

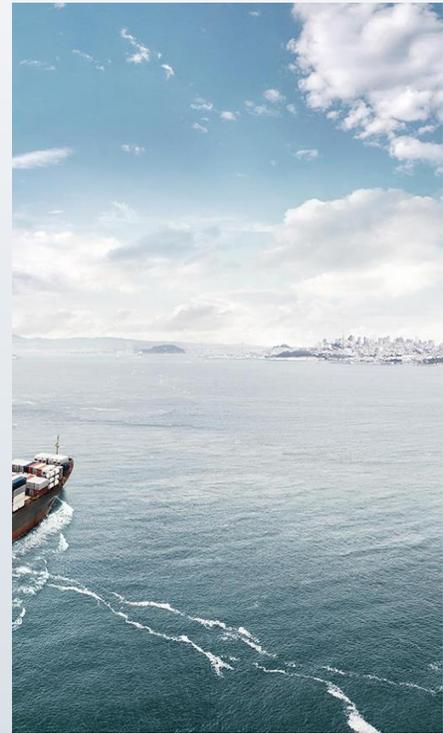


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.142

Updated March 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	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

현대삼호중공업은 세계 최초로 액화천연가스(LNG) 추진 대형선박 수주에 성공했다.

현대삼호중공업은 최근 러시아 국영 해운사인 소브콤플로트(SOVCOMFLOT)로부터 114,000 톤급 LNG 추진 유조선 4 척을 약 2억 4,000 만달러에 수주하는데 성공했다고 19 일 밝혔다. 이번에 수주한 선박은 길이 250 미터, 폭 44 미터, 높이 21 미터로 수면의 얼음이나 빙산에 대비한 내빙기능(아이스클래스 1A(ICE CLASS 1A) 등급)을 갖추었다. 이 선박은 오는 2018 년 3 분기부터 차례로 인도, 글로벌 석유업체 셸(SHELL)에 용선돼 운용될 예정이다.

러시아 소브콤플로트는 지난 1989 년 41,000 톤급 벌크선 6 척을 현대중공업그룹에 발주한 후 지금까지 총 65 척을 발주하며 오랜 파트너 관계를 유지해오고 있다.

한진중공업은 그리스 선주인 조지 이코노무(GEORGE ECONOMOU)로부터 VLCC 4 척을 수주했다.

이들 선박은 한진중공업 필리핀 현지법인인 수빅조선소에서 건조해 오는 2019 년 인도될 예정이다.

지난달 조지 이코노무는 확정발주 2 척에 동형선 2 척에 대한 옵션계약을 포함시키는 것을 검토한 것으로 알려졌으나 실제 계약에서는 옵션 없이 4 척을 발주했다. 선박가격을 비롯한 구체적인 내용은 공개되지 않았으나 현지 업계에서는 척당 7,500 만달러에 계약이 체결된 것으로 보고 있다.

대선조선이 지난 13 일 일본 케미컬 전문운송 선사인 쇼쿠유탱커와 3,500T 급 친환경 화학제품운반선 1 척에 대한 건조계약을 체결했다고 밝혔다. 쇼쿠유탱커는 1967 년에 설립되어 현재 소형 케미컬 탱크선 30 여척을 보유한 선사다. 대선조선은 지난 2015 년 화학제품운반선 신조 시장에 진입한 이후 총 14 척에 대한 건조계약을 선주사와 체결했다. 그중 8 척은 이미 성공적으로 건조·인도하였으며, 나머지 6 척은 대선조선 내에서 건조 중이다.

### 2. 벌크선 시장동향

벌크선 S&P 시장이 활기를 이어가고 있다. BDI 는 한주만에 110 포인트 상승하였고, 4 개월만에 최고 수치인 1196 포인트를 기록하였다. 이는 지난 2016 년 12 월 5 일이후 최고 기록이다. 불과 일년 전에는 BDI 가 392 포인트까지 하락하기도 했었다. 지난 2 주동안 BDI 가 급등하였고, 이는 시황 개선에 대한 확고한 정서를 만들고 있고 다시 선가상승으로 이어지고 있다.

## I . MARKET OVERVIEW

존프레드릭슨의 GOLDEN OCEAN GROUP 이 대규모 선단 매입을 하면서 이슈가 되었다. GOLDEN OCEAN 은 주식거래를 통해 모던 벌크선 16 척을 매입했다. 이 중 14 척은 QUINTANA SHIPPING 로부터 사들였으며, 케이프사이즈(2011-2015 년 건조)6 척, 캄사르막스/파나막스(2007-2014 년 건조) 8 척으로 구성되어 있다. 파나막스(ICE-CLASSED 2017 년 건조) 2 척은 SEATANKERS MANAGEMENT 로부터 매입했다

GOLDEN OCEAN 에 따르면 계약 금액은 약 4 억 1,240 만 달러라고 밝혔다.

한편 전 선형에 걸쳐 선가 개선 이뤄지고 있다. 포스트 파나막스 벌크선 "WELSUCCESS" (93,328 DWT, BUILT 2010, JIANGSU NEW YZJ)은 1,530 만 달러로 대한해운에게 매각되었다. 이는 금년 초 1,250 만 달러에 매각된 "CATHRIN OLDENDORFF" (93,246 DWT, BUILT 2011, ZHEJIANG YANGFAN)를 고려한다면 선가가 개선되었다. 파나막스 "GRAND LEGEND" (74,444 DWT, BUILT 2006, HUDONG ZHONGHUA)은 850 만 달러로 매각되었다

최근 KDB 산업은행은 한진 선대의 매각을 진행하였고 상당한 관심을 받으며 다수의 오퍼를 받았다. 벌크선 10 척중 6 척이 새로운 주인을 찾았으며 대부분이 한국 해운기업으로 매각된 것으로 알려졌다.

포스트파나막스 부문에서는 자매선 "YANGZE NAVIGATION", "YANGZE 10", "WELFINE" ,"WELPROFIT" (93,200 DWT BUILT 2010/2011 JIANGSU NEW YANGZIJANG)이 척당 1,530 만/1,680 만 달러로 그리스 선주에게 매각되었으며, 2 주간의 SUBJECT 가 포함되어 있다는 소문이다. 또한 동 선주의 자매선 "WELHERO" & "WELSUCCESS" (93,200 DWT BUILT 2010/2011 JIANGSU NEW YANGZIJANG)등이 매각협의 중인 것으로 알려졌다.

수프라막스 부문에서는, 독일 선주의 "AVENTURIN" (56,778 DWT BUILT 2012 JIANGSU HANTONG)가 HIGH 1,180 만 달러로 매각되었다.

### 3. 탱커선 시장동향

탱커선 시장은 주요 석유 생산국들의 감산 협약의 영향을 받고 있다. OPEC 과 NON-OPEC 국가들은 2017 년 전반기 하루 180 만 배럴 감산에 합의했다. 브렌트유는 배럴당 52.10 달러로 마감했으며, 지난주는 배럴당 51.37 달러였다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

이번 주 탱크선 시장은 큰 움직임이 없이 잠잠했다. 현재로서는 벌크선 S&P 시장으로 모두의 관심이 쏠려 있는 듯 하다.

아프라막스 부문에서는, "PHOENIX ALPHA" (104,000 DWT BUILT 2003 DAEWOO)가 1,290 만 달러로 매각되었다. 케미컬 탱커선 "RIO DAUPHIN" (12,835 DWT, BUILT 2009, STX SB (JINHAE)) 이 1,120 만 달러에 한국 바이어에게 매각된 것으로 알려졌다.

가스선 부문에서는, "GOLAR CRYSTAL"(82.000 DWT BUILT 2014 SAMSUNG (LNG))이 중국 CSDC 에 1 억 8,700 만달러라는 상당히 높은 가격에 매각되었다. 이 계약은 GOLAR 와 장기용선계약이 포함되어 있다.

### 4. 해체선 시장동향

지난 2-3 주 동안 해체선가가 지속 상승하고 있다. 특히 벌크선 해체선가가 눈에 띄게 개선되었다. 운임시황의 개선과 중고선 시장의 강세(특히 벌크선)의 영향으로 신규 해체 대상선의 공급이 여전히 제한적이다. 선박공급이 부족한 상태가 계속되면서 몇몇 바이어들은 높은 선가를 감수하고 해체선 매입을 고려하고 있고, 현재의 선가 상승세는 당분간 이어질 것으로 보여진다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. 헤쳐모인 '3大 해운동맹' 서바이벌 게임

세계 해운시장이 내달 1일부터 새롭게 재편된다. 세계 해운업은 보통 5년 단위로 해운동맹<키워드>이 바뀔 때마다 새로운 경쟁 체제가 구축된다. 지난 15일 현대상선이 세계 최대 해운동맹인 2M 과 '전략적 협력 파트너십'을 체결하면서, 향후 5년을 이끌 새로운 해운동맹 결성 작업도 마무리된 것이다.

2011년부터 시작된 해운업 불황 속에서 글로벌 선사들은 인정 사정없는 '치킨 게임(죽기살기식 경쟁)'을 벌였다. 선박 공급 과잉으로 작년 해운 운임은 2010년 대비 3분의 1 수준으로 폭락했다. 그 여파로 국내 1위, 세계 7위 해운사였던 한진해운이 파산했다.

새로운 해운동맹 출범은 국내 해운사들엔 큰 도전이 될 것이라는 게 전문가들의 지적이다. 한진해운 파산 후 선박 공급량이 줄면서 해운 운임이 상승세로 돌아서고 해운시장도 다소 안정됐다. 하지만 새 해운동맹이 출범하면 또다시 초반 기세를 잡기 위해 '저가 경쟁'이 벌어질 가능성이 크다는 우려가 나온다. 박명섭 성균관대 교수는 "또다시 치킨 게임이 벌어지면, 규모가 줄어든 한국 해운업은 견디기가 이전보다 더 힘들어질 것"이라며 "앞으로 1년은 한국 해운업이 장기적으로 생존할 수 있는지 가늠할 중요한 고비가 될 것"이라고 말했다.

◇세계 해운시장 3개 동맹으로 재편

현재 세계 해운시장은 2M 과 CKHYE, O3, G6 의 4개 해운동맹으로 나누어 있다. 지난달 파산한 한진해운은 CKHYE, 현대상선은 G6의 회원사였다. 통상 해운동맹은 5년마다 해운사 간 이해관계에 따라 바뀐다. 이에 따라 오는 4월 1일부터는 현재의 4개 해운동맹이 2M 과 '오션 얼라이언스' '디 얼라이언스'로 재편된다. 애초 한진해운은 '디 얼라이언스'에 가입했으나, 지난해 9월 법정관리에 들어가면서 탈락했고, 지난달 공식 파산했다.

## II . ISSUE & TREND



세계 해운시장이 이 같은 3개 해운동맹으로 재편된 이유는 '규모의 경제'와 '중국 해운업 부상'이라는 변수가 큰 원인으로 작용했다는 것이 전문가들의 지적이다. 가격 경쟁력을 위해 해운사들은 인수합병을 통해 덩치를 키웠고, 초대형 선박을 투입했다. 한 번에 더 많은 화물을 실어나르는 방식으로 운임 단가를 낮추기 위한 전략이었다. 이번에도 해운동맹의 덩치를 이전보다 더 키우는 방식으로 '헤쳐 모여'를 한 것이다. 또 중국이 지난해 3월 1·2위 선사인 코스코(COSCO)와 차이나시핑(CSCL)을 합병하면서 세계 해운시장의 주도 세력으로 성장했다. 이에 따라 중국이 이번에 프랑스의 세계 3위 해운사인 CMA-CGM 과 손잡고 '오션 얼라이언스'를 결성했다.

### ◇한국 해운업 생존의 갈림길

한진해운 파산 후 국내에는 원양 해운사로 현대상선과 한진해운의 미주·아시아 노선을 인수한 SM 상선만 남게 됐다. 현재 세계 해운시장에서 현대상선은 13위로, 점유율은 2.3%에 불과하다. 지난 8일 한국~태국-베트남 노선부터 운항을 시작한 SM 상선은 내달 20일쯤 미주노선에도 선박을 투입할 예정이다.

한국 해운업을 둘러싼 상황은 매우 열악하다. 우선 현대상선·SM 상선 모두 해운동맹에 정식 가입하지 못해, 영업에 한계가 있을 수밖에 없다. 여기서 한진해운 파산으로 부산항을 들르는 해운 노선도 감소했다. 한 교수는 "새로 출범하는 해운동맹의 노선들을 분석한 결과, 부산항에 기항하는 외국

## II . ISSUE & TREND

해운사의 노선이 25% 정도 줄어든 것으로 파악된다"며 "부산항 물동량이 줄어들면, 국내 해운사들의 영업력도 떨어질 수밖에 없다"고 말했다.

현대상선 등은 해외 항만에서 터미널을 추가 확보해 운송 단가 등을 낮추는 전략을 추진 중이다. 하지만 한진해운 법정관리 후 벌어진 '물류 대란'으로 한국 해운에 대한 신뢰도가 떨어진 것도 큰 문제다. 한 해운사 관계자는 "외국 화주들로부터 '한국 해운사는 믿기 어렵다'는 항의를 많이 받는다"고 말했다. 박 교수는 "선박 대형화나 항만 터미널 확보 같은 물질적 투자보다 화주들의 신뢰를 회복하는 것이 더 큰 과제"라며 "그러지 않으면 글로벌 해운사들의 공세에 한국 해운업에 쓸려 갈 수도 있다"고 말했다.

### 2. 'G2 發 개막제'에 수출기업 초비상.. 車·조선·해운 직격탄

한반도 사드(고고도미사일방어체계) 배치에 따른 중국의 노골적인 '한국기업 때리기'에 이어 미국의 금리인상까지 현실화되면서 국내기업의 경영환경이 갈수록 악화되고 있다. 특히 미국 금리인상은 신흥국 금융불안과 경기침체로 이어지면서 국내 수출기업에 부정적 영향을 미칠 전망이다. 이 때문에 미국 금리인상에 따른 악영향에 선제적으로 대응해야 한다고 전문가들은 조언했다.

#### ■ 자동차, 조선·해운 '먹구름'

14일 재계에 따르면 우리나라의 신흥국 수출비중은 총 수출의 절반 이상을 차지해 미국 금리인상으로 신흥국 경제가 위축될 경우 우리 수출도 타격을 받을 것으로 우려된다. 특히 미국의 금리인상 속도가 빨라지면 신흥국으로부터 외화유출이 가속화되면서 국제 금융시장의 불안정성이 확대될 가능성이 크다.

한국무역협회 관계자는 "국제 금융시장 불안과 환율변동성 확대는 각국의 실물투자과 소비를 위축시키고 글로벌 경기회복을 지연시킬 가능성이 높다"면서 "미국 금리인상에 취약할 것으로 예상되는 국가는 경상수지 적자 비율과 부채 수준이 높은 터키, 브라질, 남아프리카공화국, 아르헨티나 등이 꼽힌다"고 전했다.

실제 대표적 수출산업인 자동차 업계는 미국 금리인상이 판매에 부정적 영향을 미칠 것으로 분석한다.

## II . ISSUE & TREND

국내 자동차 판매 중 자동차금융을 통한 판매가 차지하는 비중은 90%에 육박하는 만큼 기준금리 인상이 향후 자동차 할부금리 인상으로 이어진다면 차량 구매욕구가 감소될 수밖에 없다는 이유에서다. 특히 고가 차종의 신용판매 이용률이 상대적으로 높은 만큼 중대형차, 레저용차량(RV) 등 고부가가치 차종의 판매가 상대적으로 더 큰 영향을 받을 것이라는 우려도 있다. 이 밖에도 금리인상으로 인해 가계부채 문제가 심화되고 소비심리가 위축되면 이 또한 자동차 판매에 일정 부분 부정적 영향을 미칠 수 있을 것이란 것이 업계 관계자들의 예측이다.

외화 부채비율이 높은 항공 운송 등 일부 산업은 달러 강세가 지속될 경우 환차손으로 인한 부담이 커질 수 있다.

특히 조선.해운업은 글로벌 선주들이 금융자금을 모아서 발주하는 경우가 대부분이다. 금리인상시 선박 발주에 부담이 될 수밖에 없다. 조선업계 관계자는 "조선.해운 시황이 아직 정상적으로 회복되지 못한 상황에서 금리인상까지 겹칠 경우 상황이 더 어려워질 수도 있다"고 우려했다.

### ■ 전자, 정유.화학, 철강 '흐림'

전자업계와 정유.화학, 철강 등은 미국의 금리인상으로 인한 달러 강세 영향이 복합적으로 작용해 업계에 미치는 영향이 제한적일 것으로 내다보고 있다.

전자업계 관계자는 "미국 금리인상으로 인한 달러 강세는 우리의 수출경쟁력 제고에 도움이 될 수 있으나 다른 국가들의 외환시장 불안정 가능성도 커질 수 있어 글로벌 경기상황 변동을 예의주시하고 있다"고 밝혔다.

정유업계 역시 달러 강세로 국제유가가 하락하면서 수익성이 다소 나빠질 수 있지만 호황인 최근 석유화학 제품 시장을 감안할 때 미국 금리인상이 수요에 크게 영향을 미치지 못할 것으로 전망했다.

석유화학업계의 경우 수출 비중이 큰 만큼 미국 금리인상으로 인한 원.달러 환율 상승으로 인해 단기적으로는 손익이 개선될 것으로 보인다.

석유화학업계 관계자는 "해외에서 원료를 구매하는 매입액보다 제품을 수출해서 얻는 매출액이 더 크기 때문에 달러가 강세를 보이면 대체적으로 이득을 얻을 것"이라고 예상했다.

## II . ISSUE & TREND

철강업계도 수출 위주 기업은 이득을 얻을 수도 있지만 내수 위주기업은 불리하다. 포스코는 수출물량이 절반 이상이어서 유리한 편이지만 나머지 내수 위주 업체들은 금리인상이 달갑지 않다.

중국제강 등 해외원료 수입이 많지 않은 곳들은 금리인상에 따른 원가부담 악재를 최소화할 수 있지만 나머지 포스코, 현대제철 등은 수입원료 가격 상승에 따른 부담이 커질 수 있다. 철강업계 관계자는 "업체별로 미치는 영향이 모두 다르다"며 "국내 철강업계 전반에 미치는 영향을 예단하기가 쉽지 않다"고 말했다.

### 3. 중국금융선주, 세계해운업계 새로운 투자자로 나서

해운시장이 침체에도 불구하고, 지난해 중국선박리스기업이 115 억달러를 투자해 수백 척 선박의 소유권을 사들였다. 이러한 최근의 현상들은 오래 지속되던 해운업의 재무위기문제가 빠르게 정리되고 있는 동시에, 중국의 세계해운업계에 대한 영향력이 지속적으로 확대되고 있음을 보여준다.

영국의 파이낸셜타임즈에 따르면, 2008 년 세계금융위기 이후, 해운업 3 대 주력시장인 벌크, 컨테이너 및 벙커선 시장이 모두 저조해 유럽은행 및 미국사모펀드가 치명타를 입어, 지원할 여력이 사라졌다. 이때 중국금융리스회사들 (중국공상은행, 중국민생은행 및 교통은행 산하 선박리스 회사) 이 선주에게 긴급융자를 제공해, 구미은행들이 손을 댄 선박리스시장의 공백을 채우기 시작했다.

소식통에 의하면, 금년 1 월의 런던해운회의에서 발표된, 2016 년 중국선박리스 기업이 해운산업에 투자한 금액은 미화 1 억달러로, 이는 수백 척의 선박에 대한 투자액수이며, 세계 3 대 컨테이너선박 운영상인 머스크라인, CMA, CGM 모두가 이러한 중국선박리스거래를 이용했다.

대형 원자재에 대한 거대한 수입수요와 컨테이너화물 수출수요와 거대한 조선업을 가지고 있는 중국은 당연히 세계해운업계에 일정한 영향력을 가지고는 있으나, 이러한 중국금융리스회사를 통한 대출확대는 미래에 미칠 영향력이 매우 크다.



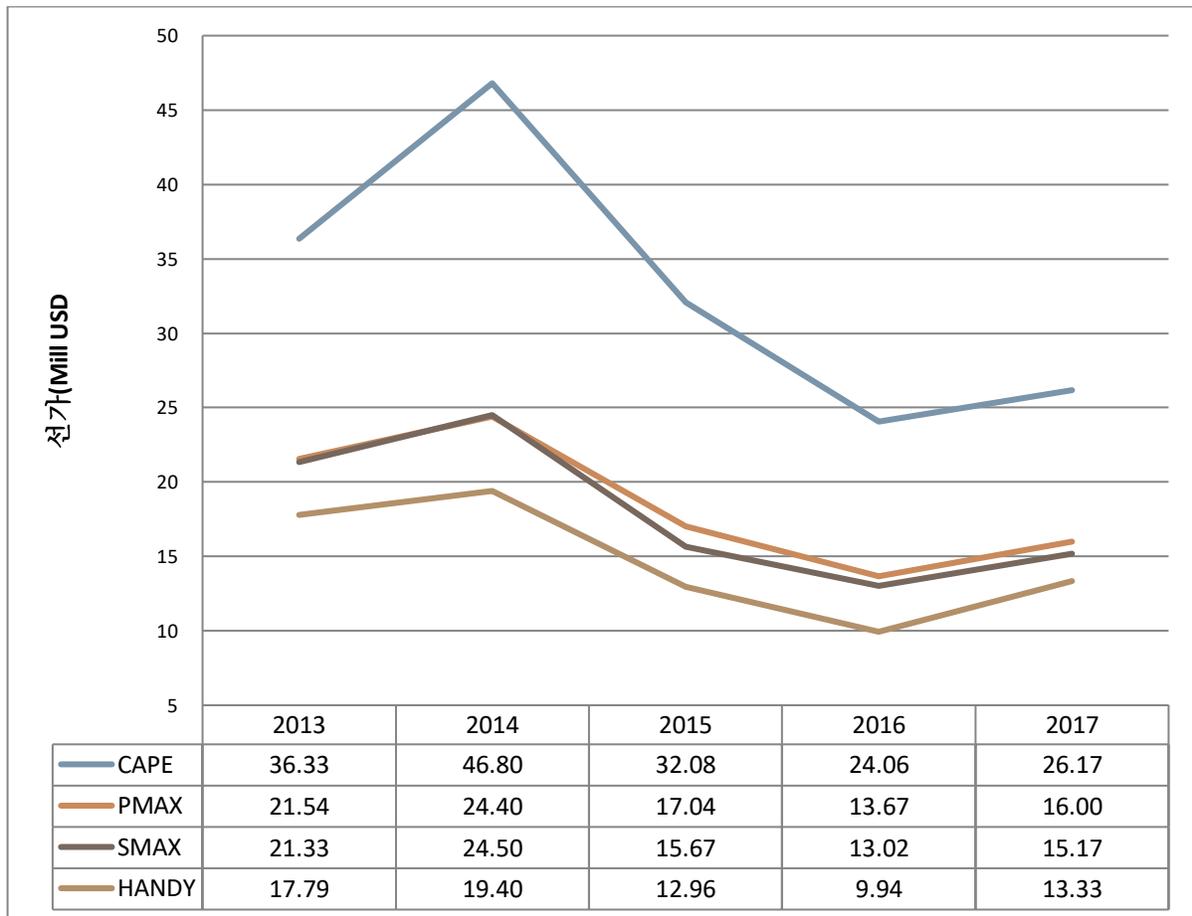
### III . BULK CARRIER

(◆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	26.17
	6%	29%	-31%	-25%	9%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	16.00
	-2%	13%	-30%	-20%	17%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	15.17
	-4%	15%	-36%	-17%	16%
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)

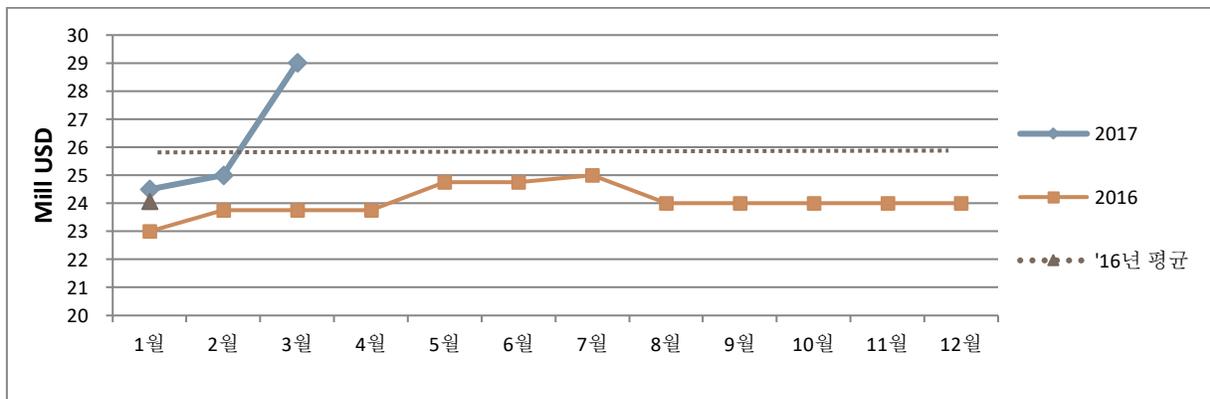




### III . BULK CARRIER

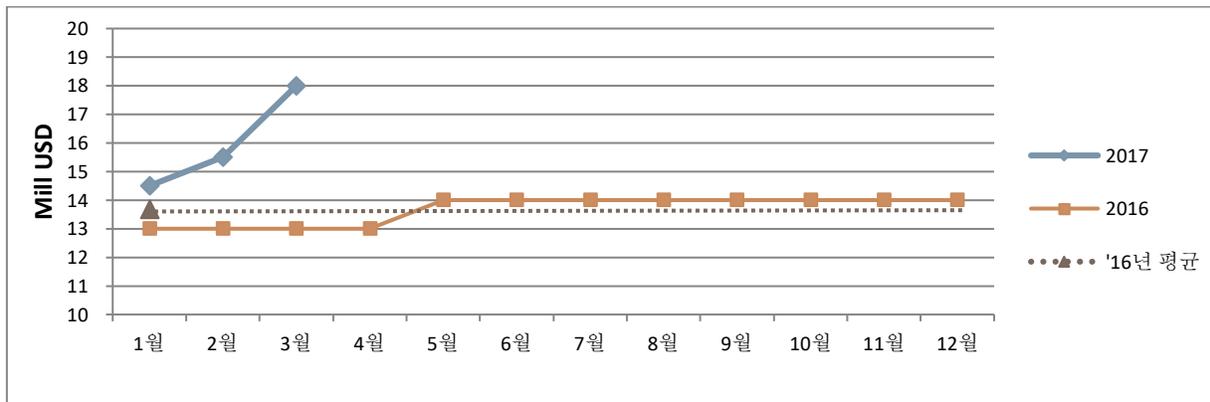
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	29.00				26.2
		전월대비	2.1%	2.0%	16.0%				-
		전년대비	6.5%	5.3%	22.1%				8.7%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	18.00				16.0
		전월대비	3.6%	6.9%	16.1%				-
		전년대비	11.5%	19.2%	38.5%				17.1%
	SMAx 56k	선가	14.50	15.00	16.00				15.2
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%				-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%				16.5%
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

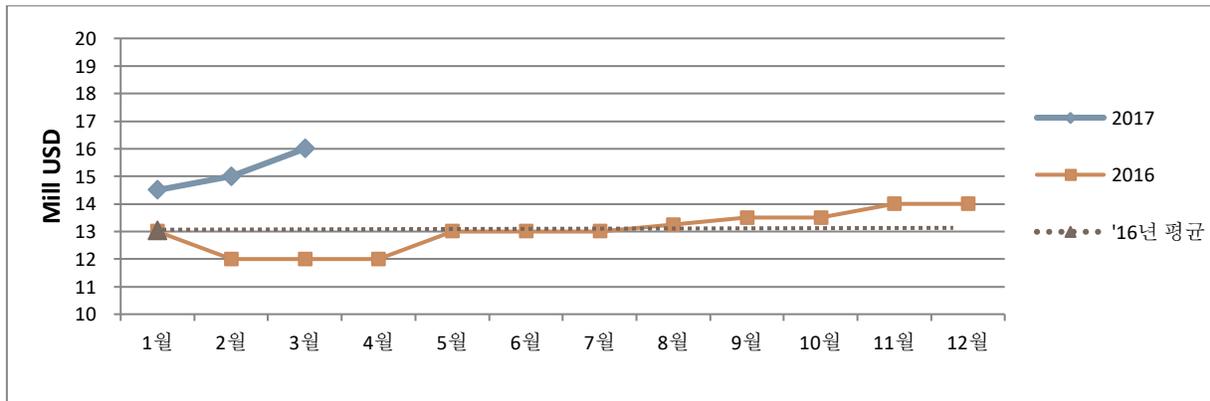


### III . BULK CARRIER

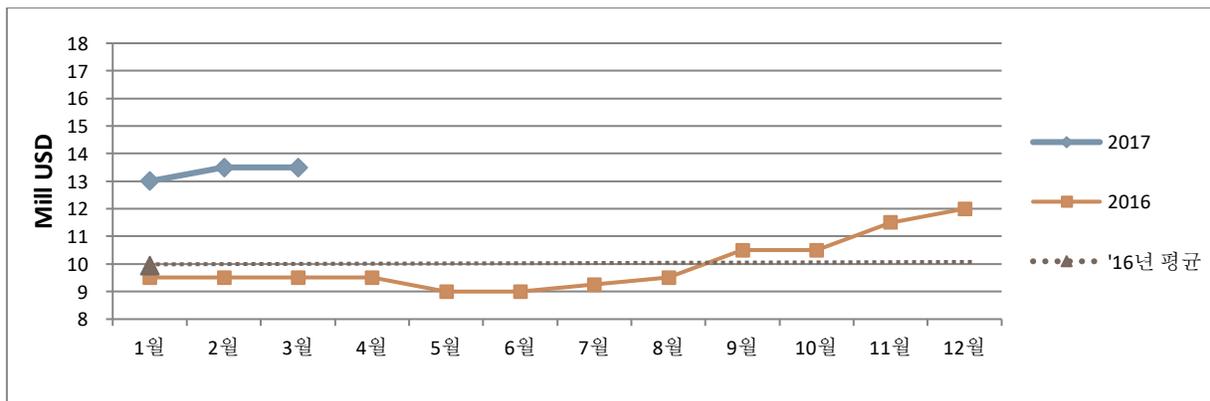
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

#### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HANJIN DANGJIN	179,225	2010	KOREA	B&W		26.5	Korean buyer (Korea Shipping Corp.)
BC	HANJIN RIZHAO	179,194	2010	KOREA	B&W		26.5	
BC	HANJIN ESPERANCE	179,147	2012	KOREA	B&W		29.5	Korean buyer (Sinokor)
BC	WELPROFIT	93,273	2011	CHINA	B&W		16.8	Greek buyer
BC	WELFINE	93,273	2011	CHINA	B&W		16.8	
BC	YANGZTE NAVIGATION	93,273	2010	CHINA	B&W		15.3	
BC	YANGZTE 10	93,273	2010	CHINA	B&W		15.3	
BC	HANJIN PORT KAMSAR	82,518	2012	JAPAN	B&W		21	
BC	HANJIN HADONG	82,518	2012	JAPAN	B&W		21	Korean buyer (Pan Ocean)
BC	HANJIN ROSARIO	82,158	2013	JAPAN	B&W		--	Norway buyer(Songa)
BC	ARETHUSA	75,319	2001	KOREA	B&W		6.35	Far Eastern buyer
BC	JUN HAO	72,867	2001	KOREA	B&W		5.5	Indian buyer
BC	AVENTURIN	56,969	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	11.8	Unidsclosed buyer
BC	HONEST SPRING	55,641	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	12	Unidsclosed buyer
BC	SEAWING III	45,279	1999	JAPAN	B&W	C 4X25t	4.5	Unidsclosed buyer
BC	HANJIN PERTH	35,200	2013	KOREA	B&W	C 4x30t	12	Korean buyer
BC	INTREPID HARVESTER	34,737	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	9.8	Greek buyer
BC	HARLEQUIN	32,891	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	9.35	Unidsclosed buyer
BC	LORD BYRON	28,685	2000	JAPAN	B&W	C 4x30t	4.14	Unidsclosed buyer

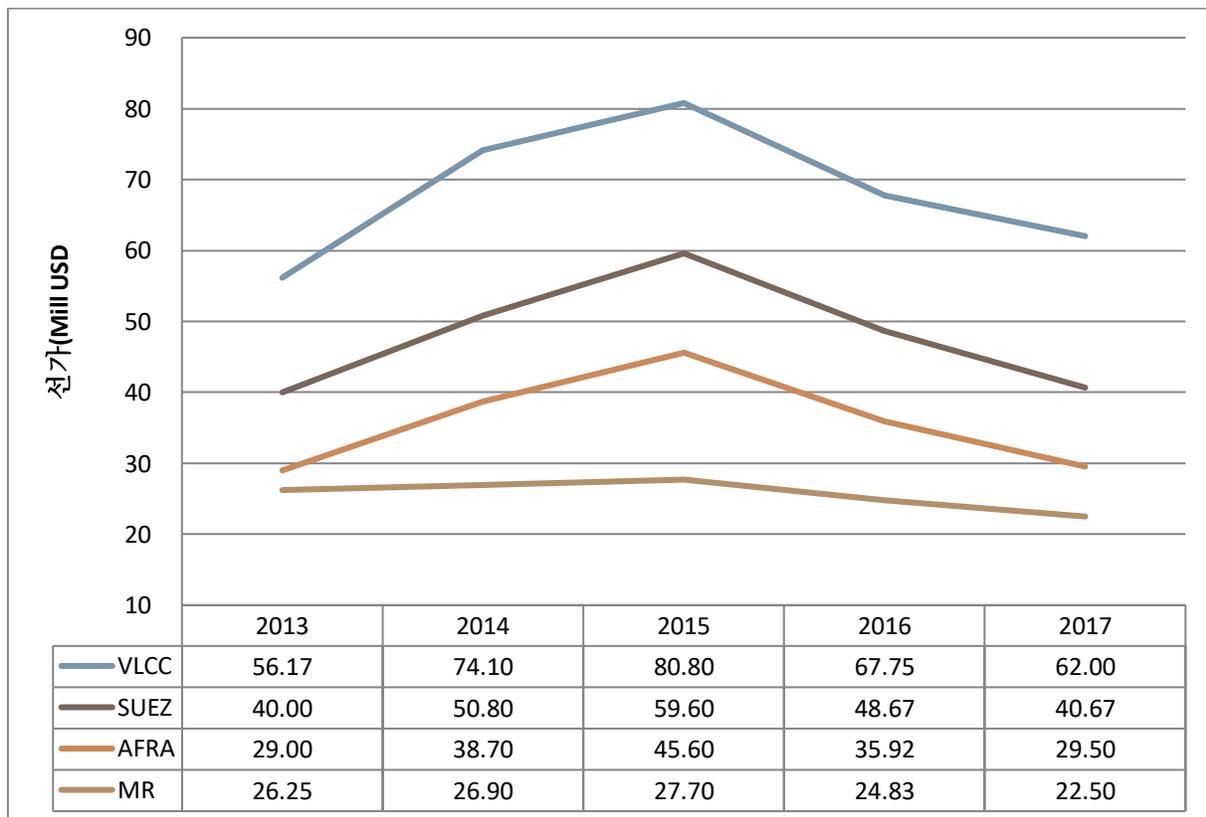
## IV. TANKER

(◆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	40.67
	-10%	27%	17%	-18%	-16.4%
Aframax 105K	29.00	38.70	45.60	35.92	29.50
	-5%	33%	18%	-21%	-17.9%
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 : %)

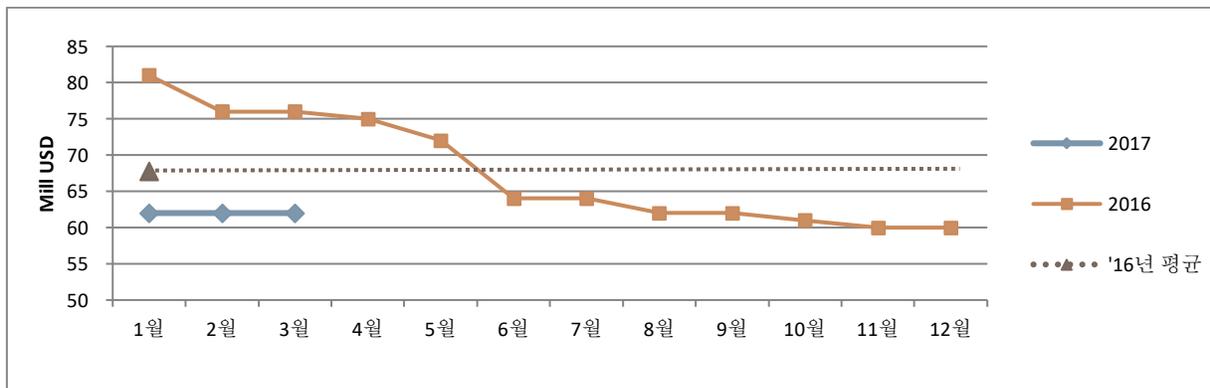




## IV. TANKER

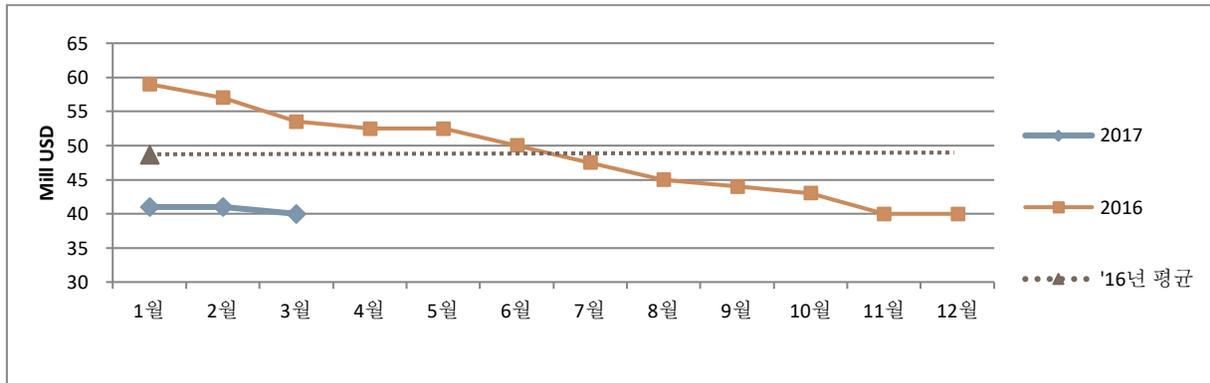
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00				62.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%				-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00				40.7
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%				-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%				-16.4%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50				29.5
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%				-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-28.8%				-17.9%
	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

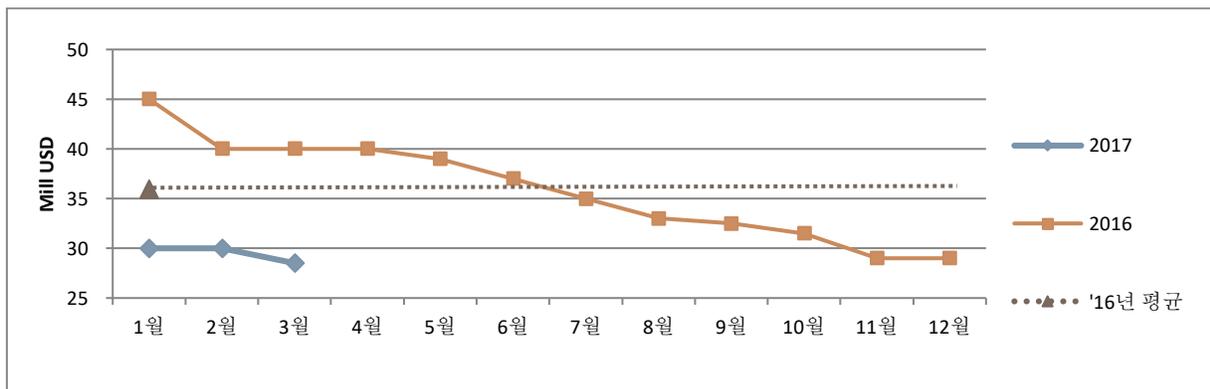


## IV. TANKER

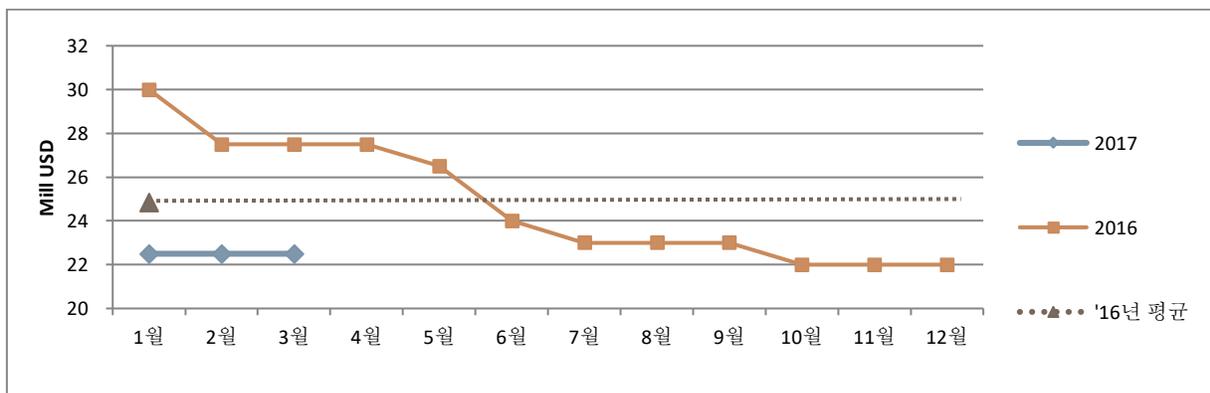
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K



## IV. TANKER

### IV-1. Tanker Sales Reported

#### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PHOENIX ALPHA	104,707	2003	KOREA	B&W		12.9	Undisclosed buyer
LNG	GOLAR CRYSTAL	82,058	2014	KOREA	WAR T		187	Chinese buyer (CSDC), T/C back to Golar
CHEM	RIO DAUPHIN	12,713	2009	KOREA	B&W	2&3	11.2	Far Eastern buyer

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HANJIN SHENZHEN	80811	2008	KOREA	WART	6622	TEU	12	Korean buyer
CONT	HANJIN CHONGQING	80811	2007	KOREA	WART	6622	TEU	12	
CONT	E.R. INDIA	67935	2002	KOREA	B&W	6008	TEU	10	Swiss buyer
CONT	HS BERLIOZ	46311	2007	KOREA	B&W	3580	TEU	5.5	Undisclosed buyer
CONT	ANL BINDAREE	46311	2007	KOREA	B&W	3580	TEU	5.5	
CONT	KANAGA ISLAND	33651	2005	GERMAN Y	B&W	2475	TEU	6.5	Chinese buyer
CONT	ELBA ISLAND	33651	2005	GERMAN Y	B&W	2475	TEU	6.5	
CONT	SPIRIT OF BANGKOK	21184	1999	KOREA	B&W	1620	TEU	3.4	Korean buyer

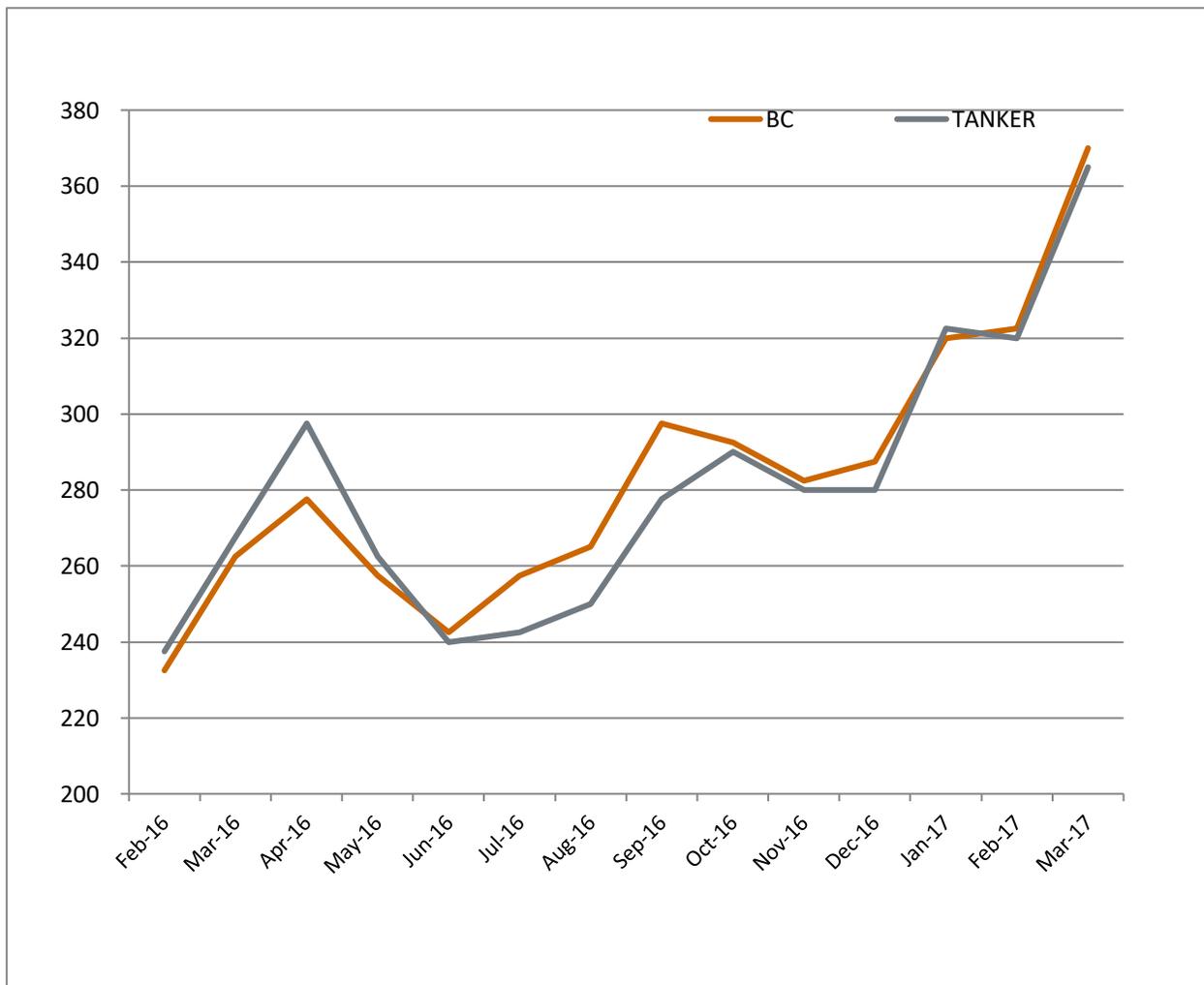


## V . DEMOLITION

### 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%	335.83	26.4%	267.50	365.00	14.1%	36.4%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	337.50	26.1%	262.50	370.00	14.7%	41.0%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



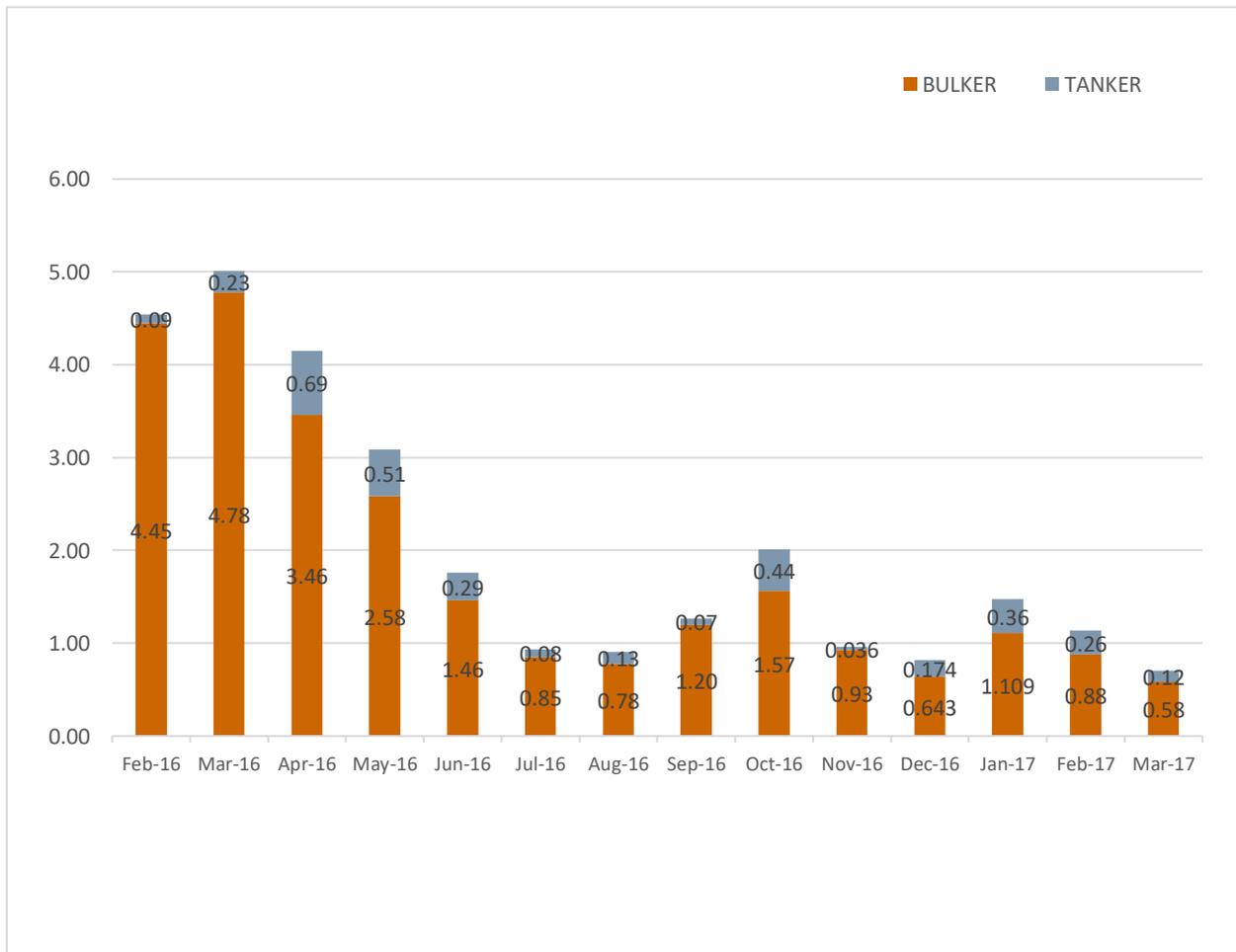


## V. DEMOLITION

### 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	0.74	25.8%	9	19.6%	0.23	4	0.12	-48.7%	3	-25.0%
BC	27.34	428	2.57	9.4%	58	13.6%	4.78	67	0.58	-87.8%	17	-74.6%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## V . DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

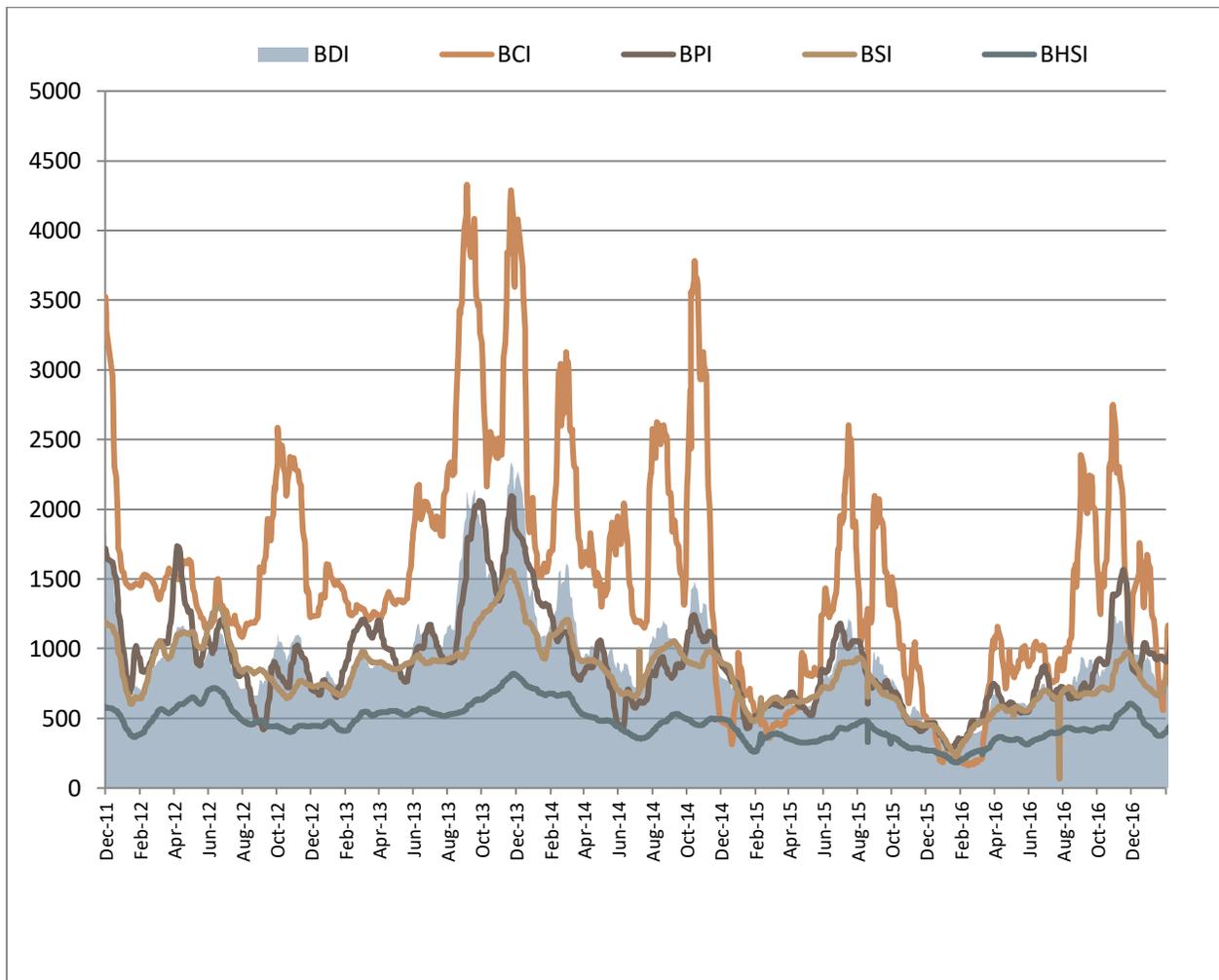
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	SVETI NIKOLA I	44,314	9247	1997	CROATI A	B&W	354	AS IS Colombo
CONT	HANJIN ROME	68,788	23794	1998	KOREA	SULZ	--	BANGLADESH
CONT	HONG LEOPARD	34,380	10881	1989	GERMA NY	B&W	362	INDIA or PAKISTAN(option)
CONT	BRILLIAN	12,250	4503	1992	POLAND	MAK	376	Full sub-cont options
RO- PAX	C-K STAR	3,713	7525	1989	JAPAN	PIELS	257	AS IS Korea



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2017-03-17	2017-03-10	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1196	1086	110	2337	290
BCI	2413	1789	624	22665	161
BPI	1108	1211	-103	2096	282
BSI	879	874	5	1562	66
BHSI	508	495	13	821	183





## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	297.00	-15.00	279.50	-15.00	279.50	-15.00
IFO180	323.00	-12.50	321.00	-3.50	367.50	20.50
MGO	471.50	-18.00	454.50	-5.00	480.50	-16.00

❖ 기준일 : 3 월 17 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2017-03-17	2017-03-10	CHANGE
미국달러	1131.70	1156.10	-24.40
일본엔(100)	998.02	1003.95	-5.93
유로	1219.18	1222.34	-3.16
중국위안	164.83	166.90	-2.07

❖ 최초고시, 매매기준율기준



## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
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