



# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.191

**Updated March 20, 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 대한해운으로부터 300,000 DWT VLCC 2 척을 수주하였다. 선가는 척당 약 8,500 만 달러로 알려졌다으며, 2020 년 1 사분기내 인도예정이다. 동 선박은 최근 대한해운이 GS 칼텍스와 맺은 원유운송 장기계약에 투입될 예정이다. 대한해운은 지난 7 일 GS 칼텍스와 장기계약을 시작으로 원유운반선 시장에 첫 발을 내딛었다.

대우조선해양이 LNG 선 2 척을 수주하였다. LNG 선을 발주한 선주는 오세아니아선주인 것으로 알려졌다으며 선가는 척당 1 억 8290 만 달러로 2021 년 4 월까지 인도 예정이다. 이로써 대우조선해양은 올해 총 6 척의 LNG 선을 확보했다.

올해 전세계 발주된 LNG 선 14 척 가운데 한국 조선 3 사는 13 척을 수주했다. 현대중공업과 삼성중공업은 각각 5 척과 2 척을 수주하였고, 나머지 1 척은 중국 조선소가 가져갔다.

### 2. 벌크선 시장동향

벌크선시장은 지난해 8 월부터 BDI 1000P 이상 수준에서 유지되며 어느정도 정상궤도에 오른 분위기이다. 선박매입에 나선 바이어들이 증가하고 있고 중고선가에 긍정적인 영향을 미치고 있다.

캄사르막스 벌크선 수요가 강세를 보이고 있다. "OCEAN INTEGRITY" (81,499 DWT, BLT 2015 GUANGZHOU LONGXUE, FITTED WITH BWTS)가 2,400 만 달러에 그리스 바이어에게 매각되었다. 지난 2 월에 매각된 동선형의 "EMERALD DONGJI" / "EMERALD BAISHA" (81,480 DWT, BLT 2015 ZHEJIANG OUHUA) 보다 약 백만달러 정도 높게 매각되었다.

파나막스 부문에서 "MYRMIDON" (73,390 DWT, BLT 1997 HALLA)이 중국바이어에게 710 만 달러에 매각되었다. 지난 2 월에 비슷한 사이즈의 "VIKA" (74,461 DWT BLT 1999 SASEBO)가 800 만 달러에 매각된 것과 비교하면 견조한 수준이다.

인도 국적의 "NANDINI" (56,071 DWT, BLT 2007 MITSUI)가 1,230 만 달러에 매각되었다. 최근 매각된 자매선 "DARYA VISHNU" (56,056 DWT, BLT 2006 MITSUI)이 1300 만 달러 이상 받은 것과 비교하면 상당히 낮은 선가이다. "NANDINI"의 경우 선령 1 년이 적으나 선박컨디션이 상당히 좋지 않은 것으로 알려졌다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

한편, AFRICAN PUFFIN(56,000 DWT, BUILT 2014 MITSUI ECO)은 장기 TC BACK 또는 장기 BBC BACK 구조로 2,000-2,100 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다.

### 3. 탱커선 시장동향

탱커선 분위기는 여전히 긍정적인 것과는 멀다. 용선시장의 침체로 인해 선가하락 압박이 계속될 것으로 보여진다. 대부분의 바이어들은 선가가 바닥을 쳤을 때를 기다리며 지켜보는 분위기이다.

MR 사이즈 원유탱커선 "PHOENIX" (50,546 DWT, BUILT 2006 SPP)가 1,500 만 달러에 싱가포르 바이어에게 매각되었다. 한편, 중국 건조선인 "SEA PIONEER" (34,671 DWT, BUILT 2007 DALIAN)은 경매를 통해 1,000 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다.

케미컬 탱커선 몇 척이 거래되었다. 터키에서 건조된 "ICDAS-11" (19,984 DWT, BLT 2011 ICDAS CELIK) 과 "ICDAS-09" (19,984 DWT, BLT 2010 ICDAS CELIK)이 2,900 만 달러(척당 1,450 만 달러)에 일괄매각되었다. 또한 스테인레스스틸탱커 "GLOBAL AKER" (STST - 19,924 DWT, BUILT 2001 USUKI)은 중국바이어에게 910 만 달러에 매각되었다.

### 4. 해체선 시장동향

해체선 시장은 지난주와 마찬가지로 대형탱커선에 집중된 모습이다.

한주간 매각된 VLCC 가 4 척이며 아프리카막스 탱커선이 3 척이다. "MARITIME JEWEL" (41,074 LDT, BLT 2000)이 GAS FREE/FULL SUB-CONTINENT 딜리버리 조건으로 USD 460/LDT 에 매각되며 VLCC 중 가장 높은 선가를 보였다.

아프리카막스 탱커선 "PACIFIC PANAMA" (19,487LDT, BLT 1999) & "PACIFIC MERCHANT"(16,446 LDT, BLT 1998)는 장금상선의 선단으로 두 척 모두 상당량의 잔유병커를 포함하여 각각 USD 488/LDT 및 USD 490/LDT 에 매각된 것으로 알려졌다.

## II . ISSUE & TREND

### 1. 정부, '해운재건' 플랜 발표 연기

해운업 재건 관련 향후 구체적 플랜을 담은 방안을 발표키로 한 정부가 차일피일 미루고 있어 업계 관심이 증폭되고 있다.

지난 8일 성동·STX 조선해양 등 중견조선사 처리 방안을 밝힌 정부가 조선업 대비 해운업을 상대적으로 등한시하고 있는 것 아니냐는 우려가 나오고 있는 가운데, 그 사이 해운업계 간 갈등이 깊어지고 있다.

19일 해운업계에 따르면 정부는 당초 2월 말 이른바 '해운재건 5개년 계획'을 발표하고 우리나라 해운업 경쟁력 회복을 위한 행보를 시작할 방침이었으나 여전히 해당 계획을 내놓지 못한 상태다. 이 같은 정부 지원안을 기반으로 업계가 해운업 부활의 '골든타임'으로 지목한 올 상반기 중 대규모 선박 발주 등 글로벌 경쟁력 본격화를 가동하려 했던 기존 방침에 차질이 빚어지고 있는 것이다. 현대상선의 경우 올 상반기 중으로 유럽노선을 개척하기 위해 2만 2000TEU 급 12척과 미주노선에 투입할 1만 4000TEU 급 8척 등 총 20척의 초대형 컨테이너선에 대한 발주 계획이 정부 발표 지연으로 함께 연기됐다.

업계에선 지난 8일 발표된 성동조선 등 중견조선사 처리 방안과 함께 해운업 계획도 나올 것으로 기대를 모았으나, 결국 불발되면서 조선업 대비 해운업에 정부 관심이 소홀한 것 아니냐는 우려가 나온다. 한진해운 파산 이후 국내 1위 원양선사로 떠오른 현대상선은 '1국 1선사' 기조를 유지 중인 해운 선진국 사례에 비춰 정부의 집중 지원을 촉구하고 있다. 이에 반해 SM상선은 현대상선에 편중된 정부 지원은 결과적으로 한국 해운업이 글로벌 경쟁력에서 뒤쳐지는 결과를 초래할 것이라고 주장하고 있다.

이런 국내 해운업 상황과 달리 현재 글로벌 해운사들은 2020년 '환경규제' 이후 변화를 전망, 이에 대처하고 있다. 특히 100만 TEU 이상의 선복량 확보와 환경규제에 대한 철저한 대비 등이 글로벌 경쟁력 강화의 주 요인으로 꼽힌다. 이에 따라 최근 글로벌 해운선사들은 100만 TEU 이상 선복량 확보에 나서 M&A, 통합 작업 등을 통해 몸집을 불리고 있으며, 2년 뒤로 임박한 환경규제에 맞춰 친환경·고효율 선박에 대한 선제적 발주도 이어지고 있다.

정부의 해운업 재건 발표가 늦어진 이유로 선박금융 지원에 대한 부처 간 이견차가 거론된 가운데, 하루라도 빠른 정부 발표에 업계 촉구가 이어지고 있다.

## II . ISSUE & TREND

### 2. 글로벌 보호주의, 해운업계로 확산

자국 산업을 지키고, 육성하기 위한 보호주의가 해운업계로 번지고 있다. 인도네시아 정부가 수출산업에 자국 선사 이용을 의무화하는 규정을 제정하면서다. 인도네시아에 이어 러시아도 관련 규정 마련에 나섰다.

인도네시아 정부는 다음달 26일부터 자국의 원유와 팜유(CPO), 석탄 등을 수출할 때 인도네시아 선박을 사용해야 하는 규정을 발효한다. 지난해 10 월 말 인도네시아 무역부는 이 같은 내용의 규정을 제정했다. 여기에 화물 보험도 인도네시아 보험사를 이용할 것을 요구하고 있는 것으로 알려졌다.

예외적으로 자국 선사들의 수송 능력이 부족할 경우에만 외국 선사를 이용할 수 있다고 했다. 다만, 예외 조항의 기준과 절차는 없는 것으로 알려졌다. 러시아도 북극해 항로에서 탄화수소화물을 실을 수 있는 선박을 자국 선박으로 제한하는 내용의 규정을 제정할 움직임이다.

일반적으로 보호주의는 자국의 제조산업을 보호하기 위한 무역거래에 적용됐다. 도널드 트럼프 미국 대통령이 세탁기와 태양광, 철강 등 제조산업을 보호하기 위해 세이프가드와 무역확장법 232 조 등을 적용한 것과 같다. 반면 해운업이나 항공업 등 운송산업에서 보호주의는 초기에 관련 산업 육성을 제외하곤 유지하지 않고 있다는 게 업계 설명이다.

국내에서는 지난 1967년부터 해운산업 육성을 위해 '화물유보제도'를 도입해 특별한 이유가 없는 한 외국선이 아닌 국적선을 이용토록 제한했었다. 그러나 국적 선사들의 경쟁력이 강화되면서 지난 1995년 이 제도는 폐지됐다.

이와 관련 최근 국내에서도 해운산업 재건을 위해 국적 선사들의 적취율(국내 화주가 국내 선사에게 화물을 맡기는 비율)을 높이는 정책을 펴고 있다. 때문에 일각에서는 자유무역의 기본을 흔드는 것이 아니냐는 우려가 나온다.

앞서 지난달 13 일 해양수산부와 한국무역협회, 대한상공회의소, 한국선주협회 등은 '국민경제 발전을 위한 무역·상공·해운 상생 업무협약'을 체결한 바 있다. 수출입 화물의 국적선 수송 확대 등을 골자로 하고 있다. 이는 한진해운 파산 후 국적 선사에 대한 신뢰도가 추락하면서, 국내 화주들도 외국 선사들을 이용하고 있기 때문이다.

## II . ISSUE & TREND

해양수산부는 현 30% 수준의 적취율을 최대 50%까지 끌어올리겠다는 계획을 세우고 있다. 한국선주협회는 액화천연가스(LNG)와 원유, 철광석 등 전략물자의 적취율은 100%까지 끌어 올려야 한다고 주장하고 있다.

하지만 트럼프 미 대통령의 보호무역주의가 무역전쟁을 야기하고 있는 것처럼 해운산업의 보호주의는 한국과 같은 수출입 의존도가 큰 국가에는 치명타가 될 수 있다. 아울러 인도네시아와 같이 강제성을 갖는 경우 수입 국가에서의 반발을 불러올 수 있다. 실제로 인도네시아에서 석탄을 2 번째로 많이 수입하고 있는 일본은 지난달 국제해운회의소(ICS)를 통해 이 문제를 제기했다.

업계 관계자는 "인도네시아 해운업계에 대한 보호주의에 대해 글로벌 선사들과 화주들의 반발이 있는 상황"이라며 "주요 자원을 수입하는 한국은 해운산업의 보호주의가 확산할 경우 국적 선사보다 비싼 비용을 내고 자원을 수입해야 하는 상황이 올 수 있다"고 말했다.

### 3. 中, 올해도 철강 구조조정...'좀비' 없애고 고급화 재편

세계 최대 철강 생산국가인 중국이 올해도 생산 능력을 대폭 감축하는 철강 구조조정을 지속한다. 철강업계에서는 중국 정부가 허가를 받지 않고 저가 철강재를 생산하는 좀비 기업을 대거 퇴출하고 유럽·일본·한국 등과 경쟁할 수 있는 주요 철강업체 위주로 산업을 재편할 것이란 전망이 나온다.

중국 허베이(河北)성 정부는 지난 8 일 올해 철강 생산능력을 제철 1000 만톤, 제강 1000 만톤 등 총 2000 만톤 감축한다는 내용을 발표했다. 허베이성은 중국 내에서도 철강 생산량이 가장 많은 지역이다.

허베이성은 2013 년부터 작년까지 1 억 3400 만톤 규모의 생산 능력을 줄였는데, 이번에 3 개년 계획을 새로 발표하면서 추가 감축을 선언했다. 지난해 허베이성에서 생산한 철강은 중국 전체 생산량의 23%인 1 억 9120 만톤이다. 허베이성은 지난 5 년 동안 좀비 공장 8 곳을 퇴출한 데 이어 올해도 3 곳을 추가로 폐쇄하고 신규 공장 증설도 금지할 계획이다.

허베이성이 철강 생산능력 감축에 나선 이유는 환경 문제 때문이다. 중국 수도인 베이징(北京)을 둘러싼 허베이성은 중국 내에서도 대기 오염이 가장 심한 곳으로 꼽혔다. 이에 중국은 겨울 난방철 대기오염 개선을 위해 지난해 11 월 15 일부터 이달 15 일까지 철강 감산 정책을 추진하고 있다.

## II . ISSUE & TREND

이 기간 동안 베이징, 텐진(天津)과 허베이성 26 개 도시는 철강 공장 가동률을 50% 아래로 낮췄다. 허베이성에 있는 탕산(唐山)시는 동절기 감산 기간이 끝나는 다음 날인 16일부터 11월 14일까지 추가로 공장 생산을 제한하기로 했다.

중국 정부가 철강 구조조정에 나서고 있지만, 노후화로 이미 가동을 멈춘 곳이나 허가 받지 않은 공장 위주로 폐쇄하기 때문에 조강 생산량은 큰 변화가 없다. 지난해 중국 조강 생산량은 8억 3170톤으로 전년 대비 오히려 5.7% 늘었다.

중국 철강업계는 도널드 트럼프 미국 대통령이 모든 수입산 철강재에 관세 25%를 부과하기로 한 것보다 자국 내 공급과잉 축소 정책을 더 우려하고 있다. 미국이 수입하는 철강 가운데 중국이 차지하는 비중은 2.9%에 그칠 뿐 아니라 중국이 수출하는 철강 중 미국이 차지하는 비중은 1%에 불과하기 때문이다.

리커창 중국 총리는 전국인민대표대회 업무보고에서 올해 3000만톤 규모의 철강 설비 감산 계획을 발표하면서 철강 구조조정에 박차를 가하고 있다. 중국은 2015년에 5000만톤, 2016년에 6500만톤을 각각 줄인 바 있다. 철강업계 관계자는 “중국이 장기적으로 고급강 생산하는 업체 위주로 산업이 재편되면 한국 업체의 강력한 경쟁상대가 될 수 있다”고 했다.

### 4. 현대상선 등 해운사 10곳 폐선보조금 지원신청

현대상선, SK 해운, 폴라리스쉬핑, 팬오션, 고려해운을 비롯한 국내 10개 해운사들이 정부가 노후화가 심각한 선박을 폐선하고 신규 선박으로 교체를 지원하기 위해 국가보조금 43억원을 지급키로 하면서 노후선박 폐선보조금 지급신청을 하였다.

최대 24척 규모로 선령 20년 전후 노후선박을 폐선하고 친환경 선박으로 교체를 도와 국제해사기구(IMO)의 환경규제 강화에 빠르게 대응할 수 있게 하기 위한 조치다. 일각에서는 국내 조선업체로 발주하는 한국 선사들에 혜택을 부여하는 등 해운사들이 자국으로 발길을 돌릴 수 있는 보완책 마련이 필요하다는 목소리도 흘러 나온다.

13일 해양수산부에 따르면 국내 10개 해운사가 노후선박 폐선 보조금 지급을 신청했다.

## II . ISSUE & TREND

올해 1 월~2 월 두 달간 해운사들을 대상으로 진행한 노후선박 폐선 보조금 신청 규모는 척수기준으로 고려해운 12 척, 장금상선 2 척, 장금마리타임 2 척, 천경해운 2 척, 현대상선, 폴라리스쉬핑, SK 해운, 팬오션, KSS 해운, 현대글로벌비스가 각 1 척씩이다.

강화되는 환경규제에 따라 전 세계 해운업계의 노후선박 폐선속도는 빨라지고 그 규모도 확대될 것으로 보인다.

국제해사기구(IMO)는 오는 2020 년부터 선박연료의 황 함유량을 0.5% 이내로 줄이는 환경규제를 적용할 계획이다.

이 규제를 충족하지 못하는 선박은 운항할 수 없게 된다. 국내 선박 976 척 중 선령 20 년 이상인 선박은 242 척이다. 이들 선박은 온실가스 배출등급을 최대효율(A)부터 최소효율(G)까지 나눌 시 'D 등급' 이하로 해운사들은 선령 20 년 전후 선박에 대해 폐선에 나서고 있다.

해수부 관계자는 "보조금을 지원받으면 해운사들은 폐선 보조금을 선박 발주자금으로도 활용할 수 있을 전망이다"라며 "올해 보조금은 43 억원으로 편성됐으며 이 정도 규모로는 대형선박 1 척, 중소형선박 3 척 정도의 폐선이 가능할 것으로 예상된다"고 말했다.

업계는 일단 정부의 노후선박 폐선보조금 지원을 기대하고 있다. 다만 부족한 보조금 예산액 탓에 노후선박 폐선 이후 국내 발주로 이어질지에 대해서는 의문이 제기된다.

해수부는 오는 3 월 선박 관련 기관 및 금융 기관 등 국내 전문가들을 구성해 노후선박 폐선지원을 위한 심사위원회를 구성해 심사를 통해 오는 4 월 최종 대상자를 선정한다는 방침이다.

해수부 관계자는 "노후선박 폐선 지원 신청 시 선박 발주로 이어져야만 폐선보조금 지원한다는 방침을 밝힌바 있다"며 "신청 시 해운사들에 친환경 선박 발주 계획들을 적게 했는데 심사를 거쳐 최종적으로 보조금을 지원받을 해운사들을 선정할 예정"이라고 말했다.

국내 조선사로의 발주는 해운사들의 결정에 맡기기로 했다. 일각에서는 앞으로 국내 조선사로 발주하는 해운사들에 일정 부분의 혜택을 부여하는 등 앞으로 해운사 들의 자국 발주를 점차 확대해 나가야 한다고 강조했다.





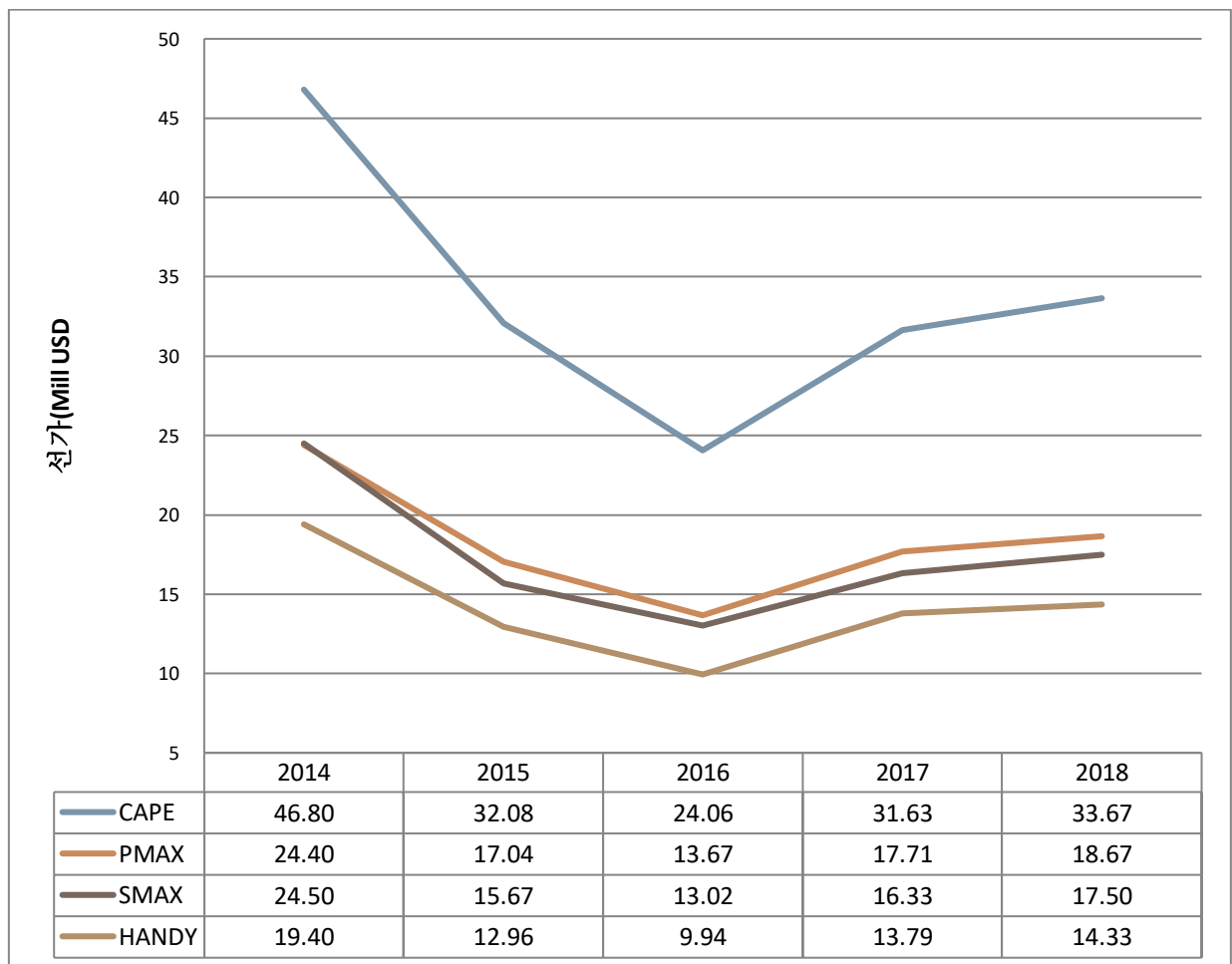
### III . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Capesize 180K</b>	46.80	32.08	24.06	31.63	33.67
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	6.46%
<b>Panamax 76K</b>	24.40	17.04	13.67	17.71	18.67
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	5.41%
<b>Supramax 56K</b>	24.50	15.67	13.02	16.33	17.50
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	7.14%
<b>Handysize 32K</b>	19.40	12.96	9.94	13.79	14.33
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	3.93%

#### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

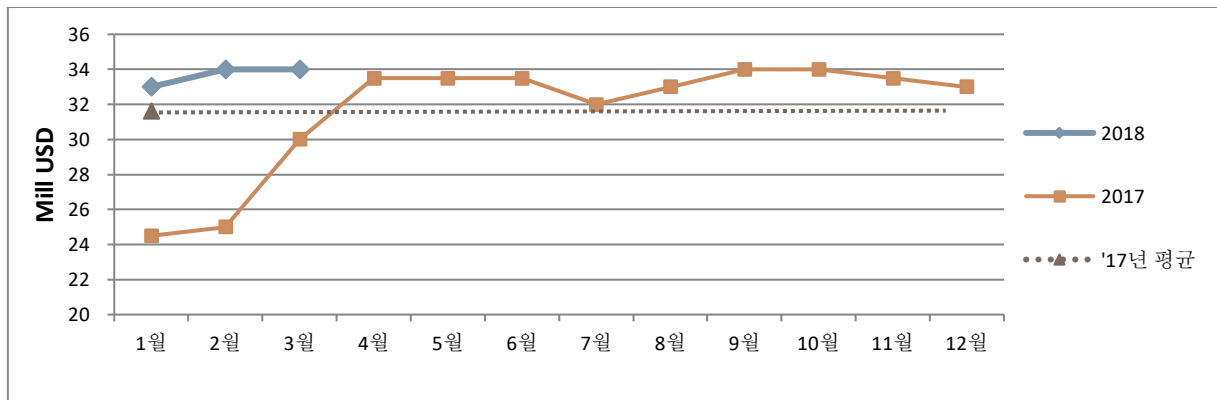




## III. BULK CARRIER

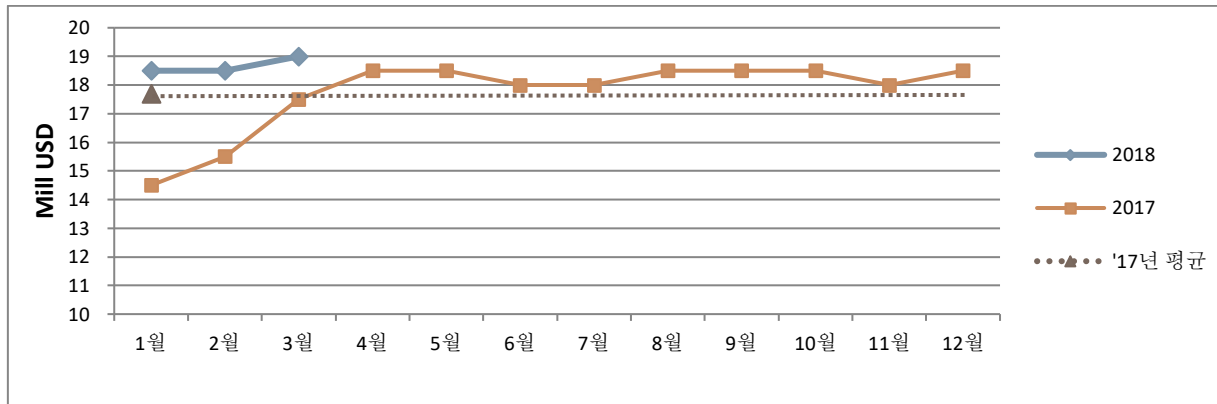
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00				33.67
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%				-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%				6.5%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00				18.67
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%				-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%				5.4%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50	17.50				17.50
		전월대비	0.0%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	20.7%	16.7%	9.4%				7.1%
	HNDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00				14.33
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%				-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%				3.9%
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

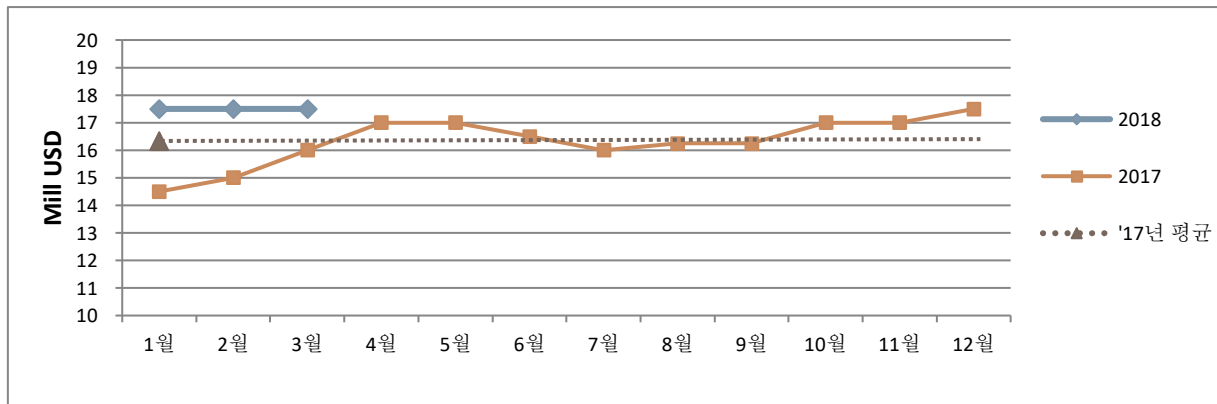


### III . BULK CARRIER

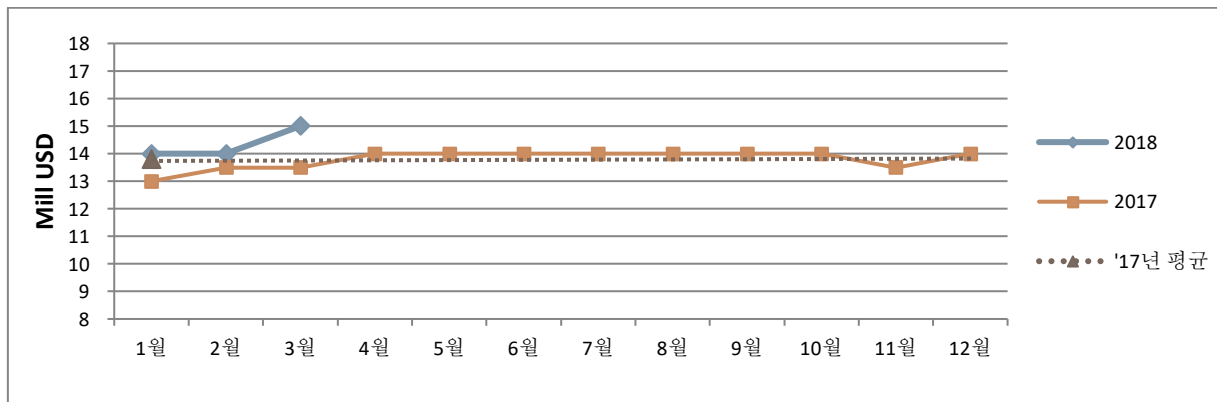
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

#### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYP E	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	OCEAN INTEGRITY	81,502	2015	CHINA	B&W		24	Greek buyer, bwts fitted
BC	MYRMIDON	73,390	1997	KOREA	B&W		7.1	Chinese buyer
BC	NANDINI	56,071	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	12.3	Greek buyer
BC	AFRICAN PUFFIN	55,863	2014	JAPAN	B&W	C 4x30t	20	undisclosed buyer, incl. 2 yrs TC back, bwts fitted
BC	OCEAN PREFECT	53,035	2003	JAPAN	B&W	C 4x30t	9	undisclosed buyer
BC	NORD SEOUL	36,781	2010	VIETNAM (KOR)	B&W	C 4x30t	11	undisclosed buyer
BC	NORTHERN LIGHT	28,300	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.6	Greek buyer, log fitted
BC	ADAKENT	9,187	2002	TURKEY	B&W	C 3x20t	2.2	undisclosed buyer

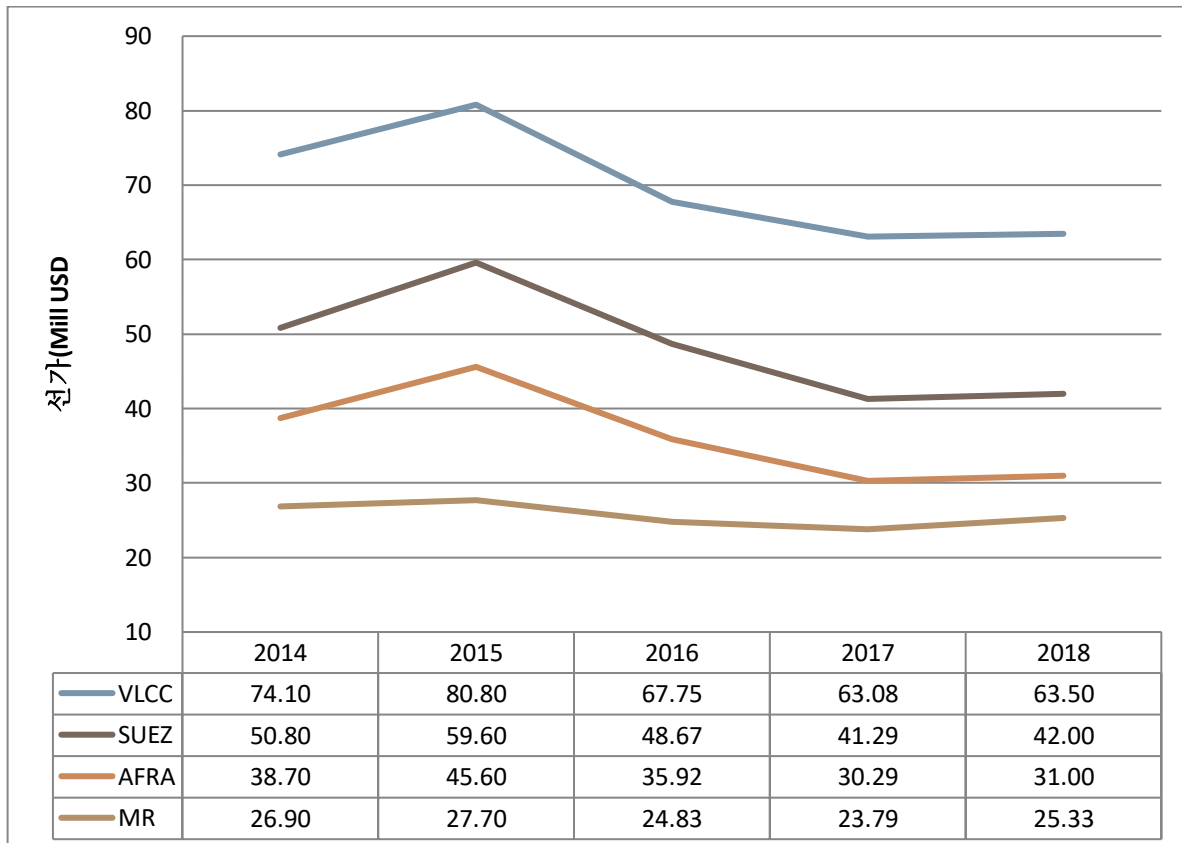
## IV. TANKER

(◆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	25.33
	2%	3%	-10%	-4.2%	6.5%
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 : %)

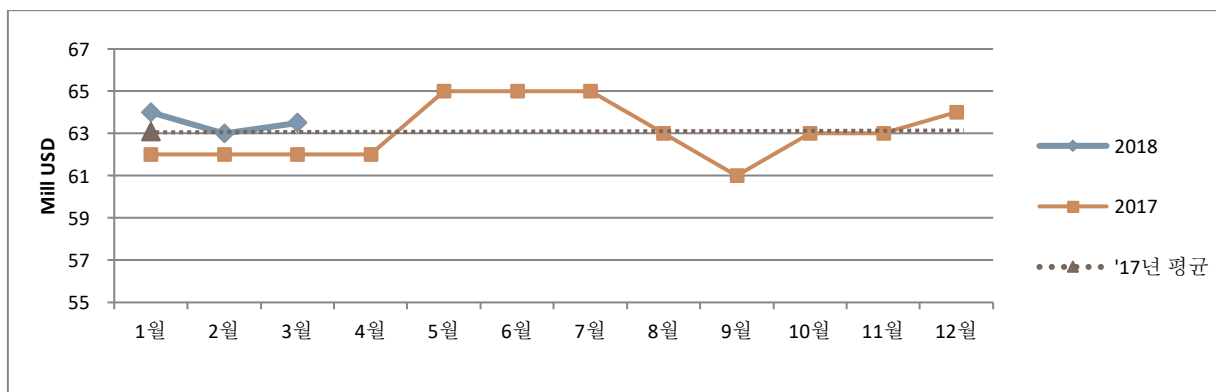




## IV. TANKER

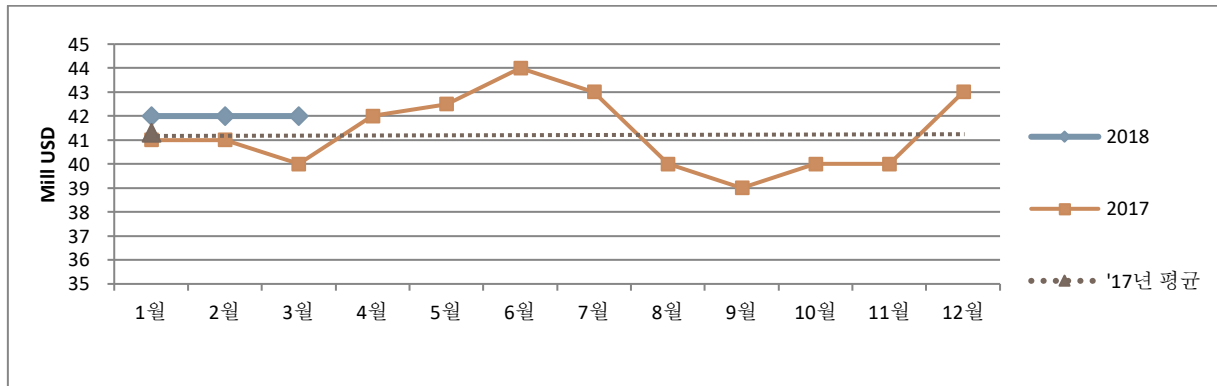
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	63.50				63.50
		전월대비	0.0%	-1.6%	0.8%				-
		전년대비	3.2%	1.6%	2.4%				0.7%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.00				42.00
		전월대비	-2.3%	0.0%	0.0%				-
		전년대비	2.4%	2.4%	5.0%				1.7%
	AFRA 105K	선가	32.00	30.00	31.00				31.00
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%				-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%				2.3%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00				25.33
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%				-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%				6.5%
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

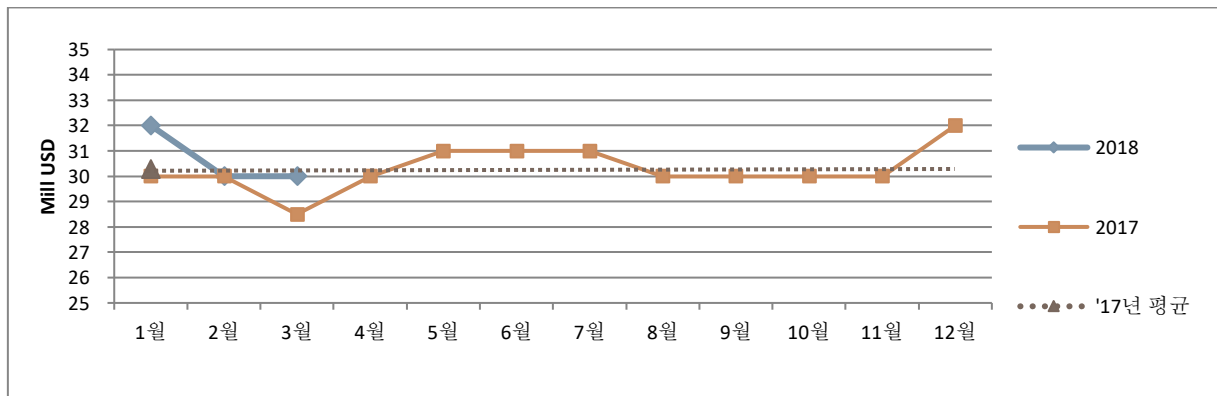


## IV. TANKER

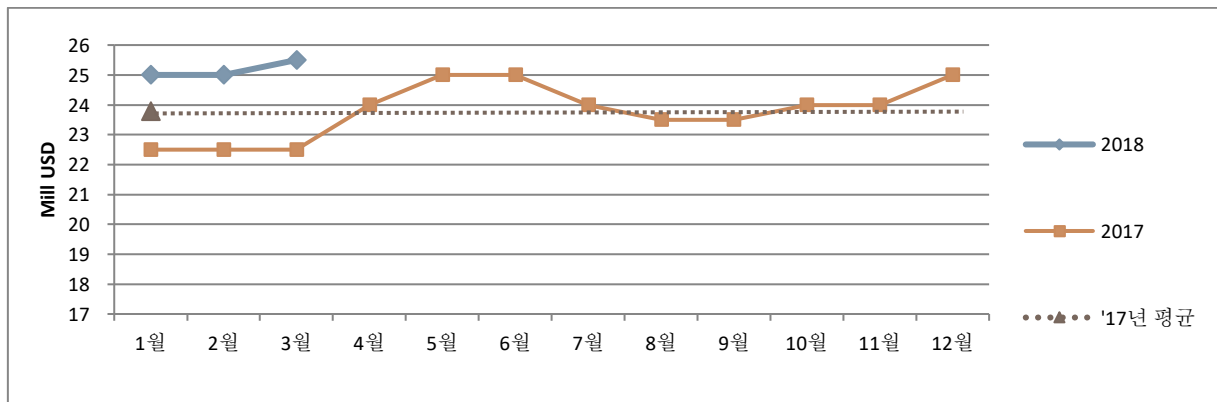
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K



## IV. TANKER

### IV-1. Tanker Sales Reported

#### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PHOENIX	50,546	2006	KOREA	SULZ		15	Singaporean Buyer
OIL/CH EM	SEA PIONEER	34,671	2007	CHINA	B&W	2&3	10	Auction sale, undisclosed buyer
OIL/CH EM	ICDAS-11	19,984	2011	TURKEY	B&W	2&3	14.5	Canadian buyer (Woodward Group)
OIL/CH EM	ICDAS-09	19,984	2010	TURKEY	B&W	2&3	14.5	
OIL/CH EM	GLOBAL AKER (stst)	19,924	2001	JAPAN	B&W	2&3	9.1	Chinese buyer

#### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	FRANCOISE GILOT	17076	2005	CHINA	B&W	1345	TEU	6.6	German buyer(MPC)
CONT	HANSA RONNEBURG	23108	2004	CHINA	B&W	1740	TEU	8.5	Singaporean buyer
CONT	SIMA PRIDE	17226	2005	GERMAN Y	B&W	1223	TEU	7.2	German buyers (MPC)
CONT	SIMA PRESTIGE	17226	2005	GERMAN Y	B&W	1223	TEU	7.4	
CONT	SIMA PERFECT	17281	2005	GERMAN Y	B&W	1223	TEU	7.2	
CONT	SIMA SAPPHIRE	20291	2006	GERMAN Y	B&W	1440	TEU	9	
CONT	SIMA SADAF	20335	2007	GERMAN Y	B&W	1440	TEU	10.1	



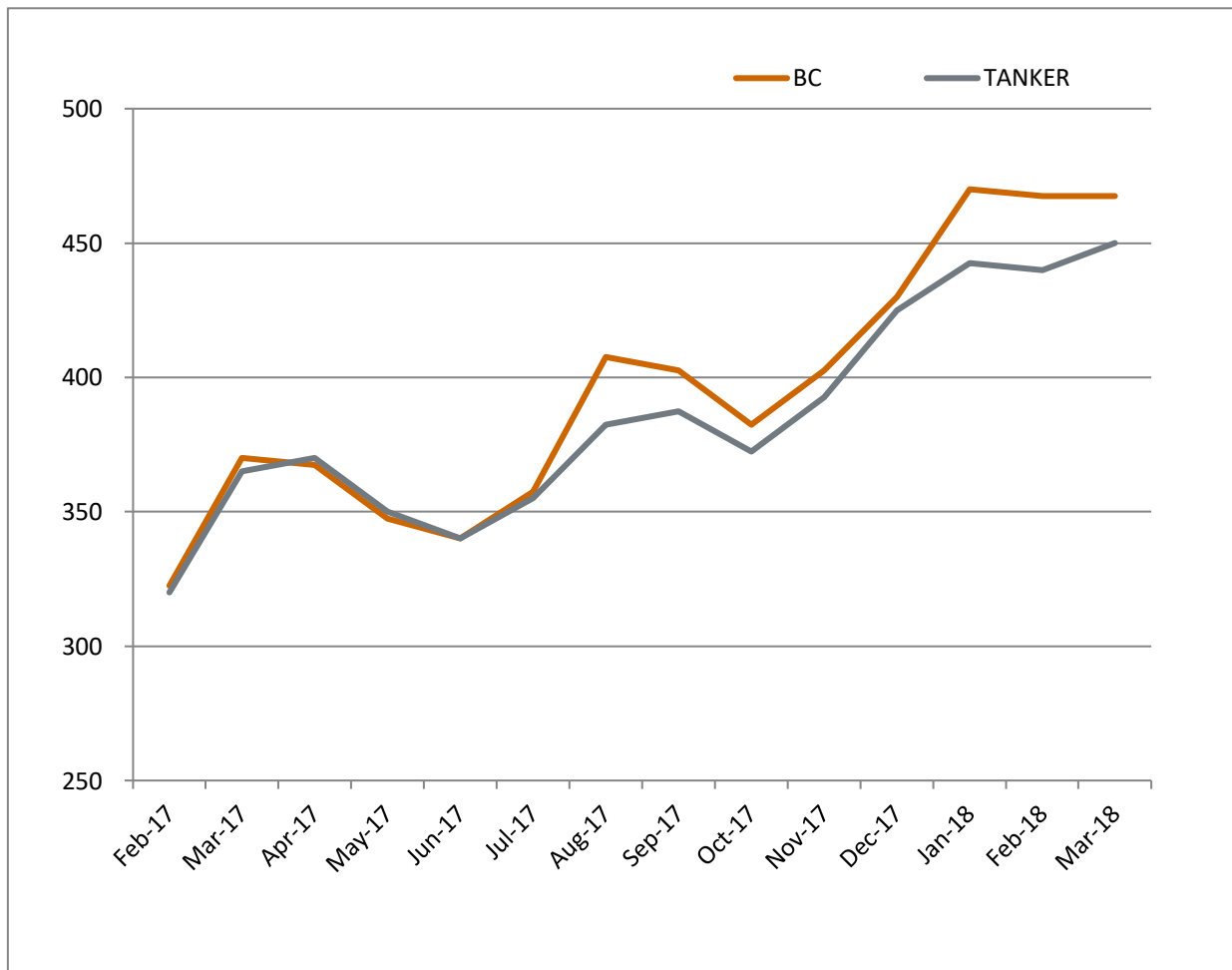


## V. DEMOLITION

### 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 3 월	2018 년 3 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	2.3%	23.3%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	468.33	26.3%	370.00	467.50	0.0%	26.4%

❖ 기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



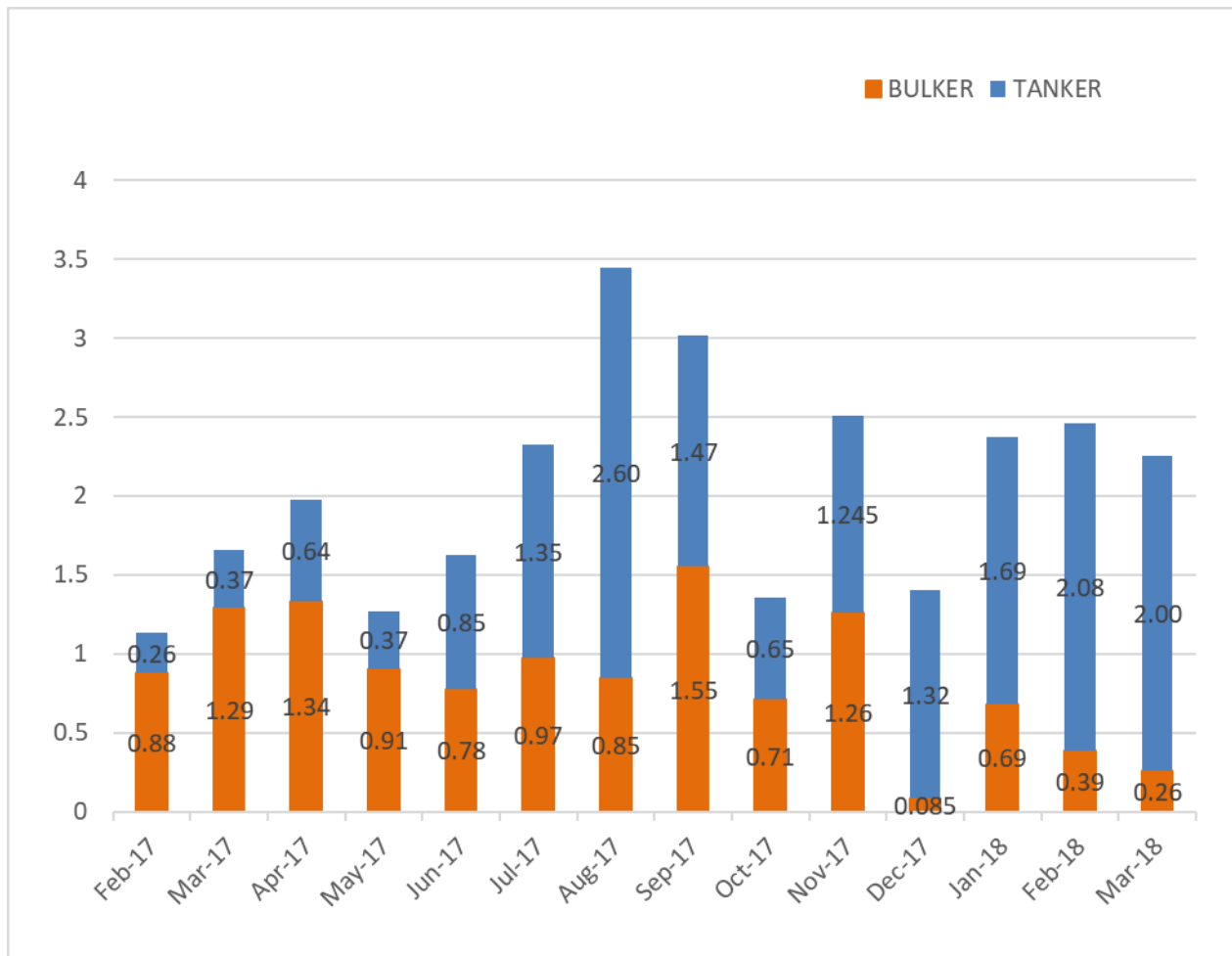


## V. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적			2017 년 3 월		2018 년 3 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	5.77	50.3%	50	44.2%	0.37	9	2.00	440.0%	10	11.1%
BC	11.74	292	1.33	11.3%	23	7.9%	1.29	36	0.26	-79.9%	4	-88.9%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



## V . DEMOLITION

### V-1. Demolition Sales Report

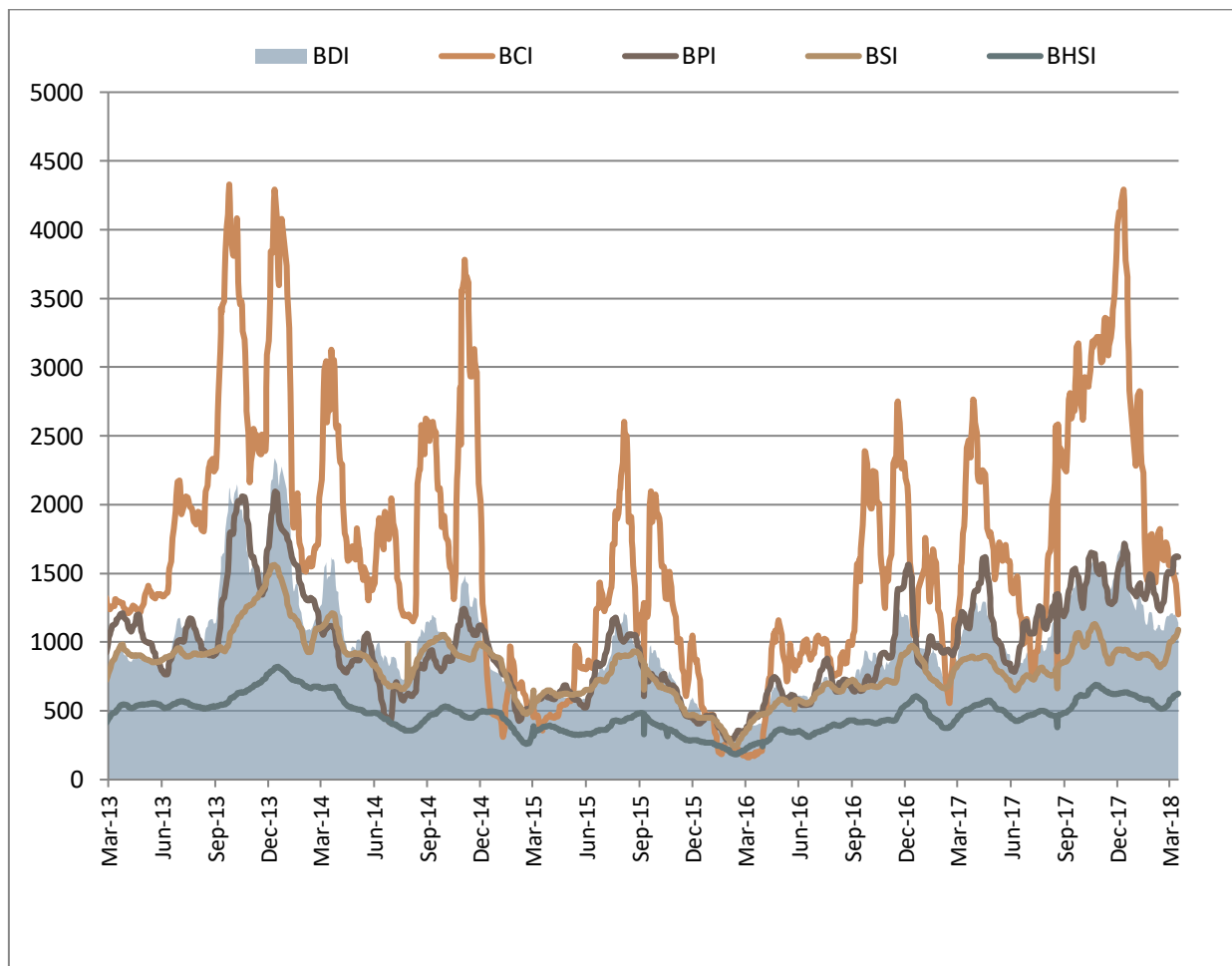
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE	REMARKS
BC	VRINDA (geared)	69,221	9899	1997	JAPAN	B&W	450	As is COLOMBO
TAN KER	DS VADA	309,636	42295	1996	KOREA	B&W	442	As is UAE, incl ROB 500ts
TAN KER	MARITIME JEWEL	299,364	41733	2000	KOREA	B&W	460	full sub-conti option, gas free for hotwork,
TAN KER	SHINYO KANNIKA	281,395	38141	2001	JAPAN	SULZ	450	As is COLOMBO
TAN KER	NEW FRIENDSHIP	279,999	38698	1999	JAPAN	SULZ	459	As is KHOR FAKKAN
TAN KER	PACIFIC PANAMA	109,693	19487	1999	CHINA	SULZ	488	undisclosed buyer, incl. some ROB
TAN KER	PACIFIC MERCHANT	105,176	16446	1998	KOREA	B&W	490	full sub-conti option, incl. ROB 635/875ts
TAN KER	ARAL SEA	104,884	16381	1999	KOREA	B&W	435	As is SINGAPORE, incl ROB 400 ts



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2018-03-15	2018-03-09	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1143	1201	▼-58.00	2337	290
BCI	1203	1479	▼-276.00	4329	161
BPI	1618	1615	▲3.00	2096	282
BSI	1091	1032	▲59.00	1562	243
BHSI	627	611	▲16.00	821	183





## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	372.00	▲3.50	353.00	▲5.50	352.50	▲10.00
IFO180	399.50	▼-1.00	382.00	▲7.00	416.00	▲6.50
MGO	587.50	▲2.00	547.50	▼-3.00	587.50	▲5.00

❖ 기준일 : 3 월 16 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2018-03-16	2018-03-09	CHANGE
미국달러	1065.80	1068.40	▼-2.60
일본엔(100)	1002.59	1005.03	▼-2.44
유로	1311.57	1315.68	▼-4.11
중국위안	169.04	168.89	▲0.15

❖ 최초고시, 매매기준율기준

## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
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	- <a href="http://www.chinamaritime.com.cn/en/">http://www.chinamaritime.com.cn/en/</a>



## 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