

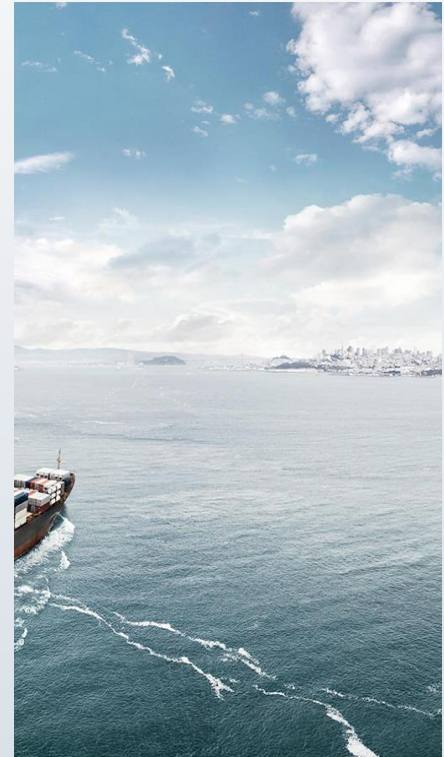


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.200

Updated May 21, 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	4
Bulk Carrier	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
Useful Information	21
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

벨기에 SAVERYS 家가 이끄는 선주사인 CMB 사가 한진중공업의 필리핀 수빅조선소(HHIC-PHIL)에 아프라막스 탱커를 신조 발주한 것으로 알려졌다. CMB 사는 현재 115,000-DWT 급 탱커 최대 4 척(2+2))의 발주를 준비하고 있으며 선가는 척당 4,600 만 달러를 다소 하회하는 수준으로 예상된다.

대한조선이 그리스 TSAKOS ENERGY NAVIGATION(TEN)사로부터 신규 탱커 2 척을 수주한 것으로 나타났다. 해당 LR2/아프라막스 신조선 2 척은 각각 2019 년 10 월 및 2020 년 1 월 인도 예정이다. TEN 사는 동사는 수에즈막스와 아프라막스 탱커가 주를 이루는 64 척 선대를 보유하고 있으며, 이 중 대부분이 장기 용선계약에 투입되어 있는 것으로 알려졌다.

장금상선이 중국 JINHAI INTELLIGENT MANUFACTURING 에 최대 20 척의 대형 벌크선을 발주했다는 소식이 전해졌다. 장금상선은 208,000-DWT 급 뉴캐슬막스 벌커 4+16 척을 조선소에 발주한 것으로 알려졌다. 장금상선은 최근 BP 사로부터 탱커선을 인수하는 등 선대를 적극적으로 확장했으며, 현재 회사의 벌크선 선대는 24 척에 달하는 것으로 집계되었다. 과거 장금상선은 현대미포조선 및 대한조선 등 국내 조선사에도 대규모 시리즈선을 발주한 바 있다.

2. 벌크선 시장동향

한주간 하이라이트는 STAR BULK CARRIERS 의 대규모 인수 소식이었다. STAR BULK 는 SONGA BULK 사의 선박 15 척을 인수하면서, 현금 1 억 4,500 만 달러와 주식 1372 만 5 천 주를 지불하는 것으로 알려졌다. 해당 거래가 발표된 지난 5 월 14 일(월) 종료시점 기준 주당 13.33 달러의 주가를 고려했을 때 총 거래금액은 약 3 억 2,800 만 달러에 달한다. STAR BULK 가 인수하는 벌크선단은 케이프사이즈 3 척, 캄사르막스 10 척, 수프라막스와 울트라막스 각 1 척으로 구성되며, 선박명은 아래와 같다.

"SONGA CLAUDINE" (181,258 dwt, built 2011, STX SB (Jinhae)),

"SONGA OPUS" (180,716 dwt, built 2010, STX SB(Jinhae)),

"SONGA MOUNTAIN" (179,147 dwt, built 2009, Hyundai HI (Ulsan)),

"SONGA HIROSE" (83,494 dwt, built 2011, Sanoyas),

"SONGA MARU" (82,687 dwt, built 2008, Tsuneishi Zhoushan),

"SONGA GRAIN" (82,672 dwt, built 2008, Tsuneishi Zosen),

"SONGA MOON" (82,188 dwt, built 2012, Tsuneishi Zosen),

"SONGA HADONG" (82,158 dwt, built 2012, Tsuneishi Zosen),

"SONGA DEVI" (81,918 dwt, built 2014, Tsuneishi Zosen),

I . MARKET OVERVIEW

"SONGA DELMAR" (81,502 dwt, built 2011, Hyundai Samho HI),
"SONGA SKY" (81,466 dwt, built 2010, Universal SB Maizuru),
"SONGA GENESIS" (80,705 dwt, built 2010, STX SB (Jinhae)),
"SONGA FLAMA" (80,448 dwt, built 2011, STX SB (Jinhae)),
"SONGA WAVE" (61,491 dwt, build 2017, Dalian COSCO KHI, C4x30.5T)
"SONGA GLORY" (58,680 dwt, built 2012, Nantong COSCO KHI, C4x30.5T).

3. 탱커선 시장동향

탱커선 시장에서는 눈에 띄는 두 건의 일괄매매가 있었다. 아프라막스 탱커선 "UNITED HONOR" 및 "UNITED HONOR" (112,795 DWT 2010 NEW TIMES)가 그리스 바이어에게 척당 2,000 만 달러에 일괄 매각되었다.

MR 탱커선 3 척 "BRITISH SERENITY", "BRITISH TRANQUILITY" "BRITISH COURTESY" (47,210 DWT, BUILT 2005 HYUNDAI)가 척당 1,070 만 달러에 일괄 매각되었다. 동 선박들은 지난 2 월에 척당 1,200 만 달러에 매각된 것으로 보고된 바 있었다.

4. 해체선 시장동향

라마단(라마단 5 월 16 일 – 6 월 14 일)이 시작되고 로컬 해체조선소의 움직임이 둔화되기 전에 선박을 매각하기위해 선주와 캐쉬바이어들이 부지런히 움직이기 때문에 보통 라마단을 앞두고는 거래량이 증가한다. 하지만 라마단 기간이 계속 될수록 해체선 거래량은 줄어들 것으로 예상된다.

VLCC "RIDGEBURY PIONEER" (306,397 DWT, BUILT 1999, LDT 42,420)이 중동 KHOR FAKKAN 에서 딜리버리 조건으로 LDT 당 USD 408 에 매각되었다. 이 선박은 GREEN RECYCLING 을 조건으로 매각되어 인도로 향한다.

대형선박을 인수할 만한 자금 여력이 있는 로컬해체조선소는 많지 않은 상황이다. 때문에 오히려 소형선에 대한 선호도가 높아 대형선보다 선가가 높게 나오는 경우도 있다. 소형벌크선 HEKMEH(13,790 DWT, BUILT 1992, LDT 4846)의 경우 LDT 당 450 을 받았고, LPG 탱커선 "BARUC" (4,380 DWT, BUILT 1991, BUILT 1991)는 LDT 당 USD 445 에 매각 되었다.

II . ISSUE & TREND

1. 정부, 'LNG 추진선박 연관 산업 활성화 방안' 마련

정부가 대형선박에서 나오는 미세먼지 등 대기오염물질을 줄이기 위해 선박 연료를 액화천연가스(LNG)로 전환하는 종합대책을 마련했다. 국내 최초의 LNG 추진 외항선(20 만 t 급)이 오는 8 월까지 발주될 수 있도록 하고, 향후 LNG 추진선에 대한 인센티브를 제공할 계획이다.

지난 17 일 김동연 경제부총리 겸 기획재정부 장관 주재로 정부 서울청사에서 열린 '제 7 차 경제 관계 장관 회의'에서는 'LNG 추진선박 연관 산업 활성화 방안'을 확정했다. 이번 방안은 2016 년 국제해사기구(IMO)가 전 해역에서 선박연료의 황산화물(SOx) 함유기준을 2020 년부터 기존 3.5%에서 0.5%로 강화하기로 결정함에 따른 것이다. 또한 항만도시의 경우 대형선박에서 황산화물 함량이 높은 벙커 C 유를 대량으로 사용함에 따라 대기 오염물질이 발생해 국민의 건강을 위협하고 있다. 선박 연료를 LNG 로 전환하면 기존 연료보다 미세먼지 발생량을 90%까지 저감할 수 있는 것으로 알려졌다.

정부는 이번 LNG 추진선박 연관 산업 활성화 방안의 비전을 'LNG 추진선박 산업을 선도하는 친환경 해양 국가로의 도약'으로 설정하고, ▲LNG 추진선 도입 활성화 ▲LNG 추진선 건조 역량강화 ▲LNG 추진선 운영 기반구축 ▲국제 협력 네트워크 확대 등 4 대 추진전략을 수립했다.

먼저 공공 부문과 민간 부문에서의 LNG 추진선 시범 도입을 추진하고, 인센티브 확대와 법·제도 정비 등 LNG 추진선 도입 활성화 기반을 마련한다. LNG 추진 관공선을 추가 도입하는 한편, 민간부문에서도 국내 최초의 LNG 추진 외항선이 올해 8 월까지 발주될 수 있도록 추진한다. 현재 검토 중인 선박은 20 만 t 급 벌크선 2 척이며, 한국과 호주 노선을 운항할 예정이다. 또한 포스코, 남동발전 등 주요 화주가 검토 중인 LNG 추진선박 도입 시범사업이 원활히 추진될 수 있도록 사업 타당성조사와 국제협력 등을 지원한다. 미세먼지 배출이 큰 예인선을 대상으로 내년부터 LNG 추진선 전환 시범 프로젝트를 추진한다.

LNG 추진선에 대한 인센티브도 제공한다. 오는 7 월에 설립 예정인 해양진흥공사를 통해 LNG 추진선 건조 시 이자율과 보증료율을 인하하는 금융지원을 실시한다. 노후 외항 선박을 LNG 추진선으로 대체할 경우 10% 가량의 보조금을 지원하고, LNG 추진선에 대한 취득세와 LNG 연안화물선의 항만시설 사용료 감면 등을 지원한다.

아울러 LNG 추진선 건조 역량을 강화하기 위해 관련 핵심기술 개발 및 국제표준화와 LNG 추진선 기자재 산업 기반 구축을 지원한다. 중소 기자재 업체의 기술개발 지원을 위한 LNG 추진선 기자재 안전·성능평가 체계도 구축할 계획이다.

II . ISSUE & TREND

정부는 LNG 벙커링 시장 창출 기반을 조성하기 위해 관련 법·규정 개정을 추진하고, 안전성과 효율성이 확보된 LNG 벙커링 운영 기술과 작업자 안전훈련 시스템도 개발한다. 또 LNG 벙커링 기술기반 구축을 위해 국내 중소형 연안 선박 벙커링에 적합한 '연안 선박 맞춤형 LNG 벙커링 시스템' 개발을 추진한다. 펌프, 극저온 호스 등 LNG 벙커링 기자재의 국산화 개발을 지원하고 기술개발 이후 사업화 지원을 위한 LNG 벙커링 기자재 시험 평가·인증 체계도 구축한다.

IMO 등 국제기구에 적극 대응하고 유럽·싱가포르 등 주요 선도국과의 다각적인 협력체계도 구축한다. 국제 LNG 네트워크를 주도하고 있는 싱가포르와 정책 노하우를 공유하고, 현재 IMO 에서 논의 중인 LNG 추진선박 관련 안전기준 개정 논의에 참여해 국내 산업계 입장을 반영해 나갈 계획이다.

김영춘 해수부 장관은 "이번 계획은 해운·조선 상생 성장을 위한 핵심 추진 과제"라며 "LNG 추진선박 관련 산업이 침체돼 있는 우리 해양산업의 새로운 돌파구가 되길 기대한다"고 말했다. 김 장관은 "LNG 벙커링 등 관련 신산업이 조기에 정착될 수 있도록 산업부 등 관계부처와 함께 이후 추진상황을 면밀히 점검해 나갈 것"이라고 덧붙였다.

2. 머스크 탱커스, 미국의 이란 제재 이후 대(對)이란 해운업 중단할 것

덴마크 선박 회사인 머스크 탱커스(Maersk Tankers)는 지난 17 일, "핵 협정을 탈퇴하고 이란에 대한 제재를 재개하기로 한 미국의 결정으로 인해 이란 내 사업 활동을 중단할 것이다" 고 밝혔다.

머스크 탱커스는 AFP 에 "재개된 미국 제재 개정 요구에 따라 5 월 8 일 이전에 체결된 계약은 이행하겠지만, 이후 11 월 4 일까지 사업 활동을 줄여갈 것이다"고 전했다. 또한 "제한적으로 이란 내외에 있는 고객들에게 화물을 운송해왔다" 고 말했지만, 정확한 활동 내용은 공개하지 않았다.

덴마크의 A.P. 몰러-머스크(AP Moller-Maersk)의 전 자회사인 머스크 탱커스는 지난 2017 년 10 월 A.P. 몰러 홀딩(A.P. Moller Holding)의 자회사인 APMH 인베스트(APMH Invest)에 11 억 7,000 만 달러(한화 약 1 조 2647 억 원)에 매각됐다.

이란과 독일, 중국, 버락 오바마(Barack Obama) 행정부 시절의 미국, 프랑스, 영국 및 러시아 간에 2015 년 7 월 체결된 이란 핵 협정은 이란에 대한 국제 제재를 일부 폐지하는 대가로 핵 프로그램 동결을 요구하는 것이었다. 미국은 5 월 초 "핵 협정에서 탈퇴한 뒤 이란에 제재를 다시 가하겠다" 고 발표했다.

II . ISSUE & TREND

도널드 트럼프(Donald Trump) 미 대통령은 5 월 13 일 트위터에 “오바마 전 미 대통령이 협상한 핵 협정이 체결된 이후 이란의 군사 예산이 40 퍼센트 이상 증가했다. 이는 협정이 모두 크나큰 거짓이라는 또 다른 증거다. 그러나 더는 안 된다” 고 글을 올렸다.

프랑스의 대형 정유업체인 토탈(Total)은 지난 16 일 “프랑스와 EU 의 지원으로 미 당국의 이란 제재 예외를 얻어내지 못하면 2017 년 7 월 시작한 이란에서의 대형 가스전 사업에서 철수할 것이다” 고 경고했다. 제재가 풀리기 전 이란의 원유 수출은 하루 100 만 배럴에 달했다. 원유는 대부분 아시아와 일부 유럽 국가들에 수출됐고, 제재가 풀린 뒤에는 250 만 배럴로 증가했다.

머스크 탱커스는 160 여 척의 선박을 운용하고 전 세계에 3,100 명을 고용하고 있다. 2016 년에는 8 억 3,600 만 달러(한화 약 9,037 억 원)의 매출액을 기록했다.

3. VLCC 운임 최악인데 발주 계속 늘어

초대형원유운반선(VLCC) 운임이 바닥을 찍으면서 발주에 대한 우려가 커지고 있다.

18 일 한국해양수산개발원(KMI)에 따르면 5 월 둘째 주까지 평균 VLCC 운임은 5,698 달러로 2016 년 평균 41,488 달러의 8 분의 1 에 불과하다. 특히 둘째 주 평균 일일 운임은 1,357 달러를 기록해 전주 대비 2,708 달러나 떨어지면서 올해 최저치를 기록했다. 이는 지난해 평균 일당수익인 17,794 달러와 비교해도 3 분의 1 에도 미치지 못하는 저조한 수준이다. 1990 년 이래 연 평균 일당수익이 15,000 달러 이하로 내려간 적은 한 번도 없었다. 운임시장은 대폭적인 수급조정을 통한 균형의 회복이 필요한 상황이다. 업계에서 사상 최악의 상황이 계속되고 있다고 우려하는 이유다.

현재 VLCC 운임 하락세는 발주 증가로 수급이 악화되면서다. 클락슨(Clarkson) 자료를 보면 올해 VLCC 발주는 총 20 척으로 올해 총 해체 척수인 19 척을 오히려 능가하고 있다. 발주량과 해체량의 집계를 시황의 하락이 시작된 지난해 11 월부터로 확장할 경우 총 발주량은 35 척, 해체량은 22 척이다. 발주량이 해체량을 13 척이나 웃돌고 있다. 선대해체를 통한 공급조정이 필요한 시점에 오히려 발주가 증가해 단기전망 뿐만 아니라 장기전망까지도 어둡게 하고 있는 것이다.

선박중개업체인 깁슨(Gibson Shipbrokers)은 비해운 투자자들의 투기적 발주가 가세한 점을 원인으로 지목하고 그 예로 노르웨이의 투자자가 대우조선해양에 4 척을 발주한 것과 구겐하임 캐피탈(Guggenheim Capital)이 같은 조선소에 2 척을 발주한 것을 언급하기도 했다. 신조선가가 1 년

II . ISSUE & TREND

전보다 약 9% 상승한 8700 만달러에 이르고 있지만 2010 년 이후 평균인 9400 만달러보다 낮은 수준을 유지하고 있다.

국제해사기구(IMO)의 2020 년 황산화물 규제 대응비용이 상대적으로 저렴한 것이 발주 증가의 원인으로 분석된다. 게다가 최근 해체증가가 투기적 시장참여자들에게 빠르게 움직이면 득을 볼 수 있다는 잘못된 시그널을 보내고 있는 것으로 이해된다.

유희성 KMI 해운 빅데이터 연구센터장은 "VLCC 를 운영하는 국내 선사가 소수이고 그나마도 대부분 장기계약에 묶여 있어 시황 변동성에 노출이 아주 제한적인 것은 다행"이라며 "투자자이든 선사이든 VLCC 확보를 검토하고 있다면 상황의 변화를 면밀하게 살펴야 할 것"이라고 당부했다.

4. 컨테이너 운임 하락세에 유가상승까지... 수익성 악화 우려

국제유가가 연일 치솟으면서 해운업계의 한숨 소리가 커지고 있다. 정부 지원으로 업황 회복 기대감이 높아지고 있지만, 운임 하락에 유가 상승으로 수익성 악화가 우려되기 때문이다. 유가 상승에 따른 연료유 비용 상승이 선사들에게 부담으로 작용하고 있다. 선사들은 주로 벙커 C 를 이용하는데, 이번에 국제유가가 상승하면서 벙커 C 유 가격도 큰 폭으로 올랐기 때문이다.

해운업계는 매출원가에서 유류비가 차지하는 비중이 약 30%인 만큼, 연료유 부담이 커지면 수익성 악화로 이어질 수밖에 없다. 수급 개선 기대감이 낮은 상태에서 유가까지 오르고 있어 걱정이라는 반응이다. 해운업계 관계자는 "글로벌 선사들의 초대형선박 공급이 과잉되면서 운임이 하락한 상황에서 유가까지 상승했다"며 "지금으로서는 업황이 개선될 기미가 뚜렷하게 보이지 않고 있다"고 말했다. 운임 하락세가 지속되고 있는 것도 걱정거리다. 이날 기준으로 해운 운임 대표 지수인 상하이컨테이너 운임지수(SCFI)는 778,83 포인트로 나타났다. 지난주보다 1.95 포인트 상승했지만, 지난해 같은 기간보다 낮은 수치다. 지난해 5 월 둘째주 SCFI 는 865.03 포인트다.

운임 하락세의 가장 큰 원인은 최근 글로벌 선사들이 초대형선 도입에 열을 올리고 있기 때문으로 분석된다. 덴마크 해운분석기관 시인텔에 따르면 올해 1 월에만 7 척의 2 만 TEU 급 초대형선박을 포함한 25 만 TEU 규모의 신조선이 시장에 진입했다. 현대상선도 올해 1 분기 영업적자폭이 지난해 1 분기보다 29.6% 늘어났다. 현대상선은 이같은 실적이 나오게 된 배경으로 1 분기는 통상 비수기 시즌으로 운임

II . ISSUE & TREND

약세와 연료 가격 상승이 원인이라고 밝혔다. 문제는 올해 안에 운임이 오를지 알 수 없다는 점이다. 업계에서는 현대상선이 올해 안에 흑자전환을 달성하기 위해서는 비용 절감방안을 추가로 내놔야 한다는 말도 나오고 있다. 다른 선사들도 마찬가지다. 당장 2020년부터 시행되는 환경규제 강화에 대응하기 위해서는 시간이 별로 없다. 신조선 발주나 탈황장치 설치 등 투자가 필요한 시점에서 실적 악화는 큰 부담이 되고 있다.

양종서 한국수출입은행 박사는 "초대형선들의 시장진입이 증가하고 기간항로에서는 전환 배치(캐스케이딩)가 제대로 이루어지지 않아 수급개선이 안되고 있다" 며 "운임 상승을 가로막는 요인들이 워낙 많아 업황 회복까지는 시간이 걸릴 것으로 보인다"고 전망했다.

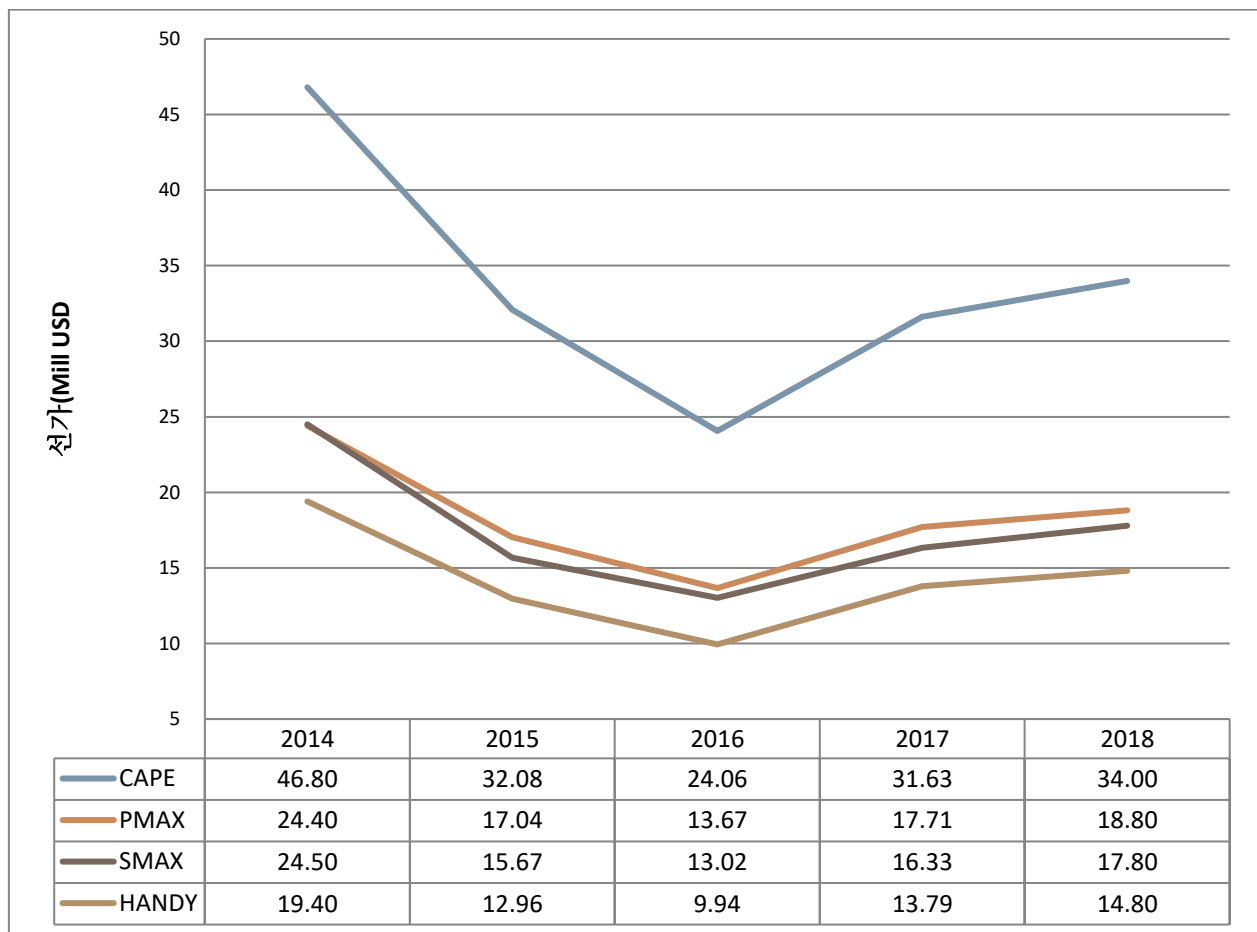
III. BULK CARRIER

(◆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	34.00
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	7.51%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.80
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.16%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.80
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	8.98%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	14.80
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	7.31%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

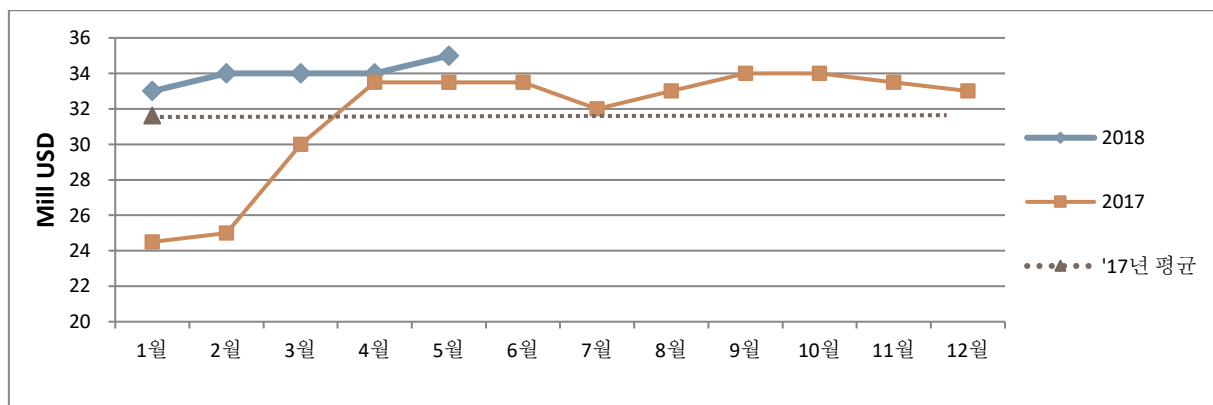
(◆선령 5 년기준, Million USD)



III. BULK CARRIER

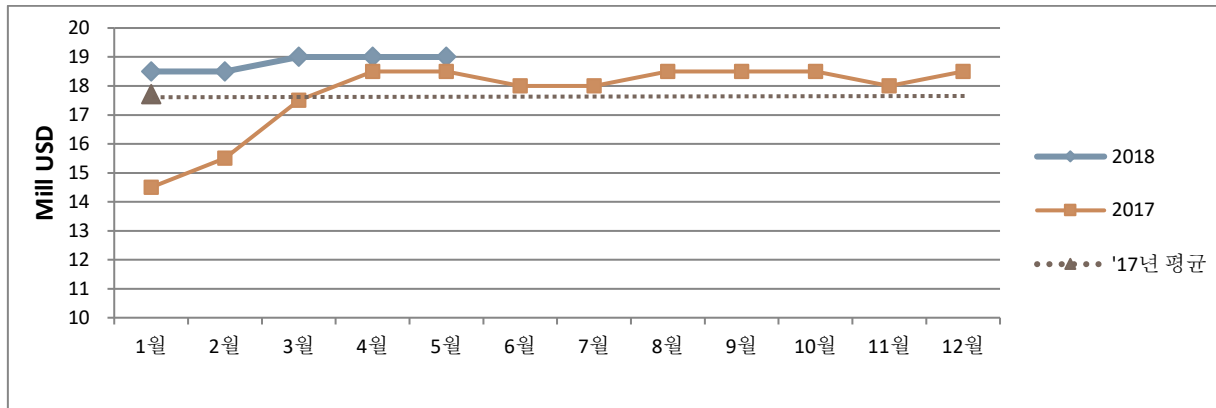
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	34.00
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%
	PMAK 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	18.80
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%	6.2%
	SMAK 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	17.80
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	20.7%	16.7%	12.5%	5.9%	5.9%	9.0%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	14.80
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	7.3%
2017	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	31.63
	PMAK	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	17.71
	SMAK	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

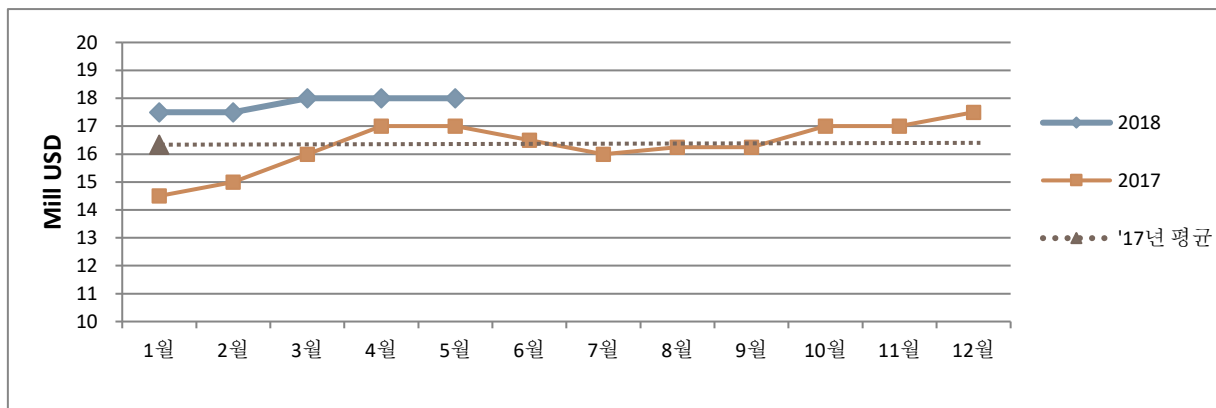


III. BULK CARRIER

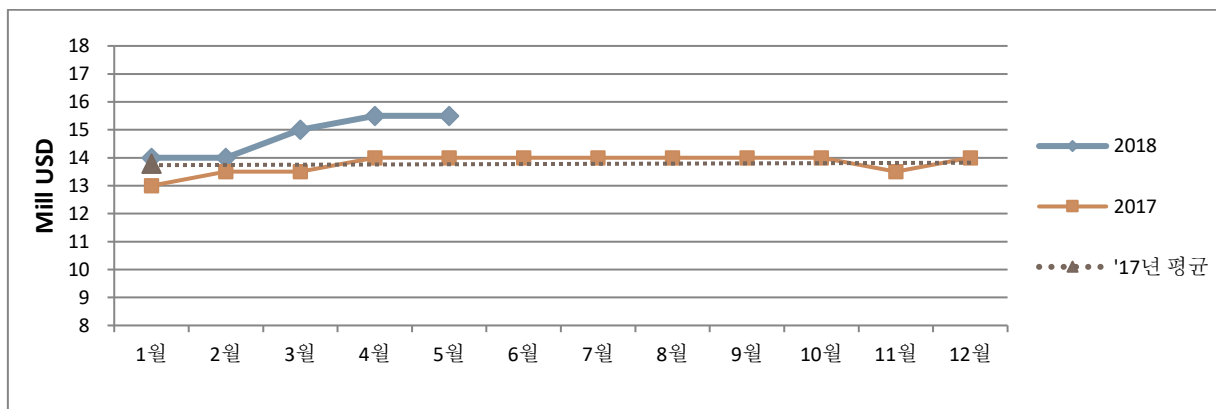
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III. BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYP E	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	TRADE SPITIT	82,045	2016	CHINA	B&W		24.5	Greek buyer
BC	ANNA	52,466	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	8.8	Chinese buyer
BC	ALITHINI	50,296	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	8.5	Chinese buyer
BC	CIELO DI TOKYO	37,296	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	12	Middle Eastern buyer
BC	UBC BATON ROUGE	24,034	1998	JAPAN	MITSU	C 4x30t	4.5	Egypt buyer

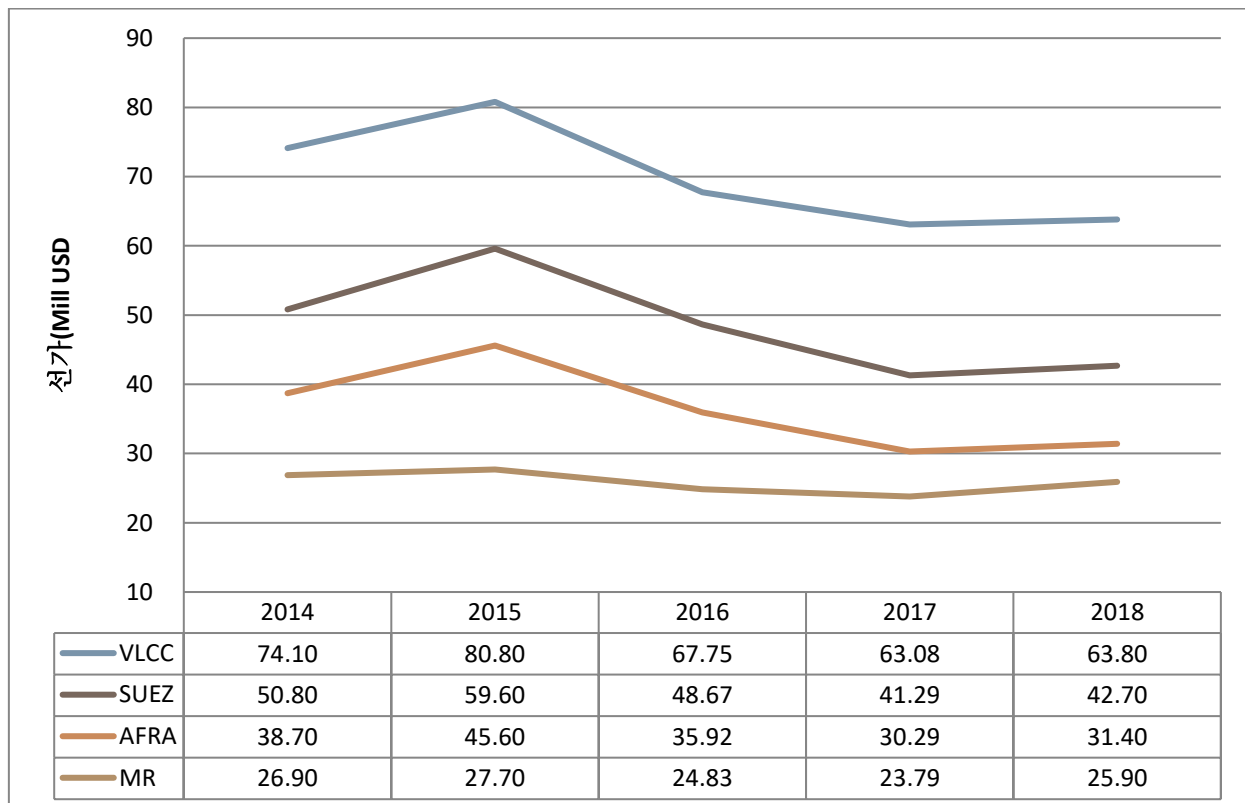
IV. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10 32%	80.80 9%	67.75 -16%	63.08 -7%	63.80 1.1%
Suezmax 160K	50.80 27%	59.60 17%	48.67 -18%	41.29 -15%	42.70 3.4%
Aframax 105K	38.70 33%	45.60 18%	35.92 -21%	30.29 -16%	31.40 3.7%
MR 47K	26.90 2%	27.70 3%	24.83 -10%	23.79 -4.2%	25.90 8.9%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00 9%	12.60 -3%	13.92 10%	12.42 -10.8%	12.40 -0.1%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

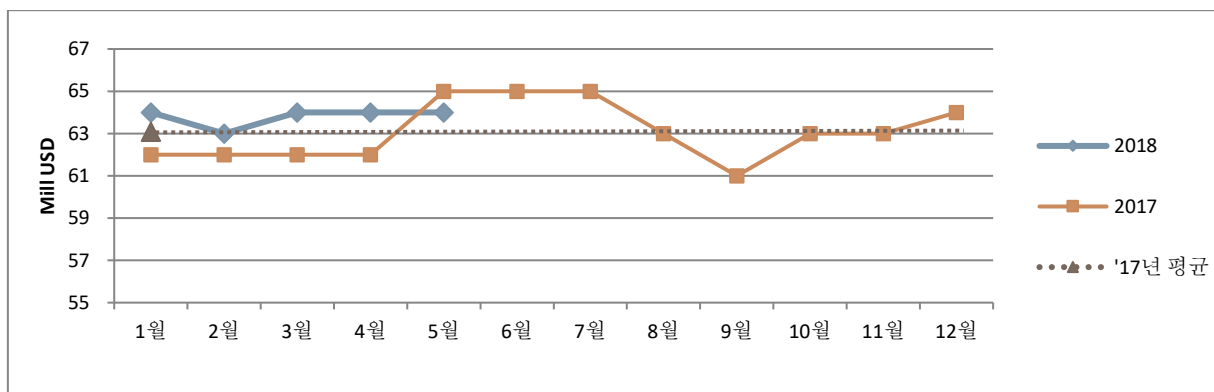
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

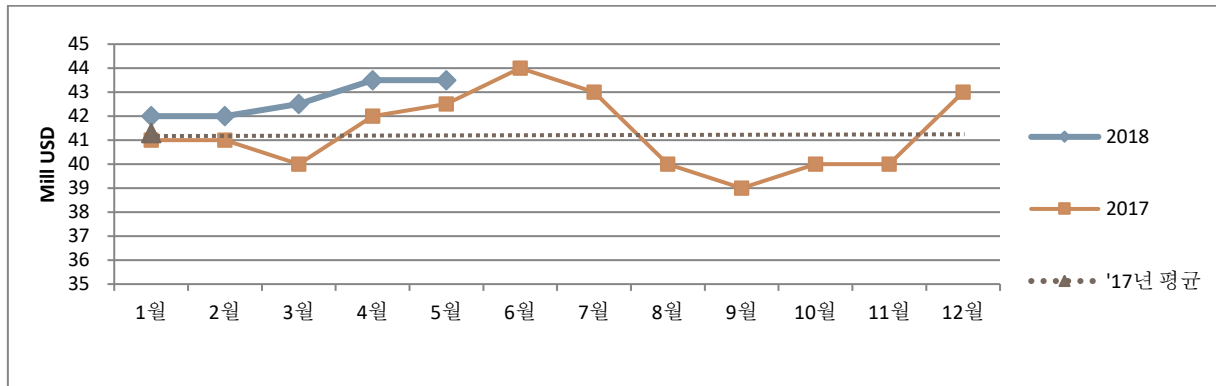
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00		63.80
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%		1.1%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50		42.70
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%		-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%		3.4%
	AFRA 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00		31.40
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%	0.0%		-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%	6.7%	3.2%		3.7%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75		25.90
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%		-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%		8.9%
2017	CHEM IMO2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75		12.40
		전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	-4.1%		-
		전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-7.8%		-0.1%
	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

VLCC-310K

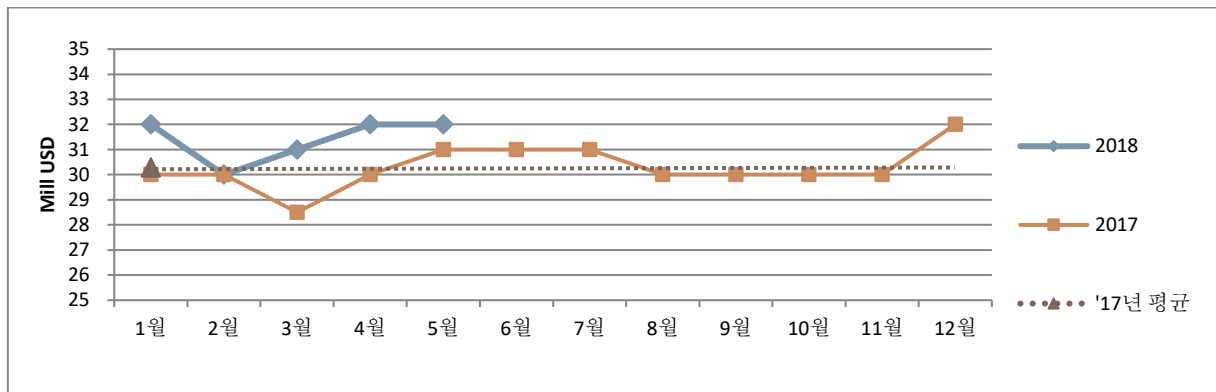


IV. TANKER

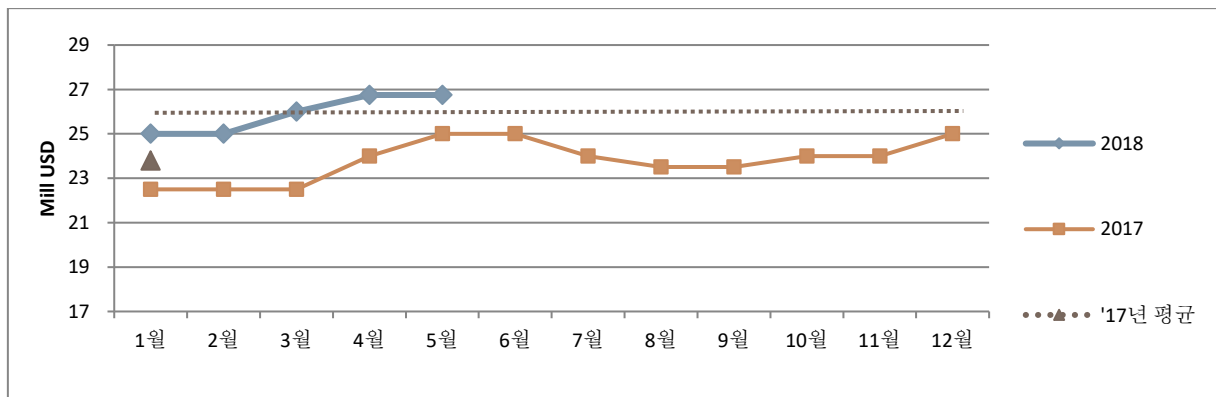
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	UNITED GRACE	112,795	2010	CHINA	B&W		20-20.5	Greek buyer
TANKER	UNITED HONOR	112,795	2010	CHINA	B&W		19.8-20	
TANKER	BRITISH COURTESY	47,210	2005	KOREA	B&W		10.7	
TANKER	BRITISH TRANQUILITY	47,210	2005	KOREA	B&W		10.7	Undisclosed buyer
TANKER	BRITISH SERENITY	47,210	2005	KOREA	B&W		10.7	
OIL/ CHEM	ASKVIKEN	12,400	2005	KOREA	B&W	2&3	7	Bangladesh buyer
LPG	GAS EVOLUZIONE	2,981	1996	JAPAN	B&W	LPG	3.6	Vietnamese buyer (FGAS PETROL)

2) CONTAINER, REEFER, ETC

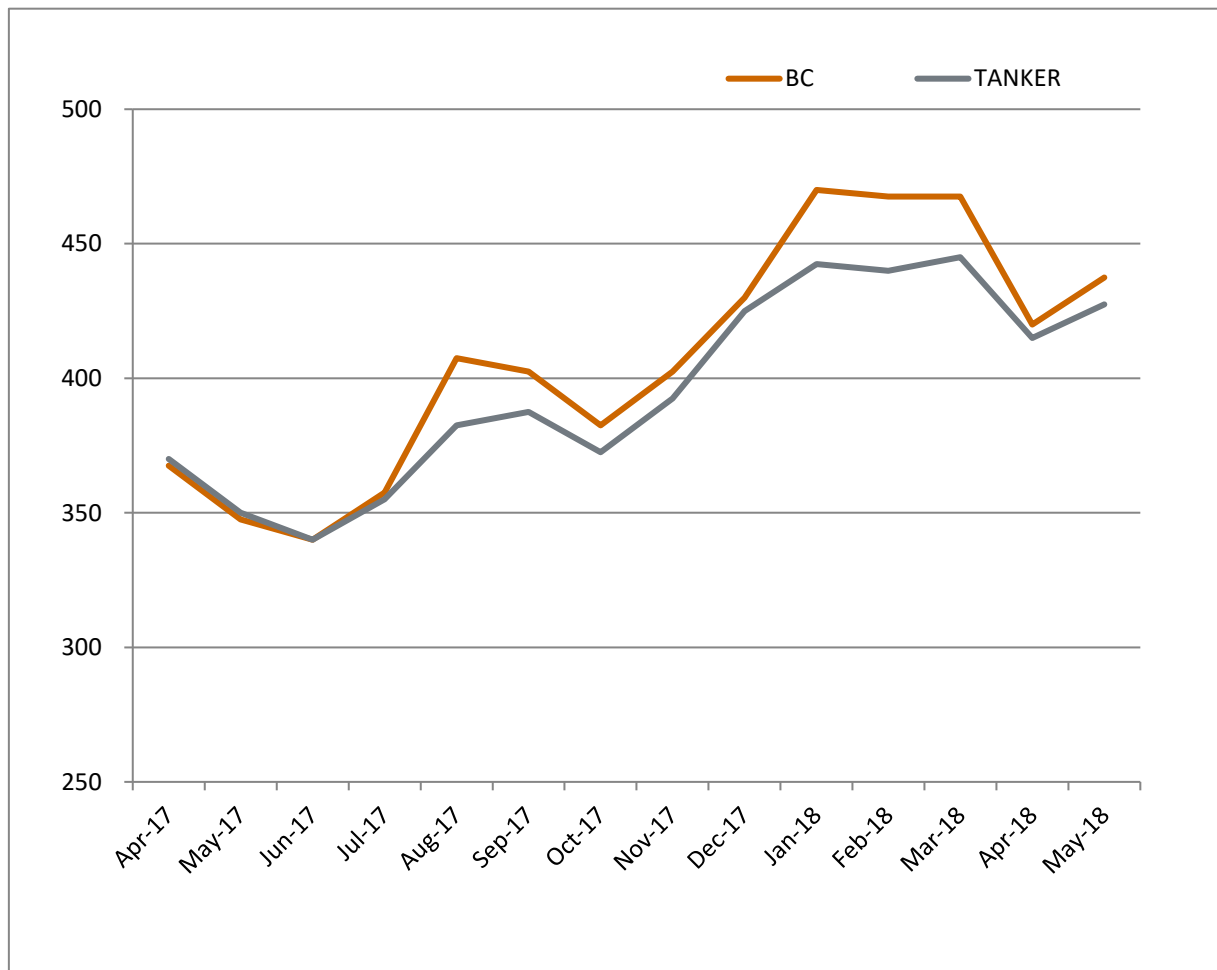
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	VICTORIA TRADER	-	2008	CHINA	MAN	1296	TEU	8.4	Greek buyer (Costamare)

V. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 5 월	2018 년 5 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	434.00	18.8%	350.00	427.50	3.0%	22.1%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	452.50	22.0%	347.50	437.50	4.2%	25.9%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

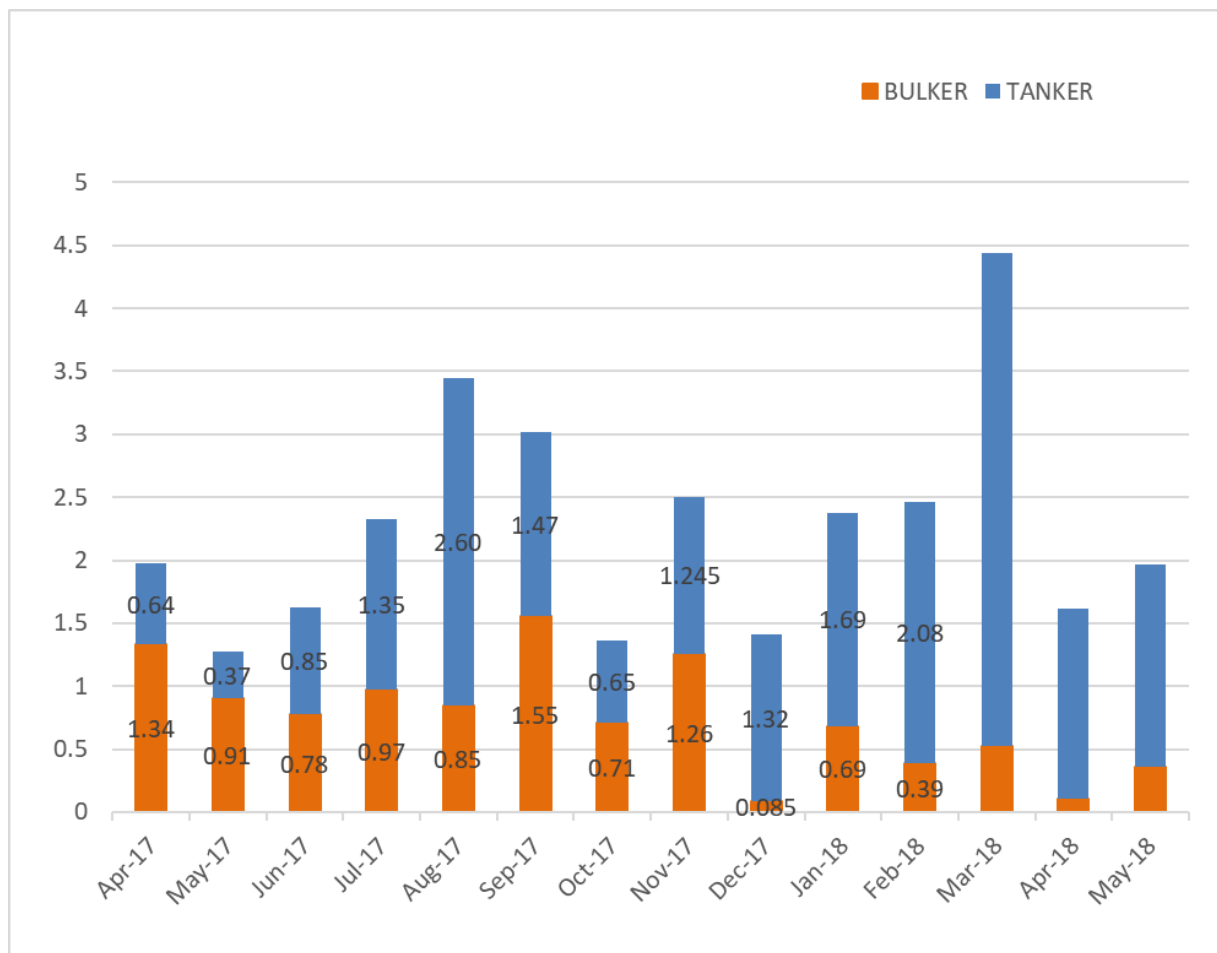


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적				2017 년 5 월		2018 년 5 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	10.80	94.2%	93	82.3%	0.37	6	1.61	341.6%	13	116.7%
BC	11.74	292	2.06	17.5%	50	17.1%	0.91	23	0.36	-60.7%	12	-47.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V. DEMOLITION

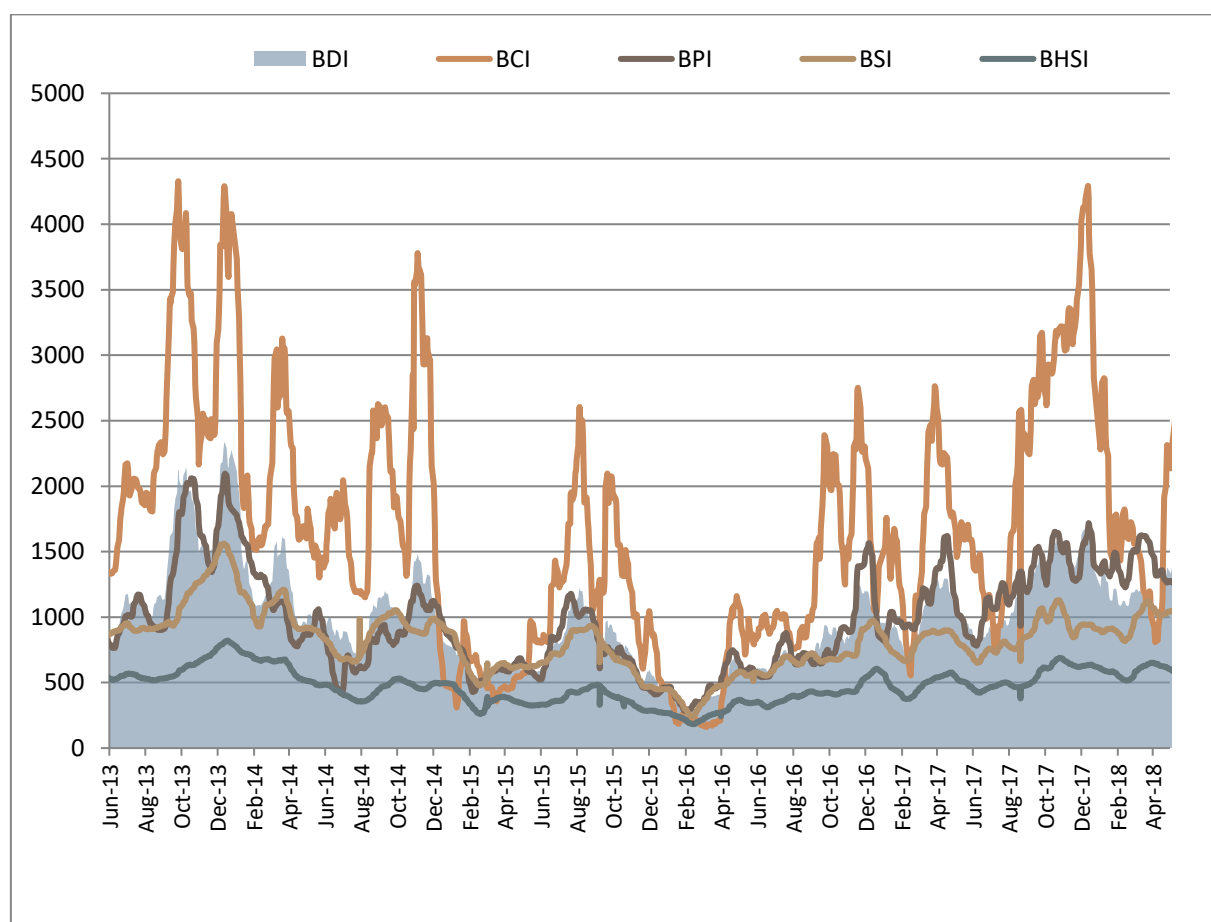
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	BORYEONG	149,475	18488	1993	TAIWA N	B&W	-	PAKISTAN
BC	HEKMEH	13,790	4846	1992	POLAN D	B&W	450	Undisclosed
TAN KER	RIDGEBURY PIONEER	306,397	42420	1999	KOREA	B&W	408	AS IS Khor Fakkan
TAN KER	OIL RUNNER (Shuttle Tanker)	126,360	27381	1997	KOREA	B&W	470	AS IS Khor Fakkan
TAN KER	DIVINE MERCY	45,998	9767	1991	SPAIN	B&W	-	PAKISTAN
TAN KER	ASTA SAMUDRA	18,625	5168	1994	SINGAP ORE	B&W	250	AS IS Batam, delivery under tow
LPG	BARUC	4,380	2716	1991	SPAIN	WART	455	INDIA

VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-05-18	2018-05-11	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1273	1453	▼-180.00	2337	948
BCI	2053	2565	▼-512.00	4329	161
BPI	1241	1246	▼-5.00	2096	282
BSI	1069	1052	▲17.00	1562	243
BHSI	590	584	▲6.00	821	183



VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	459.00	▲15.00	438.00	▲19.50	448.00	▲26.50
IFO180	486.00	▲8.50	470.00	▲23.00	514.50	▲32.00
MGO	693.50	▲11.50	659.50	▲23.00	698.00	▲26.50

❖ 기준일 : 5 월 18 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-05-18	2018-05-11	CHANGE
미국달러	1079.30	1075.30	▲4.00
일본엔(100)	974.27	983.04	▼-8.77
유로	1273.20	1281.60	▼-8.40
중국위안	169.90	169.22	▲0.68

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
포럼	SHIPOWNERS FORUM SINGAPORE 2018	5.22(화)	Marina Bay Sands Expo&Convention Centre (TRADEWINDS)	글로벌트레이딩 허브인 싱가포르에서 트레이더/차터러에게 중요한 이슈에 대해 다루고, 선주들의 관점에 대한 의견을 나눔.
공모전	해운·항만분야 신사업 아이디어 공모전	6.22(금) 까지	온라인공모 (해수부)	해운·항만 분야의 신사업 아이디어가 있는 사람은 누구나 한국해양보증보험 홈페이지(www.kmgic.com)에서 관련 서류를 내려 받아 이메일 (idea@kmgic.com)로 제출 - 6 월 26 일 1 차심사 - 7 월 11 일 발표대회 - 최우수상 1 명(상금 200 만원), 우수상 1 명(상금 100 만원), 장려상 2 명(상금 50 만원) 등
교육	해운중개업종사자 실무교육	6.25(월) ~ 6.29(금)	여의도 한국선주협회 대회의실 (해운중개업협회)	- 5 일간, 09:30-12:30 (3 시간) 6/25(월) 용선개요 6/26(화) 해운시황 6/27(수) 선박매매 중개 /권순일 상무 6/28(목) 물류영어 이메일 6/29(금) 시장의 현안과 과제

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)

Jiwon Song (송지원 사원)

Tel. 070-7771-6417

Mob.010-4042-9803

snp@stlkorea.com

jiwon@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