



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.190

Updated March 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	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
Useful Information	19
Contact Information	21

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

I . MARKET OVERVIEW

1. 신조선 시장동향

벌크선 신조인도량은 1 월에는 494 만 DWT, 2 월에는 137 만 DWT 로 급감했다. 연초 2 달간 벌크선 인도량 630 만 DWT 로 2017 년 1~2 월에 비해 50%가 감소한 수준이다.

현대중공업이 그리스 선주 KYKLADES 로부터 319,000 DWT VLCC x 2 척을 수주하며 연이은 수주릴레이를 이어가고 있다. KYKLADES 는 지난해 12 월부터 VLCC 2+2 척을 현대중공업에 발주하였으며 이번 신규 발주 2 척을 포함해 총 6 척(2020 년까지 인도예정)을 현대중공업에서 건조하고 있다.

현대중공업은 또한 STEALTH GAS 로부터 80,000 CBM VLGC x 2 척을 추가 수주하였다. 이는 지난 1 월 중순 STEALTH GAS 와 체결한 신조계약에 포함된 옵션 2 척을 확정된 것이다.

현대미포조선은 싱가포르의 EASTERN PACIFIC 으로부터 38,000 CBM x 2 척을 수주한 것으로 알려졌다. 2019 년 하반기 인도 예정이며 선가는 알려지지 않았다.

벨기에의 EXMAR 가 한진중공업과 계약한 79,500 CBM VLGC 신조계약의 옵션 2 척을 확정하였다. 선가는 이전 확정분 2 척과 동일한 선가라면 척당 7,000 만 달러 수준일 것이다. 이 선박들은 한진중공업 수빅조선소에서 건조되며 2020 년 2 사분기에 인도 예정이다. EXMAR 는 앞서 발주한 2 척에 대해서는 STATOIL 과의 장기용선계약에 투입할 예정이지만, 이번에 옵션확정분은 아직 사용처는 미정이다.

2. 벌크선 시장동향

중국바이어들이 계속해서 빈티지 벌크선을 매입하면서 중고선가도 강세를 유지하고 있다. 아직 확실한 것은 아니지만 중국해사국에서 수입선박의 제한선령은 낮출 것이라는 얘기가 나오면서, 그 전에 선박을 확보하려는 분위기가 중국선주들 사이에 형성되고 있는 것으로 보여진다.

한주간 파나막스/캄사르막스 부문에서 특히 중국바이어들의 활발한 움직임이 있었다.

포스트 파나막스 "ALAM PENTING" (87,052 DWT, BUILT 2005 IHI) 가 1,350 만 달러에 중국바이어에게 매각된 것으로 알려졌다. 선체컨디션이 그다지 좋지 않은 것으로 파악된다. 캄사르막스 "SEA ACE" (81,755 DWT, BUILT 2012 GUANGZHOU LONGXUE)는 그리스의 KASSIAN 에게 1,850 만 달러에

I . MARKET OVERVIEW

매각되었으며 파나막스 ELEFThERIA" (76,099 DWT, BUILT 2001 HYUNDAI HI) 역시 중국바이어에게 940 만 달러에 매각되었다.

건조가 완료되지 않은 캄사르막스 2 척이 온라인경매를 통해 각각 다른 두 중국바이어에게 매각되었다. ARCHON' (80,000 dwt, blt 2018 JIANGSU EASTERN)는 1,310 만 달러에 ZHEJIANG HONGXIN SHIPPING 이 낙찰받았고, AGENOR' (80,000 dwt, blt 2018 JIANGSU EASTERN)은 1.370 만 달러에 NEW YANGTZE NAVIGATION 이 낙찰 받았다. 이 두 척의 선박은 2016 년부터 건조 마무리 단계에서 건조가 중단되어 있었다. 낙찰 받은 두 바이어는 각각 다른 조선소로 해당선박을 옮겨 건조완료 예정이다.

3. 탱커선 시장동향

모던 탱커선 거래량은 사실상 거의 없다고 봐야할 정도이다. 기본적으로 셀러 현재 스팟운임 수준을 반영할 수 있는 수준까지 선가를 낮춰서 선박을 매각할 수 있는 선주도 없고, 그렇다고 낮은 수익율을 알면서 선가를 올려줄 수 있는 바이어도 찾기 어렵다.

MR 탱커선 "PACIFIC RAINBOW" (45,986 DWT, BUILT 2008 SHIN KURUSHIMA)가 1,610 만 달러에 그리스 바이어에게 매각되었고, 중국건조선인 "ZHONGJI NO. 1" (45,719 DWT, BUILT 2008 BOHAI)은 1,150 만 달러에 매각되며 건조지에 따른 선가 차이를 보여주고 있다.

4. 해체선 시장동향

해체선시장은 꾸준히 거래량을 유지하고 있다. 선가는 USD 450/LDT 이상으로 견고한 수준이다.

지난주 함부르그에서 열린 SHIP-RECYCLING FORUM 에서도 파키스탄의 탱커선 수입 재개에 대한 공식적인 발표는 없었다. 하지만 비공식적으로는 거의 임박한 것으로 전해지고 있다. 파키스탄에서 탱커선 수입을 재개하면 탱커선 부문에서 경쟁이 심화되면서 탱커선가는 상승할 것이라는 기대가 커지고 있다. 이런 분위기를 반영하며 연이어 vlcc 등 대형탱커선이 거래되는 등 견고한 모습이다.

한편, 트럼프 미국 대통령이 철강과 알루미늄 제품에 대한 관세명령이 나오면서 철강에 관련된 중국산 원자재 가격이 하락했다. 이로 인해 그동안 미국으로 수출되던 중국산 철강재가 다시 sub-conti 시장으로 흘러들면서 내수시장을 약화 시킬 가능성에 대한 우려가 나오고 있다.

II . ISSUE & TREND

1. 美 관세 폭탄에 중국산 원자재價 하락

도널드 트럼프 미국대통령이 수입산 철강 및 알루미늄 제품에 대해 각각 25%와 10%의 관세를 일괄 부과키로 하면서 철강에 관련된 중국산 원자재 가격이 하락했다.

9 일(현지시간) 파이낸셜타임스(FT)에 따르면 다렌상품거래소에서 1 톤당 철광석 선물 가격은 5.7% 급락했다. FT에 따르면 이날 점결탄 선물 가격과 구리 선물 가격도 각각 3.3%, 2.1%씩 내렸다.

영국의 에너지 컨설팅업체 우드맥킨지의 로한 캔달 애널리스트는 미국 관세 부과가 가격 하락에 영향을 미쳤다고 분석했다. 캔달 애널리스트는 "올해 중국산 철강 수요가 줄어들면서 철강과 점결탄에 대한 가격 하락을 예상했다"면서도 "여기다 미국 관세 부과가 겹쳐 철강에 대한 투자심리가 더욱 나빠졌다"라고 말했다. 한편 노무라 애널리스트들은 철강·알루미늄에 대한 미국의 관세 부과가 중국의 수출에는 제한적인 영향을 미칠 것이지만, 미국의 관세 폭탄이 다른 영역으로도 번질 수 있다고 우려했다.

관세명령으로 트럼프 발(發) 무역 전쟁이 우려되면서 미국시장 의존도가 높은 아시아 국가들이 바짝 긴장한 모습을 보이고 있다.

CNBC 뉴스와 로이터통신 등은 지난 2 일(현지시간) 아시아 시장이 '트럼프 무역전쟁'에 대한 우려로 크게 동요하는 모습을 보였다고 보도하며 "아시아 철강 시장은 이미 포화상태다. 높은 관세 장벽으로 미국시장 마저 막힐 경우 아시아 철강업체들은 그야말로 난감한 상황에 빠질 수밖에 없다"며 트럼프 대통령의 관세 폭탄에 따른 아시아 국가들의 우려를 전했다. 또한, 세코 히로시게(世耕弘成) 일본 경제산업상은 2 일 기자들과 만나 "일본산 철강과 알루미늄 수입은 미국 국가 안보에 전혀 영향을 주지 않는다"면서 어떤 국가들이 타깃이 됐는지 트럼프 행정부에 확인할 방침이라고 말했다. 인도 역시 수입산 철강이 미국 안보에 영향을 미친다는 논리에 대해 반박을 하고 나섰다. 같은 날 아루나 샤르마 인도 철강장관은 "우리 철강 제품이 미국 시장에서 차지하는 비중은 2%에 불과하다. 어떤 즉각적인 충격도 미칠 수 없다"라고 말했다.

트럼프 대통령의 이번 조처는 지난 1962년 제정된 이후 거의 사문화된 '무역확장법 232 조'를 근거로 하고 있다. '무역확장법 232 조'를 적용하기 위해서는 해당 상품의 수입으로 인해 미국의 국가안보가 위협을 받는 상황이어야 한다.

II . ISSUE & TREND

앞서 1 일 스티븐 치오보 호주 무역장관은 "이런 관세 부과는 무역 왜곡만 불러 올 뿐이다. 궁극적으로 일자리 손실을 초래할 것"이라고 말했다. 그는 이어 "내가 우려하는 것은 다른 주요 경제 강국들의 보복 조치가 뒤따르게 된다는 점이다. 이는 누구에게도 도움이 되지 않는 일"이라고 말했다. 호주는 아시아-태평양 12 개국 경제공동체 구상이었던 환태평양경제동반자협정(TPP)에 많은 열정을 쏟아왔다. TPP 가 발효될 경우 호주산 철강과 알루미늄 등을 무관세로 미국 시장에 내다 팔수 있었기 때문이다. 그러나 트럼프 대통령은 취임 3 일 만인 지난해 1 월 23 일 TPP 탈퇴를 지시하는 행정명령에 서명했다.

캐나다와 브라질에 이어 대미 철강 수출 3 위국인 한국은 미국의 철강 관세가 최종 결정될 때까지는 미국 정부를 설득하기 위해 최선을 다한다는 입장이다. 산업부 측은 "김현중 통상교섭본부장이 게리 콘 백악관 국가경제위원회(NEC) 의장, 윌버 로스 상무부 장관 등을 만나 무역확장법 232 조 조치의 문제점을 적극 제기하고, 우리 기업의 피해를 최소화하는 방안이 채택되도록 미국 측에 강력히 요청했다"라고 밝혔다. 김 본부장은 이미 지난 2 월 25 일 미국으로 출국해 현재 미국 행정부, 의회, 업계 등의 관계자들을 만나 설득작업을 벌이고 있다.

아시아의 기업들도 우려의 목소리를 내기 시작했다. 일본 도요타 자동차는 성명을 통해 관세 장벽은 생산비용을 높이고 되고 결국 미국에서 판매되는 승용차와 트럭의 가격을 높이게 되는 결과를 낳게 될 것이라고 우려했다.

2. 머스크라인 1 만 5,000TEU 급 컨선서 화재 '화주피해 예상'

덴마크 해운사 머스크라인 선박에서 원인 모를 화재가 발생해 인명 피해가 났다.

머스크라인은 싱가포르에서 수에즈운하를 향해 운항 중이던 1 만 5,262TEU 컨테이너선 <머스크 호남>(Maersk Honam)호에서 화재가 발생해 진화 작업을 벌이고 있다고 7 일 밝혔다.

불은 배가 수에즈운하를 향해 운항하던 지난 6 일 오후 3 시께(현지시각) 화물창(Cargo Hold)에서 발생해 다른 컨테이너로 옮겨 붙었다.

머스크라인은 이 화재 사고로 탑승 선원 27 명 중 23 명은 구출됐지만 4 명은 실종됐다고 발표했다. 승무원은 인도인 13 명, 필리핀인 9 명, 태국인 2 명, 루마니아인 1 명, 남아프리카공화국인 1 명, 영국인 1 명인 것으로 확인됐다.

II . ISSUE & TREND

선박에 타고 있던 23 명의 승무원은 인근에 있던 4,300TEU 급 컨테이너선 <에이엘에스 세레스>호에 의해 구조됐다.

지난해 건조된 이 선박은 싱가포르 선적(船籍)으로 사고 당시 7,860TEU 를 싣고 있었다. 2M 얼라이언스의 아시아-유럽 노선인 AE11 을 운항해왔다. 이달 1 일 싱가포르에서 출항한 이 선박은 수에즈운하를 통해 14 일 지중해 중부에 위치한 몰타에 입항할 예정이었다.

현재 AE11 서비스에는 1 만 3,000TEU~1 만 5,000TEU 급 컨테이너선 총 11 척이 운항 중이다. 취항 노선은 칭다오 -부산 -닝보 -상하이 -샤먼 -난사 -옌텐 -선전 -싱가포르 -몰타 -바르셀로나 -발렌시아 -라스페치아 -조이아타우로 -포트사이드 -킹 압둘라시티 -제벨알리 -싱가포르 -서커우 -선전 -샤먼 -칭다오 순이다. 기항지에 부산이 포함돼 있어 우리나라 화주들의 피해가 예상된다.

머스크라인 관계자는 "승무원 실종과 관련해 수색 및 구조작업에 최선을 다하고 있다"며 "관련 당국과 협력해 사고원인을 철저히 조사할 것"이라고 말했다.

3. '성동조선 법정관리·STX 조선 자력생존'

정부는 8 일 김동연 부총리 겸 기획재정부 장관 주재로 산업경쟁력강화 관계장관회의를 열고 중견 조선소 처리 방안을 확정·발표했다. 김 부총리는 "성동조선해양은 법원에 의한 회생절차인 법정관리가 불가피하다"면서도 "STX 조선해양은 고강도 자구노력과 사업재편을 하고 한 달 내 노사 협약이 없는 경우 원칙 처리하기로 했다"고 밝혔다.

정부의 이 같은 결정에 가장 큰 영향을 준 것은 양사의 '재무건전성'과 '수주잔량'이라는 견해가 많다. 지난해 11 월 두 회사는 재무 건전성 평가에서 '존속하는 것보다 청산하는 것이 가치가 높다'라는 판정을 받았고 정부는 두 회사 처리 방안을 두고 장고에 들어갔다. 이후 중견 조선소를 무작정 청산할 경우 대규모 실직과 지역 경제가 파탄날 수 있다는 우려가 쏟아지자 정부는 '금융 논리 뿐 만 아니라 산업적인 측면을 고려해 구조조정을 실시하겠다'는 방침을 정하고 외부컨설팅을 재발주했다.

2 차 외부컨설팅에서도 성동조선해양은 청산 가치가 높게 나온 것으로 알려졌다. 성동조선해양은 그동안 채권단으로부터 4 조원 가량을 지원받았지만 부채규모가 3 조 1,000 억원에 달하는 것으로 나타났다. 또 현재는 자기자본은 자본잠식 상태, 현금 보유량은 1,000 억원, 수주잔량은 5 척에 불과한 것으로 나타났다.

II . ISSUE & TREND

2 차 외부컨설팅에서도 1 차와 마찬가지로 청산가치가 7,000 억원 수준으로 나왔으며, 존속가치가 2,000 억원 수준 선에서 결정됐을 공산이 크다. 이에 정부는 더 이상의 지원을 중단한다는 결정을 내렸다. 반면 STX 조선해양은 그동안 채권단으로부터 6 조원의 지원을 받았지만 부채규모는 1 조 1700 억원 수준이다. 자기자본은 4,700 억원, 현금보유량과 수주잔량은 각각 1,500 억원, 16 척으로 집계됐다. 16 척의 선박을 만들 경우 향후 확보할 수 있는 현금이 많고 자산매각, 임직원 감축, 임금 삭감 등을 통해 당장의 유동성 위기를 겪지는 않을 수 있어 존속 가치가 성동조선보다 높게 나온 것으로 알려졌다.

일단 성동조선해양은 법원이 기업을 계속 회생시킬 지 청산할 지 여부를 밟는 과정을 거치게 된다. 법원이 청산을 결정할 경우 회사는 부도 처리된다. 반대의 경우는 법원 주도로 회생 작업에 들어가게 된다.

STX 조선해양의 경우 채권단 측에서 고정비 30% 감축이라는 자구 노력 수준을 제시한 만큼 '경영정상화 계획 실행을 위한 노사 약정서' 체결이 선행돼야 한다. 이를 위해 STX 조선해양은 직원 1,400 여명 중 400 여명 가량을 내보내거나 아니면 대규모 임금 삭감에 대한 노조의 동의를 얻어야 할 것으로 관측된다.

두 회사에 대한 구조조정이 본격화될 경우 발생할 수 있는 가장 큰 문제는 대규모 실직 사태와 지역경제가 무너질 수 있다는 부분이다. 두 회사에는 2,600 여명의 근로자가 일하고 있는데 정부 계획대로 될 경우 1,600 여명의 근로자가 실직 상태에 빠질 수 있다. 성동조선해양이 문을 닫을 경우 지역경제에 미치는 파장도 적지 않을 것으로 관측된다.



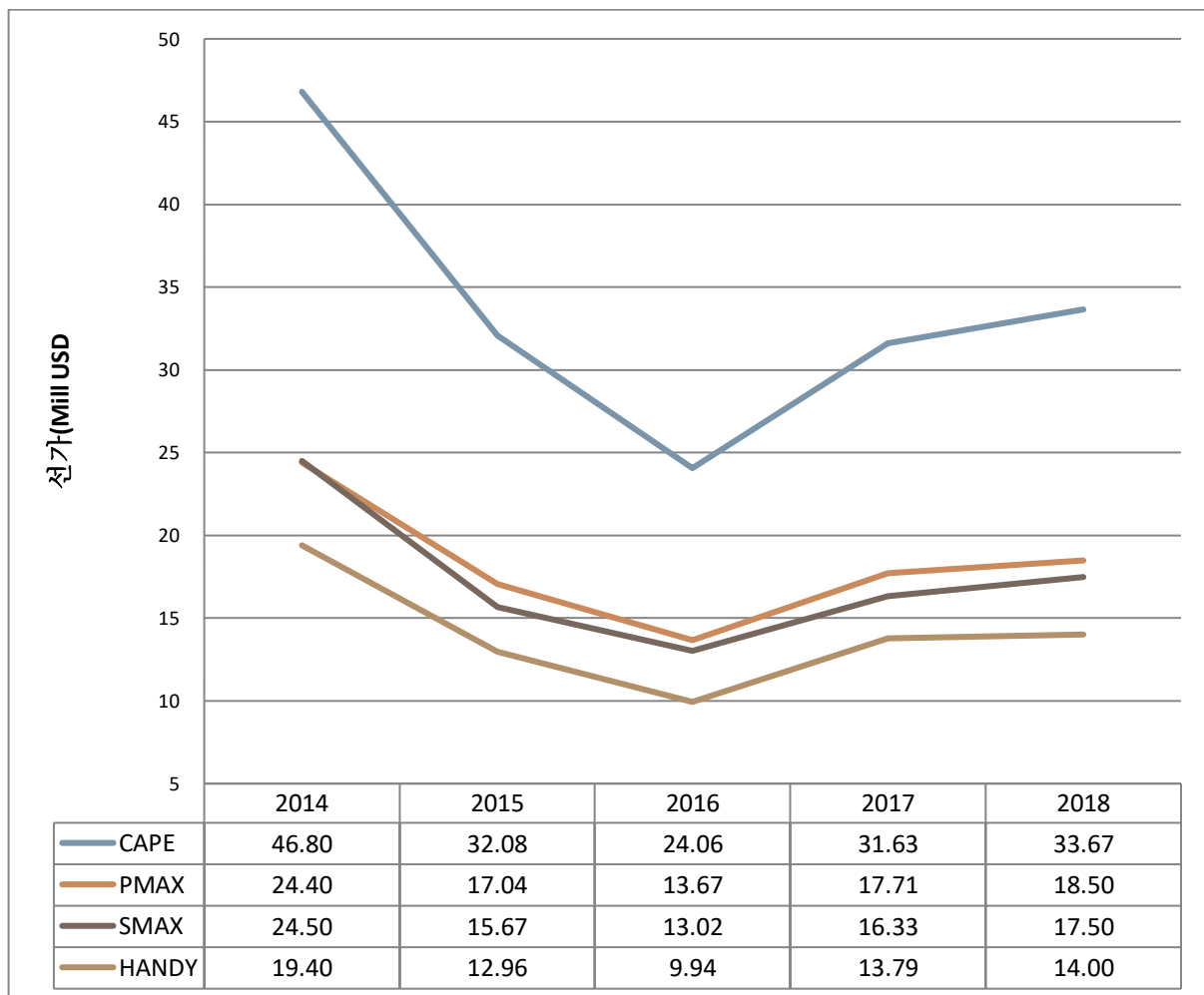
III. BULK CARRIER

(◆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	33.67
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	6.46%
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)

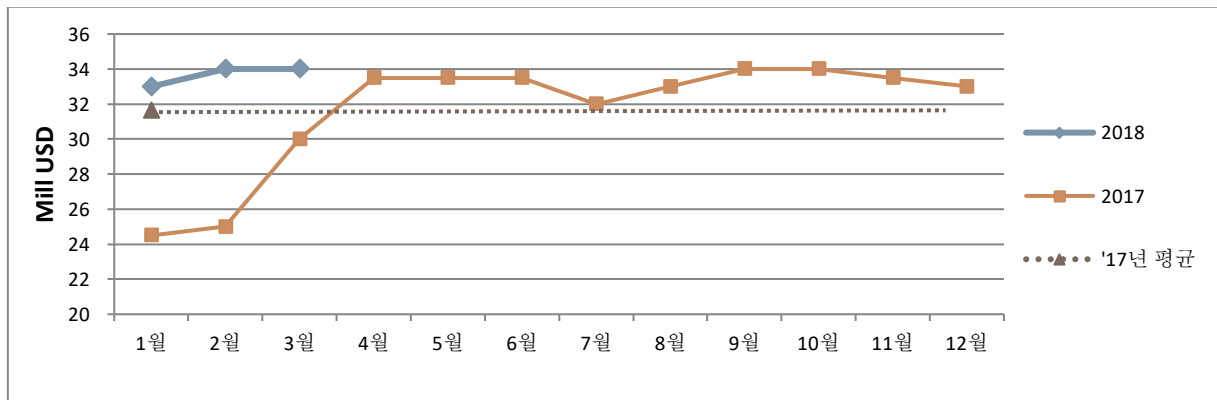




III . BULK CARRIER

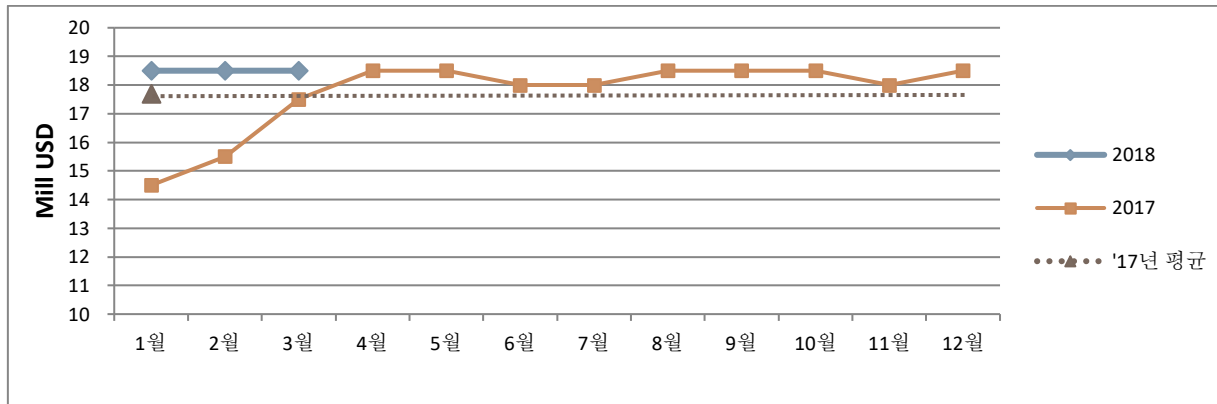
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00				33.67
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%				-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%				6.5%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	18.50				18.50
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	27.6%	19.4%	5.7%				4.5%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50	17.50				17.50
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	20.7%	16.7%	9.4%				7.1%
	HNDY 32k	선가	14.00	14.00	14.00				14.00
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	7.7%	3.7%	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

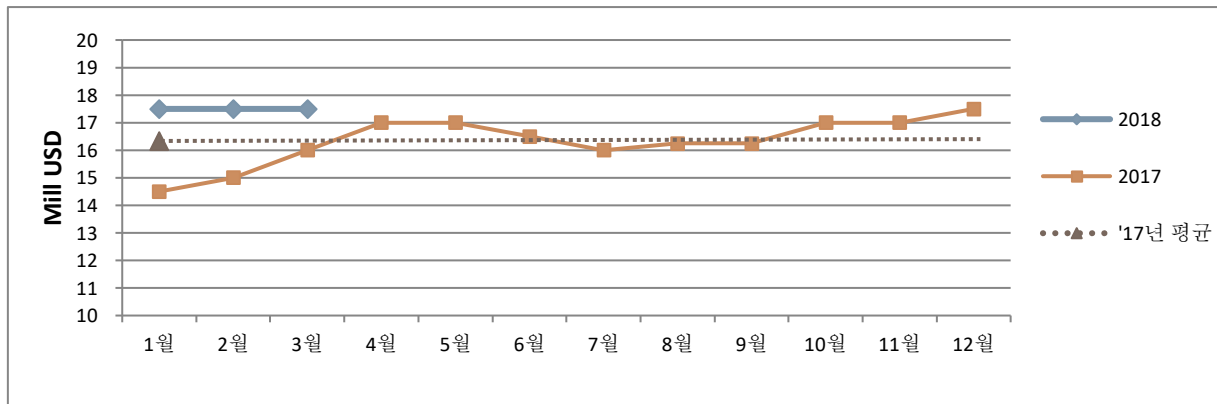


III . BULK CARRIER

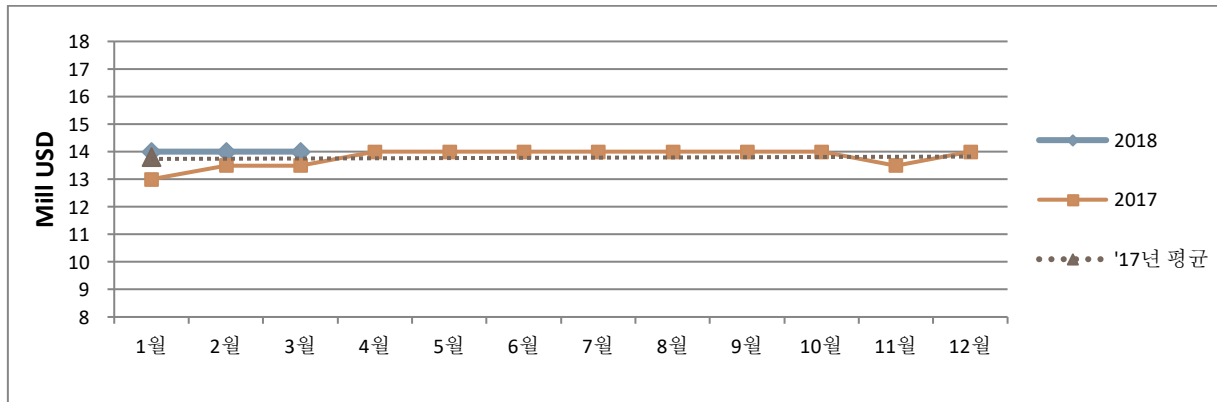
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYP E	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ALAM PENTING	87,052	2005	JAPAN	SULZ		13.5	Chinese buyer
BC	SEA ACE	81,755	2012	CHINA	B&W		18.5	Greek buyer (Kassian)
BC	ARCHON (unfinished hull)	80,000	2018	CHINA	B&W		13.1	Auction sale, Chinese buyers (Zhejiang Hongxin)
BC	ARCHON (unfinished hull)	80,000	2018	CHINA	B&W		13.7	Auction sale, Chinese buyers (New Yangtze Navigation)
BC	ELEFThERIA	76,099	2001	KOREA	B&W		9.4	Chinese buyer
BC	JIANGSU HONGQIANG HQ109	64,000	2018	CHINA	B&W	C 4x30t	23.3	Taiwanese buyers (Eddie Steamship)
BC	EM CORAL	58,018	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	12	undisclosed buyer
BC	EM AMBER	58,018	2010	CHINA	B&W	C 4x36t	12	
BC	NAVIOS HERAKLES	52,061	2001	JAPAN	SULZ	C 5x30t	8.3	Chinese buyer
BC	SATURNUS	50,292	2008	INDONESI A	B&W	C 4x35t	11.75	Norwegian buyer
BC	SERPENTINE	50,292	2008	INDONESI A	B&W	C 4x35t	11.75	

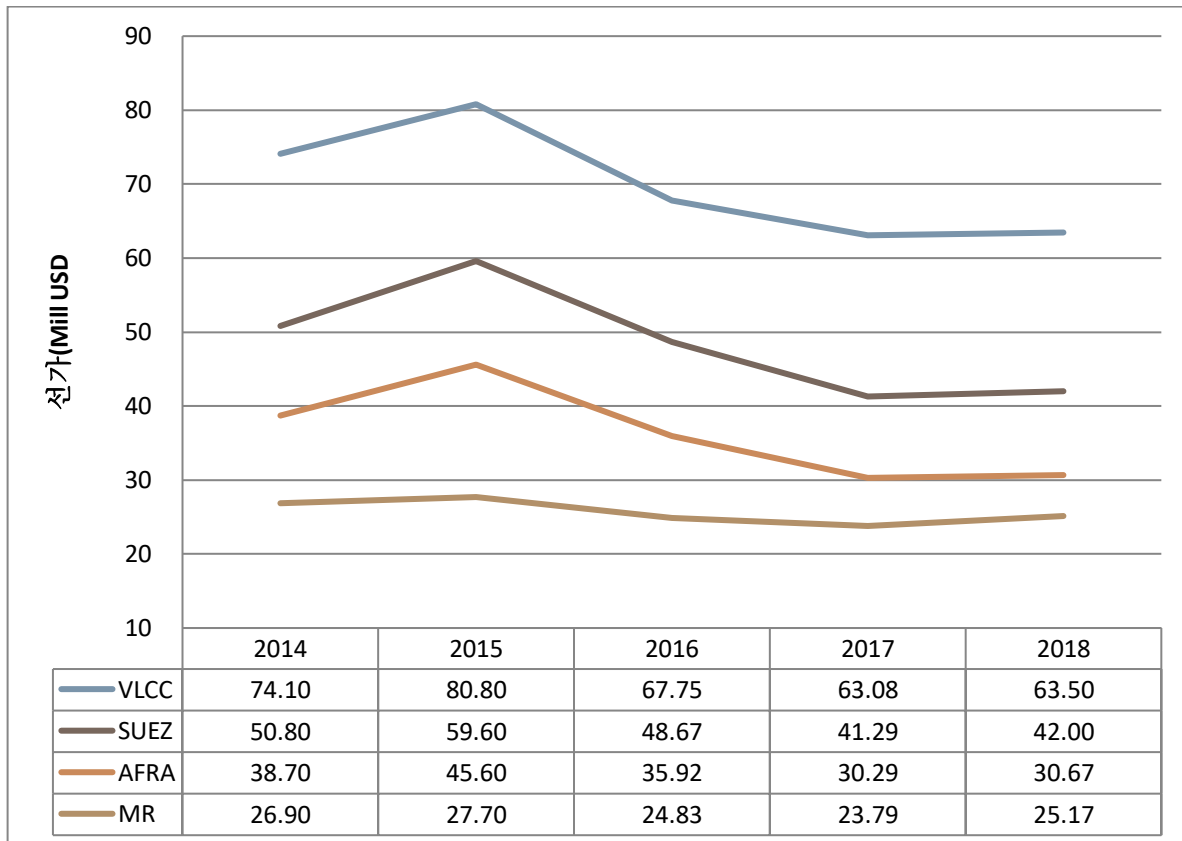
IV. TANKER

(◆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	30.67
	33%	18%	-21%	-16%	1.2%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	25.17
	2%	3%	-10%	-4.2%	5.8%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	12.67
	9%	-3%	10%	-10.8%	2.0%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

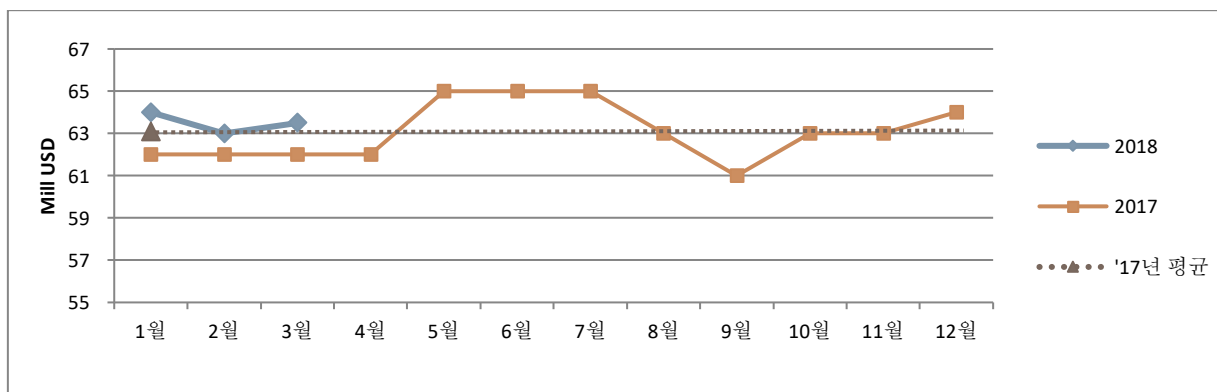




IV. TANKER

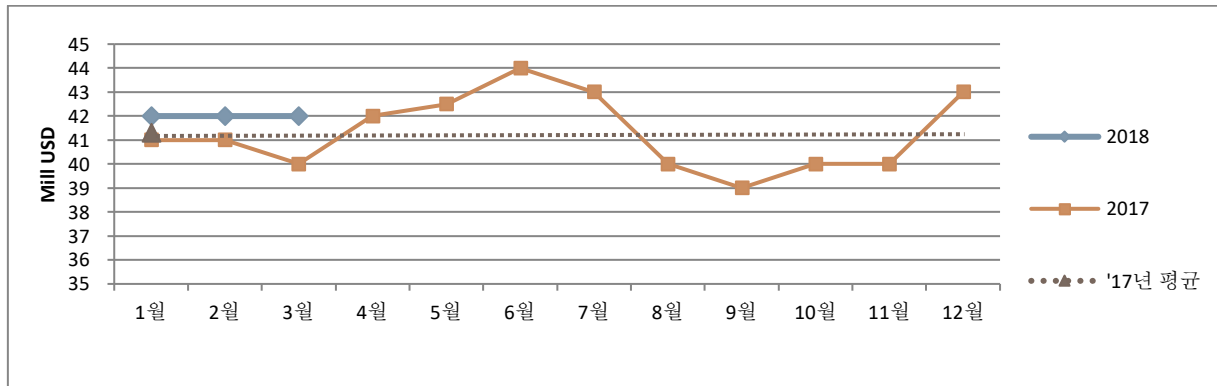
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	63.50				63.50
		전월대비	0.0%	-1.6%	0.8%				-
		전년대비	3.2%	1.6%	2.4%				0.7%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.00				42.00
		전월대비	-2.3%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	2.4%	2.4%	5.0%				1.7%
	AFRA 105K	선가	32.00	30.00	30.00				30.67
		전월대비	0.0%	-6.3%	0.0%				-
		전년대비	6.7%	0.0%	5.3%				1.2%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	25.50				25.17
		전월대비	0.0%	0.0%	2.0%				-
		전년대비	11.1%	11.1%	13.3%				5.8%
CHEM IMO2 13K	선가	13.00	12.50	12.50				12.67	
	전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%				-	
	전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%				2.0%	
2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	63.08	
	SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	41.29	
	AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	30.29	
	MR	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	23.79	
	CHEM	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.42	

VLCC-310K

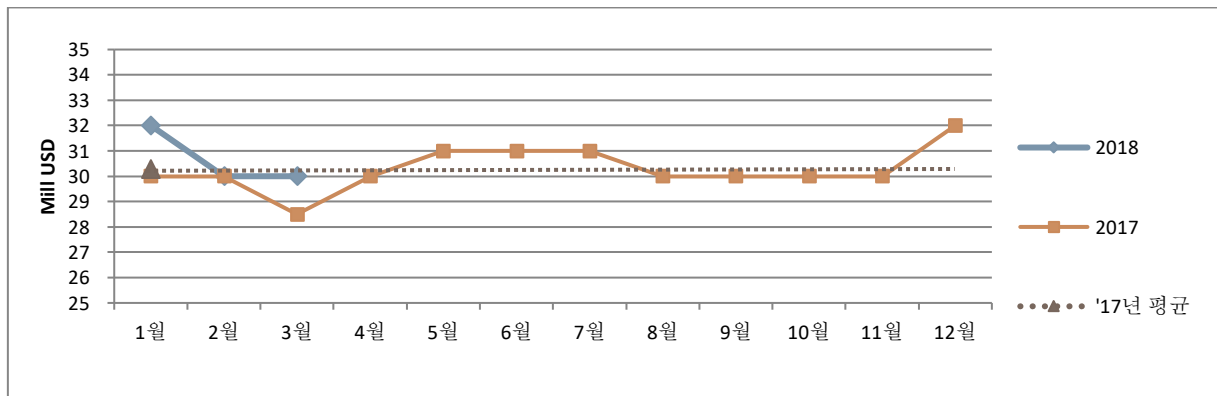


IV. TANKER

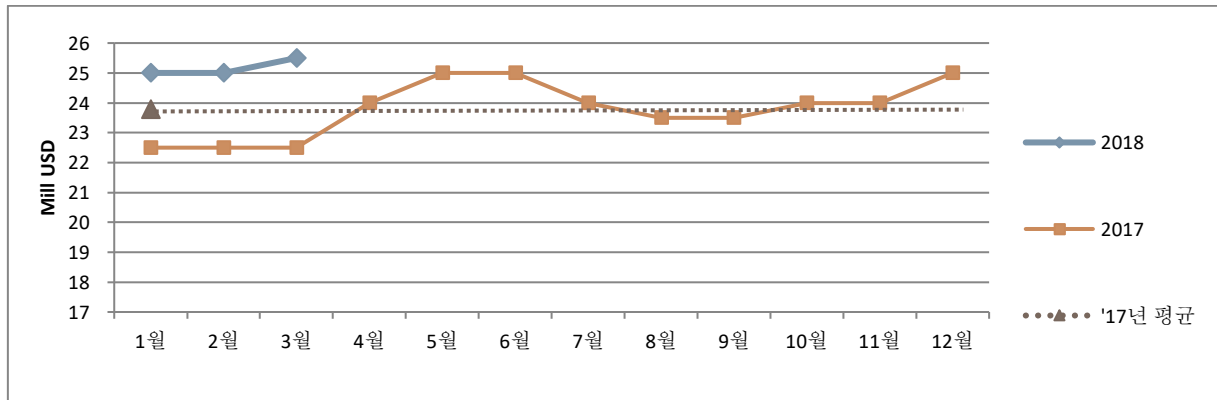
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PACIFIC RAINBOW	45,986	2008	JAPAN	B&W		16.1	Greek buyer
TANKER	ZHONGJI NO.1	45,719	2008	CHINA	WAR T	3	11- 11.5	Greek buyer
OIL/CH EM	BREMEN TRADER	13,185	2005	KOREA	B&W	2	7.9	Indonesian buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	FOWAIRET	49844	1998	JAPAN	B&W	3802	TEU	360	Chinese buyer
CONT	TASMAN STRAIT	22314	2008	TAIWAN	B&W	1713	TEU	10	UK buyer (Tufton)
CONT	SFL AVON	23232	2010	CHINA	B&W	1740	TEU	12.8	Norwegian- German JV buyer
CONT	HERMANN HESSE	23716	2007	CHINA	B&W	1740	TEU	9.5	Singaporean buyers (Sea Consortium)
CONT	CENTAURUS	42614	2010	GERMAN	B&W	3426	TEU	12.3	German buyers (MPC)
CONT	SAGITTA	42614	2010	GERMAN	B&W	3426	TEU	12.3	

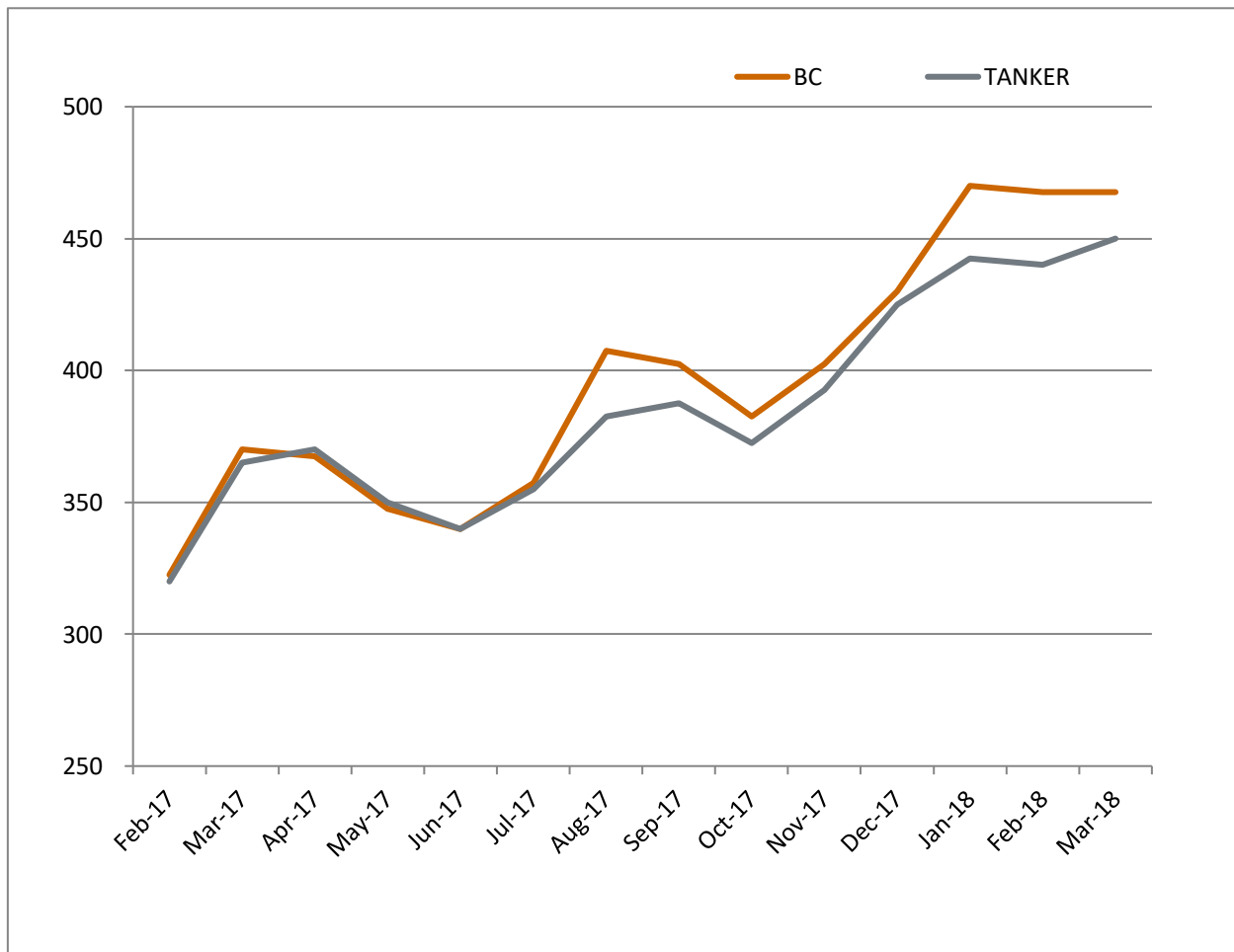


V. DEMOLITION

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%	444.17	21.6%	365.00	450.00	-0.6%	23.3%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	468.33	26.3%	370.00	467.50	-0.5%	26.4%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



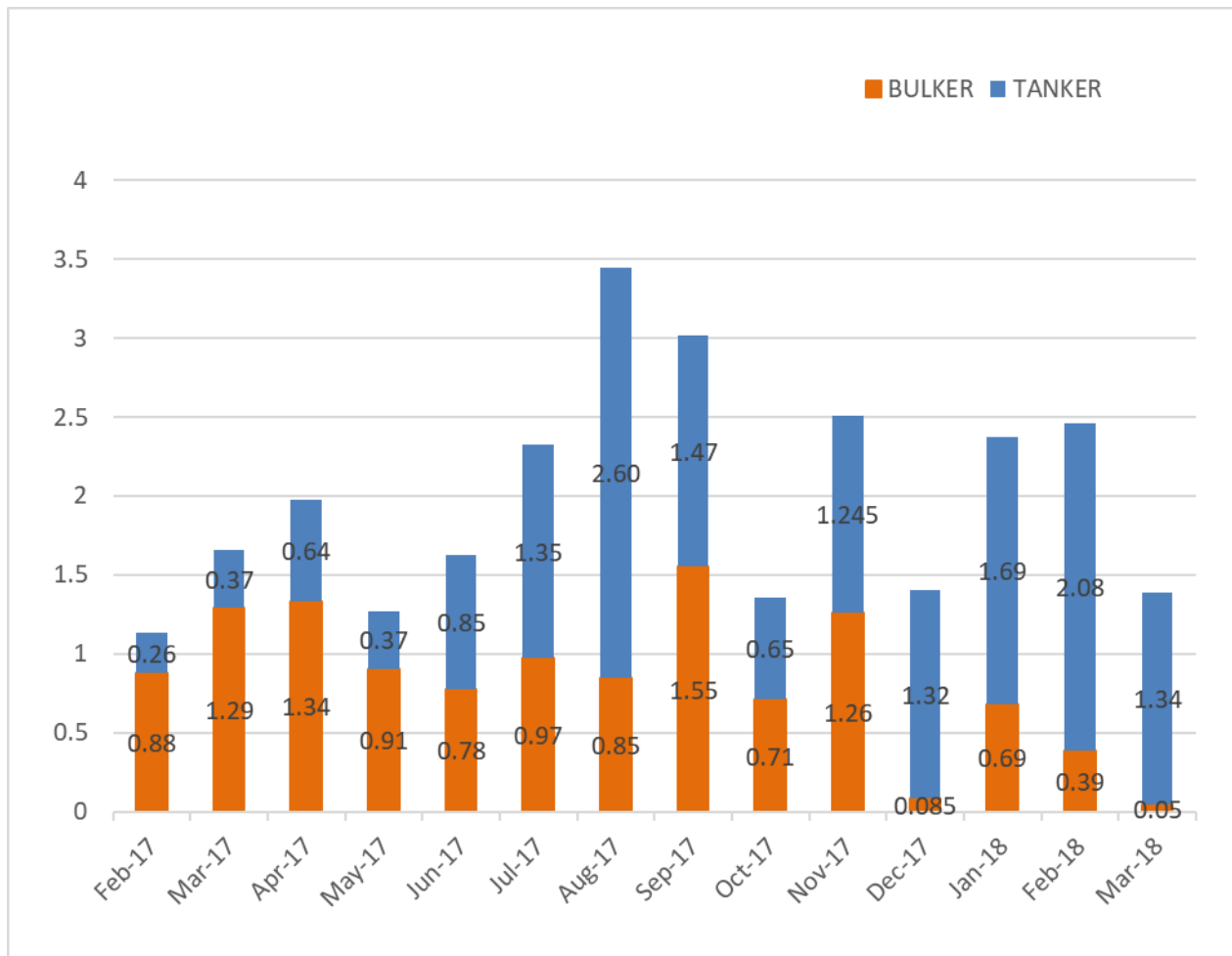


V. DEMOLITION

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	5.11	44.6%	48	42.5%	0.37	9	1.34	263.2%	8	-11.1%
BC	11.74	292	1.12	9.5%	21	7.2%	1.29	36	0.05	-96.5%	2	-94.4%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

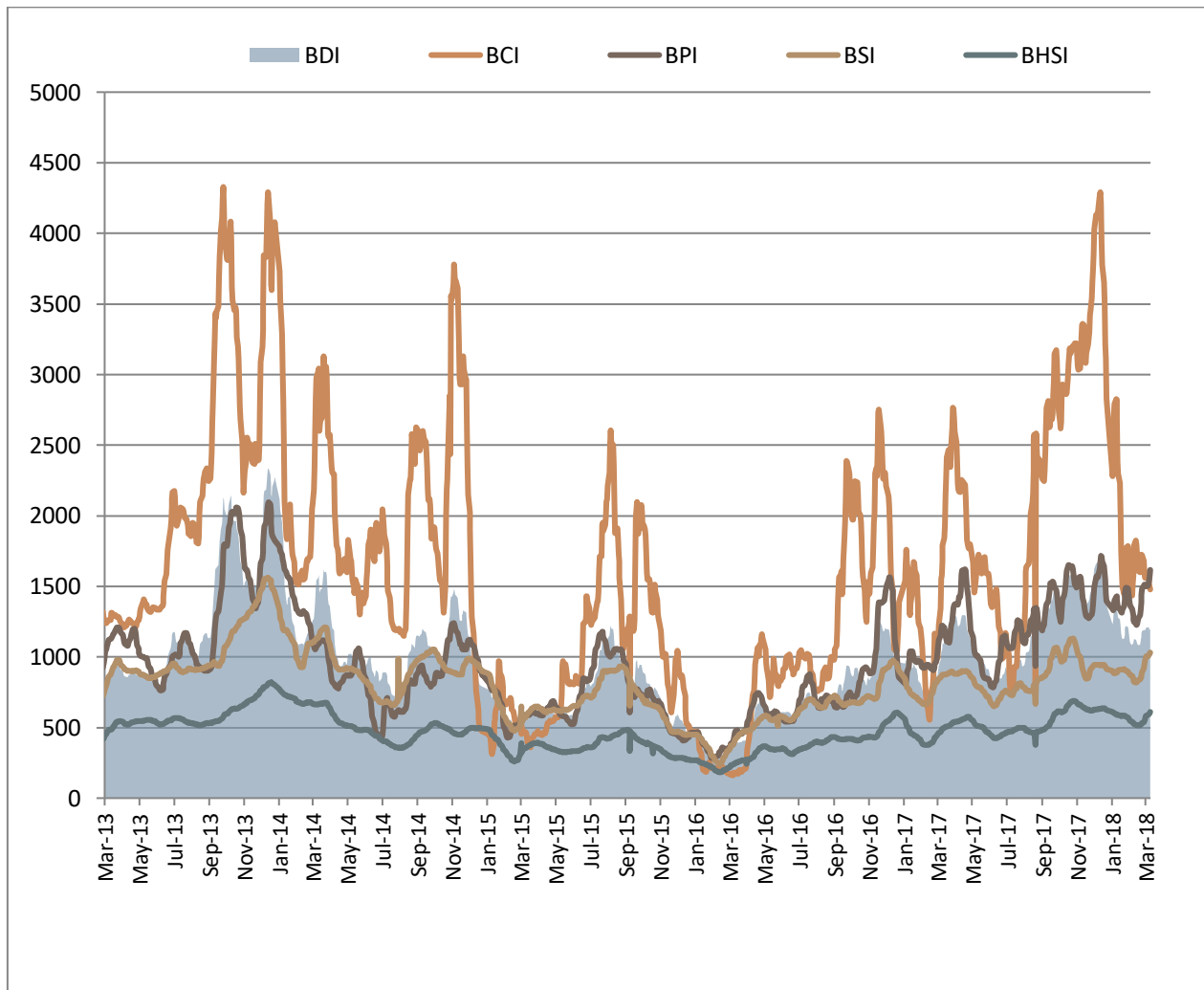
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	GUOFENG FIRST	211,320	25550	1996	KOREA	B&W	465	PAKISTAN
BC	GRACE MARINER	15,828	5330	1986	SPAIN	B&W	434	BANGLADESH, self discharge, cement carrier
LPG	BW HAVIS	44,995	15955	1993	UK	SULZ	475	INDIA
MPP	JINDAL MEENAKSHI	9,106	3795	2009	CHINA	YAN	404	BANGLADESH
PCC	SILVER SOUL	12,763	12300	1988	KOREA	B&W	475	BANGLADESH
TAN KER	GREEK WARRIOR	299,999	38968	2000	JAPAN	B&W	444	AS IS Khor Fakkan, gas free for man entry
TAN KER	NEW KASSOS	281,050	37924	2000	JAPAN	SULZ	445	AS IS Singapore
TAN KER	KEEMA GIANNI	113,000	17224	1999	KOREA	B&W	460	As Is Fujairah



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-03-09	2018-03-02	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1201	1207	▼-6.00	2337	290
BCI	1479	1592	▼-113.00	4329	161
BPI	1615	1500	▲115.00	2096	282
BSI	1032	1004	▲28.00	1562	243
BHSI	611	586	▲25.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	368.50	▲2.00	347.50	▲4.00	342.50	▼-2.00
IFO180	400.50	▲9.50	375.00	▲4.50	409.50	▲7.50
MGO	585.50	▲8.50	550.50	▲3.50	582.50	▼-5.00

❖ 기준일 : 3 월 9 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-03-09	2018-03-02	CHANGE
미국달러	1068.40	1081.90	▼-13.50
일본엔(100)	1005.03	1019.27	▼-14.24
유로	1315.68	1327.38	▼-11.70
중국위안	168.89	170.99	▼-2.10

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
포럼	14 TH ANNUAL MARINE MONEY GULF SHIP FIANCE FORUM	3.15(목)	Emirates Towers Hotel, Dubai (Marine Money)	-Oil and energy outlook -Dry bulk market, the place to invest in 2018 -Blockchain and shipping -Finance for the many or finance for the few -Chinese Financial Leasing as an option for fleet renewal -Shipping, offshore and finance: Opportunity in the year ahead
포럼	제 1 차 해사중재포럼	3.23(금) 18:30~20 시	코리안리 빌딩 3 층 회의실	-중재합의에 관한 영국중재법상 몇가지 쟁점
포럼	제 8 회 MARITIME KOREA 포럼	3.29(목) 11 시	여의도 GLAD 호텔 Bloom A (한국해양산업총 연합회, 한국선주협회)	-해운-물류업계간 공정거래질서 확립 방안 (이봉의 서울대 교수)
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)

Leo J.M. Jung (정재문 부장)

General Manager

Tel. 070-7771-6409

Mob.010-3273-4008

snp@stlkorea.com

leo@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)



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