

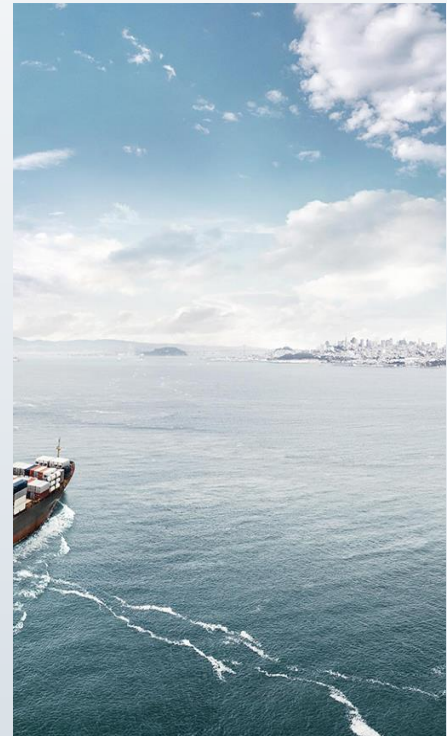


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.141

Updated March 14, 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

가스선 부문에서 신조발주 소식이 계속 이어지고 있다.

현대 중공업은 노르웨이 KNUTSEN OAS SHIPPING 으로부터 180,000 CBM LNG 선 한 척을 수주하였으며, 계약금액은 1 억 9,000 만 달러이며, 인도시기는 2019 년 2 분기이다. 이 LNG 운반선은 스페인 전력회사 이베르드롤라(IBERDROLA)에 용선되어 미국 코퍼스 크리스티(CORPUS CHRISTI)에서 수입할 LNG 를 운반할 예정이다.

지난달, 현대 중공업은 터키 KOLIN CONSTRUCTION 으로부터 170,000 m³급 FSRU(부유식 액화천연가스 저장 재기화 설비)수주했으며, 2017 년 1 월 HOEGH LNG 이 옵션 계약을 이행하면서 17 만m³급 LNG-FSRU 을 수주하기도 했었다.

현대삼호중공업은 지난 2015 년 노르웨이 'SEADRILL'사와의 계약 취소로 '애물단지' 신세였던 반잠수식 시추선 1 기를 유럽 해운사 'SEATANKER'에 3 억 7,000 만 달러에 받고 매각했다. 해당 시추선은 2015 년 선주사로부터 일방적인 계약취소 통보를 받은 뒤 국제기구를 통해 중재 절차를 밟고 있던 선박이다. 현대삼호중공업은 시추선을 매각함에 따라, 선주사인 'SEADRILL'로부터 받은 선수금 1 억 7,000 만 달러를 이자없이 반환하기로 했다.

2. 벌크선 시장동향

주요 경제 지표가 회복세를 보이면서, 해운업계에도 긍정적인 영향을 미치고 있다. 다우존스 산업평균지수 20,000 선을 웃돌며 호조세를 나타내고 있으며, 지난주에는 사상 처음으로 21,000 선을 넘어서기도 했었다. 이러한 상승세는 해운업계까지 이어져 BDI 지수가 2016 년 11 월 10 일 이후로 처음 1,000 선을 넘어섰다. 지난주 금요일 BDI 는 1,086 포인트로 마감했으며, 이는 전주대비 147 포인트 상승했다.

여러 경제 지표의 회복 징조와 운임 개선에 대한 기대로 인해, 선가 역시 상승세를 보이고 있다. 보인다. 특히 수프라막스와 핸디사이즈의 매입 수요가 꾸준히 이어지고 있다.

I . MARKET OVERVIEW

캄사르막스 부문에서는 회생 계획 중인 일본 UNITED OCEAN GROUP (현재 유일하게 일본 건조 선령 5 년이하 캄사르막스 매각 대상선을 보유)이 M/V "UNITED PRESTIGE" (81,918 DWT/BLT 2014 AT TSUNEISHI IN JAPAN) 을 2,230 만 달러로 매각했다. 이는 2016 년 7 월 각각 1,770 만/1,780 만 달러로 매각된 M/V "UNITED LEGACY" (81,300 DWT/BLT 2014 OSHIMA JAPAN) & M/V "OCEAN LORD" (82,134 DWT/BLT 2014 TSUNEISHI JAPAN)와 비교해 본다면 상당한 선가개선이 있었음을 볼 수 있다. 캄사르막스 "NCS BEIJING" (81,508 DWT, BLT 2009, UNIVERSAL S.B.) 또한 1,475 만 달러로 이탈리아의 RIMORCHIATORI RIUNITI 에게 매각되면서 이 부문의 안정적인 선가 흐름을 보여주었다.

수프라막스 부문에서는 비교적 선가가 낮은 중국 건조선들을 찾는 바이어들이 늘고 있다. 'DOLPHIN 57'선형 "FELIZ N" (56,803 DWT, BLT 2010, TAIZHOU KOUAN SB, C4X30T)이 870 만 달러로 매각되었으며, DIAMOND 53'선형 "TUBARAO" (53,352 DWT, BLT 2007, SHANGHAI CHENGXI, C4X36T)은 715 만 달러로 매각되었다.

3. 탱커선 시장동향

벌크선 시장에 비해 상대적으로 거래량이 많지는 않지만, 탱커선 전선형에 걸쳐 바이어들의 매입관심도가 높아지고 있다.

3 주전, VLCC "DHT PHOENIX" (307,200 DWT BLT 1999 DAEWOO)이 1,850 만 달러로 MERCURIA 에게 매각된 이후, VLCC 'DHT ANN'(309,000 DWT, JAPANESE 2001 BLT)이 2,100 만 달러에 매각되었다. 바이어인 인도네시아의 BUMI 사는 유류 저장을 위해 'DHT ANN' 을 매입한 것으로 알려졌다.

덴마크 선사 TORM 사가 MR 탱커선 "TORM MARY" (45,990 DWT, BLT 2002, STX SB (JINHAE))와 "TORM HELENE" (99,999 DWT, BLT 1997, HYUNDAI HI (ULSAN))가 SALE & LEASE BACK 조건으로 매각하였다. TORM 사는 이와 함께 정기 검사를 앞두고 있는 "TORM ANNE" (45,507 DWT, BLT 1999, HALLA ENG)을 700 만 달러로 매각하였다. TORM 사는 작년부터 이어진 프로젝트선 시황 부진으로 2016 년 순손익 1 억 4,200 만 달러 적자에 달하였고 이를 개선하기 위해 선박금융딜과 선박매각을 추진한 것으로 보여진다.

I . MARKET OVERVIEW

지난 주에 "DENSA ORCA" (158,322 DWT BLT 2012 HYUNDAI HEAVY)의 매각이 진행되었다. 검선했던 바이어업체 12 곳이나 되었고 가장 높은 오퍼 금액은 4,050 만 달러로 알려졌다, 결국 선주가 해당 선박의 매각을 철회하였다.

4. 해체선 시장동향

해체선 시장에 대상선 부족상태가 계속되고 있다. 이로 인해 캐쉬바이어들은 선박확보를 위해 분주했으며, 선가에는 투기성이 높은 프리미엄이 지불되었다. 캐쉬바이어들은 선가상승에 승부수를 걸었지만, 로컬해체시장에서 해체선 수요가 다시 늘어날 지가 관건이다

인도 해체시장은 AS IS 로 매각된 선박과 이미 해체야드로 이동한 선박을 포함하면 가장 많은 해체선을 확보하고 있다. 하지만 방글라데시 로컬철강가격이 상승하고 있어, 방글라데시 해체선 시장이 경쟁력을 회복할 수 있을 것이다. 방글라데시에서 해체 매각된 PCC 선이 LDT 당 365 달러를 받은 것으로 알려졌다.

최근 상승세를 보여온 중국 해체 시장은 다시 약하락세로 반전되었다.

II . ISSUE & TREND

1. 글로벌 해운 불황에도 벌크선 '나홀로' 호황

글로벌 해운업황이 침체를 면하지 못하고 있지만 벌크선은 '나 홀로' 기지개를 켜고 있다. 벌크선업황은 지난해 상반기 역대 최저 수준으로 고꾸라졌다가 최근 빠른 속도로 회복되는 추세다. 해운업계에선 "그나마 벌크선업황이 회복세를 보이면서 최악의 터널은 지났다"는 분석이 나온다.

◆바닥 찍고 다시 치솟은 BDI

벌크선 운임을 대표하는 발틱운임지수(BDI)는 지난 10 일 1086 을 기록했다. 역대 최저 수준인 290 까지 떨어진 지난해 2 월과 비교하면 274.5% 상승했다. 벌크선 시황을 가시적으로 보여주는 지표인 BDI 가 큰 폭으로 상승하면서 업계는 안도하는 분위기다.

BDI 는 2008 년 5 월 11,793 까지 올랐다가 글로벌 금융위기 여파로 급격히 추락했다. 이후 물동량 감소와 벌크선 공급 과잉, 운임 하락 등이 이어지면서 었친 데 덮친 격이 됐다. 하락세가 멈춘 것은 오랜 기간 계속된 불황 탓에 지난해를 기점으로 파산하거나 공급을 줄인 벌크선사가 많아졌기 때문으로 풀이된다. 일부 업체 파산으로 공급 과잉 문제가 완화되고 있다.

중국 영향도 큰 것으로 나타났다. 중국이 지난해 자국 철강산업 구조조정으로 수입량을 늘리면서 물동량이 증가했다. 중국은 세계 철광석 교역의 3 분의 2 를 차지한다. 원자재시장이 활성화되면 벌크선사는 물동량을 늘릴 수 있고 운임까지 높게 받을 수 있다. 해운업계 관계자는 "올해 벌크선사들의 실적은 기대해 볼 만하다"며 "보수적으로 전망해도 최소한 악화되지는 않을 것"이라고 말했다.

◆올해 실적 장밋빛 전망

벌크선업황의 회복세는 내년까지 계속될 전망이다. 2015 년과 지난해 어려운 업황 탓에 벌크선 발주가 저조해서 올해나 내년에 인도될 선박이 예년보다 적을 것으로 예상기 때문이다. 보통 벌크선사는 발주 시점으로부터 2 년 뒤 인도한다.

II . ISSUE & TREND

글로벌 해운분석업체인 클락슨은 올해 평균 BDI 를 924 로 전망했다. 지난해 평균 BDI(626)에 비하면 47.6% 높아질 것이란 관측이다. 팬오션 관계자는 "올해 평균 BDI 는 900 초반을 유지할 것으로 전망하고 있다"며 "지난해보다 사업 환경이 좋아지면서 벌크선사들의 실적 개선을 예상하는 분위기"라고 말했다.

최근 팬오션 대한해운 KSS 해운 등 국내 주요 벌크선사 주가가 크게 오른 것도 이런 회복세가 반영됐기 때문이다. 증권가에서는 팬오션의 올해 영업이익이 지난해(1679 억원)보다 30% 이상 높은 2,200 억원대가 될 것으로 보고 있다. 대한해운도 영업이익이 지난해보다 17%가량 늘어나 1,000 억원을 넘어설 것으로 전망했다.

업계에선 한국 해운이 기초 경쟁력을 높일 방안으로 벌크선사를 키워야 한다는 목소리도 나온다. 매년 운송 계약을 맺는 컨테이너선사와 달리 벌크선사는 계약 기간이 5 년 안팎으로 길어 상대적으로 안정적이기 때문이다. 팬오션은 지난달 28 일 세계 최대 펄프업체 피브리아와 7,200 억원 규모의 펄프 운송 계약을 했다. 팬오션은 포스코 현대제철 등과도 장기 운송계약을 맺고 있다.

2. 글로벌 해운동맹, 한진해운사태 재발 방지책 마련 부심

글로벌 해운동맹들이 4 월 출범을 앞두고 제 2 의 한진해운 사태를 막기 위한 안전대책을 마련하려는 움직임을 보이고 있다.

10 일 미국 해운전문매체 저널오브커머스에 따르면 한진해운 사태를 계기로 글로벌 해운동맹들에서 회원사가 파산하더라도 화주들의 피해를 최소화할 수 있는 대책을 마련해야 한다는 목소리가 높아지고 있다. 글로벌 해운업계는 4 월부터 2M+현대상선, 오션, 디얼라이언스 등 3 개 글로벌 해운동맹으로 재편된다.

저널오브커머스는 윌리엄 도일 미연방해사위원회 위원의 말을 인용해 "한진해운 사태가 해운사, 화주, 정부에 경각심을 불렀다"며 "해운동맹들은 회원선사가 도산하더라도 화물운송이 지속될 수 있도록 대책을 마련해야한다"고 지적했다.

II . ISSUE & TREND

디얼라이언스는 새로운 글로벌 해운동맹 가운데 가장 먼저 회원선사의 파산 시 비상대책을 마련했다. 디얼라이언스는 회원선사가 파산할 경우 활용할 수 있는 독립기금을 운영하기로 했다. 한진해운이 지난해 8 월 말에 법정관리를 신청한 뒤 용선료, 터미널 이용료 등 하역에 필요한 자금을 마련하지 못했고 한진해운 선박이 가압류되거나 해상을 떠돌면서 물류대란이 일어났다.

디얼라이언스는 회원선사가 파산할 경우 한진해운 사태처럼 운송차질이 빚어지지 않도록 독립기금을 활용하겠다는 것이다. 디얼라이언스 소속 선사인 K 라인 관계자는 “화주들이 한진해운 사태를 겪으면서 안전망이 필요하다는 요구를 했다”며 “디얼라이언스가 해운동맹 최초로 비상계획을 발표하게 돼 자랑스럽다”고 말했다.

해운동맹 체제에서 한 회원선사가 파산할 경우 다른 회원선사까지 그 피해를 입을 수 있다. 해운동맹 소속 회원선사들은 선복교환을 통해 다른 회원선사 선박을 이용해 화물을 운송하기 때문이다. 디얼라이언스 소속의 또 다른 회원선사인 하팍로이드 관계자는 “다른 회원선사가 나르는 화물이 항구까지 운송될 수 독립기금을 운영할 것”이라고 말했다.

디얼라이언스가 파산대책을 내놓은 만큼 경쟁상대인 2M 과 오션도 대책마련에 나설 수 있다.

2M 은 미주노선(아시아-북미 노선)에서는 현대상선 배에 화물을 실을 경우 화주들에게 다시 확인하기로 했다. 하지만 유럽노선과 미국동부 노선에서는 현대상선 배에 화물을 싣지 않겠다고 밝혔다.

3. 원자재 랠리, 현실의 벽 부딪히다...'2 가지' 점검할 때

원자재 랠리가 현실세계의 벽에 부딪혔다. 이번주 구리는 미 대선 이후 처음으로 50 일 이동평균선 밑으로 움직였고 원유는 8~9 일 이틀 동안 7% 넘게 급락했다.

앞서 원자재는 강력한 펀더멘털을 따라 랠리를 펼쳤다. 중국 공장이 되살아나고 광공업 투자도 반등한 것이 작용했다. 하지만 최근 가격 움직임이 너무 앞섰다는 경고음이 나오고 있다고 월스트리트저널(WSJ)은 진단했다.

II . ISSUE & TREND

산업 전반에 감초처럼 쓰이며 경제활동 동향을 보여줘 '닥터 코퍼'로 불리는 구리는 지난 11 월 한 달 동안만 30% 급등했다. 하지만 공면 측면 이슈와 트럼프발 재정 부양 기대감은 세계 최대 구리 소비국인 중국에서 수요성장 둔화로 가려졌다. 구리를 가장 많이 사용하는 전력분야 인프라에 대한 중국 투자는 2016 년 여름 이후 크게 줄었다. 중국에서 구리 수입 증가율은 2016 년 2 분기 34%에서 2017 년 1,2 월 2%로 크게 둔화했다.

철광석 랠리는 지지를 받고 있지만 중국 인민은행의 긴축적 스탠스와 주택시장 억제가 결국 영향을 끼칠 것이라고 WSJ 는 내다봤다. 원유는 석유수출국기구(OPEC)의 감산에도 미국의 재고와 생산 증가 때문에 위기를 맞고 있다.

미국의 원유시추공 수가 6 월 이후 거의 두 배로 늘었다. 하지만 미국 셰일오일 생산은 2014 년 고점을 크게 밑돌고 있으며 유가 반등으로 생산활동이 얼마나 급증할지는 미지수다. 글로벌 경제 회복과 광공업 자본지출의 축소를 감안하면 원자재가 당장 붕괴할 것이라고 믿을 이유는 거의 없다.

그러나 현재의 글로벌 성장세가 미국 연방준비제도의 긴축과 중국 둔화 속에서도 지속 가능한지를 확인할 강력한 증거가 필요하다고 WSJ 는 지적했다. WSJ 는 '도널드 트럼프 미국 대통령의 인프라 열망은 원자재 강세의 최대 배경이지만 헬스케어와 세금 이슈에 다소 밀렸다'며 '원자재가 숨고르기할 때'라고 덧붙였다.

4. 국제유가 다시 하락세...해양플랜트 '찬물'

오름세를 보였던 국제 유가가 다시 하락하면서 해양플랜트 시장 회복을 기대했던 조선업계의 표정이 어두워졌다. 발주 시기를 늦추는 것은 물론 기존 계약 물량에 대한 인도 시기도 지연되고 있어 조선소들의 어려움이 가중되고 있다.

지난 1 월 삼성중공업은 영국 BP 가 발주한 매드독(Mad Dog)II 프로젝트의 부유식 해양 생산설비(FPU)를 12 억 7,000 만달러에 수주했다. 저유가로 국내 조선업계의 해양플랜트 수주 소식이 끊긴 지 1 년 6 개월 만의 낭보였다. 또 2 월에는 현대중공업이 터키 발주사로부터 LNG-FSRU 1 척을 수주하고, 추가로 1 척을 수주할 수 있는 옵션 계약을 체결했다. 구체적인 수주 금액은 알려지지 않았지만 현재 시가를 감안하면 2 억 3,000 만달러 수준으로 추정된다.

II . ISSUE & TREND

연초부터 해양플랜트 수주 소식이 이어지면서 자연스레 업계의 기대감도 높아졌다. 발주량이 급감한 선박을 대신해 침체된 시장을 끌어올릴 핵심 선종으로 부상했다. 하지만 이달 들어 국제 유가가 요동치면서 해양플랜트 시장이 다시 얼어붙고 있다. OPEC의 감산 노력에도 불구하고, 미국 원유재고량이 역대 최고치를 기록하면서 국제 유가가 배럴당 50 달러 밑으로 떨어졌다.

업계 관계자는 "글로벌 석유개발 업체들은 그동안 기술개발을 통해 해양유전개발 프로젝트의 손익분기점을 배럴당 40 달러까지 낮추는데 성공했지만 여전히 국제 유가의 불확실성이 큰 변수로 작용하고 있다"며 "심리적 마지노선이 50 달러 수준인 점을 감안하면 당분간 해양플랜트 발주는 어려울 것으로 보인다"고 말했다.

아울러 글로벌 해양시추 업체의 파산 가능성까지 제기되면서 국내 조선 3사의 불안감은 더욱 높아지고 있다. 노르웨이 '시드릴(Seadrill)'은 채권단과 진행 중인 80 억달러의 채무 만기 연장과 10 억달러 이상의 신규 자금 조달 협상에 난항을 겪고 있다.

시드릴은 삼성중공업·대우조선해양·현대삼호중공업 등 국내 주요 시추설비 수주계약의 약 22%를 차지하는 주요 선주로, 3사와 체결한 계약규모만 3 조원이 넘는다. 시드릴이 파산할 경우 드릴십 등 시추설비에 대한 대금을 제대로 받기 어렵게 된다.

자금난에 처한 시드릴은 앞서 현대삼호중공업에 발주한 6,500 억원 규모의 세미리그선 계약을 취소했으며, 대우조선해양과 삼성중공업에 발주한 드릴십의 인도 시기를 연기한 바 있다.

이상우 유진투자증권 연구원은 "OPEC의 감산 조치 이후 유가가 회복됐지만, 셰일가스로 인해 유가 상승에는 제한이 있다"며 "이미 수주한 드릴십에서도 문제가 발생할 경우 수익성 보장이 더욱 어려워질 수 있어 대형 조선 3사의 부담감은 더욱 커질 것"이라고 말했다.

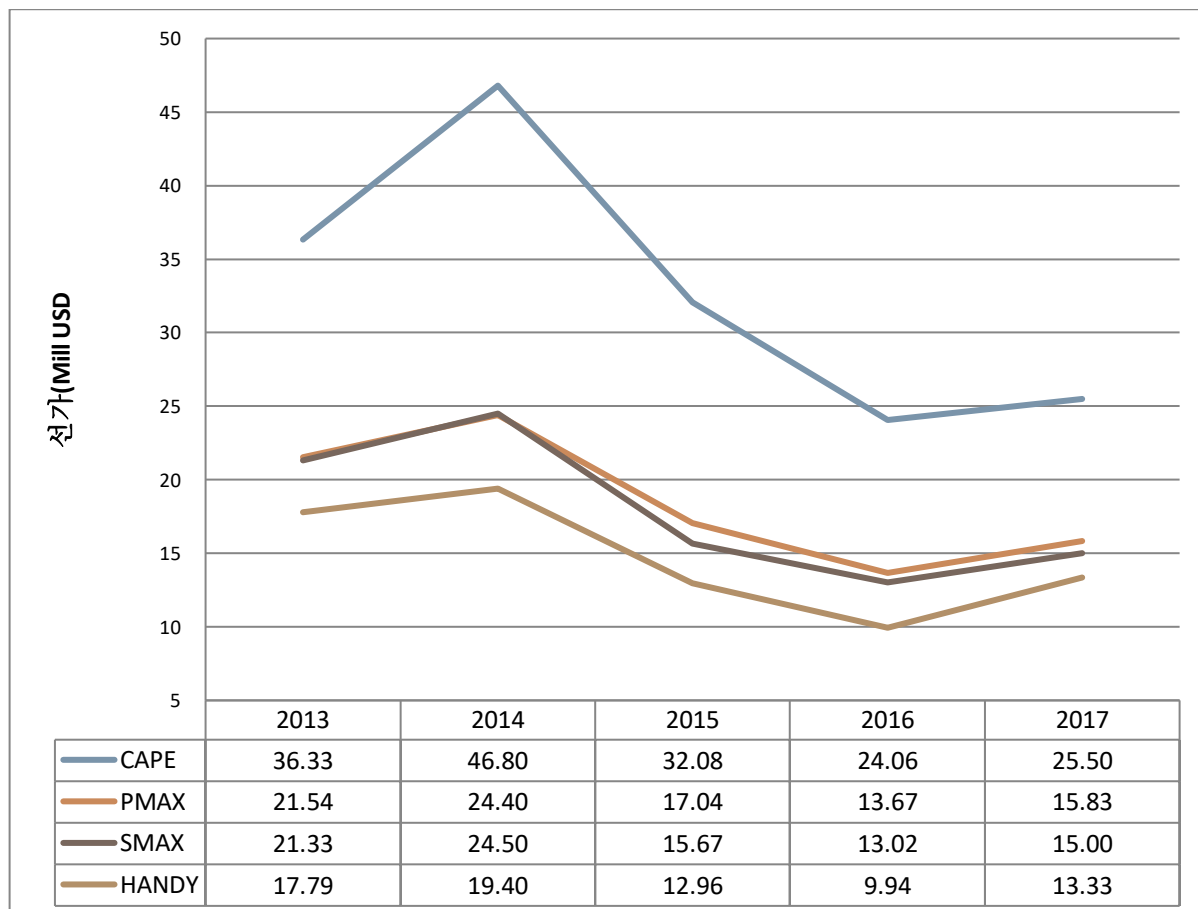
III . BULK CARRIER

(◆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%	25.50 6%
Panamax 76K	21.54 -2%	24.40 13%	17.04 -30%	13.67 -20%	15.83 16%
Supramax 56K	21.33 -4%	24.50 15%	15.67 -36%	13.02 -17%	15.00 15%
Handysize 32K	17.79 2%	19.40 9%	12.96 -33%	9.94 -23%	13.33 34%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

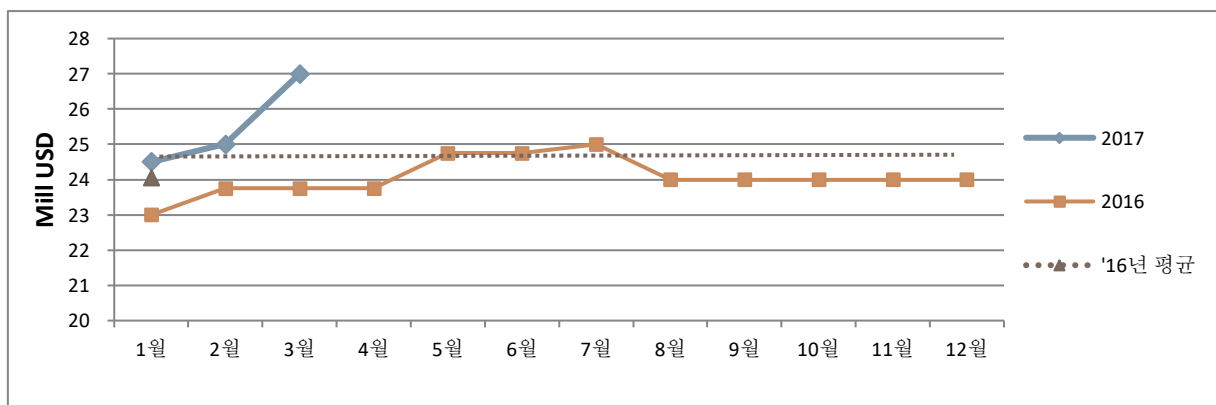
(◆선령 5 년기준, Million USD)



III . BULK CARRIER

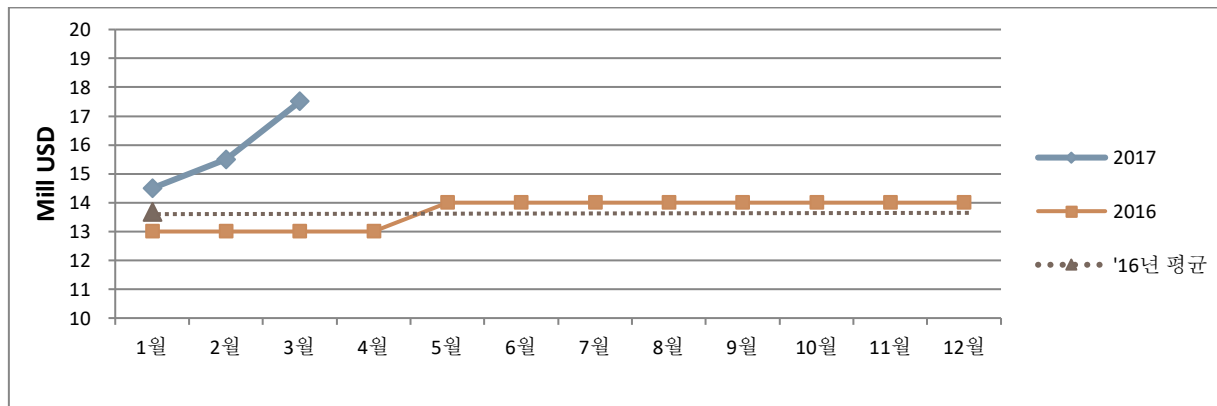
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	27.00				25.5
		전월대비	2.1%	2.0%	8.0%				-
		전년대비	6.5%	5.3%	13.7%				6.0%
	PMAK 76k	선가	14.50	15.50	17.50				15.8
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%				-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%				15.9%
	SMAK 56k	선가	14.50	15.00	15.50				15.0
		전월대비	3.6%	3.4%	3.3%				-
		전년대비	11.5%	25.0%	29.2%				15.2%
	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
	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

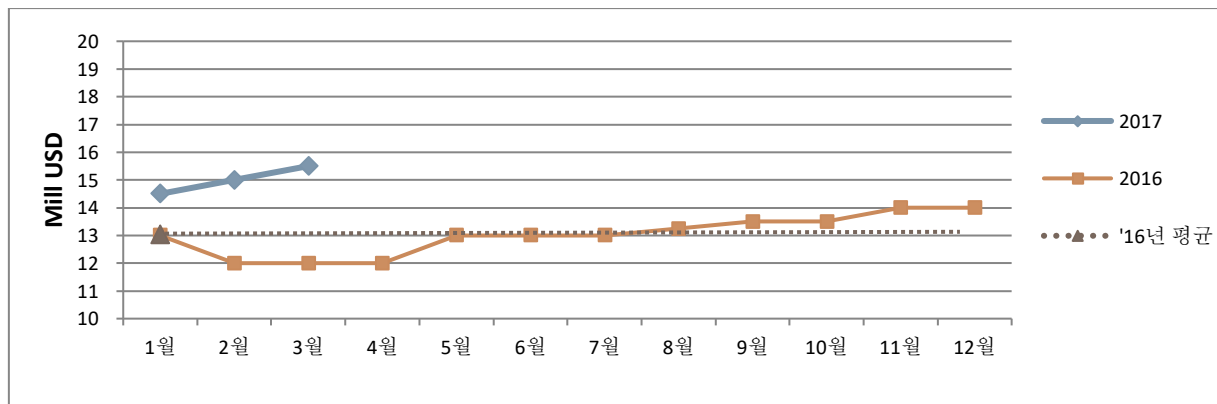


III. BULK CARRIER

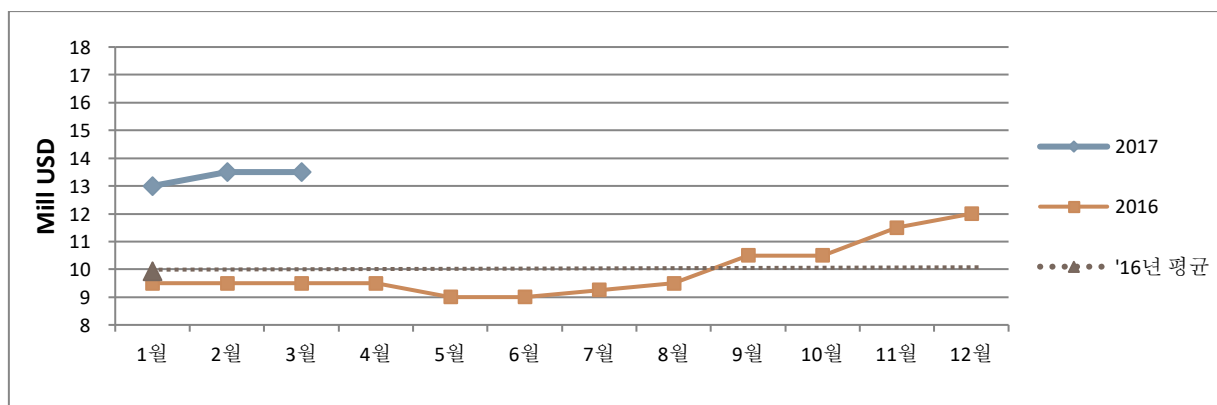
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	UNITED PRESTIGE	81,918	2014	JAPAN	B&W		22.3	Greek buyer (Alassia Newships Management)
BC	NCS BEIJING	81,508	2009	JAPAN	B&W		14.75	Italian buyer (Rimorchiatori Riuniti)
BC	JS MEKONG /JS TAMISE /JS MISSISSIPPI /JS MISSOURI /JS NARMADA /JS SANAGA /JS YANGTSE	63,500	2013	CHINA	B&W	C 4x35t	153	USA buyer(Eagle bulk)
BC	JS COLORADO /JS AMAZON	63,500	2012	CHINA	B&W	C 4x35t		
BC	FELIZ N	57,000	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	8.7	Undisclosed buyer
BC	TUBARAO	53,557	2007	CHINA	B&W	C 4x36t	7.15	Greek buyer, SS/DD due
BC	NAVIOS IONIAN	52,068	2000	JAPAN	SULZ	C 5x30t	5.5	Chinese buyer
BC	IKAN JAHAN	32,326	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30t	10	European buyer
BC	OCEAN HARMONY	31,882	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.6	Hong Kong buyer (Pacific Basin)
BC	GIZA I	31,842	2002	JAPAN	MITSU	C 4x30t	5.3	Undisclosed buyer
BC	SOUND FUTURE	29,156	1996	CHINA	B&W	C 4x25t	-	Greek buyer, bank sale

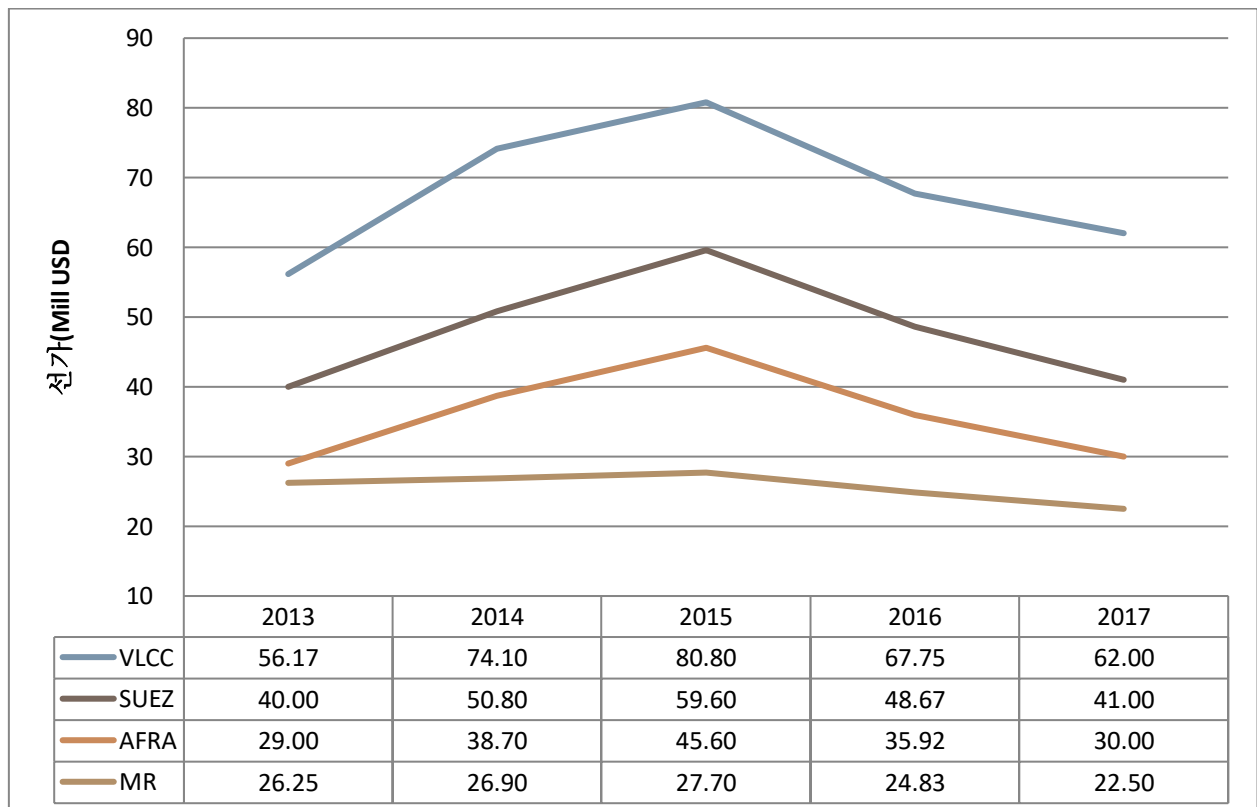
IV. TANKER

(❖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

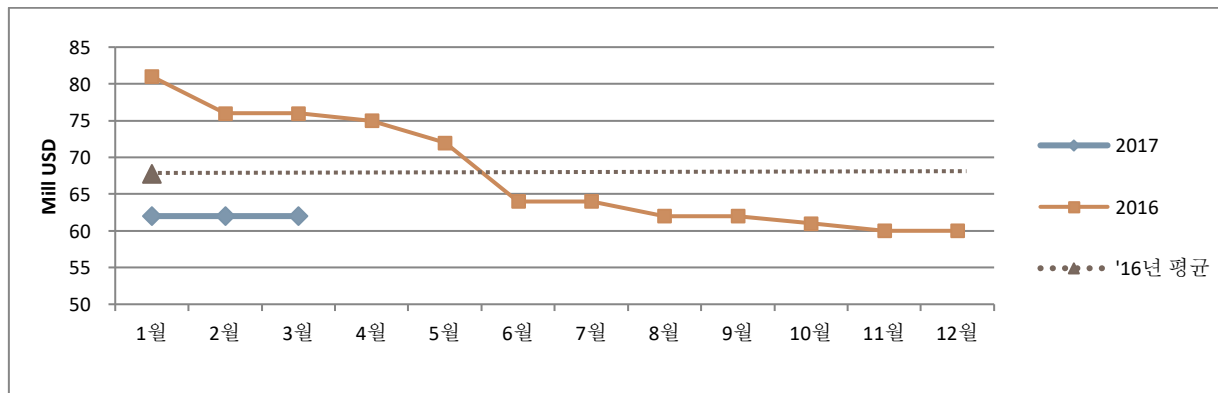
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

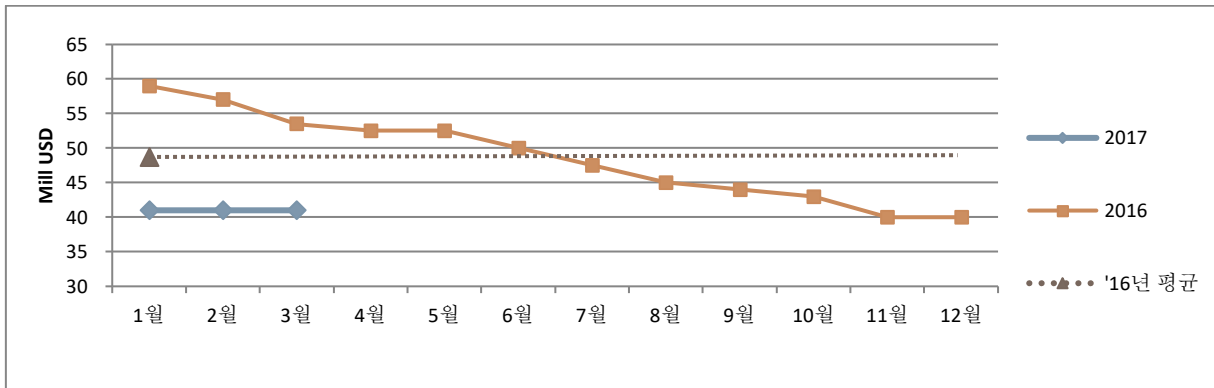
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00				62.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%				-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	41.00				41.0
		전월대비	2.5%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-23.4%				-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	30.00				30.0
		전월대비	3.4%	0.0%	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%
2016	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%
	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

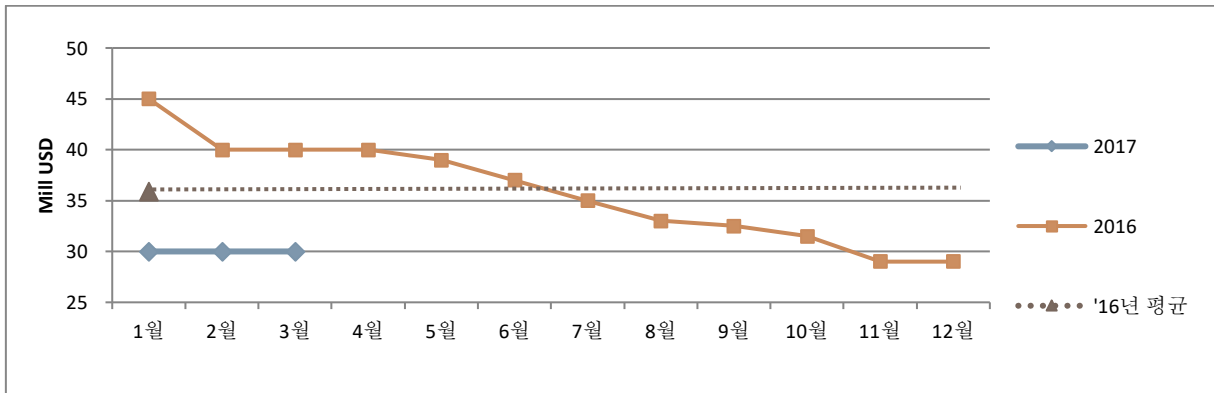


IV. TANKER

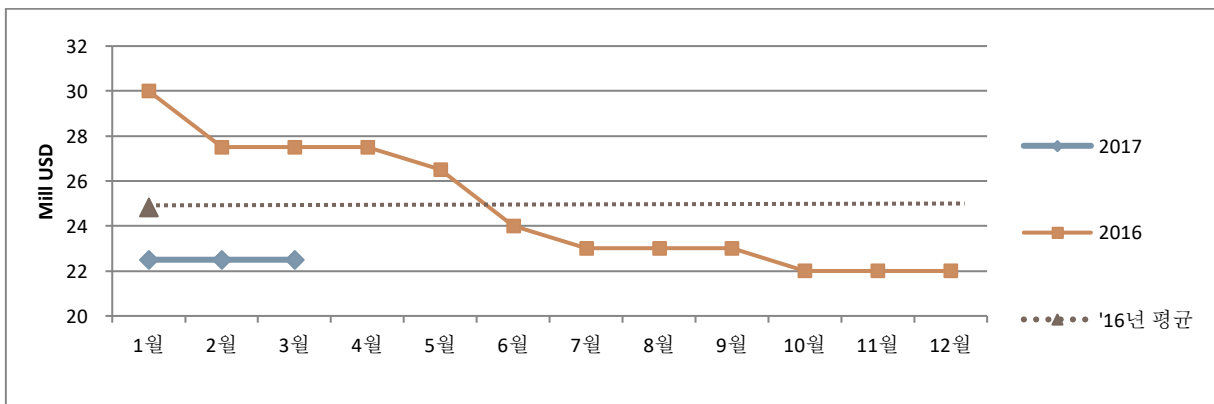
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	DHT ANN	309,000	2001	KOREA	B&W		21	Malaysian buyer (Bumi Armada)
TANKER	THEANO	47,198	1997	JAPAN	B&W		5.8	undisclosed buyer
TANKER	TORM ANNE	44,900	1999	KOREA	B&W		7	undisclosed buyer
CHEM	FAIRCHEM KISO (stst)	21,167	2011	JAPAN	B&W		21.8	Undisclosed buyer, incl 3+1+1 yrs tcb
LPG	PGC DARKO KING	6,665	1997	JAPAN	B&W		4.3	Vietnamese buyer (FGAS Petrol JSC)
LPG	GAS BANGKA	3,994	2010	JAPAN	B&W		7	Vietnamese buyer (FGAS Petrol JSC)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

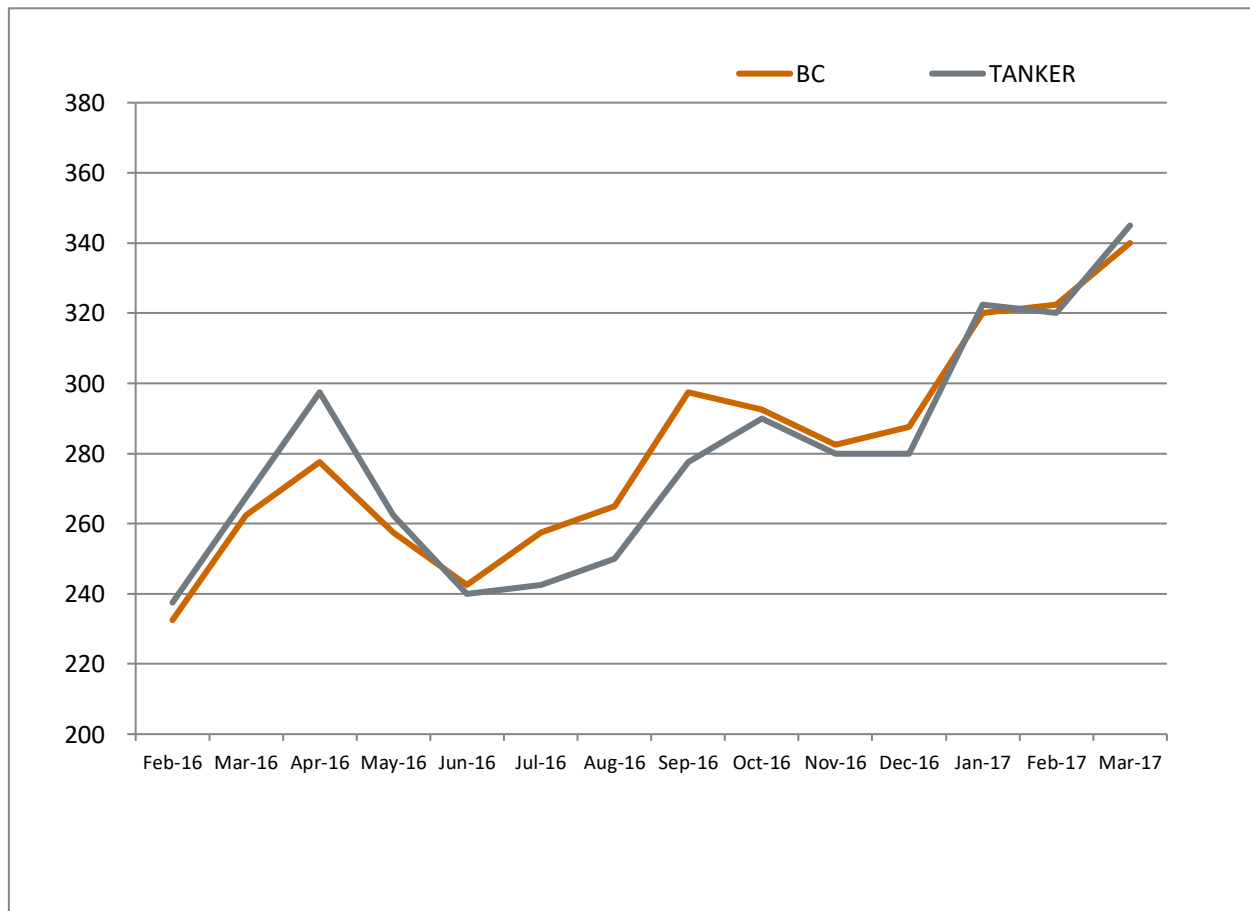
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	AMERICA FEEDER	7300	1997	TURKEY	MAN	584	TEU	2	Filipino buyer

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)

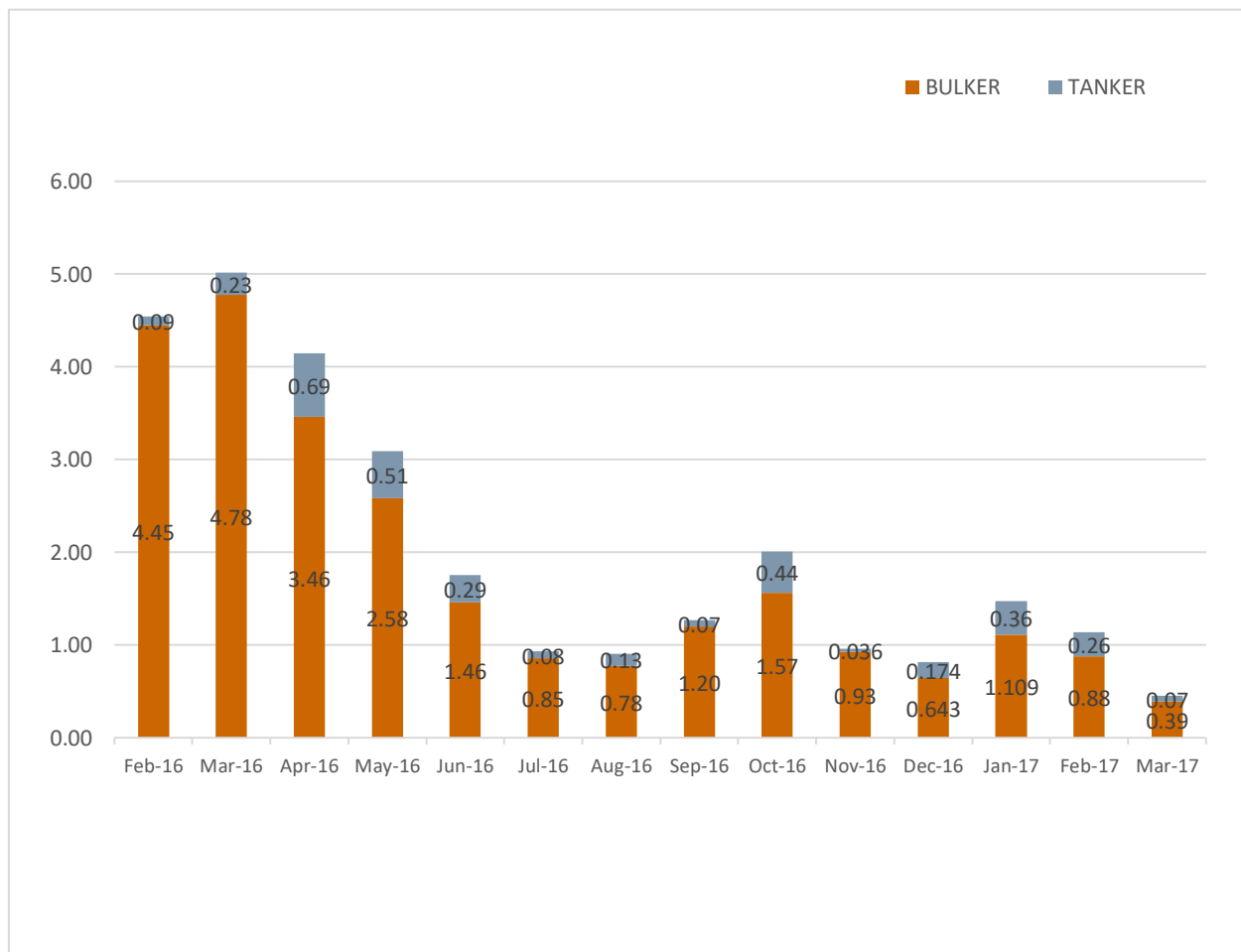


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 3 월		2017 년 3 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	0.68	23.9%	8	17.4%	0.23	4	0.07	-72.2%	2	-50.0%
BC	27.34	428	2.38	8.7%	50	11.7%	4.78	67	0.39	-91.9%	9	-86.6%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

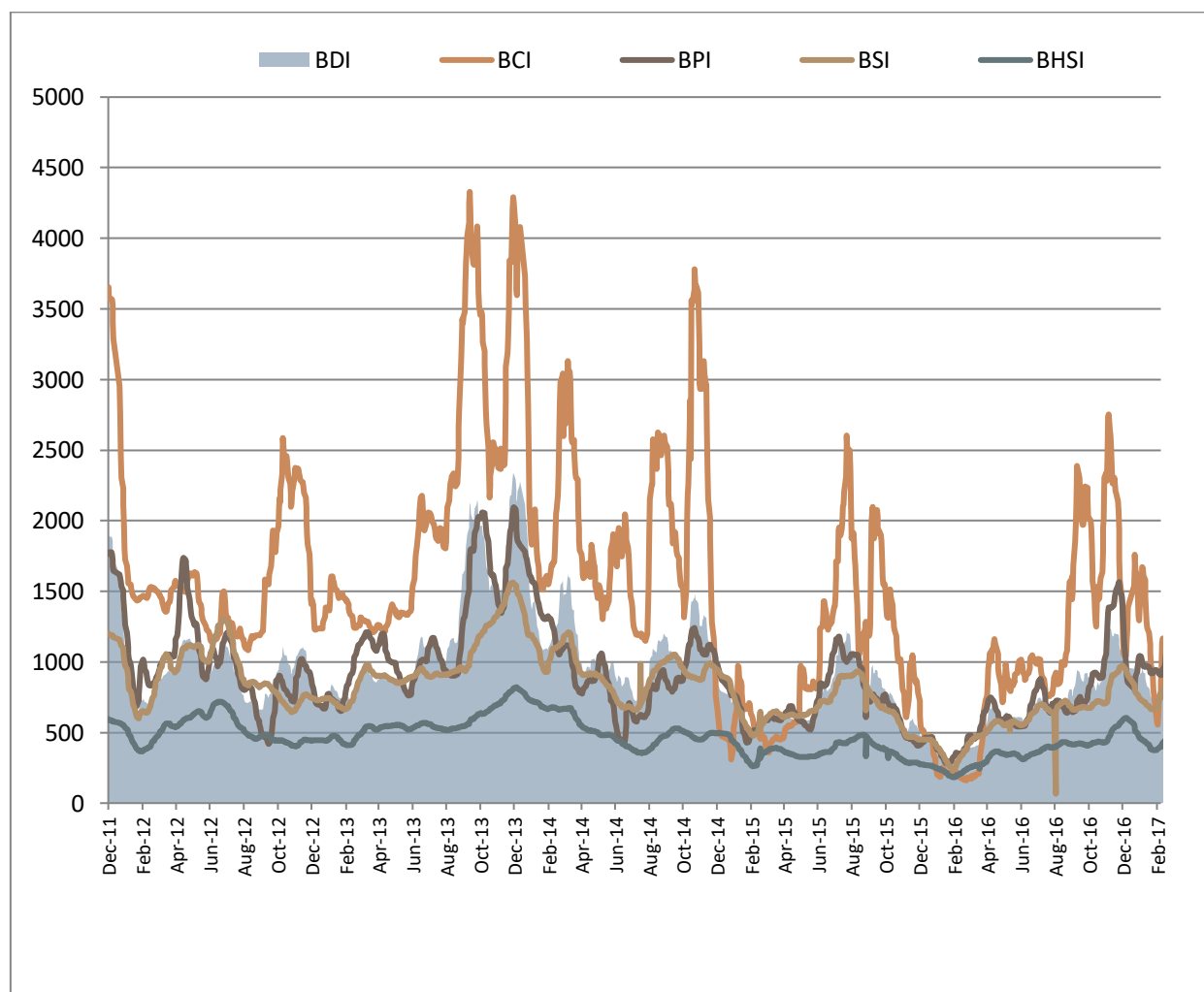
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	CSK GRANDEUR	170,170	21463	2000	KOREA	B&W	350	AS IS Singapore
BC	LIWA	70,728	10640	1995	BRAZIL	SULZ	352	INDIA or PAKISTAN
CHE M	SENTINEL 1	51,546	10476	1985	KOREA	SULZ	360	BANGLADESH
CONT	MSC DIDEM	42,427	14066	1987	KOREA	SULZ	350	INDIA
CONT	MERATUS JAVA	28,366	9702	1997	KOREA	B&W	352	BANGLADESH
CONT	THORSTREAM	23,007	7743	1998	POLAND	SULZ	354	INDIA, Green Recycling
PCC	TOPAZ ACE	14,696	13352	1995	KOREA	B&W	365	BANGLADESH
ROR O	ATLANTIC RUNNER	17,565	8920	1992	GERMA NY	SULZ	361	BANGLADESH

VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-03-10	2017-03-03	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1086	939	147	2337	290
BCI	1789	1227	562	4329	161
BPI	1211	1118	93	2096	282
BSI	874	846	28	1562	66
BHSI	495	462	33	821	183



VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	312.00	-9.50	294.50	-9.50	294.50	-17.00
IFO180	335.50	-6.50	324.50	-23.50	347.00	-65.00
MGO	489.50	-17.50	459.50	-18.50	496.50	-11.00

❖ 기준일 : 3 월 10 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-03-10	2017-03-03	CHANGE
미국달러	1156.10	1142.00	14.10
일본엔(100)	1003.95	998.21	5.74
유로	1222.34	1199.84	22.50
중국위안	166.90	166.09	0.81

❖ 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)	
교육	해운물류전문인력 양성교육 단기과정 <제 33 기>	3.27 (월) ~ 4.28 (금)	한국해사문제연구소 해운물류교육원	-해양수산부가 해운·항만물류 전문인력 양성사업으로 추진하는 해운물류 전문인력 양성교육 단기과정 -5 주, 주 4 일, 16:00~19:00, 총 66 시간
포럼	ANNUAL HONG KONG SHIP FINANCE FORUM	4.6 (목)	Renaissance Harbour View Hotel Hong Kong (Marine 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