

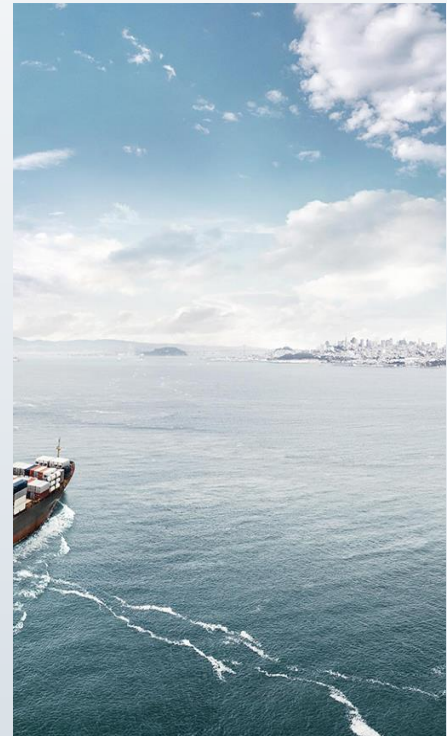


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.146

Updated April 18, 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

현대중공업과 군산지역계는 '군산조선소 존치'를 내세우며 현대상선 VLCC 수주의 필요성을 피력했었다. 하지만, 지난주 현대상선의 VLCC 신조계약은 대우해양조선으로 돌아갔고 현대중공업 군산조선소는 '빈 도크' 처지를 면치 못하게 됐다. 현대중공업 사측은 수주 물량이 소진되는 6월부터 군산조선소 도크를 폐쇄하고 최소한의 시설 관리 인력만 유지하겠단 입장을 내놨다.

수주부족으로 어려움을 겪고 있는 국내조선업계와는 달리, 중국 조선업계에는 중국 조선업계가 총 20 척이 넘는 규모의 캄사르막스 벌크선 수주에 나서며 일감 확보에 대한 기대감이 높아지고 있다. 지난주 차트월드(CHARTWORLD SHIPPING)가 캄사르막스 벌크선 4 척 발주소식에 이어, JP 모건(JP MORGAN)이 해운 계열사인 글로벌마리타임(GLOBAL MARITIME)을 통해 중국 조선업계에 대규모 선박 발주를 단행할 것으로 보인다. 글로벌 벌크선 가격도 상승세로 돌아서면서 그리스 선사들 사이에서 선박가격이 바닥을 찍었다는 인식 확산이 발주경쟁으로 이어지는 분위기이다. JP 모건은 중국 3개 조선소와 벌크선 건조를 위한 의향서(LOI)를 체결했다.

글로벌마리타임을 통해 체결된 이번 의향서에서 JP 모건은 케이프사이즈, 뉴캐슬막스 등 총 12 척에 달하는 선박 발주에 나서며 본 계약이 체결될 경우 중국 조선업계는 총 5 억달러 규모의 선박을 수주하게 된다. 구체적인 내용은 공개되지 않았으나 현지 업계에서는 뉴타임즈조선(NEW TIMES SHIPBUILDING)과 진하이중공업(JINHAI HEAVY INDUSTRY)가 각각 4 척의 뉴캐슬막스 벌크선 건조협상을 체결한 것으로 보고 있다.

2. 벌크선 시장동향

부활절 연휴의 시작임에도 불구하고, 바이어들이 선대확충에 주력하면서 S&P 시장은 활발한 모습을 이어가고 있다.

이번주에 EASTERN PACIFIC SHIPPING 이 1,875 만 달러에 매입하였던, M/V "MOUNT MERU" (179,147 DWT/BUILT 2009 AT HYUNDAI IN KOREA)를 노르웨이 SONGA BULK 에 2,800 만 달러에 가까운 가격으로 매각하면서, 단 6 개월만에 거의 1,000 만 달러에 가까운 선가 상승을 보여주었다.

그 밖에 "CAVALIERE GRAZIA BOTTIGLIERI" (178,132DWT 2010 SWS)는 2,750 만 달러로 익명의 바이어와 매각이 진행 중인 것으로 알려졌다.

I . MARKET OVERVIEW

포스트파나막스 사이즈에 대한 관심 또한 상당하다. "AMERICANA" (91,941DWT 2010 SUNGDONG)가 1,800 만 달러로 익명의 바이어에게 매각된 것으로 알려졌다. 캄사르막스 부문에서는, UNITED OCEAN 의 "UNITED GALAXY" (82,169DWT 2012 TSUNEISHI)가 중국 MING SHENG FINANCIAL LEASING 에게 2,050 만달러로 매각되었다. 다음주에는 "OSHIMA ISLAND" (81,364DWT 2012 TSUNEISHI) 와 "HANJIN PARADIP" (82,158DWT 2013 TSUNEISHI)의 매각 결과를 알 수 있을 것이다.

3. 탱커선 시장동향

부활절 연휴로 인해서 탱커선 거래는 거의 멈춘 듯하다.

LPG 탱커선 'ROSE GAS' (26,109 DWT, BLT 2007 HHI)가 2,060 만 달러에 인도바이어에게 조건부 매각 진행 중인 것으로 알려졌다.

4. 해체선 시장동향

용선운임 강세와 해체선시장의 선박공급 부족으로 인해 셀러에게 유리한 상황이다. 해체 매각된 대다수 대상선과 특히 대형선들이 AS IS 조건으로 매각되고 있다. 이중 일부는 상당량의 벙커가 포함되어 매각 되었다. 해체선 시장의 변동성을 감안하면, 선박을 이동시키기 보다는 현재의 높은 해체선가에 대한 즉각적인 이득을 취하는 것이 나을 수도 있을 것이다.

SUB-CONTINENT 의 여러 이슈들을 보서는 해체선가가 상승세를 유지하기는 어려워 보인다. 인도의 경우 로컬철강재가격이 급락하면서 해체조선소들의 어려움을 야기하고 있고, 방글라데시는 달러대비 타카(TAKA, 방글라데시의 통화)가치가 하락하면서 해체선매입이 어려워지고 있다.

II . ISSUE & TREND

1. 대우조선 사채권자 의결 순항... 3 차례 모두 회생안 통과, 채무조정안 가결 유력

17 일 서울 중구 남대문로 대우조선해양 사옥에서 사채권자 대리인들이 사채권자 집회 참석을 위해 인원 확인 등 접수 절차를 밟고 있다. 이날 3 차례 열린 사채권자 집회에서는 채무재조정 안건이 모두 통과됐다. 대우조선해양이 '운명'이 걸린 사채권자 집회 첫날을 일단 통과했다. KDB 산업은행과 한국수출입은행으로부터 신규 자금 2 조 9000 억 원을 지원받을 수 있게 될 가능성이 커졌다.

17 일 서울 중구 남대문로 대우조선 사옥에서 오전 10 시, 오후 2 시, 오후 5 시 열린 대우조선 사채권자 집회에서 모두 압도적인 찬성률로 '손실분담(채무재조정)' 안건이 통과됐다. 채무재조정안은 회사채 절반을 주식으로 출자전환하고, 나머지 절반은 만기를 3 년 연장해주는 내용이다. 사채권자 집회는 17 일과 18 일 이틀간 다섯 차례 열리는데 단 한 차례만 안건이 부결돼도 대우조선은 '초단기 법정관리'인 프리패키지드 플랜(P 플랜·사전회생계획안제도)으로 직행하게 된다.

○ 정성립 사장 "1 분기 흑자 낼 것, 믿어 달라"

살얼음판을 걷는 것 같은 긴장감은 첫 번째 사채권자 집회 이후에 '안도' 분위기로 바뀌기 시작했다. 오전 10 시 사채권자 집회(7 월 만기 3000 억 원 규모)는 찬성률 99.99%로 안건이 가결됐다. 안건은 참석 채권액 기준으로 3 분의 2 가 동의하고, 전체 채권액 기준으로 3 분의 1 이상이 동의해야 가결된다.

오후 2 시 집회와 5 시 집회에서도 안건이 무난히 통과됐다. 대우조선 관계자는 "우정사업본부, 사립학교교직원연금공단(사학연금) 등 다른 기관투자자들이 대부분 국민연금의 결정을 따르기로 했던 만큼 큰 이변 없이 진행됐다"고 말했다. 대우조선의 최대투자자인 국민연금공단은 16 일 밤 대우조선 대주주인 KDB 산업은행과 채무재조정에 찬성하기로 타협한 뒤 밤 12 시를 1 분 앞두고 서면 결의서를 냈다.

찬성표를 던지면서도 회사의 회생 가능성에 의구심을 버리지 못한 참가자들의 질문이 쏟아지면서 사채권자 집회는 1 시간 넘게 진행됐다. 정성립 대우조선 사장은 사채권자들에게 "올해 1 분기(1~3 월) 흑자가 예상된다. 한 번만 더 대우조선을 믿어 달라"고 호소했다. 대우조선은 지난해 영업손실 1 조 6089 억 원, 당기순손실 2 조 7106 억 원을 내는 등 4 년 연속 대규모 적자를 냈다.

II . ISSUE & TREND

○ 급한 불은 꺾지만 산 넘어 산

대우조선해양 사채권자 집회 진행 상황

시간	회사채 만기	회사채 규모(원)	주요 기관투자자	채무조정안 통과 여부
17일 오전 10시	2017년 7월	3000억	사학연금(500억 원), 국민연금(400억 원), 우정사업본부(400억 원), 농협(300억 원), 중기중앙회(200억 원) 등	통과
17일 오후 2시	2017년 11월	2000억	우정사업본부(690억 원), 수협(400억 원), 국민연금(275억 원) 등	통과
17일 오후 5시	2017년 4월	4400억	국민연금(1900억 원), 우정사업본부(400억 원), 신한(200억 원) 등	통과
18일 오전 10시	2019년 4월	600억	신협(300억 원), 중기중앙회(200억 원) 등	미정
18일 오후 2시	2018년 3월	3500억	국민연금(1100억 원), 사학연금(500억 원), 신한(400억 원) 등	미정

자료: 대우조선해양

18 일은 오전 10 시(2019 년 4 월 만기 600 억 원), 오후 2 시(내년 3 월 만기 3500 억 원) 등 2 차례 사채권자 집회가 열린다. 안건 통과에는 문제가 없을 것이란 분위기다. 사채권자 집회 이후에는 2000 억 원 규모의 기업어음(CP) 투자자들에게 모두 채무재조정안 동의를 받는 절차가 남아 있다.

급한 불은 꺾지만 대우조선 경영 정상화까지는 험난한 여정이 이어진다. 대우조선은 산업은행과 수출입은행으로부터 신규 자금 2 조 9000 억 원을 지원받아 자율 구조조정을 밟게 되지만 내년까지 총 5 조 3000 억 원의 자구계획안 중 3 조 5000 억 원을 차질 없이 이행해야 한다. 자산 매각 작업도 속도를 내야 한다.

중요한 포인트는 대우조선의 올해 수주 실적이다. 대우조선의 올해 수주 목표는 55 억 달러지만 최근 실사를 진행한 삼정 KPMG 는 대우조선 수주 예상치를 20 억 달러로 낮춰 잡았다. 대우조선은 지난해 수주 목표 115 억 달러를 세웠지만 수주 실적은 15 억 달러에 불과했다.

대우조선 고위 관계자는 “회계법인이 보수적 잣대를 적용해 위험손실을 모두 털어낸 만큼 올해 흑자를 자신하고 있다. 회계법인이 전망한 수주 예상치 20 억 달러는 상반기 내에 달성할 가능성도 있다”며 회생에 자신감을 보였다.

○ '회사채 소송'은 본격화

대우조선해양 회사채를 보유한 사채권자들은 채무조정안 찬성과 별개로 회사채 투자 손실 책임을 묻는 손해배상 청구소송에 돌입했다. 17 일 법조계 등에 따르면 국민연금 기금운용본부는 14 일 법원에 대우조선과 대우조선을 감사한 딜로이트안진회계법인 등을 상대로 소송을 제기했다.

II . ISSUE & TREND

또한 우정사업본부, 사학연금, 중소기업중앙회, 자산운용사 등 대우조선 회사채에 투자한 주요 기관투자자들도 개별적으로 소송을 제기했다. 국민연금 관계자는 “회사는 정상화시키되, 잘못된 회계장부 때문에 투자자들이 받은 피해는 반드시 보상받아야 한다”고 말했다. 자본시장법에 따르면 분식회계가 있었던 날로부터 3년 이내, 분식회계가 알려진 날로부터 1년 이내에 소송을 걸어야 한다.

기관투자자들은 분식회계를 거쳐 만들어진 허위 재무제표를 토대로 대우조선이 회사채를 발행했다고 주장했다. 국내 연기금 관계자는 “회사채 발행 당시 대우조선은 AA 등급을 받았는데, 분식회계가 아니면 결코 받을 수 없는 등급”이라고 말했다.

아직 대우조선 회사채 투자에 대한 손실 금액이 확정되지 않아 손해배상 청구금액은 확정되지 않았다. 자산운용사 관계자는 “대우조선이 회생해 주가를 회복하면 회사채 출자전환분을 회수할 수 있지만 파산하면 대우조선에서 배상금을 받을 수 없다”고 지적했다. 이에 따라 소송이 마무리되기까지 오랜 시간이 걸릴 것으로 보인다.

현재 대우조선은 2012~2014년에 5조 7000억 원을 분식회계(회계 사기)한 혐의로, 외부감사인인 딜로이트안진회계법인은 분식회계에 가담했다는 혐의로 재판을 받고 있다.

2. 글로벌 해운시장 '출렁'

장기 불황을 겪던 국내 해운사들이 1분기 실적 개선으로 상승세를 탔지만 글로벌 해운시장의 지각변동이 예상돼 불안감이 고조되는 모양새다. 글로벌 해운사들이 합병으로 덩치를 키워 노선의 수익성 확보에 나선 가운데, 경쟁 구도에서 소외될 위기에 처한 국내 해운업계엔 '경고등'이 켜졌다.

17일 해운업계에 따르면 올 1분기 해운 운임 대표 지수인 상하이컨테이너 운임지수(SCFI)는 865 포인트를 기록했다. 이는 전년 동기 대비 62% 상승한 수치다. 또한 발틱건화물운임지수(BDI)는 936 포인트를 기록하며 전년 동기간 358 포인트에 비해 약 160% 늘어났다.

이와 같은 청신호에도 국내 해운업계는 긴장의 고삐를 늦추지 못하는 상황이다. 올해 글로벌 해운동맹 재편과 함께 굵직한 인수·합병(M&A)도 잇따르면서 글로벌 해운시장의 불확실성이 늘고 있기 때문이다.

II . ISSUE & TREND

기존		개편	
2M	머스크라인	2M+HMM	현대상선
	MSC		머스크라인
OCEAN3	CMA CGM	OCEAN	MSC
	CSCL		CMA CGM
	UASC		COSCO
CKYHE	한진해운		에버그린
	COSCO		OOCL
	K라인	The Alliance	하판로이드
	양밍		K라인
	에버그린		MOL
G6	현대상선		NYK
	하판로이드		양밍
	APL		
	MOL		
	NYK		
	OOCL		

▲ 해운동맹 체제 개편 전후 현황

지난 1 일부터 글로벌 해운동맹은 기존 △2M(머스크라인, MSC) △OCEAN3(CMA CGM, CSCL, UASC) △CKYHE(한진해운, COSCO, K 라인, 양밍, 에버그린) △G6(현대상선, 현대상선, APL, MOL, NYK, OOCL) 등 4 개에서 △2M+HMM(현대상선, 머스크라인, MSC) △OCEAN(CMA CGM, COSCO, 에버그린, OOCL) △The Alliance(하판로이드, K 라인, MOL, NYK, 양밍) 등 3 개로 개편됐다.

국내 선사 중에서는 현대상선이 2M+HMM 에 포함되며 유일하게 새로운 체제에 참여하게 됐지만 정식 동맹이 아닌 조건부 계약에 의한 협력이라는 점에서 우려 섞인 목소리도 나온다. 또한 SM 상선은 한진해운의 영업망을 인수했음에도 해운동맹에 가입하지 못했다.

현재 각 해운사는 불황의 늪에서 살아남기 위해 동맹을 통한 규모 확보에 나서며 원가 경쟁력을 갖추는 데 주력하고 있다. 이 같은 상황에서 해운 동맹에 포함되지 못한 국내 선사들은 경쟁 구도에서

II . ISSUE & TREND

생존하기 위한 전략 모색이 필요하다는 것이 업계의 중론이다.

해운사 M&A 현황	
COSCO, CSCL	합병
CMA CGM	NOL 흡수합병
머스크라인	함부르크수드 인수 계약 체결
하팍로이드, UASC	5월 31일 합병 예정
K라인, MOL, NYK	합작법인 설립, 7월 1일부터 컨테이너 부문 합병

▲ 해운사 M&A 현황

해운업계의 대형 M&A 도 변수가 될 것으로 전망된다. 코스코(COSCO)는 지난해 3월 차이나시핑(CSCL)과 합병하며 세계 4위 선사로 급부상했다. 세계 3위 해운사인 CMA CGM은 넵툰 오리엔트 라인스(NOL)를 흡수합병하며 규모를 키웠다. 머스크라인은 최근 글로벌 7위 규모 해운사인 함부르크수드를 인수하는 내용의 계약을 체결하기도 했다.

현재 The Alliance에 포함된 일본의 3대 해운사인 K라인, MOL, NYK이 합작법인을 통해 7월 1일부터 컨테이너 부문을 합병하면서 내년 4월부터 통합 서비스를 개시할 계획이다. 세계 5위 하팍로이드와 12위 UASC도 현재 합병을 진행해 합병 일자를 5월 31일로 잠정 결정한 상태다.

업계 관계자는 "글로벌 해운 업계가 덩치를 키우며 치킨게임으로 흘러가는 양상"이라며 "해운동맹에 가입하지 못한 선사들로서는 최대한 내실을 다지며 경쟁력을 확보하는 수밖에 없다"고 전했다.

3. 중국·일본, 해운 전폭 지원..."민·관 협력 정책 개발해야

중국, 일본 등 주요 해운 경쟁국들이 금융지원은 물론 민·관, 산업간 협력 등의 정책을 적극 추진하고 있다.

II . ISSUE & TREND

표 1. 중국원양해운그룹이 체결한 주요 전략적 합작협약

협약 체결 일자	협력대상 기업	주요 협력내용
2016.05.12	중국광발전(五矿发展)	- 러시아 Chervel 제강소까지 해운-물류서비스 제공
2017.01.11	중국국가개발은행(CDB)	- 개발성금융합작협약(开发性金融合作协议) 체결
2017.02.06	중국 바오우(宝武)그룹	- 해운, 물류, 수리조선업, 터미널 등의 영역에서 협력 강화
2017.02.10	뤼디홀딩스(绿地控股)	- 전 세계 항만 터미널 기금(全球码头基金) 설립 및 항만 터미널과 부대시설 투자 - PPP 산업기금 조성 및 일대일로 지역 범위 내 건설사업 참여

▲ 중국원양해운그룹이 체결한 주요 전략적 합작협약.©한국해양수산개발원

우리나라도 지난해 말 '해운업 경쟁력 강화방안'을 내놓았지만 지속적 발전으로 이어지기 위해서는 민·관 협력을 바탕으로 해운업정책이 수립돼야 한다고 업계는 지적한다.

14 일 한국해양수산개발원(KMI) 보고서에 따르면 중국은 해운을 국가경제발전의 기간산업으로 인식하고 중국원양해운그룹(China COSCO Shipping, CCSG) 육성, 금융지원, 주요산업과의 협력강화 등을 추진하고 있다. 특히 CCSG 는 중국원양그룹(COSCO)과 중국해운그룹(CSCL)이 보유한 자산과 자원을 통합하고 사업영역을 6 개로 구분해 각 영역별 경쟁력을 강화하는 '6+1' 클러스터 전략을 세웠다. 앞서 코스코와 CSCL 은 지난해 2 월 중국의 국유기업 개혁 일환으로 합병했다.

6+1 클러스터는 사업영역을 해운, 물류, 금융, 장비제조, 해운서비스업, 사회복지(공헌)사업의 6 개 클러스터로 구분하고 인터넷과 해운 및 연관 산업을 결합한 비즈니스 모델이다. 이를 위해 CCSG 와 국가개발은행은 지난 1 월 1800 억위안(약 30 조원)에 달하는 융자지원 협약을 체결했다. 지난해 8 월에도 중국 수출입은행은 CCSG 에 1200 억위안의 금융지원을 약속하는 동시에 선박 50 여척의 건조를 위해 용자를 제공하겠다는 의향을 밝힌 바 있다.

일본은 정부가 주도한 중국과 달리 민간기업(NYK, MOL, 케이라인)이 주도해 컨테이너선 사업 통합을 추진 중이다.

II . ISSUE & TREND

2015 년 말 이 3 사는 신규 얼라이언스(The Alliance)에 가입하기로 결정한 이후 지난해 3 월 컨테이너선 사업부 통합 논의를 시작했다. 얼라이언스 가입만으로는 글로벌 선사 간 경쟁에서 이길 수 없다는 위기감을 공유한 것이다. 3 사는 오는 7 월 합작회사를 설립하고 내년 4 월 영업활동을 시작할 계획이다.

3 사가 통합노력을 추진하자 일본 정부도 정책적 지원을 약속했다. 국토교통성은 금융지원을 통해 신규 합작회사의 경영부담을 덜어 머스크, MSC 등 세계 주요 선사와의 비용경쟁에서 밀리지 않도록 하겠다는 방침이다. 실제 일본 국책은행들은 3 사의 상환이율 인하, 상환기간 연장 등을 추진하고 국가 전략 화물(석탄, 원유, LNG 등)의 운송권을 이들에게 할당할 것으로 알려졌다.

KMI 는 "민간선사가 공동의 발전을 위해 상호 간 조정이 필요한 때 정부가 참여해 논의의 장을 만들고 정책지원을 병행한다는 사실은 우리나라 해운업정책에 큰 시사점을 준다"고 설명했다.

표 2. 일본 정부의 3사 통합 지원 정책 요약

정부부처	정책분야	정책 수단	세부내용	실시(예정)일자
국토 교통성	금융	상환이율 인하/ 상환기간 연장	- 일본개발은행 이율 추가 0.1% 인하 검토/상환기간 연장	2017.7 이후
			- 일본국제협력은행 이율 추가 0.15% 인하 검토/상환기간 연장	.
재무성	법·제도 개정	시행령/ 시행규칙 개정	- '산업 활력 재생 및 산업 활동 혁신에 관한 특별조치법' 시행규칙 개정을 통해 대정부 자원 일감(화물) 지원	2017. 中
	세제	자산세 경감	- 현 1.4%를 1.0% 이하로 인하 검토	2018. 까지
		취득세 경감	- 현 2.1%를 1.5% 수준으로 인하 검토	.
		법인세 경감	- 현 외항선박에 적용되는 0.18 상각률을 2017년 첫째 0.35까지 인상	2017. 中
경제 산업성	재정	예산편성	- 합작회사 전용 커뮤니케이션 센터 신설 및 애로사항 대응 - 신규 예산편성	미정
	국제 협력	Communication & Introduction	- 화주의 선사소개 요청 시 합작회사 소개를 통해 일감(화물) 지원	2018.4 부터

▲ 일본 정부의 3 사 통합지원 정책 요약.©한국해양수산개발원

우리나라는 지난해 10 월 관계부처 합동으로 '해운업 경쟁력 강화방안'을 발표했다. 총 6 조 5000 억원 규모의 금융지원을 통해 세계 5 위권 원양선사 육성, 중견선사는 세계 15 위권 대형선사로 도약할 수

II . ISSUE & TREND

있도록 저변을 마련하는 것이 목표다. 다만 업계는 민간도 참여해 관련 정책이 수립돼야 한다는 입장이다.

현재 국회에는 해양수산부 장관이 위원장을 맡고 기획재정부, 금융위원회, 산업통상자원부 등이 참여하는 해운업발전위원회 설립을 위한 해운법 개정안이 발의돼 있다.

KMI는 위원회 위원으로 중앙부처 공무원 외 해운, 화주, 금융 등 민간위원도 참여할 수 있도록 관련 대통령령이 만들어져야 한다고 주장한다. 고병욱 KMI 해운해사연구본부 전문연구원은 "법·제도의 안정적 뒷받침 속에 해운업이 발전하기 위해서는 해운업 중요성에 대한 국민적 공감대를 조성해야 한다"며 "(동시에) 정부, 금융기관, 선·화주 간 협력을 통해 민·관 협력의 스마트 해운업정책을 지속적으로 추진해야 한다"고 말했다. 고 연구원은 "특히 해운업은 막대한 초기 투자가 요구되므로 자국시장의 화물을 확보해 경쟁력을 강화하는 것이 필요하다"며 "지속적인 선·화주 협력강화 정책을 추진해야 한다"고 강조했다.

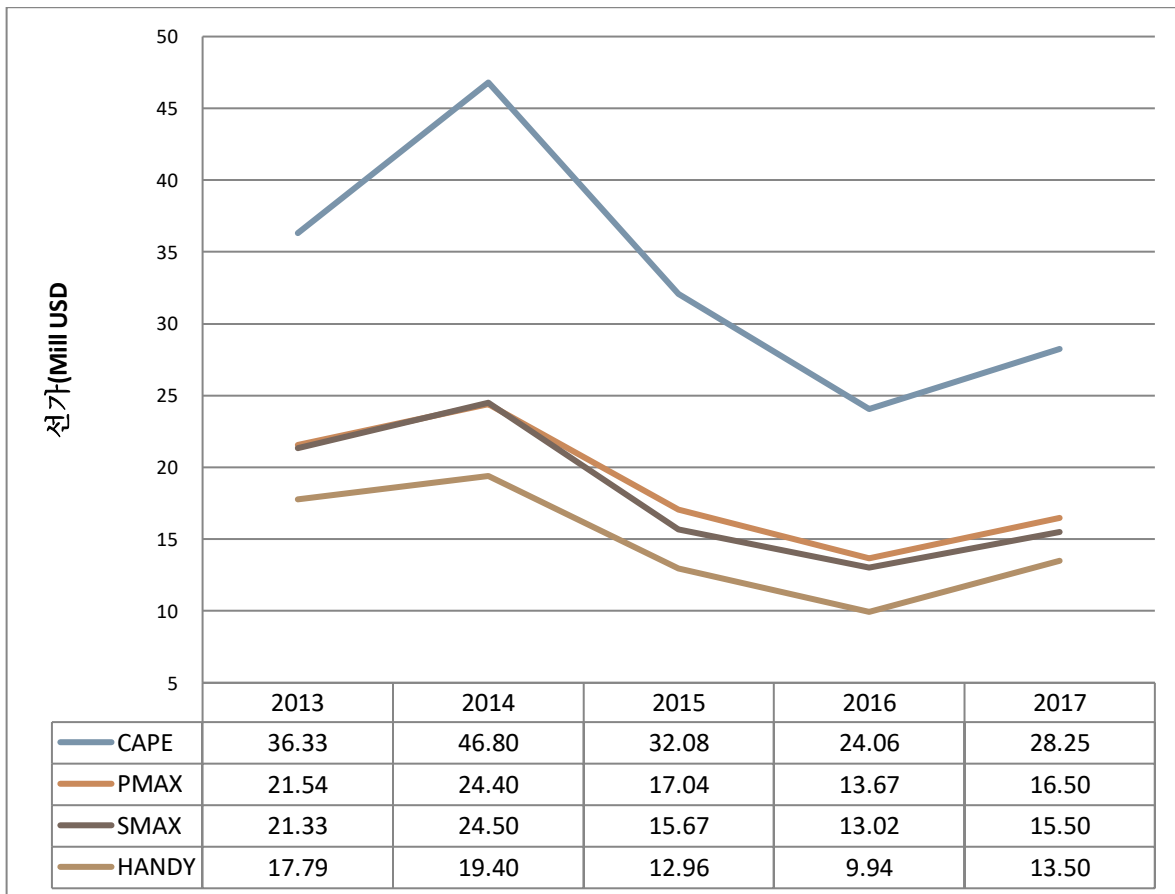
III. BULK CARRIER

(◆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%	28.25 17%
Panamax 76K	21.54 -2%	24.40 13%	17.04 -30%	13.67 -20%	16.50 21%
Supramax 56K	21.33 -4%	24.50 15%	15.67 -36%	13.02 -17%	15.50 19%
Handysize 32K	17.79 2%	19.40 9%	12.96 -33%	9.94 -23%	13.50 36%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

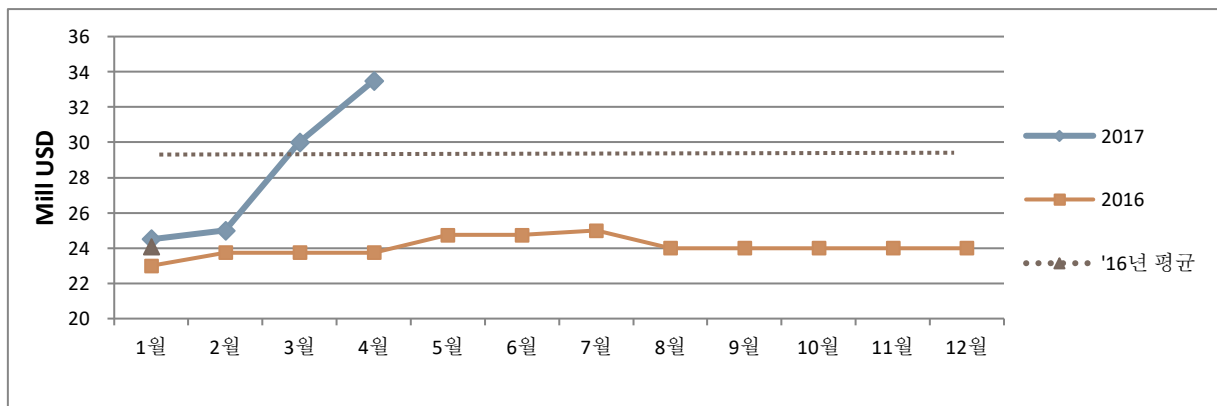
(◆선령 5 년기준, Million USD)



III. BULK CARRIER

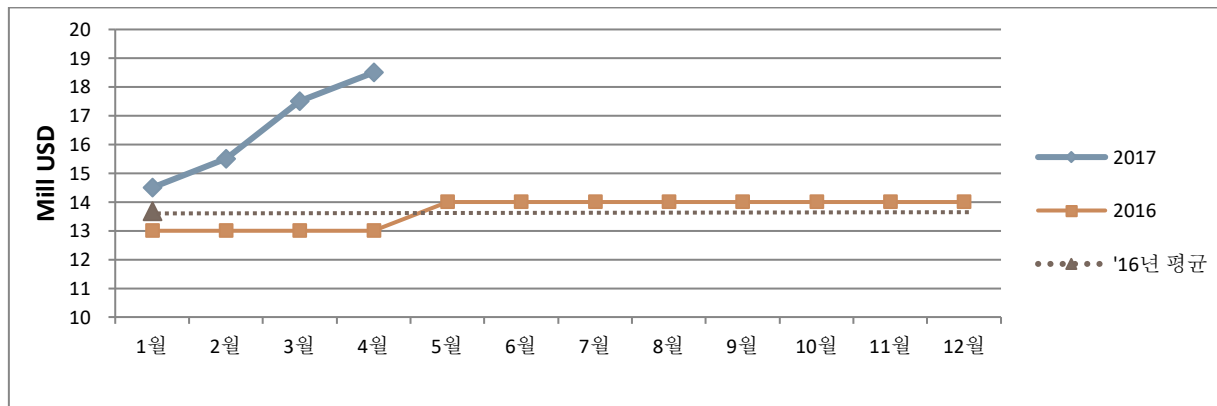
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	CAPE 180K	선가	24.50	25.00	30.00	33.50			28.3
		전월대비	2.1%	2.0%	20.0%	11.7%			-
		전년대비	6.5%	5.3%	26.3%	41.1%			17.4%
	PMAK 76k	선가	14.50	15.50	17.50	18.50			16.5
		전월대비	3.6%	6.9%	12.9%	5.7%			-
		전년대비	11.5%	19.2%	34.6%	42.3%			20.7%
	SMAK 56k	선가	14.50	15.00	16.00	16.50			15.5
		전월대비	3.6%	3.4%	6.7%	3.1%			-
		전년대비	11.5%	25.0%	33.3%	37.5%			19.0%
	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
	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

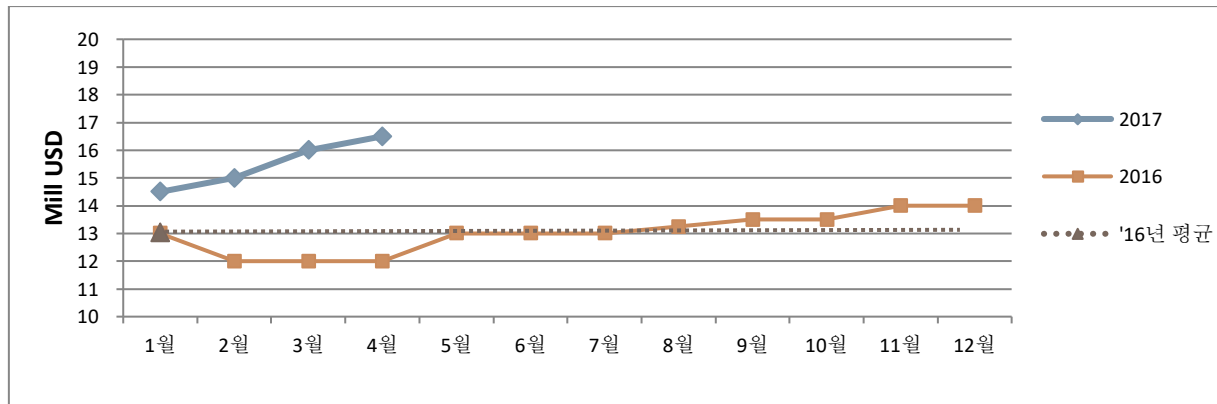


III. BULK CARRIER

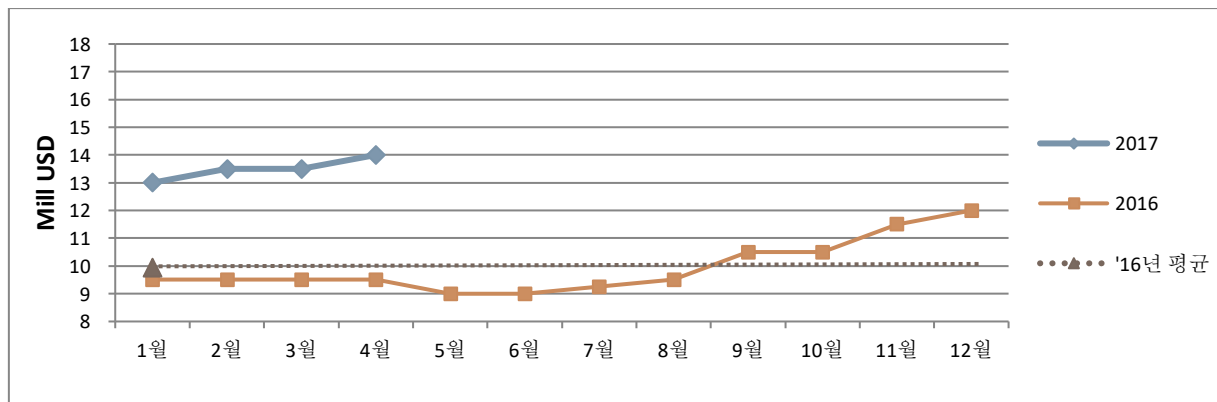
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MOUNT MERU	179,147	2009	KOREA	B&W		28	Norway buyer (Songa)
BC	CAVALIERE GRAZIA BOTTIGLIERI	178,132	2010	CHINA	B&W		27.5	Undisclosed buyer
BC	AMERICANA	91,941	2010	KOREA	B&W		18	Undisclosed buyer
BC	UNITED GALAXY	82,169	2012	JAPAN	B&W		20.5	Chinese buyer (Ming Sheng Leasing)
BC	JUPITER CHARM	32,500	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	8	Greek buyer
BC	CAPE KNOX	28,442	2006	JAPAN	B&W	C 4x30T	7.1	Canadian Shipping

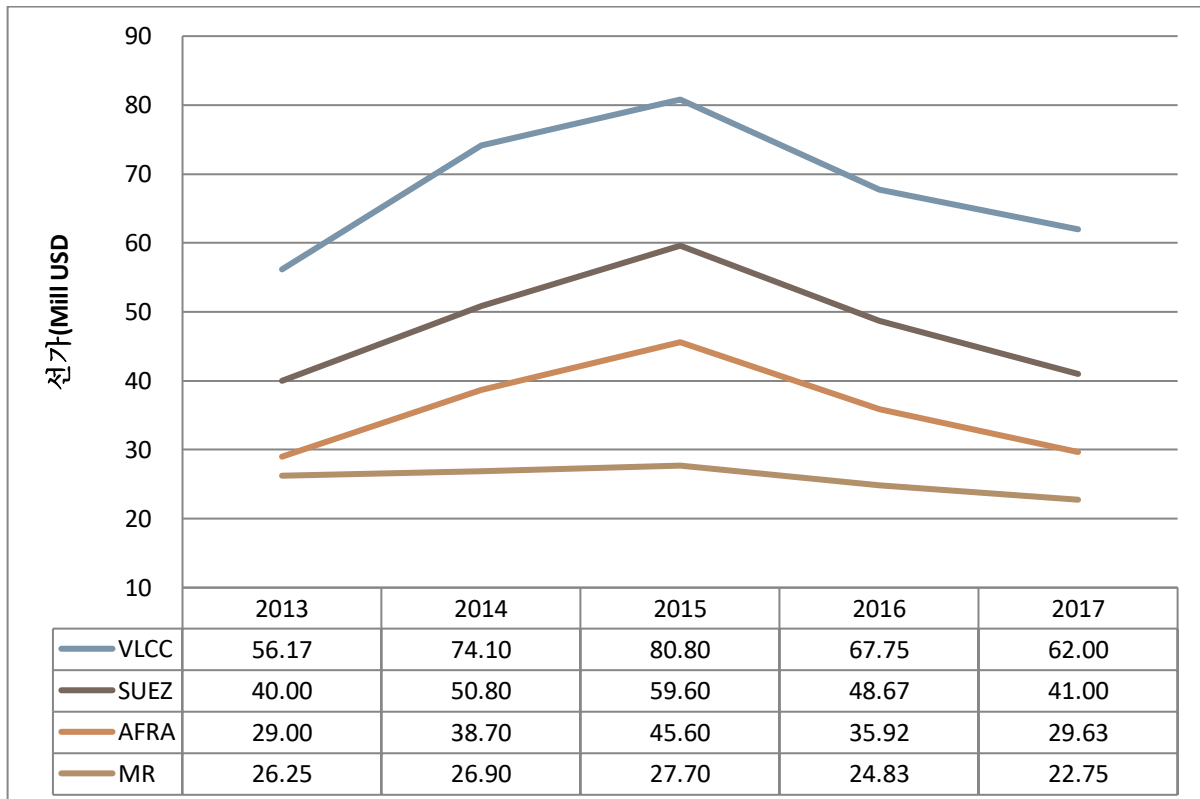
IV. TANKER

(❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : 전년도 대비,%)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
VLCC 310K	56.17 -10%	74.10 32%	80.80 9%	67.75 -16%	62.00 -8.5%
Suezmax 160K	40.00 -10%	50.80 27%	59.60 17%	48.67 -18%	41.00 -15.8%
Aframax 105K	29.00 -5%	38.70 33%	45.60 18%	35.92 -21%	29.63 -17.5%
MR 47K	26.25 5%	26.90 2%	27.70 3%	24.83 -10.3%	22.75 -8.4%
Chemical Tanker IMO II 13K	11.94 13%	13.00 9%	12.60 -3%	13.92 10.4%	12.38 -11.1%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

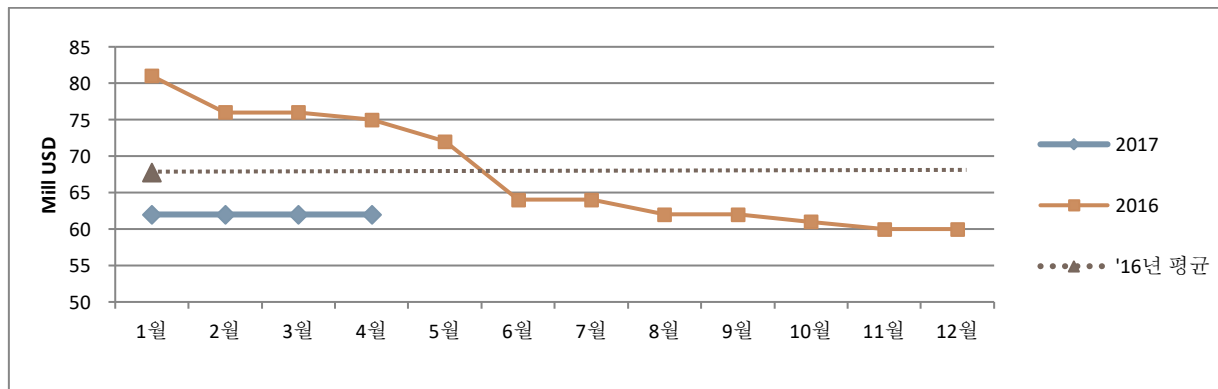
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

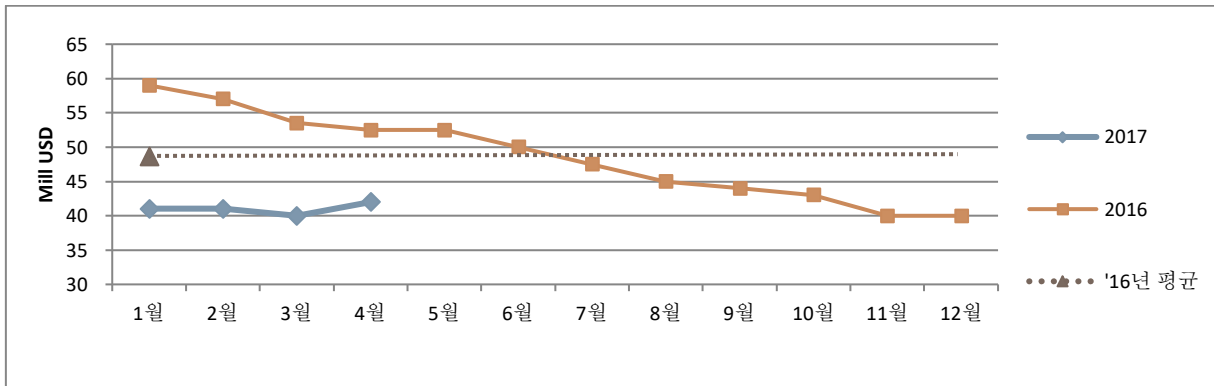
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2017	VLCC 310K	선가	62.00	62.00	62.00	62.00			62.0
		전월대비	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	-23.5%	-18.4%	-18.4%	-17.3%			-8.5%
	SUEZ 160K	선가	41.00	41.00	40.00	42.00			41.0
		전월대비	2.5%	0.0%	-2.4%	5.0%			-
		전년대비	-30.5%	-28.1%	-25.2%	-20.0%			-15.8%
	AFRA 105K	선가	30.00	30.00	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%
2016	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%
	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

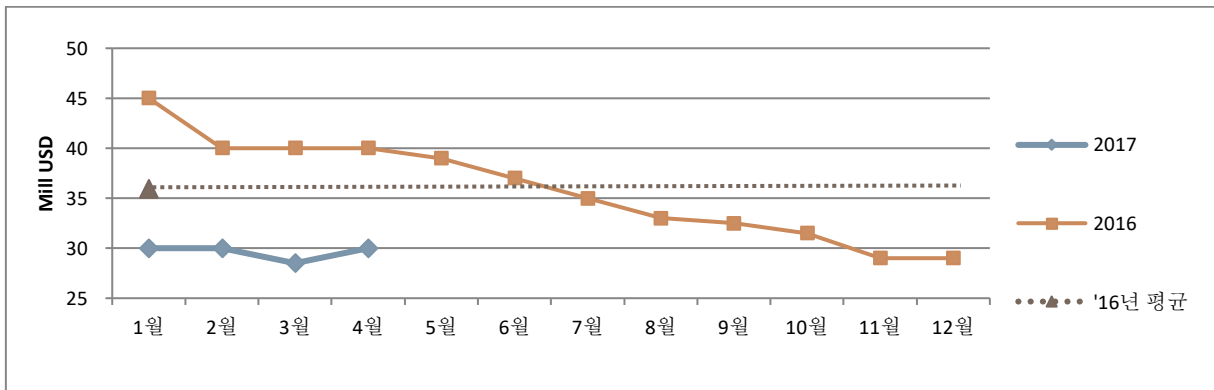


IV. TANKER

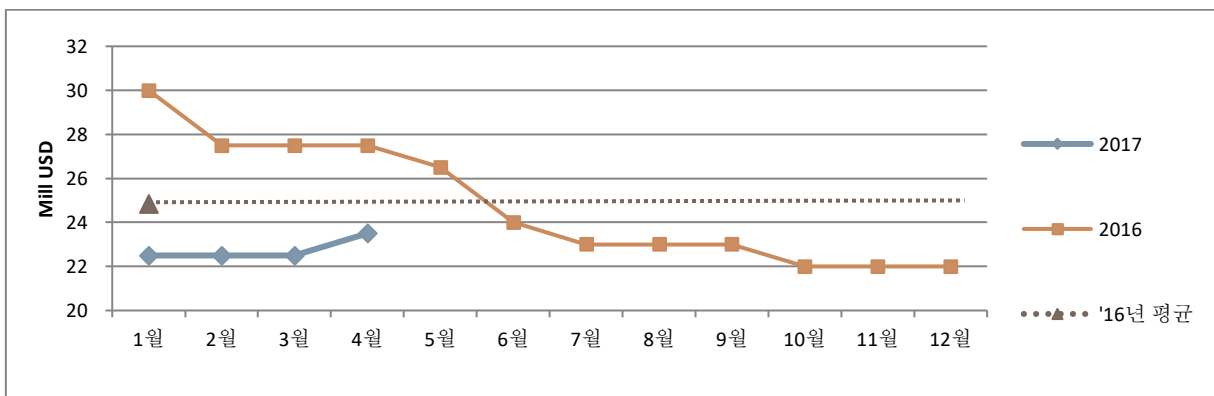
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
LPG	ROSE GAS	26,109	2007	KOREA	B&W		20.6	On Subject, Indian Buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

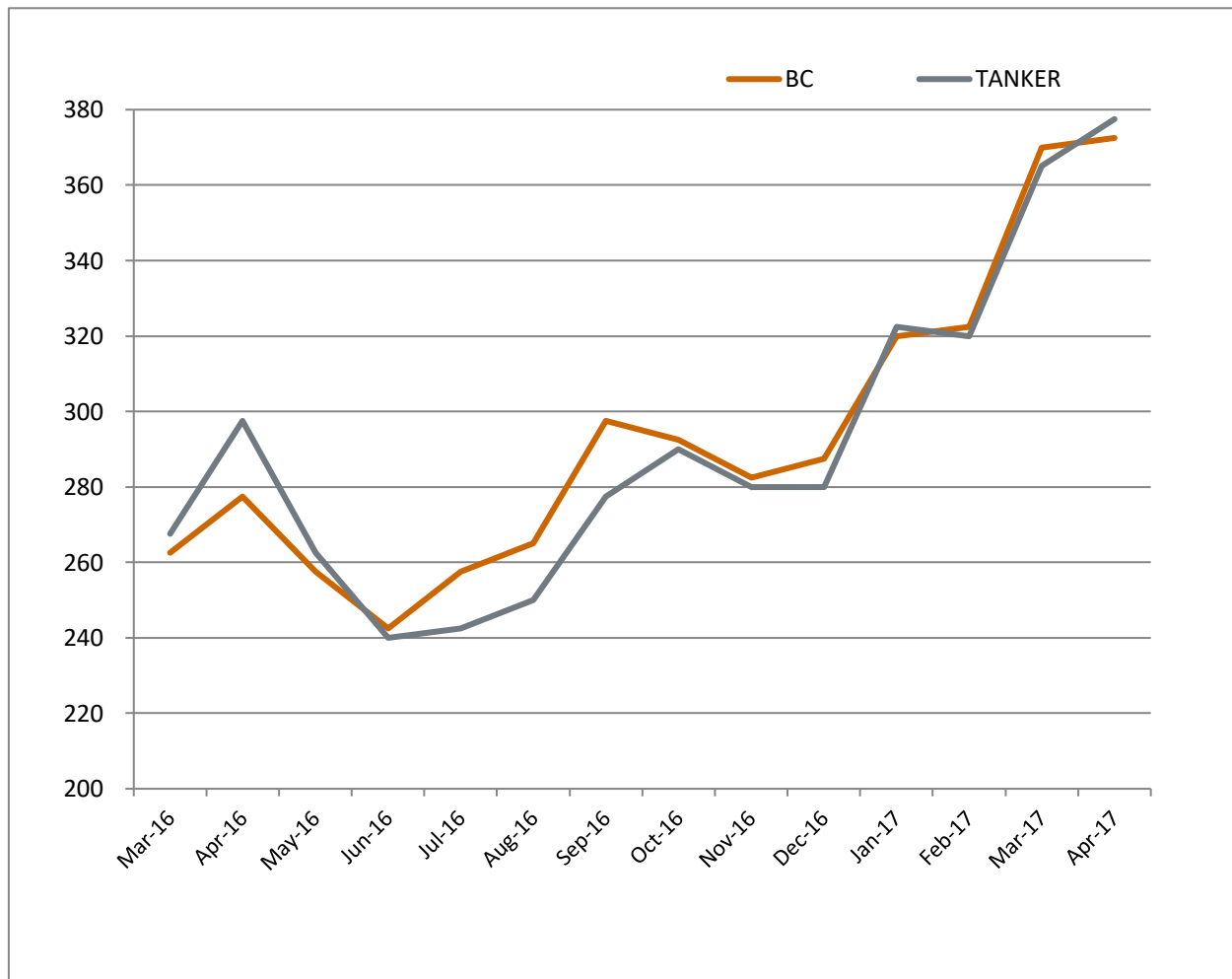
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	RIO CHARLESTON	55313	2008	KOREA	B&W	4135	TEU	10.5	Undisclosed buyer

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%	346.25	30.4%	297.50	377.50	26.9%
BC	336.54	-28.2%	267.71	-20.5%	346.25	29.3%	277.50	372.50	34.2%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

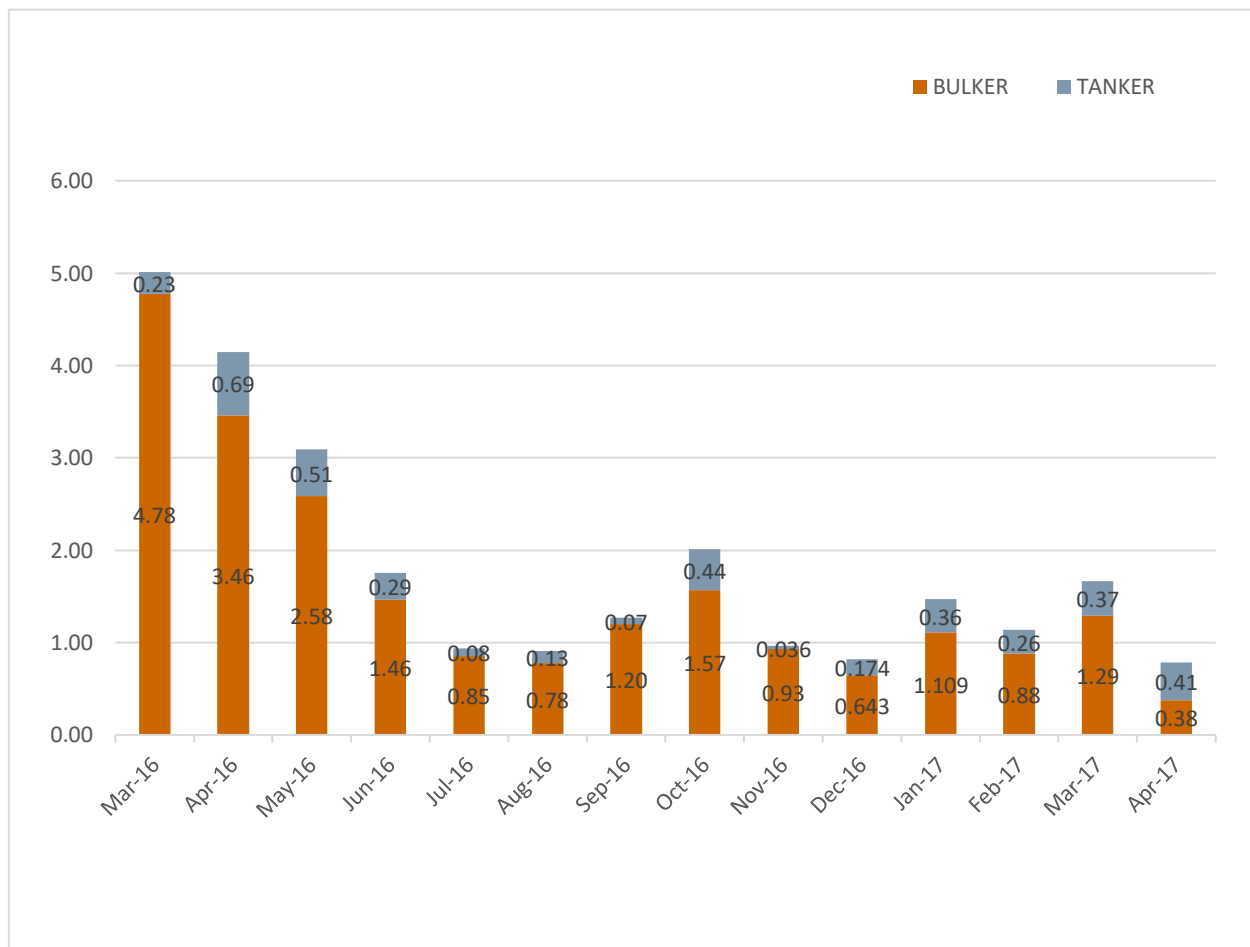


V. DEMOLITION

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	1.40	48.9%	17	37.0%	0.69	11	0.41	-40.7%	2	-81.8%
BC	27.34	428	3.66	13.4%	89	20.8%	3.46	59	0.38	-89.1%	12	-79.7%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

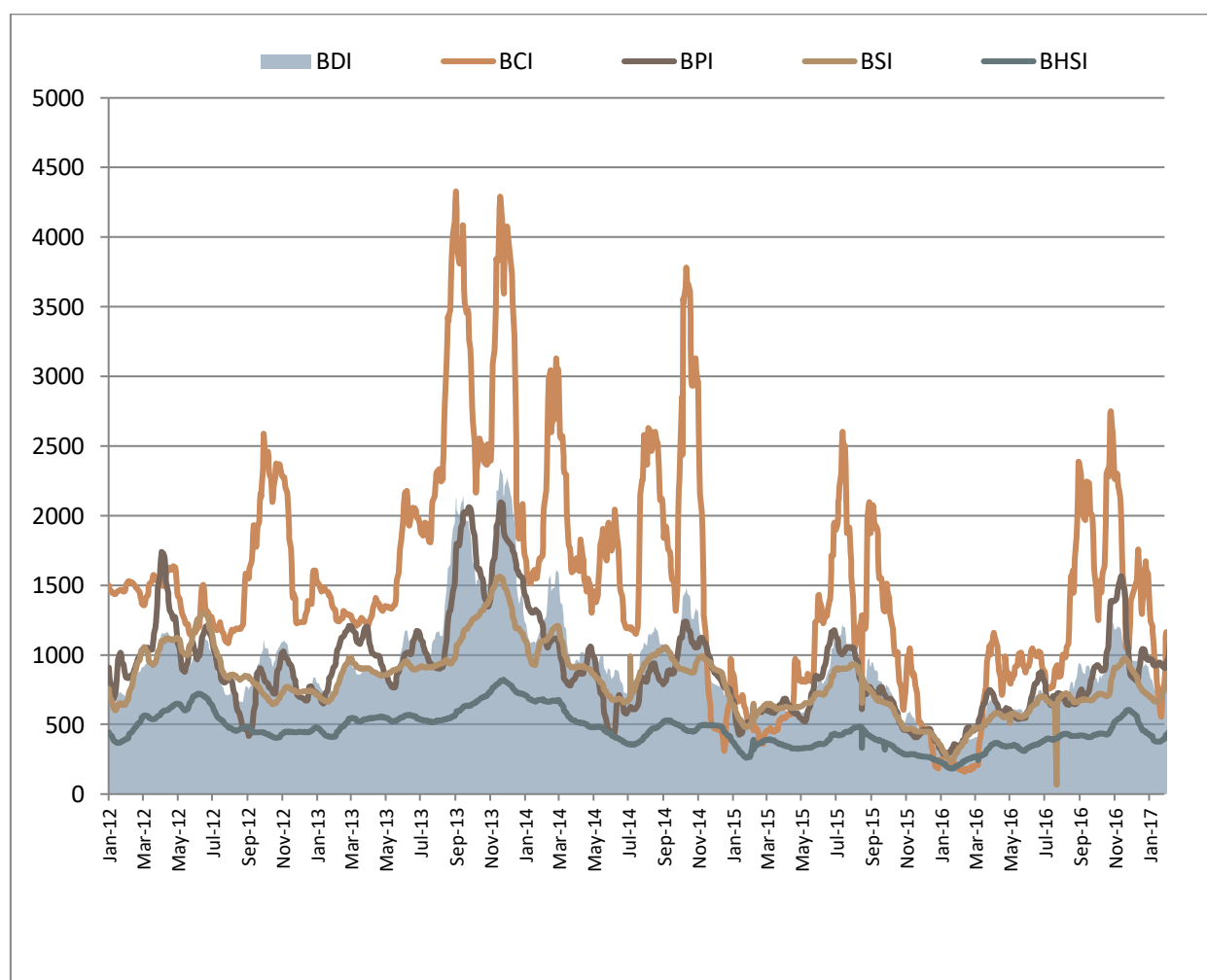
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	BERNANDO QUINTANA	60,573	15042	1984	JAPAN	B&W	390	INDIA, Conveyor belt self-unloader
CONT	TSING MA BRIDGE	71,310	5610	2002	KOREA	B&W	380	AS IS Delivery
CONT	MANDALAY STAR	12,559	5248	1996	POLAND	B&W	360	AS IS Singapore, incl rob for voyage
MPP	FANJA (heavylift)	8,874	3257	2000	CHINA	WART	390	AS IS Jebel Ali.
OBO	KARADENIZ POWERSHIP YURDANUR SULTAN	109,933	18288	1997	KOREA	B&W	380	BANGLADESH, option India
TANK ER	GOOD NEWS	299,984	38732	1999	JAPAN	MITSU	395	BANGLADESH
TANK ER	CATHERINE KNUITSEN	141,720	22675	1992	JAPAN	SULZ	363	AS IS Aruba, incl ROB 2,300ts
TANK ER	HUNTER	22,700	8792	1983			302	AS IS S.Korea, Unfinished conversion, 700 tons solid stainless

VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2017-04-13	2017-04-07	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1296	1223	73	2337	290
BCI	2249	2173	76	4329	161
BPI	1611	1427	184	2096	282
BSI	899	886	13	1562	66
BHSI	560	547	13	821	183



VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	325.50	4.50	303.50	2.50	298.50	2.50
IFO180	348.50	5.50	347.00	11.00	392.50	7.00
MGO	500.00	7.00	473.00	2.00	508.00	6.50

❖ 기준일 : 4 월 14 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2017-04-14	2017-04-07	CHANGE
미국달러	1131.90	1131.00	0.90
일본엔(100)	1036.97	1020.25	16.72
유로	1201.46	1204.01	-2.55
중국위안	164.50	164.27	0.23

❖ 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	Marine Money Cyprus Forum	4.26 (수)	Four Seasons Hotel. Limassol (Marine Money)	- Challenge and Opportunity: New horizons for Cyprus as a shipping and finance hub

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