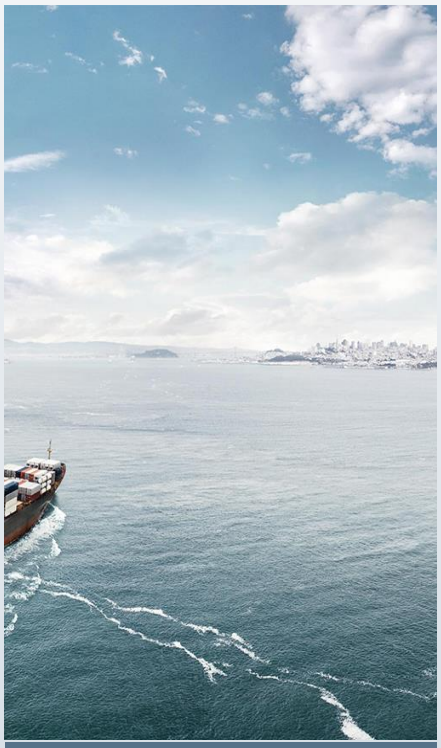
April 2017 | STL GLOBAL CO., LTD | TEL. +82-2-776-0840 | WWW.STLKOREA.COM

[Volume No.144]



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.144

Updated April 4, 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	10
- BC Sales Report	
Tankers	14
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	19
Key Indicators	22
Useful Information	24
Contact Information	25

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

Ⅰ. MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

현대미포조선이 에틸렌운반선(LEG 선) 2 척을 추가 수주했다. 지난 3 월말 맺은 본계약의 추가 옵션 2 척이 모두 발효된데 따른 것이다. 현대미포조선은 지난달 노르웨이 '솔방'으로부터 수주한 210,00 ㎥급 에틸렌운반선의 동형선 2 척 옵션이 추가로 발효됐다고 3 일 밝혔다.

선박가격을 비롯한 구체적인 내용은 공개되지 않았으나 지난달 수주한 동형선 2 척과 비슷한 수준일 것으로 보고 있다. 앞서 본계약도 정확한 금액은 알려지지 않았지만 척당 5,000 만달러 이상이라는 분석이 많았다. 옵션 2 척이 모두 발효됨에 따라 이번 계약의 총 계약금액은 2 억달러를 넘어선 것으로 보인다. 이번 계약으로 현대미포의 올해 총 수주 선박은 총 11 척으로 늘어났다.

선종별 선가는 탱커와 가스선, 컨테이너선에선 변동이 없었고 벌크선 중 파나막스급이 30 만달러 상승했다. 주간 선박 발주량은 오일탱커 3 척, LPG 선 2 척, 벌크선 6 척, 로로선 1 척, 여객선 3 척이 발주돼 총 15 척이 발주됐다. 누적발주량은 137 척을 기록했다. 2016 년 같은 기간의 경우 94 척에 해당한다.

2. 벌크선 시장동향

벌크선 시황이 꾸준하게 상승하고 있으며, 셀러의 호가 상승에 따라 실거래 선가 또한 꾸준하게 오르고 있다. 시황에 대한 기대심리가 고조되면서 선가 강세가 이어 지고 있다. 이와 같은 급격한 선가 상승으로 인해, 지난 몇주간 몇몇 선주들이 매각을 철회하였고 이 또한 선가 상승을 더욱 부추기는 상황이다.

케이프사이즈 부문에서는, 동아탱커의 "DONG-A ARTEMIS" (179,213 DWT 2012 HYUNDAI SAMHO)가 3,250 만 달러로 그리스 바이어에게 매각된 것으로 알려졌다. 이는 지난 1 월 중순 2,300 만 달러로 매각된 자매선 "DONG-A ETHER" (2011 BLT) 에 비해 거의 1,000 만 달러 높은 가격이다.
2001 년산 케이프 벌크선 CE-ALLIANCE(172,499DWT)와 CE-DUKE(170,085DWT)가 척당 950 만 달러에 매각 되었다.

"SMOOTH VITALITY" (81,682 DWT 2014 SAINTY YANGZHOU) & "SMOOTH VELOCITY" (81,682 DWT 2014 SAINTY YANGZHOU)는 척당 1,450 만 달러로 현재 용선주인 EGPN 에게 매각되었다.

Ⅰ. MARKET OVERVIEW

캄사르막스 RESALE 선박 M/V "BSI LENNOX" (81,600 DWT/DELIVERY 3/2017 CHINA)가 2,650 만 달러로 그리스 바이어에게 매각하였다. 지난 12 월 자매선 M/V "BSI CARDOGAN" (82,277 DWT/BLT 1/2017)을 1,950-2,000 만 달러에 거래된 바 있다.

3. 탱커선 시장동향

브렌트유는 지난주 배럴당 50.86 달러에 비해 3.46% 상승하면서, 배럴당 52.62 달러로 마감하였다. 지난 주 내내 브렌트유는 하락세를 이어갔으며, 힘겹게 배럴당 50 달러선을 지켜냈다.

아프라막스 부문에서는, GENMAR 이 "GENER8 DAPHNE" & "GENER8 ELEKTRA" (105,000 DWT BLT 2002 TSUNEISHI)를 척당 1,050 만 달러로 매각했다. 아프라막스 "MORNING GLORY VIII"은 1,020 만 달러로 WINSON OIL 에게 매각되었다.

현재 탱커선 시황을 보여주는 한 예로, 1,050 만 달러로 TSAKOS GROUP 에 매각된 "MARE ACTION" (37,468 DWT, BLT 2005, HYUNDAI MIPO)을 들 수 있다. 2016 년 초 1,425 만 달러로 AKAR SHIPPING 에 매각된 "CIELO DI ROMA" (39,999 DWT, BLT 2003, SHINA)와 비교하면 지난 12 개월 동안의 탱커선 시황 하락세를 보여준다.

4. 해체선 시장동향

해체선가 상승세로 인해 해체매각 대상선 공급이 늘어난 모습이다. 지난 4 개월간 꾸준한 선가 상승세를 보여왔지만 이번주는 잠시 주춤하는 모습이다.

캐시바이어들은 현재 해체선가가 최고점에 도달하였다고 평가하고 있어, LDT 당 400 달러 돌파는 힘들 것으로 보인다. LDT 당 400 달러를 돌파 할 것으로 예상되었던 몇몇 해체 대상선들이 결과적으로는 기대에 미치지 못하고 있다. 캐시바이어들은 또한 철광석과, 중국산 철강 가격이 소폭 하락하면서 시장을 조심스럽게 주시하고있다. 하지만, 전선형에 걸쳐 해체 대상선 공급이 부족한 상황이므로, LDT 당 400 달러 선을 돌파할 여지가 남아있긴 하다.

Ⅱ. ISSUE & TREND

1. 실종 선박, 추가 구조소식 없어...항공기·구조선 투입

남대서양에서 대형 화물선 '스텔라 데이지'호가 실종된 지 닷새째인 4 일 이렇다할 추가 구조 소식이 전해지지 않는 가운데 관계 당국과 선사 측은 수색 구역을 넓혀가며 사고 해역을 살피고 있다.

선사 '폴라리스 쉬핑'은 브라질 등 인근 국가의 협조를 얻어 3 차 항공수색을 위한 초계기를 추가로 투입하기로 했다고 이날 밝혔다. 또 해양보험 계약에 따라 상하이 셀비지 소속 구조선 '디 주(DE ZHIU)호가 사고 해역으로 출발했으며 이르면 오는 7 일 오전 7 시쯤 도착해 구조작업을 시작할 예정이다. 선사 측은 또 위성을 통해 추정한 선박 무선조난 위치신호기(EPIRB) 신호를 바탕으로 조류 흐름을 추적해 수색구역을 사고 지점에서 북쪽 112 ㎞ 까지 확대했다고 덧붙였다.

영국 BBC 는 "필리핀 선원들이 배가 두 부분으로 쪼개진 뒤 침몰했다고 말했다"고 보도했다. 수색 과정에서 발견된 30 인승 구명정(life boat) 2 척 중 1 척은 반파, 나머지 1 척은 선미 부분이 손상된 채로 발견됐다는 점에 비춰 급격하게 침몰하는 선체에 부딪히거나 강한 수압에 파손됐을 가능성이 있는 것으로 선사는 추정하고 있다.

선사는 이런 여러 정황으로 미뤄 스텔라 데이지호가 5 분여 만에 급격하게 침몰하는 바람에 선원 상당수가 구명조끼를 착용하고 있었음에도 실종자가 대거 발생한 것으로 보고 있다. 침몰한 스텔라 데이지호에는 한국인 8 명, 필리핀인 16 명 등 총 24 명이 타고 있었고 현재까지 필리핀인 선원 2 명만 구조됐다.

이날 부산에서 열린 브리핑에서 해양수산부 관계자는 "최초 조난신호 발생 지점에서 북쪽으로 43.4 ㎞ 떨어진 가로 41.8 ㎞, 세로 35.4 ㎞의 해상으로 범위를 확대해 수색을 진행 중"이라고 밝혔다. 수색팀은 아직 발견되지 않은 구명벌 1 척을 집중적으로 찾고 있다.

나흘째 애타게 구조 소식을 기다리던 선원 가족들은 선사와 해수부 관계자에게 "배가 두 동강 났다는 현지 언론보다 못한 정보를 가지고 무슨 브리핑을 한다는 말이냐"고 항의 했다.

스텔라 데이지호는 지난 31 일 오후 11 시 20 분쯤 우루과이 인근 남대서양 해역에서 실종됐다.
실종 당시 선박 실려 있던 30 인승 구명정 2 척과 16 인승 구명벌(뗏목) 4 척 가운데 구명정 2 척과 구명벌 3 척이 각각 발견됐으며 현재까지 구명벌 1 척은 발견되지 않았다.

Ⅱ. ISSUE & TREND

2. 1 분기 전세계 선박 수주 한국 2 위...22 척 수주

우리나라 조선업계가 올해 1 분기 전세계 선박 수주 2 위를 기록한 것으로 나타났다.
4 일 클락슨리서치에 따르면 1 분기 전세계 선박 발주량은 374 만 CGT(표준화물선 환산 t 수, 137 척)을 기록했다. 지난해 1 분기 274 만 CGT(128 척)에 비해 36.5% 증가한 수치다.

국가별 수주 실적을 살펴보면 중국이 107 만 CGT(58 척)으로 1 분기에 가장 많은 수주실적을 기록했다. 뒤를 이어 우리나라가 89 만 CGT(22 척)을 수주했다. 이탈리아는 61 만 CGT(6 척), 핀란드 33 만 CGT(2 척)으로 뒤를 이었다. 일본은 18 만 CGT(8 척)을 수주하는 데 그쳤다.

지난달 전세계 선박 발주량은 85 만 CGT(53 척)이며 중국이 37 만 CGT(23 척), 한국은 14 만 CGT(7 척), 일본은 7 만 CGT(4 척)을 수주한 것으로 집계됐다. 조사에 따르면 현재 전세계 수주잔량은 7,970 만 CGT 로 나타났다. 전세계 선박 수주잔량이 8,000 만 CGT 를 하회한 것은 2004 년 6 월말 7,814 만 CGT 를 기록한 이후 12 년 9 개월 만에 처음이다. 국가별 수주잔량은 중국 2,723 만 CGT, 일본 1,858 만 CGT, 한국 1,767 만 CGT 순으로 집계됐다.

유조선과 LNG 선의 선가 하락은 3 월에도 계속 됐다. 원유운반선(VLCC)은 2 월말 척당 8,100 만 달러였지만 3 월말에는 100 만 달러 하락한 척당 8,000 만 달러를 기록했다.

3. 440 척 LNG 선, 대부분 신조선으로 대체 전망

동남아 국가들의 LNG 성장은 중국보다 2 배 이상 더 큰 것으로 나타났다. 2030 년 동남아 국가들의 LNG 시장은 6~8 배 성장하고 있다.
인도를 중심으로 한 8 개 동남아 국가들의 LNG 수요 성장은 중국보다 더 높은 것으로 전망되고 있다. 8 개 동남아 국가들의 LNG 수요는 2015 년 0.2 억톤에서 2030 년에는 1.2 억톤~1.6 억톤으로 성장할 것으로 전망된다.

동남아 국가들의 LNG 수요도 중국에 못지 않게 큰 폭의 성장성이 예상되는 것이다. 특히 LNG 수출국인 인도네시아는 2024 년 이후 LNG 를 수입하는 것으로 전망되고 있다.

II. ISSUE & TREND

중국의 LNG 수입량은 현재 0.2 억톤 수준인데 2030 년이면 수입량은 0.6 억톤에서 0.8 억톤 수준으로 늘어날 것으로 전망되고 있다. 하지만 최근 중국은 석탄발전소의 가동을 중단하고 건설계획을 취소하고 있으므로 중국의 LNG 수요는 전망치를 상회할 가능성을 배제하기 어렵다. 지난 1 월 중국은 85 기의 석탄발전소의 가동을 중단했는데 이와관련해 Royal Ducth Shell 은 중국에서만 추가적인 LNG 수요가 1 억톤 이상 필요할 것으로 전망하고 있다.

지난 2014-2015 년 체결된 중국과 러시아간의 두 건의 PNG 계획은 2020 년은 돼야 가스 공급이 가능할 것으로 보인다. 하지만 당시 러시아와 중국간의 협의되었던 PNG 공급 가격은 현재 LNG Spot 가격보다 높아 사업성은 불투명한 상황이며 공급량은 당초 계획보다 축소될 가능성이 제기되고 있는 것으로 알려지고 있다.

이에 반해 LNG 시장은 이미 움직이기 시작했으며 그 성장성은 점점 빨라지고 있다. 미국과 호주를 중심으로 LNG 물동량은 더욱 늘어날 준비도 됐다. 지난해 아시아 5 대 국가의 LNG 수입량은 1.75 억톤으로 사상 최고치를 달성했다. 2007 년 1.1 억톤과 비교해 지난해 LNG 수입량은 56.6% 성장한 것이다. 이미 LNG 성장은 시작되고 있는 것이다.

지난 10 년간의 LNG 수입량이 가장 크게 늘어난 국가는 중국이다. 중국의 지난 10 년간의 LNG 수입량은 29.4%, 0.23 억톤 증가되었다. 이는 일본의 지난 10 년간의 증가량 0.17 억톤을 상회했다.
향후 LNG 수요가 크게 늘어날 것으로 기대되는 국가 중 한 곳은 인도이다. 인도의 LNG 수요 성장은 중국에 못지 않게 늘어날 것으로 보여지고 있다. 2015 년 중국과 인도의 LNG 수요는 각각 0.2 억톤과 0.1 억톤인데 2030 년이면 이들 국가의 LNG 수요는 각각 0.8 억톤과 0.6 억톤으로 대폭 늘어날 것으로 전망된다. 중국의 LNG 수요는 최근 석탄 발전소 가동 중단을 고려해 중국의 수요전망을 더욱 상향할 필요가 있지만 인도에서의 LNG 수요 성장 역시 주목해야 할 것으로 판단된다.
전세계 LNG 선 인도량에서 한국 조선업이 차지하는 비중은 80% 이상이다. 2008 년 이후 지난해까지 전세계 LNG 선은 232 척 인도됐는데 이 중 한국 조선업에 의해 인도된 LNG 선은 191 척으로 82.3%의 인도 점유율을 보이고 있다. LNG 선 건조 분야는 사실상 한국 조선업이 지배하고 있는 것이다.

일본과 중국의 LNG 선은 한국에 비해 현저히 낮은 경쟁력을 보이고 있다. 일본 조선업은 모스형 LNG 선을 건조하고 있으며 추진기관으로 Steam Trubine 을 탑재하고 있다. 일본의 LNG 선은 한국의 LNG 선과 비교해 연비 경쟁력이 크게 낮은 것이다. 중국은 후동중화조선이 10 척의 LNG 선을 건조한

II. ISSUE & TREND

경험이 있지만 9 척은 Steam Turbine 을 탑재했으며 DF 발전기 탑재 실적은 이제 1 척에 불과하다. 한국 조선업은 LNG 선의 추진기관으로 ME-GI 로 달라지면서 연비는 더욱 개선시켰다.

한국의 LNG 선 건조 경쟁력은 중국과 일본과의 격차를 더욱 늘려 버린 것이다. LNG 선은 역사적으로 대우조선해양과 삼성중공업이 경쟁관계를 보여왔었다. 2000 년대 초반에는 대우조선해양이 LNG 선 건조시장을 주도했었다. 대우조선해양이 최초로 멤브레인형 LNG 선을 건조한 이력을 갖고 있었고 이를 바탕으로 2000 년 2 월 벨기에 Exmar 로부터 한국 최초의 해외 LNG 선을 수주했기 때문이다. 하지만 당시 한국의 LNG 선은 일본 가와사키로부터 조달한 Steam Trubine 을 탑재하고 있었는데, 2006 년 삼성중공업이 최초로 DF 발전기를 탑재하면서 LNG 선 건조시장은 삼성중공업이 주도권을 갖게됐다. 2005 년 이후 삼성중공업이 가장 많은 LNG 선 수주실적을 갖게 된 배경은 여기에 있는 것이다.

대우조선해양은 2012 년 12 월 Teekay 로부터 ME-GI 가 탑재된 LNG 선을 최초로 수주하면서 LNG 선 수주잔고 1 위 조선소로 변모되었다. ME-GI 는 LNG 를 사용하는 디젤 엔진으로 DF 발전기가 탑재된 LNG 선에 비해 연비가 30% 가량 개선되며 기화율 문제가 보완된다. ME-GI 탑재 LNG 선은 운항을 시작한지 1 년이 지나 연비 개선효과는 검증됐다. ME-GI 엔진의 성능이 검증되면서 LNG 선 발주수요는 더욱 늘어나는 모습을 보이고 있다. 삼성중공업 역시 최근 LNG 선에 ME-GI 를 탑재하기 시작하면서 LNG 선 수주경쟁에 다시 참여하기 시작했다.

LNG 선 분야에서 추진엔진의 점유율 변화가 가파르게 나타나고 있다. M.A.N 의 ME-GI 는 2011 년 점유율 2%에 불과했지만 2015 년 30% 가까운 수준으로 성장했고 현재는 한국 조선업의 LNG 선 수주에는 대부분 ME-GI 가 선택되고 있다. 특히 Teekay 가 대우조선해양으로부터 인도받은 LNG 선(ME-GI 탑재)이 운항을 시작한 지 1 년이 지나면서 선주들의 선택은 ME-GI 로 달라져가고 있는 것이다. 이에 따라 기존 LNG 선의 추진엔진으로 탑재되었던 Wartsila 의 DF 는 점유율이 크게 하락했으며 ME-GI 의 대항마였던 XDF(RT FLEX 50DF)는 결국 중국에 사업부가 매각되는데 이르렀다. 초기 대우조선해양이 주도하던 ME-GI 탑재실적은 삼성중공업과 현대중공업으로도 확산되기 시작했으며 이들 선박의 인도량이 늘어날수록 기존에 운항중인 440 척의 LNG 선이 시차를 두고 모두 신조선으로 대체되어 갈 것으로 보인다.

LNG 선 용선료는 2012 년만 하더라도 17 만 달러/일 이었지만 현재는 3 만달러/일 수준으로 크게 하락했다. LNG 선의 하루 운항 비용은 3 만 달러 수준인 것을 고려하면 현재 용선료는 운항 비용을

II. ISSUE & TREND

겨우 커버하는 수준에 지나지 못한 것이다. 이러한 가운데 ME-GI 가 탑재된 LNG 선의 하루 비용 절감효과는 1.5 만 달러에서 2 만 달러 수준으로 알려지고 있으며 실제 운항을 통해 그 효과가 검증되었다. LNG 선 인도실적이 계속되고 있어 용선료의 상승 압력은 현재로서는 낮은 상황이므로 ME-GI 가 탑재된 LNG 선의 선호도는 더욱 높아질수 밖에 없게 됐다.

박무현 하나금융투자 애널리스트는 "LNG 시장은 과거와 달리 4 년미만의 스팟시장이 성장하고 있어 LNG 선의 용선시장은 확대되고 있다"며 "용선시장이 성장할수록 연비의 중요성은 높아지게 된다"고 밝혔다. 그는 또 "현재 운항중인 440 척의 LNG 선박은 결국 시차를 두고 모두 ME-GI 가 탑재되는 새로운 선박으로 달라지게 될 것으로 전망한다"고 덧붙였다.

LNG FSRU(Floating Storage Re-gasification Unit) 시장이 성장하고 있다. FSRU 는 LNG 육상 수입 터미널을 대체하는 것으로 과거 건설사들의 시장이었는데 최근 조선소들이 FSRU 수주를 통해 시장을 가져오고 있다. FSRU 는 LNG 선박과 동일한데 차이는 추진엔진을 제거하고 기화장치를 탑재하는 것이다. 가격은 LNG 선박에 비해 0.4 억 달러 더 높게 형성되어 있다. LNG 선에 기화장치를 탑재해서 운항능력을 갖춘 설비는 LNG RV(Re-gasification Vessel)도 조선소들의 새로운 시장으로 떠오르고 있다. FSRU 의 건조원가는 육상 LNG 수입터미널 공사 원가에 비해 절반에 지나지 않으며 건조기간도 짧다는 장점이 있다. 이러한 영향으로 FSRU 를 도입하는 국가의 수는 늘어나고 있으며 FSRU 의 총 용량(Capacity)는 빠르게 증가하고 있다.

4. 유가전망-감산 모니터링 회의 주목..."OPEC 흩어지면 유가 붕괴"

석유수출국기구(OPEC)와 비 OPEC 산유국이 감산 이행 중간 점검에 나선다. 모니터링을 담당하는 5 개국 대표들은 오는 26 일 쿠웨이트에서 만나 각국이 감산쿼터를 얼마나 이행했는지를 살펴본다. OPEC 순회의장국인 사우디 아라비아의 칼리드 알-팔리 석유 장관이 쿠웨이트, 알제리, 베네수엘라, 러시아, 오만의 모니터링 회의에 동석한다.

국제에너지기구(IEA)에 따르면, 지난달 OPEC 의 감산 이행률은 91%에 달했으나, 러시아를 비롯한 비 OPEC 산유국들의 이행률은 44% 수준에 불과하다.

II. ISSUE & TREND

유가가 다시 강한 하락 압력을 받고 있어 이번 회의에 시장의 관심이 쏠리고 있다. 특히 유가 하락이 이른바 '리플레이션 트레이드'의 위기와 동반하면서 잠재적 불안을 키우고 있다. 유가는 글로벌 금융시장을 뒤흔들 잠재적 변수가 될 리스크가 커졌다. 유가 하락과 지속적 생산과잉이 휘발유 가격을 경유해 소비자 물가 회복세를 위협할 수 있다는 우려다.

OPEC 의 추가 감산 혹은 감산 연장 이슈가 끊임없이 제기되고 있다. 이번 모니터링 회의가 5 월 29 일 정기총회에서 감산 연장을 위한 사전 조율 성격이 될 것이라는 기대와 압박이 공존한다. CNBC 는 이번 쿠웨이트 모니터링 회의 관련 소식을 전하며 'OPEC 이 뭉치지 않으면 유가는 30 달러로 붕괴할 수 있다'고 전망했다.

트레디션에너지의 진 마셜 시장리서치 매니저는 "(추가) 감산 합의가 없다면 유가가 (배럴당) 30 달러 중간대를 목표로 내려갈 것"이라며 "감산 연장이 있을 것"이라고 예상했다. 그는 "사우디는 유가 상승에 따른 정부 수입 증대가 필요하다"며 "30~35 달러 유가는 사우디에 문제라는 것을 인지하고 있다"고 말했다.

지난해 12 월 OPEC 과 비 OPEC 의 산유국들이 감산에 합의하면서 유가는 수 주동안 50 달러선 위에서 안정화했다. 올 1 월 브렌트와 서부텍사스원유(WTI)는 각각 58 달러, 55 달러까지 올랐다. 강력한 감산 의지와 이행으로 시장에 매수세가 유입됐고 유가 상승베팅이 사상 최대치로 쌓이기도 했다.

하지만 미국의 생산과 재고가 늘었고 이달 들어 유가는 다시 강한 하방압력을 받고 있다. 문제는 사우디가 과거와 같은 생산량 조절로 수급에 영향을 주는 '스윙 프로듀서' 역할을 하기 역부족이라는 점이다. 다니엘 예르긴 IHS 마킷 부사장은 "사우디가 안정적인 역할을 수행할 수 있지만 스윙프로듀서 역할은 아니다"며 이번 주말 모니터링 회의는 "지난 감산합의에 대한 강력한 의지를 재확인만 하는 자리"가 될 것이라고 예상했다.

이에 유가 전망을 낮추는 애널리스트들도 있다. JP 모건은 23 일 투자 보고서에서 2 분기 브렌트유 전망치를 기존의 58.75 달러에서 55.75 달러로 하향 조정했다. 2018 년 전망치도 60 달러에서 55.60 달러로 낮췄다.

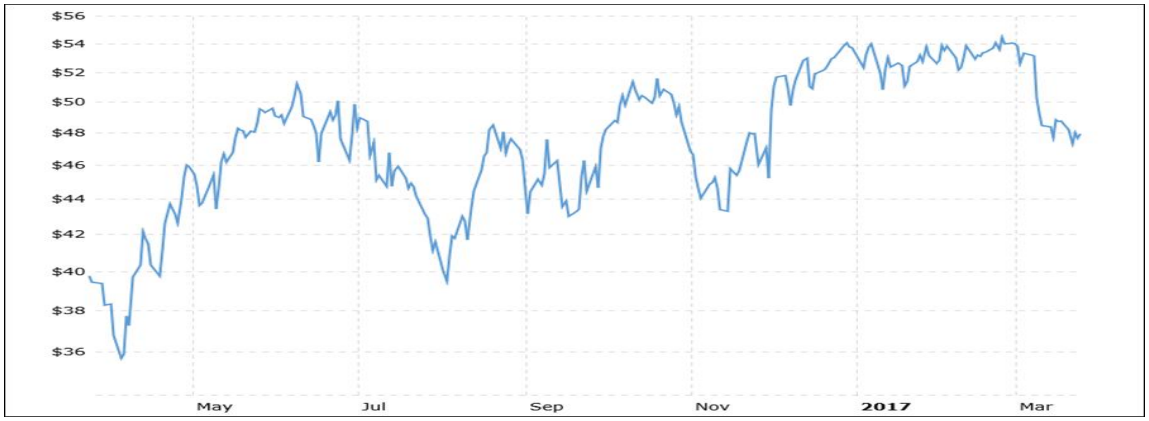
예르긴 IHS 마킷 부사장은 유가 하락이 미국 셰일오일 생산업계에도 영향을 끼칠 수 있다고 예상했다. 그는 "업체들이 올 하반기 원유 시추 개발을 재고할 수 있다"고 말했다.

II . ISSUE & TREND

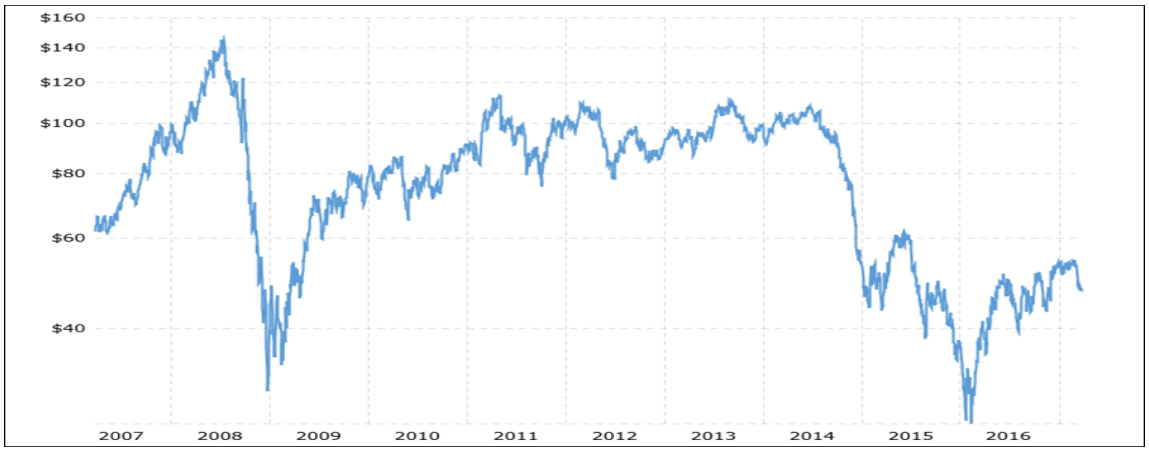
하지만 시장에서는 감산 연장 외에는 별다른 대안이 없다는 분위기다. 블룸버그가 설문한 13 명 애널리스트들은 모두 감산 연장 가능성을 점쳤다. 뱅크오브아메리카, 코메르츠방크, 씨티그룹를 포함한 투자은행의 애널리스트들은 감산이 연말까지로 연장될 것으로 예상했다.

사우디의 자문기관이기도 한 RBC 역시 최근 보고서에서 '결국 연장할 것'이라고 내다봤다. 늘어나는 재고와 여전히 어려운 경제상황이 감산을 연장해야 하는 최대 이유가 될 것이라는 설명이다. 헬리마크로프트 RBC 글로벌 원자재 전략본부장은 모니터링 그룹이 감산 연장을 지지, 결국 5 월 총회에서 결정이 내려질 것이라고 예상했다.

<WTI – 1 YEAR>



<WTI – 10 YEARS>



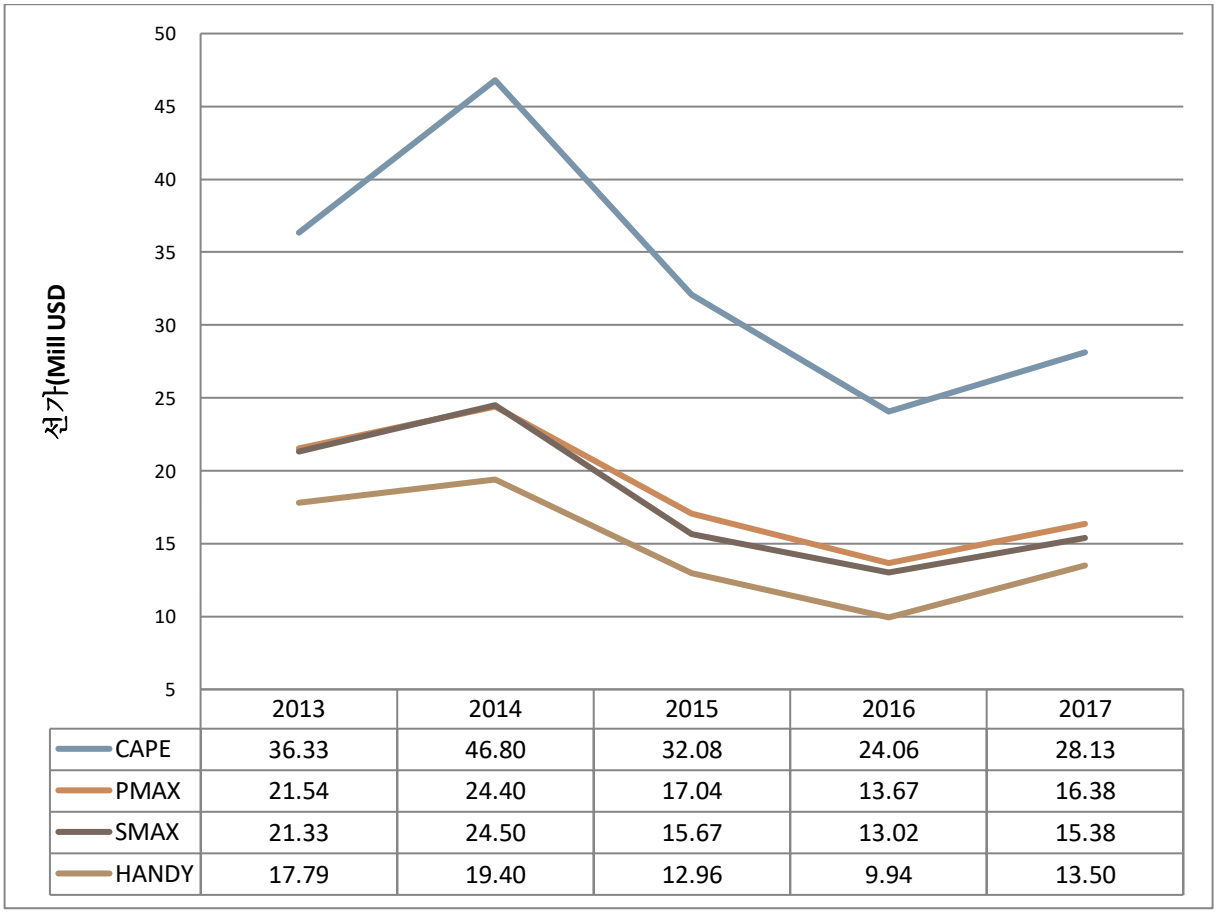
Ⅲ. BULK CARRIER

(❖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	28.13
	6%	29%	-31%	-25%	17%
Panamax 76K	21.54	24.40	17.04	13.67	16.38
	-2%	13%	-30%	-20%	20%
Supramax 56K	21.33	24.50	15.67	13.02	15.38
	-4%	15%	-36%	-17%	18%
Handysize 32K	17.79	19.40	12.96	9.94	13.50
	2%	9%	-33%	-23%	36%

❒ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(❖선령 5 년기준, Million USD)

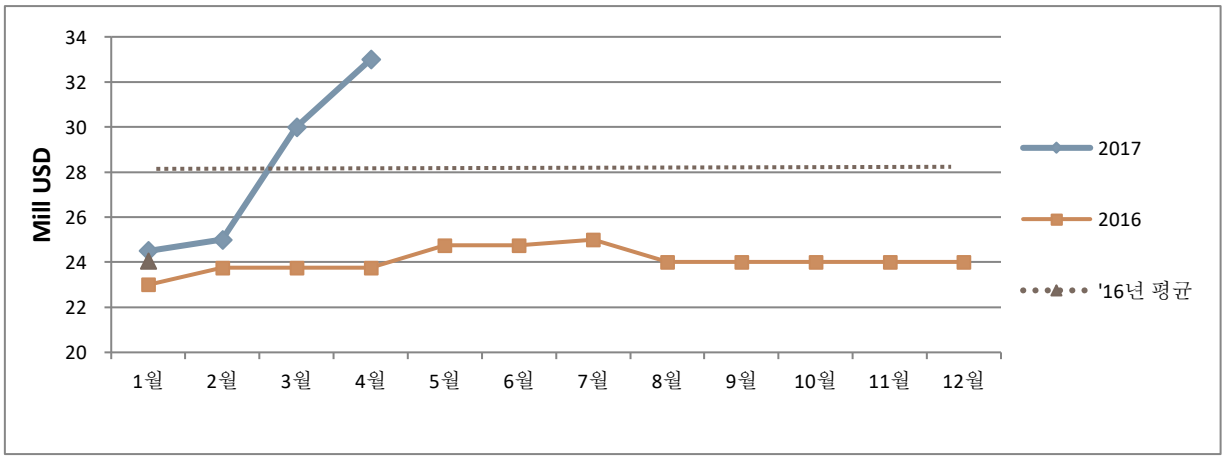


	2013	2014	2015	2016	2017
CAPE	36.33	46.80	32.08	24.06	28.13
PMAX	21.54	24.40	17.04	13.67	16.38
SMAX	21.33	24.50	15.67	13.02	15.38
HANDY	17.79	19.40	12.96	9.94	13.50

Ⅲ. BULK CARRIER

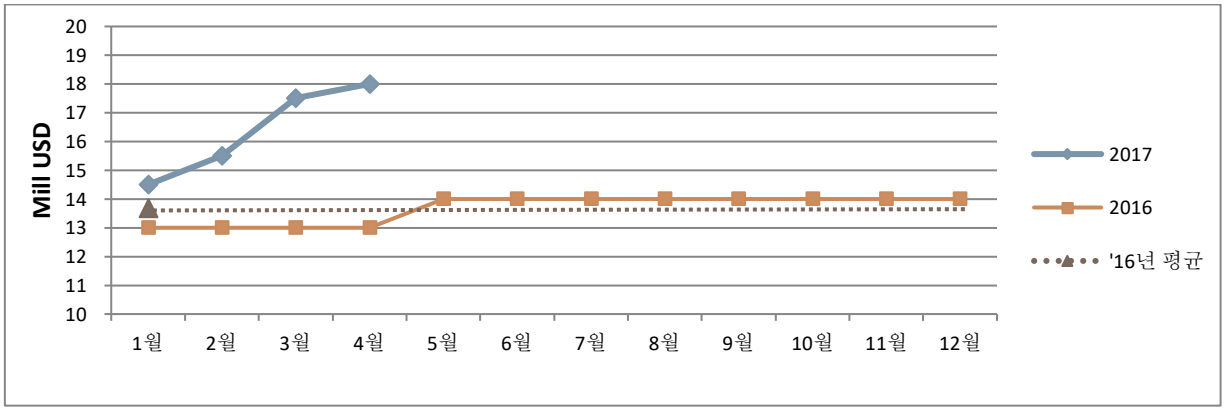
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.00			28.1
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	10.0%			-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	38.9%			16.9%
	PMAX 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.00			16.4
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	2.9%			-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	38.5%			19.8%
	SMAX 56k	선가	14.50	15.00	16.00	16.00			15.4
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	0.0%			-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	33.3%			18.1%
	HANDY 32k	선가	13.00	13.50	13.50	14.00			13.5
		전월대비	8.3%	3.8%	0.0%	3.7%			-
		전년대비	36.8%	42.1%	42.1%	47.4%			35.8%
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

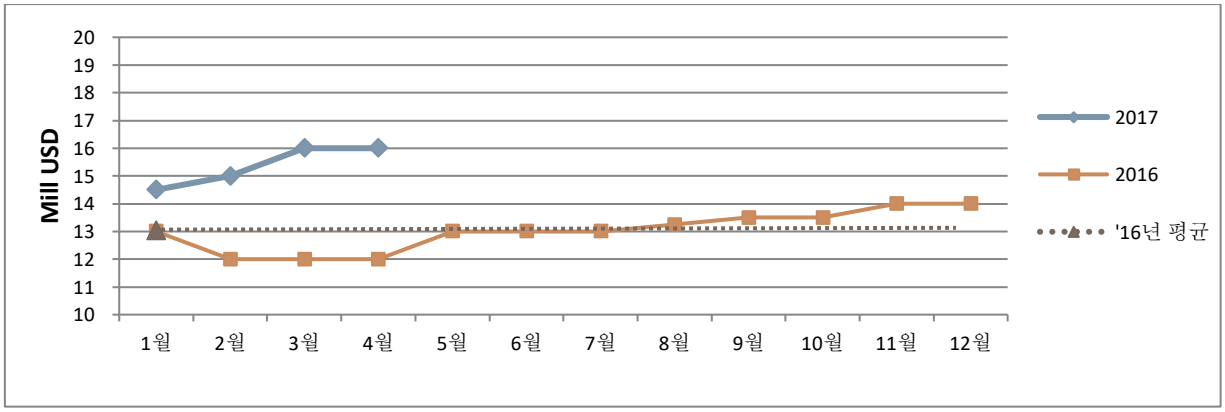


Ⅲ. BULK CARRIER

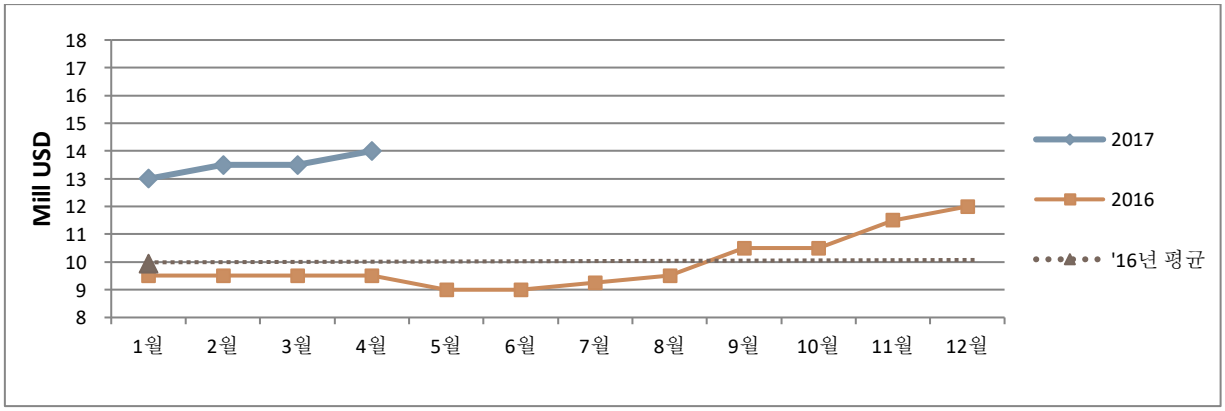
☐ Panamax



☐ Supramax



☐ Handy



Ⅲ. BULK CARRIER

Ⅲ-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	DONG-A ARTEMIS	179,213	2011	KOREA	B&W		32.5	Greek buyers Seanergy Maritime Holdings)
BC	CE-ALLIANCE	172,499	2001	JAPAN	B&W		9.5	Greek buyers (NGM Energy)
BC	CE-DUKE	170,085	2001	JAPAN	SULZ		9.5	
BC	CCS ANGEL	94,274	1995	JAPAN	MITSU	C 2x25t	5.5	Middle Eastern Buyer
BC	SMOOTH VITALITY	82,000	2014	CHINA	B&W		14.5	EGPN
BC	SMOOTH VELOCITY	81,682	2014	CHINA	B&W		14.5	
BC	BSI LENNOX	81,600	2017	CHINA	B&W		26.5	Greek buyer (Dryships)
BC	ROYAL BREEZE	76,679	2002	JAPAN	B&W		8.2	Chinese buyer
BC	TIANJIN PIONEER	75,744	2005	JAPAN	B&W		11	Greek buyer
BC	BARILOCHE	75,395	2007	JAPAN	B&W		13.8	European buyer
BC	SEA QUEEN II	57,012	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	10.5	Singapore buyer(Wilmar)
BC	SEA MOON	57,012	2009	CHINA	B&W	C 4x30t	9.5	
BC	KMTC CHALLENGE	52,202	2003	KOREA	B&W	C 4x30t	7	Undisclosed buyer
BC	OLGA TOPIC	45,483	1995	JAPAN	B&W	C 4x25t	4	Ukrainian buyer
BC	CLIPPER KASTORIA	32,688	2011	CHINA	B&W	C 4x30.5t	9.2	Indian buyer
BC	ROYAL PESCADORES	18,369	1997	JAPAN	B&W	C 3x30t	2.2	Chinese buyer

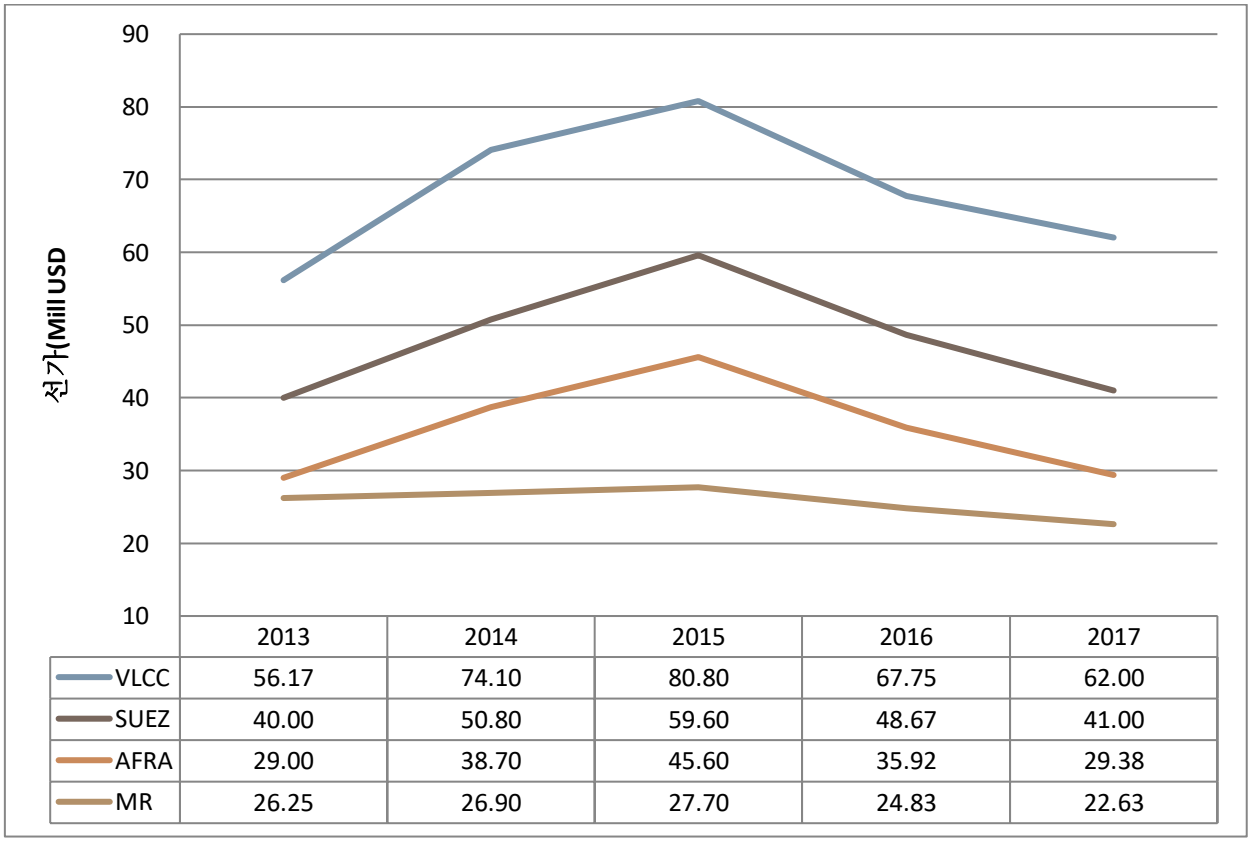
Ⅳ. TANKER

(❖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	29.38
	-5%	33%	18%	-21%	-18.2%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	22.63
	5%	2%	3%	-10.3%	-8.9%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.44
	13%	9%	-3%	10.4%	-10.6%

❒ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

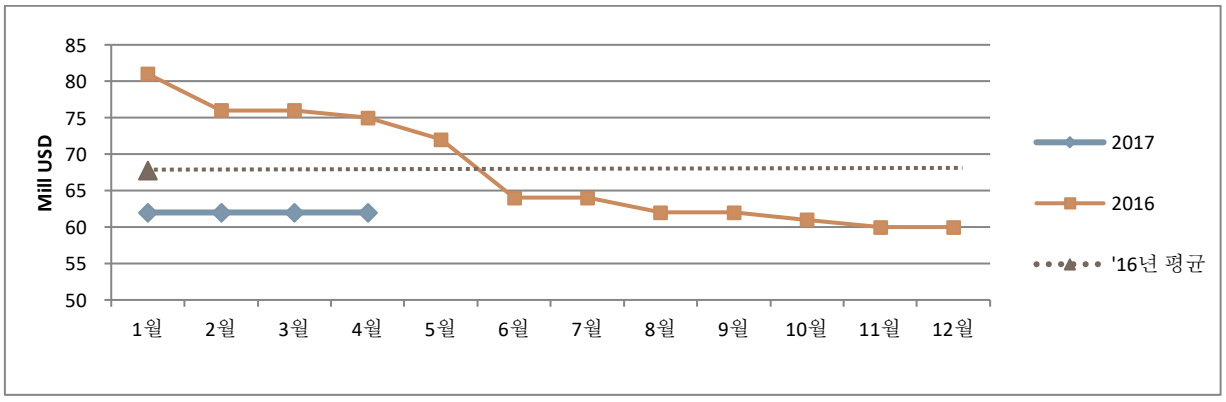


	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC	56.17	74.10	80.80	67.75	62.00
SUEZ	40.00	50.80	59.60	48.67	41.00
AFRA	29.00	38.70	45.60	35.92	29.38
MR	26.25	26.90	27.70	24.83	22.63

Ⅳ. TANKER

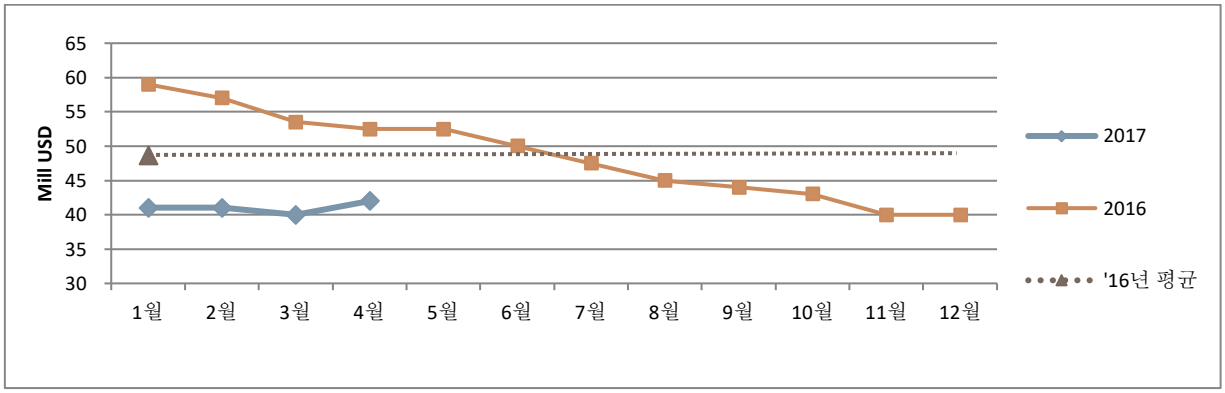
	구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00			62.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%			-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00			41.0
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%			-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%			-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	29.00			29.4
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	1.8%			-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-28.8%	-27.5%			-18.2%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	23.00			22.6
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	2.2%			-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%	-16.4%			-8.9%
	CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.75			12.4
		전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	0.0%			-
		전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%	-10.5%			-10.6%
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

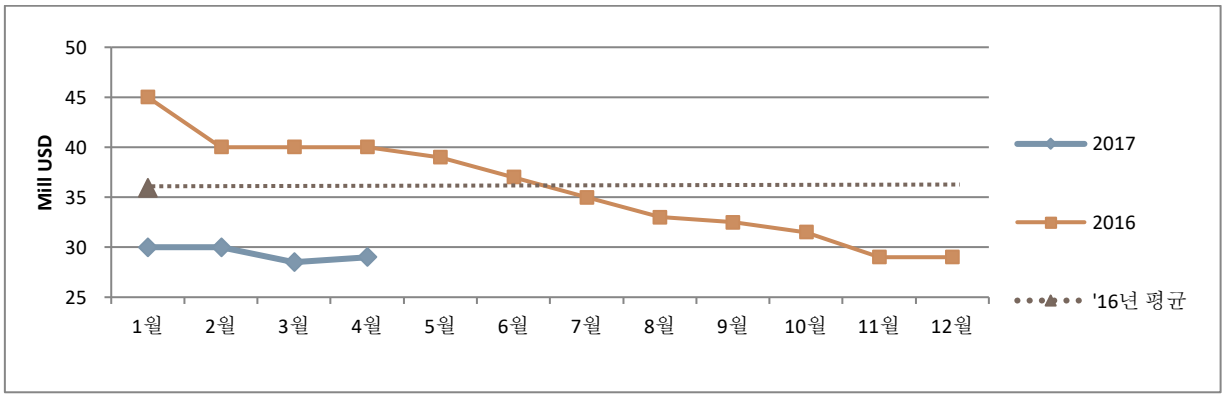


Ⅳ. TANKER

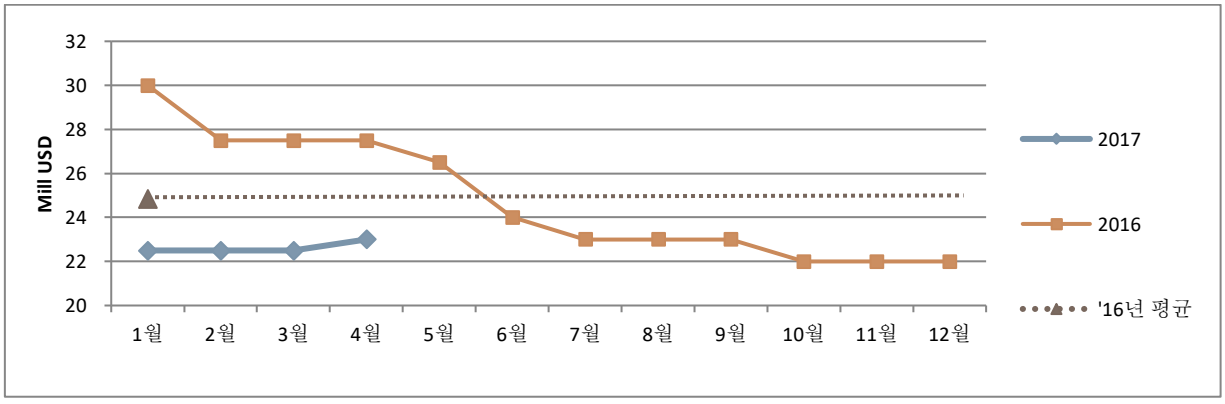
☐ SUEZMAX-160K



☐ AFRAMAX-105K



☐ MR-47K



Ⅳ. TANKER

Ⅳ-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	BUNGA KASTURI	299,999	2003	JAPAN	B&W		31	Indian buyer
TANKER	KIOWA SPIRIT	113,269	1999	KOREA	B&W		7.8	undisclosed buyer
TANKER	GENER8 ELEKTRA	106,560	2002	JAPAN	B&W		10.5	undisclosed buyer
TANKER	GENER8 DAPHNE	106,560	2002	JAPAN	B&W		10.5	
TANKER	MORNING GLORY VIII	99,990	2002	JAPAN	B&W		10.2	Far Eastern buyer
TANKER	MARE CARIBBEAN	46,718	2004	KOREA	B&W		11.4	Europeon buyer (Union Maritime)
TANKER	MARINE EXPRESS	45,989	2009	JAPAN	B&W		16.2	undisclosed buyer
TANKER	MARE ACTION	37,467	2005	KOREA	B&W		10	Greek buyer (Tsakos Group)
CHEM	CAPE DAWSON	12,789	2009	KOREA	B&W	2&3	10.5	South Korean buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HANJIN UNITED KINGDOM	118888	2011	KOREA	WART	9954	TEU	31	Greek buyer
CONT	HANJIN CHINA	118834	2011	KOREA	WART	9954	TEU	31	
CONT	HANJIN SPAIN	118814	2011	KOREA	WART	9954	TEU	31	
CONT	HANJIN KOREA	118800	2010	KOREA	WART	9954	TEU	31	
CONT	HANJIN NETHERLANDS	118712	2011	KOREA	WART	9954	TEU	31	

IV. TANKER

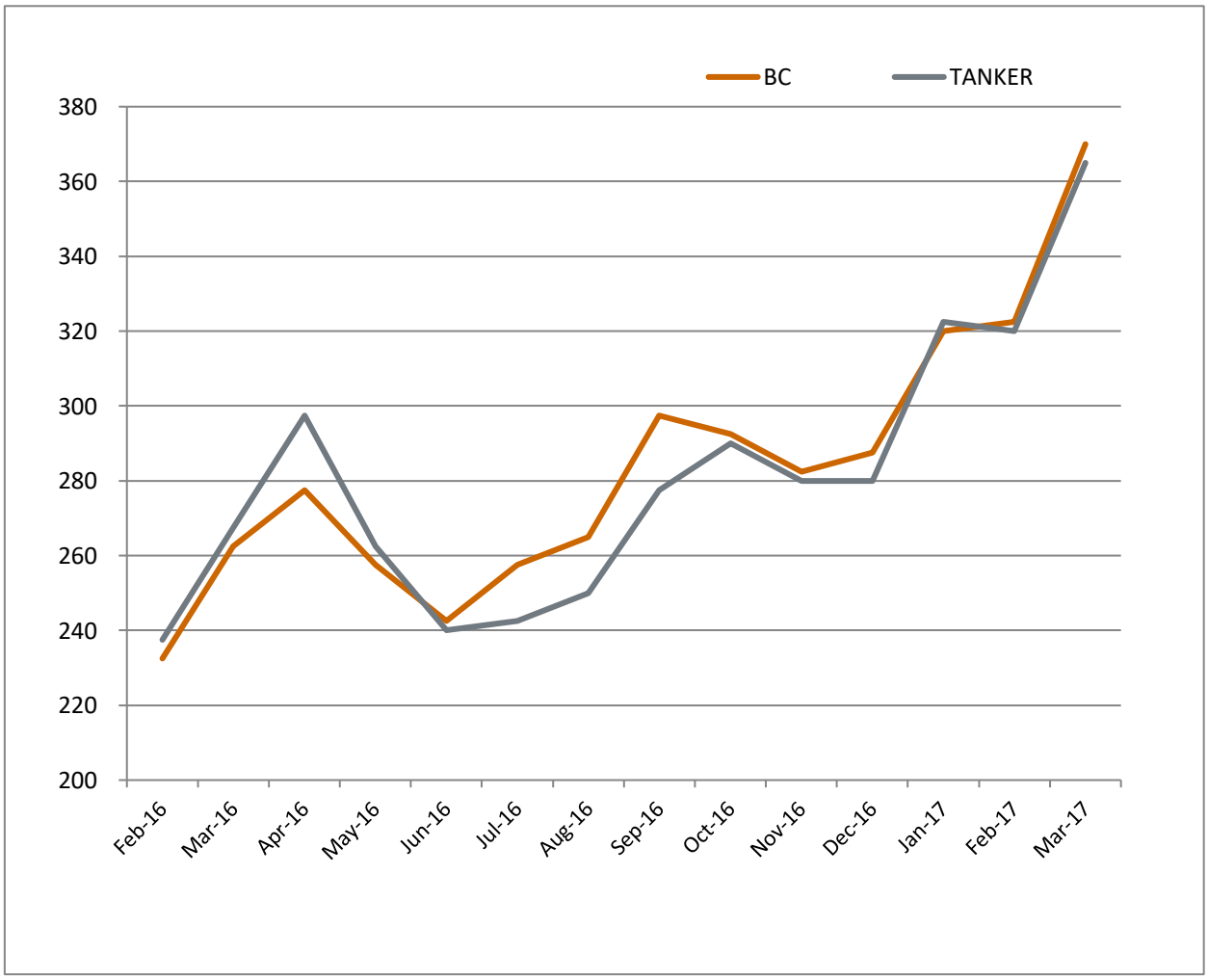
CONT	KAYA	39360	2007	KOREA	B&W	2824	TEU	7.95	Greek buyer
CONT	KENO	39360	2007	KOREA	B&W	2824	TEU	7.95	Greek buyer
CONT	IMARA	35325	2008	CHINA	WART	2578	TEU	5.5	Indonesian Buyer
CONT	CAP BEATRICE	34457	2004	JAPAN	SULZER	2556	TEU	7.6	undisclosed buyer, incl tc till 9/17 at USD 11,900/d
CONT	THEA S	33501	2002	GERMANY	B&W	2474	TEU	4.5	Indonesian buyer (Salam Pacific)
CONT	MARE FOX	16435	1995	GERMANY	B&W	1221	TEU	4.75	undisclosed buyer
CONT	SAINTY VOGUE	13800	2013	CHINA	B&W	1070	TEU	10	Greek buyers (Contships)
CONT	ST JOHN ARK	13555	2014	CHINA	B&W	847	TEU	10	

Ⅴ. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US$/LDT)	2015 평균		2016 평균		2017 평균		2016 년 4 월	2017 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	341.04	-28.2%	265.63	-22.1%	343.13	29.2%	297.50	365.00	0.0%	22.7%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	345.63	29.1%	277.50	370.00	0.0%	33.3%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

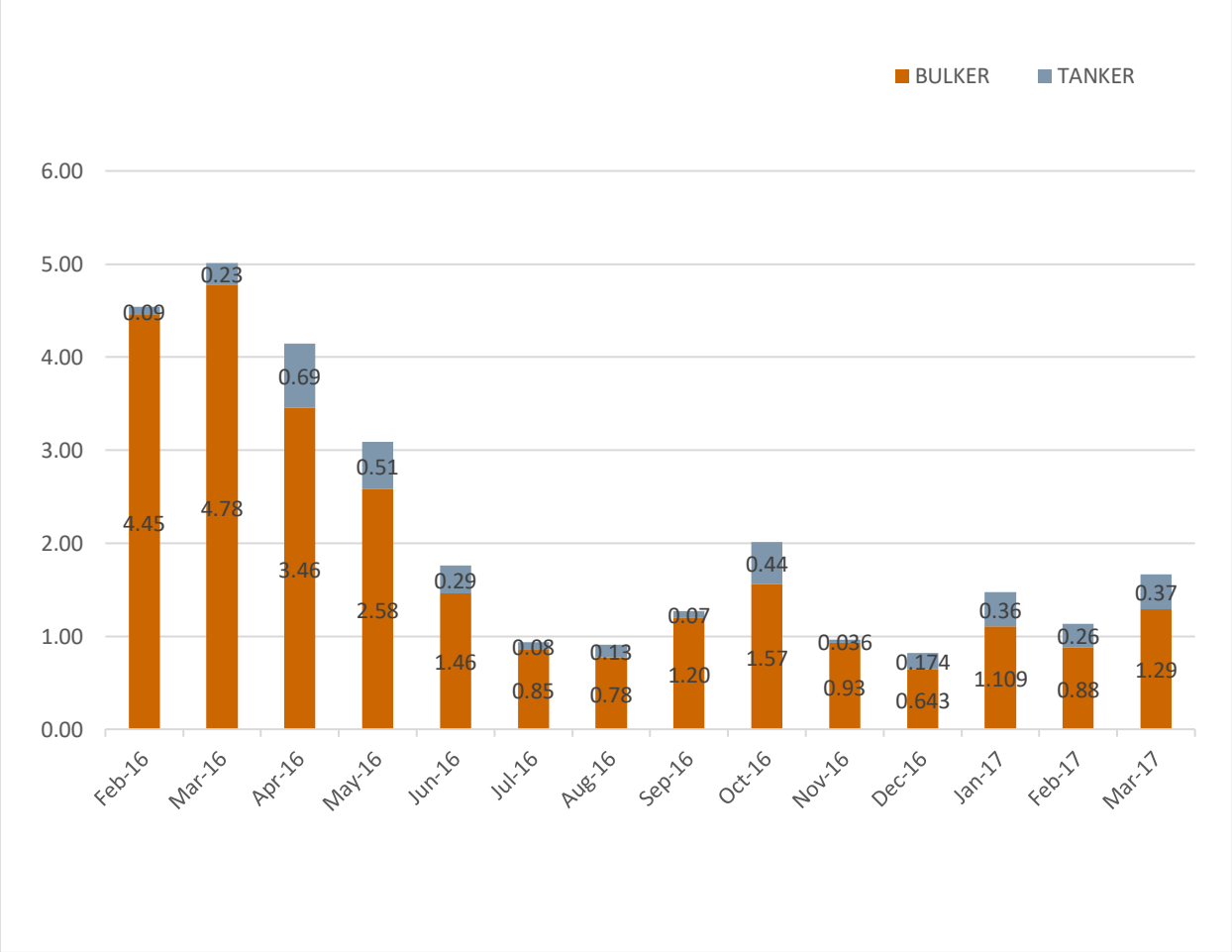


Ⅴ. DEMOLITION

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	0.99	34.6%	15	32.6%	0.23	4	0.37	58.1%	9	125.0%
BC	27.34	428	3.28	12.0%	77	18.0%	4.78	67	1.29	-73.0%	36	-46.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



Ⅴ. DEMOLITION

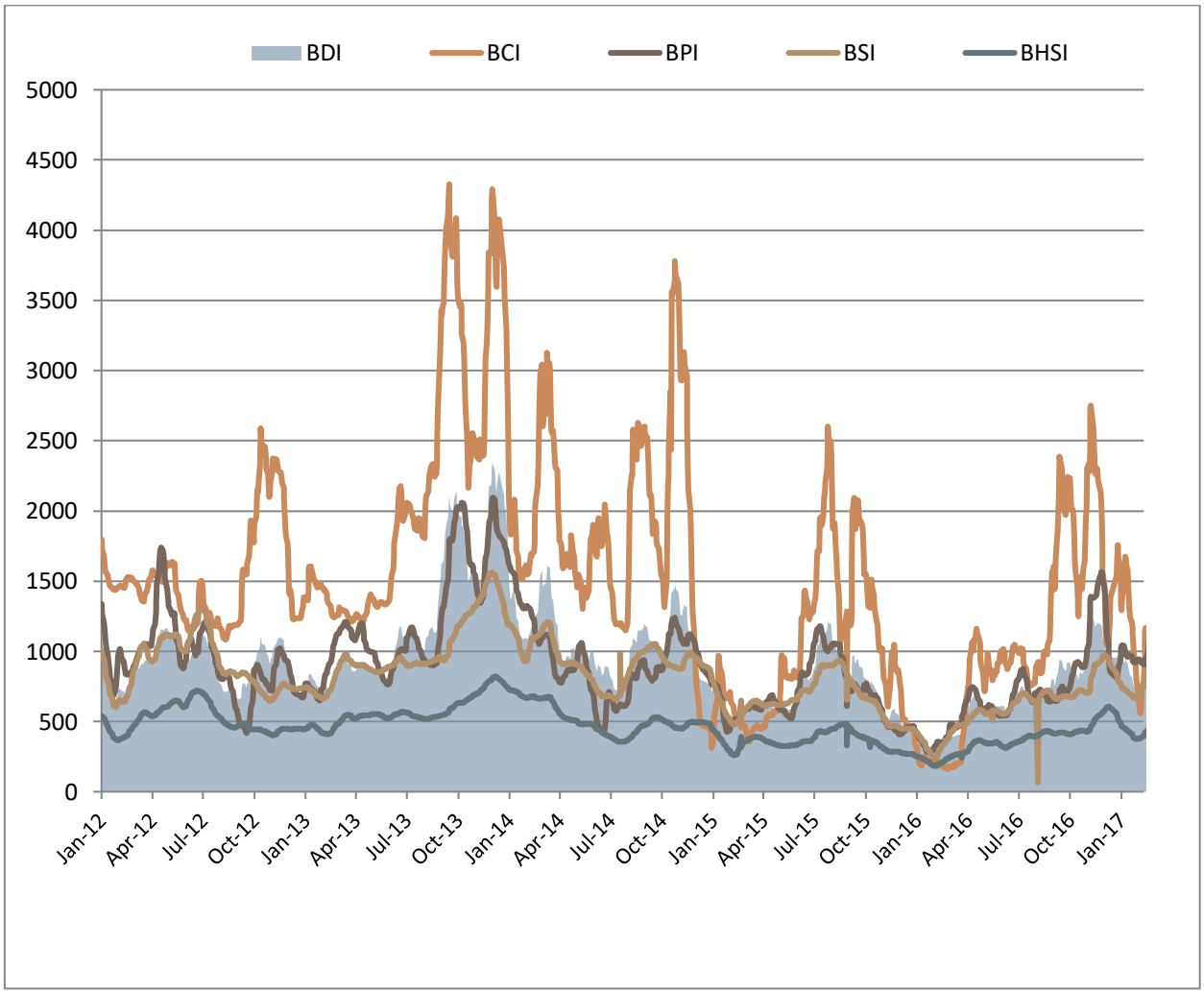
Ⅴ-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	FEDOR VARAKSIN	14,220	5510	1977	POLAND	SULZ	228	TURKEY
BC	SORMOVSKIY-54	3,353	1271	1978	RUSSIA		200	TURKEY
CONT	IRRAWADDY STAR	20,336	6900	1994	NORWAY	SULZ	332	AS IS Singapore
CONT	DAWEI STAR	14,911	5541	1994	GERMANY	MAK	332	AS IS Singapore
CONT	TAUNG GYI STAR	12,504	5119	1994	POLAND	B&W	332	AS IS Singapore
CONT	PIRITA	7,946	5387	1995	GERMANY	MAK	363	BANGLADESH
LPG	CUMBRIA	13,241	7352	1990	JAPAN	SULZ	390	INDIA

VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-03-31	2017-03-24	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1297	1240	57	2337	290
BCI	1324	2482	-1,158	22665	161
BPI	1338	1218	120	2096	282
BSI	881	896	-15	1562	66
BHSI	540	526	14	821	183



Ⅵ. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	301.00	9.50	288.50	9.00	278.50	12.00
IFO180	323.50	13.50	329.00	11.50	348.00	15.00
MGO	473.00	10.00	456.00	13.00	487.50	13.00

❖기준일 : 3 월 31 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-03-31	2017-03-24	CHANGE
미국달러	1116.10	1120.00	-3.90
일본엔(100)	998.52	1008.96	-10.44
유로	1192.61	1207.53	-14.92
중국위안	162.27	162.91	-0.64

❖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