

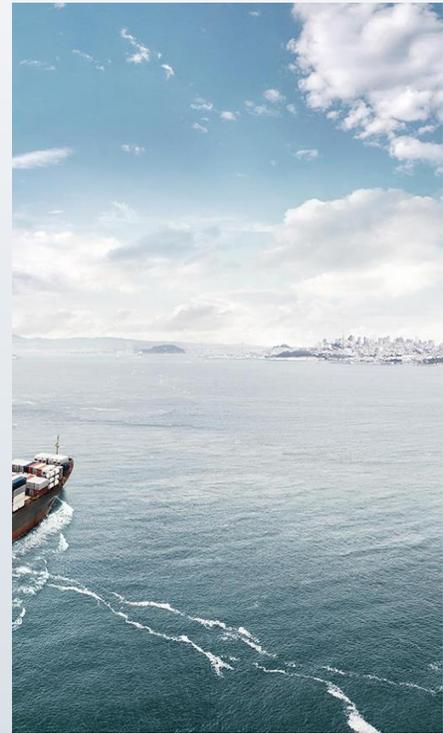


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.145

Updated April 11, 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

말레이시아의 AET 가 삼성중공업과 LNG 추진 아프라막스 탱커선 4 척의 신조를 발주한 것으로 알려졌다. 이번에 발주된 선박은 2018 년 하반기부터 인도될 예정이며 선가는 기존 아프라막스 탱커대비 약 1000~1200 만달러 높다고 알려졌다. SCF 그룹이 현대중공업에 발주한 이후 세계 두번째 LNG 추진 탱커발주다.

현대상선은 초대형 유조선(VLCC) 신조 발주를 위한 건조계약 의향서를 대우조선해양과 7 일 체결했다고 밝혔다. 현대상선은 지난 22 일 VLCC 발주를 위한 입찰제안서 공고를 통해, 대우조선해양, 현대중공업, 삼성중공업 등 조선 3 사로부터 제안서를 접수 받은 바 있다.

이번에 발주하는 VLCC 는 모두 30 만톤급(300,000DWT)이상의 초대형 유조선 5 척이며, 옵션(+5 척)을 행사할 경우 최대 10 척까지 가능하다. 선박 발주 본계약은 추가 협상 및 협의를 거쳐 7 월 말까지 체결 예정이며, LNG 선박 엔진을 비롯한 친환경 기술에 대한 구체적인 논의도 함께 이뤄진다.

이번 선박 발주는 지난해 10 월 정부가 발표한 '해운산업 경쟁력 강화 방안'의 일환으로 조성한 2 조 6000 억원 규모의 '선박 신조 프로그램'을 활용한 첫 프로젝트다.

대우조선해양은 또한 그리스 MARAN TANKERS 로부터 318,000 DWT VLCC 3 척을 수주하였다. 선가는 척당 8,300 만 달러이며, 인도시기는 2018 년 2 분기이다. ANGELICOUSSIS GROUP 은 지난해 6 월, 12 월에 LNG 선 2 척/ VLCC 선 2 척/ LNG FSRU 1 척을 대우조선에 신조 발주하였다.

벌크 부문에서 신조선 발주 움직임이 시작되는 듯 하다. 그리스의 CHARTWORLD SHIPPING 이 캄사르막스 82,000 DWT 4 척을 중국 PENGLAI JINGLU 조선소에 신조 발주하였으며, 인도시기는 2018/2019 년이다. 계약선가는 2,300-2,400 만 달러 수준으로 추정된다. 지난 3 월 CHARTWORLD SHIPPING 은 캄사르막스 82,000 DWT 4 척을 JIANGSU NEW YZJ 에 신조 발주한바 있다. 노르웨이의 TORVALD KLAVENESS 역시 캄사르막스 83,563 DWT 1 척을 JIANGSU NEW YZJ 에 신조 발주하며 선대 확장에 나서고 있다. 인도시기는 2018 년 4 분기이다.

일본 NAMURA 조선과 그리스 선주 MYTILINEOS 가문이 이끄는 M/MARITIME 사가 최근 34,000DWT 급 핸디사이즈 벌커 신조선 2 척에 대한 계약을 체결했다. 해당 선박 2 척(HULL NO. S891, S892)은 리세일 매입 건으로 알려졌으며, 2018 년 하반기와 2019 년 하반기에 각각 인도될 예정이다. 신조선가는 척당 약 2,100 만불로 추측되고 있다.

I . MARKET OVERVIEW

2. 벌크선 시장동향

2017 년 1 분기는 시황개선에 대한 기대감과 확신을 선사하였다. 대부분의 해운 관계자들은 중국 춘절 연휴를 기점으로 시황이 하락할 것으로 예상하였으나, 해운 시장은 다시 동력을 얻으면서, 주요 수역 운임지수는 운영비를 넘어섰다.

벌크선가는 꾸준히 강세를 유지하고 있다.

케이프사이즈 부문에서는, PACIFIC INTERNATIONAL LINES 이 "PACIFIC CANOPUS" (180,330 DWT BLT 2012 DALIAN)를 2,850 만 달러로 SONGA 에게 매각하였다. 거의 20 군데 바이어업체가 검선했던, "CPO ASIA" (179,558 DWT BLT 2011 DAEWOO MANGALIA)가 3,000 만 달러에 약간 못 미치는 가격으로 매각되었다.

캄사르막스 "UNITED OCEAN" (81,918 DWT, BLT 2014, TSUNEISHI ZOSEN)이 약 2,300 만 달러 수준의 선가에 그리스 바이어에게 매각하였다. "UNITED PRESTIGE"이 2,250 만 달러로 2 주전에 매각된 점을 고려한다면 선가는 안정적인 흐름을 보여주고 있다. UNITED OCEAN 의 소유였던 캄사르막스 벌크선(BUILT 2012-2014)의 검선이 계속 진행되고 있으며, 4 월말 매각이 모두 마무리 될 것으로 보인다.

파나막스 M/V "IMPERIAL" / "LIBERTAS" (75,500 DWT/BLT 2007 STX KOREA)는 척당 1,350 만 달러로 매각되었다. 이는 3 월초 1,075 만 달러로 매각된 M/V "OCEAN MINERVA" (75,698 DWT/BLT 2007 SANOYAS)와 비교된다.

3. 탱커선 시장동향

브렌트유는 배럴당 54.81 달러로 마감하였으며, 전주에는 배럴당 52.83 달러였다.

이번주에는 상당수의 원유운반선과 석유제품선(해체 시기가 가까운 노후선)의 매각에 대한 루머가 있었으나, 소수의 선박의 매각만이 마무리되었다. 최근 매각된 탱커선의 선가는 안정적인 흐름세를 보이고 있으나 노후 탱커선가는 꾸준히 하락세를 보이고 있다.

Maersk Tankers 는 핸디사이즈 "FREJA MAERSK" (31,632 dwt, built 2001, Hanjin HI (Yeongdo))을 850 만 달러로 인도네시아 바이어에게 매각하였다. 이와 비슷한 매각으로는 Torm 이 700 만 달러로 인도네시아 바이어에게 매각한 "TORM TRINITY" (35,834 dwt, built 2000, Daedong S.B.)가 있다.

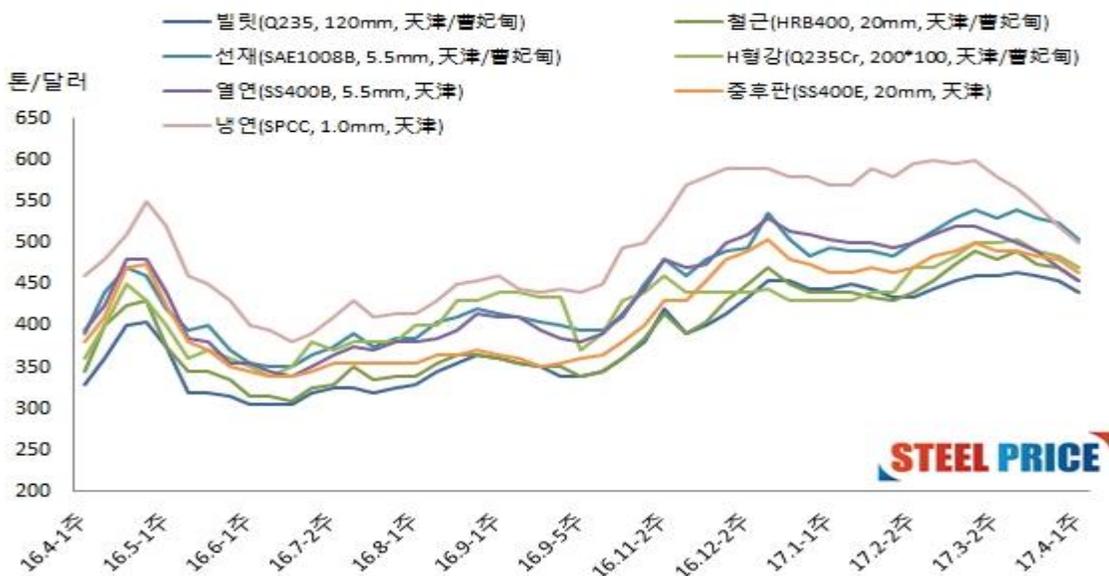
I . MARKET OVERVIEW

4. 해체선 시장동향

해체선 시장은 해체선가가 위아래로 요동치며, 상당히 혼란스러운 한 주를 보냈다. 현재 해체선 공급이 상당히 낮은 수준에 머물러 있으며, 몇몇 대상선에 대한 협상이 진행되고 있으나, 해체매각 완료된 대상선은 제한적이다. 현재 대상선으로 언급되는 선박들 중 탱커선이 주류를 이루고 있다. 지난번 폭발사고로 인해 파키스탄 해체야드에서는 탱커선 해체 작업에 제약이 생겼고, 이로 인해 일반적으로 건화물선 보다 높은 프리미엄 지불되던 탱커선에 대한 혜택이 줄어들고 있는 상황이다.

해체선가의 선행지수라고도 중국철강재가격이 하락세를 보이고 있다. 중국철강가격은 비수기인 1~2월에 예상을 깨고 감산이슈로 인해 강세를 보였고, 해체선가 역시 연초부터 상승세가 이어졌다. 하지만 최근 3 주동안 중국철강재 전품목의 가격이 동시에 하락하고 있다. 이에 따라 해체선가도 하방압력이 있을 것으로 예상된다. 다만, 벌크선시황의 개선으로 해체선 시장에 선박 공급이 부족한 상태이므로 몬순시즌전까지는 해체선가는 현재 수준을 유지하거나 하락하더라도 그 폭이 크지 않을 것으로 보여진다.

중국 화베이지역 철강재 오퍼가격 추이



기준 : 중국 마이스틸 공시, FOB가격

II . ISSUE & TREND

1. 대우조선 P 플랜 가면..."2 조원 묶인 소난골·시드릴 계약취소"

대우조선해양이 채무재조정에 실패해 P 플랜(프리패키지드플랜·Pre-packaged Plan)으로 갈 가능성이 커지면서 P 플랜 시 계약 취소가 얼마나 발생할 지 관심이 쏠리고 있다.

대우조선은 P 플랜도 법정관리의 일종인 만큼 저유가로 수익성 확보가 어려운 선주, 아직 용선처를 확보하지 못한 선주, 비싼 가격에 발주 계약을 체결했던 선주들에게 '좋은 핑곗거리'를 제공해 계약을 취소당할 가능성이 높다고 우려하고 있다.

11 일 금융당국과 채권단, 업계에 따르면 현재 대우조선이 건조 중인 선박과 해양설비는 총 114 척으로 이중 계약서에 '빌더스 디폴트(선박 건조계약 취소·Builder's default)' 조항이 있는 경우는 96 척으로 나타났다. 이와 관련, 삼정회계법인은 실사보고서에서 P 플랜 돌입 시 건조공정 등을 감안할 때 총 8 척의 빌더스 디폴트가 발생할 것으로 내다봤다. 여기에는 파산 가능성이 거론되는 유전개발업체 시드릴이 발주한 드릴십 2 척과 인도대금을 받기 위해 한창 협상이 진행 중인 앙골라 소난골 드릴십 2 척이 포함돼 있다.

대우조선은 시드릴로부터 드릴십 2 척을 1 조 2 천억원에 수주했지만 계약금액의 20%밖에 받지 못한 상태로 80%에 해당하는 인도대금 1 조원 규모의 유동성이 묶여 있다. 소난골 드릴십도 계약금의 20%만 받은 상태로 아직 1 조원의 대금이 묶여 있다. 따라서 만약 빌더스 디폴트가 발생하게 되면 2 건의 계약만으로 최대 2 조원을 날리게 되는 셈이다.

물론 시드릴이 먼저 대우조선에 인도 기한 연장을 요청했었고, 소난골은 드릴십 건조가 끝났음에도 자체 사정으로 찾아가지 않아 이들에게도 귀책사유가 있긴 하다. 그럼에도 불구하고 대우조선은 P 플랜 시 이들에게 받은 돈까지 다 물어주게 될 가능성이 크다는 게 금융당국의 설명이다. 계약서에 '법정관리 시 빌더스 디폴트가 발생할 수 있다'는 조항이 포함돼 있기 때문이다.

나아가 삼정회계법인은 P 플랜 돌입 시 실제 발주 취소 선박은 8 척보다 더 늘어날 가능성도 있다고 판단하는 것으로 알려졌다.

II . ISSUE & TREND

P 플랜이 아닌 통상적인 법정관리 돌입 시 빌더스 디폴트 40 척이 생길 것으로 추정됐던 만큼, 최악의 경우 최대 40 척의 계약취소가 발생할 수도 있다는 것이다. P 플랜은 신규자금이 지원되므로 법정관리 때처럼 발주 취소가 일어나진 않을 것이라는 반론도 있지만, 이 역시 그냥 전망일 뿐이다. 해외 선주들의 계약 줄해지는 곧바로 대규모 선수금 환급요청(RG 콜)으로 이어지게 되며, 이 경우 선수금환급보증(RG)을 선 금융기관들은 계약금을 다 물어줘야 한다.

업계 관계자는 "P 플랜은 첫 사례이므로 어떤 파장을 가져올 지 실제 벌어질 일을 아무도 정확히 예측할 수 없는 상황"이라며 "최대 40 척으로 그치는 게 아니라 계약 취소가 50 척, 60 척이 될 수도 있다"고 말했다. 또 "공정이 70~80% 진행된 것은 다 만들어서 팔면 되지만, 10~20% 진행된 것은 건조가 중단되고 '고철'이 돼 버릴 가능성이 크다"고 말했다.

다만 해양플랜트에 비해 상대적으로 상선은 빌더스 디폴트 발생 가능성이 낮을 것으로 보는 시각이 많다.상선은 실수요자들이 발주해 건조 중단을 요구할 가능성이 낮기 때문이다. P 플랜 이후에도 정상적으로 건조를 진행한다면 빌더스 디폴트가 발생하지 않을 수 있다.

한편 대우조선이 P 플랜에 들어가면 '신규 수주'에도 제약이 생길 전망이다. 경쟁입찰은 사실상 불가능해지고, 오랜 신뢰관계를 쌓아온 발주처들로부터 잇달아 떠났던 수의계약마저도 P 플랜 이후에는 어려워질 것으로 관측된다.

2. 글로벌 상위선사 고객둔 중국계 선박금융리스사 급성장

중국계 선박금융 리스사들의 세계 선박금융시장 익스포저가 늘어날지에 대해 관심이 집중되고 있다. 파이낸셜 타임즈에 따르면 중국계 선박금융 리스사의 거래규모는 금융위기로 인한 긴 침체에도 불구하고 상당한 규모의 거래를 성사시켰다.

이 같은 거래에 참여한 중국계 선박금융 리스사는 ICBC, China Minsheng Bank, Bank of Communications 등으로 악화된 금융환경에서도 단비 같은 금융을 제공한 것으로 평가됐다.

정확한 수치는 아니지만 지난 1 월 런던에서 열린 마린머니 컨퍼런스에서 중국계 선박금융 리스사의 2016 년 선박금융 여신액은 115 억달러인 것으로 알려졌다.

II . ISSUE & TREND

주요 고객으로는 Maersk Line, MSC, CMA CGM 등 세계 글로벌 Top 3 선사가 포함됐다. China Merchants Bank 의 리스사업부 링저우 부장은 중국계 선박금융 리스사들은 중국 내 수요가 적어 현재는 국제시장을 겨냥하고 있다고 언급했다.

이 회사의 선박금융은 약 32 억달러 규모이며 중국 시장이 약 40%, 세계 시장이 약 60%를 차지한다. 하지만 이 같은 추세에도 불구하고, 해운시장의 전망이 불확실하고 선사들이 파산상황으로 내몰리고 있는 상황에서 중국의 수요가 충분한가에 의문도 제기되고 있다.

해사법률회사인 Norton Rose Fullbright 사의 Harry Theochari 사장은 중국계 리스사의 비즈니스가 지난 1 년 6 개월 동안 크게 성장한 상황에서 향후 위기상황이 도래하면, 이들 회사가 어떻게 대응할지는 의문이라고 지적했다. 다만 리스사에 의하면 선사가 설사 파산에 이르더라도 리스계약 구조에서는 최종적으로 리스사가 선박에 대한 권리행사가 용이하므로 이점이 있다고 지적되고 있다.

중국계 선박금융 리스사들은 유럽은행들과 미국계 사모펀드들이 거두어들인 선박금융 시장의 갭을 메우는 역할을 하고 있다. 유럽은행과 미국계 사모펀드들은 2008 년 글로벌 금융위기 이후 컨테이너, 벌크, 유조선 등 모든 선종의 선박금융 시장에서 손실을 보았다. Seaspan 사의 Gerry Wang 사장은 기존 금융기관들이 선박금융을 줄일 때 중국계 은행이 매우 매력적인 금융을 제공하고 있다고 언급했다.

중국은 이 같은 추세에 따라 세계 선박금융시장에 대한 진출을 더욱 확대할 것으로 기대된다. 관련 전문가들은 중국계 은행들이 중국의 대형 조선소들을 참여시킴으로써 자국 건조 지원 정책을 병행하고 있을 것으로 예상하고 있으나 지난 2 년 동안 명시적인 지원을 했다는 근거는 없는 것으로 알려졌다.

3. EU, 글로벌 경쟁력 해운정책 모색에 '올인'

지난 3 월 벨기에 브뤼셀에서 제 2 회 유럽해운주간이 개최됐다. 올해 2 월 27 일부터 3 월 3 일까지 벨기에 브뤼셀에서 2015 년에 이어 제 2 회 유럽해운주간이 개최된 것이다. 유럽해운주간은 유럽공동체 선주협회(ECSA)의 구상으로 창설됐으며 유럽의 주요 해운관련 기구들이 운영단으로 참여하고 있다.

II . ISSUE & TREND

유럽해운주간은 유럽연합집행위원회, 유럽의회 등 주요 EU 기관의 정책결정자들과 유럽선주 및 해운업의 이해관계자들이 해운업에 관해 교류하고 소통하는 플랫폼으로서 성장하고 있다. 이번 2017 년 유럽해운주간의 컨퍼런스에서는 '유럽 해운정책: 글로벌 경쟁력, 우수한 품질, 지속 가능성 확보'를 주제로 해운업에 영향을 미치는 글로벌 트렌드와 유럽 해운정책에 관한 발표와 토론이 있었다.

유럽공동체 선주협회는 5 개 주요 해운 중심지를 비교해 EU 해운정책 프레임워크에서 나타난 정책상의 한계를 분석한 보고서의 결과를 발표했다. Monitor Deloitte 사는 유럽공동체 선주협회의 용역으로 5 개 주요 국제 해운 중심지(싱가포르, 홍콩, 두바이, 상하이, 벤쿠버)를 비교해 EU 해운정책 프레임워크에서 나타난 정책상의 한계와 차이를 분석하고 정책 제언을 제시했다.

동 보고서에선 유럽 해운정책이 지닌 정책상의 한계를 총 세 가지 측면에서 제시하고 있다. 먼저 조세와 재정 혜택의 적용대상을 기국(flag)에 따라 한정하고 세제혜택에 적용되는 해상활동 범위를 제한하는 것을 문제점으로 지적했다. 뿐만 아니라 '해상운송산업을 위한 각국 정부 보조금에 관한 유럽 공동체 지침(SAGs:Community Guidelines on State aid to maritime transport)'은 적용에 있어 유연성이 부족하고 유럽공동체에 의해 수정이 쉽게 이루어지는 한계가 있으며, 마지막으로 EU 를 기국으로 하는 선박과 선주에 적용되는 법과 혜택부분 역시 한계가 있다고 밝혔다.

5 개 해운 중심지를 8 개 항목에 따라 비교한 결과, 가장 우수한 해운 중심지는 싱가포르로 나타났다. Monitor Deloitte 사는 조세 및 재정혜택, 규제, 경제 및 정치적 요소, 전문서비스의 이용가능성, 기술, 선박등록 매력도, 비즈니스 환경, 선박운영을 위한 법과 제도, 금융활용의 용이성에 따라 5 개 주요 해운중심지를 평가했다.

평가결과 전문서비스의 이용가능성, 선박등록 매력도, 비즈니스 환경 항목에서 1 위를 차지한 싱가포르가 우수한 해운 중심지인 것으로 나타났으며, 상하이는 타 중심지 대비 높은 불확실성으로 인해 전 항목에서 비교적 낮은 점수를 받았다. 이에 EU의 해운정책 및 제도 개선을 위해 벤치마킹 사례로 삼을 수 있는 중심도시는 싱가포르와 홍콩으로 나타났다.

Monitor Deloitte 사는 EU 해운업의 글로벌 경쟁력 확보를 위해 종합적이고 전면적인 글로벌 해운정책의 수립을 제안했다. Monitor Deloitte 사는 글로벌 산업으로서의 해운에 대한 전반적인 측면과 특정 정책에 관한 측면 2 가지 부분으로 나누어 개선방안을 제시하고 있으며 톤세제 규정에 대한 조건완화, 국제해사기구(IMO)/국제노동기구(ILO)의 국제규정 및 각 개별 국가의 규정을

II . ISSUE & TREND

벗어나거나 넘어서는 행위의 금지를 제안하고 있다. 뿐만 아니라 연안해운과 외항해운을 모두 아우르는 국제해운 정책 수립과 운송, 세금, 환경 등에 걸친 전면적이고 종합적인 정책을 수립할 것을 제안하고 있으며 SAGs의 적용대상 범위, 기간 등을 법적으로 명확히 하도록 제안하고 있다고 KMI 김주현 연구원은 밝혔다.

4. 국제적으로 선박연료 LNG 화 추세에 UPA, 단계별 전략 수립 등 대응 나서

울산항만공사(UPA)가 선박배출가스 감축 차원의 국제적인 선박연료 LNG(액화천연가스)화 추세에 대비하기 위해 단계별 전략을 수립하는 등 대응책 마련에 나섰다.

10월 UPA에 따르면, 오는 2020년부터 국제해역상의 선박 배출가스의 국제 규제가 강화됨에 따라 이를 충족하기 위한 대안 중의 하나로 선박 연료의 LNG 전환이 본격화되고 있다. 해양수산부도 2025년까지 국내 발주 선박 중 LNG 추진선박 비율을 관공선 포함 10%까지 끌어올리는 등 LNG 관련 산업을 미래 신해양산업으로 육성하는 방안을 추진중이다.

이에 UPA도 대응책 마련에 나서 지난해 10월 국제 LNG 벙커링 활성화를 위해 세계 7개국 9개 항만과의 MOU 체결을 시작으로 울산시, 한국가스공사, 현대중공업 등과 '울산항 LNG 벙커링 추진 TFT'를 운영하고 있다.

또한, 이달 3일부터는 일본 요코하마에서 개최하는 '국제 LNG 벙커링 심포지엄'과 '국제 LNG 벙커링 협의회' 정기총회에 참석해 국제적인 동향파악에 적극 나서고 있다. 이번 총회에서는 선박연료로서의 LNG 전망과 세계 항만별 로드맵을 공유하고, LNG에 대한 안전기준 표준화에 대한 논의와 일본의 LNG 추진 예인선 도입사례를 중점으로 벤치마킹했다.

이에 따라 UPA는 단기적으로는 LNG 연료선을 대상으로 탱크로리를 통해 선박에 LNG를 공급하는 TTS(Truck to ship) 방식을 운영하고, 중기적으로는 LNG 공급선을 통해 공급하는 STS(Ship to Ship) 방식을, 장기적으로는 대규모 LNG 벙커링 기지를 구축하는 등 단계적으로 추진한다는 방침이다.



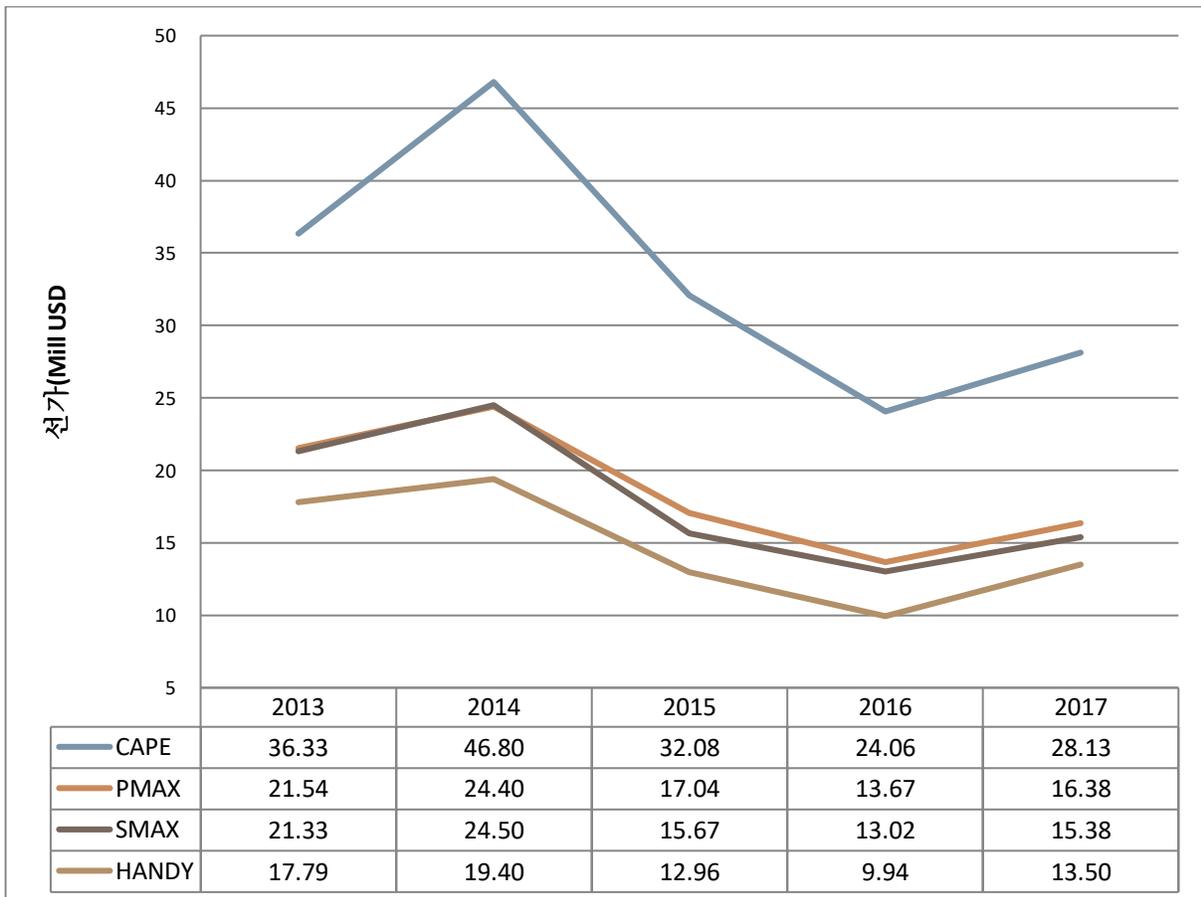
III . BULK CARRIER

(◆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)

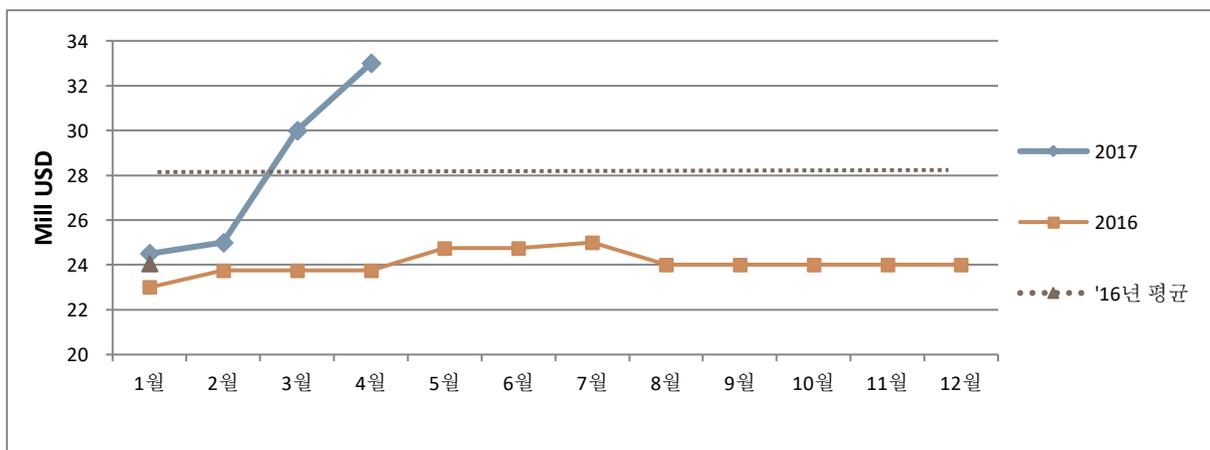




III . BULK CARRIER

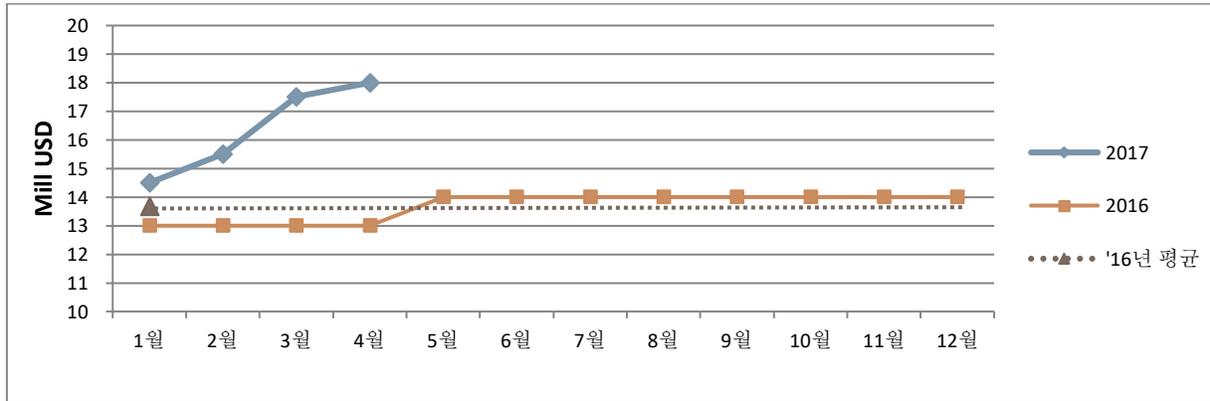
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.00			28.1
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	10.0%			-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	38.9%			16.9%
	PMAx 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.00			16.4
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	2.9%			-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	38.5%			19.8%
	SMAx 56k	선가	14.50	15.00	16.00	16.00			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

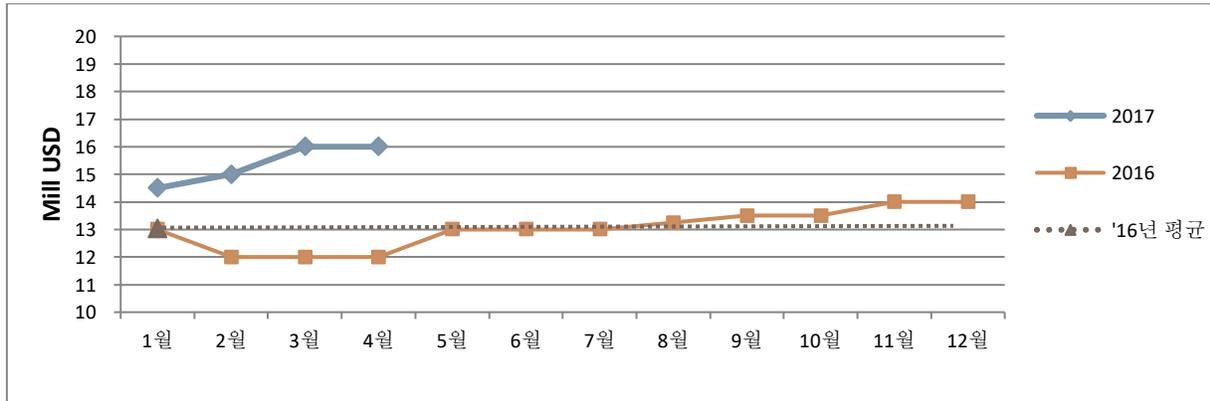


III . BULK CARRIER

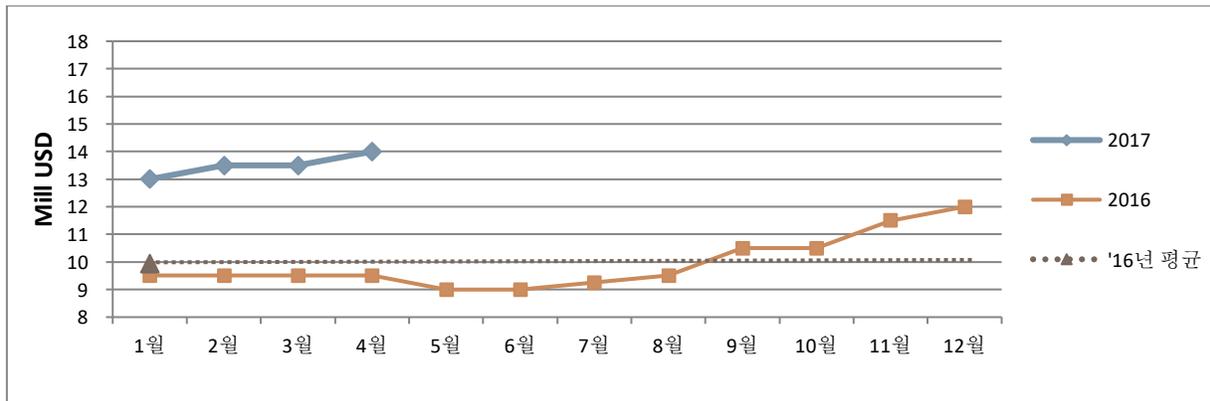
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	PACIFIC CANOPUS	180,330	2012	CHINA	B&W		28.5	Norwegian buyers (Songa Bulk)
BC	CPO ASIA	179,850	2011	ROMANI A(KOR)	B&W		30	U.S. buyers (JP Morgan)
BC	BOAVISTA	93,077	2010	CHINA	B&W		16	undisclosed buyer
BC	UNITED OCEAN	81,918	2014	JAPAN	B&W		23	Norway buyer
BC	NINGBO WHALE	76,039	2012	CHINA	B&W		16.5	Undisclosed buyer
BC	IMPERIAL	75,511	2007	KOREA	B&W		13.5	Greek buyer
BC	LIBERTAS	75,511	2007	KOREA	B&W		13.5	
BC	FU MING	69,163	1997	JAPAN	SULZ		5.2	Chinese buyer
BC	XING FU HAI	61,000	2017	CHINA	B&W	C 4x30t	23.3	Norwegian buyers (Songa Bulk)
BC	JS POMEROL	58,018	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	12	Undisclosed buyer
BC	JS BANDOL	58,018	2011	CHINA	B&W	C 4x35t	12	
BC	TOPFLIGHT	52,544	2005	PHILIPPI NES(JAP)	B&W	C 4x30t	7.9	Undisclosed buyer
BC	CASTA DIVA	52,415	2006	PHILIPPI NES	B&W	C 4x30t	9.5	Turkish buyer
BC	V GREEN HERON	51,500	2002	KOREA	B&W	C 4x30t	6.5	Undisclosed buyer
BC	UNITED STARS	43,991	1995	KOREA	B&W	C 4x25t	3.3	Russian buyer
BC	JIN YU	38,462	2012	JAPAN	B&W	C 4x30t	15.1	Japanese buyers (Inui Steamship)
BC	GARGANEY (lake-fitted)	37,251	2007	CHINA	B&W	C 4x40t	6	Canada buyer
BC	GADWALL (lake-fitted)	37,251	2007	CHINA	B&W	C 4x40t	6	
BC	FORMENTERA	34,734	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	11	Chinese buyer
BC	MERGANSE	32,844	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	10	Greek buyer
BC	CLIPPER SELO	32,688	2011	CHINA	B&W	C 4x30.5t	6.5	undisclosed buyer
BC	EMANET (log fitted)	28,350	1996	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	3.2	Turkish buyer
MPP	LADY GAIA (td)	9,000	2000	POLAND	B&W	C 2x35t	1.5	Romanian buyer
MPP	LADY GLORIA	8,152	2000	POLAND	MAN	C 2x80t	1.5	

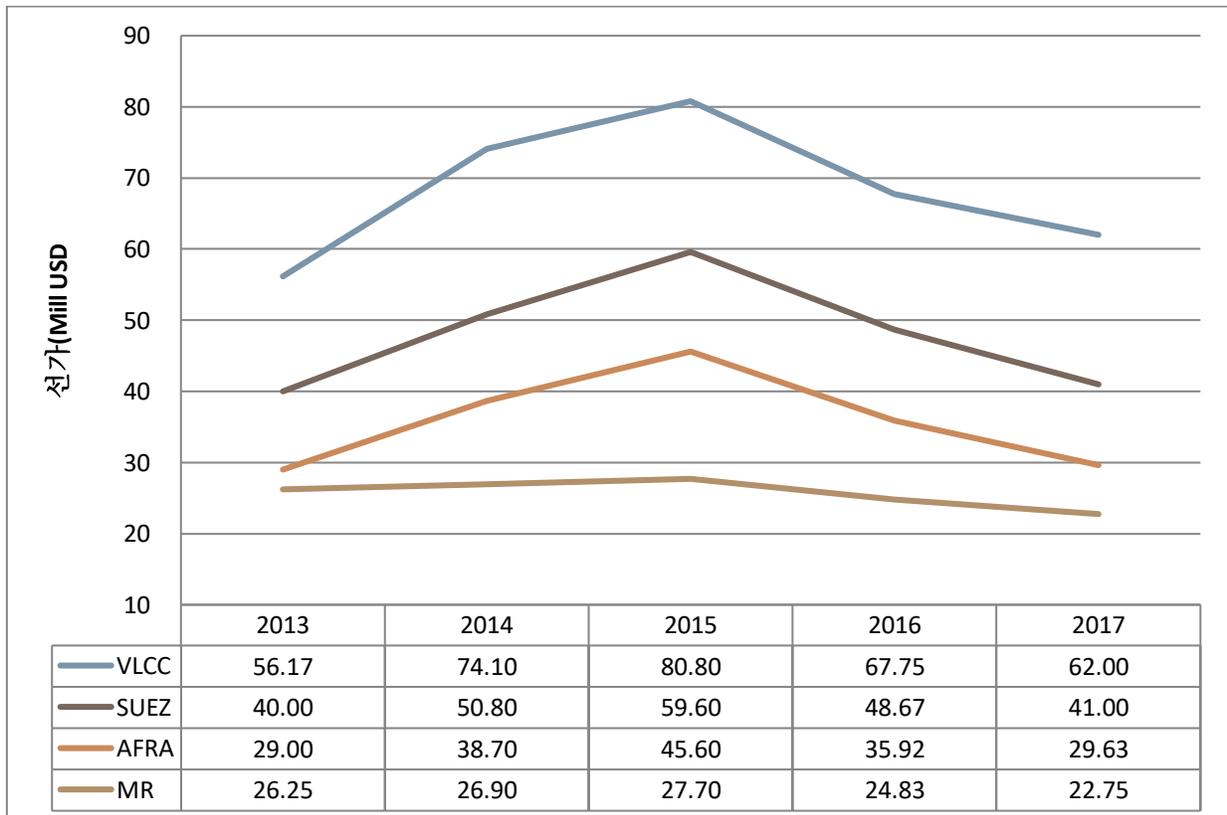
IV. TANKER

(◆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	29.63
	-5%	33%	18%	-21%	-17.5%
MR 47K	26.25	26.90	27.70	24.83	22.75
	5%	2%	3%	-10.3%	-8.4%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94	13.00	12.60	13.92	12.38
	13%	9%	-3%	10.4%	-11.1%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

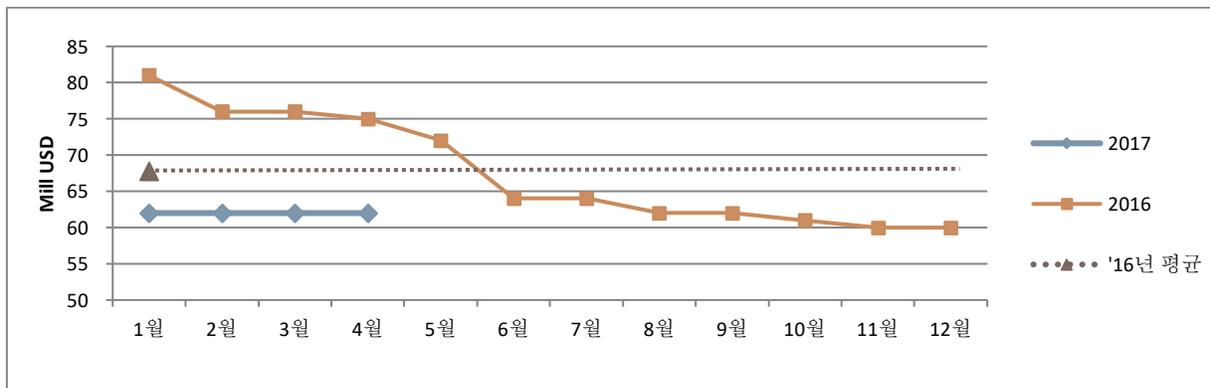




IV. TANKER

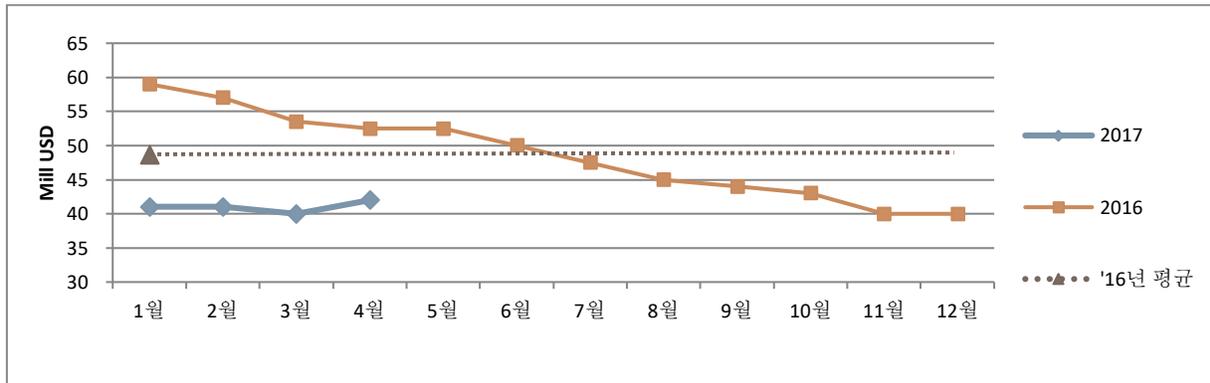
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00			62.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%			-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00			41.0
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%			-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%			-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	28.50	30.00			29.6
		전월대비	3.4%	0.0%	-5.0%	5.3%			-
		전년대비	-33.3%	-25.0%	-28.8%	-25.0%			-17.5%
	MR 47K	선가	22.50	22.50	22.50	23.50			22.8
		전월대비	2.3%	0.0%	0.0%	4.4%			-
		전년대비	-25.0%	-18.2%	-18.2%	-14.5%			-8.4%
CHEM IMO2 13K	선가	12.25	12.00	12.75	12.50			12.4	
	전월대비	-5.8%	-2.0%	6.3%	-2.0%			-	
	전년대비	-12.5%	-15.8%	-10.5%	-12.3%			-11.1%	
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

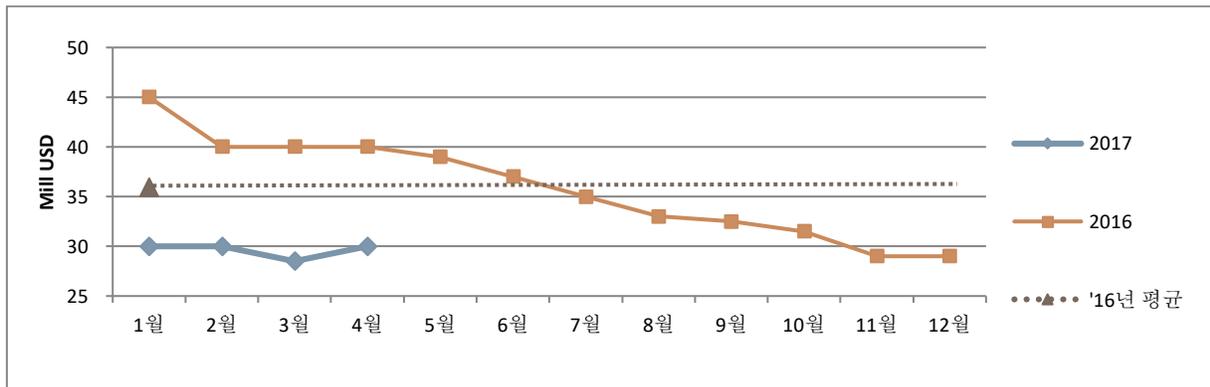


IV. TANKER

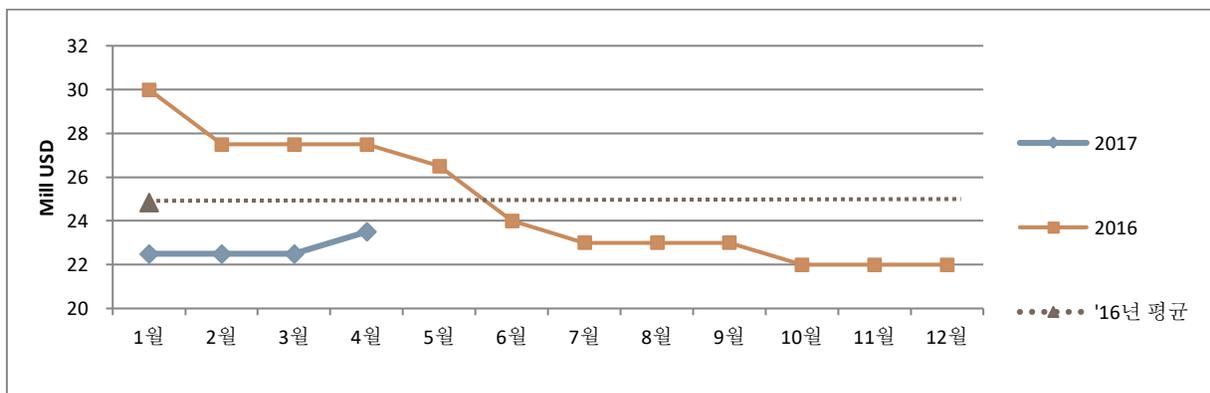
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	AMBROSIA	105,363	2006	JAPAN	SULZ		21.5	undisclosed buyer
TANKER	BURSA	51,149	2008	KOREA	B&W	3	17.25	undisclosed buyer
TANKER	TORM TRINITY	35,834	2000	KOREA	SULZ		7.5	Indonesian buyers (Waruna)
TANKER	FREJA MAERSK	31,969	2001	KOREA	B&W	2	8.5	undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	HANJIN NEW YORK	102518	2011	KOREA	WART	8586	TEU	25	South Korean Buyer
CONT	HANJIN HAMBURG	102517	2010	KOREA	WART	8586	TEU	25	
CONT	CONTI VANCOUVER	93570	2005	KOREA	B&W	7471	TEU	14	undisclosed buyer
CONT	HS EVEREST	58087	2014	CHINA	B&W	4771	TEU	20	European buyer
CONT	HS MARCO POLO	58087	2014	CHINA	B&W	4771	TEU	20	
CONT	TAROKO	43093	2003	JAPAN	B&W	2762	TEU	5.5	undisclosed buyer
CONT	MAERSK JUBAIL	39446	2008	KOREA	B&W	2824	TEU	9.5	Turkish buyers (Arkas)
CONT	MAERSK JAIPUR	39446	2008	KOREA	B&W	2824	TEU	9.5	
CONT	TASANEE	39418	2002	KOREA	B&W	2824	TEU	5.4	Middle Eastern buyer
CONT	HS OCEANO	38686	2006	KOREA	B&W	2846	TEU	7.7	Danish buyer
CONT	CHRISTMAS ISLAND	33891	2003	GERMANY	B&W	2532	TEU	5.4	undisclosed buyer
CONT	EASTER ISLAND	33891	2003	GERMANY	B&W	2532	TEU	5.4	
CONT	WEHR OSTE	33670	2002	GERMANY	B&W	2524	TEU	3.9	Chinese buyer
CONT	HANSA FYN	20367	2003	CHINA	B&W	1581	TEU	3.4	Chinese buyer
CONT	KUO WEI	18580	1997	CHINA	B&W	1470	TEU	3.25	Undisclosed buyer

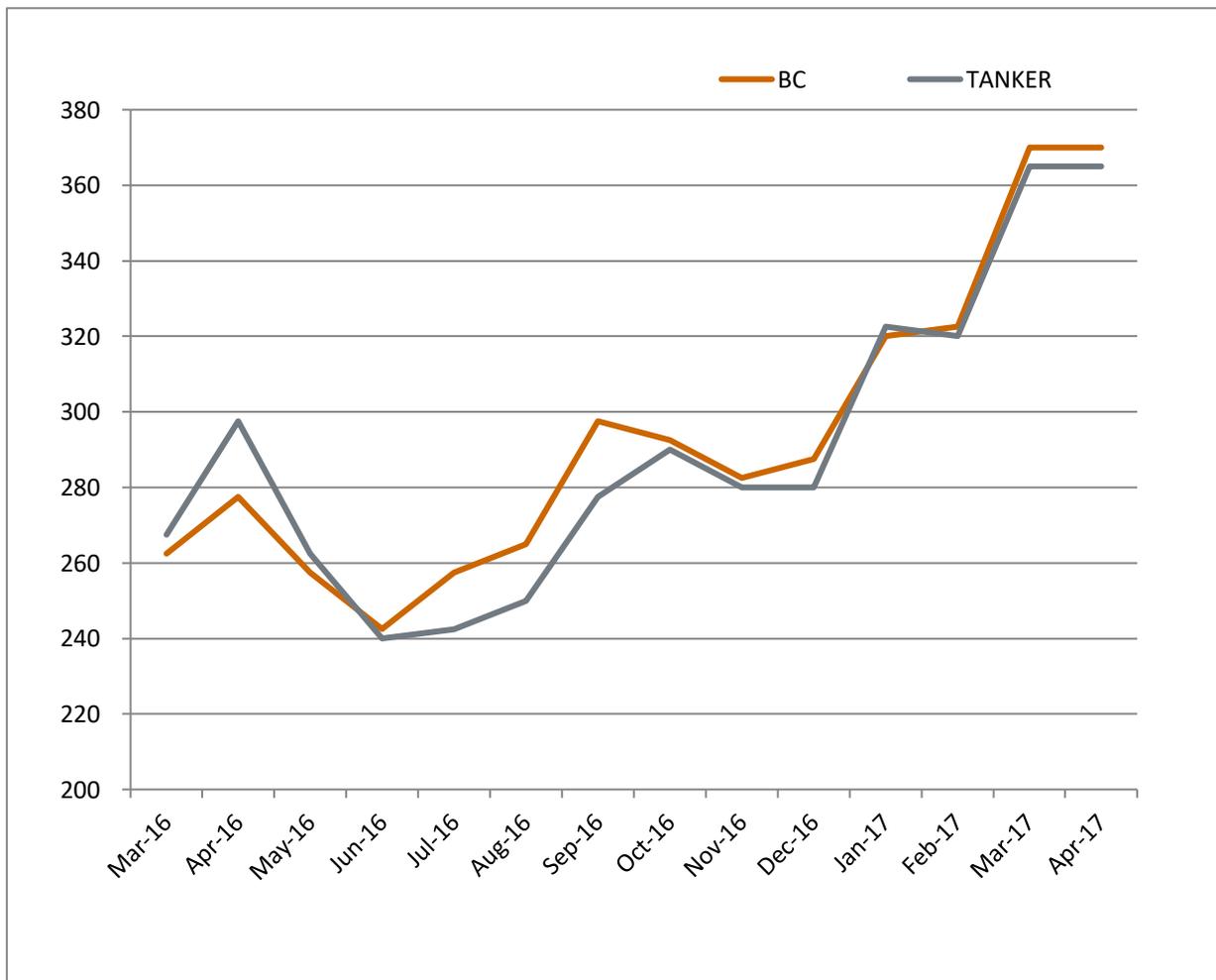


V . DEMOLITION

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)

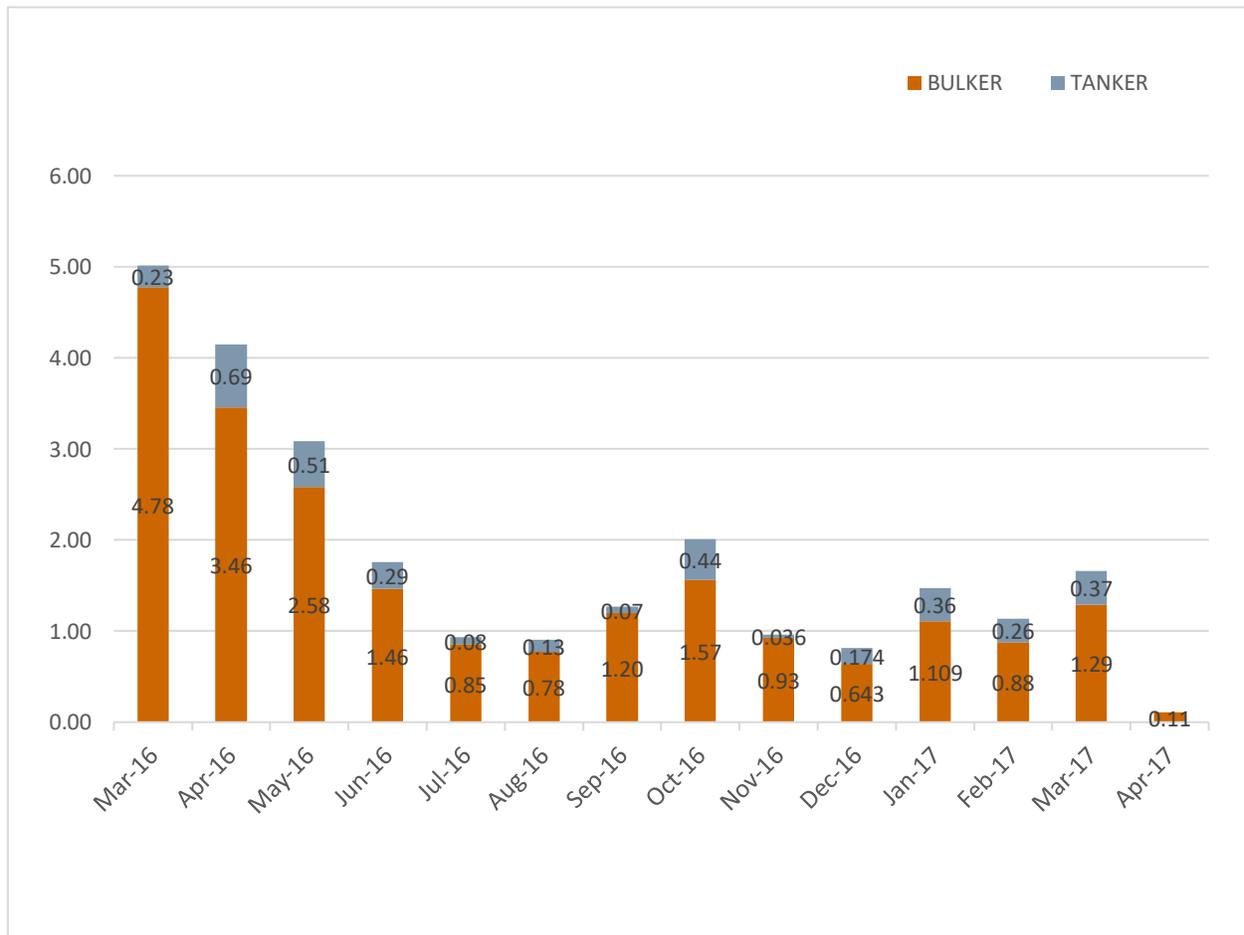


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2016 년		2017 년 누적				2016 년 4 월		2017 년 4 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%	0.69	11	0.00	-100.0%	0	-100.0%
BC	27.34	428	3.39	12.4%	82	19.2%	3.46	59	0.11	-96.8%	5	-91.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

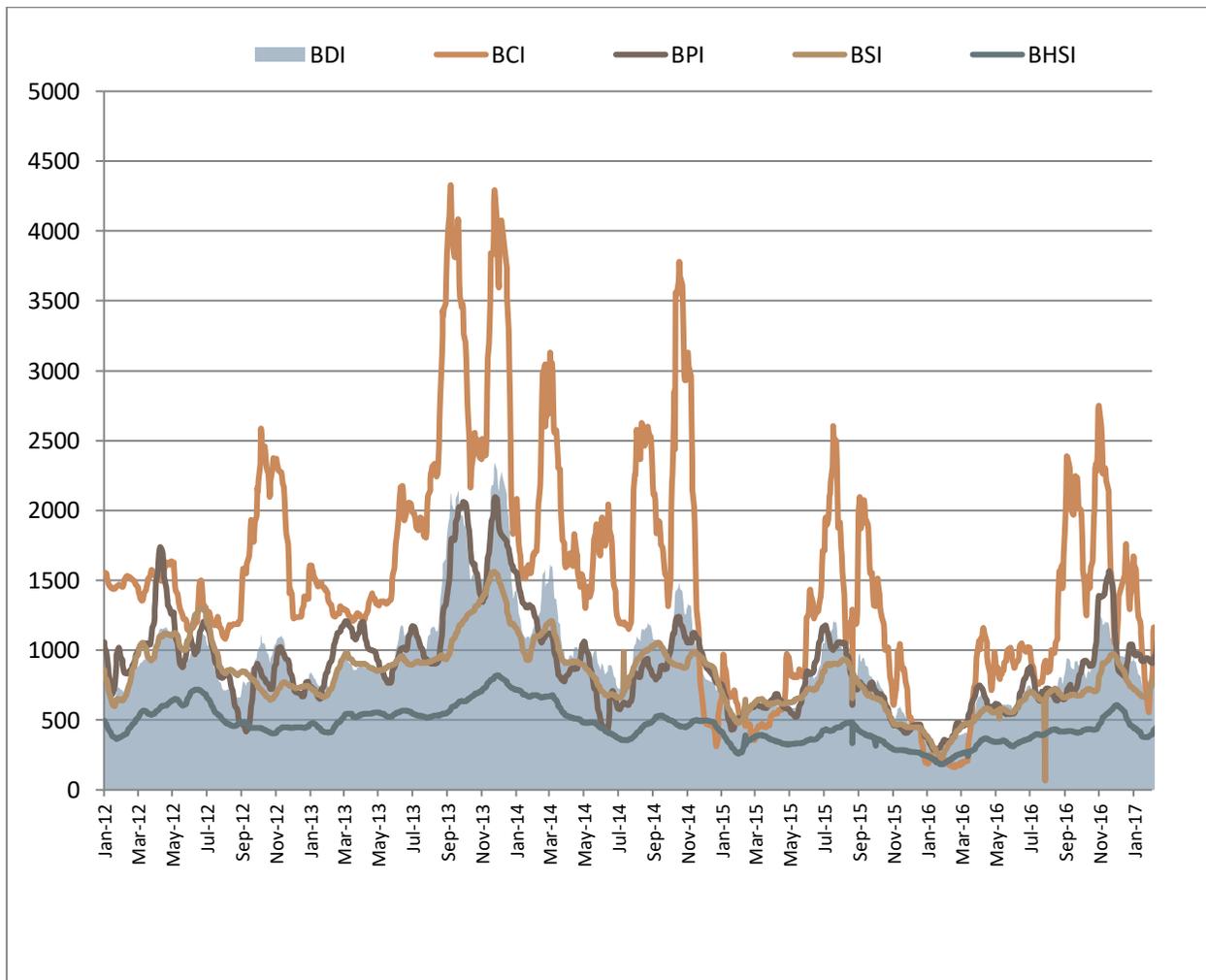
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	KAI YANG	43,665	8015	1989	PHILIPPINES	B&W	308	BANGLADESH
CONT	NYK CANOPUS	82,275	28440	1998	JAPAN	B&W	394	All sub-conti option
CONT	BOTSWANA	81,819	16623	1998	JAPAN	SULZ	390	BANGLADESH
CONT	MSC ALICE	45,700	13865	1988	KOREA	SULZ	390	INDIA
CONT	MOGOK STAR	24,116	7024	1994	JAPAN	B&W	347	BANGLADESH
CONT	FRONTIER	13,464	4967	1987	GERMANY	B&W	395	All sub-conti option
CONT	YANGON STAR	12,575	5248	1994	POLAND	B&W	360	AS IS Singapore, incl ROB



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-04-07	2017-03-31	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1223	1297	-74	2337	290
BCI	2173	2597	-424	4329	161
BPI	1427	1338	89	2096	282
BSI	886	881	5	1562	66
BHSI	547	540	7	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	321.00	20.00	301.00	12.50	296.00	17.50
IFO180	343.00	19.50	336.00	7.00	385.50	37.50
MGO	493.00	20.00	471.00	15.00	501.50	14.00

❖ 기준일 : 4 월 7 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-04-07	2017-03-31	CHANGE
미국달러	1131.00	1116.10	14.90
일본엔(100)	1020.25	998.52	21.73
유로	1204.01	1192.61	11.40
중국위안	164.27	162.27	2.00

❖ 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
세미나	항만안전 확보를 위한 도선제도 개선 방안	4.14 (목)	국회 의원회관 제 2 세미나실 (해상법연구센터)	-한국해대 지상원 교수 : '항만안전확보를 위한 고급해기사 및 도사 수급방안' -고려대 김인현 교수 : '도선사 민사책임제한 도입 필요성'



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