



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.186

Updated February 13, 2018

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	18
Key Indicators	21
Useful Information	23
Contact Information	24

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

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

삼성중공업이 12일 단일계약 정정공시를 통해 드릴십 1척에 대한 취소 공시를 발표했다. 이 드릴십은 지난 2014년 4월 오션리그로부터 수주한 2척 중 1척에 해당하며, 오션리그 측의 작업재개에 대한 통지가 접수되지 않아 건조 계약이 취소됐다고 밝혔다. 삼성중공업 관계자는 "해당 드릴십은 인도 일정이 연기되면서 아직 생산공정이 착수되지 않은 상태이며 선주 측의 귀책에 따라 선수금(약 7,660만 불) 전액을 몰취하게 돼 재무적 부담은 없다"고 설명했다.

삼성중공업은 한편, 대만의 에버그린社로부터 12,000 TEU 급 컨테이너선 8척을 척당 9,430만 달러에 수주한 것으로 알려졌다. 전체 계약규모는 7억 5,440만 달러로, 한화 약 8,200억원이다. 삼성중공업에 따르면 이번에 수주한 선박은 길이 334M, 폭 48.4M 규모의 '네오 파나막스'(2016년 6월 폭 49M로 확장 개통된 파나마 운하를 통과할 수 있는 크기) 선박으로 인도시기는 2021년 5월까지다. 에버그린은 최근 대규모 컨테이너 선대 확충을 추진해 왔다. 컨테이너선을 추가로 확보해 수요 충족은 물론 선대 경쟁력을 강화하고 있다.

대우조선해양이 BW GAS社로부터 LNG 운반선 2척을 수주한 것으로 알려졌다. 이들 선박의 총 계약규모는 약 3억 7,000만 달러(약 4,000억원)로 옥포조선소에서 건조돼 2020년 상반기까지 선주측에 인도될 예정이다. 이번에 수주한 LNG 운반선은 170,000 m³급 대형 LNG 운반선으로 천연가스 추진 엔진(ME-GI 엔진)과 완전재액화시스템 FRS(FULL RE-LIQUEFACTION SYSTEM)가 탑재된다.

2. 벌크선 시장동향

한국의 설연휴와 중국의 춘철연휴가 다가옴에 따라 전세계 시장의 움직임이 둔화되고 있다. 하지만 벌크선시장은 상당수의 거래량을 유지하고 있다.

뉴캐슬막스 2척이 한번에 매각되었다. "MINERAL NIPPON" (203,275 DWT, BLT 2007 UNIVERSAL)과 "RUBENA N" (203,233 DWT, BLT 2006 UNIVERSAL)이 각각 약 2,400만 달러 / 2,250만 달러에 중국바이어에게 매각되었다.

케이프 벌크선 "SOUTH TRADER" (181,387 DWT, BLT 2014 KOYO)가 3,650만 달러에 매각된 것으로 알려졌다. 동 선박은 2016년 10월에 CORAL DREAM이라는 선명으로 2,800만 달러에 거래된 바 있다.

I . MARKET OVERVIEW

파나마스 부문에서 "DRAKE" (76,781 DWT, BLT 2006 SASEBO)가 OFF-MARKET 으로 매각되었다. 선가는 1,100~1,350 만 달러 수준으로 알려졌다. 이 선박은 과거 충돌사고를 겪은 바 있다.

수프라막스 "ANGEL B" (58,679 DWT, BUILT 2008 TSUNEISHI CEBU)가 그리스 바이어에게 1,400 만 달러에 매각되었다. 동 선박은 2016 년 5 월에 OCEAN ANGEL 이라는 선명으로 810 만달러에 현 선주에게 매각되었다.

3. 탱커선 시장동향

한주간 VLCC 2 척의 거래 소식이 이어졌다.

"FRONT CIRCASSIA" (306,009 DWT, BUILT 1999 MITSUBISHI)가 1,850 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다.

VLCC "KAI-EI"(299,997 DWT, BLT 2004 IHI)가 인도네시아의 PT PERTAMINA 社가 2,700 만 달러에 조건부 매각되었다. 동 바이어는 FPSO 개조 프로젝트에 투입하기 위해 약 3~6 개월의 장기 SUBJECT 를 포함하여 마켓선가보다 높은 선가가 책정된 것으로 파악된다.

4. 해체선 시장동향

파키스탄 해체시장에서 탱커선의 수입이 다시 가능해질 것이라는 소문이 여전히 돌고있어서인지 탱커선 거래가 주를 이루고 있다. 물론 한편에서는 탱커선 운임시장의 침체상황으로 인해 해체선 매각을 고려하는 선주가 늘고 있기 때문이기도 할 것이다.

이번주 VLCC "PLATA PIONEER" – LDT 38.964, BLT 1999 가 LDT 당 440 달러에 빠르게 매각되었다.(SUB-CONTI 인도 기준) 이와 거의 비슷한 시기에 해체선매각이 진행된 "MISTRAL" – LDT 46.703, BLT 2000 은 아직 협상이 진행 중이다.

탱커선 거래는 방글라데시 해체선 시장이 주를 이루고 있고, 파키스탄은 벌크선에 있어 가장 높은 선가를 유지하고 있지만 대상선 부족으로 거래량은 전무한 상태다. 인도는 예산안 발표 이후 긍정적인 분위기가 형성되고 있어 거래 활성화가 기대된다.



II . ISSUE & TREND

1. 세계 10 대 항만 지난해 모두 플러스 성장

지난해 세계 10 대 항만이 모두 플러스 성장을 거뒀다. 세계적인 경제 회복세와 얼라이언스 재편 등의 시장 환경 변화가 호성적의 배경으로 풀이된다. 세계 10 대 항만 중 7 개 항만이 지난해 2,000 만 TEU 를 돌파했다. 각 항만 당국에 따르면 세계 컨테이너 항만 물동량 순위는 상하이항 싱가포르항 선전항 닝보-저우산항 홍콩항 부산항 순으로 집계됐다. 1 년 전과 같은 라인업이다.

2017년 세계 10대 항만 컨테이너 물동량 처리 실적

순위	항만명	국가	2017년	2016년	증감율
1	상하이	중국	40,233	37,130	8,4%
2	싱가포르	싱가포르	33,667	30,904	8,9%
3	선전	중국	25,250	23,980	5,3%
4	닝보-저우산	중국	24,640	21,560	14,3%
5	홍콩	중국	20,755	19,810	4,8%
6	부산	한국	20,473	19,456	5,2%
7	광저우	중국	20,100	18,860	6,6%
8	칭다오	중국	18,300	18,010	1,6%
9	두바이	아랍에미리트	11,577	14,770	
10	텐진	중국	15,040	14,490	3,8%

(단위 : 천TEU)

주 : 아랍에미리트 두바이항은 지난해 3분기 누적치임.
(자료 = 각 항만 당국)

상하이항은 지난해에도 세계 1 위 항만으로서의 입지를 다졌다. 상하이항은 지난 2009 년부터 증가세를 유지해 8 년 연속 물동량 1 위를 달성하는 기염을 토했다. 상하이국제항무그룹(SIPG)은 지난해 중국 상하이항의 컨테이너 물동량이 전년대비 8.4% 증가한 4,023 만 3,000TEU(20 피트 컨테이너)를 기록하며, 4,000 만 TEU 달성의 벽을 무너뜨렸다. 지난해 상하이항은 매달 전년 동월 대비 성장세를 보였다. 12 월에는 335 만 7,000TEU 를 처리해 전년 동월 대비 9%의 성장률을 보였다.

지난해 2 위를 달성했던 싱가포르항 물동량도 반등했다. 싱가포르해사항만청(MPA)에 따르면 지난해 싱가포르항의 컨테이너 물동량은 전년 3,090 만 4,000TEU 대비 8.9% 상승한 3,366 만 7,000TEU 로 집계됐다. 지난 2016 년 마이너스 성장세에서 1 년 만에 다시 플러스 성장세로 돌아섰다. 지난해 12 월 싱가포르항 컨테이너 물동량은 295 만 8,100TEU로 전년 대비 7% 증가했다. 2 월을 제외한 매달 컨테이너 처리량은 전년 수준을 상회했다.

싱가포르 램 핀 민 교통부 장관은 "지난해 해운업, 특히 컨테이너와 건화물 물동량 회복을 위해 힘썼다"며 "추산에 따르면 세계적인 회복세에 힘입어 다수 국가의 컨테이너 처리량이 6% 이상

II . ISSUE & TREND

증가했다"고 전했다. 선전항은 전년대비 5.3% 상승한 2,525 만 TEU 를 처리해 10 년 사이 최고 기록을 달성했다. Ningbo-저우산항은 전년대비 14.3% 늘어난 2,464 만 TEU 를 기록하며 4 위로 집계됐다.

지난해 홍콩항은 무려 5 년간 지속됐던 마이너스 성장세에서 벗어났다. 홍콩항의 지난해 컨테이너 처리량은 전년 대비 4.8% 늘어난 2,075 만 5,000TEU 를 달성했다. 지난 2004 년 2,198 만 4,000TEU 를 처리해 세계 1 위에 이름을 올린 후 줄곧 내리막길을 걷다가 모처럼 반등에 성공했다. 다만, 지난해 11 월과 12 월에 하향 곡선을 그렸다는 점은 향후 전망을 어둡게 하는 대목이다.

부산항은 간발의 차이로 5 위 탈환에 실패했다. 부산항은 전년 대비 5.2% 증가한 2,047 만 3,000TEU 를 달성했지만 홍콩항에 근소한 차로 뒤졌다. 부산항은 지난 2003 년 1,000 만 TEU 를 돌파한지 14 년 만에 2,000 만 TEU 고지를 넘어섰다.

7 위 광저우항은 전년대비 6.6% 증가한 2010 만 TEU 를 달성해, 지난해 2,000 만 TEU 를 돌파한 마지막 항만이 됐다. 8 위를 기록한 칭다오항은 전년대비 1.6% 증가한 1,830 만 TEU, 10 위 텐진항은 전년대비 3.8% 늘어난 1,504 만 TEU 를 처리했다. 2016 년 9 위였던 아랍에미리트 두바이항도 견실한 모습을 보여줬다. 지난해 3 분기 누적 1,157 만 7,000TEU 를 처리해 전년 동기 대비 4.6%의 성장률을 보였다.

DP 월드의 술탄 아흐메트 빈 술라옴 회장은 "지난해 세계 무역 회복세에 따라 긍정적인 결과를 창출했다"며 "무역 환경 개선과 새로운 얼라이언스, 글로벌 진출을 통한 이익이 3 분기 시장 성장에 영향을 미쳤다"고 말했다.

2. 중국, 세계 최대 석탄 수출항 인수... '해상 실크로드'

호주까지 확장

중국이 세계 주요 항구를 쓸어담듯 사들이고 있다. 아시아와 유럽, 아프리카, 남미에 이어 호주 동부의 최대 항구까지 손에 넣었다. 시진핑(習近平) 국가주석이 야심차게 추진하는 '일대일로(一帶一路: 육·해상 실크로드)' 사업 대상 국가의 주요 거점항구를 확보해 중국이 세계 해상 물류망을 장악해가고 있다는 분석이 나온다.

'일대(一帶)'는 중국에서 중앙아시아를 거쳐 유럽으로 뻗어나가는 육상 실크로드를, '일로(一路)'는 남중국해와 인도양, 아라비아해를 거쳐 아프리카까지 연결하는 해상 실크로드를 뜻한다.

II . ISSUE & TREND



◆호주까지 뻗어나간 해상 실크로드

중국 경제전문매체 차이신은 중국 자오상쥬(招商局)그룹이 호주 뉴캐슬항구의 지분 50%를 매입하기로 했다고 7일 보도했다. 인수가격은 38억 홍콩달러(약 5,300억원)다. 뉴캐슬항은 호주 동부지역 최대 항구이자 세계 최대 석탄 수출항이다. 자오상쥬그룹이 호주에 투자하는 것은 이번이 처음이다.

호주 뉴사우스웨일스주 정부는 재정난을 해결하기 위해 뉴캐슬항 지분 매각을 결정한 것으로 알려졌다. 지분 매각으로 조달한 자금은 신규 인프라 건설과 공공서비스 제공에 사용할 계획이다.

자오상쥬그룹은 항만과 터미널 등 해운업을 하는 중국 중앙정부 소유 국유기업으로 홍콩에 본사를 두고 있다. 지난해 9월엔 브라질 항구 운영업체인 TCP의 지분 90%를 72억 2,800만 홍콩달러에 인수했다.

TCP는 브라질 상파울루에서 약 300km 떨어진 남부의 파라나구아항을 운영하고 있다. 파라나구아항은 브라질에서 두 번째로 큰 컨테이너 항구로 연간 150만 TEU(1TEU=6m 짜리 컨테이너 1개)를 처리할 수 있다. 확장 공사가 마무리되는 내년엔 처리 규모가 240만 TEU까지 늘어난다.

자오상쥬그룹은 중국 본토와 홍콩뿐만 아니라 아프리카의 나이지리아와 지부티, 터키, 미국, 아시아 등 세계 곳곳에서 항구를 운영하고 있다. 작년 7월에도 인도양 거점 항구인 스리랑카 함반토바항 지분 70%를 11억 달러(약 1조 1,900억원)에 매입했다.



II . ISSUE & TREND

◆세계 주요 항구 30 여 곳 인수

2013년 9월 시 주석이 일대일로 사업 추진을 밝힌 이후 중국은 국유기업을 앞세워 세계 주요 항구의 운영권을 잇달아 사들였다. 영국계 투자은행 그리슨스피크에 따르면 중국 기업이 2016년 7월부터 작년 6월까지 발표한 해외 항구 인수 및 투자액 규모는 201억 달러에 달했다. 이는 이전 1년간 99억 7,000만 달러의 두 배를 넘는 수준이다.

말레이시아에선 72억 달러 규모의 므라카게이트웨이항을 비롯해 24억 달러의 쿠알라링기항, 14억 달러의 페낭항, 1억 7,700만 달러의 관탄항 등 네 개 항구에 중국 기업이 총 116억 달러를 투자했다. 인도네시아 최대 항구인 탄중프리오크항 확장 공사에도 중국 자본 5억 9,000만 달러가 투입됐다.

중국은 기존 항로보다 유럽으로의 운항 일수를 크게 단축할 수 있는 북극항로에도 관심을 보이고 있다. 국유기업인 포리그룹은 북극항로의 주요 거점으로 꼽히는 러시아 아르한겔스크항에 투자를 추진 중이다. 리투아니아 클라이페타항 항만시설과 노르웨이 시르케네스항, 아이슬란드의 두 개 항구 등에도 중국 기업이 투자했다.

중국 자본이 진출한 세계 주요 항구는 30여 곳에 이른다. 파이낸셜타임스(FT)는 “아직 공개되지 않았지만 추가로 몇 개 항구 투자도 논의되고 있어 규모는 더욱 늘어날 것”이라고 전했다.

시 주석이 처음 일대일로를 언급했을 때만 해도 ‘정치적 수사(修辭)’일 것이란 관측이 적지 않았다. 44억 명의 인구(세계 63%)와 21조 달러 경제권(세계 29%)을 묶는다는 게 비현실적이란 지적이 나왔다. 하지만 시 주석은 해외 순방 때마다 일대일로를 강조하며 지원 사격에 나섰다. 중국 국유기업은 차근차근 해외 거점 항구에 깃발을 꽂았다.

중국이 진출한 세계 주요 항구

2012~2014년

방글라데시(치타공항), 미얀마(스트웨항), 탄자니아(바가모요항), 예멘(모카항, 아덴항), 싱가포르(싱가포르항), 이탈리아(나폴리항), 이스라엘(하이파항), 벨기에(제브뤼헤항, 안트베르펜항)

2015년

이집트(제2수에즈운하), 말레이시아(코타키나발루항), 파키스탄(과다르항), 북아프리카(지부티항)

2016년

스리랑카(콜롬보항), 그리스(페레우스항)

2017년

러시아(아르한겔스크항), 리투아니아(클라이페타항), 노르웨이(시르케네스항), 인도네시아(탄중프리오크항), 말레이시아(므라카게이트웨이항, 쿠알라링기항, 페낭항, 관탄항), 스리랑카(함반도바항), 브라질(파라나구아항)

2018년

호주(뉴캐슬항)

II . ISSUE & TREND

중국은 해상 실크로드를 통해 경제협력뿐 아니라 군사적 영향력 확대도 도모하고 있다. 중국 해군은 작년 아프리카 동부의 전략 요충지인 지부티에 첫 해외 군사기지를 건설했다. 일대일로로 중요 파트너인 파키스탄의 과다르항 운영권을 확보한 뒤 해상무역 보호를 명분으로 군함 배치를 추진 중이다.

3. 셸·토탈, "선박연료유 LNG 로 대전환기 온다"

글로벌 에너지기업들이 강화되는 환경규제에 따라 LNG 연료 추진 선박이 올해 대전환기에 접어들 것이라고 예고했다.

올해 셸(SHELL)은 LNG 추진 유조선을 직접 운영하는 것은 물론 토탈(TOTAL)의 경우 자국 선사인 CMA CGM 이 초대형 컨테이너선에 LNG 연료 추진방식을 적용기로 결정한데 대비해 LNG 벙커링선 발주를 추진하고 있다. 5 일 트레이드윈즈를 비롯한 외신에 따르면 셸은 선박용 LNG 연료가 주력 시장으로 변화할 것이라고 예측했다.

국제해사기구(IMO)는 2020 년부터 선박 연료의 황 함유량을 현재 3.5%에서 0.5% 이내로 줄이는 환경규제를 적용한다는 계획이다. 강화되는 환경규제에 따라 글로벌 선사들은 선박 운용에 있어 득실계산에 분주한 모습이다.

선사들은 고유황유를 쓰되 황 함유량을 IMO 기준치까지 낮출 수 있는 탈황설비인 스크러버(Scrubber)를 설치하는 방안, 고유황유에 비해 비싸지만 고급연료인 저유황유를 쓰는 방안 등을 고민하고 있다. 아울러 선박 연료를 친환경 LNG 로 전환하는 방법이 대안으로 떠오른다.

강화되는 규제와 친환경선박이라는 추세를 쫓아가기 위해서는 LNG 를 연료로 사용할 수 있는 선박을 발주해야 하지만 여전히 부족한 벙커링 인프라와 운항중인 LNG 추진선이 없는 점은 선사들로 하여금 LNG 연료 추진선박의 교체를 고민하게 만들고 있다.

이에 대해 아르잔 스타베스트(Arjan Stavast) 사업개발팀 책임자는 'LNG 벙커링 연차총회(Summit) 2018' 행사에서 STX 조선해양으로부터 인도받은 LNG 벙커링선인 '카딧사(Cardissa)'호가 올해부터 운항하는 선박들의 LNG 공급에 투입될 것이라고 설명했다.

II . ISSUE & TREND

셸은 또한 러시아 소브콤플로트(Sovcomflot)로부터 LNG 추진 11 만 4,000DWT 급 유조선 4 척을 인도받아 운용하게 된다. 이들 선박은 현대삼호중공업이 건조 중에 있으며 올 6 월부터 순차적으로 인도된다. 아르잔 스타베스트는 "우리는 전 세계적으로 10~15 개 항구에 LNG 공급 시설을 갖추고 있다"며 "올해부터 LNG 연료 추진선박 운항이 늘어날 경우 LNG 추진선을 운용하는 선사들도 점차 늘어날 것"이라고 전망했다.

프랑스 토탈도 셸과 함께 'LNG 벙커링 연차총회'를 통해 LNG 추진 선박의 전환기에 다가왔음을 예고했다. 프랑스 CMA CGM 을 언급하며 자비에르(Xavier) 매니저는 "자국 선사인 CMA CGM 이 초대형 컨테이너선에 LNG 연료 추진방식을 적용했다. 이는 다른 선사들로 하여금 환경규제 대응을 위한 모범적인 사례가 될 것"이라며 "우리는 이들 선박에 LNG 연료를 공급할 LNG 벙커링선의 발주를 위해 글로벌 선사들과 협상을 추진하고 있다"고 말했다.

이와 별개로 CMA CGM 은 최대 8 척에 달하는 1 만 4,000TEU 급 컨테이너선을 발주할 예정이다. CMA CGM 은 이들 컨테이너선의 LNG 추진 옵션 포함 여부를 검토 중이다. 그럼에도 일각에서는 대부분의 선사들은 LNG 연료 추진 선박 교체에 앞서 LNG 연료탱크 등 관련설비 설치를 위한 여유 공간을 마련해두는 'LNG 레디(Ready)' 옵션을 적용하는 등 '눈치싸움'은 계속되고 있다고 지적했다.

4. VLGC 발주 움직임.. 중국 조선 저가수주로 "공급과잉 시장" 지속

공급과잉 우려가 지속되고 있음에도 글로벌 선사들이 VLGC(초대형가스선) 발주를 재개하고 있다. 최저수준인 선박가격과 시황 회복 움직임이 선사로서는 선박을 발주하기 좋은 기회로 작용하고 있으나, 회복세가 더딘 상황 속에 낮은 가격으로 계약이 이뤄지고 있는 점은 공급을 지속시키는 위험요인으로 지적 받는다.

외신에 따르면 중국 오리엔탈에너지(Oriental Energy)는 장난 조선소에 VLGC 2 척을 발주했다. 구체적인 내용인 공개되지 않았으나 현지 업계에서는 척당 6,800 만달러에 계약이 이뤄진 것으로 보고 있다. 영국 조선-해운 분석기관인 클락슨에 따르면 지난달 기준 8 만 2,000 m³ VLGC 가 7,000 만달러에 발주되고 있는 것을 감안하면 200 만달러 낮은 가격으로, 일각에서는 6,600 만달러에 계약이 체결됐다는 주장도

II . ISSUE & TREND

제기되고 있다. 오리엔탈에너지에 이어 지난해 말 장난조선소는 싱가포르 선사 2 척의 VLGC 수주를 따내기도 했다.

일본 가와사키중공업은 자국 선사인 MOL 의 자회사 피닉스탱커스(Phoenix Tankers)로부터 2 척의 VLGC 를 수주했다. 구체적인 선박 가격에 대해 피닉스탱커스는 공식적인 언급을 피했으나 가와사키중공업과 옵션 협상을 추가 진행하고 있는 것으로 알려졌다.

이러한 움직임에 VLGC 발주가 재개되고 있다는 전망이 감지되고 있으나 이에 대해 시장 분석가들은 우려의 목소리를 높이고 있다. 상당히 낮은 선박가격이 선사들로 하여금 선박 발주를 부추기고 있다는 분석과 함께 계절적 수요와 향후 화물운송에 대한 성장성을 높이 보고 선박 발주에 나서는 것은 공급과잉 우려를 지속시킬 수 밖에 없다는 지적이다. 7,000 만달러에 발주되고 있는 VLGC 가격은 2016 년 말 7,100 만달러와 비교해 100 만달러, 지난 2015 년 말 7,700 만달러에 비해서는 700 만달러 낮은 가격이다.

이를 반영하듯 벨기에 엑스마르의 VLGC 2 척에 대한 발주는 계속해 미루고 있다. 한진중공업이 유력 수주 후보군으로 거론되는 가운데, 완전한 회복세 볼 수 없는 불안정한 환경이 엑스마르로서는 선박 발주를 지연시키고 있다는 이유로 지목되고 있다.

그럼에도 현지 업계에서는 "엑스마르는 장난 조선소보다 한국 조선업계에 대한 선박 발주를 두고 염두해왔고 최종적으로 한진중공업과 건조계약 체결을 위해 조율 중"이라며 "앞으로 대규모 발주는 아니지만 시황 회복세와 운임료 상승에 따른 대형 LPG 선 발주는 조금씩 늘어날 것"이라고 전망했다.



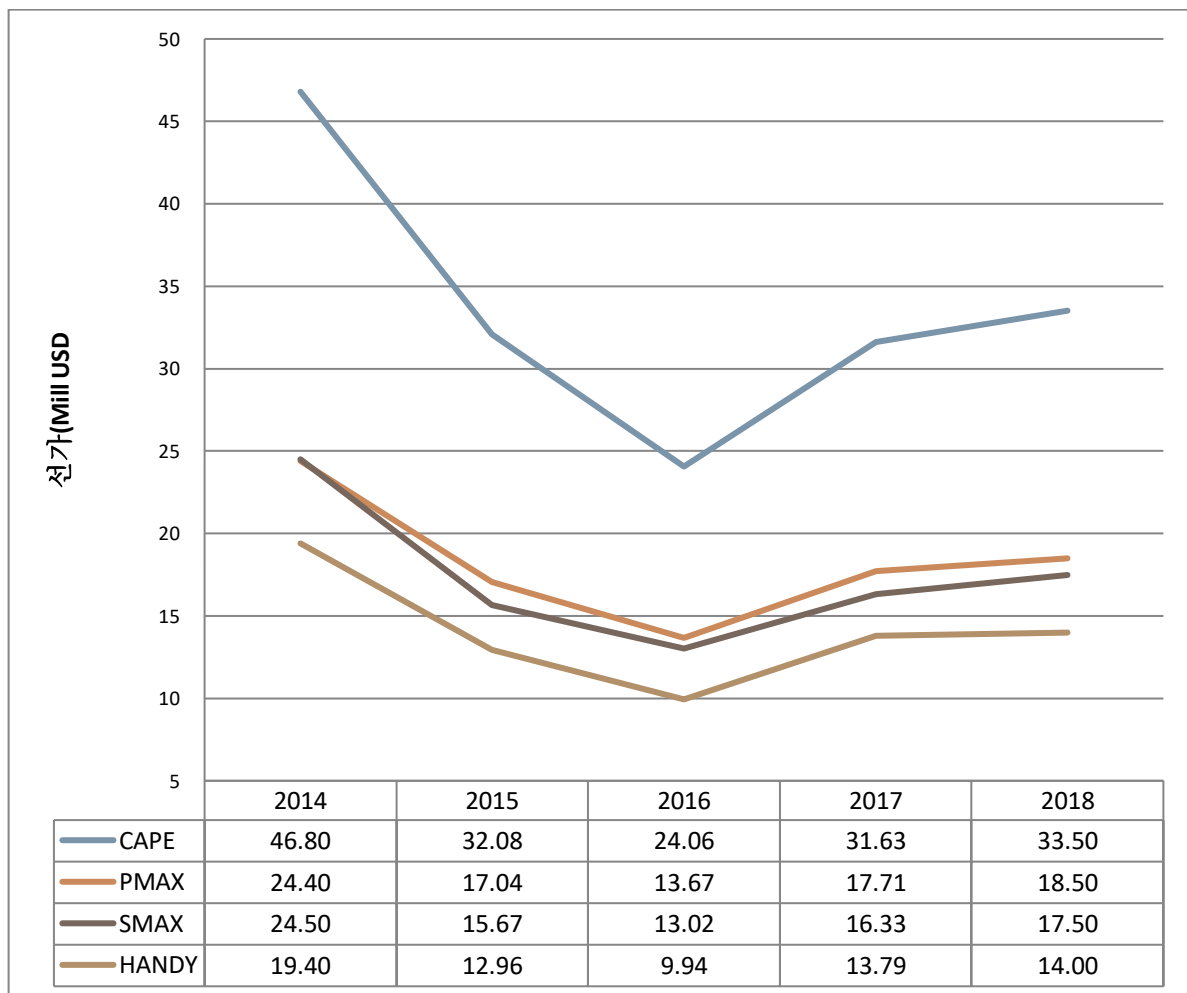
III. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2014	2015	2016	2017	2018
Capesize 180K	46.80 28.81%	32.08 -31.45%	24.06 -24.99%	31.63 31.43%	33.50 5.93%
Panamax 76K	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.71 29.57%	18.50 4.47%
Supramax 56K	24.50 14.84%	15.67 -36.04%	13.02 -16.91%	16.33 25.44%	17.50 7.14%
Handysize 32K	19.40 9.04%	12.96 -33.20%	9.94 -23.32%	13.79 38.78%	14.00 1.51%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

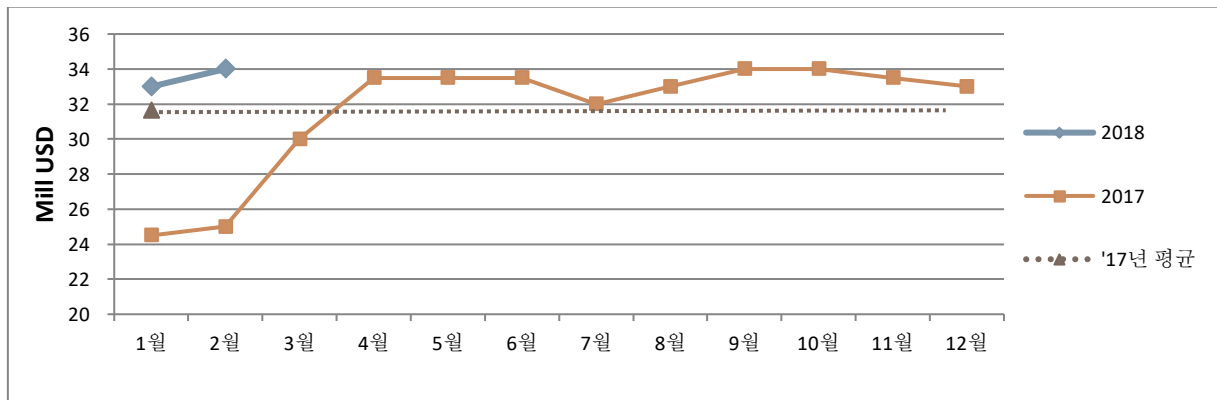




III . BULK CARRIER

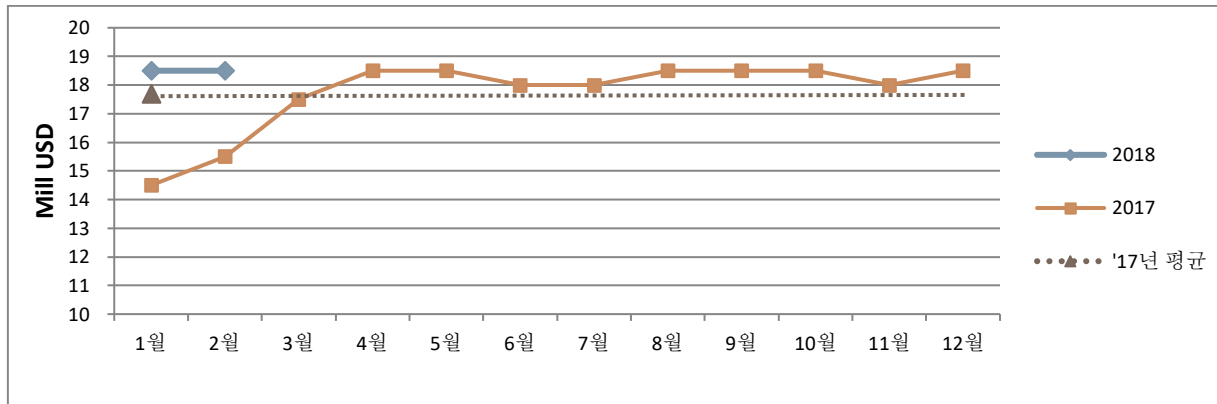
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	CAPE 180k	선가	33.00	34.00					33.5
		전월대비	0.0%	3.0%					-
		전년대비	34.7%	36.0%					5.9%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50					18.5
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	27.6%	19.4%					4.5%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50					17.5
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	20.7%	16.7%					7.1%
HNDY 32k	선가	14.00	14.00					14.0	
	전월대비	0.0%	0.0%					-	
	전년대비	7.7%	3.7%					1.5%	
2017	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	31.6	
	PMAX	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	17.7	
	SMAX	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.3	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	13.8	

□ Cape

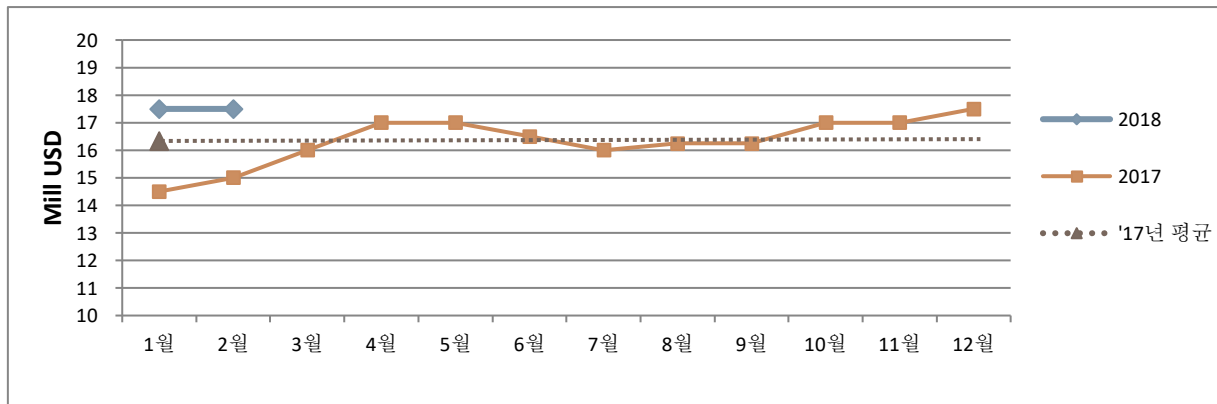


III . BULK CARRIER

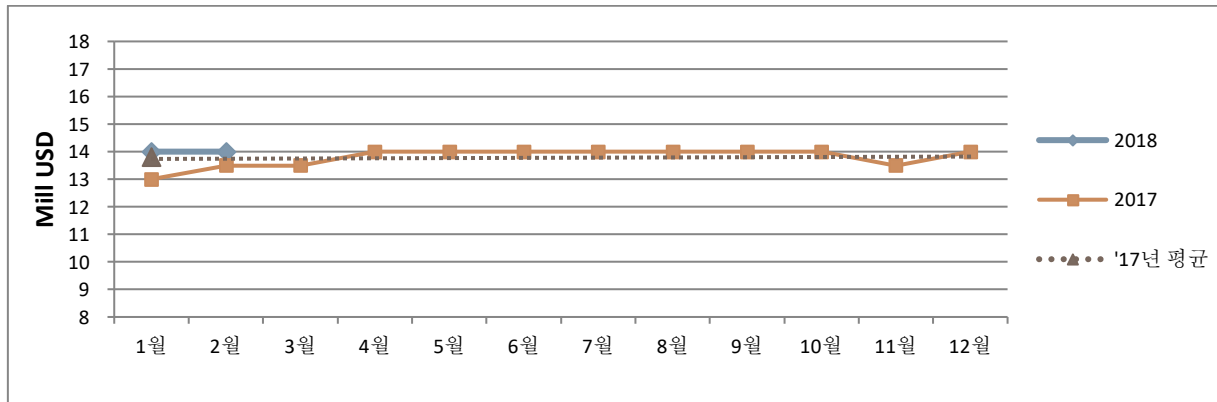
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYP E	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	MINERAL NIPPON	203,275	2007	JAPAN	B&W		24	Chinese buyer
BC	RUBENA N	203,275	2006	JAPAN	B&W		22.5	
BC	SOUTH TRADER	181,387	2014	JAPAN	B&W		36.5	Undisclosed buyer
BC	TRANS SHANGHAI	93,260	2010	CHINA	B&W		16.4	Greek buyers (W Marine), Bank sale
BC	TANSANIT	92,776	2011	CHINA	B&W		17.2	Argentinean buyer
BC	DRAKE	76,781	2006	JAPAN	B&W		13.5	Chinese or Greek buyer
BC	DENEB	74,078	2000	JAPAN	B&W		7	Chinese buyer
BC	ANGEL B	58,679	2008	JAPAN	B&W	C 4x30t	14	Greek buyer
BC	CALIMERO	56,854	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	11.5	Greek buyer
BC	DAXIA	56,811	2011	CHINA	B&W	C 4x36t	12	German buyer

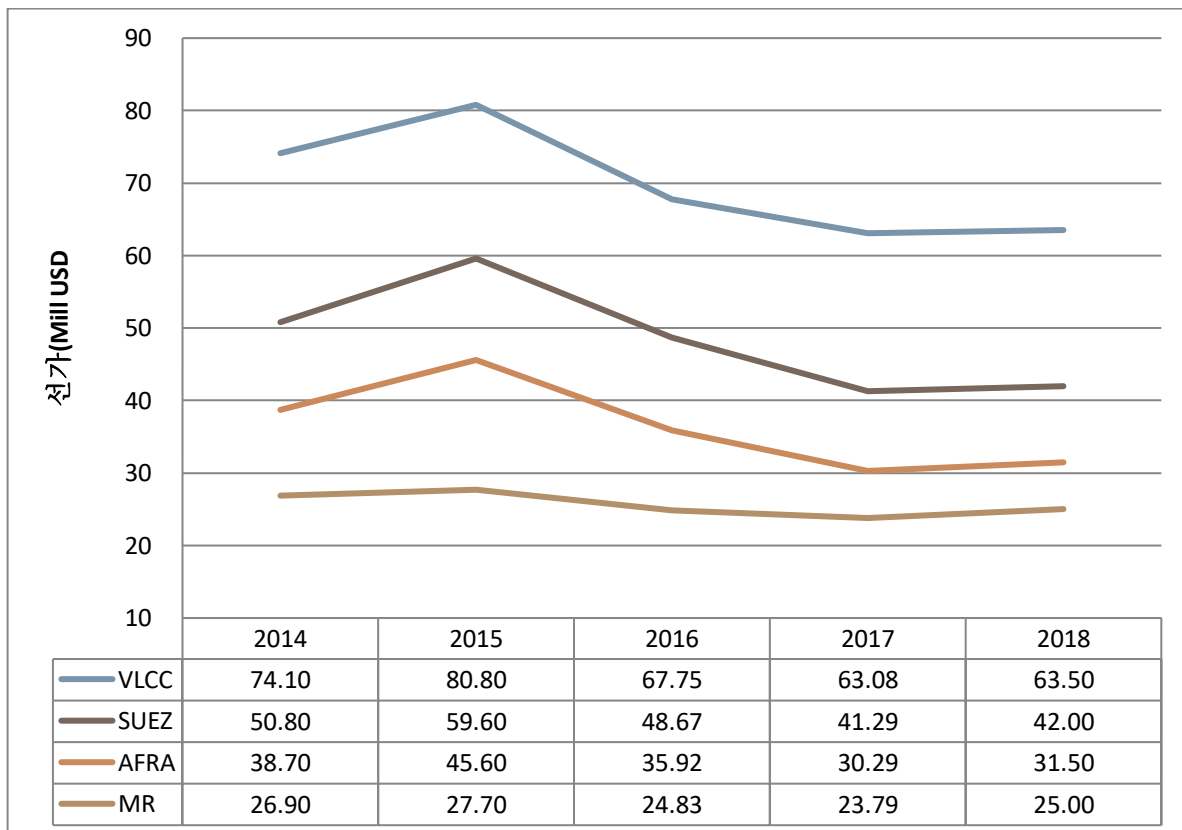
IV. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	63.50
	32%	9%	-16%	-7%	.7%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	42.00
	27%	17%	-18%	-15%	1.7%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	31.50
	33%	18%	-21%	-16%	4.0%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	25.00
	2%	3%	-10%	-4.2%	5.1%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	12.75
	9%	-3%	10%	-10.8%	2.7%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

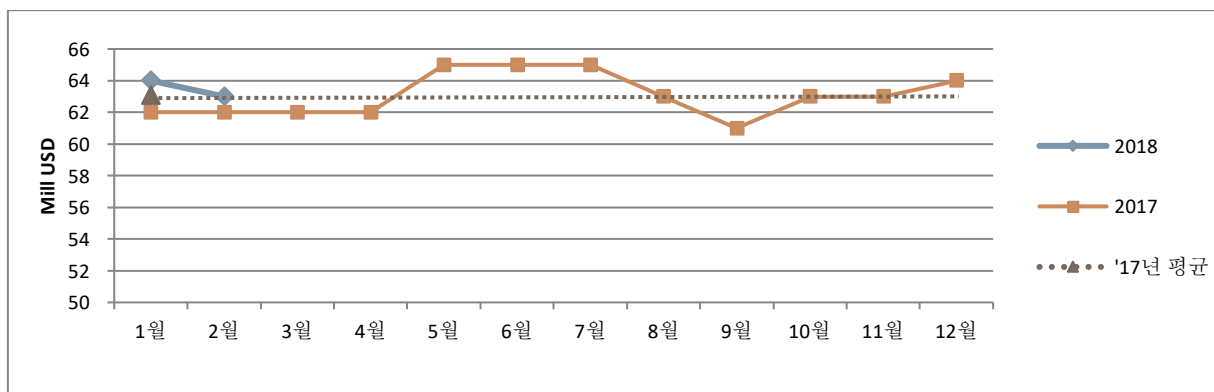




IV. TANKER

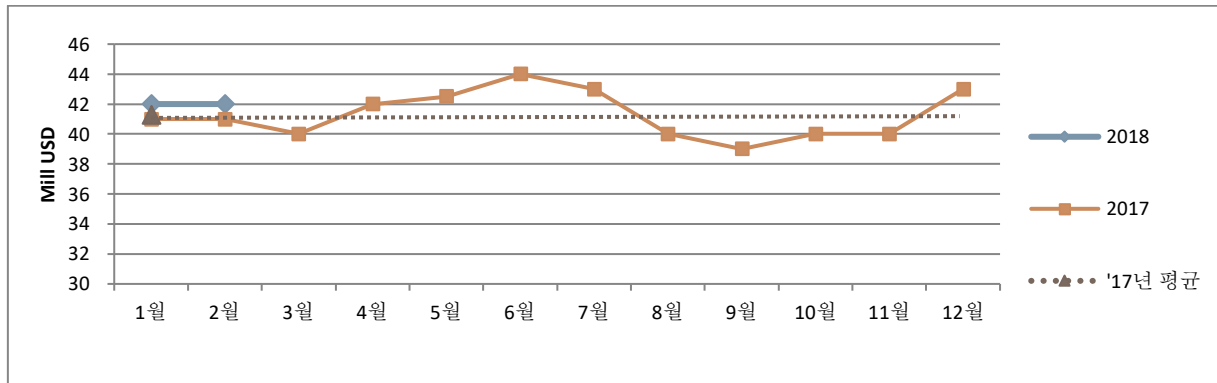
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00					63.5
		전월대비	0.0%	-1.6%					-
		전년대비	3.2%	1.6%					0.7%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00					42.0
		전월대비	-2.3%	0.0%					-
		전년대비	2.4%	2.4%					1.7%
	AFRA 105K	선가	32.00	31.00					31.5
		전월대비	0.0%	-3.1%					-
		전년대비	6.7%	3.3%					4.0%
	MR 47K	선가	25.00	25.00					25.0
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	11.1%	11.1%					5.1%
CHEM IMO2 13K	선가	13.00	12.50					12.8	
	전월대비	0.0%	-3.8%					-	
	전년대비	6.1%	4.2%					2.7%	
2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	63.1	
	SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	41.3	
	AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	30.3	
	MR	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	23.8	
	CHEM	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.4	

VLCC-310K

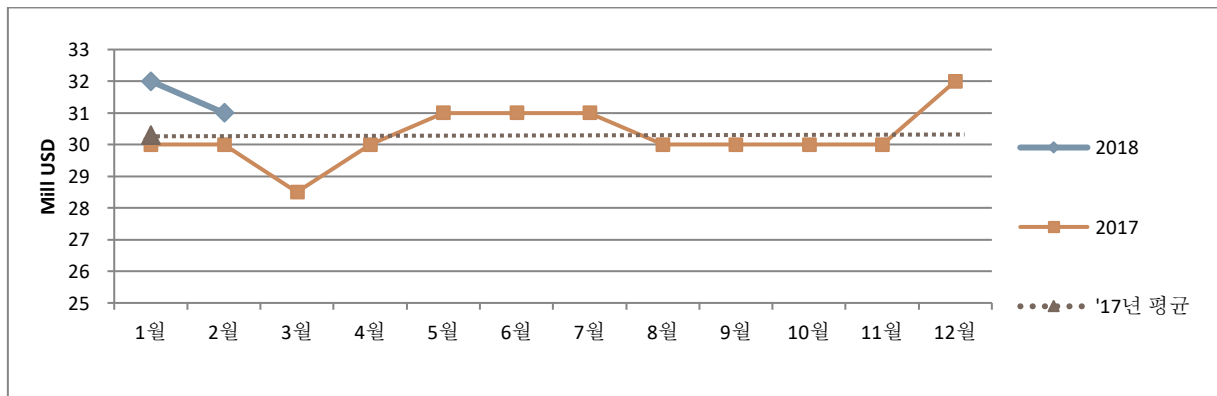


IV. TANKER

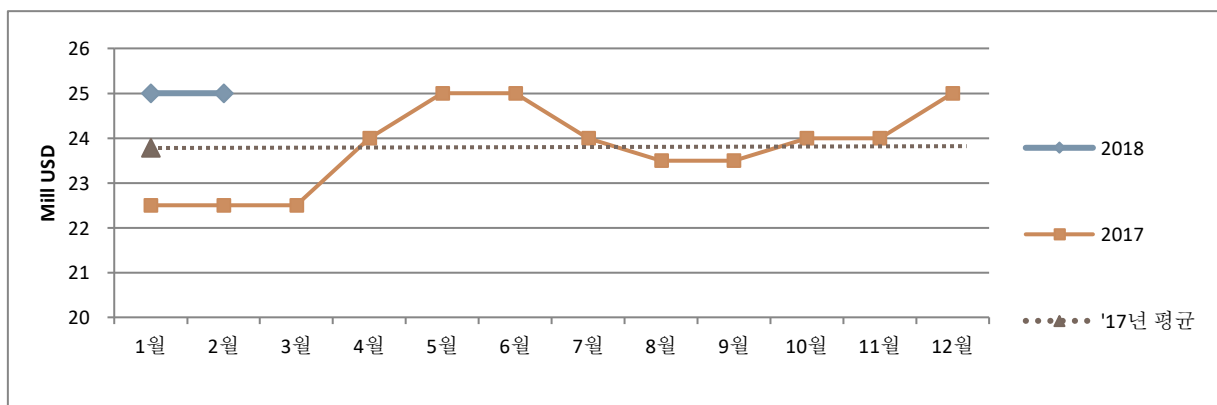
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	FRONT CIRCASSIA	306,009	1999	JAPAN	B&W		18.5	Undisclosed buyer
TANKER	KAI-EI	299,997	2004	JAPAN	SULZ		27	Indonesian buyer (PT Pertamina), Subj for 3-6 mths
OIL /CHEM	YELLOW RAY (stst)	19,940	2003	JAPAN	B&W	2&3	10.7	Indonesian buyer (Waruna)
OIL /CHEM	PRINCIMAR EQUINOX (stst)	19,900	2012	CHINA	B&W	2	15	undisclosed buyer
OIL /CHEM	MARTINA	11,137	1998	ITALY	MAK		4	Maltese buyer (Falzon)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

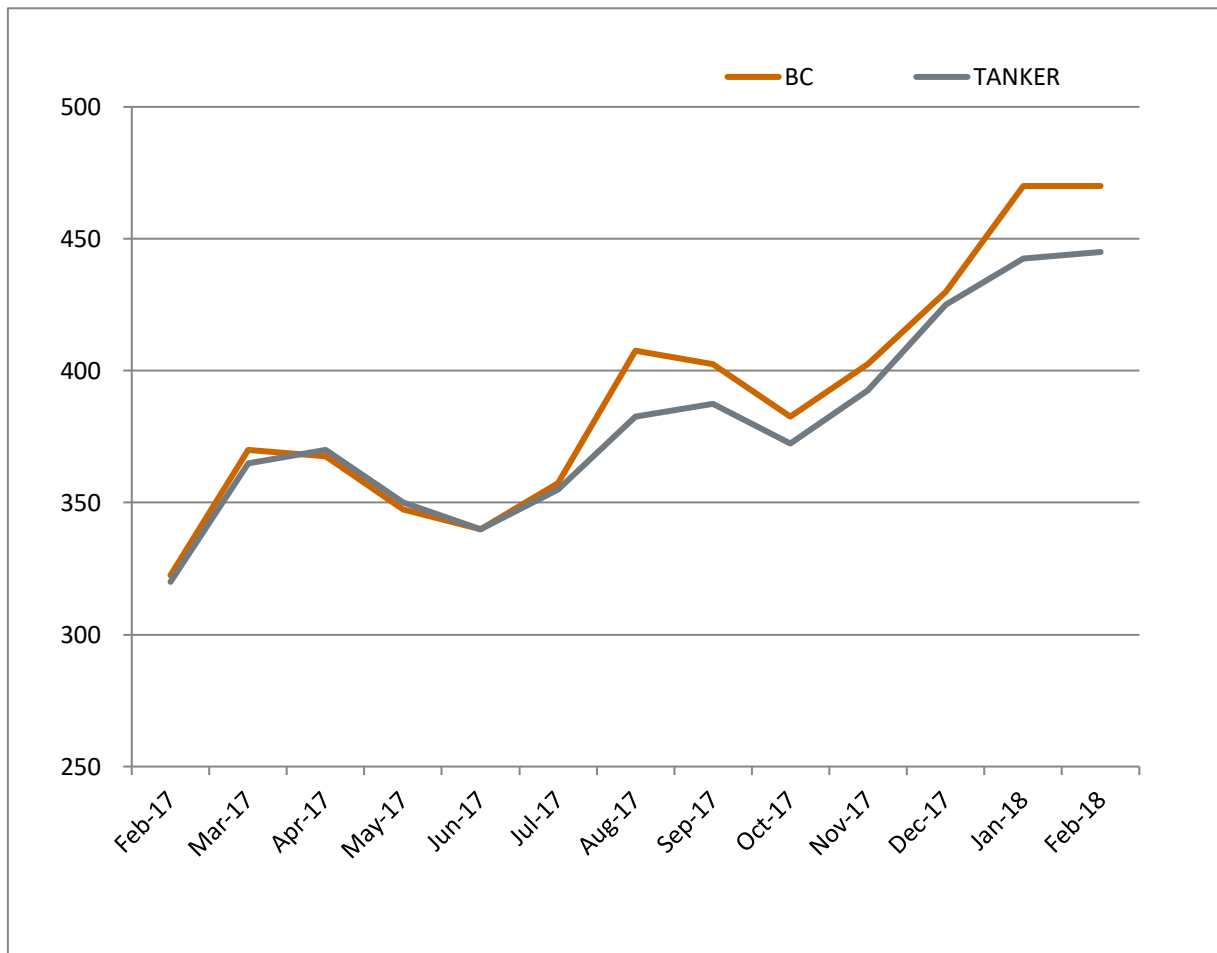
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MCC KYOTO	22314	2008	CHINA	B&W	1713	TEU	10	undisclosed buyer
CONT	MCC SEOUL	22314	2008	CHINA	B&W	1713	TEU	10	
CONT	VIOLET	39000	2006	KOREA	B&W	2824	TEU	10.5	German buyers (MPC Container Ships)
CONT	DAHLIA	39000	2006	KOREA	B&W	2824	TEU	10.5	
CONT	CAMELLIA	39000	2006	KOREA	B&W	2824	TEU	10.5	

V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 2 월	2018 년 2 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	443.75	21.5%	320.00	445.00	0.6%	39.1%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	470.00	26.7%	322.50	470.00	0.0%	45.7%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



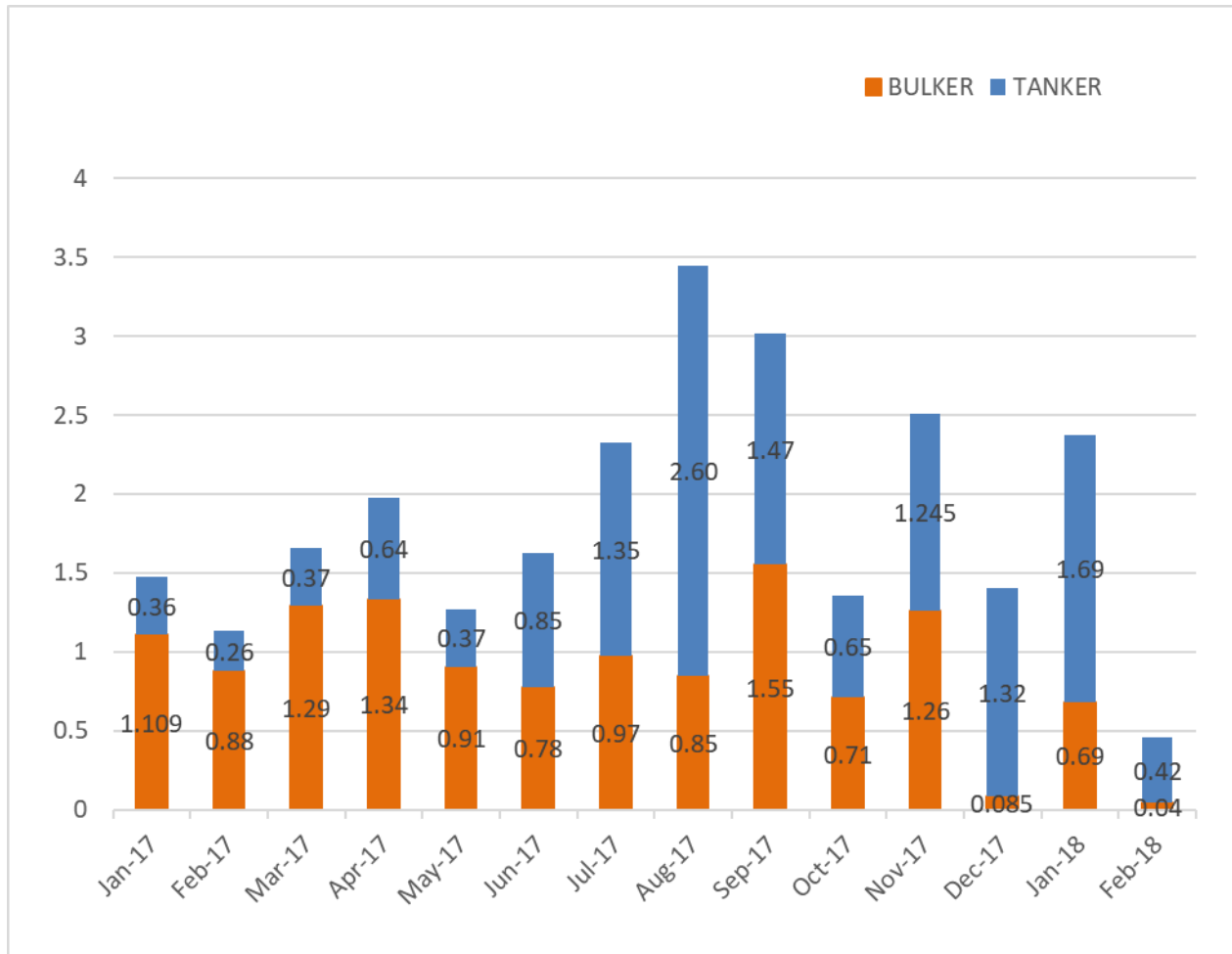


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적			2017 년 2 월		2018 년 2 월				
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
TANKER	11.47	113	2.11	18.4%	25	22.1%	0.36	3	1.69	365.6%	23	666.7%
BC	11.74	292	0.73	6.2%	13	4.5%	1.11	21	0.69	-38.2%	11	-47.6%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

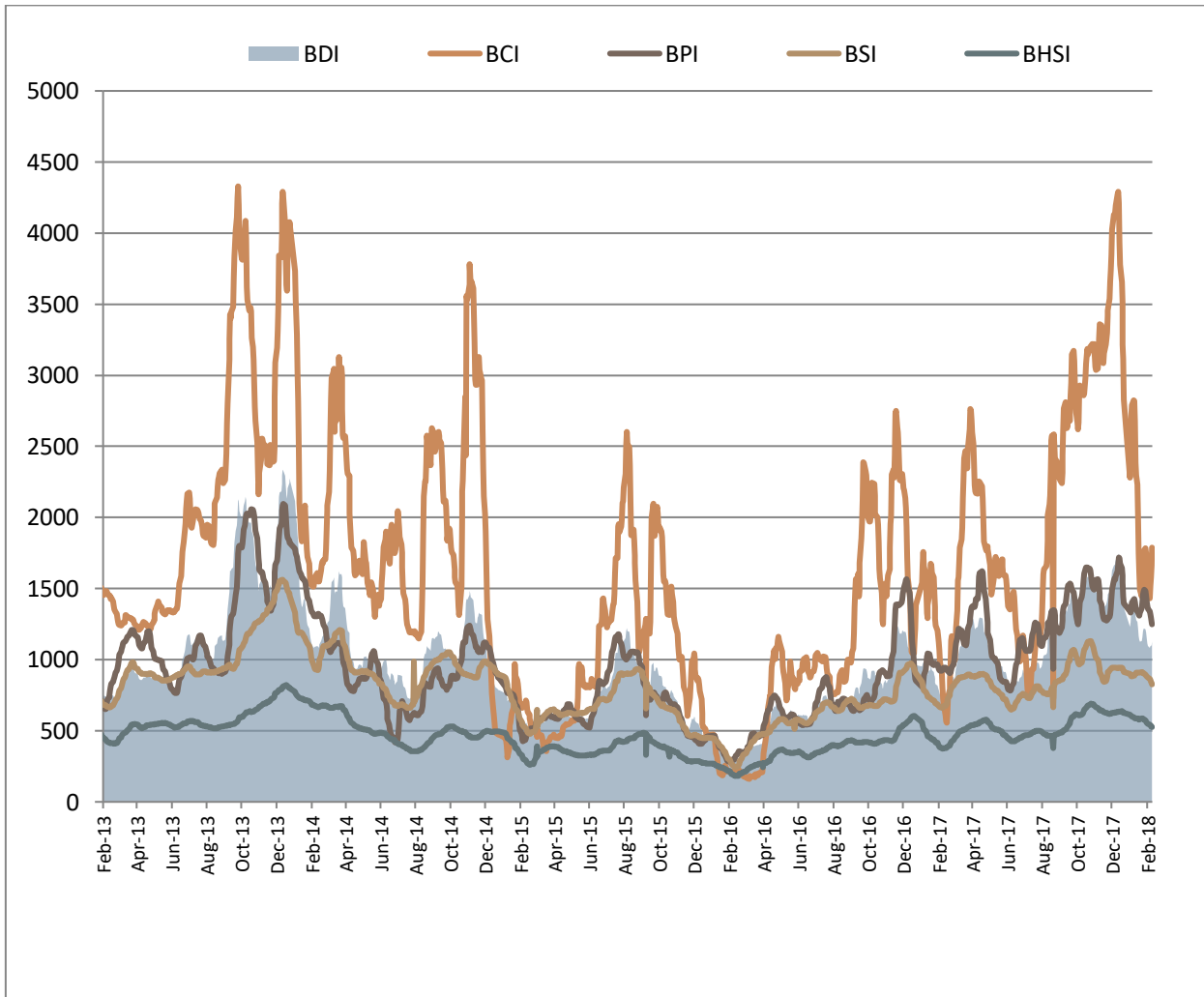
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
TAN KER	PLATA PIONEER	300,144	38964	1999	JAPAN	B&W	440	full sub-conti option
TAN KER	BASILIA	106,852	17418	1992	JAPAN	B&W	458	full sub-conti option
TAN KER	DANAI 5	2,437	976	1986	JAPAN	HANSH	340	BANGLADESH
TAN KER	DANAI 8	1,984	838	1986	JAPAN	HANSH	340	BANGLADESH
LPG	SEA DOLPHIN	50,743	16365	1990	JAPAN	MITSU	446	AS IS Singapore
ROR O	ODYSSEY	9,700	4094	1984	GERMAN Y	MAK	430	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-02-09	2018-02-02	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1125	1095	▲30.00	2337	290
BCI	1790	1470	▲320.00	4329	161
BPI	1250	1359	▼-109.00	2096	282
BSI	825	872	▼-47.00	1562	243
BHSI	526	547	▼-21.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	375.50	▼-20.50	349.00	▼-27.50	343.50	▼-23.50
IFO180	403.00	▼-19.50	480.00	▲73.50	402.00	▼-31.50
MGO	584.50	▼-33.50	556.00	▼-42.50	590.50	▼-37.50

❖ 기준일 : 2 월 9 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-02-09	2018-02-02	CHANGE
미국달러	1087.80	1071.10	▲16.70
일본엔(100)	1000.78	978.62	▲22.16
유로	1332.45	1339.57	▼-7.12
중국위안	172.17	170.09	▲2.08

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
박람회	북경 해양기술 및 장비 박람회 (CHINA MARITIME 2018)	3.27 (화) ~ 3.29 (목)	New China International Exhibition Center, Beijing	- http://www.chinamaritime.com.cn/en/



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)

Claire C.W. Ji (지차욱 차장)

Deputy General Manager

Tel. 070-7771-6411

Mob.010-6625-9785

snp@stlkorea.com

claire@stlkorea.com (Personal)

Tyler Kwon (권병찬 사원)

Tel.070-7771-6418

Mob.010-9958-9869

snp@stlkorea.com

tyler@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