

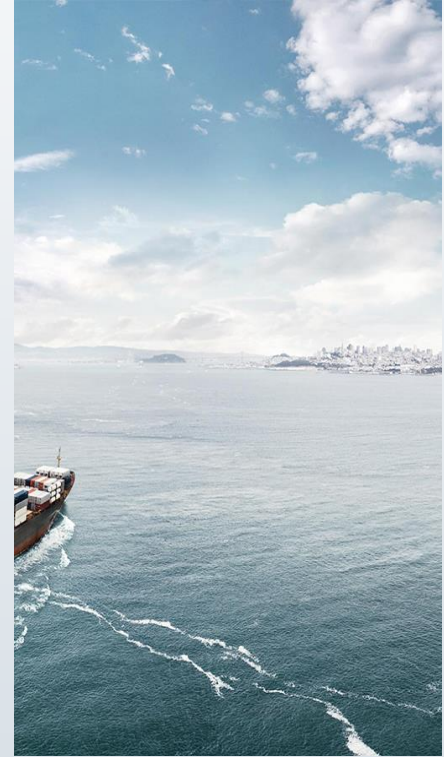


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.202

**Updated June 05, 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	17
Key Indicators	20
Useful Information	22
Contact Information	23

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

## I . MARKET OVERVIEW

### 1. 신조선 시장동향

현대상선이 4 일, 친환경 초대형 컨테이너선 건조를 위한 조선사를 선정했다. 지난 4 월 10 일 제안요청서(RFP)를 발송한 후, 각 조선사들과 납기 및 선가 협상을 진행한 결과 건조의향서(LOI) 체결을 위한 조선사 선정을 확정하고 4 일 각사에 통보한 것이다. 23,000TEU 급 12 척은 2020 년 2 분기 인도가 가능한 대우조선해양 7 척, 삼성중공업 5 척을 선정했으며, 14,000TEU 급 8 척은 2021 년 2 분기 납기 가능한 현대중공업으로 결정해 건조의향서 체결을 위한 협의를 통보했다. 건조의향서 체결 후 선박 상세 제원 협의를 통해 건조선가가 확정되는 대로 건조계약이 체결될 것이다.

지난 주 언급한대로 삼성중공업이 싱가포르 AET 로부터 152,700DWT 수에즈막스 셔틀탱커 4 척을 약 3 억 6,000 만 달러에 수주하여 2020 년 인도 예정이다. 삼성중공업이 이번에 수주한 셔틀탱커는 높은 파도와 바람, 조류의 영향을 받는 해상에서 일정한 위치를 유지하며 해양플랜트 설비에 안정적으로 연결할 수 있도록 최첨단 위치제어장치(DYNAMIC POSITIONING SYSTEM)를 장착할 예정이다. 또한 해양 생태계의 교란을 막기 위한 선박평형수 처리시스템을 적용하고, 운항 시 발생하는 질소산화물 (NOX) 등의 오염물질 배출 규제인 국제해사기구(IMO)의 'TIER III'를 충족하도록 친환경 선박으로 건조하게 된다. 한편, AET 는 지난 5 월 25 일 브라질 PETROBRAS 사와 DP2 셔틀탱커 파트너십을 연장하기로 발표하였고, 해당 장기용선에 투입할 셔틀탱커 4 척을 삼성중공업에 발주한 것으로 파악된다.

한편, 대우조선해양이 미국 MARITIME PARTNERS 로부터 VLCC 2 척을 추가 수주할 것으로 보인다. 선박 인도는 2020 년 중반 예정이다. MARITIME PARTNERS 는 지난 4 월 대우조선해양이 수주한 VLCC 2 척의 실제 선주로, GUGGENHEIM CAPITAL 의 자금 지원에 힘입어 이번 VLCC 2 척 발주를 진행하는 것으로 알려졌다. 후판 등 원자재 가격 상승 등을 배경으로, 앞선 2 척보다 이번에 발주한 2 척의 계약선가가 더 높을 것으로 추정된다. 몇 달 전만 하더라도 한국에서 건조되는 VLCC 선가는 8,000 만불 중반이었으나, 지금은 거의 9,000 만불 수준으로 올랐다.

현대중공업 역시 300,000 DWT VLCC 4 척을 수주한 것으로 알려졌다. 선사는 싱가포르 국적의 ELANDRA TANKERS 로 VITOL 과 STANDARD CHARTERED 은행의 합작투자회사이다. 현대중공업이 수주한 선박은 항산화물 저감장치를 장착하며, 2020 상반기 인도 조건으로 선가는 9,200 만 달러 정도인 것으로 알려졌다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

### 2. 벌크선 시장동향

중국정부에서 올 6월까지 수입선박의 선령제한을 기존 18 년에서 15 년으로 강화할 것이라는 소문이 있었지만 아직까지 정식발표는 없는 상황이다. 일단 일단락된 분위기인지, 중국바이어들이 다시금 활발하게 움직이고 있다. 여전히 중국바이어들의 주요 타겟은 선령 15 년 이상의 파나막스/수프라막스 벌크선이다.

파나막스 "MEDI GENOVA" (75,767 DWT, BUILT 2004 SANOYAS) 가 1,100 만 달러에 중국바이어에게 매각되었다. 지난 4 월 매각된 선령 1 년 적은 "DR BRAVO" (76,800 DWT, BUILT 2005 SASEBO, DD DUE 07/2018)는 거래선가가 1,260 만 달러였다.

"ATLANTIC HAWK" (74,204 DWT, BUILT 2002 OSHIMA)는 짧은 인도기간(LAYCAN)을 조건으로 930-950 만 달러 수준에 매각된 것으로 알려졌다. 이보다 선령 1 년 많은 "OMIROS" (73,326 DWT, BUILT 2001 SUMITOMO, DD DUE 06/2018)는 중국 바이어에게 880 만 달러에 매각되었다. 지난주 내각된 "SOLANA" (74,756 DWT, BUILT 2001 HYUNDAI)는 860 만 달러 정도에 매각되었다.

빈티지 수프라막스 선박들은 특히 중국선주들의 선호도가 높아, 파나막스 사이즈와 비교하여 거의 비슷하거나 약간의 차이를 보이는 정도의 선가를 보이고 있다. "JIN FU" (50,700 DWT, BUILT 2001 OSHIMA) 는 중국바이어에게 870 만 달러에 매각되었고, 동 선령의 "AGIA EIRINI" (50,271 DWT, BUILT 2001 MITSUI)는 830 만 달러에 매각되었다.

### 3. 탱커선 시장동향

미국 법원이 그리스 TOISA 의 선박들을 매각 처분하느라 바쁜 한주를 보냈다.

TOISA 탱커선 중 "UNITED LEADERSHIP" & " UNITED KALAVRYTA" (159,062 DWT, BUILT 2005 HHI)은 그리스의 EUROTANKERS 로 척당 1820 만 달러 수준에 매각된 것으로 알려졌다. LR1 탱커선 "UNITED CARRIER" & "UNITED AMBASSADOR" (73,584 DWT, BUILT 2007 NEW TIMES)가 그리스 바이어에게 척당 1,030 만 달러에 매각되었다.

장금상선이 홍콩의 EXPEDO 로부터 LR1 탱커선 "NEW CENTURY", "NEW CHALLENGE", "NEW CHAMPION" & "NEW CONFIDENCE" (73,900 DWT, BUILT 2005 NEW CENTURY)를 일괄 4,400 만 달러에 매입한 것으로 알려졌다.

## I . MARKET OVERVIEW

---

### 4. 해체선 시장동향

지난 주 라마단 기간과 포시도니아 박람회 개최가 맞물린 시기에도 불구하고 상당수 선박이 해체선 시장으로 매각되었다. 대부분 탱커선에 집중된 모습이다.

VLCC "DS TINA" (298,824 DWT, BLT 2000, LDT 45,476)가 KHOR FAKKAN 딜리버리 조건으로 LDT 당 USD 415 에 매각되었다. 가장 높은 선가를 보인 것은 수에즈막스 탱커선 "NORDIC FIGHER" (157,406 DWT, BLT 1998, LDT 21,508) 및 "NORDIC JUPITER" (153,328 DWT, BLT 1998, LDT 22,253)로 두 척 모두 싱가포르 딜리버리 조건으로 LDT 당 USD 447 에 일괄매각 되었다.

다음으로 지난 주 거래된 LPG 탱커 "ARZEW GAS"에 이어, 자매선 "MISR GAS" (9,550 DWT, BLT 1976, LDT 5,787)가 인도 딜리버리 조건으로 LDT 당 USD 468 에 매각되었다. ("ARZEW GAS"-USD470/LDT)

## II . ISSUE & TREND

### 1. 조선 빅 3, 국제 선박박람회에 LNG 기술 주력

국내 조선 빅 3 (현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양) CEO 들이 그리스 아테네로 향했다. 세계 최대 선박 박람회 '포시도니아 2018'에서 직접 선주들을 만나 비어가는 도크를 채우기 위해 총력전을 펼치게 될 전망이다.

4 일 조선업계에 따르면 국내 조선 빅 3 는 이번 박람회에 대표이사가 직접 출격했다. 현대중공업은 강환구 사장, 가삼현 그룹선박해양본부 대표 및 정기선 선박해양영업부문장(부사장)이 함께 그리스를 찾았다. 강환구 사장은 지난 2016 년 포시도니아에 현대미포조선 사장으로 참석했으나 현대중공업 대표이사로는 처음으로 참석하는 것으로, 정몽준 아산재단 이사장의 장남인 정 부사장 역시 지난해 말 부사장으로 승진한 이후 국제무대에 처음으로 얼굴을 비춘다. 지난해 12 월 대표이사로 취임한 남준우 삼성중공업 사장과 최근 연임에 성공한 정성립 대우조선 사장 역시 각각 영업조직을 이끌고 그리스로 향했다.

조선 빅 3 는 이번 박람회에서 점차 심해지는 글로벌 환경규제에 대응하는 친환경 LNG 기술을 중점적으로 글로벌 선주들에게 알린다는 방침이다. 현대중공업은 LNG-FSRU(부유식 LNG 저장·재기화 설비)를, 삼성중공업은 LNG 추진엔진을 탑재한 친환경 컨테이너선을 전시한다.

대우조선은 러시아로부터 수주한 세계 최초 쇠빙 LNG 운반선을 선보인다. 특히 대우조선의 경우 오랜 고객사인 그리스 안젤리쿠시스그룹이 포시도니아에 참석할 것으로 전망되고 있어 추가적인 수주에 대한 기대감도 높아지고 있다. 대우조선은 지난 2016 년 포시도니아에서도 안젤리쿠시스그룹 산하의 마란가스 및 마란탱커스와 LNG 선 2 척, VLCC 2 척을 총 5 억 8000 만 달러에 수주한 바 있다.

조선사들이 LNG 관련 기술력을 적극 홍보하는 것은 최근 현실화되고 있는 환경 규제에 대응하기 위해서라고 해석할 수 있다. 국제해사기구(IMO)의 규제에 따라 해운사들은 오는 2020 년부터 선박 연료유에 대한 배출물의 황 함유량을 현행 3.5%에서 0.5%까지 줄여야 한다. 당초 조선·해운업계에서는 기존 선박에 황산화물 저감장치(스크러버)를 추가로 장착해 오염물질을 줄이는 방안을 고려했으나, 규제 시기가 다가오면서 최근에는 노후 선박의 조기 폐선 이후 LNG 를 연료로 사용하는 친환경 선박을 발주하는 것이 오히려 더 경제적이라는 분석이 나오고 있다.

LNG 관련 시장에서도 중국 조선업계 등 가격 경쟁력을 내세운 후발주자들의 추격이 거세지만 기술력에 있어서는 국내 조선소와 아직 격차가 나는 것이 사실이다. 환경규제 시행 전 마지막 국제 박람회인 만큼 이와 관련된 대화가 많이 나올 것으로 기대된다.

## II . ISSUE & TREND

### 2. 해운재건 속도전...중소선사 선박 54 척 발주 신청

정부의 '해운산업 재건 5개년' 계획에 따라 1차로 실시한 선박 신조와 S&LB 수요 조사에서 54척이 신청되는 등 해운재건을 위한 움직임이 빨라지고 있다.

3일 해양수산부에 따르면 중소선사의 선박 확보를 지원하기 위해 지난달 말까지 실시한 1차 수요조사 결과 18개 중소선사가 36척의 선박 신조를 신청한 것으로 나타났다. 이번 수요조사는 지난 4월 발표한 해운재건 5개년 계획에서 제시된 경쟁력 있는 선박확충 지원 과제의 후속조치로써 추진한 것이다. 앞으로 해양진흥공사가 설립되면 정기·수시 수요 조사를 통해 선사 수요를 파악하고 제때 선박을 확보할 수 있도록 지원하는 시스템을 구축할 예정이다.

신청현황을 세부적으로 살펴보면 선종은 컨테이너선 4척, 벌크선 17척, 탱커선 10척, 기타선 5척 등이다. 신조의 경우 전체 선가로는 1조 1835억원 수준이다. 이 중에는 LNG 추진선도 2척이 포함되는 등 향후 해운 산업 변화에 선제적으로 대응하기 위한 선사들의 생존전략이 반영되기도 했다.

선사들은 선사의 선박을 인수(매입)한 후 선사에 재용선해 유동성을 지원하는 세일앤리스백(Sale & Lease Back)사업 지원 공모에도 높은 관심을 보였다. 이번 공모에서는 11개사에서 컨테이너 4척, 벌크 3척, 탱커 11척 등 18척이 신청됐다. 선가로는 2307억원 규모다.

해수부는 세부 검토를 위해 선박 운용 계획, 화물 운송 계약, 예상 금융 계약 등이 포함된 사업계획서 등을 추가로 제출 받아 지원 가능 여부를 검토하는 등 후속 절차를 진행할 계획이다. 이러한 지원사업을 주도할 한국해양진흥공사도 최근 직원공개 채용절차를 시작하는 등 설립작업에 속도를 내고 있다. 해양진흥공사법에 따라 고용이 승계되는 한국선박해양, 한국해양보증보험, 한국해운거래정보센터 소속 직원 48명을 제외한 임원급 4명과 일반 직원 29명이 채용 대상이다. 일반직원의 경우 29명 모집에 1957명이 지원해 평균 67대 1의 경쟁률을 나타냈다.

해양진흥공사를 이끌 초대 사장 인선도 관심이다. 해수부는 전직 관료 배제원칙을 세우고 민간 출신 금융·해양전문가를 수장으로 앉히겠다는 복안이다. 서류심사를 거친 5명의 후보를 대상으로 지난달 30일 면접이 진행됐고 3배수로 압축한 뒤 인사 검증을 거쳐 해수부장관의 제청으로 대통령이 임명하게 된다. 엄기두 해수부 해운물류국장은 "선박확보에 대한 선사들의 다양한 수요를 확인할 수 있었다"며 "사업계획 검토 등 지원여부 결정을 위한 후속절차를 조속히 진행하는 것은 물론 오는 7월 출범하는 해양진흥공사를 통해 지속적인 수요조사를 실시해 선사의 선박발주와 경영안정을 지원토록 하겠다"고 말했다.

## II . ISSUE & TREND

### 3. 선박연료油 탈황기준 강화... 정유사들 “오히려 기회로”

오는 2020년부터 선박 연료유 황 함유량 기준이 강화되면 정유업체들이 타격을 입을 것이란 예상이 일각에서 나오고 있지만, 국내 정유사들은 진작부터 탈황 설비를 갖추며 대비해온 만큼 환경변화 대응에 자신감을 보이고 있다.

국제해사기구(IMO)는 2020년부터 선박 연료유 황 함유량을 현행 3.5%에서 0.5%로 낮춘다. 2016년 기준 세계 선박 연료 수요는 하루 350만 배럴에 이르고 있다. 이에 선박 연료로 쓰이는 고유황 중질유 수요가 급감하면 국내 정유사의 잠재적 수익 악화 요인이 될 수 있다는 분석이 나온 바 있다.

그러나 현대오일뱅크는 탈황 기준이 강화되면 오히려 자사에 유리해질 것으로 보고 있다. 현대오일뱅크의 중질유 생산비중은 2%로 국내 정유사 중 가장 낮다. 또 현대오일뱅크는 중동산보다 배럴당 9달러 싼 남미산 초중질 원유를 들여오고 있다. 남미산 초중질 원유가 황 함유량이 많긴 하지만, 탈황 설비를 이용해 함유량을 낮추는 데 문제가 없다는 게 현대오일뱅크 설명이다.

현대오일뱅크는 IMO의 새 기준을 충족하면서도 오히려 하루 약 20억 원의 정제마진 개선 효과까지 얻을 것으로 기대하고 있다. 현대오일뱅크는 하루 15만 배럴의 고유황 중질유를 고가의 휘발유나 경유, 석유화학 제품 원료로 전환할 수 있는 고도화설비도 갖추고 있다.

에쓰오일은 4조 8000억 원을 투자, 지난 4월 울산공장에 고유황 중질유를 저유황 연료유와 석유화학 원료로 전환할 수 있는 고도화 설비를 완공했다. 중질유 성분 잔사유를 한 번 더 정제해 휘발유, 프로필렌 등을 만드는 에쓰오일의 '잔사유 고도화 콤플렉스(RUC)'는 올해 가을쯤 상업 가동에 들어갈 계획이다.

GS칼텍스는 하루 79만 배럴을 정제할 수 있는 능력을 갖췄고, 등·경유 27만 9000배럴을 처리할 수 있는 탈황 시설을 확보해둔 상태라고 밝혔다. GS칼텍스는 2020년 IMO 제도 시행에 맞춰 저유황 선박용 연료유 공급량을 늘리는 등 대응방안을 마련해 나갈 계획이다. SK에너지도 2020년까지 울산공장에 1조 원을 투자해 탈황설비를 완공할 예정이다.

## II . ISSUE & TREND

### 4. 현대상선 美동안·유럽에 신규 선박 20 척 투입 '해운강국' 도약

대우조선과 삼성중공업, 현대중공업에 컨테이너선 20 척 건조를 맡긴 현대상선이 미주 동안 및 유럽에 신규 선박을 집중 투입한다. 2 만 3000TEU 급(1TEU 는 20 피트 컨테이너) 초대형 선박은 2020 년 2 분기부터 운용 가능한데 이들 컨테이너선은 아시아~북유럽 노선에 투입된다. 2021 년 납기가 예정된 1 만 4000TEU 급 선박 8 척은 미주 동안에서 운용된다.

4 일 현대상선에 따르면 2M+H(머스크, MSC+현대상선) 제휴는 오는 2020 년 3 월 계약이 완료된다. 현대상선은 현재 2M 에 가입된 머스크, MSC 선박을 공유해 미주 동안에서 화물을 운송하고 있다. 2016 년 맺은 2M 과의 전략적 제휴에 따라 현대상선은 미주 동안에 신규 선박을 투입하는데 제한을 받아왔다. 그러나 2020 년 제휴가 완료되면 신규 선박 투입이 가능해 미주 동안에서 선대 확대를 추진할 수 있다. 이때 투입되는 선박은 현대중공업이 건조하는 1 만 4000TEU 급 컨테이너선이다.

2 만 3000TEU 급 선박은 아시아~북유럽 노선에서 운용된다. 대형 원양선사로 인정받으려면 아시아에서 미국 서부, 유럽, 미주 동부로 이어지는 서비스망을 확보해야한다. 현대상선이 그동안 미국 서부에 국한됐던 원양 서비스를 미국 동부와 유럽으로 확대하고 있는 것은 선대 확대를 기점으로 글로벌 해운공룡들과 대등한 경쟁을 펼칠 수 있는 발판을 마련하기 위해서다.

현재 선복량(적재능력) 43 만 TEU 수준인 현대상선은 해운 공룡들과의 경쟁에서 열세에 놓인 상황이다. 머스크와 MSC 의 선복량은 각각 423 만 TEU, 318 만 TEU 에 달한다. 규모의 경제가 중요한 해운시장에서 이들 업체와 경쟁을 펼치려면 선복량을 최소한 100 만 TEU 수준까지 끌어올려야 가능하다.

2 만 3000TEU 급과 1 만 4000TEU 급 선박을 각각 유럽, 미주 동안에 투입하면 현대상선 선대규모는 82 만 TEU 급으로 확대된다. 100 만 TEU 이상은 아니지만 미국과 유럽 항로에서 해운공룡들과 어느 정도 경쟁이 가능한 수준이다.

현대상선이 지난 4 월부터 아시아~북유럽(AEX: Asia Europe Express) 노선 운영에 나선 것도 선대규모 확대에 대비해 신규항로를 먼저 구축하려는 전략적 선택이다.

업계 관계자는 "선대 확대와 신규 항로 개설로 경쟁력을 키우면 새로운 해운동맹을 현대상선이 주도적으로 맺을 수 있다" 며 "전략적 제휴를 맺은 2M 과 결별하고 현대상선 주도의 새로운 해운동맹 발족 단계에 이르면 한국 해운산업의 위상도 제고될 것" 으로 기대했다.





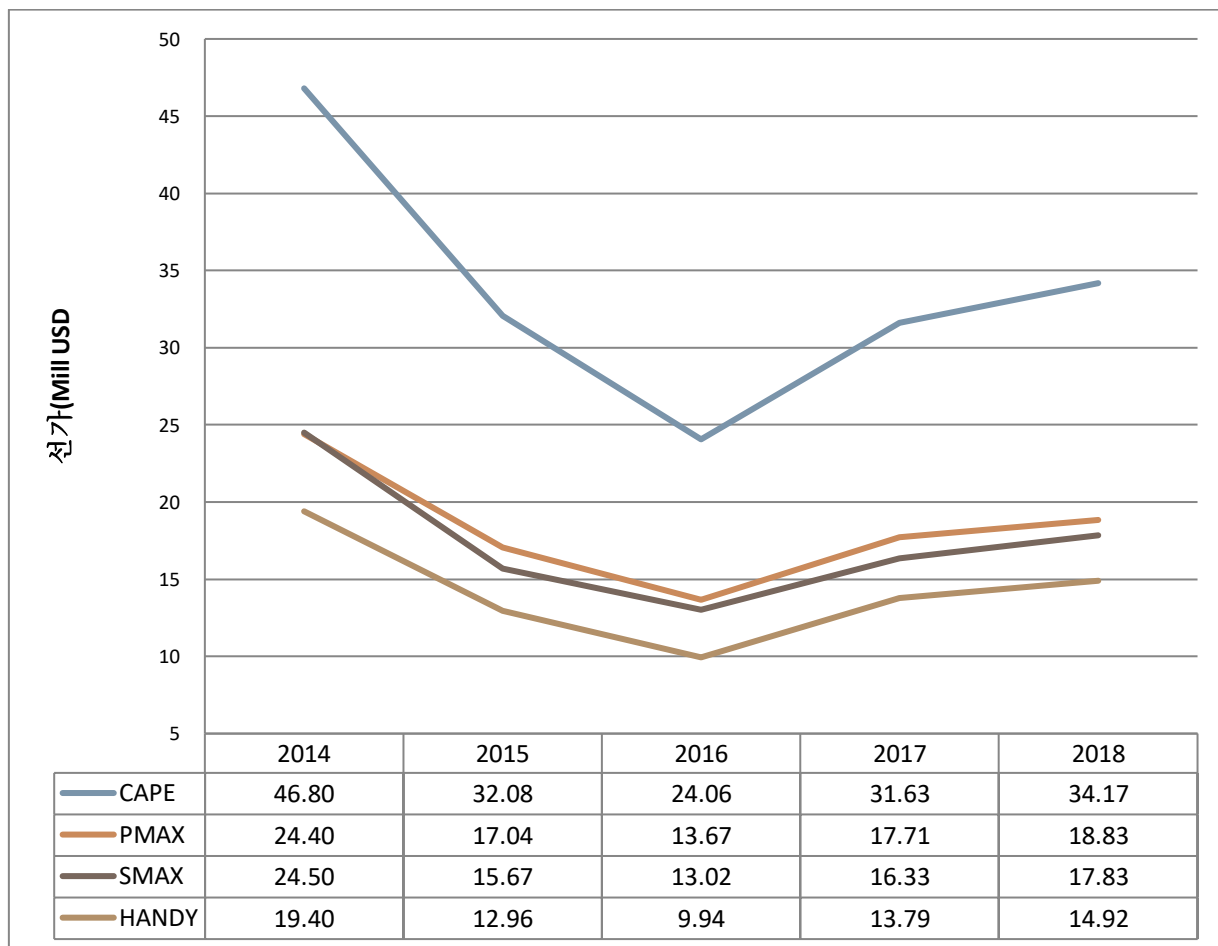
### III. BULK CARRIER

(◆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	34.17
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	8.04%
<b>Panamax 76K</b>	24.40	17.04	13.67	17.71	18.83
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.35%
<b>Supramax 56K</b>	24.50	15.67	13.02	16.33	17.83
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.18%
<b>Handysize 32K</b>	19.40	12.96	9.94	13.79	14.92
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	8.16%

#### □ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

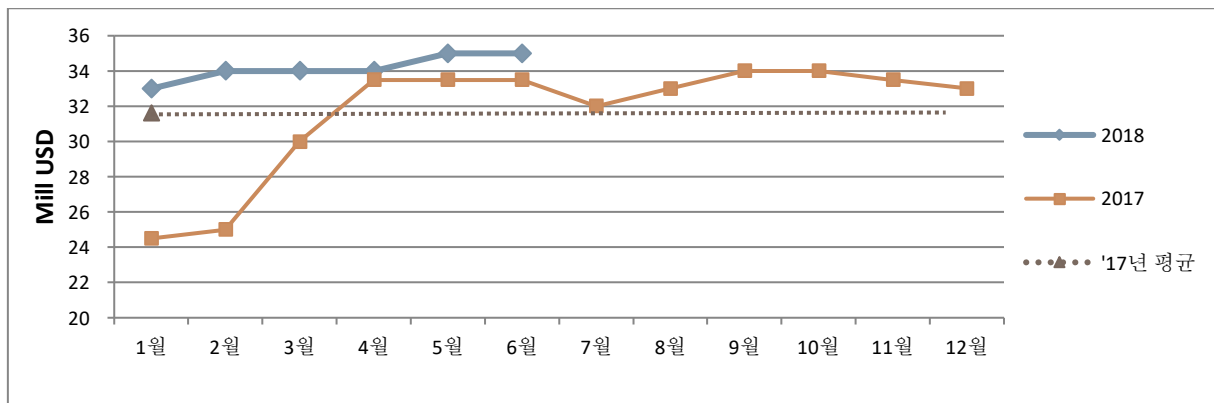




## III. BULK CARRIER

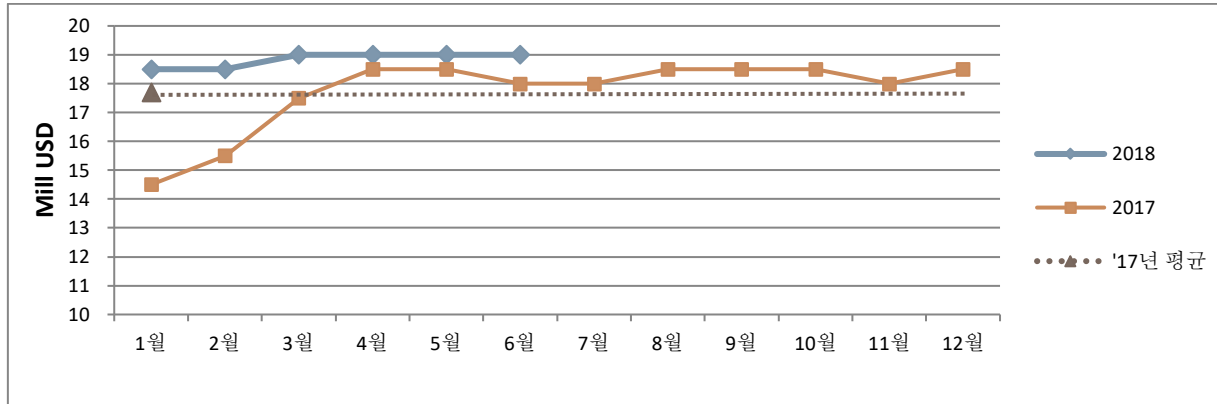
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	35.00	34.17
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	4.5%	8.0%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	18.83
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%	5.6%	6.4%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	17.83
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	20.7%	16.7%	12.5%	5.9%	5.9%	9.1%	9.2%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	15.50	14.92
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	10.7%	8.2%
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

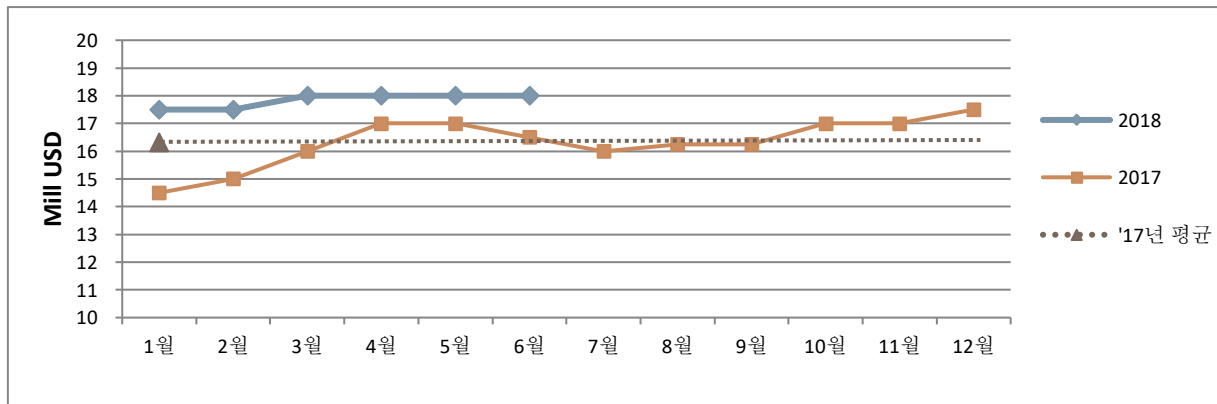


### III. BULK CARRIER

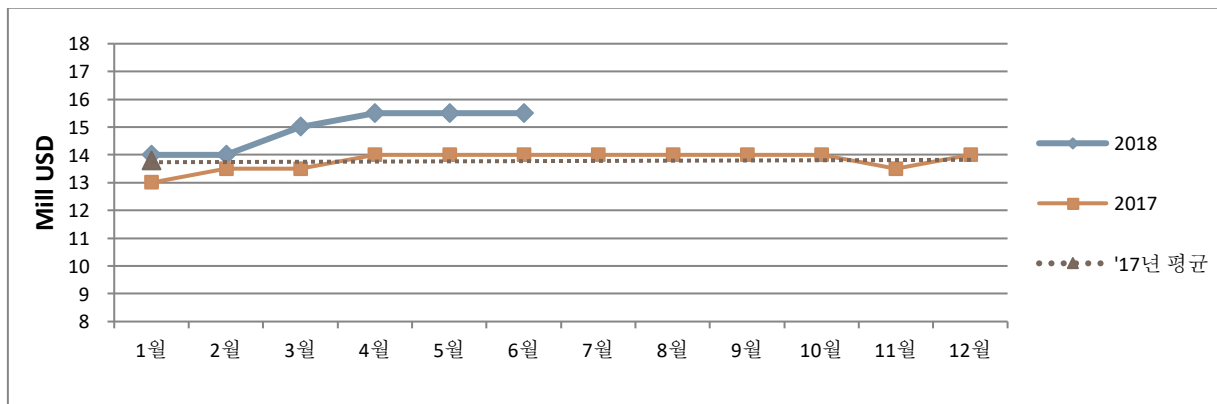
#### □ Panamax



#### □ Supramax



#### □ Handy



### III . BULK CARRIER

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

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	LIN JIE	177,359	2003	JAPAN	MITSU		14.7	undisclosed buyer, ss/dd freshly passed
BC	MEDI GENOVA	75,767	2004	JAPAN	B&W		11	Chinese buyer
BC	ATLANTIC HAWK	74,204	2002	JAPAN	SULZ		9.3-9.5	Chinese buyer
BC	OMIROS	73,326	2001	JAPAN	SULZ		8.8	Chinese buyer
BC	JIN FU	50,700	2001	JAPAN	SULZ	C 4X30t	8.7	Chinese buyer
BC	AGIA EIRINI	50,271	2001	JAPAN	B&W	C 4x30t	8.3	Chinese buyer
BC	SUMMER WIND	43,176	1995	KOREA	B&W	C 4X25t	5.3	Middle Eastern buyer
BC	INCE POINT	37,503	2015	JAPAN	B&W	C 4X30t	20.5	undisclosed buyer
BC	SILVRETTA	29,721	2003	JAPAN	B&W	C 4x31t	7	Greek buyer
BC	SILVAPLANA	29,721	2003	JAPAN	B&W	C 4x31t	7	
GC	GLORY SUMMIT (td)	8,537	1999	JAPAN	B&W	C 1x30.5t, D 2x25t	1.95	Chinese buyer

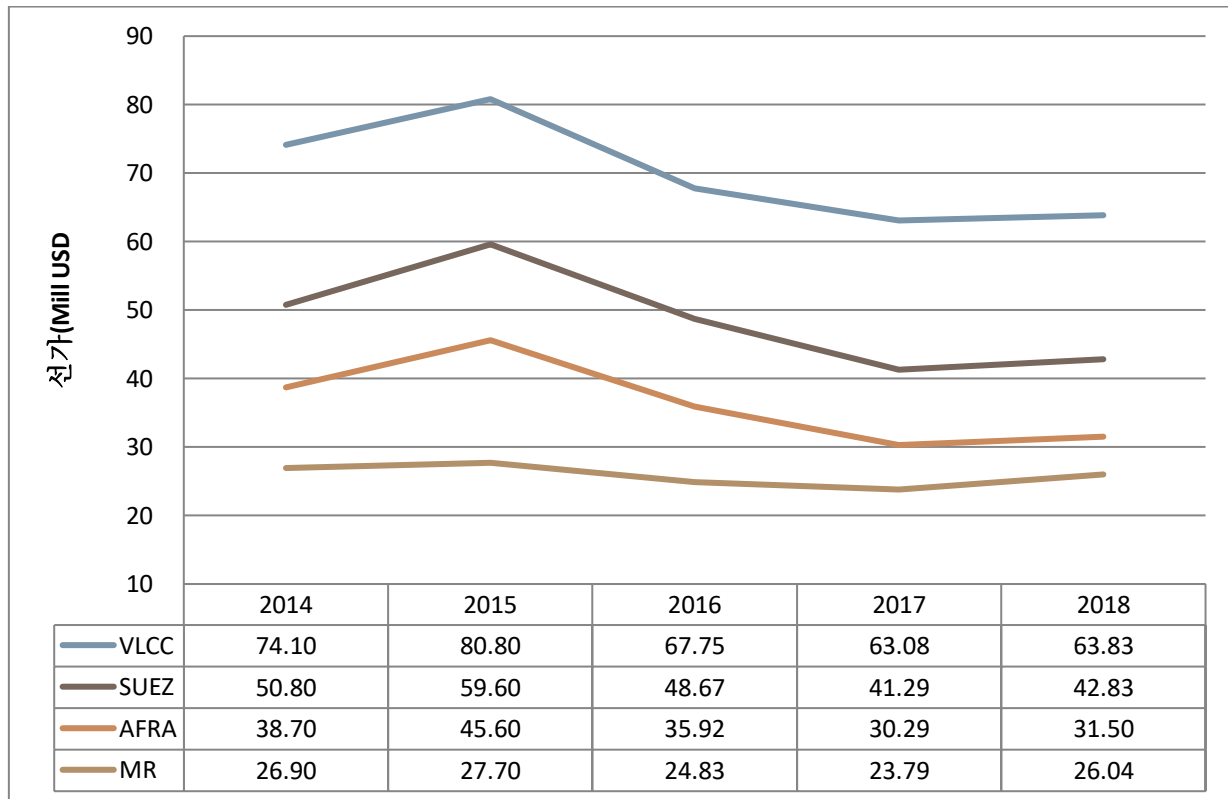
## IV. TANKER

(◆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%	63.83 1.2%
Suezmax 160K	50.80 27%	59.60 17%	48.67 -18%	41.29 -15%	42.83 3.7%
Aframax 105K	38.70 33%	45.60 18%	35.92 -21%	30.29 -16%	31.50 4.0%
MR 47K	26.90 2%	27.70 3%	24.83 -10%	23.79 -4.2%	26.04 9.5%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00 9%	12.60 -3%	13.92 10%	12.42 -10.8%	12.25 -1.3%

### □ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

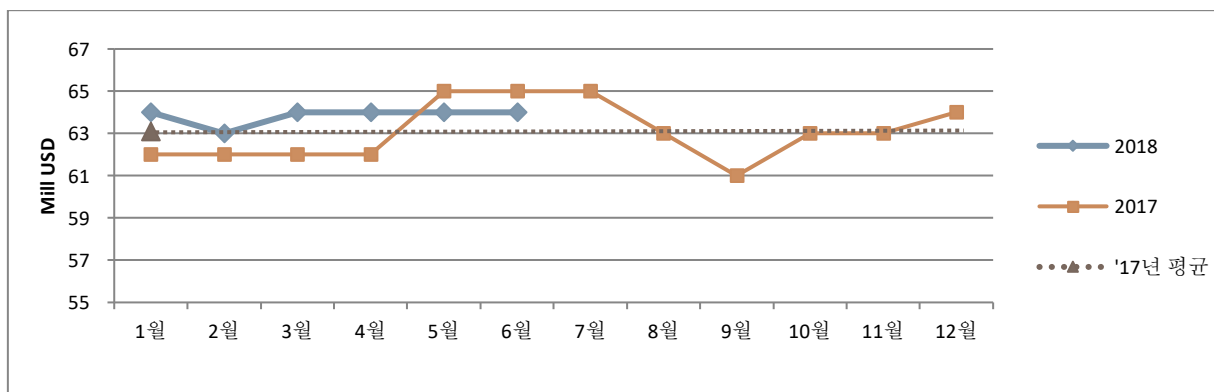




## IV. TANKER

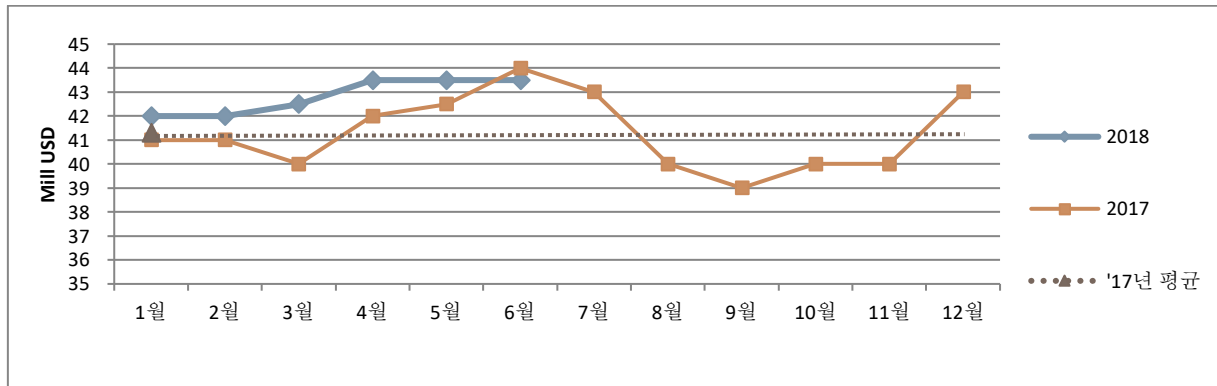
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	63.83
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	1.2%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	42.83
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	3.7%
	AFRA 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	31.50
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%	6.7%	3.2%	3.2%	4.0%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75	26.75	26.04
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%	7.0%	9.5%
CHEM IMO2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	12.25	
	전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	-4.1%	-2.1%	-	
	전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-7.8%	-8.0%	-1.3%	
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

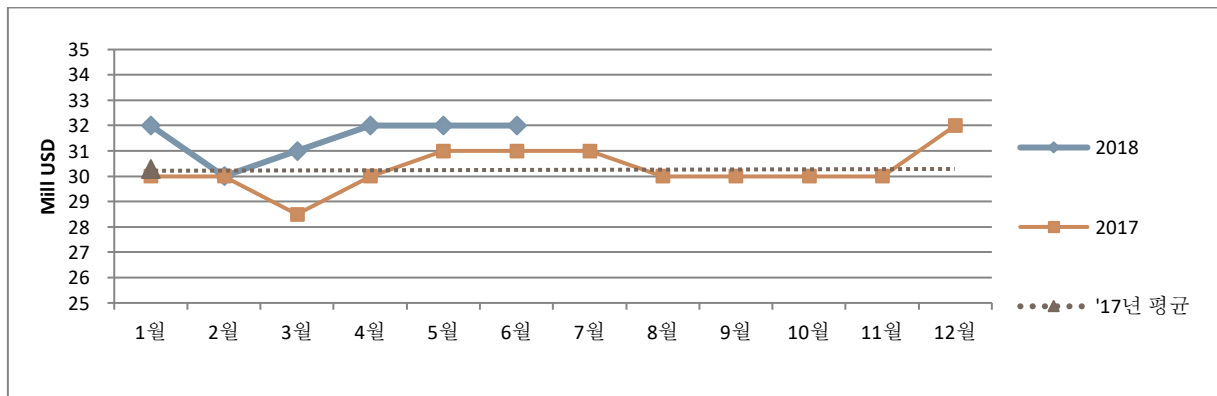


## IV. TANKER

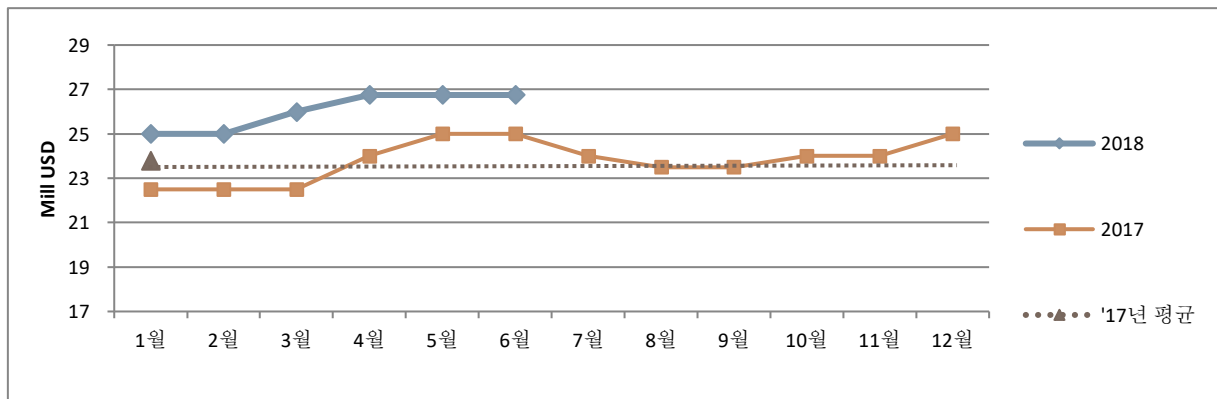
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K



## IV. TANKER

### IV-1. Tanker Sales Reported

#### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	UNITED KALAVRYTA	159,062	2005	KOREA	B&W		18.2	Greek buyer (Eurotankers)
TANKER	UNITED LEADERSHIP	159,062	2005	KOREA	B&W		18.2	
TANKER	UNITED FORTITUDE	112,719	2010	CHINA	B&W		22	Greek buyer
TANKER	NEW CHALLENGE	73,964	2005	CHINA	B&W			Korean buyer (Sinokor)
TANKER	NEW CHAMPION	73,911	2005	CHINA	B&W		44	
TANKER	NEW CONFIDENCE	73,901	2005	CHINA	B&W			
TANKER	NEW CENTURY	73,901	2005	CHINA	B&W			
TANKER	UNITED CARRIER	73,584	2007	CHINA	B&W		10.3	Greek buyer
TANKER	UNITED AMBASSADOR	73,584	2007	CHINA	B&W		10.3	
OIL /CHEM	OCEANIC CYAN	13,273	2008	CHINA	MAK	2&3	7.7	Undisclosed buyer



## IV. TANKER

### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	E.R. HOBART	13879	2005	CHINA	B&W	1118	TEU	5.2	German buyers (MPC)
CONT	E.R. SYDNEY	13951	2005	ROMANI A	B&W	1118	TEU	5.2	
CONT	ARUNA IPSA	24279	2004	CHINA	B&W	1858	TEU	6.9	Undisclosed buyer
CONT	CORINTHIAKOS	51570	2010	KOREA	WAR T	4400	TEU	15	Singaporean buyers (Asiatic Lloyd)
CONT	YM UNITY	101597	2006	KOREA	B&W	8208	TEU	33.5	Greek buyer (Navios)
CONT	YM UTMOST	101597	2006	KOREA	B&W	8208	TEU	33.5	

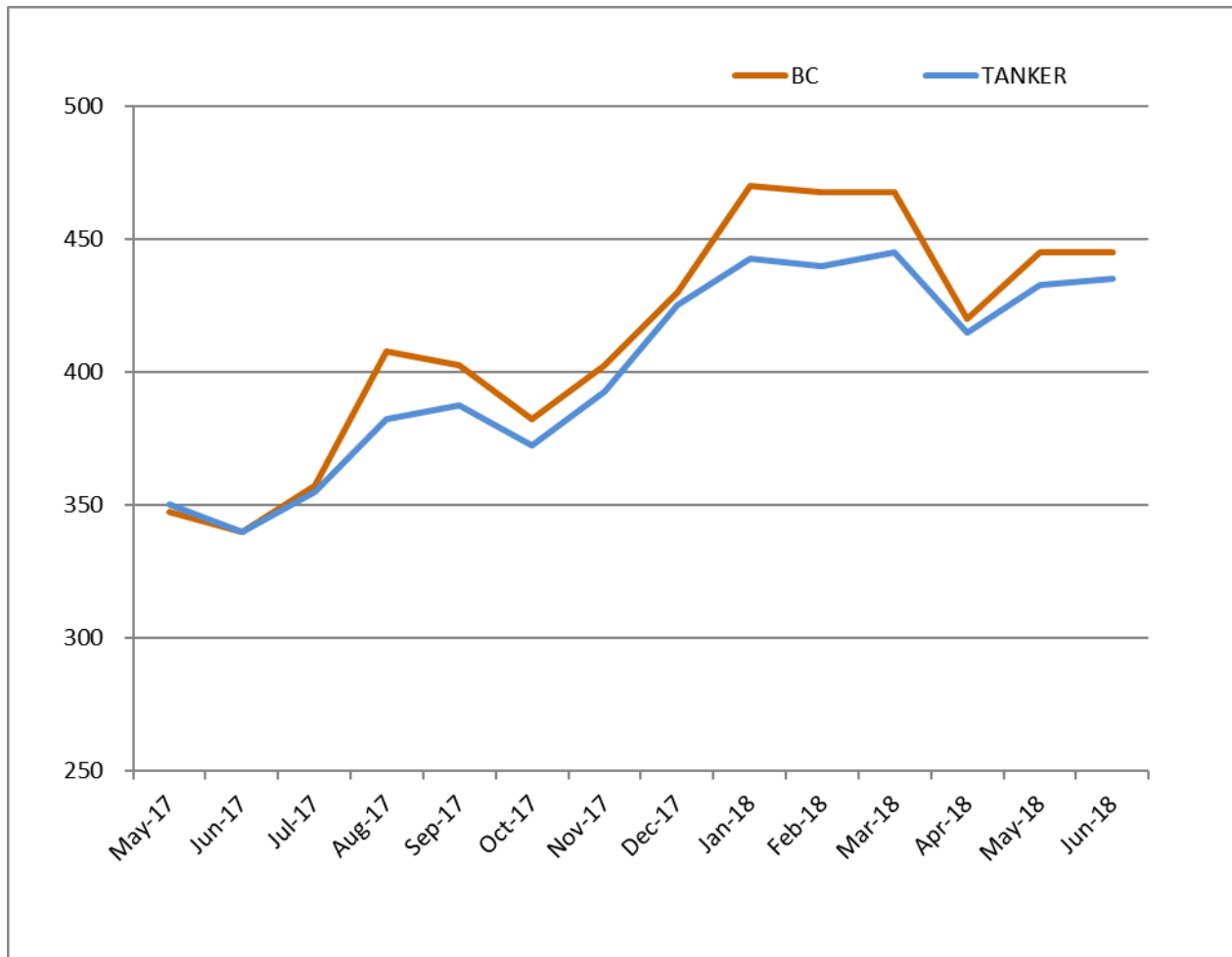


# V . DEMOLITION

## 1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 6 월	2018 년 6 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	435.00	19.1%	340.00	435.00	0.6%	27.9%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	452.50	22.0%	340.00	445.00	0.0%	30.9%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



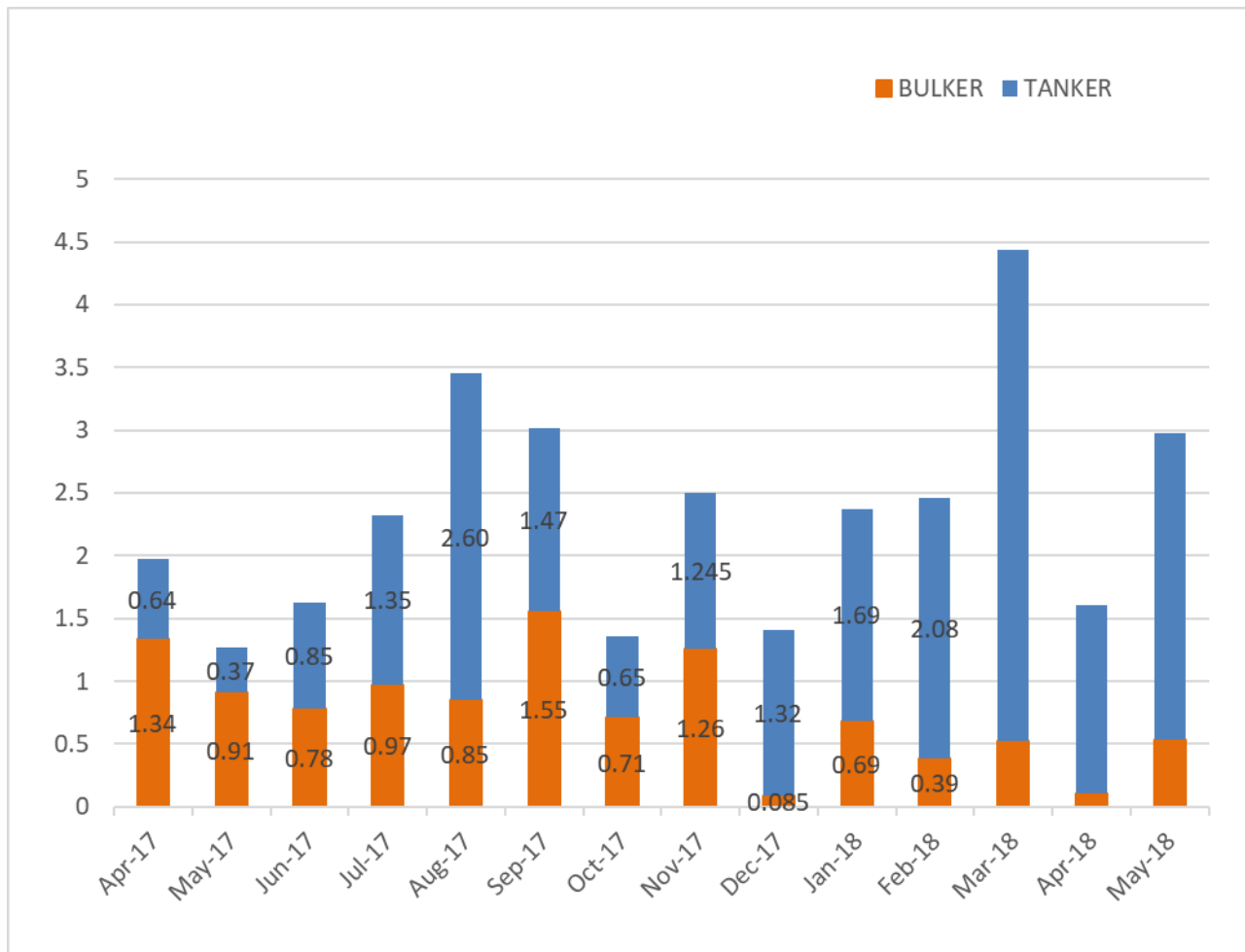


## V. DEMOLITION

### 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	10.86	94.7%	95	84.1%	0.37	6	2.44	569.0%	22	266.7%
BC	11.74	292	2.06	17.5%	50	17.1%	0.91	23	0.53	-41.3%	14	-39.1%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)



## V . DEMOLITION

### V -1. Demolition Sales Report

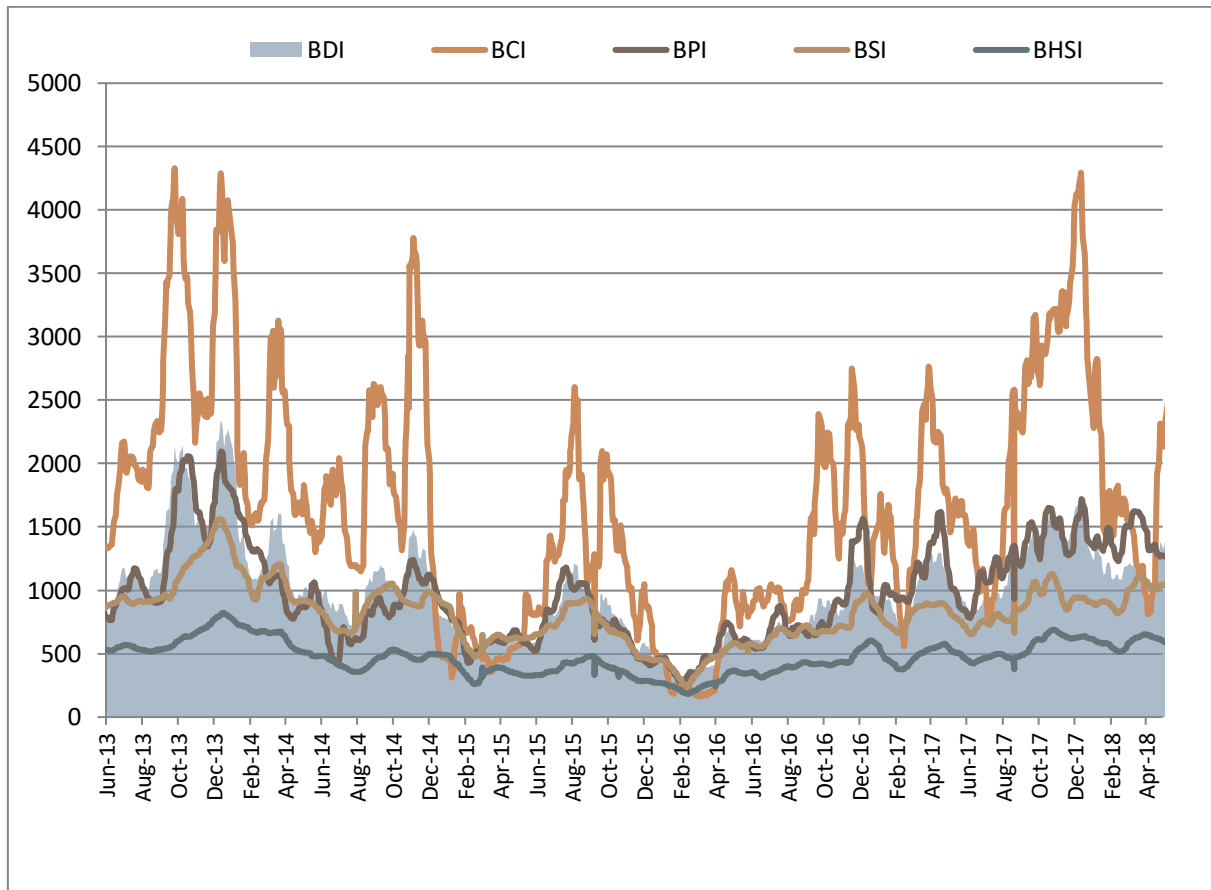
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	QIAN HAI	25,309	5571	1986	JAPAN	MITSU	408	BANGLADESH
MPP	BRIGHT MASTER	8,583	4112	1994	CHINA	B&W	399	BANGLADESH
TANK ER	DS TINA	298,824	45476	2000	JAPAN	B&W	415	AS IS Khor Fakkan
TANK ER	NORDIC JUPITER	157,406	22253	1998	KOREA	B&W	447	AS IS Singapore
TANK ER	NORDIC FIGHTER	153,328	21508	1998	KOREA	B&W	447	AS IS Singapore
TANK ER	SAGE PIONEER	104,024	17431	1999	KOREA	B&W	441	Full sub-conti delivery
TANK ER	MARTHA TENDER	29,998	6128	1987	JAPAN	B&W	295	AS IS Belawan, under tow
LPG	MISR GAS	9,550	5787	1976	GERM ANY	B&W	468	INDIA



## VI. KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2018-06-01	2018-05-25	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1156	1077	▲79.00	2337	290
BCI	1602	1395	▲207.00	4329	161
BPI	1192	1187	▲5.00	2096	282
BSI	1061	1071	▼-10.00	1562	243
BHSI	583	587	▼-4.00	821	183





## VI. KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	450.50	▼-3.50	430.50	▼-5.50	421.50	▼-19.00
IFO180	485.50	▲0.50	464.50	▼-4.00	485.50	▼-11.00
MGO	689.00	▼-9.00	654.50	▼-9.50	683.00	▼-8.50

❖ 기준일 : 6 월 1 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2018-06-01	2018-05-25	CHANGE
미국달러	1076.40	1079.70	▼-3.30
일본엔(100)	989.61	988.04	▲1.57
유로	1259.28	1265.25	▼-5.97
중국위안	167.99	169.11	▼-1.12

❖ 최초고시, 매매기준율기준

## VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
박람회	2018 그리스 아테네 포시도니아 선박기자재 박람회	6.04(월) ~ 6.08(금)	그리스 아테네, Metropolitan Expo.	- 선주국 그리스에서 개최되어 유럽지역의 Big Buyer 를 통한 신규 발주 물량의 협상 및 선주 Broker 의 활동이 활발하여 기자재업체의 수주 가능성이 높은 전시회 - 홈페이지: www.posidonia-events.com
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 <b>6/27(수) 선박매매 중개 /권순일 상무</b> 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