

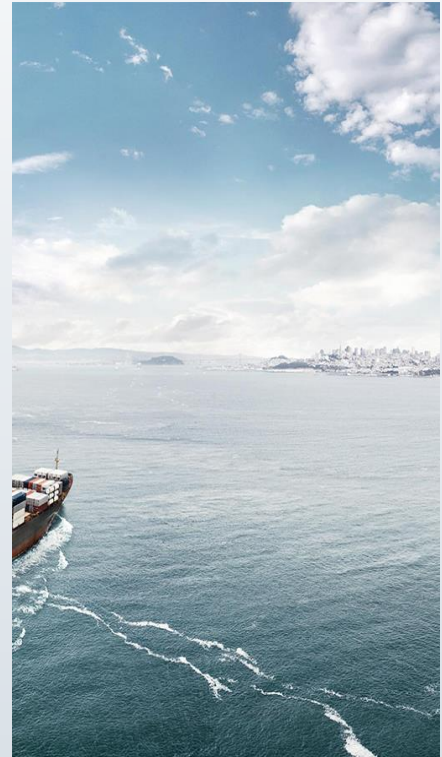


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.198

Updated May 8, 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	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

삼강엠앤티의 자회사 '삼강에스앤씨'가 최근 유럽 선사와 113,000DWT 급 아프리카막스 탱커선 4 척을 1억 9,000만 달러에 건조하기로 계약을 체결했다고 3일 밝혔다. 삼강엠앤티는 유암코와 컨소시엄을 구성해 작년 11월 STX 조선해양의 자회사인 고성조선해양을 인수했다. 이후 선박 수리·개조·신조를 아우르는 종합 조선소 삼강에스앤씨를 출범시켰다. 삼강에스앤씨는 지난해 12월 함정 분야 주요방위산업체로 지정되면서 함정 및 특수선 전문 조선소로서 해군함정·해양경찰청 함정 건조사업에 참여할 수 있게 됐다. 이후 해경이 발주한 1500톤급 경비정 1척을 610억원에 수주한바 있다.

현대중공업이 모나코의 ZODIAC GROUP 으로부터 14,300TEU 급 초대형 컨테이너선 4척을 수주했다. , 이 선박은 DUEL FUEL 엔진타입으로 선박인도는 2020년 7월 31일까지다. 전체계약규모는 한화 4358억원(척당 약 1억 1백만 달러)으로 현대중공업의 작년 연결 매출액(15조 4688억)의 2.82%에 해당한다. 현대중공업은 올들어 3월까지 조선부문에서 신규수주 7척, 7630만 달러를 확보했다. 작년 1분기보다 11.9% 줄어든 것이다. 현대중공업은 또 노르웨이 액화석유가스 전문 운송업체인 솔방(Solvang) ASA 사로부터 초대형 가스운반선(VLGC) 1척을 사실상 수주한 것으로 전해졌다. 납기 예정일은 오는 2019년 10월, 아직 정확한 선가는 알려지지 않고 있다.

국내선사 두곳에서 중국의 SWS 조선소(SHANGHAI WAIGAOQIAO SHIPBUILDING)에 대형벌크선을 발주하는 LOI를 체결한 것으로 알려졌다. 장금상선은 210,000DWT 뉴캐슬막스 4척을 척당 5,000만 달러에, 폴라리스쉬핑은 180,000DWT 케이프벌크선 1척을 4,800만 달러에 발주하는 LOI 계약을 맺었다. 선박 인도 시기는 2020년 하반기 이후이다.

2. 벌크선 시장동향

벌크선 시장이 활력을 되찾는 듯 하지만, 마켓에 대상선 숫자도 늘어나고 있다는 점을 간과할 수는 없는 상황이다.

케이프사이즈 부문에서, "SONIA" (177,974 DWT, BLT 2009, SHANGHAI WAIGAOQIAO)가 한국바이어에게 2,600만 달러에 매각된 것으로 알려졌다. 지난달 2,500만 달러에 매각되었던 "SHOURONG HARMONY" (180,323 DWT, BLT 2010, DALIAN SHIPBUILDING)보다 선가가 상당히 높은 수준이다.

캄사르막스 "AMAKUSA ISLAND" (81,887 DWT, BLT 2005 OSHIMA)가 1,300만 달러에 중국바이어에게 최종 매각되었다. 이번주 매각진행 예정인 SINCERE SALUTE (85,778 DWT, BLT 2004 OSHIMA)의

I . MARKET OVERVIEW

선가기준으로 영향을 미칠 듯 하다. 핸디사이즈 부문에서 "NORD AUCKLAND" (36,782 DWT, BLT 2011 HYUNDAI-VINASHIN) 역시 1,300 만 달러를 넘는 선가에 매각 되었고, "SIDER VENUS" (32,120 DWT, BLT 2009 HAKODATE) 는 1250 만 달러에 홍콩에 소재한 바이어에게 매각되었다.

3. 탱커선 시장동향

지난주 일본의 골든위크와 노동절등으로 연휴가 있었음에도 불구하고 탱커선 시장에 거래 움직임이 조금 늘어난 모습이다. 투자 성향이 강한 바이어들 또는 자산투자를 하는 바이어들이 조금씩 움직이기 시작한 듯 보인다.

VLCC "SEAWAYS LAURA LYNN" (441,585 DWT, BLT 2003 DAEWOO)가 벨기에의 EERONAC 에게 3,250 만 달러에 매각되었고, 빈티지 VLCC "SEA EQUATORIAL" (300,500 DWT, BLT 1997 HYUNDAI)는 중국바이어에게 1,850 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다.

두 척의 LR2 탱커선(제품유운반선) "AEGEA" & "AMOREA" (115,800 DWT, BLT 2009 SAMSUNG)이 그리스바이어에게 척당 2,375 만 달러에 매각되었다. 동일 사이즈의 아프라막스탱커선(원유운반선) "UNITED SEAS" (110,000 DWT, BLT 2008 MITUI)은 척당 2,000 만 달러로 예상보다 높은 가격에 거래되었다.

4. 해체선 시장동향

지난주 중국정부가 국제운항선에 대한 해체선 수입을 2018 년 12 월 31 일자로 완전히 중단한다고 발표하였다. 이러한 깜작 발표에 해체선 관계자들은 모두 놀랐으며, 중국내 해체업자들은 연내 해체선 물량을 확보하기 위해 적극적으로 나서고 있다.

여전히 해체선 거래는 탱커선에 집중된 모습이다. LPG 탱커선 6 척이 인도 법원경매를 통해 해체선마켓으로 매각되었다. 6 척 모두 cochin/kandla 에서 딜리버리 조건으로 ldt 당 375 달러로 동일한 선가가 책정되었다.

새롭게 매각된 탱커선 중 파키스탄으로 인도될 첫번째 탱커선은 VLCC "Kymolos" (42,099 lwt, built 1998)이 될 듯 하다. "Kymolos"는 AG(Arabian Gulf) 딜리버리 조건으로 LDT 당 428.5 달러에 매각되었으며 파키스탄 해체지역으로 이동 예정이다.

II . ISSUE & TREND

1. 드디어 모습 드러낸 “조선산업 발전전략”

정부는 지난 5 일 오전 10 시 정부서울청사에서 김동연 경제부총리 주재로 개최된 '제 15 차 산업경쟁력 강화 관계장관회의'에서 원가, 기술, 시스템 3 대 혁신을 통한 조선산업 발전전략을 발표했다. 정부가 발표한 조선산업 발전전략에 따르면 글로벌 상황이 점차 회복되고 2022년에는 과거 수준(2011년~2015년 평균)의 수주량 확대가 예상되지만 공급능력 과잉이 지속되므로 적절한 구조조정 및 수주 경쟁력 향상을 통한 간극을 메우는 노력 병행이 필요하다고 밝혔다. 또한 조선산업이 친환경, 자율운항, 생산 자동화로 빠르게 전환중이며 경쟁국은 M&A 등을 통한 경쟁력 제고도 추진 중이므로 이를 활용한 전략 수립이 필요하다고 덧붙였다.

조선산업 6 대 발전전략 추진방안

우선 조선사간 경쟁 구도 및 사업재편에 들어간다. 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양 빅 3 는 자구계획을 이행하고 대우조선해양의 경우 중장기적으로 주인 찾기를 검토한다. 중형조선소인 선동조선해양과 STX 조선해양은 각각 회생절차와 구조조정을 추진, 업계 자율의 합종연횡을 통해 글로벌 경쟁력을 갖춘 중견조선사로 육성할 계획이다.

중소형 조선사 수주 경쟁력 제고를 위해서는 액화천연가스(LNG)연료추진 중소형선, 자동 국가공장치, 하이브리드 용접기술 등의 연구개발, 새로운 수요·고부가 선박 설계지원, 한국형 스마트야드(K-Yard) 건설에 들어갈 예정이다. 또한 친환경 전환을 위한 LNG 연관선박 중심의 선제적 시장창출과 5 조 5 천억 원 규모의 공공발주를 통해 일감확보에 주력한다.

자율운항 기자재, 시스템 개발을 통해 2022년까지 중형 자율운항 컨테이너선 개발·제작, 노후 예인선의 LNG 연료선 전환 및 국가 기자재 탑재에 따른 차액 지원 등 미래시장 선점을 위한 투자 확대도 시행한다.

이어서 전후방 산업, 대·중·소 상생을 통한 산업 생태계 강화를 위해 '조선-해운-금융' 상생 협의체 운영 등을 통한 해운(선박 발주, 자율운항선박 실증 등) 및 금융(RG 발급, 제작금융 등)과 협력을 강화할 계획이다. 퇴직자에게는 재취업을 지원하고 인력감소와 구조조정을 고려하여 특별고용지원업종 추가 지정연장도 올해 6 월에서 12 월까지 검토하기로 했다.

정부는 조선산업 발전전략을 통해 2022년에는 우리 수주비중 31.7%(2011~2015년 평균)로 상향될 것으로 기대한다며 “이번 발전전략 추진 상황을 정기적으로 점검하면서 조선산업 상황변화에 따른 보완대책도 마련해 나갈 계획”이라고 밝혔다.

II . ISSUE & TREND

2. 초대형 선박 주문 94 척 더 나온다...해운업계 발주 경쟁 본격화

초대형 컨테이너선 발주가 쏟아지고 있다. 해운업계에서는 현대상선 등 글로벌 선사들의 1만 3,000TEU 이상 초대형 선박 발주 행진이 이어지면서 공급 과잉이 다시 발생할 것이라는 우려가 나온다.

지난 3일 한국해양수산개발원(KMI)은 작년 하반기부터 초대형선박 발주 경쟁이 본격화되면서 향후 4~5년 안에 초대형 선박 138척이 인도될 것이란 전망을 내놓았다. 작년 하반기부터 초대형 선박 44척이 발주된데 이어 앞으로 94척이 추가 발주될 것이란 분석이다. 글로벌 선사들은 2016년 해상 운임이 사상 최저 수준으로 떨어지자 초대형 선박 발주 계획을 접거나 연기했다. 이후 세계 7위 선사였던 한진해운이 기업회생절차(법정관리)를 신청하는 등 공급량 조절이 이루어지면서 시황은 차츰 개선됐고, 글로벌 선사들은 초대형 선박 발주를 재개했다.

2017년 하반기 이후부터 지금까지 발주된 선박은 2만 TEU 이상 26척, 2만 TEU 미만 18척 등 44척이다. 프랑스 선사 CMA·CGM은 작년 2만 2,000TEU 9척을 발주했고, 중국 선사 COSCO도 2만 1,000TEU 6척과 1만 3,500TEU 8척을 자국 조선소에 발주했다. 스위스 선사 MSC는 삼성중공업, 대우조선해양에 2만 2,000TEU 11척을 발주했다. 세계 1위 덴마크 선사 머스크는 현대중공업에 1만 5,000TEU 선박 2척에 대한 옵션을 행사했다. 대만 선사 에버그린은 1만 1,000TEU 8척을 삼성중공업에 발주했다.

글로벌 선사들은 여기에 그치지 않고 추가 신조 선박 발주를 준비 중이다. 중국 COSCO는 2만 TEU 이상 11척, 1만 3,800~1만 4,500TEU 9척 등 20척을 추가 발주하기 위한 자금 조달 계획을 발표했다. 국내 최대 원양선사가 된 현대상선은 정부 지원을 바탕으로 2만 2,000TEU 이상 12척, 1만 4,000TEU 8척 등 20척 발주를 위해 국내 대형 조선 3사에 제안요청서를 발송한 상태다. 지난 4월 출범한 일본 컨테이너 선사 통합법인인 'ONE'도 2만 TEU 6척 발주를 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

KMI는 초대형 선박을 보유하고 있지 않은 글로벌 선사들이 경쟁 선사 대비 부족한 선형 확보를 위해 추가 발주에 나설 것으로 보고 있다. 독일 하팍로이드는 1만 8,000TEU 이상 선박이 6척에 불과하다. 대만 에버그린과 양명해운은 1만 8,000TEU가 넘는 선박이 1척도 없다. KMI는 하팍로이드, 에버그린, 양명해운이 각각 10척 이상 초대형 선박 발주에 나설 것으로 예측했다.

II . ISSUE & TREND

전형진 KMI 해운산업연구실장은 "하팍로이드, 에버그린, 양명해운 등 선사들이 규모별로 몇 척을 발주할지 추정하기 쉽지 않지만 최소 10 척 이상 초대형 선박 확보가 필요한 상황"이라며 "10 척 이상 발주한다고 봤을 때 2 만 TEU 이상 30 척, 1 만~1 만 3,000TEU 인 뉴파나막스급 선박 10 척 등 30 척 추가 발주 가능성이 있다"고 했다.

해운업계에서는 글로벌 선사들의 초대형 선박 발주 경쟁이 시황에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보고 있다. 최근 소렌 스코우 머스크 최고경영자(CEO)는 "국가에서 국제 해상운송에 보조금을 지급하거나 자금을 지급할 필요가 없다"고 말하면서 각국 정부 보조금이 신조 발주로 이어지고, 이것이 공급과잉으로 이어질 것이란 우려를 나타내기도 했다.

전 실장은 "내년까지 세계 컨테이너선 시장은 수요 증가에 따른 수급개선으로 서서히 운임이 상승하는 추세를 보일 것으로 전망된다"면서도 "130 척이 넘는 초대형 선박 인도가 본격화되는 시점부터 다시 시황침체 늪에 빠질 가능성이 높다"고 했다.

3. 선박 LNG 연료 급성장..."2040 년 벙커유 따라잡을 것"

국제해사기구(IMO)의 강화된 환경규제가 시작되는 오는 2020 년 LNG 추진 선박에 사용되는 LNG 연료유가 일일 20 만배럴에 달할 것으로 전망된다. 업계 전문가들은 20 년 뒤인 오는 2040 년에는 액화천연가스(LNG)가 기존의 벙커유 수요를 따라잡을 것이라고 예측했다.

3 일 프랑스 탱커분석기관인 알파탱커스에 따르면 오는 2020 년 선박용 LNG 연료가 일일 20 만배럴에 달할 것이라는 전망이다. 국제해사기구(IMO)는 오는 2020 년부터 선박연료의 황 함유량을 0.5% 이내로 줄이는 환경규제를 적용할 계획이다. 또한 오는 2050 년부터 선박에 발생하는 이산화탄소 배출량을 50%까지 줄이겠다고 밝히면서 LNG 를 연료로 사용할 수 있는 LNG 연료 추진 방식의 선박들이 강화되는 환경규제를 피할 수 있는 최적의 대안으로 떠오르고 있다. 이에 따라 알파탱커스는 2020 년으로부터 20 년 뒤인 2040 년에는 LNG 가 선박연료로 완전히 자리매김하면서, 기존의 벙커유를 따라잡을 것이라고 예측했다. 하지만 이같은 전망은 LNG 를 충전할 수 있는 인프라가 우선적으로 구축돼야 가능 할 것이라는 지적이다. 알파탱커스는 현재 8 곳의 LNG 를 충전할 수 있는 벙커링시설 및 5 척의 LNG 벙커링선이 운영 중이라고 설명했다.

전세계 LNG 연료 시장은 글로벌 오일메이저인 셸과 토탈이 주도하고 있으며 이들 회사는 LNG 연료를 공급할 수 있는 인프라 구축에 나서고 있다. 일본 선사인 MOL 은 토탈과 장기공급계약을 체결하고 세계

II . ISSUE & TREND

최대크기의 1 만 8600 m³급 LNG 벙커링선 발주를 추진중이다. 현지 업계에서는 오는 2025 년 완공을 목표로 총 14 곳의 LNG 벙커링 시설이 구축될 것으로 보고 있다.

알파탱커스 관계자는 "전세계적으로 LNG 추진 유조선에 중심으로 120 척의 LNG 추진 선박이 발주됐다"며 "여기에 프랑스 선사 CMA CGM 이 발주한 LNG 추진 컨테이너선을 포함한 LNG 추진 선박만 100 척이 신규 발주됐다"고 설명했다. 이어 "LNG 벙커링 시설과 LNG 추진선박에 LNG 를 공급하는 LNG 벙커링선이 인도돼 점차 운영이 확대될 경우 LNG 연료 시장은 정착화 될 것"이라고 전망했다.

4. 70 달러 돌파한 국제유가, 경제 회복에 찬물

약 3 년만에 국제유가 70 달러선을 돌파했다. 지난 2018 년 4 월 26 일, 한국석유공사에 따르면 25 일(현지시각) 뉴욕상업거래소(NYMEX)에서 서부텍사스산원유(WTI)는 전일 대비 배럴당 35 센트 오른 68.05 달러에 거래됐다. 유럽거래소(ICE)에서는 브렌트유가 전일 대비 0.14 달러 오른 74 달러를 기록했다. 한동안 50 달러 선을 쉽사리 넘지 못하던 국제유가가 작년 말부터 상승세를 보이는데, 배럴당 100 달러를 넘던 과거에 비해 여전히 낮은 상황이지만, 갑작스러운 상승세가 반갑지 않은 상황이다.

유가가 상승하면 우리 경제에는 어떤 영향을 미칠까. 유가가 상승하면 기업이 제품을 만드는 데 필요한 생산비용이 높아진다. 석유는 중간재로 반도체나 전자제품, 자동차 등 공산품 생산에 많이 사용되기 때문이다. 게다가 우리나라는 석유 수입 의존도가 높다. 현대경제연구원은 국제유가가 10% 상승하면, 석유제품 제조원가는 7.5% 상승한다고 추정한다. 또한, 유가 상승은 휘발유 가격 상승으로 교통비용도 높아진다. 즉, 고유가 현상이 지속되면 물가 상승과 가계 구매력 하락으로 이어져 소비가 위축된다. 경제 활성화를 위해서는 소비가 살아나야 하는데, 이제 막 경기가 회복하려는 글로벌 경제에 유가 상승은 걸림돌이 될 수밖에 없다. 만약 이러한 상황에서 미국의 기준금리 인상도 겹친다면, 인플레이션 압박은 더욱 심해진다.

유가는 왜 오르는 것일까?

제품이나 서비스 가격은 공급과 수요에 의해 결정된다. 유가도 마찬가지다. 원유 생산량이 수요보다 많으면 유가는 하락하고, 반대로 원유 생산량이 수요보다 적으면 유가는 상승한다. 과거에는 원유 매장량의 한계 우려로 유가가 상승했지만, 현재 원유 매장량은 부족하지 않다. 오히려 원유 채굴 기술 발달과 셰일가스와 친환경 에너지 등으로 공급과잉 현상이 나타나 3 년 전부터 배럴당 100 달러 이하로 떨어지는 추세였다.

II . ISSUE & TREND

최근의 유가 상승은 산유국들이 석유 생산량 감축을 합의하고 중동의 지정학적 불안 정세 때문이다. 석유수출국기구(OPEC)와 러시아 등 비 OPEC 산유국들은 2017 년 1 월부터 일일 원유 생산량을 180 만 배럴씩 줄여왔다. 이들 국가 경제는 석유 수출에 대한 의존도가 높은 탓에, 저유가가 지속되면서 경제 상황도 악화됐기 때문이다. 이에 저유가를 탈피하고 수익성을 높이기 위해 원유 생산량 조정에 나선 것이다. 미국 도널드 트럼프 대통령이 다음달 이란 핵 협정 탈퇴 가능성을 언급하면서 이란 발 공급도 불투명해지고 있다. 또한, 시리아 공습 등 중동 정세 불안도 원유 공급 불확실성을 키우고 있다.

유가 상승 억제하려는 트럼프, 하지만...

미국 경제지 월스트리트저널은 현재 유가 수준은 인플레이션 압박보다 미국 에너지사업 회복에 도움이 되는 수준으로 평가했지만, 만약 지금보다 유가가 더 상승하면 인플레이션 압박과 소비 위축 등이 우려된다고 전망했다. 다만, 한편으로 유가 상승은 경기 회복 신호로 보는 시각도 있다. 소비 증가로 원유 수요가 늘어난 이유가 유가 상승으로 이어졌다는 의견이다. 참고로 유가 상승은 에너지 기업들에 호재로 작용하기도 한다. 하지만, 유가 상승이 지속되어 미국 경제 회복에 걸림돌이 될까 트럼프 미국 대통령은 고유가를 견제하는 발언을 하기도 했다. 트럼프 대통령은 지난 20 일(현지시간) OPEC 이 감산을 통해 유가 부양하는 상황을 강하게 비판했고, 최근에도 트위터를 통해 “원유량은 모든 곳에서 기록적인 수준으로 넘쳐나는데 유가가 인위적으로 너무 높게 형성돼 있다” 라며, “고유가를 용납할 수 없다” 고 비판했다.

그러나, 오히려 미국이 이란과 핵 합의를 파기할 수 있다는 우려감과 베네수엘라와의 갈등 등으로 국제 분쟁 우려는 상승하고 있으며, 당분간 영향을 받을 것이라는 전망이다. 11 월 중간 선거를 앞두고 있는 트럼프 대통령 입장에서는 인플레이션을 유도하는 유가 상승이 반갑지 않을 것이다. 하지만, 중동 국가들이 정부가 직접 석유 생산량을 조절할 수 있는 것과 비교해, 미국은 민간기업인 석유 생산 기업을 통제할 수는 없어 트럼프 대통령이 사용할 수 있는 카드는 약하다.

OPEC 과 비 OPEC 산유국들은 내년까지 석유생산 감축을 이어가는 움직임이다. 업계에서는 유가 상승세가 당분간 이어질 것이라는 전망이 우세한 만큼 더욱 더 허리띠를 졸라매야 할지 지켜보자.

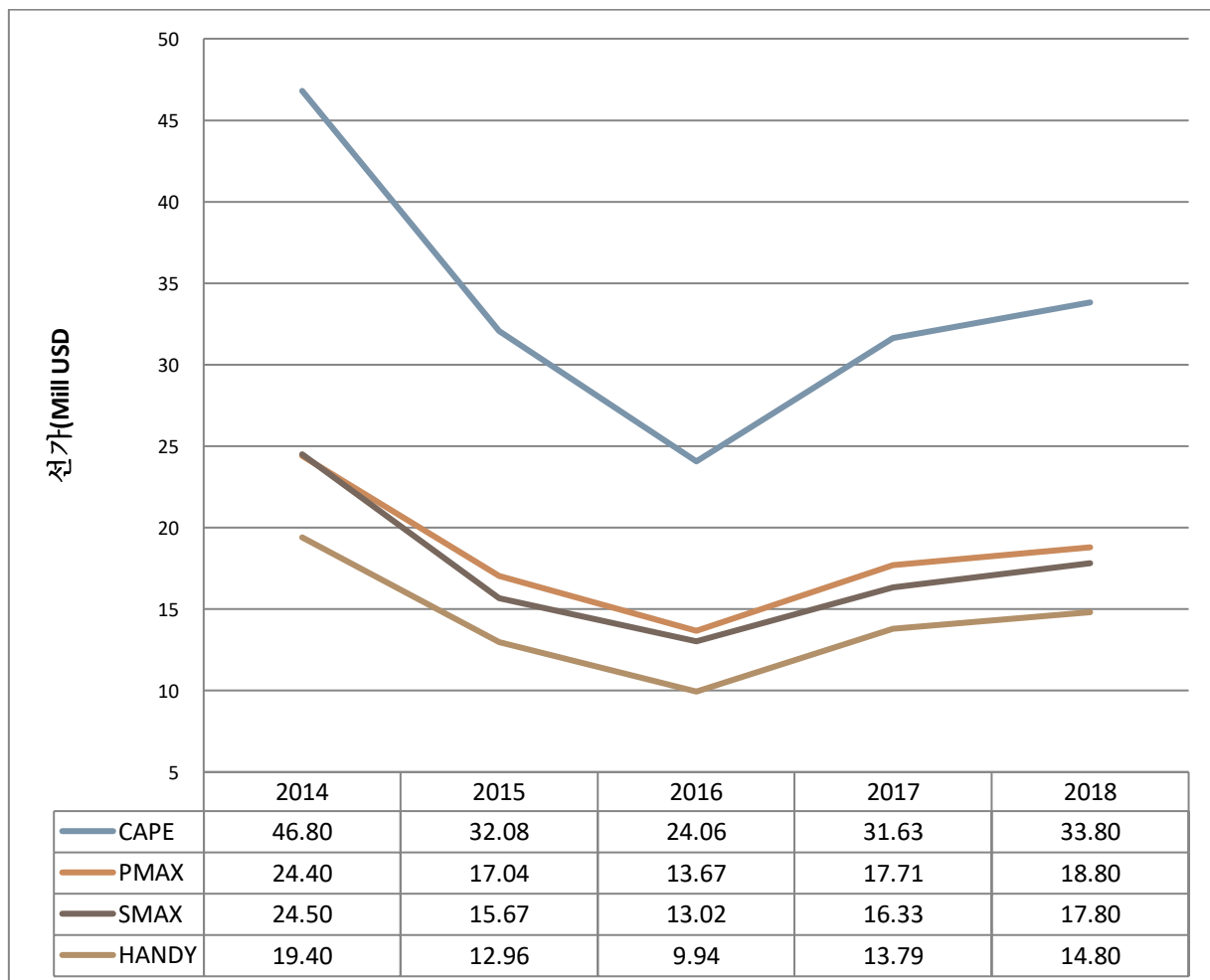
III. BULK CARRIER

(◆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	33.80
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	6.88%
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

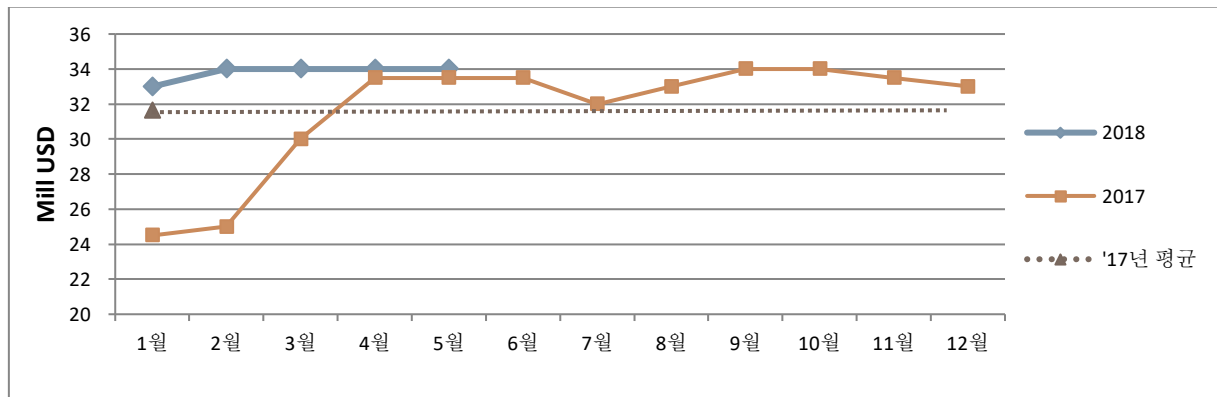
(◆선령 5 년기준, Million USD)



III. BULK CARRIER

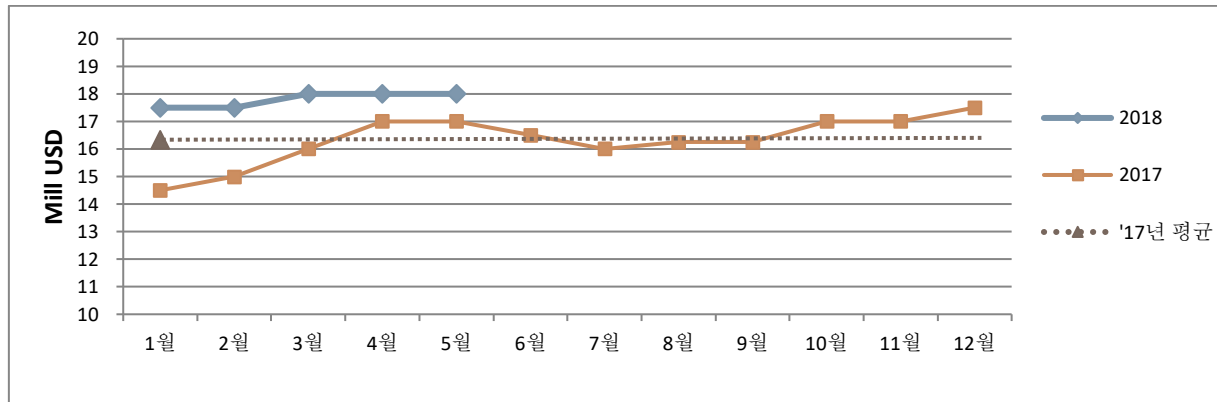
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	34.00		33.80
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	1.5%		6.9%
	PMAK 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00		18.80
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%		6.2%
	SMAK 56k	선가	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%
	HNDY 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

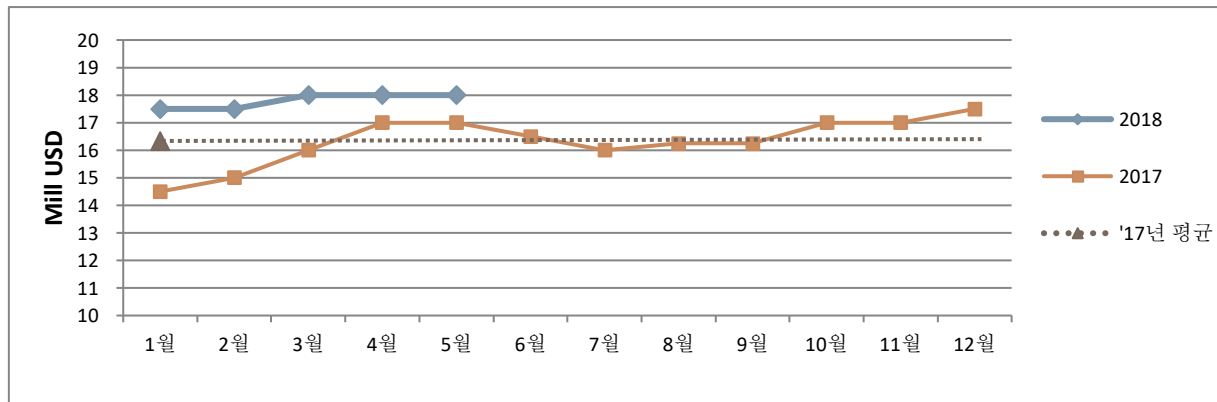


III. BULK CARRIER

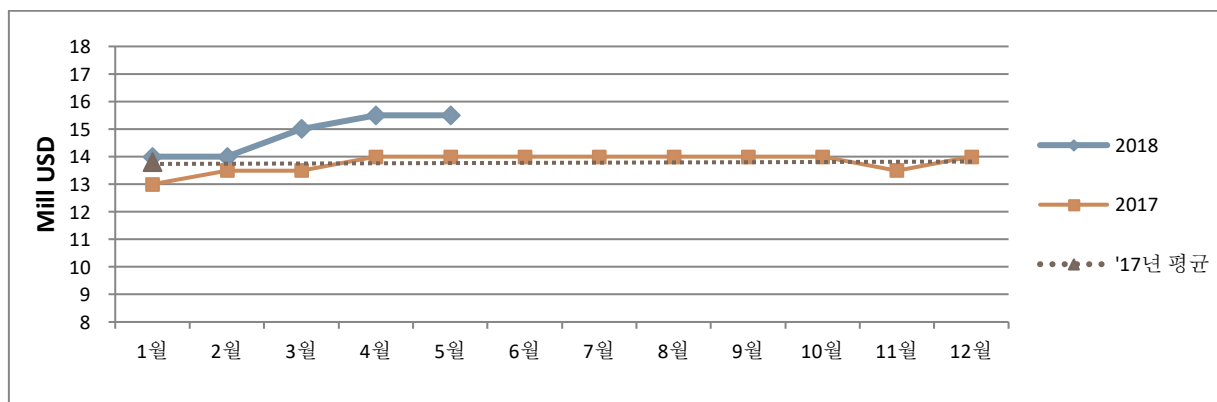
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYP E	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	SONIA	177,974	2009	CHINA	B&W		26	S. Korean buyer (Korea Line)
BC	AMAKUSA ISLAND	81,887	2005	JAPAN	B&W		13	Greek buyer
BC	SAGE CALEDONIA	58,100	2013	PHILIPPIN ES(JAP)	B&W	C 4x30t	18.5	Far Eastern buyer
BC	GLORY MERCY	37,301	2010	CHINA	WART	C4x25t	9.2	Greek buyer
BC	NORD AUCKLAND	36,782	2011	VIETNAM (KOR)	B&W	C 4x30t	xs 13	Undisclosed buyer
BC	SIDER VENUS	32,120	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30t	12.5	HongKong buyer, Open/Box

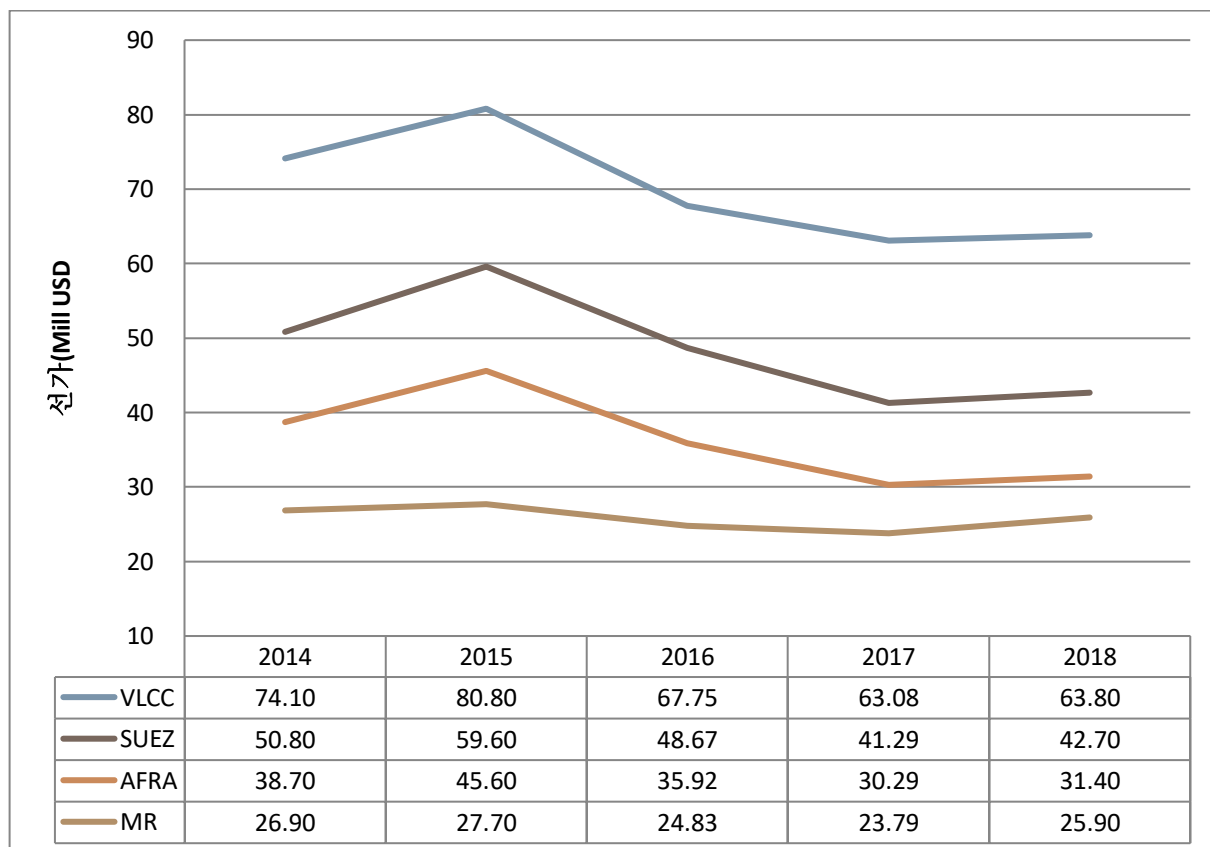
IV. TANKER

(❖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%	12.50 0.7%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

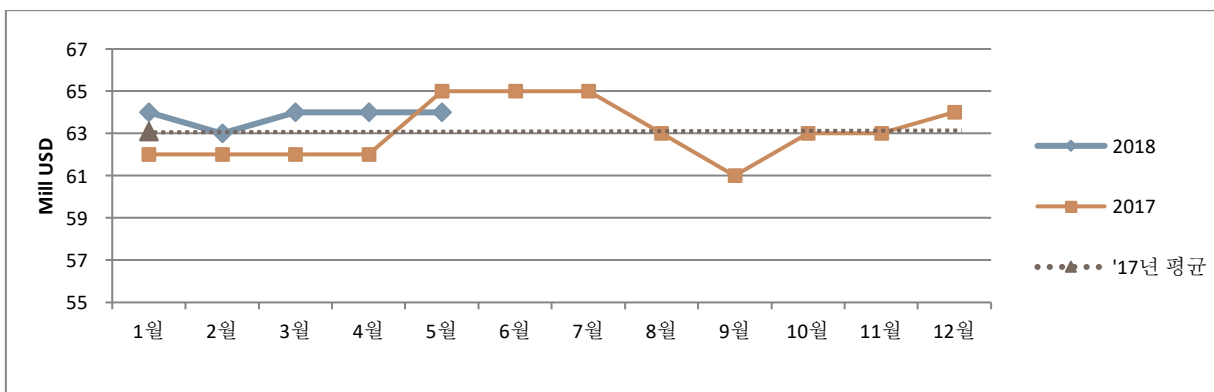
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



IV. TANKER

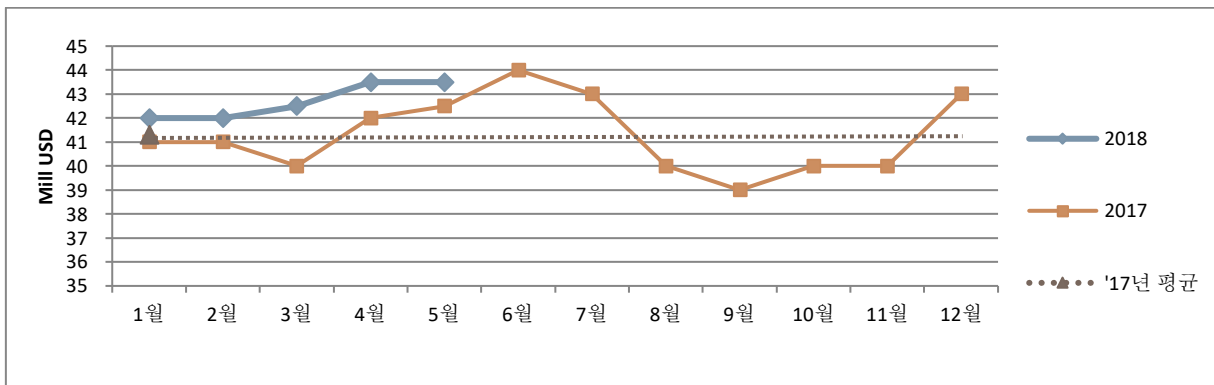
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	평균
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00		63.80
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%		1.1%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50		42.70
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%		-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%		3.4%
	AFRA 105K	선가	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	12.25		12.50
		전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	0.0%		-
		전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-3.9%		0.7%
	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

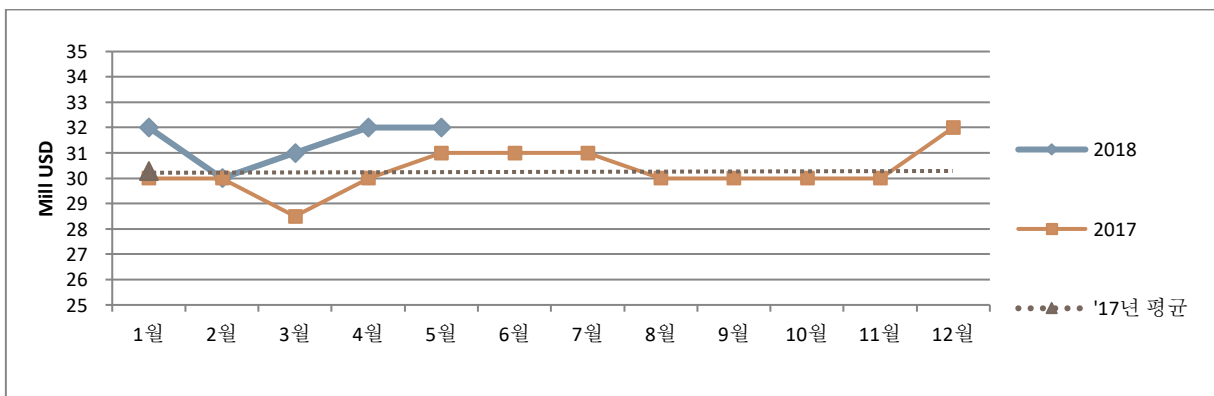


IV. TANKER

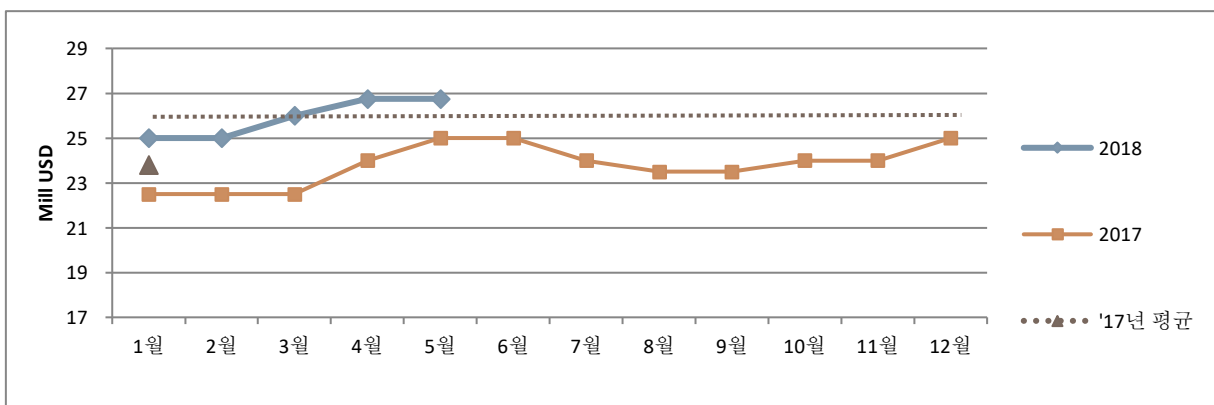
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SEAWAYS LAURA LYNN	441,585	2003	KOREA	SULZ		32.5	Belgian buyer (Euronac)
TANKER	SEA EQUATORIAL	300,500	1997	KOREA	B&W		18.5	Chinese buyer
TANKER	UNITED EMBLEM	161,700	2010	CHINA	B&W		27.75	Greek buyer
TANKER	AMOREA	115,800	2009	KOREA	B&W		23.7	Greek buyer
TANKER	AEGEA	115,800	2009	KOREA	B&W		23.7	
TANKER	UNITED SEAS	110,300	2008	JAPAN	B&W		20	Greek buyer
OIL /CHEM	IVY GALAXY (STST)	19,994	2008	JAPAN	B&W		14	Vietnamese buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

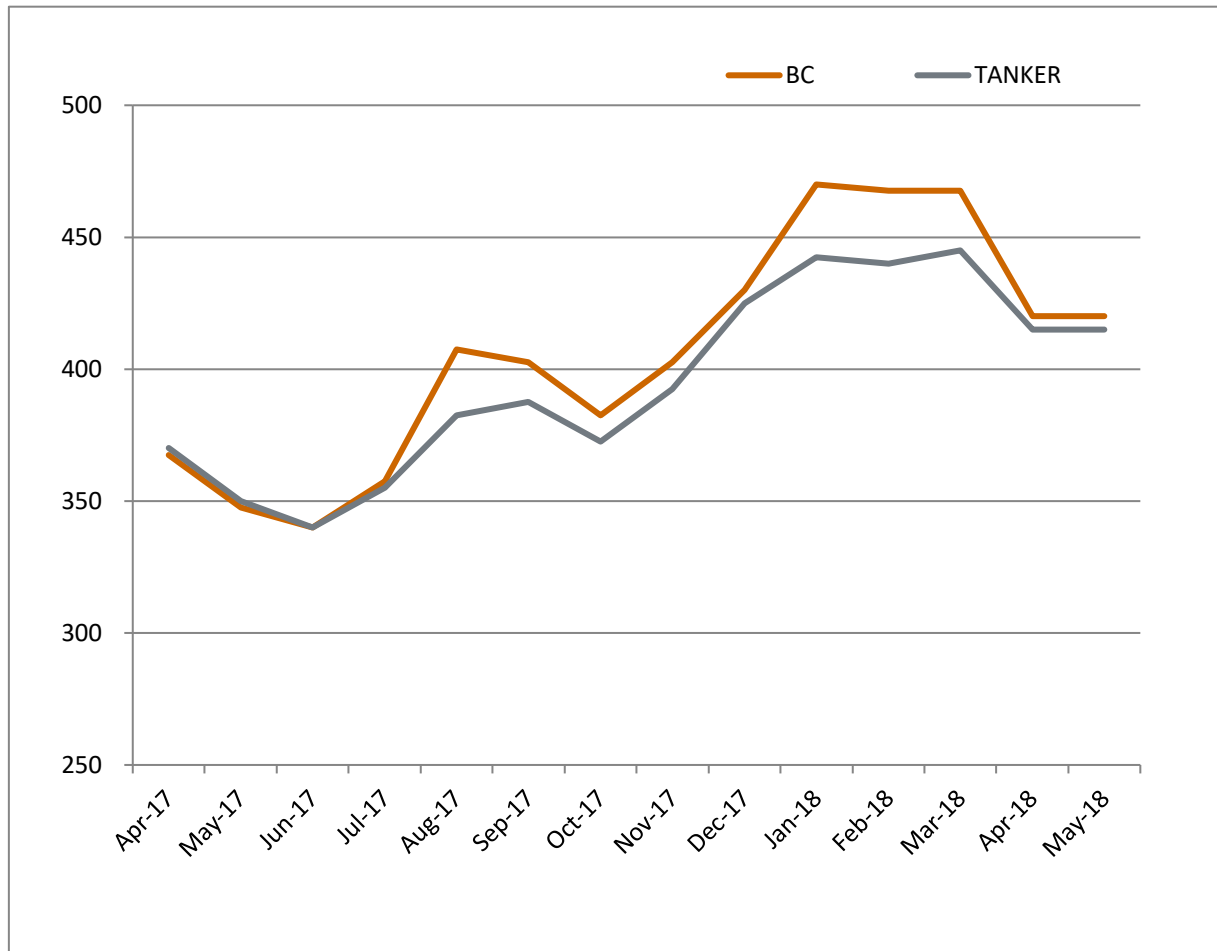
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	SANDY RICKMERS	15300	2000	KOREA	SULZ	1216	TEU	5.25	Greek buyer

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%	431.50	18.2%	350.00	415.00	0.0%	18.6%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	449.00	21.1%	347.50	420.00	0.0%	20.9%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

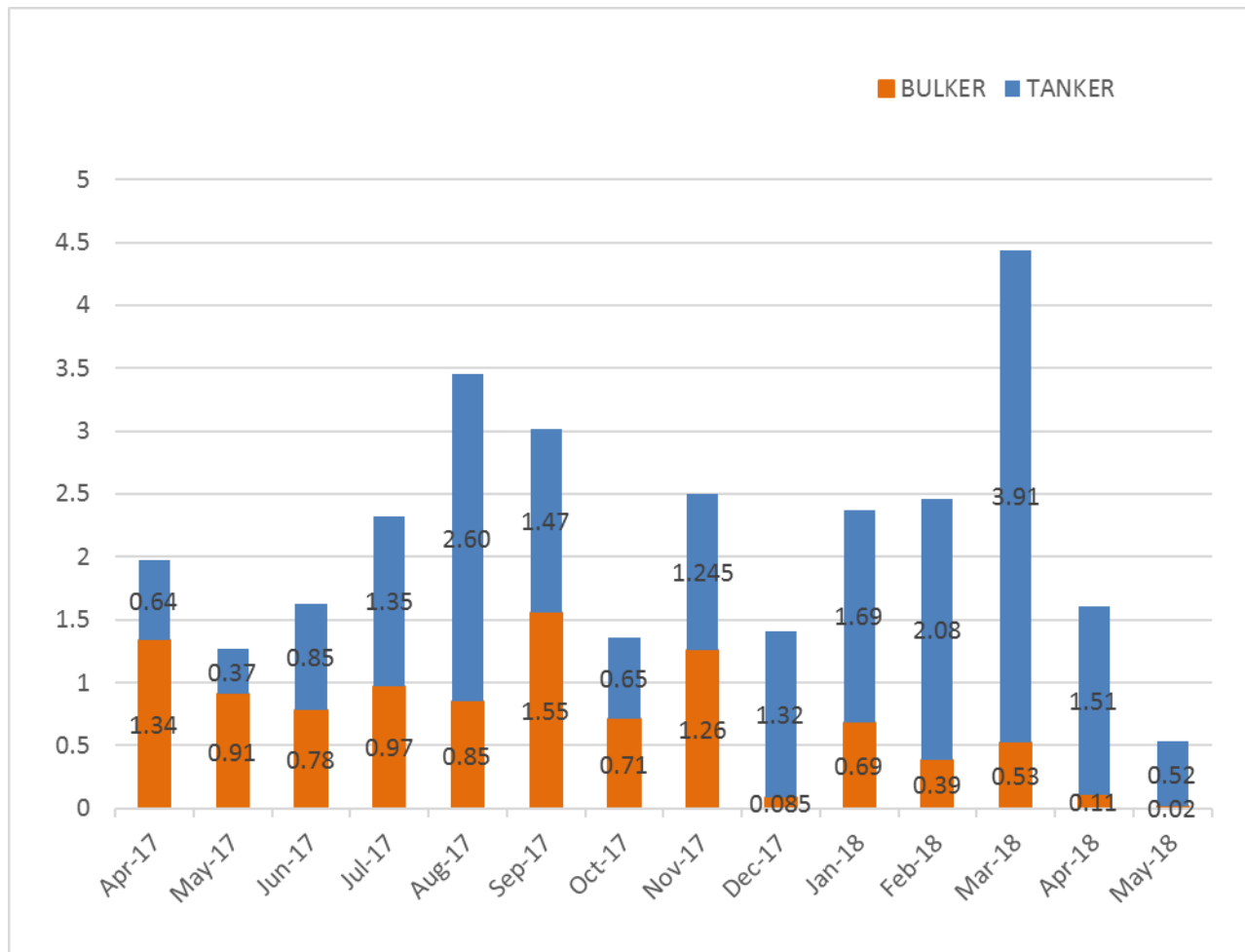


V. DEMOLITION

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	9.71	84.6%	83	73.5%	0.37	6	0.52	42.2%	3	-50.0%
BC	11.74	292	1.72	14.6%	40	13.7%	0.91	23	0.02	-98.3%	2	-91.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

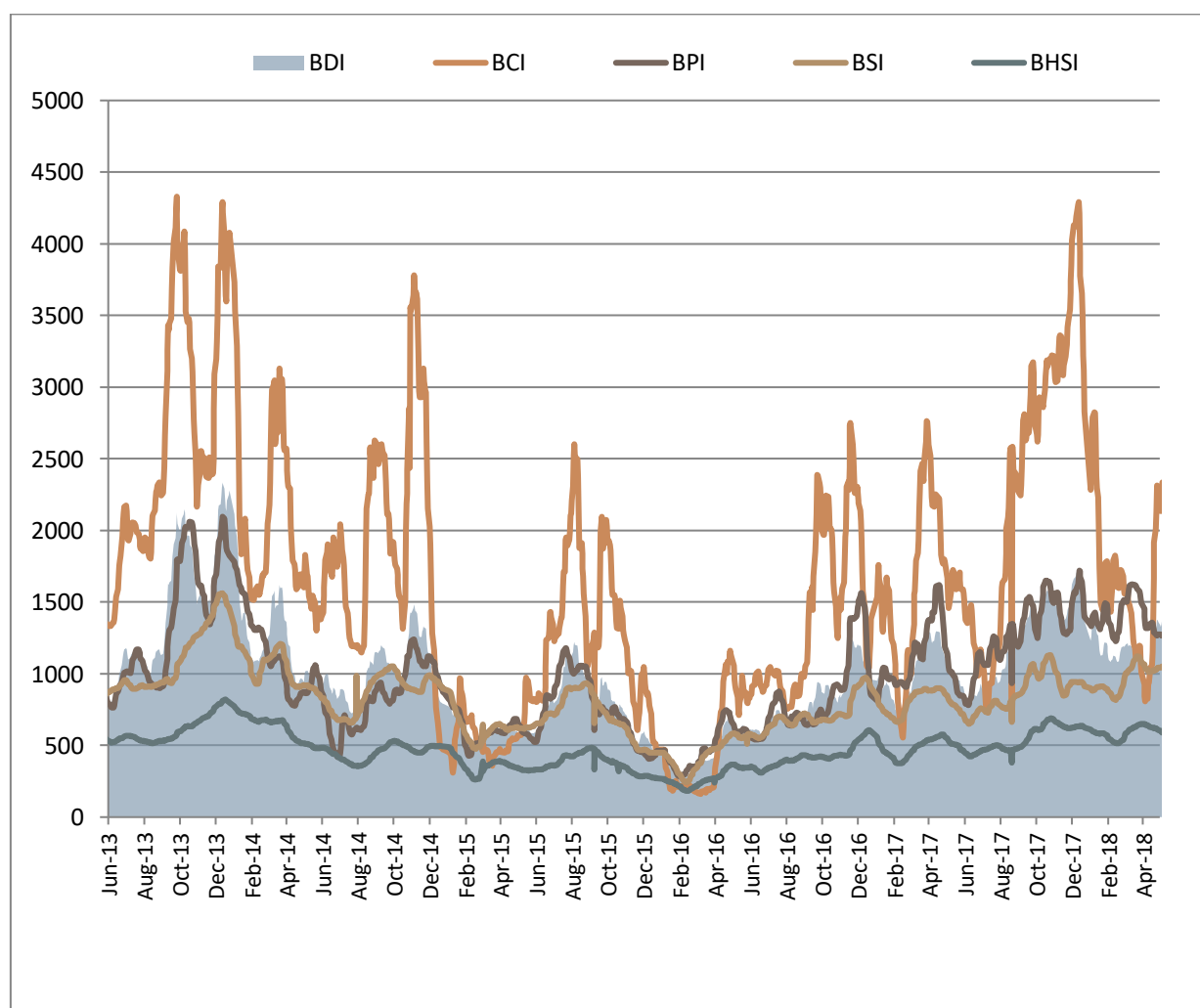
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
LPG	MAHARASHI BHARDWAJ	59,421	16487	1992			378	Auction sale, INDIA
LPG	MAHARASHI MAHATREYA	36,160	11184	1991			378	
LPG	MAHARASHI KRISHNATREYA	36,160	11184	1991			378	
LPG	MAHARASHI BHAVATREYA	36,160	11184	1991			378	
LPG	MAHARASHI DEVATREYA	36,160	11184	1990			378	
LPG	MAHARASHI SHUHATREYA	30,466	14065	1982			378	
TANKER	KYMOLOS	398,324	42099	1998	KOREA	SULZ	428.5	AS IS AG, Incl. ROB 350ts
TANKER	SEAKAY SPIRIT	124,962	24163	1979	USA	GE	382	AS IS Freeport
TANKER	PACIFIC ENERGY	106,681	16688	1998	JAPAN	B&W	465	Full sub conti options
TANKER	HERCULES	96,174	14708	1996	KOREA	B&W	455	Full sub conti options
TANKER	ALEXIA 2	95,713	13734	1990	JAPAN	MITSU	456	Full sub conti options

VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-05-04	2018-04-27	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1384	1361	▲ 23.00	2337	948
BCI	2337	2251	▲ 86.00	4329	161
BPI	1265	1275	▼ -10.00	2096	282
BSI	1050	1042	▲ 8.00	1562	243
BHSI	589	605	▼ -16.00	821	183



VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	422.50	▼-1.50	390.00	▲1.00	390.50	▼-1.50
IFO180	457.50	▲0.00	422.50	▲3.00	456.50	▲4.50
MGO	655.00	▼-9.00	620.50	▼-10.00	646.50	▼-13.50

❖ 기준일 : 5 월 4 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-05-04	2018-04-27	CHANGE
미국달러	1076.50	1079.70	▼-3.20
일본엔(100)	986.30	987.43	▼-1.13
유로	1290.35	1306.92	▼-16.57
중국위안	169.07	170.69	▼-1.62

❖ 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.
공모전	해운·항만분야 신사업 아이디어 공모전	6 월 22 일 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

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