

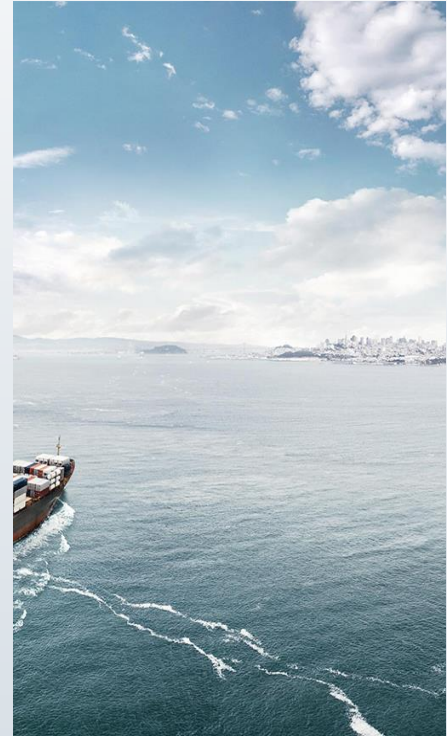


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.139

Updated February 28, 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	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
Useful Information	21
Contact Information	22

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

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

노르웨이의 SOLVANG 이 현대미포조선과 LOI 를 체결했던 에틸렌운반선 2+2 척(옵션)의 본계약을 체결했다. 선가는 척당 4,700 만달러 수준으로 확정분 2 척의 인도는 2019 년 1-2 분기이다. 옵션 2 척은 3 월말까지 확정 발주돼야 한다. 이번 수주를 확정하면서 현대미포조선은 약 1 년만에 LPG 선을 수주하게 됐다.

현대미포조선은 또한 그리스 센트럴shipping(CENTRAL SHIPPING)과 50,000 DWT MR(MEDIUM RANGE)탱커 1 척에 대한 건조계약을 체결했다. 이번 수주는 옵션 행사에 따른 것으로 현대미포는 지난해 11 월 센트럴shipping으로부터 MR 탱커 1 척을 수주하며 동형선 1 척에 대한 옵션계약을 체결한 바 있다.

이들 선박은 현대미포 베트남 현지법인인 현대비나신(HYUNDAI-VINASHIN SHIPYARD)에서 건조되며 확정발주된 선박은 2018 년 1 월, 옵션행사에 따라 발주된 선박은 2018 년 4 월까지 인도될 예정이다.

지난 주, 신조 발주 협상중인 것으로 언급하였던 현대중공업의 VLCC 수주가 확정되었다. 그리스에 있는 에네셀(ENESEL)사와 1 월 건조의향서(LOI)를 체결한 뒤 그동안 구체적인 조건을 협의해 왔으며, 지난 주 들어 300,000 DWT VLCC 2 척의 신조계약을 체결한 것으로 전해졌다. 선박의 구체적인 규모와 선가에 대해서는 알려지지 않았으나 320,000 DWT 급 VLCC 1 척당 시가가 8,200 만달러임을 감안하면 계약 금액은 총 1 억 6 천만 달러 규모로 추정된다.

2017 년 현재까지 신조 발주 계약된 선박은 총 64 척이며, 이는 전년대비 12% 하락하였다. 또한 이중 거의 절반이 탱커 부문에서 나왔다.

2. 벌크선 시장동향

BDI 상승세가 이어지고 있다. 한주 만에 134 포인트가 오르며 875 포인트로 한 주를 마감했다.

벌크선을 매입하려는 수요가 많아지면서 S&P 시장은 상당히 활발하게 움직이고 있다. 대다수의 바이어는 그리스와 중국이며, 선령 5-12 년 사이의 일본 건조 수프라막스, 울트라막스, 캄사르막스로 관심이 모아지고 있다.

205,000 DWT VLOC 4 척-SUPER STAT(BLT 2014), WISH STAT(BLT 2013), VALLEY STAR(BLT 2014), MORITZ OLDENDORFF(BLT 2013)-가 그리스 CARDIFF 에게 1 억 2,300 만 달러에 일괄매각 된 것으로 알려졌다. 이 4 척의 VLOC 는 지난 1 월 말에 1 억 1,500 만 달러에 일괄 매각되었다는 루머가 있었다.

I . MARKET OVERVIEW

일본 NISSHIN SHIPPING 이 파나마스 "BILLION TRADER II" (82,000 DWT BUILT 2007)를 1,250 만 달러로 매각했다는 소문이다. 작년 6 월에 950 만 달러에 매각된 자매선 "BILLION TRADER I"에 비해 상당한 선가 개선을 확인 할 수 있다. 또한 향후 벌크선 가격 상승에도 영향을 미칠 것으로 보여진다.

중국의 MINYI (TIANJIN) SHIP LEASING 이 "JIN SHUN" (54,768 DWT BUILT 2009 OSHIMA), "JIN MAO" (54,768 DWT BUILT 2009 OSHIMA), "JIN HENG" (55,091 DWT BUILT 2010 NANTONG COSCO), "JIN FENG" (57,532 DWT BUILT 2011 STX DALIAN) 등 4 척의 수프라막스 벌크선을 총 4,800 만 달러로 일괄 매입하였다.

3. 탱커선 시장동향

지난 주 브렌트유 지수는 보험세를 유지하며, 전주대비 0.31 달러 오른 배럴당 56.12 달러로 마감했다. 탱커선 시장에서는 대형 원유선을 찾는 바이어가 늘고 있다. 이번주는 성약소식이 많지 않지만, 아프리카막스 사이즈에서 MR 사이즈까지 다양한 ENQUIRY 가 나오고 있고 매각 가능한 대상선도 조용히 늘고 있어 거래량이 늘어날 것으로 기대된다.

스테인레스스틸 케미컬 탱커선 "CARIBBEAN ORCHID" (19,998 DWT BUILT 2009 FUKUOKA)이 1,700 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다. 이는 지난 1 월 중순에 2,400 만 달러에 매각된 "FAIRCHEM MAVERICK" (19,000 DWT BUILT 2012 FUKUOKA - SUS 316L)과 비교하면, 선령을 고려해도 낮은 선가로 보여진다.

4. 해체선 시장동향

벌크선 운임 시장이 개선되면서 노후선을 계속 운영하려는 선주들이 늘고 있다. 결과적으로 해체 대상선 공급이 줄어들고 있고 해체선 바이어들간의 매입 경쟁으로 해체선가 역시 상승세를 보이고 있다. 하지만 대상선이 적으므로 해체선 거래량이 줄어들었고, 케이프사이즈 벌크선 해체량은 전년 대비 50%이상 하락하면서 2017 년 현재까지 2,100,000 DWT 수준이다.

지난 주 성약내용을 보면 컨테이너선이 4 척이고, 벌크선은 1 척으로 CAPE TAVOR(172,515 DWT, BLT 1999, LDT 21270)이 USD346/LDT 로 상당히 높은 가격을 받았다.

II . ISSUE & TREND

1. 저유가때 발주 선박 올해 쏟아져...탱커선 운임시장 '휘청'

지난 2014 년 국제유가가 급락하면서 발주된 선박들이 새해 초부터 잇따라 시장에 쏟아지고 있다. 글로벌 선사들은 유가하락에 따른 원유 수요 증가에 힘입어 앞다퉈 선박 발주에 나섰다. 당시 발주된 선박들의 인도시기가 몰리면서 올해 운임시장은 더욱 악화될 것으로 우려되고 있다.

24 일 영국 클락슨에 따르면 지난 1 월 글로벌 유조선 인도량은 670 만 DWT(59 척)에 달한 것으로 집계됐다. 이는 월간 기준 사상 최대 기록이며 3320 만 DWT 를 기록했던 지난해 연간 인도량의 20% 수준이다. 국가별로는 한국 조선업체가 DWT 기준 지난달 인도된 유조선의 51%를 차지했으며 중국은 35%를 기록했다.

한국의 경우 VLCC 6 척, 수에즈막스 5 척, 아프리카막스 2 척 등 대형 원유운반선 위주로 인도가 이뤄졌으며 중국은 LR2(Long Range2)탱커 5 척, 화학제품선 5 척 등을 인도했다. 통상적으로 글로벌 선사들은 선박의 선령을 고려해 연말에 건조가 마무리되더라도 이듬해 1 월 인도를 희망하는 경향이 높다. 하지만 지난달 인도량이 사상 최대를 기록했다는 점에서 올해 유조선 시황이 타격을 받을 것이라는 우려의 목소리도 높아지고 있다. 유조선 건조에 1 년 반에서 2 년 정도의 기간이 소요된다는 점을 감안하면 지난달 인도된 선박들은 대부분 2014 년 하반기부터 2015 년 상반기 사이에 계약이 이뤄진 것으로 보인다.

현대중공업은 최근 그리스 에네셀(Enesel)로부터 VLCC(초대형원유운반선) 2 척을 수주했는데 이들 선박은 내년 3 분기 중 인도될 예정이다. 이번 수주에는 동형선 2 척에 대한 옵션계약이 포함됐으며 옵션이 행사될 경우 2019 년 1 분기 인도된다.

2015 년을 전후해 유조선 발주가 활기를 보인 것은 국제유가 급락이 가장 큰 이유로 꼽히고 있다. 지난 2013 년 말 배럴당 100 달러 수준이던 서부텍사스유는 1 년 후인 2014 년 말 50 달러 초반까지 떨어졌으며 지난해 초에는 한때 30 달러선이 붕괴되기도 했다.

급격한 유가하락은 원유를 가공해 석유제품을 생산하는 정유업체의 수익 증대를 초래했으며 가격이 낮을 때 최대한의 물량을 확보하고자 하는 투기심리까지 겹치면서 원유 운송 수요는 늘어나기 시작했다. 이에 따라 2014 년 3 만달러 수준이던 VLCC 의 일일 평균운임은 2015 년 6 만 5,000 달러선까지 치솟았다.

II . ISSUE & TREND

이후 2016년에는 4만달러 초반까지 떨어졌으나 글로벌 선사들 입장에서는 3만달러 이상이면 선박 운항을 통해 안정적인 수익을 확보할 수 있다는 것이 현지 업계의 평가다. 하지만 VLCC 운임은 올해 들어서도 하락세를 지속해 지난달 4만달러선이 무너진데 이어 이달 17일에는 27,000달러선까지 떨어졌다.

석유수출국기구(OPEC)의 원유 감산 합의도 유조선 시황에 악재로 작용하고 있다.

크레디트스위스(Credit Suisse)의 그렉 루이스(Greg Lewis) 연구원은 "원유 생산을 줄이면서 아람코(Aramco)의 2월 원유 선적량은 최근 3개월 평균의 절반에도 미치지 못하고 있다"며 "이처럼 원유 운송 수요 감소추세가 지속될 경우 현재 27,000달러 수준인 VLCC의 일일 평균운임은 오는 2분기 19,000달러선까지 떨어질 것으로 예상된다"고 말했다. 운임 하락세가 지속되고 있음에도 불구하고 올해 유조선 인도량은 최근 3년래 가장 많이 이뤄질 것으로 보여 공급과잉 우려가 점차 높아질 것으로 보인다.

클락슨 통계에 따르면 지난 2013~2015년 발주된 유조선은 1,278척으로 577척을 기록했던 이전 3년(2010~2012년) 대비 2배 이상 늘어났다. 이에 따라 지난해 글로벌 유조선단 증가율은 6%에 달했으며 올해도 연말까지 글로벌 선단의 5%에 해당하는 선박이 시장에 투입될 것으로 전망되고 있다.

2. SK 해운, 우량자산 분리해 3,000억 '수혈'

SK 해운이 우량회사(굿컴퍼니)와 부실회사(배드컴퍼니)로 회사를 나눈다. 굿컴퍼니를 통해 3,000억원 안팎의 신규 자금을 조달하고 배드컴퍼니는 청산시킬 계획이다. 수익성이 나빠진 자산은 떨어내고 재무구조를 안정시키는 선제적 구조조정으로 풀이된다.

SK 해운은 계열사인 SK 이노베이션 등 우량 화주와 장기 운송계약을 맺은 선박은 우량 자산으로, 비싼 용선료로 빌려 적자가 나는 선박은 부실 자산으로 나누는 작업을 하고 있다. 부실 자산은 매각·선박 반환 등을 통해 정리한다.

굿컴퍼니는 3,000억원 규모의 신주를 발행한다. 발행된 신주는 삼성증권이 총수익스와프(TRS) 방식으로 인수하기로 했다. TRS는 주식 매수자에게 확정수익을 보장해주는 파생거래다. 통상

II . ISSUE & TREND

매도자가 매수자에게 일정 기간 고정이자 등을 제공하면서 주가 손실에 대한 보전도 해준다. 대신 주가가 상승해 발생한 추가 수익은 매도자가 가져가는 구조다.

신규 자금 중 1,600 억원가량은 2014 년 국민연금과 토종 사모펀드 도미누스인베스트먼트, 미래에셋대우(당시 대우증권) 등으로부터 지원받은 자금을 상환하는 데 사용할 예정이다. 국민연금 등은 당시 영국 HSBC 가 보유하고 있던 SK 해운 보통주 16.9%를 6% 할인한 1,200 억원에 사들였다.

HSBC 는 앞서 2010 년 SK 해운 보통주를 사들이며 2016 년 12 월까지 기업공개(IPO)를 하지 않으면 회사가 원금에 연 복리 6%의 이자를 붙여 주식을 되사주는 풋옵션 계약을 맺었다.

국민연금 등은 2014 년 보통주를 매입하면서 풋옵션까지 승계했다. IPO 는 이뤄지지 않았고, 국민연금 등은 투자 2 년여 만에 12%의 수익을 거두게 됐다.

이번 선제적 구조조정으로 SK 해운의 자금난이 다소나마 해소될지 주목된다. SK 해운은 지난해 3 분기 연결기준으로 226 억원의 영업적자를 기록했다. 부채비율은 1,177%에 달했다. 선대 투자를 위해 차입금 규모를 늘린 상황에서 주력 사업인 탱커선과 벌크선 시장의 공급과잉으로 수익성이 나빠졌기 때문이다.

지난해 3 분기 SK 해운의 순차입금은 3 조 9,777 억원에 달했다. 한국기업평가는 최근 "SK 해운의 상각 전 영업이익(EBITDA) 대비 순차입금 비율이 기준선인 15 배를 훌쩍 넘었다"며 현재 A-인 신용등급 전망을 안정적에서 부정적으로 낮췄다. 업계 관계자는 "이번 구조조정으로 매출은 다소 줄어들겠지만 적자사업 정리와 재무구조 개선 등으로 사업의 안정성은 다소 높아질 것"이라고 전망했다.

3. 대우조선, 한국선박금융 지분 35.29% 공개입찰

대우조선해양은 보유 중이던 한국선박금융 지분 35.29%를 매각하기로 결정하고 공개입찰에 들어갔다고 27 일 밝혔다. 이는 경영정상화를 위한 자구계획 이행 및 유동성 확보를 위한 결정이다.

한국선박금융은 지난 2003 년 선박취득, 자금차입, 취득선박 관리 및 매각 등 선박투자회사 업무를 위탁 운용하기 위해 설립된 회사다.



II . ISSUE & TREND

대우조선은 오는 3월 2일까지 인수의향서를 접수받아 3월말까지 실사 등을 거쳐 우선협상대상자를 선정할 계획이다.

대우조선은 웰리브, 대우조선해양건설 등 자회사 매각을 포함해 올해 목표로 한 2조 5,000억 원 규모의 자구계획을 차질 없이 진행하겠다는 방침이다.

대우조선 관계자는 "자구계획 이행 및 유동성 확보를 위해 총력을 기울이고 있다"라며 "현재 거론되고 있는 4월 위기설 불식을 위해 최선을 다하겠다"고 말했다.

4. 포스코·현대제철·동국제강, 후판가격 계속 인상... 원자재 상승 반영에 조선업계 '스스'



(자료=한국광물자원공사)

앞으로 철강 원자재 값 변동에 따라 후판 공급 가격이 달라진다. 그동안 원자재 값 인상에도 기존 가격을 유지하는 등 원가부담을 감수해오던 철강 3사가 최저가에 공급되고 있는 후판 가격에 원자재값 상승폭을 반영하기 때문이다. 이에 따라 후판 주 수요자인 조선업계는 업황이 안정되지 않는 상태에서 또 원가 부담까지 안게 됐다.

II . ISSUE & TREND

21 일 철강업계에 따르면 포스코와 현대제철은 지난달 후판 가격을 각각 10 만 원, 5 만 원을 인상한데 이어 앞으로도 원재료 가격 상승에 맞춰 후판 가격을 지속 인상한다는 방침이다. 포스코 관계자는 "그 동안 중국의 가격 후려치기 때문에 후판 판매가격이 낮아질 대로 낮아진 상태였는데 이제는 원료 가격도 올라 부담이 되고 있다"며 "다만 우리도 고객사한테 판매해야 하기 때문에 시장상황에 맞는 합리적 가격으로 가격을 올릴 것"이라고 말했다.

현대제철 관계자도 "원재료 가격이 오르고 있어, 오는 3 월에 후판 가격을 3 만 원 정도 추가적으로 인상할 것"이라며 "시장수급과 원재료 값 변동에 따라 인상 가격은 변동될 수 있다"고 설명했다. 동국제강은 구체적인 인상가격을 밝히진 않았지만, 올해 들어 후판 가격을 꾸준히 인상하고 있다는 입장이다. "지난해 원재료 값이 10 만 원 정도 올랐는데, 올해도 높은 원재료 값으로 부담이 되고 있다"며 "고객사들에게 후판 가격인상을 시도하고 조금씩 반영하고 있다"고 밝혔다.

이처럼 그 동안 국내 철강 3 사는 원재료 가격이 급등했음에도 불구하고, 조선업이 부진하다는 이유로 후판 가격을 3 년 동안 톤당 50 만 원으로 동결하는 등 원가부담을 안고 왔던 것이 사실이다. 그러나 이러한 동결도 한계에 다달았다는 게 업계의 평가다. 조선업 부진으로 후판 수요가 잇달아 감소하고, 원재료 값이 지난해 들어 가파르게 상승하면서 철강 3 사의 수익 악화 부담이 지속됐기 때문이다. 실제 철강 3 사는 조선업의 수주절벽으로 후판 수요가 감소해 사업 포트폴리오를 재편하는 상황까지 왔다.

포스코와 현대제철, 동국제강은 후판 사업 비중을 줄이고, 고부가 후판으로 수익을 개선하는 등 판매전략을 변경했다. 특히 창립 때부터 후판을 주력 생산하던 동국제강은 후판 사업의 비중을 40%에서 13%까지 줄였다. 후판의 원재료인 철광석과 원료탄 가격도 계속 상승해 부담으로 작용됐다. 2015 년 87 달러였던 원료탄은 이달 3 주차 기준 톤당 157 달러까지 올랐다. 2015 년 톤당 40 달러였던 철광석도 동기간 톤당 91 달러로 상승했다.

한편 조선업계도 이번 후판 가격 인상으로 걱정이 이만 저만이 아니다. 올해도 업계는 수주절벽이 예상되지만, 전방산업인 철강업계의 후판 가격인상으로 이중고를 겪을 수 있기 때문이다. A 조선업계 관계자는 "아직 구조조정 이후로 업황이 안정되지 않은 상황에서 후판 가격이 오른다면 부담이 될 수 있다"며 "앞으로 더 지켜봐야 할 것 같다"고 말했다. 다른 철강업계 관계자는 "지금 조선업과 철강업이 모두 함께 힘든 상황"이라며 "철강업계는 후판 수요감소와 원재료 가격 인상 부담으로, 조선업은 후판 가격인상과 수주절벽의 부담으로 어렵다"고 토로했다.



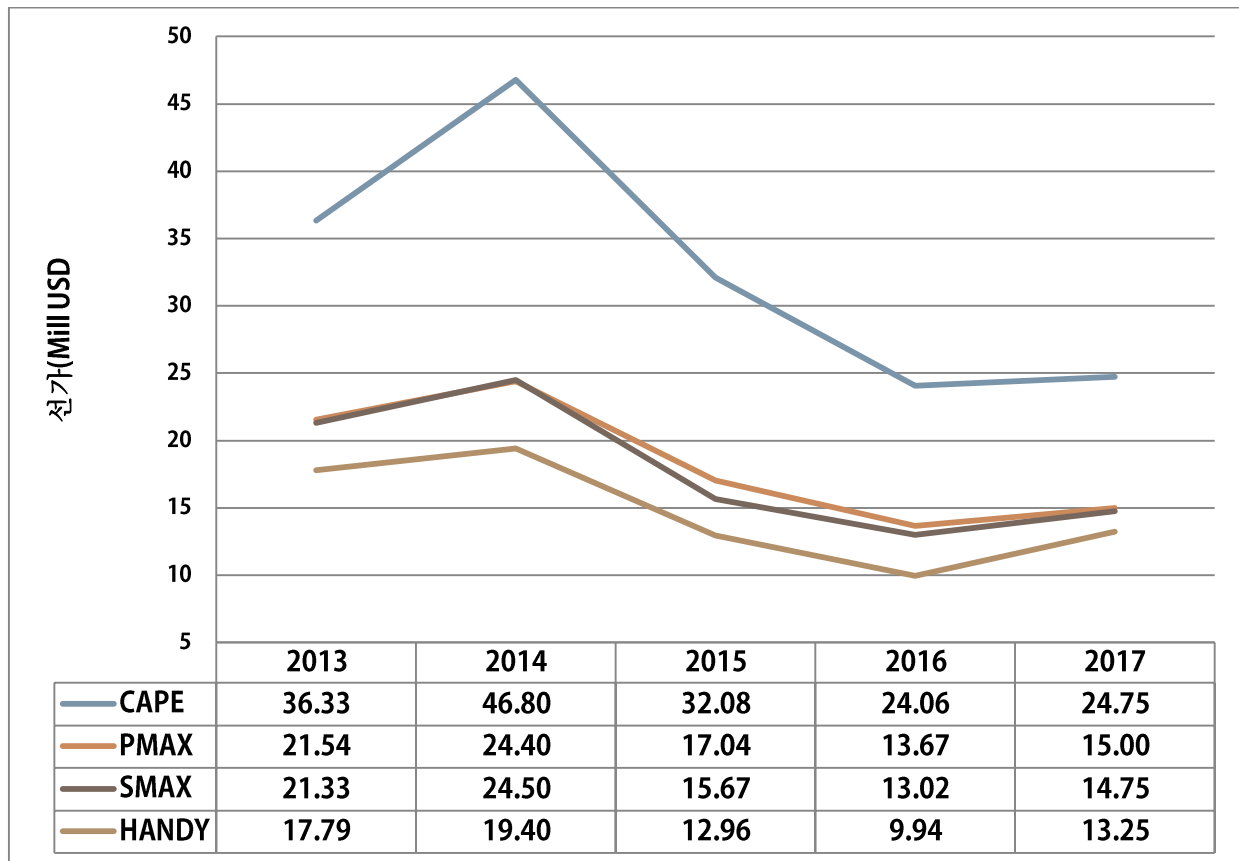
III. BULK CARRIER

(◆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)

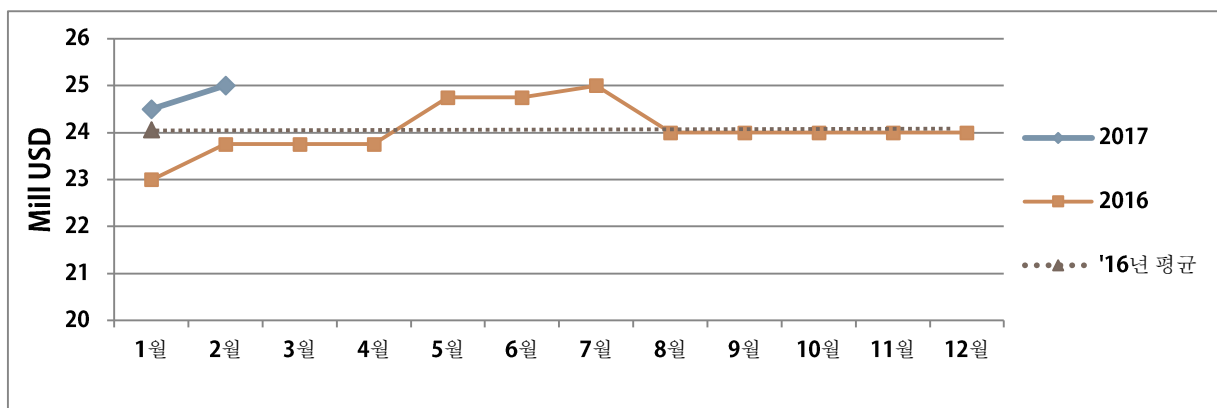




III . BULK CARRIER

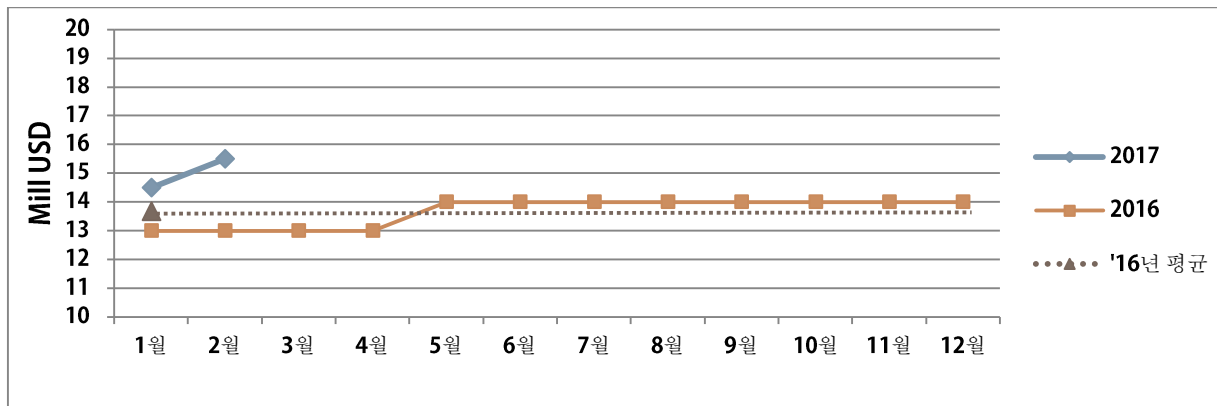
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	CAPE 180k	선가	24.50	25.00				24.8
		전월대비	2.1%	2.0%				-
		전년대비	6.5%	5.3%				2.9%
	PMAK 76k	선가	14.50	15.50				15.0
		전월대비	3.6%	6.9%				-
		전년대비	11.5%	19.2%				9.8%
	SMAK 56k	선가	14.50	15.00				14.8
		전월대비	3.6%	3.4%				-
		전년대비	11.5%	25.0%				13.3%
HANDY 32k	선가	13.00	13.50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

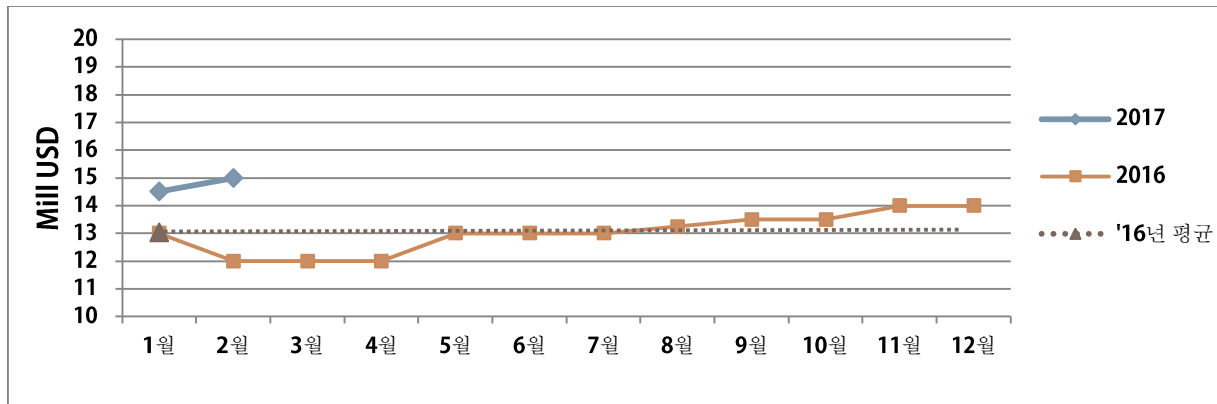


III . BULK CARRIER

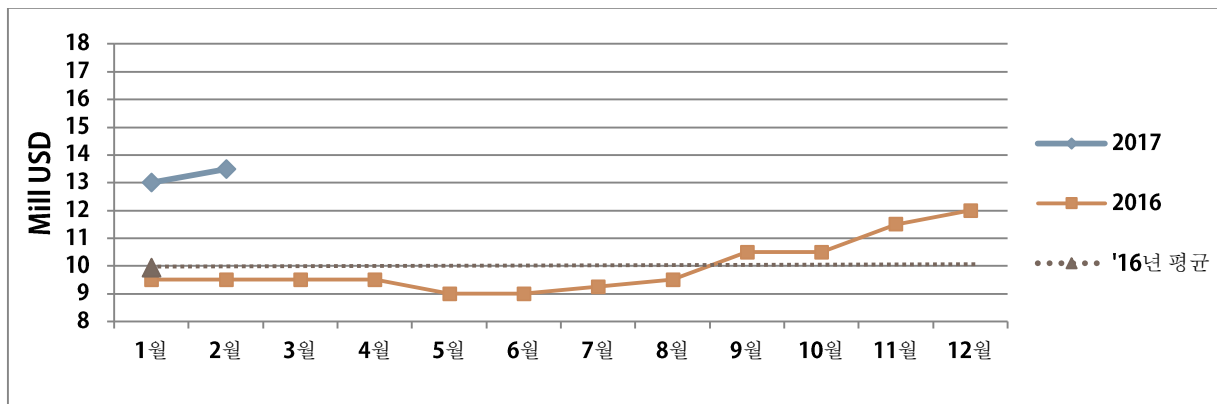
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SUPER STAR	205,855	2014	CHINA	B&W			
BC	WISH STAR	205,797	2015	CHINA	B&W		123	Greek buyers (Cardiff)
BC	MORITZ OLDENDORFF	205,170	2013	CHINA	B&W			
BC	VALLEY STAR	205,123	2013	CHINA	B&W			
BC	BILLION TRADER II	82,300	2007	JAPAN	B&W		12.5	Greek buyers (Pavimar)
BC	JIN FENG	57,700	2011	CHINA	B&W	C4x30t	48	Chinse buyer(Minyi Ship Leasing)
BC	JIN HENG	55,091	2010	CHINA	B&W	C4x30.5t		
BC	JIN SHUN	54,768	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t		
BC	JIN MAO	54,768	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t + Grabs		
BC	ZHE HAI 167	57,014	2011	CHINA	MAN	C 4x36t	9.7	Chinese buyers (Shanghai Shenlong), Action sale
BC	ADMIRAL SCHMIDT	55,309	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.75	Undisclosed buyer
BC	26 AGUSTOS	52,455	2002	PHILIPPI NES	B&W	C 4x30t	5.2	Undisclosed buyer
BC	EVANTHIA	43,229	1996	KOREA	B&W	C 4x25t	3.5	undisclosed buyer
BC	EVDOXIA	43,210	1996	KOREA	B&W	C 4x25t	3.5	Chinese buyers (Yangzijiang), auction sale
BC	MILAU BULKER	38,173	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	14.85	Undisclosed buyer
BC	IKAN TAMBAN	18,951	2006	JAPAN	B&W	C 3x30t	5.1- 5.3	Undisclosed buyer

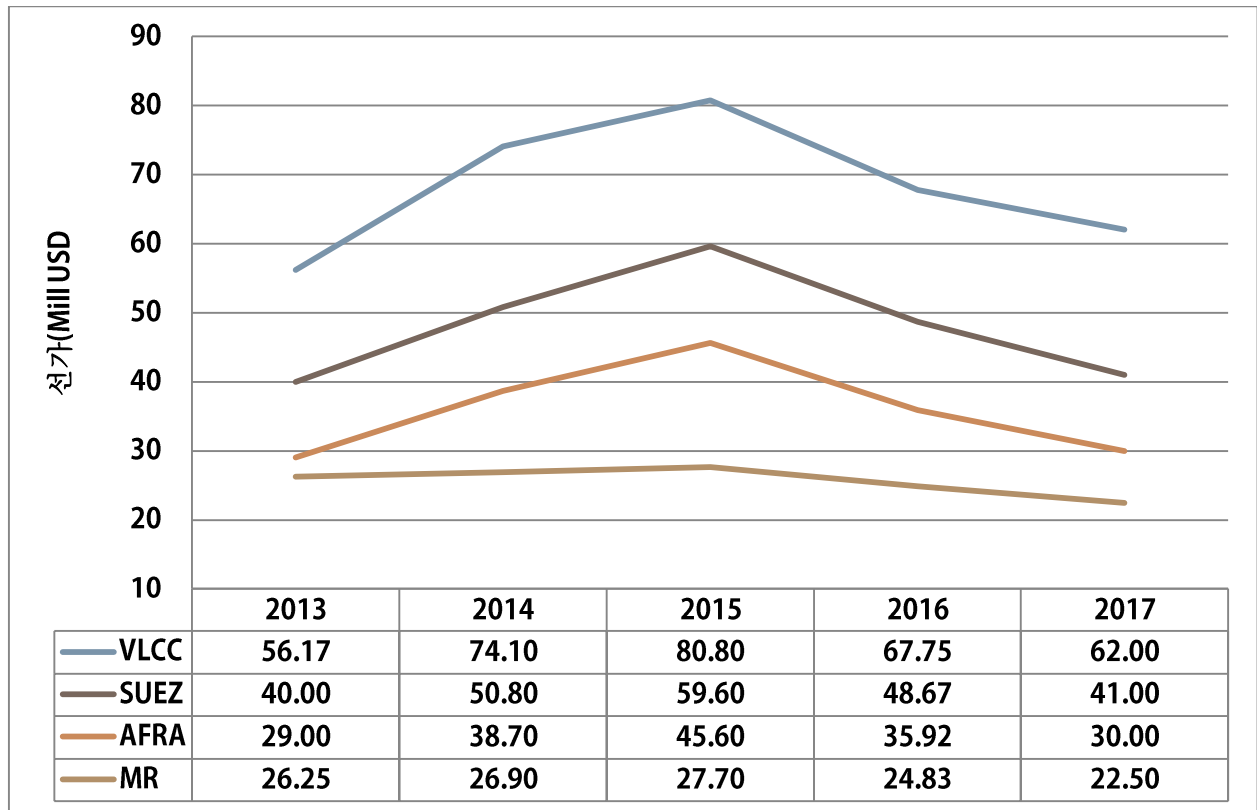
IV. TANKER

(◆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 : %)

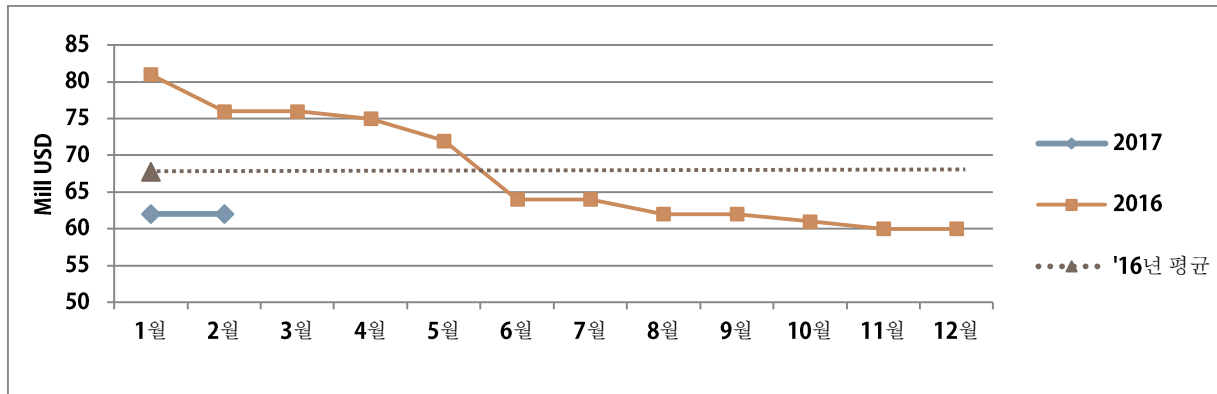




IV. TANKER

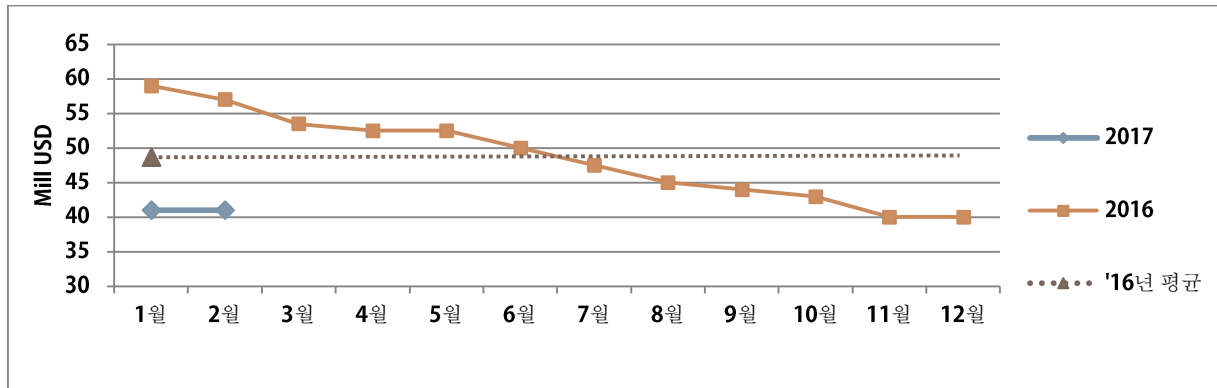
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00					62.0
		전월대비	3.3%	0.0%					-
		전년대비	-23.5%	-18.4%					-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00					41.0
		전월대비	2.5%	0.0%					-
		전년대비	-30.5%	-28.1%					-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00					30.0
		전월대비	3.4%	0.0%					-
		전년대비	-33.3%	-25.0%					-16.5%
	MR 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

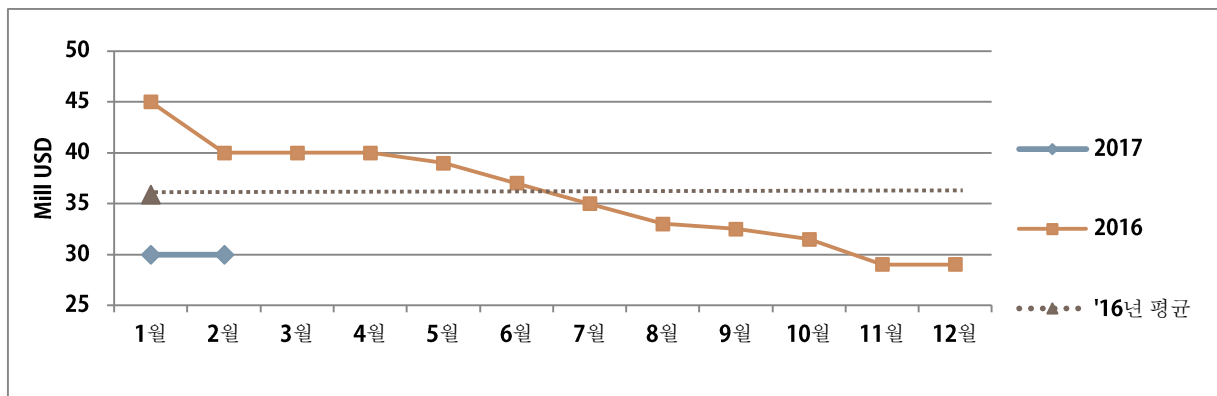


IV. TANKER

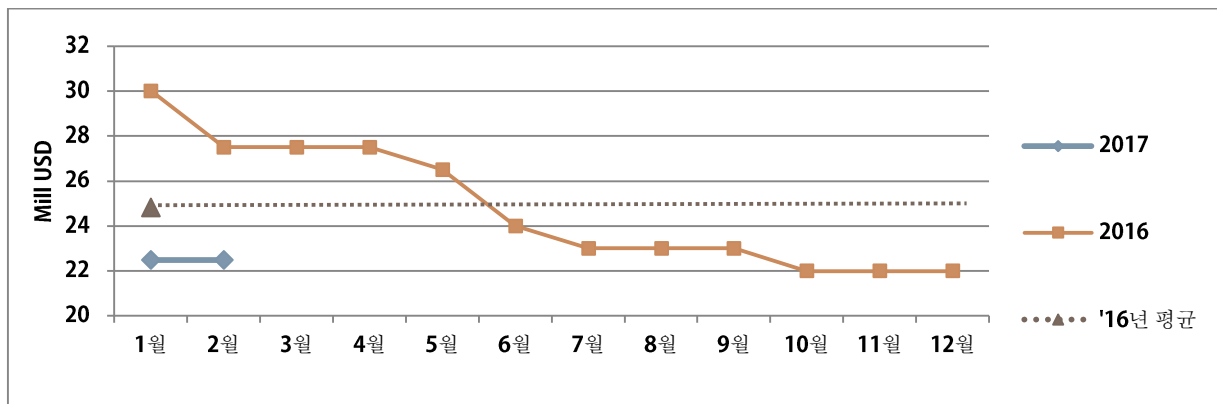
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
CHEM	CARIBBEAN ORCHID (stst)	19,998	2008	JAPAN	B&W	2&3	17	Korean buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ADRIANA STAR	34282	2003	KOREA	SULZ	2556	TEU	6.2	U.K buyers (Tufton Oceanic)
CONT	PAGO	41982	2009	CHINA	B&W	3534	TEU	5.6	Indonesian buyer
CONT	ULYSSES	34500	2006	POLAND	B&W	2510	TEU	6.2	Chinese buyer
CONT	HANJIN BREMERHAVEN	80855	2006	KOREA	SULZ	6622	TEU	12	undisclosed buyer
CONT	BC MUMBAI	13760	2007	CHINA	B&W	1118	TEU	4	Indian buyer

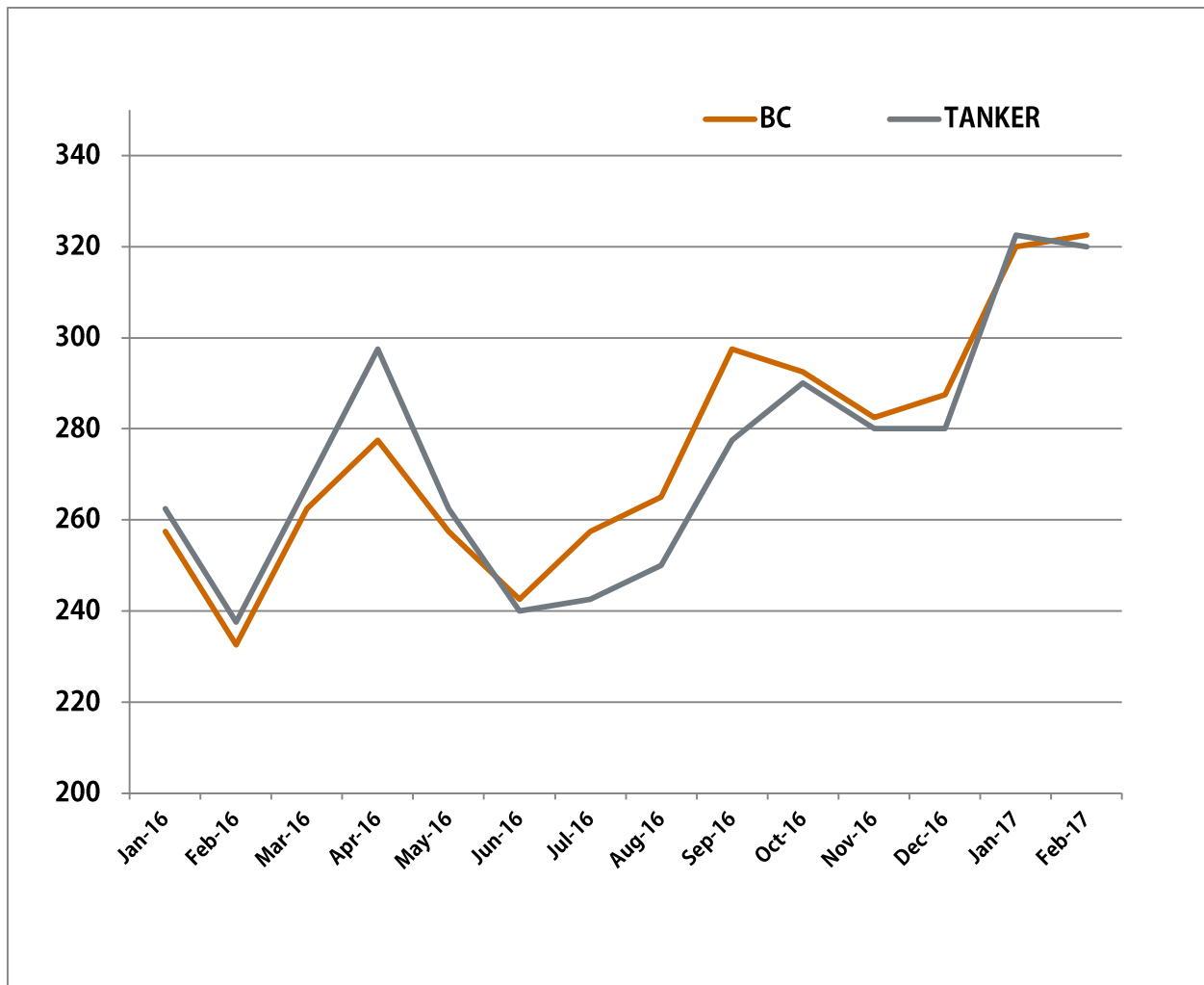


V . DEMOLITION

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%	321.25	20.0%	232.50	322.50	0.8%	38.7%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



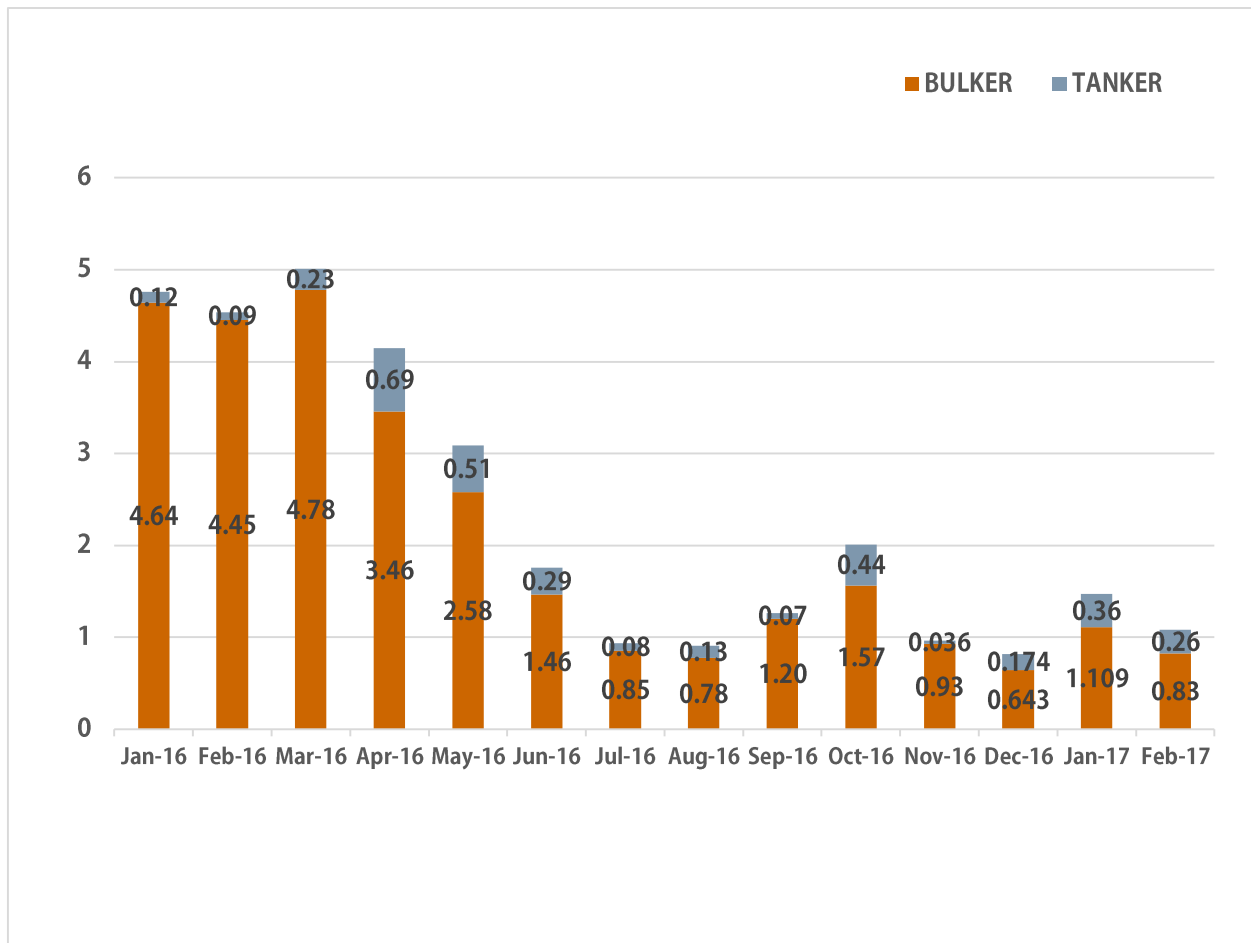


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 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	1.94	7.1%	40	9.3%	4.45	51	0.83	-81.4%	19	-62.7%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

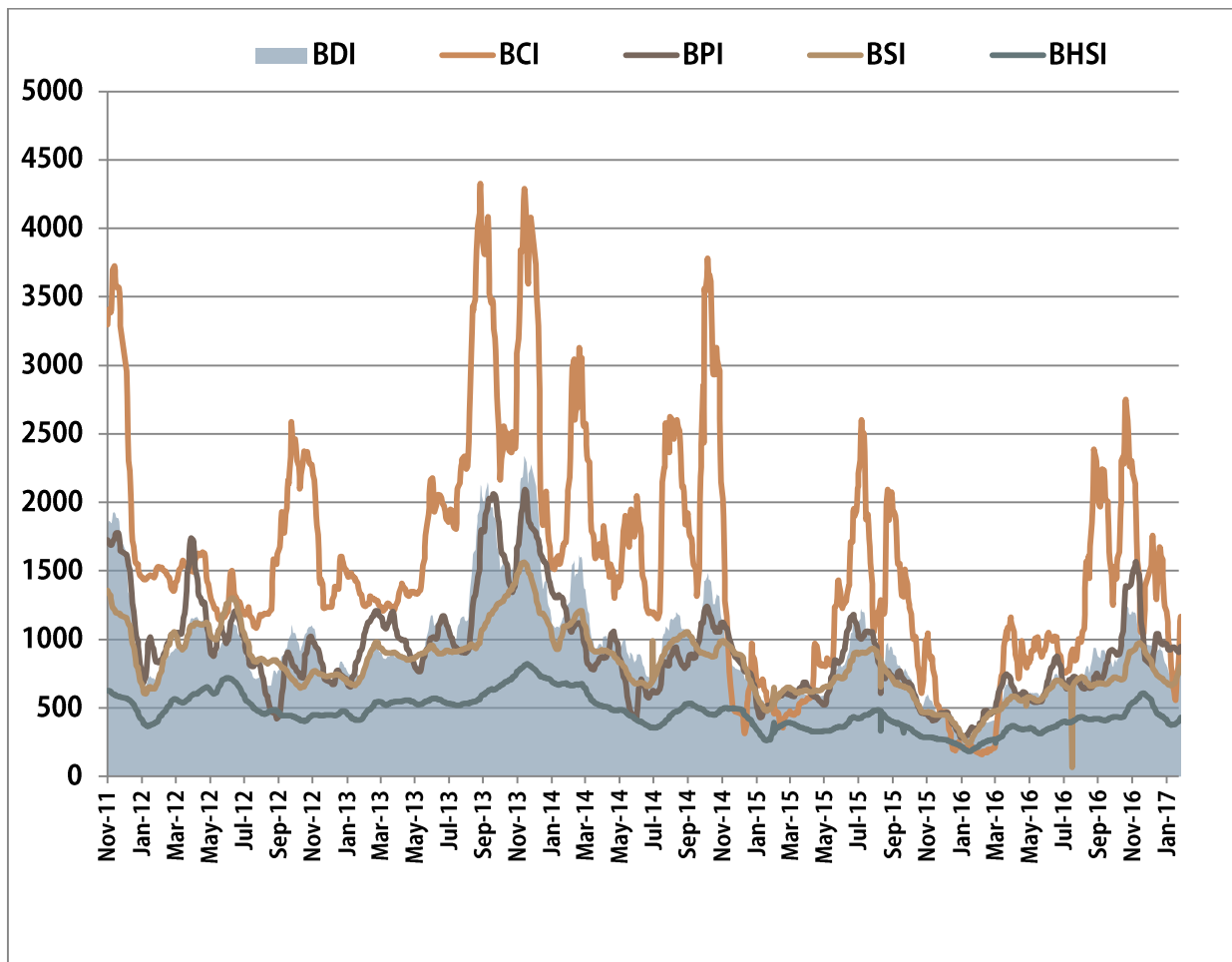
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	CAPE TAVOR	172,515	21270	1999	JAPAN	B&W	346	BANGLADESH
CONT	ANL WARATAH	65,766	20601	2005	KOREA	SULZ	340	AS IS Singapore incl. ROB for full Subcont
CONT	MSC NOA	44,552	13552	1986	JAPAN	SULZ	337	INDIA
CONT	MSC ANTONIA	33,328	8616	1985	KOREA	B&W	332	INDIA, Green Recycling
CONT	RR EUROPA	30,900	14236	2002	GERMA NY	B&W	260	AS IS Brazil, extra payment fuel to sub cont



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-02-24	2017-02-17	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	875	741	134	2337	290
BCI	1165	739	426	4329	161
BPI	947	917	30	2096	282
BSI	809	729	80	1562	66
BHSI	428	391	37	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	328.00	2.50	307.00	1.00	301.50	-2.00
IFO180	351.00	-2.50	343.00	2.50	398.00	-2.00
MGO	510.00	0.50	482.00	1.50	511.00	4.50

❖ 기준일 : 2 월 24 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-02-24	2017-02-17	CHANGE
미국달러	1138.80	1138.90	-0.10
일본엔(100)	1010.16	1005.34	4.82
유로	1205.14	1215.55	-10.41
중국위안	165.93	166.45	-0.52

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
세미나	한-미 FTA 와 최근 통상 이슈 세미나	3. 14 (화)	상공회의소회관 의원회의실(B2) (대한상공회의소)	한-미 FTA 발효 5 주년을 맞아 그 동안의 성과 및 최근 통상 이슈를 살펴보고, 최근 강화되고 있는 미국의 보호무역조치 동향과 대응 방안, 에너지 부문 협력 등, 다양하고 실질적인 정보 제공 예정
포럼	SINGAPORE OFFSHORE FINANCE FORUM	3.16 (목)	Mandarin Oriental, Singapore (Maine Money)	



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