

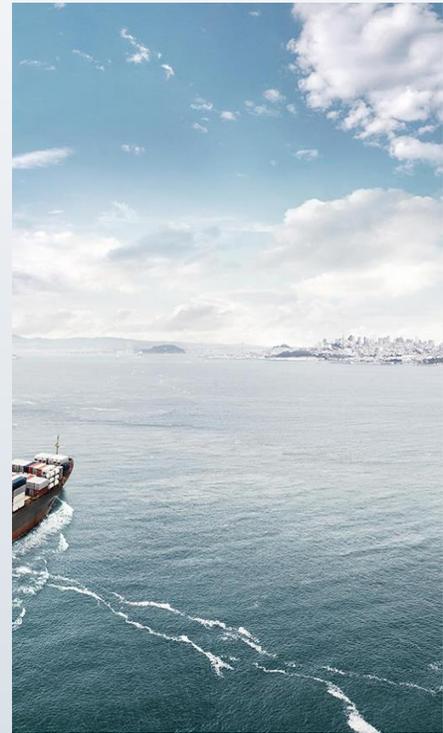


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.140

Updated March 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	4
Bulk Carrier	9
- BC Sales Report	
Tankers	13
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	17
Key Indicators	20
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

팬오션이 세계 최대 펄프 생산업체인 브라질 피브리아(FIBRIA CELULOSE)와 체결한 15 년간의 장기 화물 운송계약에 투입하기 위해 중국 조선업체에 2 억달러를 웃도는 규모의 선박 발주를 추진하고 있다는 소식이다. 팬오션은 중국 양즈장조선(YANGZJIANG SHIPBUILDING)과 62,000DWT OPEN-HATCH 타입 벌크선 7 척 건조를 위한 협상 중인 것으로 알려졌다.

대우조선해양은 유럽지역 선주로부터 173,400 m³ 규모의 LNG 운반선 2 척을 수주했다고 3 일 밝혔다. 이번 계약에는 2 척의 추가 계약이 가능한 옵션이 포함돼 있어 조만간 추가 수주도 기대되는 상황이다. 2 척의 옵션까지 포함하면 수주금액은 약 8,300 억원으로 늘어나게 된다.

이번에 대우조선해양이 수주한 LNG 운반선은 길이 295M, 너비 46M 규모로 거제 옥포조선소에서 건조되어 2019 년 하반기까지 선주측에 인도될 예정이다. 특히 천연가스를 주연료로 사용하는 친환경·차세대 LNG 운반선으로, 만디젤社의 고압가스분사식 엔진(ME-GI)과 대우조선해양의 천연가스 재액화장치(PRS, PARTIAL RE-LIQUEFACTION SYSTEM) 등 최신 기술들이 집약돼 있다.

2. 벌크선 시장동향

BDI 상승세가 이어지고 있다. 지난주 금요일 전주대비 64 포인트 상승한 939 로 마감하였고, 이번주 들어서도 가파른 상승세를 이어가고 있다.

벌크선 부분의 대형 해운기업 몇몇이 구조조정을 단행하며 선대 리뉴얼을 시작하고 있다. 이번 주 헤드라인으로 EAGLE BULK SHIPPING 이 63,000 DWT 울트라막스 9 척(2012- 2015 년 SINOPACIFIC DAYANG 건조)을 GREENSHIP BULK TRUST 로부터 일괄 매입하였다. 9 척에 대한 총 선가는 1 억 5,300 만 달러이다. EAGLE BULK 는 2016 년 두 번의 사모 발행을 통해 1 억 8,000 만 달러를 조달했으며, 이 조달금액을 통해 또한 지난해 말 울트라막스(2016 BULIT)를 1,890 만 달러, 울트라막스(2017 BUILT)를 1,790 만 달러로 매입하기도 했다.

그리스의 STAR BULK CARRIERS 은 캄사르막스 4 척 "KAPETAN TRADER I" / "KAPETAN TRADER II" / "KAPETAN TRADER III" (81,713 DWT/BUILT 2013-2012-2012 AT NEW YANGZJIANG SHIPYARD IN CHINA) 그리고 M/V "CANON TRADER II" (81,711 DWT/BUILT 2013 AT NEW YANGZJIANG

I . MARKET OVERVIEW

SHIPYARD IN CHINA)을 척당 1,520 만 달러로 매입하였다. STAR BULK 의 선대는 2015 년 100 척이 넘었으나, 현재는 72 척까지 축소되었다.

수프라막스 부문에서는, "STELLA MARIS" (52,454 DWT, BUILT 2007, TSUNEISHI ZOSEN, C4X30T)이 970 만 달러에 그리스 PAVIMAR 로 매각되었다. 이보다 앞서 매각된 "ADMIRAL SCHMIDT" (55,309 DWT, BUILT 2007, OSHIMA SB, C4X30T)와 거의 비슷한 선가를 받으며 안정적인 선가흐름을 보여주고 있다.

3. 탱커선 시장동향

대우조선해양에서 건조중인 RESALE VLCC 2 척이 노르웨이의 해운회사인 프론트라인(FRONTLINE LTD)에게 매각 되었다. 인도시기는 2017 년 9 월/10 월이며, 선가는 척당 7,750 만 달러이다.

프론트라인은 VLCC "FRONT CIRCASSIA" (306,009 DWT 1999 MITSUBISHI)을 1,850 만 달러로 중국 KUNLUN 사에 매각하면서, 그 자리를 대우해양조선의 RESALE VLCC 로 대체하는 구조인 듯 하다.

제품선운반선 부문에서 "ALAM BAKTI" (47,999 DWT, BUILT 2003, IWAGI ZOSEN)이 1,020 만 달러수준에 싱가포르 바이어에게 매각되었다. 최근 선가하락세를 고려하면 비교적 안정적인 가격으로 매각되었다. 지난달 매각된 "WALNUT EXPRESS" (45,729 DWT, BUILT 2004, MINAMI NIPPON)이 1,090 만 달러에 매각되었었고, 선가하락세가 계속되고 있어 "ALAM BAKTI"에 대한 선가는 1,000 만달러에 훨씬 못 미칠 것으로 예상됐다.

4. 해체선 시장동향

해체선가 개선으로 인해 거래량이 늘고 있다. 대부분의 컨테이너 선박이 "AS IS"로 매각되고 있으며 인도 ALANG 해체야드로 향하고 있다.

여러 캐시바이어들은 글로벌 해체선가 또한 개선될 것으로 예상하고 있고, 이는 이번주 해체선가의 상승을 통해 보여지고 있다. 하지만 로컬 해체조선소에서 과연 이와 같은 상승세를 감당할 수 있을 지가 문제이다. 원자재가격 상승으로 국제 철강가격이 연이어 상승한다면 가능 할 것이다.

I . MARKET OVERVIEW

지난주 싱가포르에서 있었던 RECYCLING 포럼에서는 많은 인도아대륙 해체조선소들이 시설개선
나서고 있다고 밝혔다. 위험 물질의 수질 오염을 막기 위해 바지선과 해안 부두가 제안되기도 했다.
한편 방글라데시에서는 위험 물질 처리시설의 부족이 여전히 이슈인 상황이다.

II . ISSUE & TREND

1. 팬오션의 벌크선 `대박`, 세계최대 펄프 업체와 7,200 억 장기운송계약

국내 대표 벌크선사인 팬오션이 세계 최대 펄프 생산업체에서 16 년어치 먹을거리를 따냈다. 팬오션은 브라질 펄프·종이 제조업체인 피브리야와 7,196 억원 규모 펄프 장기 운송 계약을 맺었다고 2 월 28 일 공시했다.

팬오션 세계 최대 펄프운송 계약

구분	내용
발주처	브라질 펄프 생산업체 피브리야
운송 물량	15년간 3000만t 펄프 수송
계약 규모	7196억원
운송 수단	2020년까지 신규 선박 5척 인도 후 투입

※ 자료=팬오션

한진해운 파산 등 토종 해운업이 깊은 내상을 입은 가운데 벌크선사가 해외 대형 계약을 따내며 실적 반등을 모색했다는 점에서 의미가 있다. 팬오션은 2019~2035 년 피브리야 펄프 수송을 담당하게 된다. 이번 계약금액은 팬오션 연결 연매출액의 40%에 달하는 규모다. 팬오션은 2018~2020 년 순차적으로 신규 선박 5 척을 인도받아 연간 200 만 t(계약 기간 총 3,000 만 t)의

물량을 실어 나르게 된다. 해운업계의 관계자는 "업황 불황에 장기간 안정적으로 매출을 올릴 수 있는 수익처를 발굴했다는 점을 평가할 만하다"고 말했다. 특히 이번 계약에는 최장 25 년까지 공급 기간을 연장할 수 있는 옵션이 붙어 있다. 피브리야가 추가 연장 옵션을 행사하면 운송 매출은 1 조원 선에 달할 것으로 추산된다.

팬오션 관계자는 "피브리야와 계약으로 선박 5 척이 추가되면 연간 400 만 t의 물량을 확보할 수 있을 것"이라며 "공격적으로 영업을 확대하기보다는 안정적으로 수익을 내는 방향으로 영업 전략을 잡고 있다"고 말했다. 통상 벌크선(철광석·석탄 등 원료 운송 선박) 사업은 매년 운송 계약을 체결하는 컨테이너 선사와 달리 계약 기간이 5 년 안팎으로 길어 매출 변동성이 상대적으로 안정적이다.

글로벌 불황에 급락했던 운송료도 점차 회복되고 있다. 글로벌 해운분석기관 클라크슨에 따르면 벌크선 운임을 대표하는 발틱운임지수(BDI)는 2015 년 713 에서 지난해 626 으로 12% 급락했지만 올해 924 로 47% 이상 반등할 것으로 분석됐다.

II . ISSUE & TREND

2. 중고선 누적거래량, 전년비 53% 상회

신조선가 지수가 지난 주(3 월 3 일)와 동일한 122 포인트를 기록했으며 누적발주량은 81 척(2016 년 동기 35 척)으로 나타났다. 상세 선종별로도 선가 변동이 없었다. 주간 선박 발주량은 케미컬 탱커 3 척, LNG 선 2 척, 벌크선 5 척으로 총 17 척 발주했다, 누적발주량은 81 척으로 전년 동일기간의 35 척대비 많았다.

중고선가 지수는 1 포인트 상승한 79 포인트를 기록했으며 누적거래량 282 척(2016 년 동기 184 척)을 기록했다. 선종별 선가 변동은 탱커 중 2 만 dwt 급 케미컬 탱커 5 년 중고선가가 30 만달러 하락했고 벌커 중 케이프사이즈 5 년 중고선가가 1 백만달러 상승했다, 컨테이너선 중 1,700~4,500TEU 급의 중고선가가 변동은 없었으나 중고선가지수가 0.1 포인트 하락해 25.1 을 기록한 것으로 파악됐다. 중고선 거래량은 한 주간 총 29 척을 기록했다. 전년동기 거래량 19 척 보다 증가한 수준이다. 누적거래량은 282 척으로 지난해 184 척을 53% 상회하는 수준을 유지 중이다.

해상운임은 BDI 가 강세로 전환했고 컨테이너 운임은 약세를 이어가는 중이다.

해상운임은 원유수송선 중 VLCC 평균어닝이 25.8% 하락했다. 수에즈막스와 아프리카막스는 각각 13.4%, 1.5% 상승했다. 정유수송선 중 MR 탱커 평균어닝이 8.1% 상승했고 핸디급 클린탱커도 12.2% 올랐다. 더티프로젝트선 어닝은 17.5% 하락했다. 벌크선 운임지수인 BDI 가 전주대비 7.3% 상승했다. 전 선박사이즈의 운임이 고르게 상승한 것으로 나타났다.

케이프사이즈 벌크선 20.5%, 파나마사이즈 벌크선 20.7%, 수프라막스급 벌크선 15.4% 상승했다. 84k 급 LPG 선 기간용선운임이 3.0% 하락했으며 160k 급 LNG 스팟운임이 7.0% 하락하는 등 가스선 운임은 약세다. 연말연시 급등했던 컨테이너 운임은 하락세를 이어가는 중이다. SCFI 는 36 포인트 하락한 779 를 기록했고 CCFI 는 20 포인트 하락한 795 를 기록했다.

II . ISSUE & TREND

3. 한진해운 파산 '후폭풍'...조선업계 수주에도 악영향

한진해운 파산이 국내 조선업체의 수주에도 악영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 해운업 불황에 머스크 등 대형 선사들이 신규 선박 발주를 꺼리는 것은 물론 이미 주문한 선박의 인도를 지연하는 사례까지 나타나고 있기 때문이다.

세계 1 위 선사 머스크는 현대중공업에 발주한 선박의 인도를 미루면서 대신 한진해운의 1만 3,100TEU 급 컨테이너선 6척을 한진해운이 내던 용선료보다 훨씬 저렴한 가격에 빌린 것으로 알려졌다.

6 일 해운업계에 따르면 최근 세계 최대 해운사인 덴마크의 머스크라인이 현대중공업에 발주한 1만 4천 TEU(20 피트 길이 컨테이너)급 초대형 컨테이너선 9척 가운데 일부의 인도 시기를 올해에서 내년으로 미뤘다. 앞서 현대중공업은 2015년 7월 머스크로부터 컨테이너선 9척을 11억달러에 수주했다. 당초 이들 선박은 올해 모두 인도될 예정이었지만 이 중 4~5척이 내년으로 늦춰진 것으로 알려졌다. 현대중공업 관계자는 "머스크로부터 인도 연기 요청이 들어와 수용했다"며 "선박이 건조되기 전이기 때문에 추가로 발생하는 손실은 없다"고 말했다. 머스크가 인도를 미룬 것은 신규 선박을 발주하는 것보다 선박을 빌리는 용선이 더 경제적이기 때문이다. 선박 공급과잉 시장에서 용선이 가장 합리적 선택이라는 것이다.

영국 드류리(Drewry)의 지난 1월 보고서에 따르면 한진해운이 법정관리 직전에 운영하던 컨테이너선 98척 중 31척을 경쟁선사가 용선하고 있으며 이 중 머스크가 가장 많은 11척을 운영 중이다. 이같은 움직임은 지난해부터 예고돼 왔다. 머스크는 지난해 9월 "이미 시장에 배가 너무 많은데 새 배를 주문한다는 것은 말이 안된다"며 신규 발주 제한을 선언한 바 있다. 특히 머스크는 독일 선사 함부르크수드를 인수하는 등 신규 선박 발주가 아닌 인수합병(M&A)을 통해 성장하겠다는 전략을 밝혔다.

글로벌 선사들의 M&A 열풍은 현재진행형이다.

지난해 12월 머스크의 함부르크수드 인수를 비롯해 ▲10월 일본 3사(NYK, MOL, 케이라인)의 컨테이너 사업부 통합 ▲7월 하팍로이드(독일)와 UASC(아랍에미레이트) 합병 ▲2015년 12월 CMA CGM(프랑스)의 NOL(싱가포르) 인수 및 코스코(중국)-CSCL(중국) 합병 ▲2014년 12월 하팍로이드와 CSAV(칠레) 합병 등 M&A가 활발히 이뤄졌다. 최근에는 세계 8위 선사인 OOCL(홍콩)이 코스코에

II . ISSUE & TREND

인수될 것이라는 전망이 나오고 있다. 그동안 선사들이 발주를 통해 규모를 확장했다면 공급과잉인 시장에서 선사들 간 M&A 를 통해 선박을 확보, 규모의 경제를 실현하겠다는 전략이다.

영국의 조선·해운 분석기관 클락슨에 따르면 8,000TEU 급 이상 대형 컨테이너선 발주 금액은 2015 년 160 억달러에서 지난해 5 억달러로 급감했다. 신규 컨테이너선 인도량도 지난해 93 만 4,500TEU 로 2015 년 대비 46% 감소했고 60 척(40 만 TEU)의 선박 인도가 지연됐다. 18 척(5 만 7,000TEU)은 취소된 것으로 나타났다. 글로벌 선사들의 발주와 인도 연기 등으로 가뜩이나 수주가뭉친 국내 조선소들의 상황은 더욱 악화될 전망이다.

현재 현대중공업을 비롯해 대우조선해양도 2015 년 머스크로부터 수주한 1 만 9,000TEU 급 선박이 11 척에 이른다. 올해부터 내년 2 분기까지 순차적으로 인도될 예정이다. 대우조선 측은 "현재 머스크로부터 인도 연기 요청을 받은 사실이 없다"고 전했다.

조선업계와 달리 해운업계는 발주 제한과 용선 등으로 공급과잉 시장이 소폭 개선될 것으로 내다보고 있다. 특히 지난해 총 933 척(4,440 만 DWT)의 선박이 해체되면서 글로벌 선박해체량은 t 수 기준 역대 세 번째로 높은 수치를 기록했다. 컨테이너선의 경우 70 만 TEU 가 해체돼 최근 최고치였던 2013 년보다 48% 증가한 것으로 집계됐다. 선주들이 공급과잉으로 인한 운임하락 등을 극복하기 위해 선박을 해체하고 나선 것으로 풀이된다.

4. [LG 경제연구원] 트럼프 정책과 달러화의 향방

미국 대선 이후 급등했던 달러가치는 강달러에 대한 트럼프의 경계 발언 등으로 울들어 다시 크게 하락했다. 대통령 취임 이후에도 트럼프 정책을 둘러싼 불확실성은 해소되지 못하고 있으며, 이 과정에서 정책에 대한 기대가 변화함에 따라 환율도 등락을 거듭하고 있다.

달러화가 급등락을 보인 배경에는 결국 트럼프의 부양정책으로 인한 미국 경기회복 기대와 환율조작국 지정 등 인위적 개입 가능성에 대한 우려가 자리잡고 있다. 향후에도 트럼프 정책의 실효성 및 지속가능성에 따라 달러가치의 향방이 크게 영향을 받을 것으로 보인다.

트럼프 정책 흐름과 그 영향을 고려하면 올해 달러화는 주요 통화 대비 강세를 보일 것으로 전망된다. 감세 및 경제심리 개선 효과로 올해 미국 경제가 호조를 보이며 달러화도 강세 압력을 받을 전망이다.

II . ISSUE & TREND

단, 정책의 부작용 및 의회와의 합의 난항 등 경기부양의 지속가능성이 높지 않을 것으로 보여, 내년 이후에는 달러화가 약세 압력을 받을 것으로 예상된다.

트럼프 행정부가 환율조작국 지정에 나설 가능성도 있으나, 자본자유화가 진전된 상황에서 정책의 실효성은 과거에 비해 제한적일 것으로 전망된다. 미국 무역수지와 달러가치에 큰 영향을 미치는 경제대국들의 경우 정책의 시행 가능성 및 실효성이 낮은 상황이다. 소규모 국가의 경우 환율조작국 지정 시 해당 국가의 통화가치는 크게 절상될 수 있지만 전반적 달러 가치에 미치는 영향은 크지 않을 것이다. 달러화가 약세로 반전되기보다는 강세 폭이 줄어드는 정도에 그칠 것으로 보인다.

달러 강세 속에서 원화도 달러 대비 약세가 불가피할 전망이다. 미국과의 금리차 역전이 심해지며 자본유출 압력이 커질 것으로 예상된다. 그러나 달러 이외의 통화에 비해서는 원화 가치가 강세를 보이며 전반적인 실효환율은 오히려 강세를 보일 가능성이 있다. 우리나라가 환율조작국으로 지정되며 원화 가치가 급등할 우려도 상존한다. 국내 상황이 아닌 대외요인에 의해 환율이 급변동할 경우 경기에 미치는 부담은 더욱 커지게 된다. 대외 충격이 현실화되지 않도록 사전적인 대응의 필요성이 큰 상황이다.



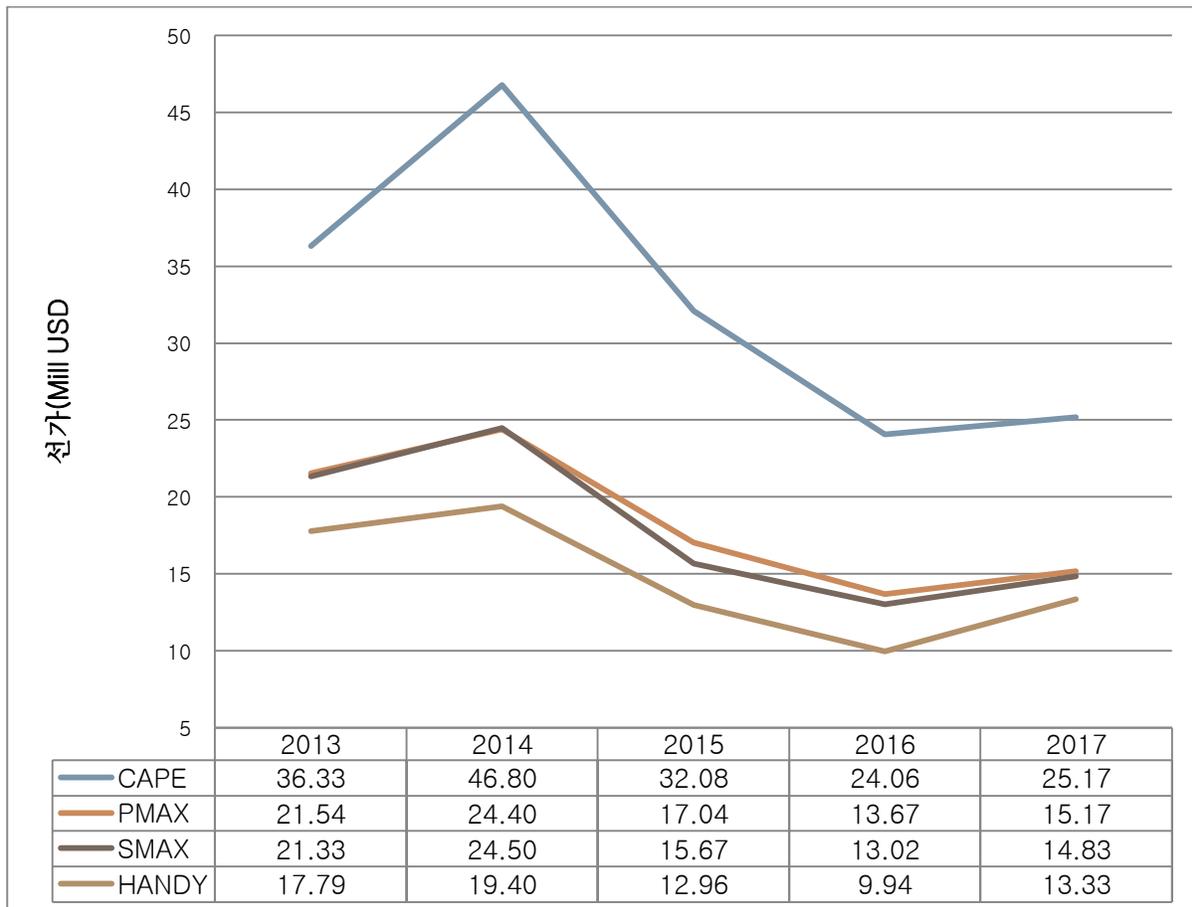
III . BULK CARRIER

(◆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	25.17
	6%	29%	-31%	-25%	5%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	15.17
	-2%	13%	-30%	-20%	11%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	14.83
	-4%	15%	-36%	-17%	14%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.33
	2%	9%	-33%	-23%	34%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

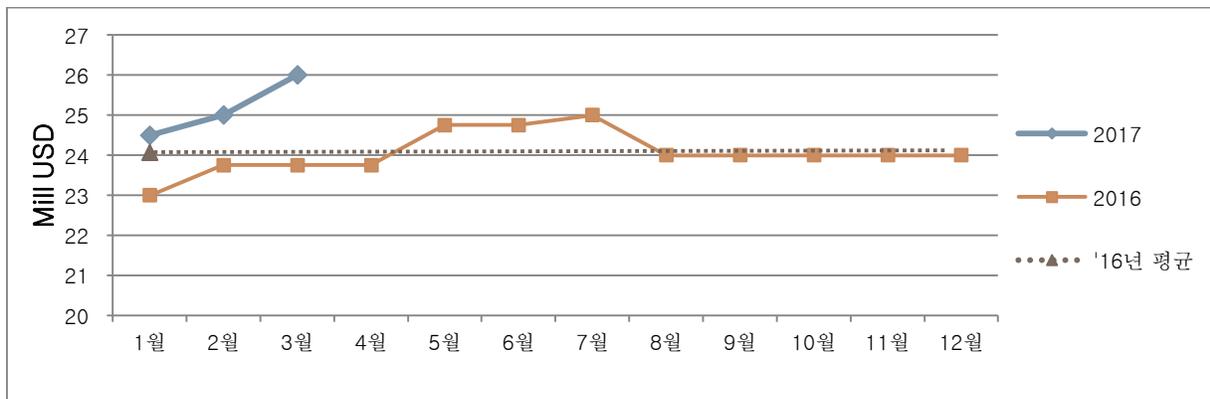




III . BULK CARRIER

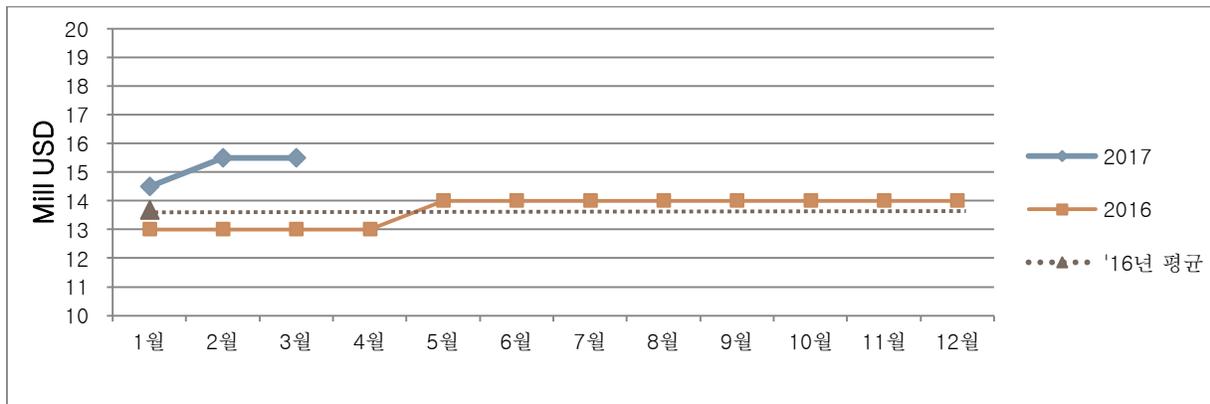
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	26.00				25.2
		전월대비	2.1%	2.0%	4.0%				-
		전년대비	6.5%	5.3%	9.5%				4.6%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	15.50				15.2
		전월대비	3.6%	6.9%	0.0%				-
		전년대비	11.5%	19.2%	19.2%				11.0%
	SMAx 56k	선가	14.50	15.00	15.00				14.8
		전월대비	3.6%	3.4%	0.0%				-
		전년대비	11.5%	25.0%	25.0%				13.9%
	HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50				13.3
		전월대비	8.3%	3.8%	0.0%				-
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%				34.2%
2016	CAPE	23.00	23.75	23.75	23.75	24.75	24.75	24.1	
	PMAx	13.00	13.00	13.00	13.00	14.00	14.00	13.7	
	SMAx	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

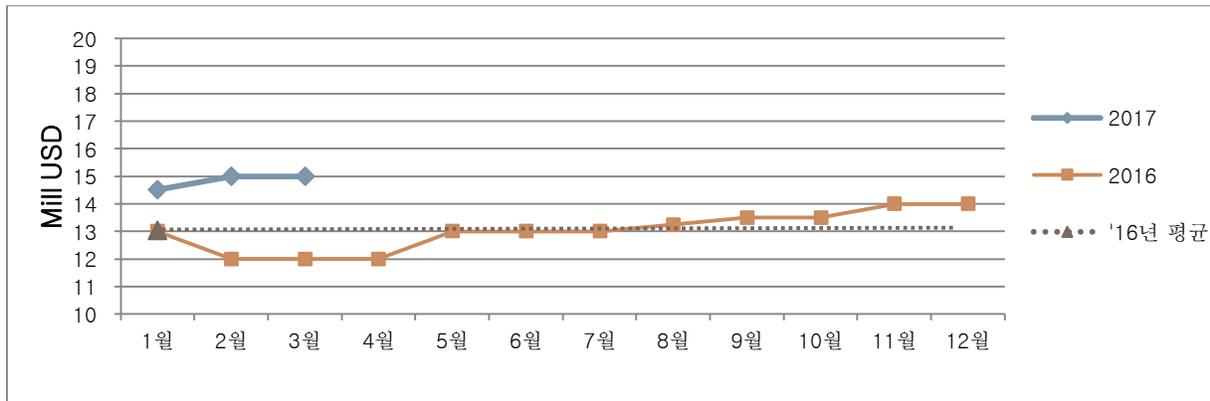


III . BULK CARRIER

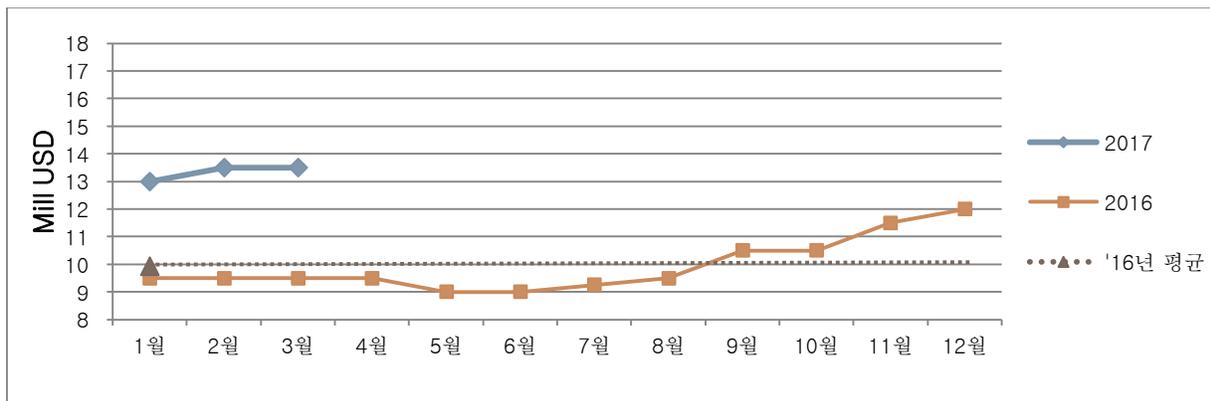
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	EARNEST SKY	95,735	2012	JAPAN	B&W		17.5	Greek buyers (Polembros)
BC	CANON TRADER II	81,713	2013	CHINA	B&W		15.2	
BC	KAPETAN TRADER III	81,713	2013	CHINA	B&W		15.2	Greek buyers (Star Bulk)
BC	KAPETAN TRADER II	81,713	2013	CHINA	B&W		15.2	
BC	KAPETAN TRADER I	81,713	2013	CHINA	B&W		15.2	
BC	OCEAN MINERVA	75,698	2007	JAPAN	B&W		10.5	undisclosed buyer
BC	YANGFAN BC64K-PM02	63,800	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	19.8	undisclosed buyer
BC	MEDI CORK	63,800	2016	CHINA	B&W	C 4x30t	19.8	
BC	STELLA MARIS	52,454	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.8	Greek buyers (Pavimar)
BC	AUDREY-TRACY	34,118	2016	JAPAN	B&W	C 4x30t	17.42 5	Greek buyers
BC	CAMPANULA	32,576	2007	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	6.5- 6.7	undisclosed buyers, ss/dd due in May.
BC	ATLANTIC DREAM	28,515	2006	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	6.25	Undisclosed buyer



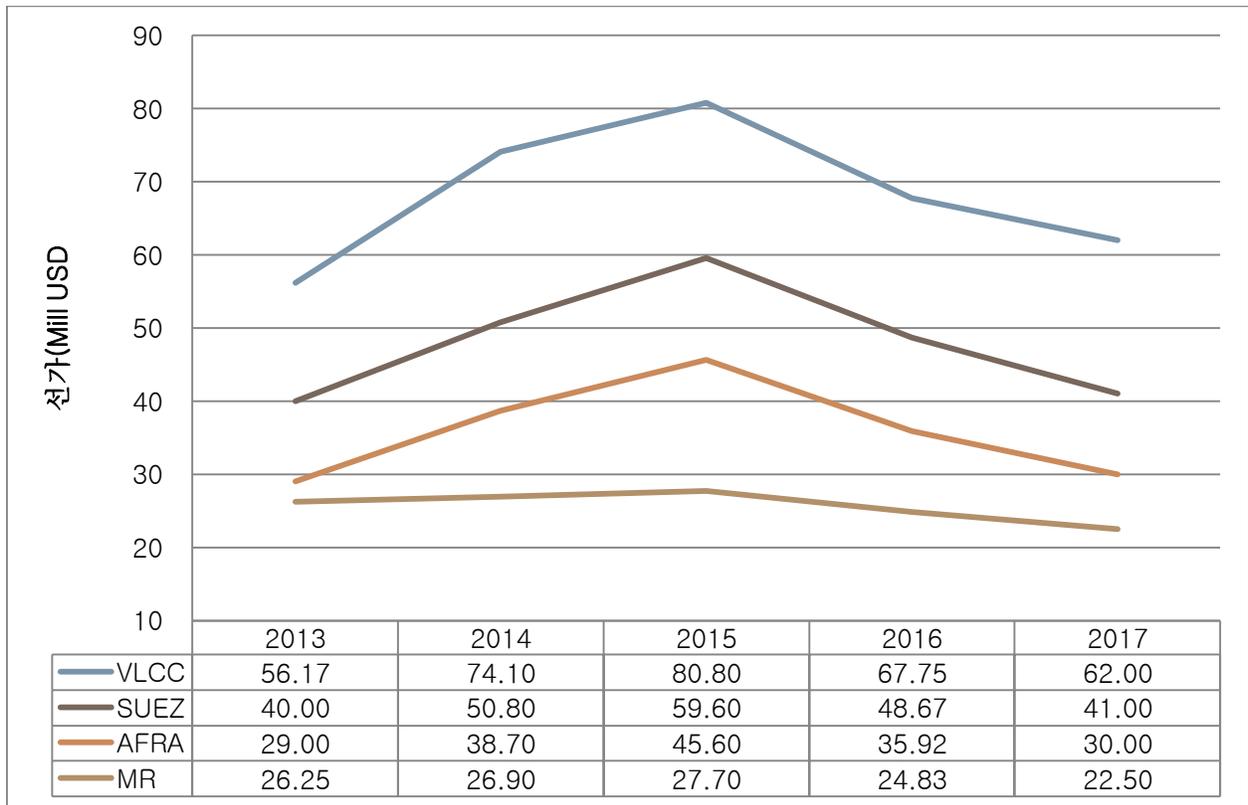
IV. TANKER

(◆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	12.33
	13%	9%	-3%	10.4%	-11.4%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

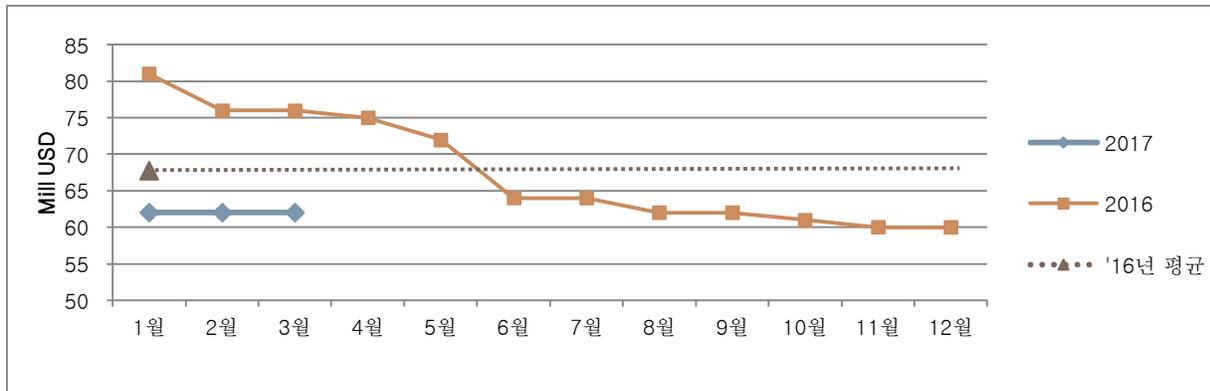




IV. TANKER

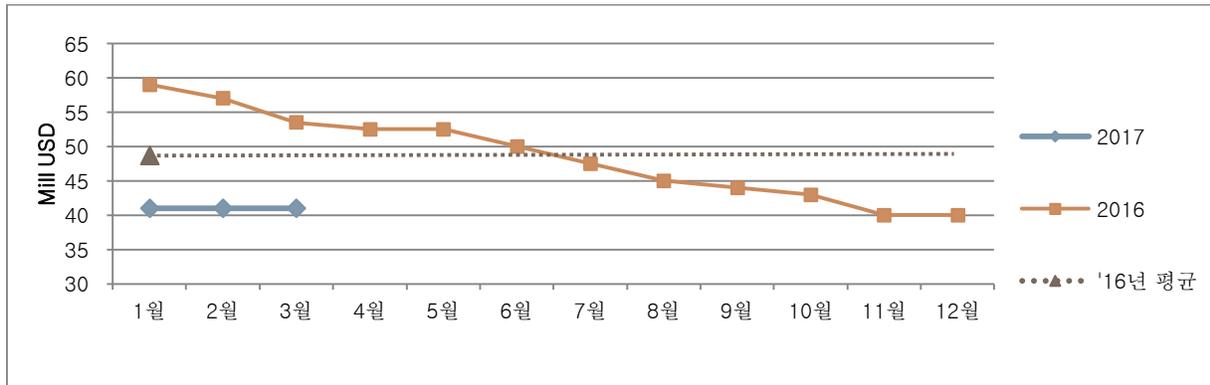
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00				62.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%				-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	41.00				41.0
		전월대비	2.5%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-23.4%				-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	30.00				30.0
		전월대비	3.4%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-25.0%				-16.5%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50				22.5
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%				-9.4%
CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75				12.3	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%				-	
	전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%				-11.4%	
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

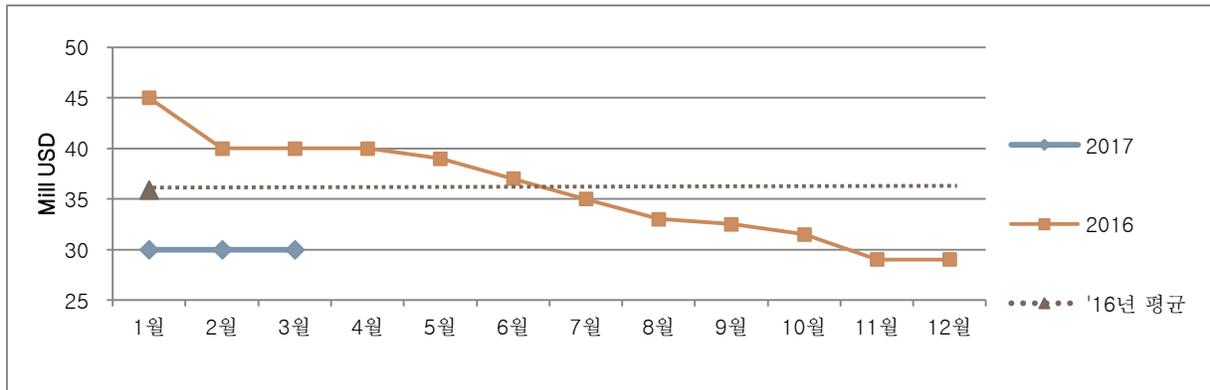


IV. TANKER

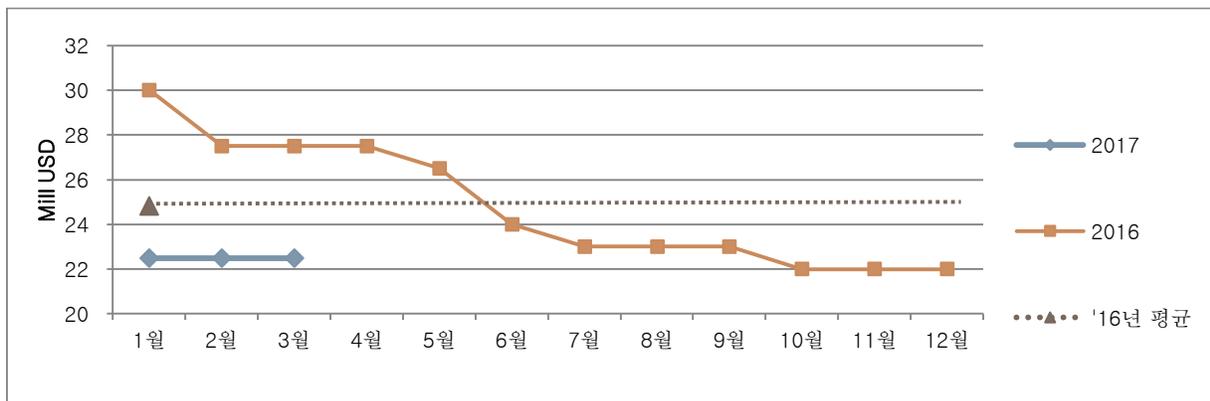
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	FRONT CIRCASSIA	306,009	1999	JAPAN	B&W		18.5	Chinese buyer (Kunlun)
TANKER	NISSOS ANAFI	115,666	2012	KOREA	B&W		28.5	Greek buyer
TANKER	OCEAN MARE	106,004	2006	KOREA	B&W		17	Indian buyer(Varun)
TANKER	NEW YORK STAR	73,869	2006	CHINA	B&W		14.5	US buyer
TANKER	ALAM BAKTI	47,999	2003	JAPAN	B&W		10.2	Singapore buyer
CHEM	EASTERN MERMAID	8,906	2004	JAPAN	B&W		9	Vietnam buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

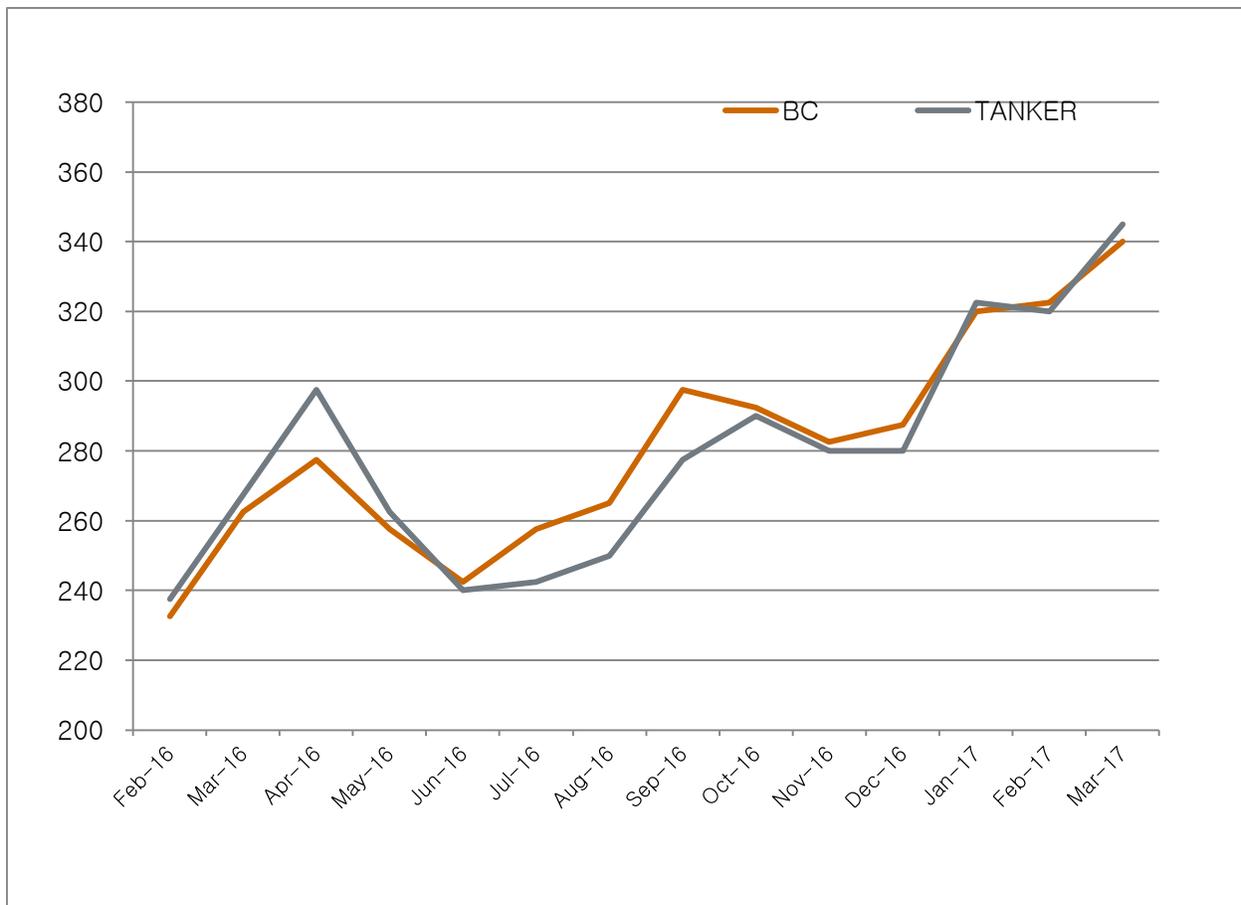
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HS BRUCKNER	42004	2009	CHINA	B&W	3534	TEU	5.7	undisclosed buyer
CONT	BENEDICT SCHULTE	51758	2009	KOREA	B&W	4253	TEU	6.5	undisclosed buyer
CONT	BARBADOS	52325	2010	PHILIPPINES(KOR)	B&W	4330	TEU	6.6	undisclosed buyer
CONT	SCT DISTINCTION	54308	2010	KOREA	B&W	4380	TEU	6.8	undisclosed buyer

V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 3 월	2017 년 3 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	329.17	23.9%	267.50	345.00	7.8%	29.0%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	327.50	22.3%	262.50	340.00	5.4%	29.5%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



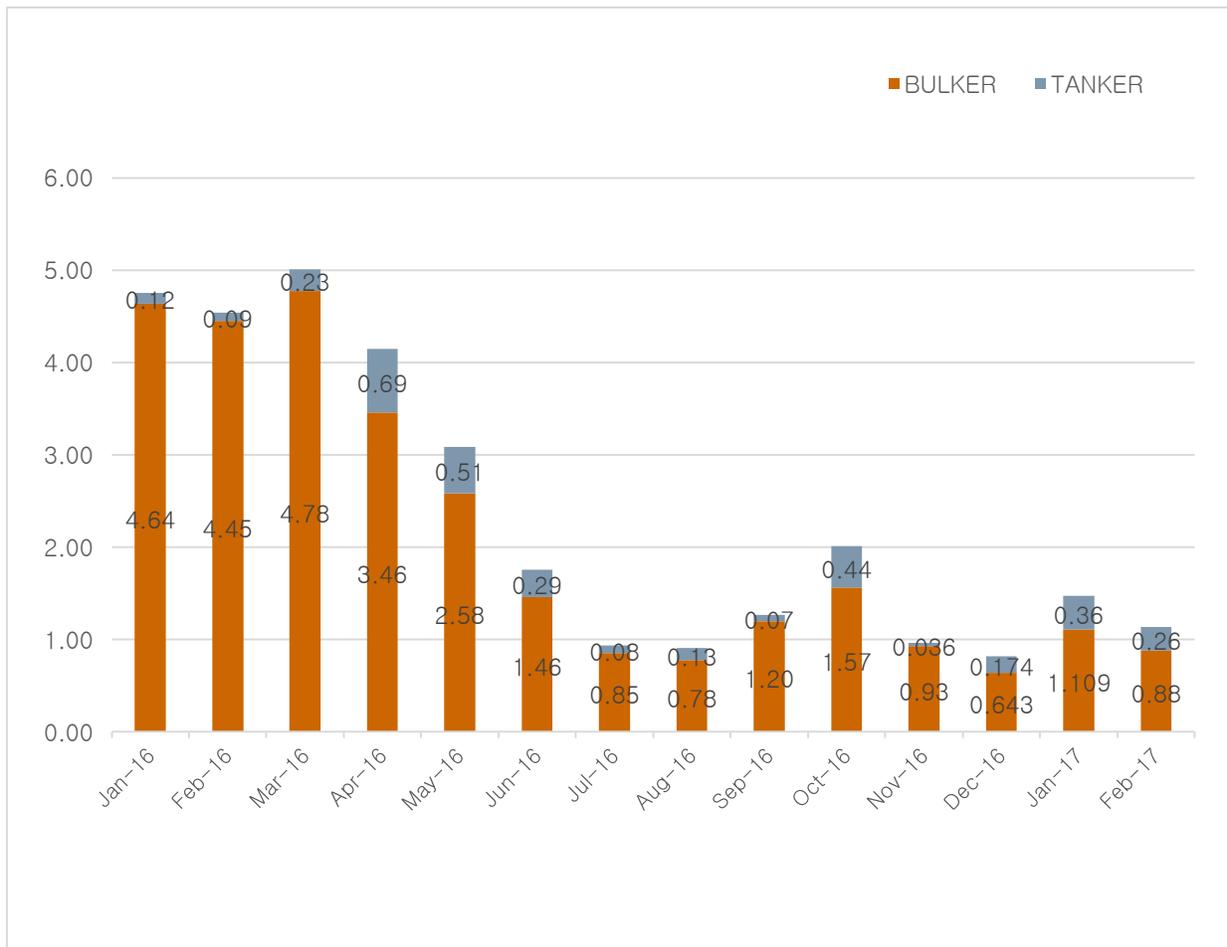


V. DEMOLITION

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	1.99	7.3%	41	9.6%	4.45	51	0.88	-80.2%	20	-60.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

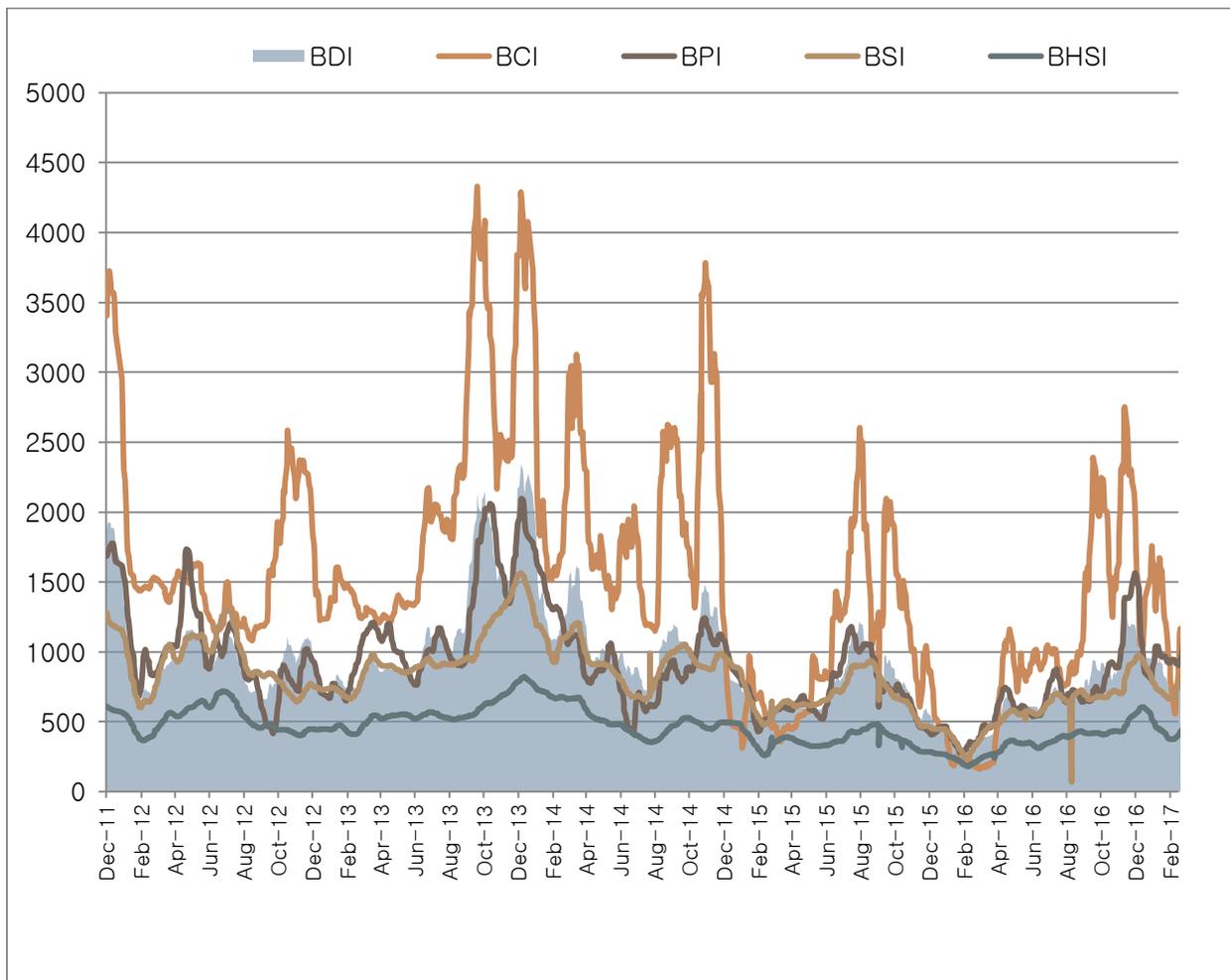
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	THOR HARMONY	47,111	13170	2002	INDONE SIA	B&W	345	All sub-conti options
BC	YAO FU	21,649	4699	1986	JAPAN	B&W	292	BANGLADESH
CONT	LESOTHO	81,819	6214	1997	JAPAN	SULZ	--	INDIA
CONT	AL ENCORE	61,441	22400	2003	JAPAN	SULZ	330	AS IS Philippines
CONT	BUXTAURUS	49,307	15808	1997	KOREA	SULZ	334	AS IS JEBEL ALI
CONT	BUXSTAR	49,307	15808	1997	KOREA	SULZ	330	AS IS HONG KONG
CONT	BOSUN	35,977	12654	2002	POLAND	B&W	317	AS IS PORT
CONT	LISSY SCHULTE	23,001	7834	1995	POLAND	SULZ	335	AS IS JEBEL ALI
CONT	COLOMBO	6,491	3206	1990	CHINA	B&W	260	AS IS BUSAN
LPG	LPG BRIDGE	8,082	0	1986	FRANCE	SULZ	368	INDIA
TANK ER	KRITI AMBER	45,614	12450	1995	UKRAIN E	B&W	345	AS IS Singapore



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-03-03	2017-02-24	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	939	875	64	2337	290
BCI	1227	1165	62	4329	161
BPI	1118	947	171	2096	282
BSI	846	809	37	1562	66
BHSI	462	428	34	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	321.50	-6.50	304.00	-3.00	311.50	10.00
IFO180	342.00	-9.00	348.00	5.00	412.00	14.00
MGO	507.00	-3.00	478.00	-4.00	507.50	-3.50

❖ 기준일 : 3 월 3 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-03-03	2017-02-24	CHANGE
미국달러	1142.00	1138.80	3.20
일본엔(100)	998.21	1010.16	-11.95
유로	1199.84	1205.14	-5.30
중국위안	166.09	165.93	0.16

❖ 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