



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.188

Updated February 27, 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	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
Useful Information	20
Contact Information	22

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

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

현대중공업이 장금상선으로부터 319,000 DWT 급 VLCC 2 척을 수주했다. 지난해 말 양사가 계약했던 VLCC 2척과 비슷한 스펙으로 알려졌다. 계약선가는 확인되지 않았으나 최근 32만 DWT(재화중량톤수)급 VLCC의 평균 신조선가는 8300~8400만 달러 수준이다.

현대중공업은 또한 대형 컨테이너 등 추가 수주 가능성이 큰 것으로 보인다. 프랑스 CMA CGM은 14,000TEU급 컨테이너선 6척+ 6척(옵션)에 대해 현대중공업과 막바지 협상을 벌이는 것으로 알려졌다.

대우조선해양이 오세아니아 지역 선주사로부터 LNG선 2척을 수주했다. 구체적인 내용은 공개되지 않았으나 발주사는 오세아니아 지역 선주사로 알려졌다. 금액기준으로 3억 6000만 달러 규모로 이번 수주를 포함해 대우조선해양은 2월 한달간 최대 4척의 LNG선을 수주했다.

2. 벌크선 시장동향

중국의 춘절연휴가 끝나면서 건화물 운임이 상승세로 돌아섰다. 중고선거래시장은 아직까지 조용한 분위기 속에 몇 건의 거래가 있었다.

GEARED 파나마스 벌크선 2척이 매각되었다. CEMTEX THRIFT(80230 DWT, BLT 2000 CSBC)와 IONIAN EAGLE(74,085 DWT, BLT 2001 DSME)로 각각 1,010만 달러와 940만 달러에 중국 바이어에게 매각되었다.

또 한척의 파나마스 'MONTE PELMO' (72,917 DWT BLT 2000 BLT DAEDONG)는 800만 달러에 인도네시아 바이어에게 매각되었다. 작년말 매각된 자매선 SILVER ONE (72,917 DWT BLT 2000 BLT DAEDONG)과 같은 수준이다.

3. 탱커선 시장동향

지난주 "HS CARMEN" (113,033 DWT, BUILT 2003 HYUNDAI SAMHO)에 이어 아프리카스 탱커선 2척이 추가로 매각되었다. 특히 "MAERSK PRIVILEGE" (105,483 DWT, BUILT 2003 SUMITOMO)는 1,270만

I . MARKET OVERVIEW

달러로 상당히 높은 선가를 받았다. 거의 비슷한 시기에 매각된 "RIDGEBURY SALLY B" (105,672 DWT, BUILT 2003 SUMITOMO)는 SS/DD DUE 를 직접에 앞두고 930 만 달러를 받았다.

BP SHIPPING 이 MR 탱커선 3 척을 일괄 매각하였다. "BRITISH COURTESY", "BRITISH SERENITY", "BRITISH TRANQUILITY"(47,210 DWT, BLT 2005 HHI)로 척당 1,200 만 달러 수준에 매각되었다.

4. 해체선 시장동향

중국의 춘절 연휴로 상당히 둔화되었던 해체선시장분위기가 춘절이 끝나자마자 바쁘게 돌아가기 시작했다. VLCC, 수에즈막스, 아프라막스 등 대형탱커선이 여러척이 빠르게 매각되면서 탱커선 해체선가는 약하락세를 보였다.

VLCC "POROS" (281K DWT, LDT 41,426, BUILT 2000)와 수에즈막스 "KRITI BREEZE" (21,642 LWT, BUILT 1996)가 중동 KHOR FAKKAN 에서 딜리버리 조건으로 매각되었다. "POROS"는 벙커 500 톤을 포함하여 LDT 당 USD 440 을 받았고, "KRITI BREEZE"는 USD 430 을 받았다.

특히 러시아의 SOVCOMFLOT 사가 아프라막스 탱커선 3 척을 LDT 당 USD 420 에 일괄매각했다. 해당 선박은 "MOSCOW", "KUBAN", "MOSCOW KREMLIN" (106K DWT, LDT 16289, BLT 1998~2000)으로 3 척 모두 싱가포르에서 딜리버리 조건이다.

II . ISSUE & TREND

1. '몸집 키운' 중·일 선사 VS '샌드위치' 한국

일본 컨테이너 3사가 뭉쳐 오는 4월부터 본격적인 서비스를 시작한다. 또 인수합병을 통해 몸집을 키운 중국 선사들도 세계 해운시장 지배력을 강화하고 있다. 이처럼 덩치가 커진 중국 및 일본 선사들 틈바구니에서 우리나라 해운업계는 올해도 힘겨운 한해가 될 것이라는 전망이 나온다.

업계소식에 따르면 ONE(Ocean Network Express)은 오는 4월 1일 본격 서비스를 시작할 예정이다. ONE은 일본 3대 대형 컨테이너 선사인 NYK, MOL, 케이라인(K-Line)의 컨테이너선 사업 통합회사로 지난해 7월 지주회사는 도쿄에 설립하고 운송 서비스 제공 등 실질적인 영업활동을 수행하는 사업회사는 싱가포르에 설립했다. 싱가포르 이외에도 홍콩, 런던, 미국 버지니아주, 브라질 상파울루 등 4곳에 대륙별 지역 거점을 설치하고 항로별 매출, 영업이익 등을 관리한다.

ONE은 북미, 유럽, 동아시아 등 총 97개의 컨테이너 서비스를 '디 얼라이언스(THE Alliance)' 소속 선사인 하팍로이드, 양밍과 함께 제공할 계획이다. ONE의 선복량은 약 150만 TEU로 전 세계 선복량의 약 7%를 공동 운영하게 된다. 선복량 기준 세계 6위 수준이다.

일본 3사의 주력 항로가 서로 달라 시너지 효과가 기대된다. NYK는 북유럽항로 중심 87개, MOL은 북미항로 중심 89개, 케이라인은 아시아 역내항로에 강점을 갖고 북유럽, 지중해 항로를 포함한 78개 서비스를 제공하고 있다. 3사가 우위를 점하고 있는 항로가 다르기 때문에 선복을 공유하게 되면 유희선복에 따른 비용을 절감할 수 있다.

중국의 경우 코스코는 2016년 코스코와 차이나쉬핑과 합병하고 지난해에는 홍콩 선사 OOCL까지 인수, 세계 2위 선사를 넘보고 있다. 중국의 양대 선사 합병은 글로벌 얼라이언스 판도가 기존 4개에서 3개로 전환되는 가장 중요한 요인이 됐다.

코스코와 ONE을 포함한 세계 상위 7대 선사의 공급점유율은 75%에 이른다. 특히 ONE의 서비스 시작이 초읽기에 들어가면서 우리나라 선사들과의 격차는 더욱 벌어질 전망이다. 특히 ONE은 동아시아에 17개 노선을 서비스하는 등 아시아 역내 노선을 강화할 방침이어서 우리나라 국적선사들은 근해노선 물량 확보에도 타격이 우려된다. 규모가 큰 ONE과의 운임경쟁에서 이기기 쉽지 않기 때문이다.

한국의 경우 세계 7위 선사였던 한진해운 파산으로 현대상선이 우리나라 최대 원양 컨테이너선사가 됐지만 현재 선복량은 34만 TEU로 14위(점유율 1.6%)에 그친다. SM상선은 4만 7000TEU(31위)로 근해선사인 장금상선, 흥아해운 보다는 규모가 작다.

II . ISSUE & TREND

이렇다보니 우리나라도 중국 및 일본처럼 선사 간 통합 또는 협력을 강화해야 한다는 목소리가 나온다. 지난해 국내 14 개 선사가 뭉친 한국해운연합(KSP)이 출범하며 협력의 신호탄을 쏘지만 협력의 강도는 약하다는 평가다. 최근에는 SM 상선이 미주동안 노선 서비스를 개설하며 현대상선에 협력을 제안했지만 성사되지 못했다.

해운업계 관계자는 "중국이나 일본의 통합은 정부 지원은 물론 선사 간 시너지 효과가 분명했다"며 "우리나라의 경우 배 한척으로 운영하는 선사가 많다. 규모 확대도 중요하지만 근해선사들의 통합을 통한 구조조정 역시 함께 논의해봐야 한다"고 말했다. 또다른 관계자는 "일본처럼 자국선사 적취율이 높지 않은 우리나라는 선사 간 협력이 더욱 중요하다"며 "KSP 가 노선 구조조정 뿐만 아니라 화주와의 협력을 이끌어 낼 수 있어야 한다"고 강조했다.

2. 해운업 재건 '본격화'..."현대상선 100 만 TEU 로 키운다"

정부의 해운업 경쟁력 강화를 위한 계획이 본격 가동된다. 현대상선 선복량 100 만 TEU(1TEU·20 피트 컨테이너 1 개) 등 규모를 확대하는데 주력할 것으로 보인다.

26 일 정부 및 해운업계에 따르면 해양수산부는 이르면 다음달 초 '뉴스타트 한국해운 재건 5 개년 계획'을 발표할 예정이다. 윤현수 해수부 해운정책과장은 지난 23 일 서울 프레지던트호텔에서 열린 '2018 년도 한국해운물류학회 정기학술대회'에서 기자와 만나 "3 월 중으로 계획안이 발표될 예정"이라고 말했다.

한국해운 재건 기본방향은 세계 5 위 수준의 글로벌 경쟁력 회복이다. 해수부는 △안정적 화물확보 △경쟁력 있는 선박 확충 △선사 경영안정을 통한 해운 매출액 50 조원, 지배선대 1 억 DWT, 원양 컨테이너 선사 100 만 TEU 달성을 중점 추진할 방침이다. 계획안이 발표되면 현대상선의 100 만 TEU 육성에도 탄력이 붙을 전망이다. 현재 현대상선 선복량은 34 만 TEU 수준이다. 세계 선사들의 대형화로 시장 과점현상이 가속화되고 있는 만큼 규모 확대는 필수적이다.

현대상선은 지난해 4000 억원대에 영업손실을 기록하며 7 년 연속 적자다. 부채비율은 298%다. 장기간 영업손실이 누적되고 있는 상황이다. 전체 선박 95 척 중 사선은 약 20%에 불과해 용선비용이 많이 들어갈 수밖에 없다. 최대 규모 선박은 1 만 3000TEU 로 경쟁선사들에 비해 작은 편이고 컨테이너박스도 자가 보유비율이 17%에 그치는 것으로 파악됐다.

II . ISSUE & TREND

윤 과장은 "현대상선은 미주서안만 운영하고 구주(유럽) 및 미주동안은 (전략적 협력을 맺고 있는) 2M 때문에 비용이 많이 들어간다"며 "현대상선 원가가 100 이라면 머스크는 53, 하팍로이드는 56 으로 메이저 선사에 비해 원가가 2 배를 더 써 돈을 벌어도 수익이 나지 않는 구조"라고 지적했다.

해수부는 원양 컨테이너 선사의 원가절감에 초점을 맞췄기 때문에 오는 7 월 1 일 설립되는 한국해양진흥공사의 지원을 받아 현대상선의 선박 발주도 본격화될 전망이다.

현대상선도 해양진흥공사 설립 이전에 발주를 해야 한다는 입장이다. 우선 현대상선은 정부의 계획안이 나오는 다음달 이후부터 선박 20 척을 발주할 것으로 분석된다. 구체적으로는 2 만 2000TEU 급 컨테이너선 12척, 1 만 3000~4000TEU 급 8척 발주를 준비 중이다. 각각 유럽 및 미주동안 노선 신규 항로를 서비스하는데 투입된다. 현대상선은 유럽 및 미주동안 노선을 서비스 하지 않고 2M의 선복을 빌려 쓰고 있다.

윤 과장은 "2020 년 3 월 2M 과의 전략적 협력이 종료되는 시기"라며 "2M 과 풀파트너십을 유지할 수 있는 규모를 만드는 게 정부 정책의 '키(핵심)'"라고 강조했다. 이어 "공적자금 투입에 따른 도덕적 해이를 어떻게 완화할지, 그리고 공적자금을 빨리 상환 받아 (현대상선을) 민간에 넘길 수 있을까를 고민해야 한다"고 덧붙였다.

연근해 컨테이너 선사들에 대해서는 선사들 간 출혈경쟁을 막고 항로 다변화가 추진될 전망이다. 연근해 선사들의 영업이익률은 수급불균형이 확대되면서 2014 년 4.4%에서 2016 년 1.9%로 떨어졌다. 정부는 벌크선사의 경우 영업이익률 제고와 노후선박 개선 및 화물확보를 지원할 계획이다.

윤 과장은 "연근해 선사들은 자금 확보에 애로사항이 있어 금융구조가 약해지면 회사가 망할 수도 있다. 유동성문제로 무너지면 안된다"며 "출혈적 경쟁을 막고 선사 간 M&A 도 고려해 추진하겠다"고 설명했다.

3. 해수부, 덴마크와 해운·해사 분야 협력 확대

해양수산부(장관 김영춘)는 지난 23 일 서울 신라호텔에서 덴마크 경제부 및 해사청과 '한-덴마크 해운분야 협력에 관한 양해각서' 서명식을 가졌다. 서명식에는 김영춘 해양수산부 장관과 브라이언 미켈슨(Brian Mikkelsen) 덴마크 경제부 장관이 참석했다.

II . ISSUE & TREND

이번 양해각서는 4 차 산업혁명과 함께 세계적으로 높은 관심을 받는 자율운항 선박 등 '해운산업 디지털화(Digitalization)'에 대한 협력을 확대하는 것이 주요 내용이다.

앞으로 개정된 양해각서에 따라 양국은 자율운항선박 기술 개발과 선박 및 선원을 위한 전자인증서 발급 등 해상 디지털화를 공동 추진하고 이를 위한 협력체계를 강화할 계획이다. 또한 해사분야 학생, 훈련생 및 전문가 등 인적 자원 교류와 관련 연구개발에 적극적으로 지원할 계획이다.

이와 함께, 이-내비게이션(e-Navigation) 공동 검증시험 등을 지속 추진하고 올해 6 월 '아-태 이-내비게이션 언데웨이(e-Navigation Underway) 콘퍼런스'도 공동 개최할 예정이다.

김영춘 해양수산부 장관은 "덴마크는 세계 최대 컨테이너 선사인 머스크라인사를 보유한 국가이자 선박운항 분야에서도 뛰어난 기술력을 지닌 최고의 동반자"라며, "앞으로도 덴마크와 적극 협력하여 자율운항선박, 이내비게이션 등 해운, 해사분야 4 차 산업혁명을 선도해 나가도록 노력하겠다."라고 말했다.

4. EU, 운임 담합 일본 해운사 등에 과징금 5,200 억원 부과

유럽연합(EU) 집행위원회가 21 일 닛폰유센(日本郵船), 가와사키기센(川崎), 미쓰이(三井)상선 등 일본 해운 3 개사를 포함, 남미와 유럽 해운 5 개사가 자동차 운송과 관련, 담합행위를 했다며 총 3 억 9 천 500 만 유로(약 5 천 200 억 원)의 과징금을 부과했다. 담합에 가담한 5 개사 중 조사에 협력한 미쓰이상선은 과징금 부과 대상에서 제외됐다.

니혼게이자이(日本經濟)신문에 따르면 담합행위에 가담한 해운사는 일본 해운 3 개사 외에 남미 CSAV, 북유럽의 WWL-EUKOR 등 5 개사다. 2006 년부터 2012 년까지 6 년 동안 승용차와 트럭 등을 수송하는 대형 화물선의 유럽과 북미, 아시아 항로에서 운송비를 담합한 혐의다.

집행위에 따르면 해상수송을 통해 유럽으로 들어오고 나간 자동차는 2016 년 1 년간 약 1 천만 대에 이른다. 이중 절반을 이들 5 개사가 수송한 것으로 알려졌다. 자동차 해상운송에서 담합이 일상적으로 이뤄지고 있었음이 드러난 셈이다.



II . ISSUE & TREND

경쟁정책 담당인 마르그레테 베스타게르 위원은 기자회견에서 "공모해 이익을 높이려는 기업이 있는 한 단속을 늦추지 않을 것"이라고 다짐했다. 닛폰유센에는 1억 4천 182만 유로, 가와사키기센에는 3천 910만 유로의 과징금이 부과됐다.

EU 집행위원회는 미쓰이상선의 고발로 조사에 착수했다. 미국, 일본 정부 등과 연대, 해당 기업에 대한 현지조사 등을 통해 혐의를 확인한 것으로 알려졌다. 닛폰유센은 과징금 부과를 예상하고 196억 엔의 충당금을 이미 반영했기 때문에 "2018 회계연도 결산에 미칠 영향은 미미할 것"이라고 밝혔다. 가와사키기센은 "결산에 미칠 영향을 확인중"이라고 밝혔다.



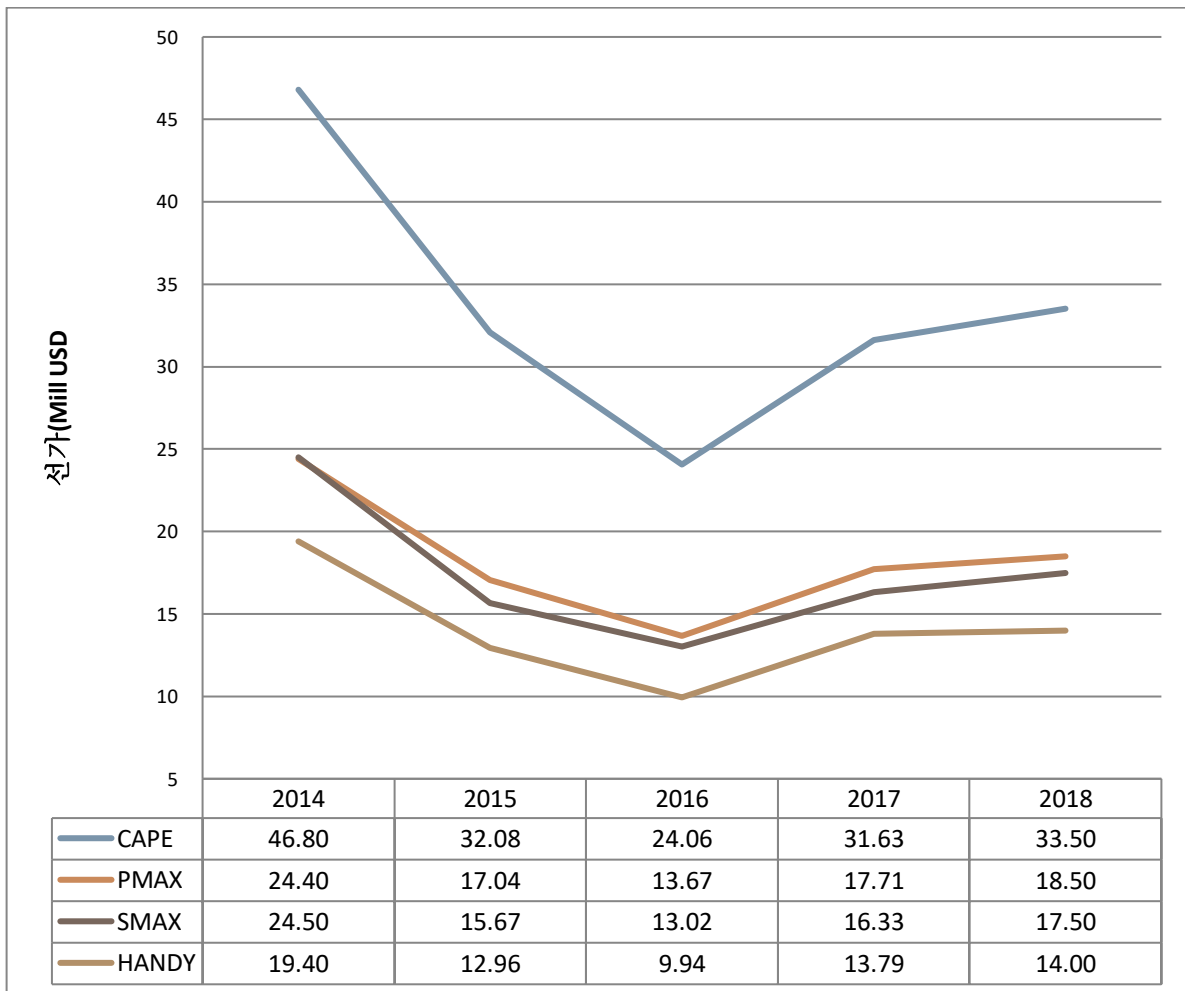
III. BULK CARRIER

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

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

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

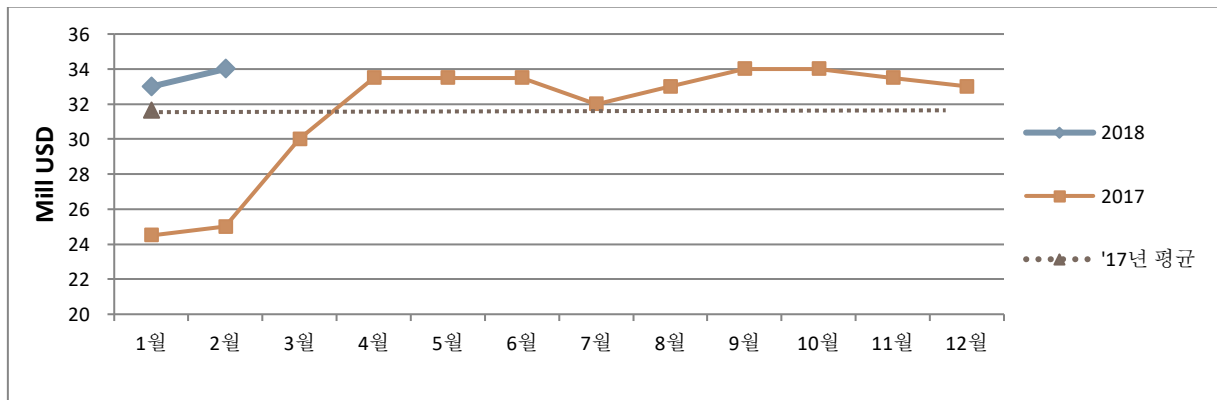




III . BULK CARRIER

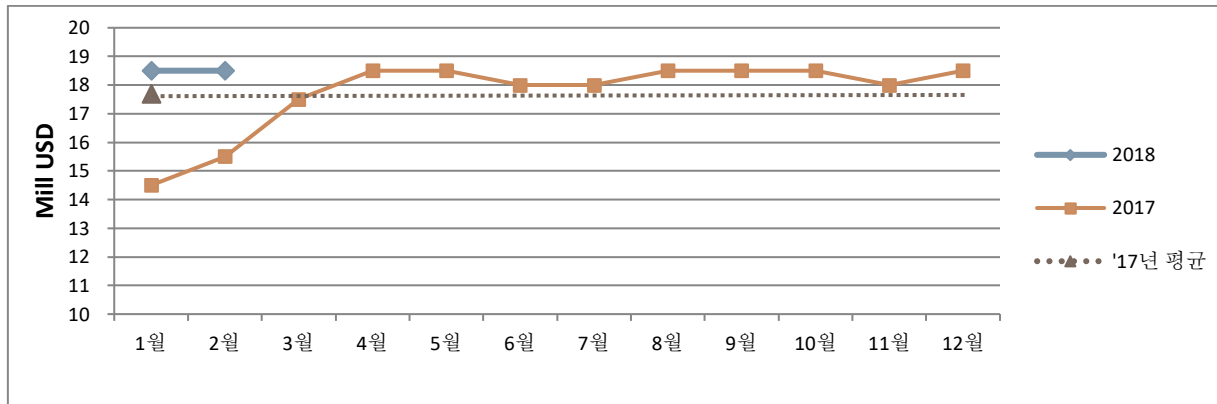
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00					33.50
		전월대비	0.0%	3.0%					-
		전년대비	34.7%	36.0%					5.9%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50					18.50
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	27.6%	19.4%					4.5%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50					17.50
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	20.7%	16.7%					7.1%
	HNDY 32k	선가	14.00	14.00					14.00
		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	31.63	
	PMAX	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	17.71	
	SMAX	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.33	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	13.79	

□ Cape

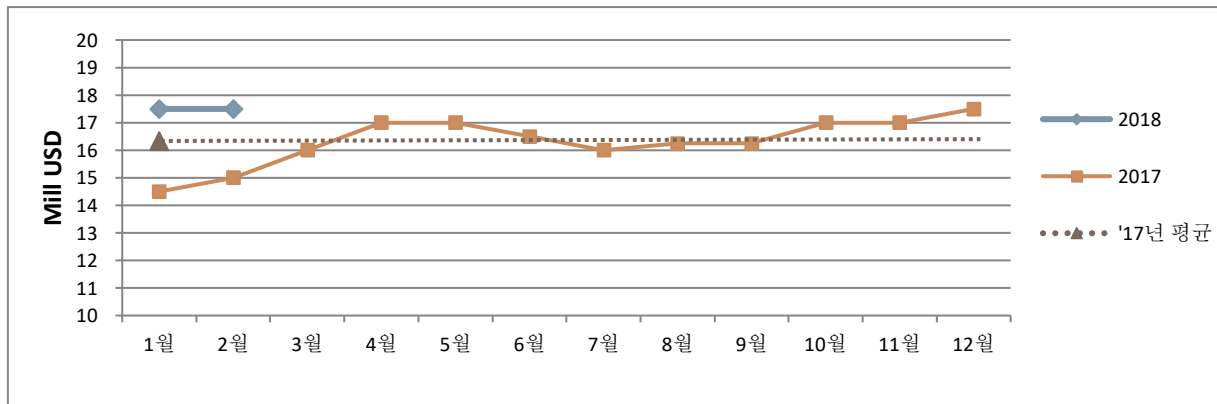


III . BULK CARRIER

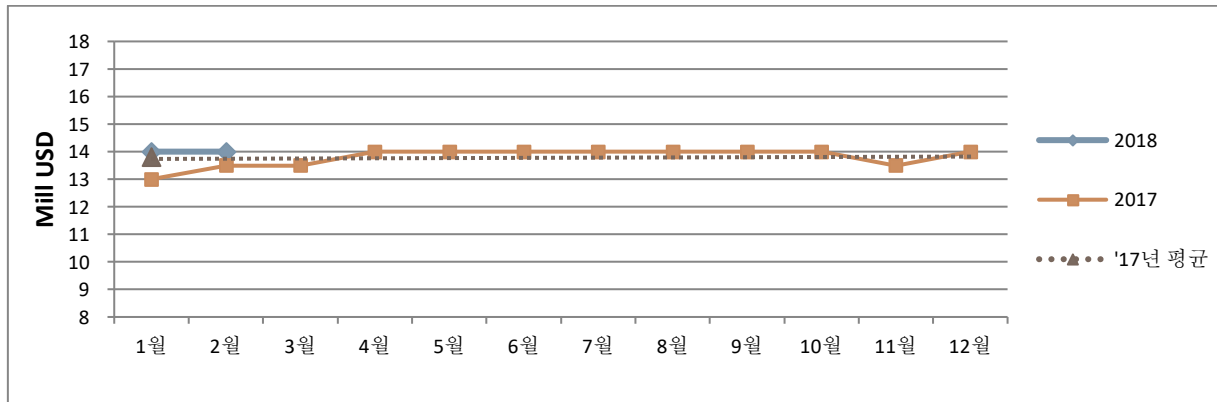
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYP E	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CEMTEX THRIFT (geared)	80,230	2000	TAIWAN	B&W	C 4x30t	10.1	Chinese buyer
BC	IONIAN EAGLE (geared)	74,085	2001	KOREA	B&W	C 4x30t	9.4	Chinese buyer
BC	MONTE PELMO	72,917	2000	KOREA	B&W		8	Indonesian buyer
BC	DA CHENG	57,065	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	13.3	Chinese buyer (Shanghai Changhang Shipping)
BC	LA FRESNAIS	39,300	2018	CHINA	B&W	C 4x30t	20	Norwegian buyer (Ocean Yield), incl 12 year BBB to sellers+purchase obligation
BC	LA LOIRAIS	39,300	2018	CHINA	B&W	C 4x30t	20	Far Eastern buyer
BC	FORMENTERA	34,734	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	11.3	Norwegian buyer

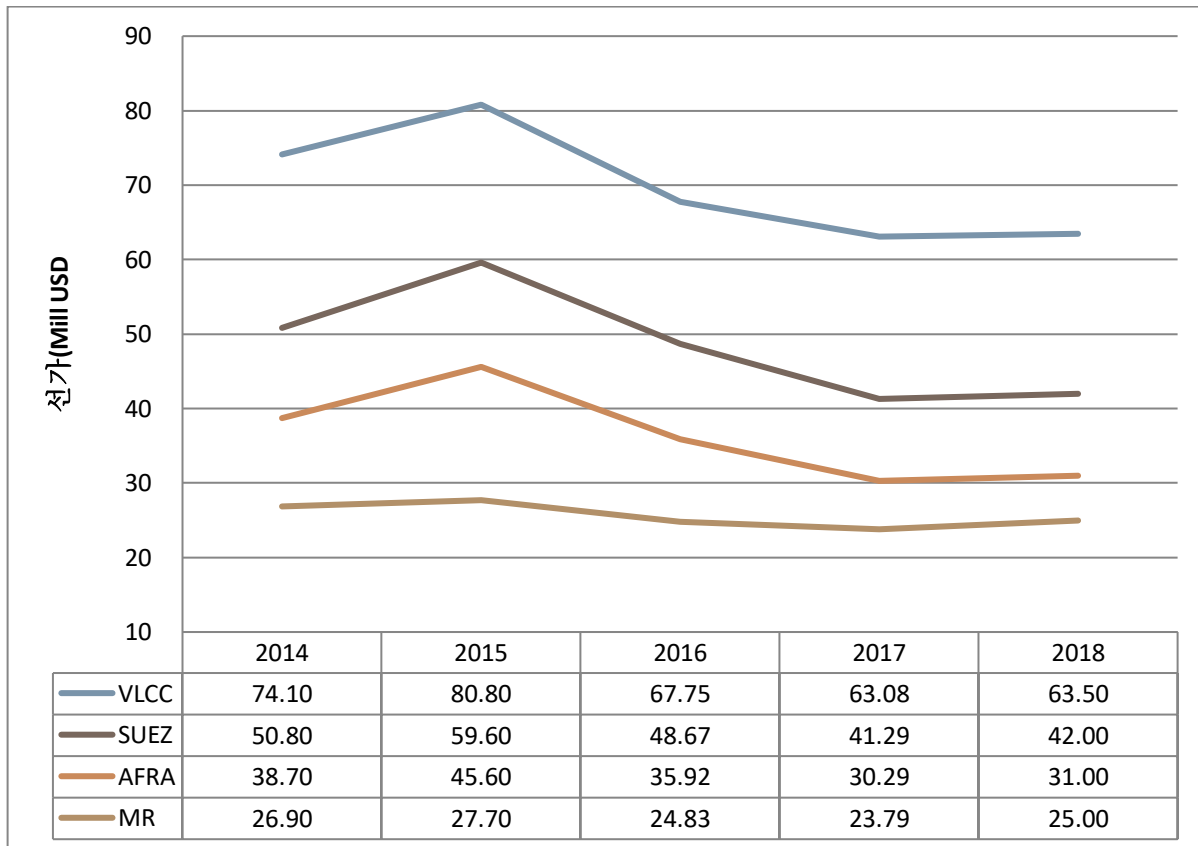
IV. TANKER

(◆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	31.00
	33%	18%	-21%	-16%	2.3%
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 : %)

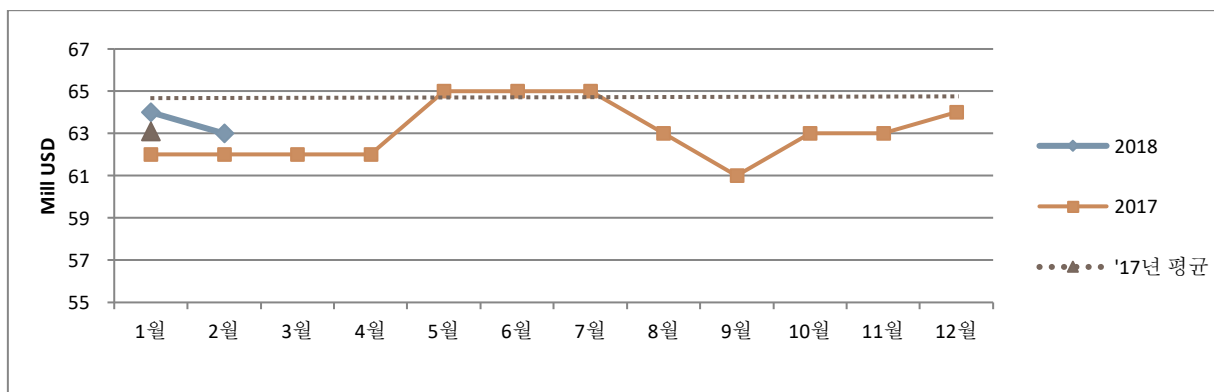




IV. TANKER

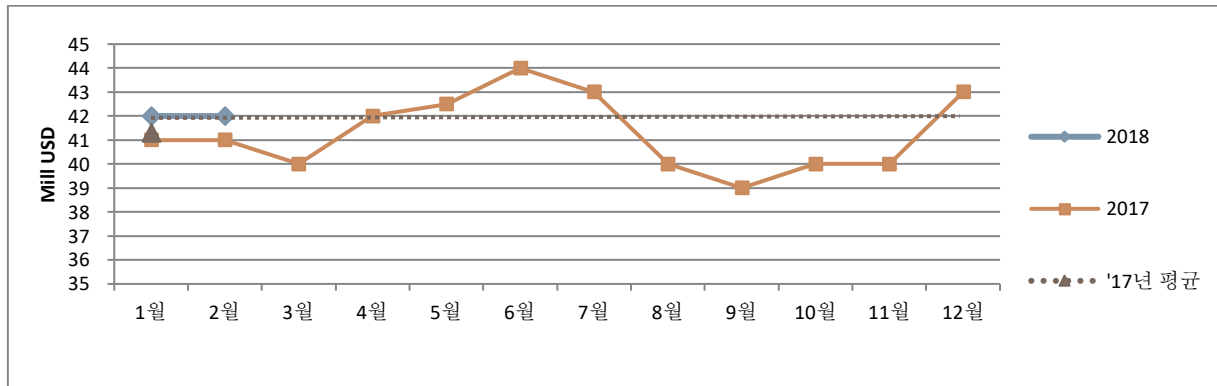
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00					33.50
		전월대비	0.0%	-1.6%					-
		전년대비	3.2%	1.6%					5.9%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00					18.50
		전월대비	-2.3%	0.0%					-
		전년대비	2.4%	2.4%					4.5%
	AFRA 105K	선가	32.00	30.00					17.50
		전월대비	0.0%	-6.3%					-
		전년대비	6.7%	0.0%					7.1%
	MR 47K	선가	25.00	25.00					14.00
		전월대비	0.0%	0.0%					-
		전년대비	11.1%	11.1%					1.5%
CHEM IMO2 13K	선가	13.00	12.50					31.63	
	전월대비	0.0%	-3.8%					17.71	
	전년대비	6.1%	4.2%					16.33	
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

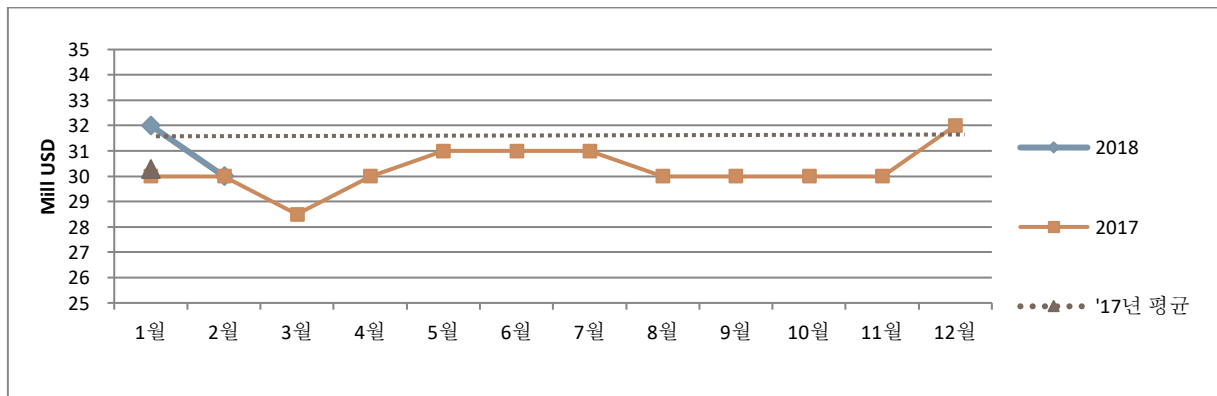


IV. TANKER

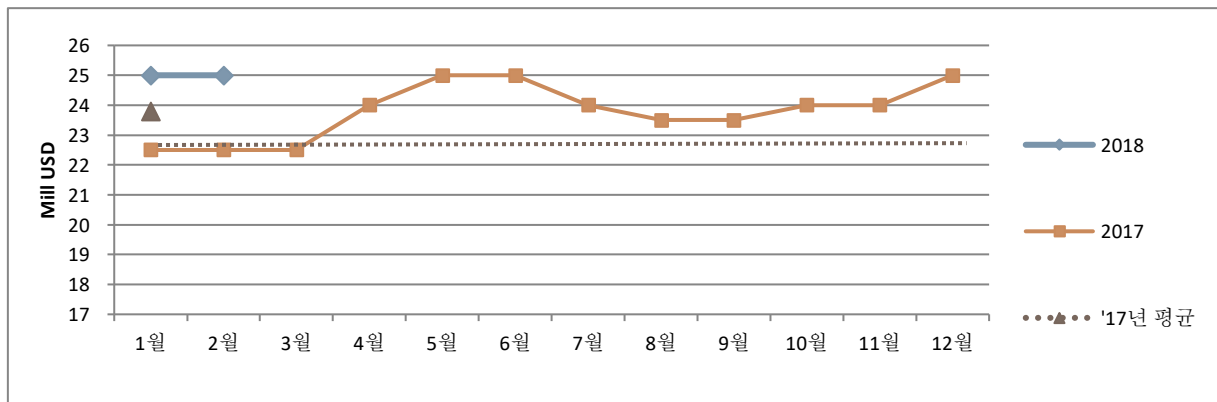
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	RIDGEBURY SALLY B	105,672	2003	JAPAN	SULZ		9.3	Greek buyer (Eurotankers)
TANKER	MAERSK PRIVILEGE	105,000	2003	JAPAN	SULZ		12.7	Hong Kong buyer (Winson Oil)
TANKER	KIRIBORA	50,044	2013	KOREA	B&W		27	Denmark buyer (Navigare), Incl. 5yrs BBC back to Sellers.
TANKER	BRITISH COURTESY	47,210	2005	KOREA	B&W		12	
TANKER	BRITISH TRANQUILITY	47,210	2005	KOREA	B&W		12	Undisclosed buyer
TANKER	BRITISH SERENITY	47,210	2005	KOREA	B&W		12	
TANKER	HUASCAR	35,722	1992	JAPAN	MITSU		3	auction sale, Greek buyer (Peninsula Maritime)
LPG	EPIC ST. JOHN	5,214	1998	JAPAN	B&W		5.1	Vietnamese buyer (FGAS Petrol JSC)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	KOTA PURI	33100	2008	JAPAN	B&W	2483	TEU	12.25	Undisclosed buyer
CONT	HEUNG-A ASIA	18197	1998	JAPAN	B&W	1032	TEU	3.65	Chinese buyer, incl 12m TC @ USD 7,500/day
CONT	SCHLIEMI RICKMERS	24500	2010	CHINA	B&W	4250	TEU	11.5	Greek buyer (Navios Maritime Holdings)
CONT	IRIS BOLTEN	10950	2008	GERMANY	MAK	974	TEU	-	German buyer
CONT	HERMES ARROW	33926	2009	GERMANY	B&W	2478	TEU	-	Brazilian buyer
MPP	WES MONICA	8100	2009	CHINA	MAK	288	TEU	-	Swiss buyer (NovaAlgoma)

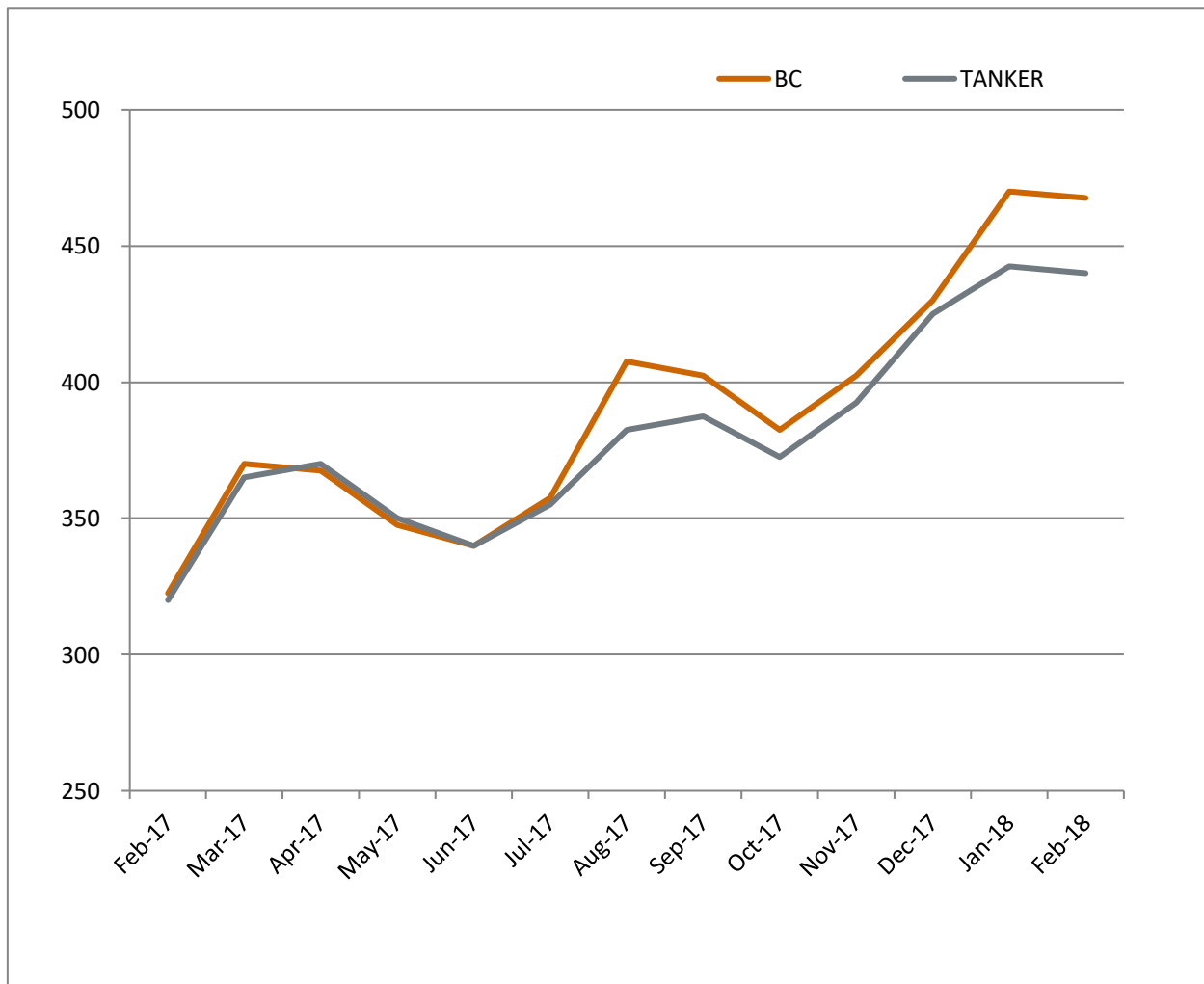


V. DEMOLITION

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%	441.25	20.8%	320.00	440.00	-0.6%	37.5%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	468.75	26.4%	322.50	467.50	-0.5%	45.0%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



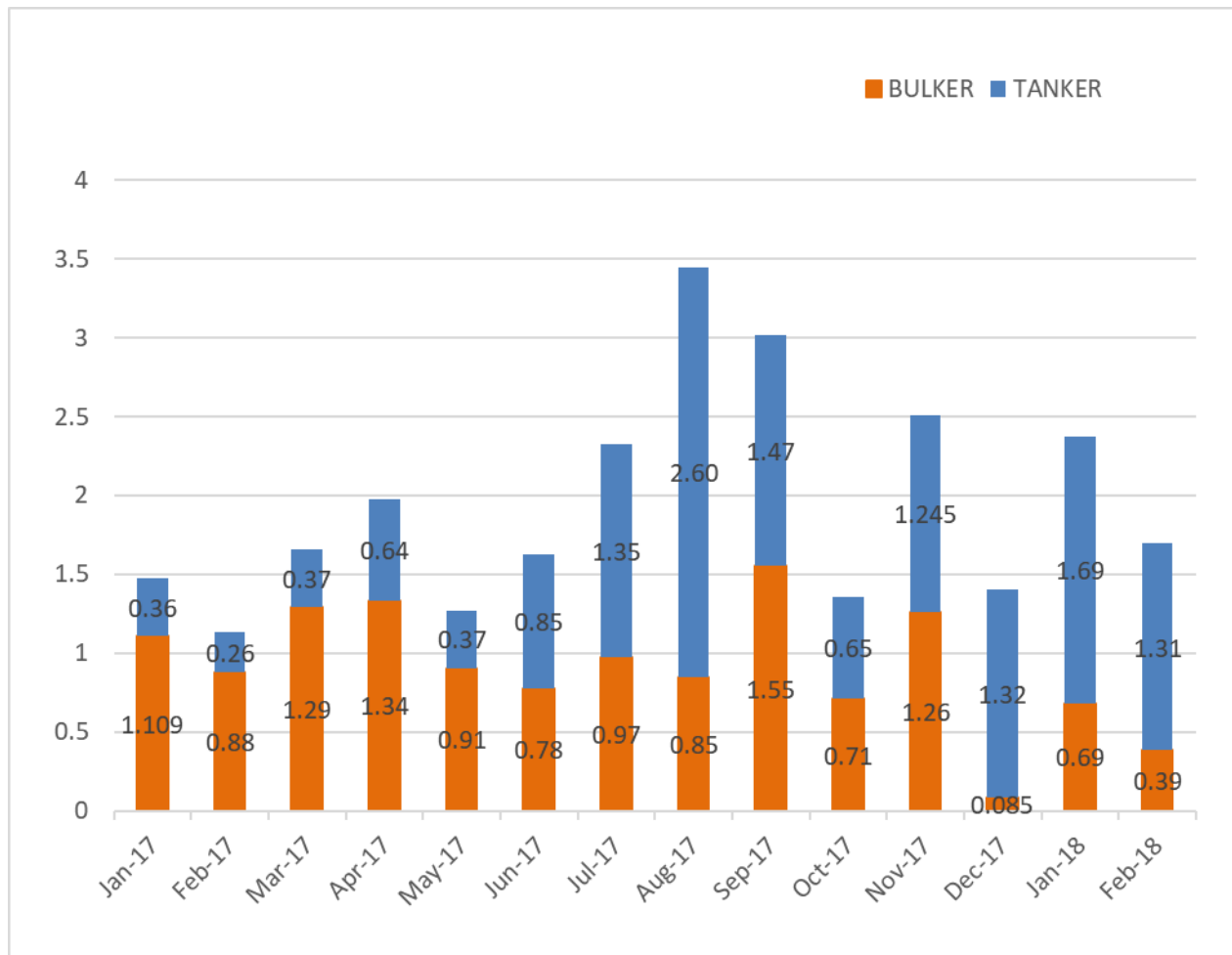


V. DEMOLITION

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	3.00	26.2%	34	30.1%	0.26	3	1.31	411.7%	11	266.7%
BC	11.74	292	1.07	9.1%	19	6.5%	0.88	20	0.39	-56.2%	8	-60.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

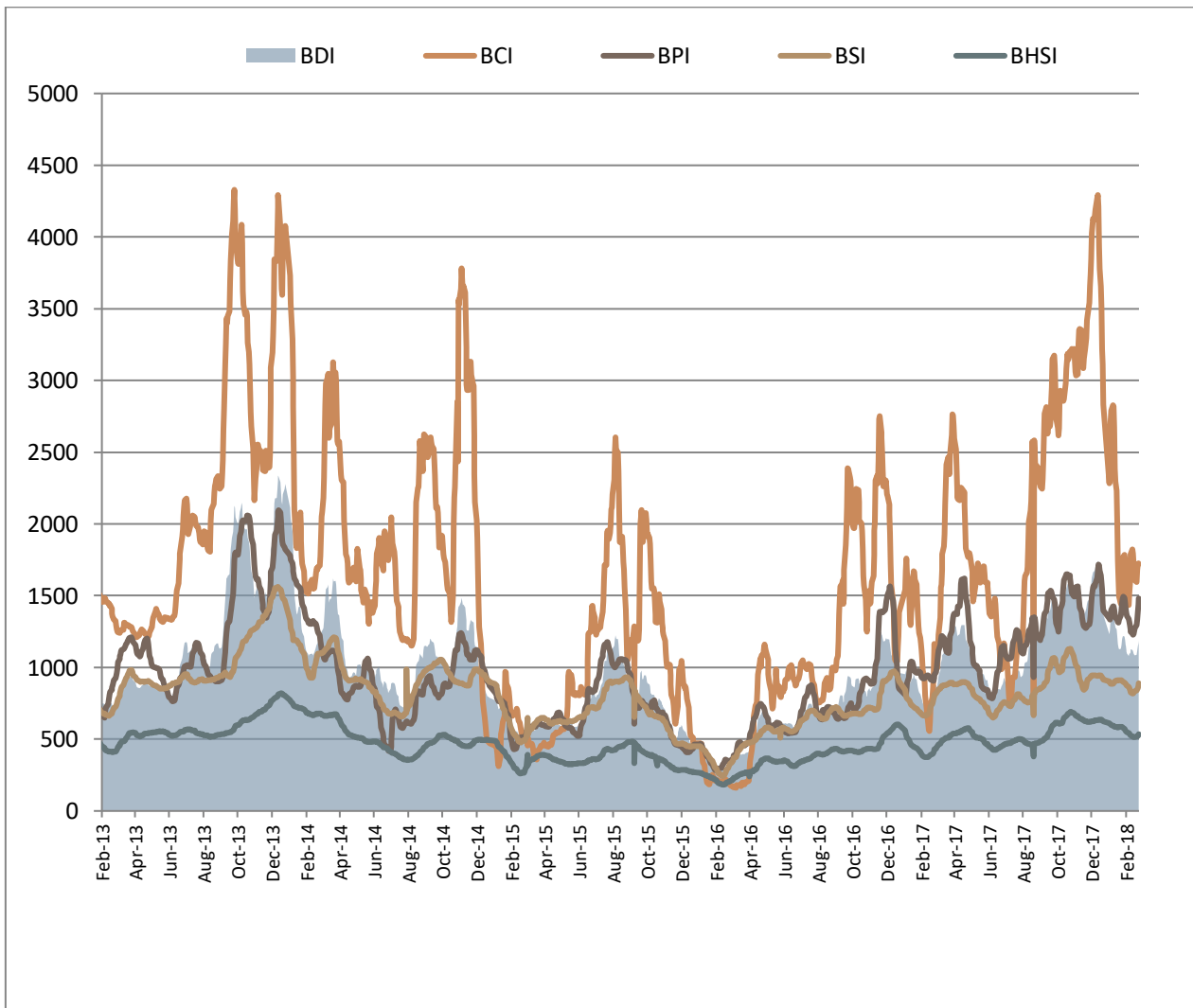
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
TAN KER	POROS	281,050	41436	2000	JAPAN	MITSU	440	AS IS Khor Fakkan, Partial Gas Free, Incl ROB 500mt
TAN KER	KRITI BREEZE	134,441	21642	1996	KOREA	B&W	430	AS IS Khor Fakkan, Partial Gas Free
TAN KER	KUBAN	106,562	16023	2000	JAPAN	SULZ	420	AS IS Singapore, Partial Gas Free
TAN KER	MOSCOW	106,553	16289	1998	JAPAN	SULZ	420	AS IS Singapore, Partial Gas Free
TAN KER	MOSCOW KREMLIN	106,521	16289	1998	JAPAN	SULZ	420	AS IS Singapore, Partial Gas Free, Incl ROB 300mt
TAN KER	COTOPAXI	66,160	12198	1999	KOREA	B&W	420	AS IS Singapore
TAN KER	LIMAR	46,162	9701	1996	KOREA	B&W	-	AS IS Fujairah
TAN KER	RISING PHOENIX	38,793	9544	1987	KOREA	B&W	-	INDIA



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-02-23	2018-02-16	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1185	1084	▲ 101.00	2337	290
BCI	1722	1608	▲ 114.00	4329	161
BPI	1481	1273	▲ 208.00	2096	282
BSI	892	837	▲ 55.00	1562	243
BHSI	534	515	▲ 19.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	374.00	▲0.50	357.00	▲5.00	361.00	▲10.00
IFO180	399.50	▲0.50	388.00	▲2.00	423.00	▲8.50
MGO	593.00	▲9.50	562.50	▲9.50	599.00	▲15.50

❖ 기준일 : 2 월 23 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-02-23	2018-02-19	CHANGE
미국달러	1075.30	1079.90	▼-4.60
일본엔(100)	995.00	1016.62	▼-21.62
유로	1320.20	1341.18	▼-20.98
중국위안	169.53	170.57	▼-1.04

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
행사	서울해사중재협회 창립총회	2.28(수) 14 시	한국선주협회 대회의실	-.해사법정중재활성화를 위해 임의해사중재를 지원하는 서울해사중재협회의 창립총회
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