

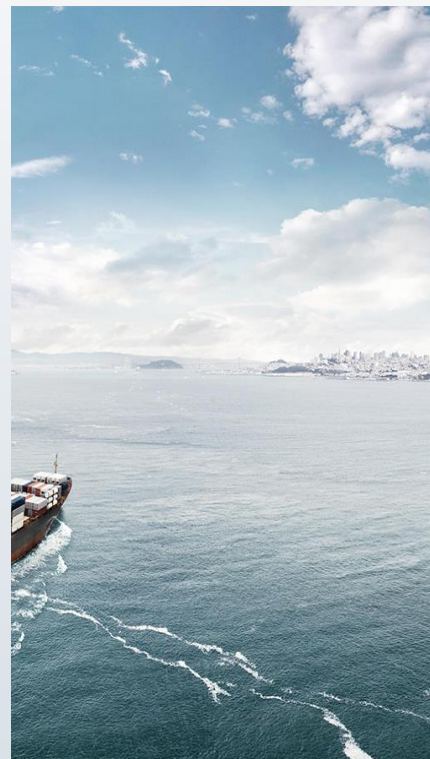


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.196

Updated April 24, 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	18
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

국내 신조선 시장은 올해 들어 꾸준히 수주실적을 내면서 1분기 글로벌 선박주수점유율 1위를 차지했다. 올해 1분기 국내 조선사들의 누적 수주량은 263만 CGT로 파악된다. 경쟁국인 중국 196만 CGT, 일본 80만 CGT를 제치고 수주점유율 1위를 차지했다. 올해 국내 조선사들이 수주한 물량의 경우 컨테이너, LNG, LPG 선박 등이 주를 이루고 있다. 전년도 신조선 발주 물량 중 70%가 탱커와 벌크 중심이었다면 올해부터는 LNG와 LPG, 컨테이너선의 비중이 40%까지 확대되고 있다.

하지만 해양플랜트 사업은 위기가 지속되는 듯 하다. 각 사별 해양플랜트 수주잔량을 보면 현대중공업은 지난 2014년 하반기 수주한 아랍에미리트(UAE) 나스르 프로젝트를 올해 7월 인도하고 나면 해양플랜트 일감은 아예 없다. 삼성중공업은 총 5개의 해양플랜트 프로젝트를 진행 중에 있다. 현재 거제조선소에서 패트로나스의 FLNG(부유식 LNG 생산설비, 15억달러), BP의 매드독II FPU(부유식 해양 생산설비, 13억달러), 잠비크 코랄 FLNG(25억달러)를 건조 중이며 나이지리아에서 에지나 FPSO(30억달러), 호주에서 익시스 CPF(해양가스설비, 32억달러) 프로젝트를 진행하고 있다. 대우조선해양은 27억달러 규모 텡기즈셰브로일(TCO) 원유생산 플랜트 프로젝트가 남아있을 뿐이다.

2. 벌크선 시장동향

한주간 벌크선 거래는 수프라막스 사이즈에 집중되었다. 특히, 중국을 포함한 극동 바이어들의 움직임이 활발하다. 스키피오벌커스가 4척의 'DOLPHIN 57'타입 수프라막스 벌크선을 매각하였다. "E TRACER" (BUILT 2011), "E TRADER" (BUILT 2010), "E TRANSPORTER" (BUILT 2010), "E TRAVELLER" (BUILT 2011) (ALL C.57,000 DWT, YANGZHOU GUOYU SB, C4X36T) 4척으로 총 4,600만 달러에 중국 바이어에게 일괄매각 되었다. 수프라막스 자매선 "WHITE DIAMOND" 및 "BLUE DIAMOND" (53,538 DWT, BUILT 2008, HA LONG SB, C4X36T) 역시 중국바이어에게 척당 980만 달러에 매각되었다.

케이프 부문에서 독일의 "VOGERUNNER"(176,868 DWT, BUILT 2008 NAMURA)가 한국선주에게 2,400만달러 혹은 2,250만 달러에 매각된 것으로 알려졌다. 그 외, 캄사르막스 "ORANGE TRUTH" (83,051 DWT, BUILT 2006 TSUNEISHI, JAPAN)가 중국바이어에게 1,380만 달러에 매각되었다. 파나막스 "ETERNAL GRACE" (76,585 DWT, BUILT 2006 IMABARI)가 이번주 매각을 진행하여 1,360만 달러에 그리스바이어에게 매각된 것으로 알려졌다. 앞서 선령 1년더 많은 "DOUBLE PROSPERITY" (76,633 DWT, BUILT 2005 IMABARI)가 1,250만 달러에 매각된 것으로 알려졌으나 성약으로 이어지지 못한 것으로 파악된다.

I . MARKET OVERVIEW

3. 탱커선 시장동향

원유와 제품유 운임시장은 대부분의 항로에서 일일운임 USD 10,000 을 넘지 못하고 있으며, 중고선 거래 역시 제한적이다.

아프라막스 탱커선 "BM BREEZE" (105,387 DWT, BUILT 2008 SUMITOMO)가 1,800 만 달러에 극동바이어에게 매각된 것으로 알려졌다. 한편 MR 탱커선 "SIPEA" (37,320 DWT, BUILT 2007 STX KRS)는 베트남 바이어에게 1,120 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다. 비슷한 사이즈에 선령이 3 년 많은 "ROSITA" (38,140 DWT, BUILT 2004 STX KRS)은 지난주 1,000 만 달러에 매각된 바 있다.

4. 해체선 시장동향

마침내 파키스탄 정부가 탱커선 수입규제를 해제하는데 동의했다는 소식이다. 2016 년 말 연이은 탱커선 폭발사고로 탱커선 수입이 중단된 지 거의 18 개월만에 다시 재개되는 것이다.

파키스탄의 탱커선 수입재개에 대한 정식 발표는 이번주 말정도에 발표될 것으로 예상되며, 새로운 안전규정이 포함될 것이다. 인도/방글라데시와 마찬가지로 화물창의 'Gas Free for hot work' 상태가 요구될 것이다.

상당히 오래 기다려왔던 뉴스이긴 하지만 당장 해체선가를 끌어올릴 정도로 급격한 영향은 아직 없어 보인다. 하지만 탱커선 수요처가 늘어난 만큼 긍정적인 영향이 꾸준히 이어질 것으로 기대된다.

II . ISSUE & TREND

1. 수출입은행장, 해운 사장단과 회동..."올해 8 천억+A 지원"

은성수 수출입은행장은 지난 20 일 은행회관에서 10 개 해운사 대표, 선주협회 임원들과 조찬 회동해 올해 8 천억원 이상의 자금 공급을 약속했다. 회동에 참석한 해운사는 현대상선[011200], 장금상선, 고려해운, 흥아해운, 팬오션, 대한해운, 폴라리스쉬핑, SK 해운, 동아탱커, KSS 해운이다.

수은은 올해 국내 해운업에 대출과 보증 등으로 8 천억원을 공급하겠다고 밝혔다. 선박구매자금, 운영자금, 리파이낸싱(대환 대출) 등의 용도다. 은 행장은 "해운 금융의 시장 실패를 보완하고 해운업 재건에 일조하기 위해 자금을 배정할 것"이라며 "친환경·고효율 선박 발주 지원도 확대할 것"이라고 말했다.

이번 회동은 정부가 지난 5 일 발표한 '해운 재건 5 개년 계획'의 연장선이다. 한진해운 청산 이후 위축된 해운업을 되살리기 위해 3 년간 국적선사에 선박 200 척 발주를 정부가 지원하는 게 계획의 골자였다. 해운사 대표들은 정부의 지원 계획과 오는 7 월 설립되는 해양진흥공사에 기대감을 보였다고 배석한 수은 관계자가 전했다. 이들은 "글로벌 시황의 회복이 늦어져 해운사의 수익성 개선이 불투명하다"며 "민간 은행들은 2013 년부터 해운업 지원을 축소해 이중고를 겪는 상황"이라고 지적했다.수은은 민간 은행들을 대신해 해운업을 적극적으로 지원, 선박 확충으로 해운사의 경쟁력을 강화하고 조선소 일감을 확보하는 동시에 수출입 물류비용을 절감하는 선순환 구조를 기대했다.

은 행장은 "국가기간산업인 해운·조선의 동반 성장을 위해 두 산업에 대한 균형 잡힌 지원을 할 것"이라고 말했다.

2. 장금·고려·천경해운, 국내 조선사에 선박 발주 추진

장금상선과 고려해운, 천경해운이 일감 부족에 허덕이는 국내 조선업계에 선박 발주를 추진하고 있어 업계에 절실했던 조선·해운 상생협력이 이뤄질지 관심이 몰리고 있다.

장금상선은 국내 조선사인 현대미포조선에 1,800TEU 급 컨테이너선, 고려해운과 천경해운은 대선조선에 각각 700TEU 급 컨테이너선 발주를 추진중이다. 이들 선사는 올해 안에 선박 발주를 단행할 예정이다.

23 일 해양수산부에 따르면 장금상선, 고려해운, 천경해운이 해수부로부터 노후선박의 폐선보조금 43 억원을 지급받는다. 앞서 해수부는 지난 1~2 월 두달간 노후선 폐선 및 친환경선박 신조 지원을 위해

II . ISSUE & TREND

이들 선사를 비롯해 장금마리타임, 현대상선, 폴라리스쉬핑, SK 해운, 팬오션, KSS 해운, 현대글로벌비스 등 국내 10 개 선사로부터 보조금 지원 신청을 받았다. 해수부는 이들 선사를 대상으로 보조금 지급을 위한 전문심사위원회를 구성, 지난 3 월 한달간 심사를 거쳐 장금상선, 고려해운, 천경해운을 최종 지원대상으로 선정했다.

정부는 당초 노후선 폐선이 신조선 발주로 이어져야만 보조금을 지급한다는 방침을 밝힌 만큼 이들 선사가 조선사와 건조계약을 체결할 경우 보조금의 70%를, 실제 선박 건조에 착수할 경우 나머지 30%를 지급할 예정이다. 이에 따라 장금상선은 8,680GT 급 광탄운반선을 폐선하고 현대미포조선에 18,000GT 급 컨테이너선 발주를 추진한다. 장금상선이 발주를 추진하는 18,000GT 급 컨테이너선은 1,800TEU 급 컨테이너선으로 추정된다. 1,800TEU 급 선박은 극동아시아 운항에 최적화된 선형이며 방콕항에 입항할 수 있는 최대 선형이기 때문에 '방콕막스'로도 불린다.

고려해운과 천경해운은 각각 3,980GT 급 컨테이너선과 4,346GT 급 화물선(잡화선)을 폐선하고, 대선조선에 7,800GT 급 컨테이너선 1 척씩을 발주할 예정이다. 고려해운과 천경해운이 발주하려는 7,800GT 급 컨테이너선은 700TEU 급 컨테이너선으로 추정된다. 천경해운의 경우 700TEU 급 컨테이너선 1 척을 추가 발주할 수 있는 보조금을 추가로 지급받을 예정이다.

3. 美 규제당국 발목에... 中 국영 해운사 코스코, 홍콩 오리엔트 인수 '빠걱'

중국 국영 해운사 코스코의 홍콩 해운사 오리엔트오버시즈(OOCL) 인수합병(M&A) 계획이 미국 규제당국의 승인 지연으로 빠걱거리고 있다. OOCL 은 미국 최대 컨테이너 처리시설인 롱비치컨테이너터미널을 운영하고 있는데 이 터미널이 중국에 넘어가는 건 안보 측면에서 문제가 있다는 게 미 규제당국의 우려다. 코스코는 OOCL 인수를 위해 아예 터미널 운영권을 포기하는 방안도 고려하고 있다고 월스트리트저널이 20 일(현지시간) 보도했다.

코스코는 지난해 7 월 세계 최대 항만운영사인 상하이국제항무와 공동으로 OOCL 지분 68.7%를 총 63 억달러에 인수하기로 했다. 인수 작업이 완료되면 코스코는 OOCL 지분 58.8%를, 상하이국제항무는 9.9%를 보유한다.

II . ISSUE & TREND

코스코는 세계 4 위, OOCL 은 세계 7 위 해운사다. 코스코가 OOCL 을 인수하면 덴마크의 머스크, 스위스의 MSC 에 이어 세계 3 위 해운사로 올라선다. 미국 수입품의 11.8%(세계 2 위), 수출품의 8.5%(세계 3 위) 물동량을 차지할 수 있다.

하지만 미 규제당국 승인이 이뤄지지 않고 있다. OOCL 은 미국에 사업부를 두고 있어 미 재무부, 국방부 등 17 개 정부 부처가 참여하는 외국인투자심의위원회(CFIUS) 심사를 받아야 한다. OOCL 이 운영권을 갖고 있는 롱비치터미널은 미국에서 많은 물동량을 처리하는 곳 중 하나로, 가장 자동화된 터미널이다. 미 정부는 중국 기업이 이 터미널을 운영하는 데 대해 우려를 제기하며 이번 M&A 승인을 거부하고 있다. 미·중 통상전쟁이 M&A 의 발목을 잡고 있다는 관측도 있다.

코스코는 오는 6 월까지 M&A 를 마치기 위해 터미널을 매각하는 방안도 고려하고 있다. 코스코 고위 관계자는 “롱비치터미널은 중요한 자산이지만 계약 체결에 걸림돌이 되고 있다”며 “CFIUS 관계자를 만나 터미널을 처분하거나 쪼개는 방안을 제안했다”고 말했다.

트럼프 행정부는 보호주의를 강화하면서 중국 자본의 미국 투자를 제한하고 있다. CFIUS 는 지난해 중국 자본의 M&A 거래 10 건을 불허했다. 최근 미 상무부는 미국 기업이 7 년간 중국 통신장비업체 ZTE 와 거래하는 것을 금지했다.

4. 해운 재건, 선사간 '통합'에서 해법 찾나

이달 '해운재건 5 개년 계획'을 발표한 정부가 국적선사들의 경쟁력을 끌어올리기 위해 선사간 통합 카드를 꺼낼지 업계의 관심이 쏠리고 있다. 공급과잉에 따른 항로 구조조정을 넘어 보다 높은 차원의 구조조정을 요구하는 목소리가 높기 때문이다.

23 일 한국기업평가에 따르면 현대상선 아시아역내, SM 상선 아시아역내, 고려해운, 흥아해운, 장금상선, 남성해운, 천경해운, 동진상선 등 8 개 선사를 단순 합치면 아시아역내 점유율을 13.5%까지 확보할 수 있다. 이는 아시아역내 점유율 1 위인 중국 코스코(COSCO) 16.6% 다음으로 높은 수준이다.

김중훈 한기평 선임연구원은 “약화된 현재의 경쟁력으로는 다가올 경쟁환경을 감당하기 어렵다. 통합을 통한 경쟁력 강화와 비용구조 개선이 필요한 이유”라며 “적어도 아시아 시장에서는 선두 주자와 겨뤄볼 수 있는 유의미한 경쟁력을 확보할 수 있을 것”이라고 설명했다.

II . ISSUE & TREND

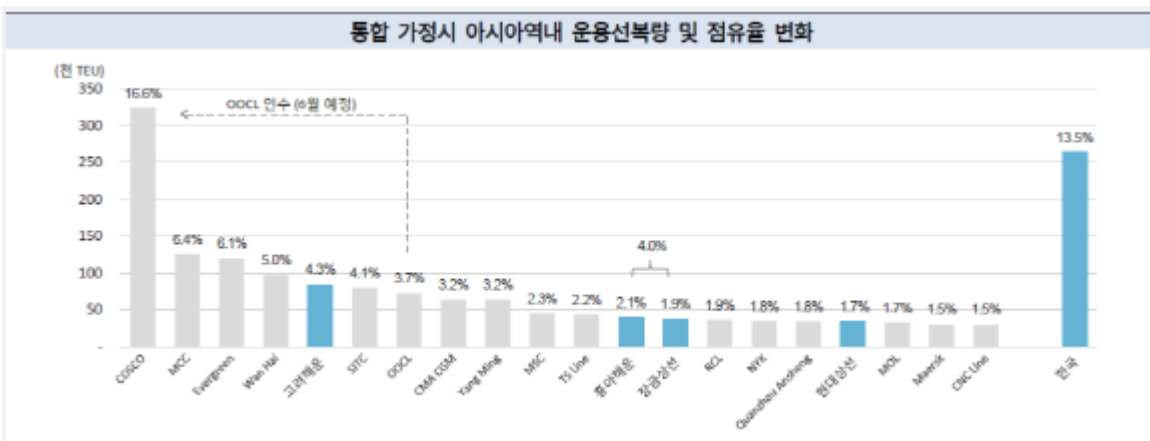
정부는 해운재건 5 개년 계획을 이행하기 위한 3 대 추진방향에 '선사간 협력강화 등 지속적 해운혁신을 통한 경영안정'을 포함시켰다. 주목할 점은 한국해운연합(KSP)을 통한 선사간 협력 확대 방안이다.

KSP 는 지난해 8 월 14 개 국적 컨테이너선사의 참여로 출범해 3 개의 아시아역내 항로를 조정했다. 또 지난 3 일에는 근해선사인 장금상선과 흥아해운의 컨테이너 정기선 부문 통합을 추진하기로 했다. 현대상선도 전략적 파트너로서 협력한다.이번 통합 구상에 핵심적 역할을 한 해양수산부는 향후에도 추가지원을 통해 다른 선사들의 통합법인 참여를 유도할 것으로 보인다.

현재 컨테이너 정기선 시장은 지난 1 일 일본 3 사 통합법인 ONE 의 사업개시와 오는 6 월 마무리될 코스코의 홍콩 선사 OOCL 인수에 따라 7 개 대형선사가 주도하는 시장으로 재편될 예정이다.

과거와 가장 차별화되는 점은 선대 규모다. 상위 7 대 선사는 최소 100 만 TEU, 평균 230 만 TEU 의 선대를 확보했다. 2016 년 3 월 기준 16 개 얼라이언스 선사들의 평균 선대 규모가 97 만 TEU 에 불과했던 것을 감안하면 빠른 속도로 성장했다.

반면 같은 기간 국내 원양선사의 선대 규모는 101 만 TEU 에서 지난달 40 만 TEU 수준으로 줄어들었다. 절반에도 미치지 못한다. 현대상선의 경우 얼라이언스 참여선사 중 가장 작은 대만 양밍(Yang Ming)에 비해서도 절반 수준이다. 근해선사인 PIL(42 만 TEU), 완하이(25 만 TEU) 등과 비교대상이 될 정도다. 국내 선사간 통합 논의가 본격화 되고 있는 이유다.



▲ ©한국기업평가

II . ISSUE & TREND

업계에서는 장금상선과 흥아해운 통합을 근해선사 구조조정 신호탄으로 보고 있다. 근해항로는 다수의 중소선사들이 경쟁하는 가운데 글로벌 선사들이 아시아역내 시장에 적극적으로 진출하면서 경쟁이 격화됐다. 대형선박들이 들어오면서 수급불균형도 확대됐다. 운임 경쟁이 심해지면서 근해선사들의 영업이익률은 2014년 4.4%에서 2016년 1.9%로 떨어졌다.

장금상선과 흥아해운도 운임 하락으로 경영에 어려움을 겪어왔다. 특히 흥아해운은 지난해 연결기준 130억원의 영업손실을 기록, 적자 전환했다. 근해노선에서 국적선사 8개가 합쳐지면 노선조정 과정에서 규모가 일부 축소될 수 있다. 또 단순히 규모의 확대가 경쟁력을 대변하지는 않는다.

나머지 선사 간 통합은 아직 선부르다는 지적 역시 나온다. 고려해운, 장금상선, 흥아해운을 제외하면 선사 규모가 작아 통합을 해도 큰 시너지가 없기 때문이다. 전형진 한국해양수산개발원 해운산업연구실장은 "나머지 근해선사들은 배 한척 가지고 있는 곳이 많다"며 "어떤 형태로든 KSP 보다 강한 협력의 틀을 모색하겠지만 M&A 로의 연결까지는 이르다"고 말했다.

통합에 따른 희생을 만회해줄 인센티브가 크지 않은 것도 사실이다. 현대상선 거절로 중단된 SM 상선 간의 협력 문제도 같은 이유다. 근해 중견선사 중 특정노선에서 경쟁력을 이미 확보한 고려해운(한일노선)이나 장금상선(한중노선) 등의 이해관계 역시 다를 수 있다.

전문가들은 정부가 나서 지분참여, 금리 인하 등 자금투입을 통한 인센티브가 필요하다고 지적한다. 서강민 한기평 책임연구원은 "사업규모가 축소되는 참여선사들에 대한 인센티브 제공방안이 필요하다"며 "단기자금 지원의 형태보다는 자본성을 띄는 장기자금의 투입이 통합법인의 신인도 제고에 기여할 수 있을 것"이라고 조언했다.



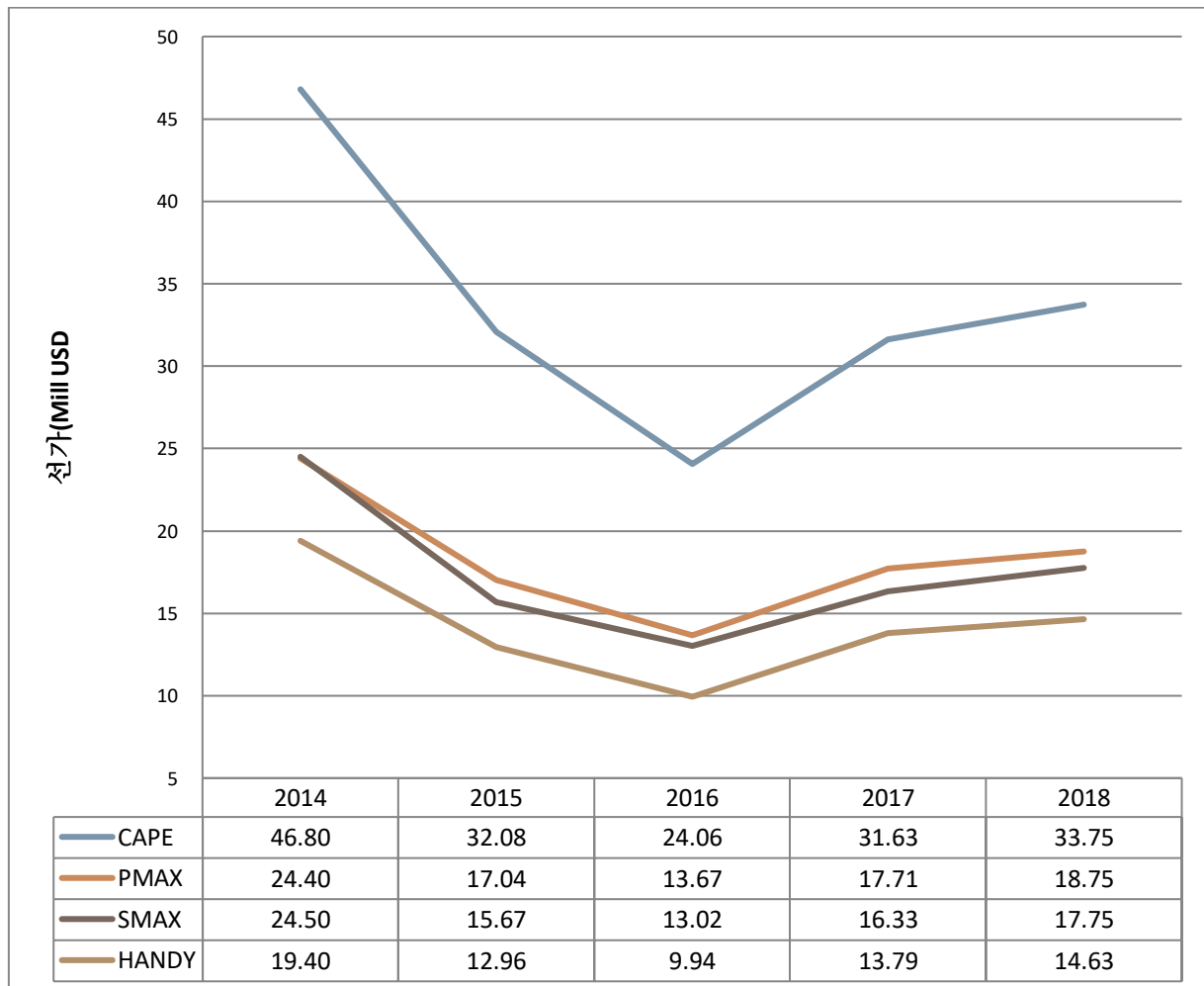
III. BULK CARRIER

(◆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	33.75
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	6.72%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.75
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	5.88%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.75
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	8.67%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	14.63
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	6.04%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

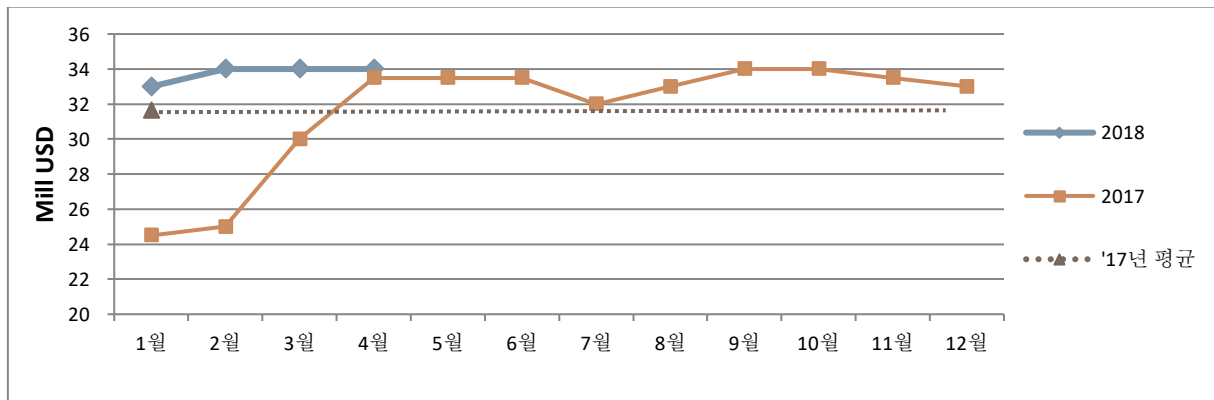




III . BULK CARRIER

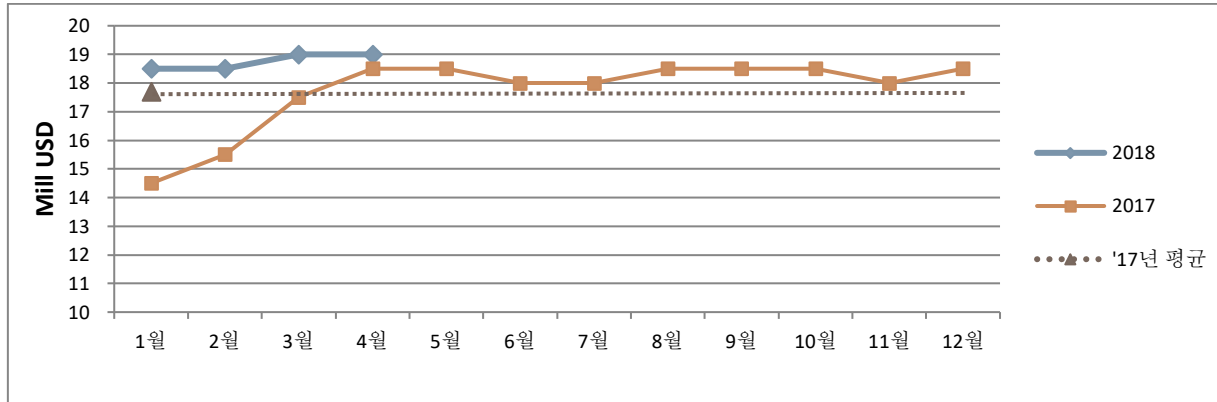
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00			33.75
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%			6.7%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00			18.75
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%			-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%			5.9%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00			17.75
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%			-
		전년대비	20.7%	16.7%	12.5%	5.9%			8.7%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50			14.63
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%			-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%			6.0%
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

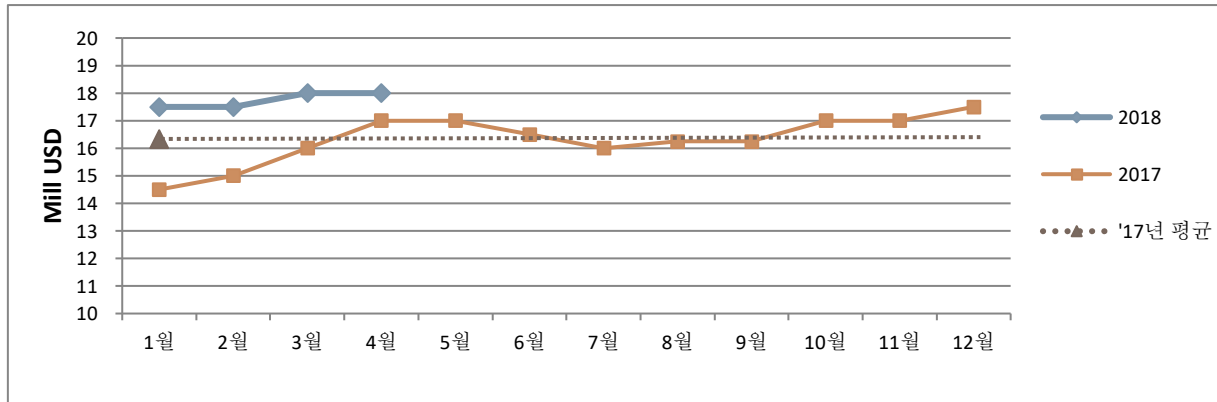


III . BULK CARRIER

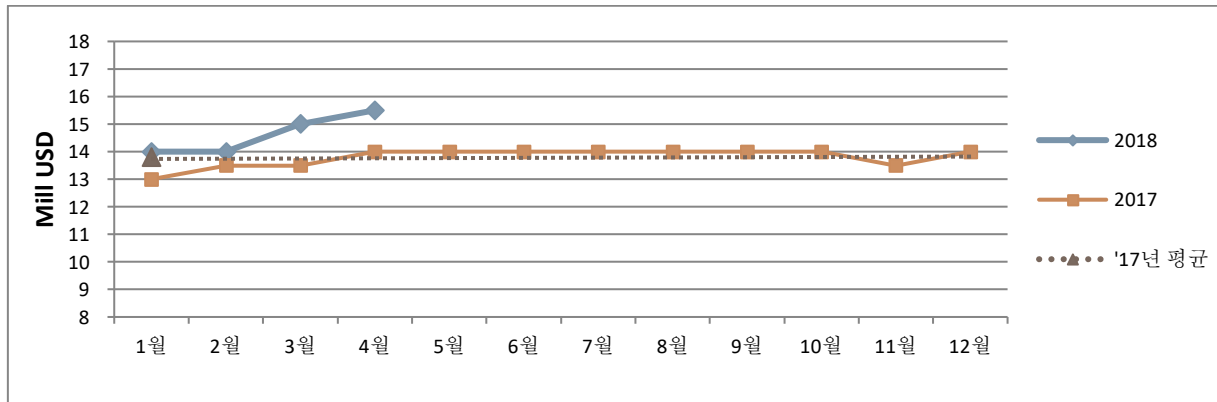
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYP E	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	VOGERUNNER	176,868	2008	JAPAN	B&W		22.5	Korean buyers (Korea Line)
BC	ORANGE TRUTH	83,051	2006	JAPAN	B&W		13.8	undisclosed buyer
BC	ETERNAL GRACE	76,585	2006	JAPAN	B&W		13.6	Greek buyer
BC	SBI TANGO	61,192	2015	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	19	Japanese buyer, Incl 5 yrs BBB at us\$5,400/day
BC	REQUIEM	58,000	2010	CHINA	B&W	C 4x35t	12.1	Greek buyer (White Sea Navigation)
BC	TENTO	56,755	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	11	Indian buyer
BC	E TRACER	56,745	2011	CHINA	WART	C 4x30t		
BC	E TRAVELLER	56,745	2011	CHINA	WART	C 4x30t	46	Chinese buyer
BC	E TRADER	56,745	2010	CHINA	WART	C 4x30t		
BC	E TRANSPORTER	56,745	2010	CHINA	WART	C 4x30t		
BC	WHITE DIAMOND	53,538	2008	VIETNAM	B&W	C 4x36t	9.8	Chinese buyer
BC	BLUE DIAMOND	53,538	2008	VIETNAM	B&W	C 4x36t	9.8	
BC	CHALLENGER	52,413	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	8.8	Far eastern buyer
BC	AEGIS FORTUNE	52,261	2001	KOREA	B&W	C 4x25t	8.3	Indonesian buyer
BC	ASTRA	47,777	2002	CHINA	B&W	C 4x30t	8.4	Chinese buyer
BC	PPS AMBITION	33,328	2013	JAPAN	MITSU	C 4x30t	15.25	Dutch buyer (Orient Shipping), BWTS Fitted

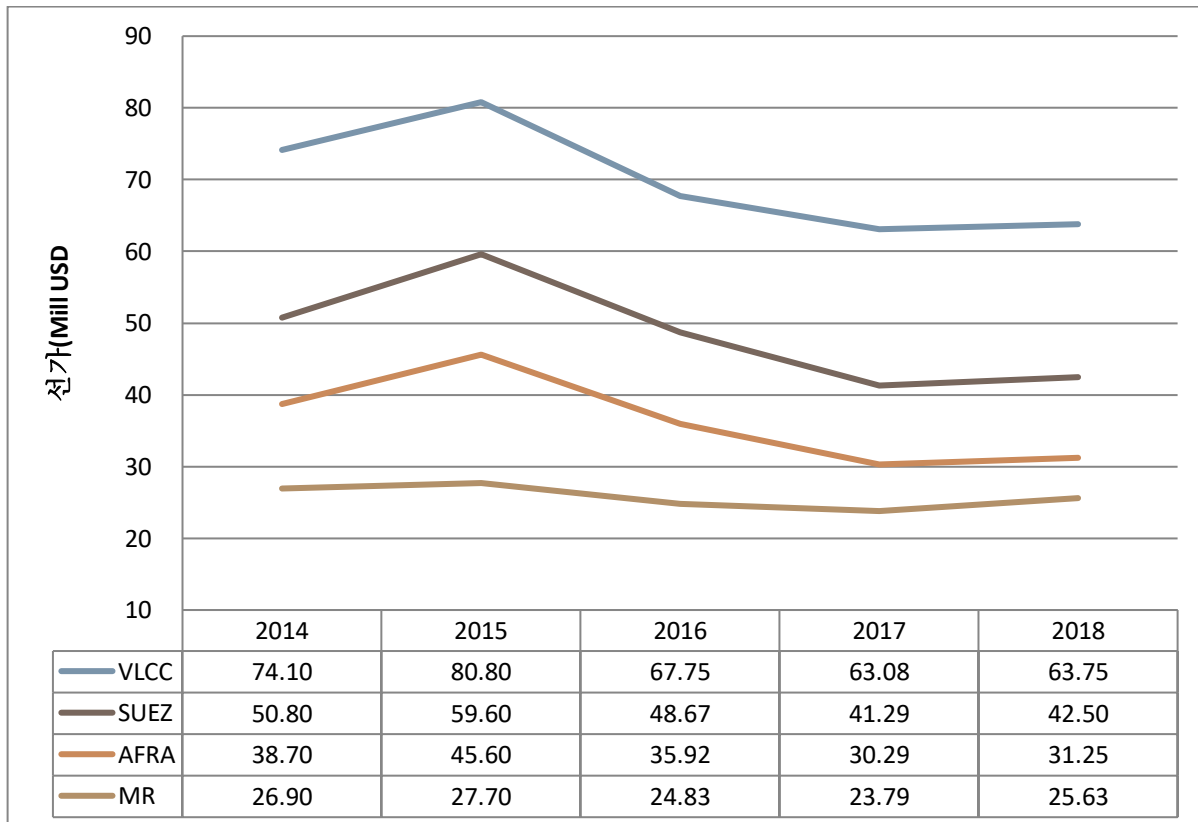
IV. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	63.75
	32%	9%	-16%	-7%	1.1%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	42.50
	27%	17%	-18%	-15%	2.9%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	31.25
	33%	18%	-21%	-16%	3.2%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	25.63
	2%	3%	-10%	-4.2%	7.7%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	12.56
	9%	-3%	10%	-10.8%	1.2%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

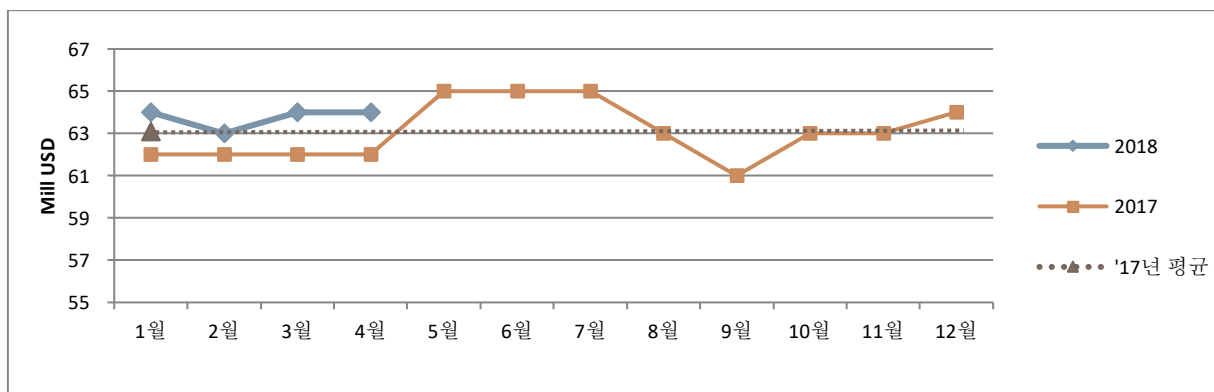




IV. TANKER

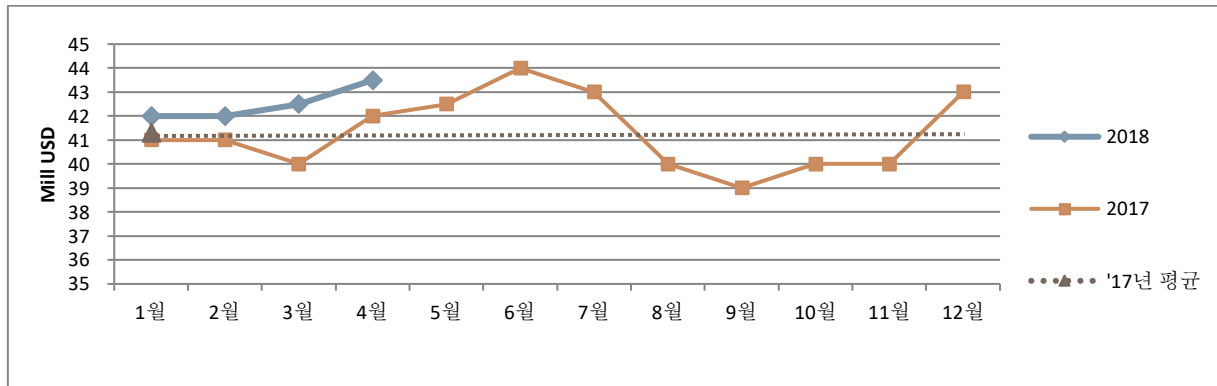
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00			63.75
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%			-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%			1.1%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50			42.50
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%			-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%			2.9%
	AFRA 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00			31.25
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%			-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%	6.7%			3.2%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50			25.63
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%			-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%			7.7%
CHEM IMO2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25			12.56	
	전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%			-	
	전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%			1.2%	
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

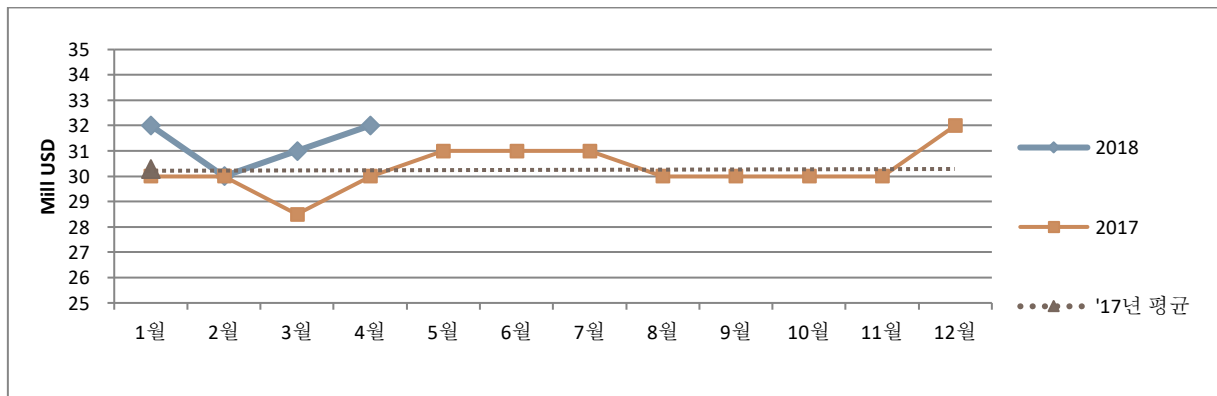


IV. TANKER

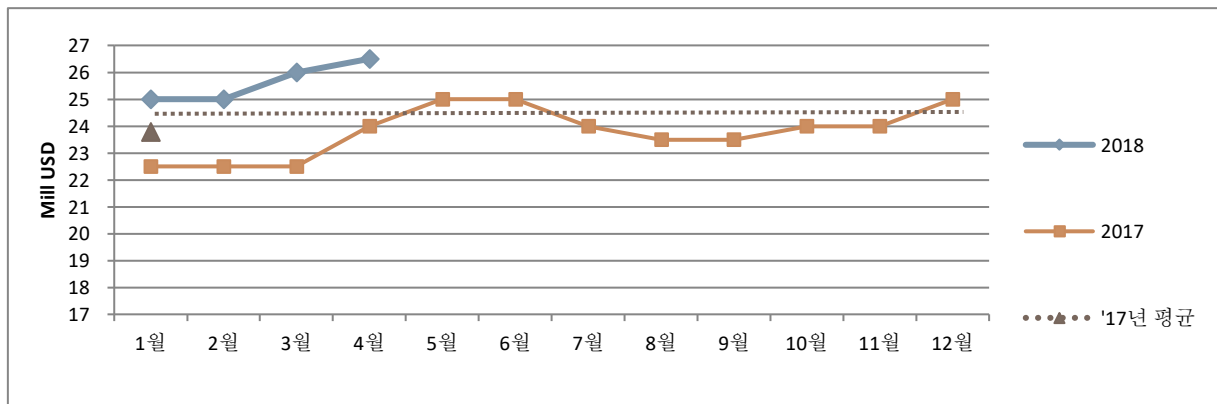
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	BM BREEZE	105,387	2008	JAPAN	B&W		18	Far eastern buyer
OIL/CH EM	SIPEA	37,320	2007	KOREA	B&W		11.2	Vietnamese buyer
OIL/CH EM	OCEANIC CORAL	13,224	2008	KOREA	B&W	2&3	7.2	undisclosed buyer
OIL/CH EM	ANGLEVIKEN	12,800	2005	KOREA	B&W		7.1	undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

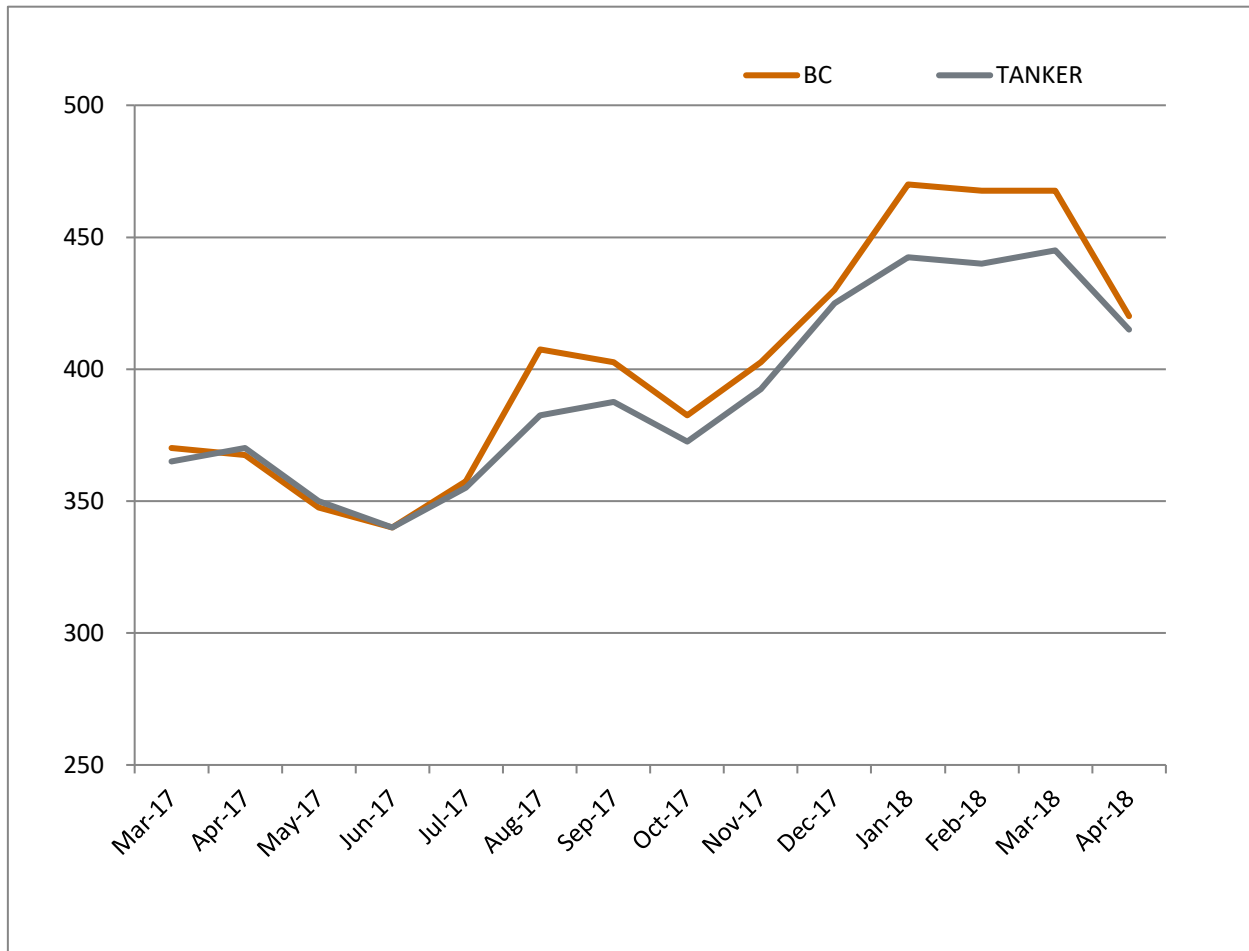
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ITAL MATTINA	53644	2007	KOREA	B&W	4363	TEU	11.5	Norwegian buyer (AWILCO)
CONT	VITIM	22750	2009	POLAND	SULZ	1728	TEU	11	undisclosed buyer
CONT	VICTORIA STRAIT	13760	2002	CHINA	MAN	1076	TEU	4	French buyer (CMA CGM)

V . DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 4 월	2018 년 4 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	435.63	19.3%	370.00	415.00	-6.7%	12.2%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	456.25	23.0%	367.50	420.00	-10.2%	14.3%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

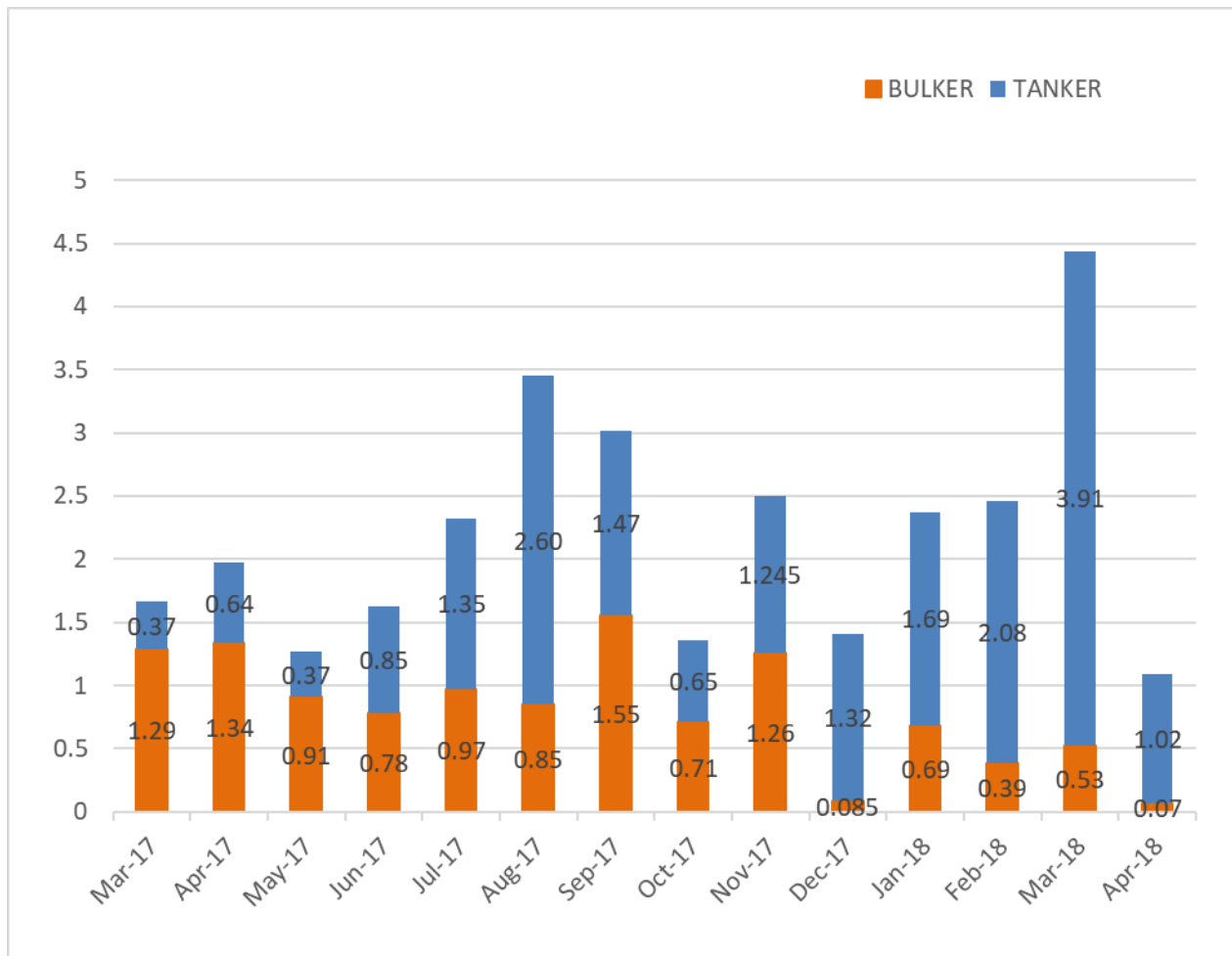


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적			2017 년 4 월		2018 년 4 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	8.70	75.8%	80	70.8%	0.64	5	1.02	59.0%	18	260.0%
BC	11.74	292	1.67	14.2%	35	12.0%	1.34	32	0.07	-94.8%	5	-84.4%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

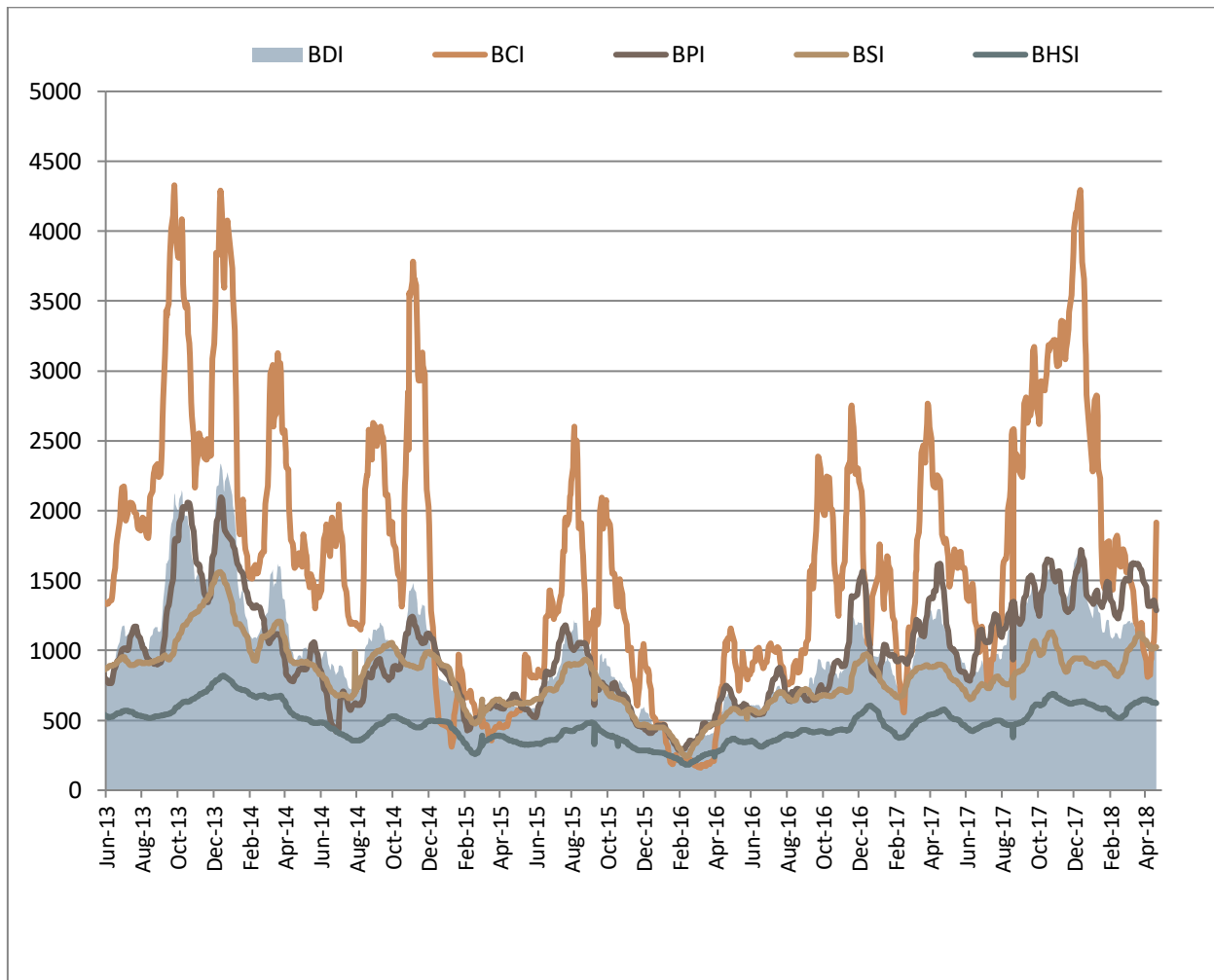
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
MPP	KULSAMUT	12,666	4507	1996	TURKEY	B&W	435	BANGLADESH
REEFER	MING HANG	6,404	3985	1982	JAPAN	B&W	416	BANGLADESH
LPG	ISIS GAS	49,998	19562	1985	JAPAN	SULZ	437	INDIA
TANKER	PLATINUM	45,614	12450	1996	UKRAINE	B&W	465	AS IS Fujairah, incl stainless steel content



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-04-20	2018-04-13	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1281	1014	▲267.00	2337	948
BCI	1915	1038	▲877.00	4329	161
BPI	1289	1351	▼-62.00	12329	282
BSI	1025	1013	▲12.00	1562	243
BHSI	621	628	▼-7.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	405.00	▲5.50	385.50	▲5.00	378.00	▼-0.50
IFO180	427.50	▲2.50	416.00	▲8.00	445.50	▲6.50
MGO	642.00	▼-5.50	631.00	▲14.00	633.00	▲12.50

❖ 기준일 : 4 월 20 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-04-20	2018-04-13	CHANGE
미국달러	1063.50	1068.70	▼-5.20
일본엔(100)	990.32	996.50	▼-6.18
유로	1313.05	1317.49	▼-4.44
중국위안	169.86	170.37	▼-0.51

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
발표회	'물류경쟁력 강화 지원사업' 사례발표회 개최	5.9(수) 14 시	인천상공회의소 교육장 (대한상공회의소)	대한상공회의소에서 설치·운영하고 있는 '민관합동 물류지원센터'를 통한 지원사업의 우수사례 발표와 금년도 사업계획 안내를 위한 설명회
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.



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