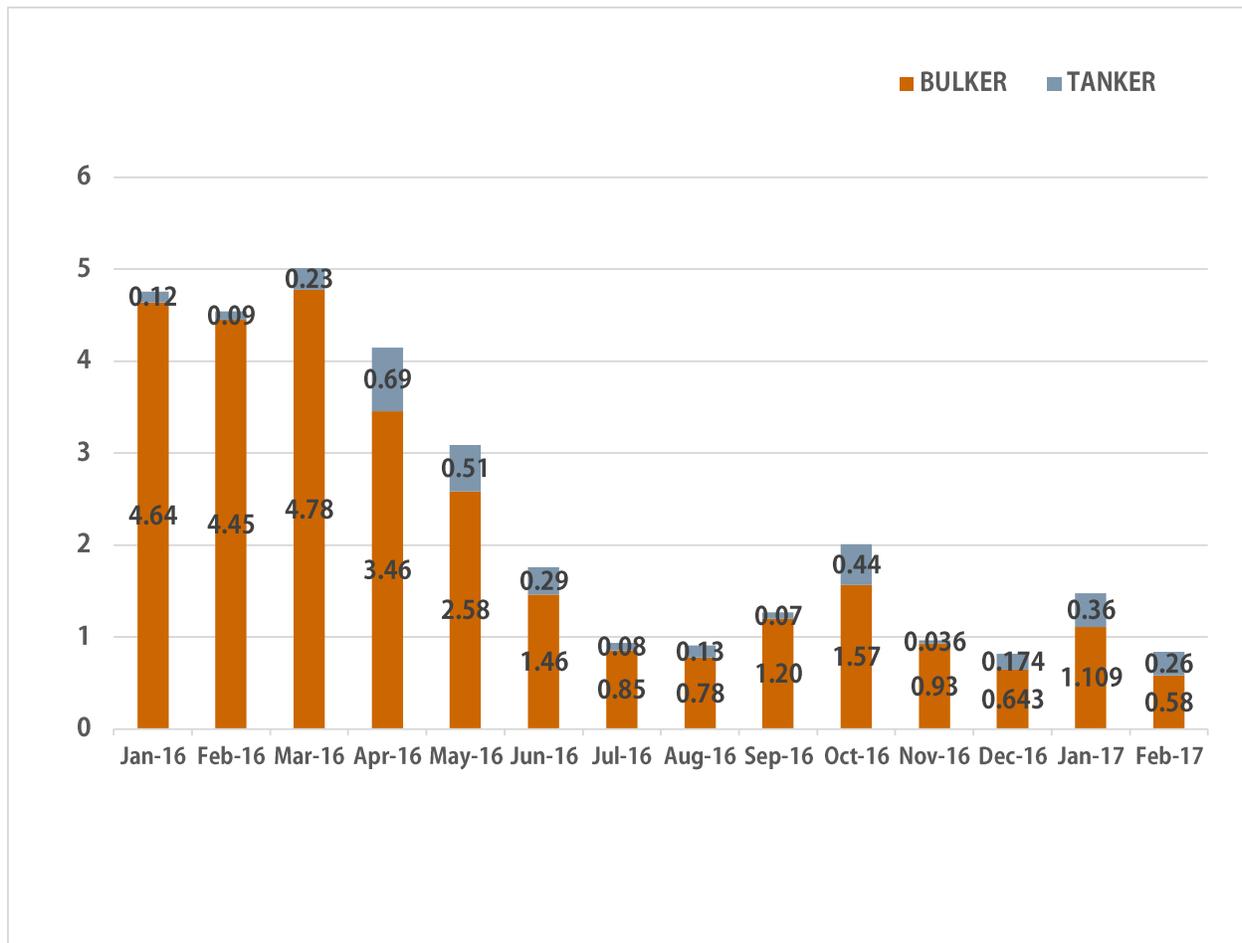


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 2 월		2017 년 2 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	0.62	21.6%	6	13.0%	0.09	2	0.26	184.4%	3	50.0%
BC	27.34	428	1.69	6.2%	38	8.9%	4.45	51	0.58	-87.0%	17	-66.7%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

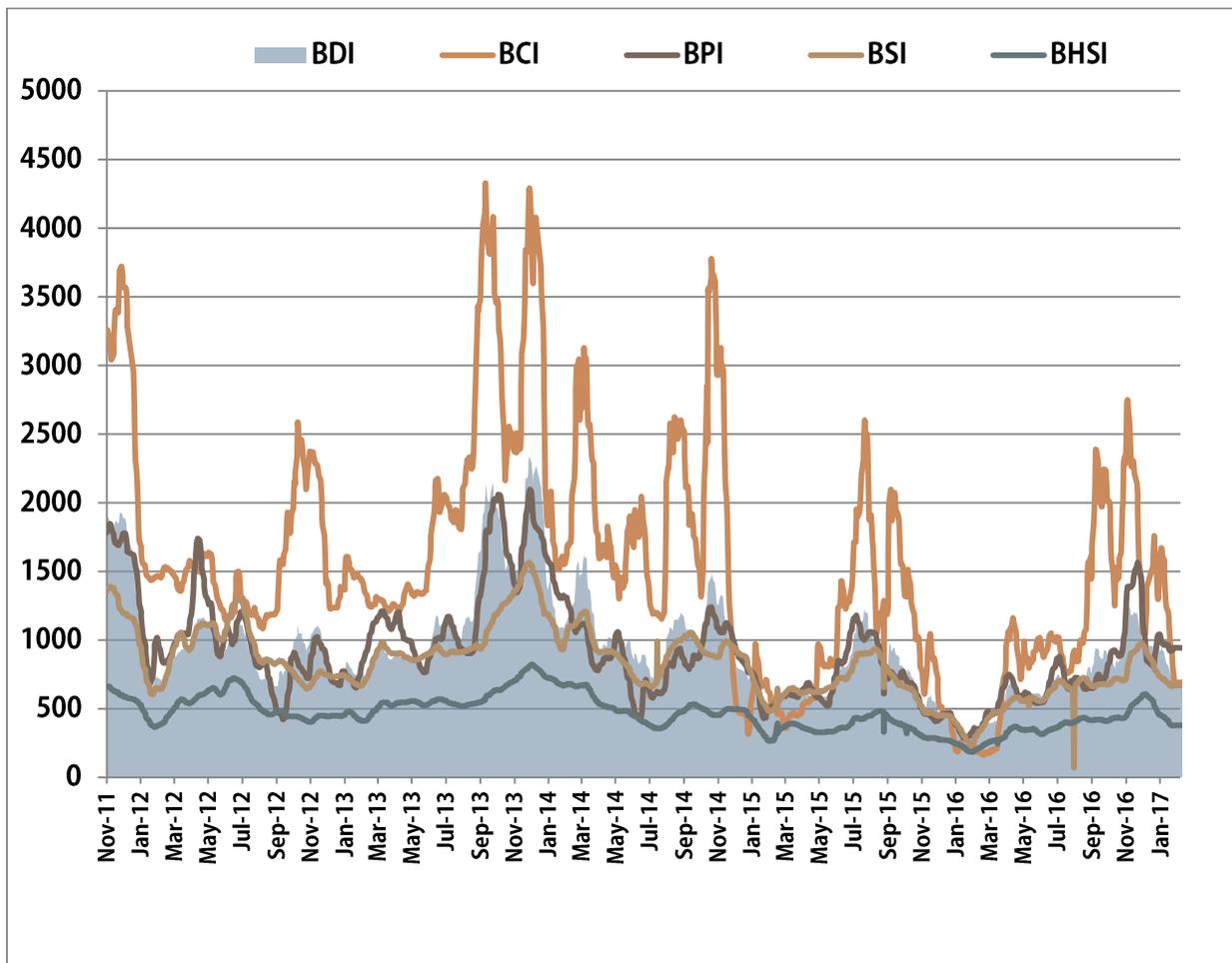
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	CAROLA	73,740	9506	1997	JAPAN	SULZ	333	INDIA
BC	SEA PEARL	38,792	11596	1986	POLAND	B&W	322	INDIA
CONT	MARINA	47,230	14236	1992	GERMA NY	SULZ	329	AS IS Singapore, incl. ROB for sub- continent delivery
CONT	FRIEDRICH SCHULTE	40,990	13681	2002	KOREA	B&W	308	AS IS Labuan in cold lay up
CONT	RUBY	24,382	8173	1995	JAPAN	MITSU	328	INDIA
MPP	HONG QING	23,325	5784	1987	JAPAN	MITSU	290	PAKISTAN
MPP	HAMRA	8,874	3293	2001	CHINA	WART	287	AS IS Singapore
MPP	TIGER SPRING	6,154	2844	1983	CHINA	MITSU	280	BANGLADESH
PCC	CITY OF MUMBAI	7,894	8898	1987	JAPAN	B&W	340	INDIA



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-02-17	2017-02-10	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	741	702	39	2337	290
BCI	739	687	52	4329	161
BPI	917	943	-26	2096	282
BSI	729	672	57	1562	66
BHSI	391	377	14	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	325.50	0.00	306.00	2.50	303.50	1.50
IFO180	353.50	9.50	340.50	4.00	400.00	1.00
MGO	509.50	5.50	480.50	0.50	506.50	-3.00

❖ 기준일 : 2 월 17 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-02-17	2017-02-10	CHANGE
미국달러	1138.90	1145.70	-6.80
일본엔(100)	1005.34	1010.81	-5.47
유로	1215.55	1220.80	-5.25
중국위안	166.45	167.29	-0.84

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
정기 총회	한국해운물류학회 정기총회	2. 24 (금)	프레지던트호텔 31 층 슈벨트홀	정기총회 및 정기학술대회 해사문화상, 해운물류경영대상 시상식
정기 총회	해운중개업협회 정기총회	2.27 (월)	프레지던트호텔 19 층 아이비홀	주요안건 1) 2016 년 사업실적 및 결산승인안 2) 2017 년 사업계획 및 예산승인안 3) 기타 협회 발전 방안 등
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