

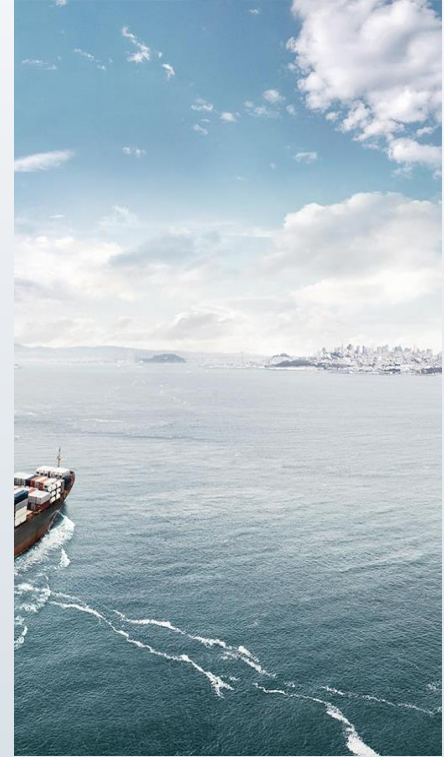


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.203

Updated June 12, 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	9
- BC Sales Report	
Tankers	13
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	18
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

포시도니아 박람회 기간동안 여러 한국 조선소에서 수주소식을 전해왔다.

대우조선해양은 그리스 알파가스(ALPHA GAS S.A.)로부터 LNG 운반선 1 척을 수주했다. 이는 지난 3 월 계약한 선박의 옵션물량이다. 그리고 다른 해외선주로부터 초대형원유운반선 2 척도 수주했다고 밝혔다. 이들 선박의 총 계약 규모는 약 3 억 7,000 만 달러 규모다. 특히 초대형원유운반선 계약에는 옵션물량이 포함돼 있어 향후 추가 수주도 기대된다.

STX 조선해양은 JOHN DRAGNIS 가 이끄는 그리스 선주사 OCEANGOLD TANKERS 로부터 50,000 DWT 급 MR 급 석유제품운반선(PC) 2 척을 추가 수주한 것으로 나타났다. 선가는 확인 되지 않았으나, TIER II 사양 선박들로 오는 2019 년 초 인도될 것으로 보고 있다. 해당 50,000 DWT 급 MR 탱커선은 OCEANGOLD 사가 STX 조선해양에 발주하는 5, 6 번째 MR 탱커로서 지난 신조계약에 포함되어 있던 옵션 물량이라고 전해졌다.

대한조선이 그리스 TSAKOS ENERGY NAVIGATION(TEN)사로부터 신규 아프라막스 탱커 2 척을 수주한 것으로 나타났다. 양사는 해당 115,000 DWT 급 원유운반 탱커 신조선 2 척 계약에 대해 수 개월간 논의를 진행해오다가, 이번 포시도니아 기간동안 정식 계약을 체결한 것으로 보인다.

현대미포조선이 팬오션으로부터 1800TEU 급 FEEDER 컨테이너선 2 척을 수주하여, 각각 오는 2019 년 말- 2020 년 초에 인도 예정이다. 1800TEU 짜리 선박은 태국 방콕항 취항에 최적화된 선종으로 '방콕막스'로 불린다. 현대미포조선이 건조한 방콕막스 컨테이너선 2 척은 향후 아시아 역내 무역에 투입될 예정이다.

2. 벌크선 시장동향

브라질 트럭 운송 조합과 캐나다 광산 파업으로 인해 5 월 하순까지 약세를 보였던 케이프 운임시장이 파업사태가 끝나면서 다시금 급등하고 있다. 한편, 남미 곡물 무역이 증가하면서 파나마스 운임 또한 상승세를 보이는 등 대형선 운임이 BDI 지수 상승을 견인하고 있다.

지난주 많은 선주들이 포시도니아에 참석한 만큼 중고선거래량은 많지 않았다. 다만, 중국바이어들의 노후선에 대한 관심은 여전하다. "NEARCHOS" (72,413 dwt, built 1998, Imabari)가 중국 바이어에게 570 만 달러에 매각되었다고 알려졌다. 해당 선박의 special survey 는 2018 년 7 월에 예정되어 있다.

I . MARKET OVERVIEW

3. 탱커선 시장동향

올해 국제유가를 평균 56 달러로 예측했던 세계은행 등 주요 기관들에서 60 달러 중후반으로 상향 하여 수정전망을 내놓고 있다. 미국의 이란 핵협정 탈퇴, 시리아 공급 등 중동지역의 지정학적 불안과 석유수출국기구인 OPEC 의 감산 논의, 견조한 석유수요 등이 주요 원인으로 거론되고 있다.

중고선 시장에서 그리스의 ENESEL 이 아프라마스 두 척 "SPARTO" & "PANTELIS" (114,549 DWT, BUILT 2004 SAMSUNG, ICE CLASSED)를 척당 1,150 만 달러에 일괄매각하였다. 참고로 지난 달 1 선령 많은 "ZIRKU" (105,846 DWT, BUILT 2003 HYUNDAI)는 1,050 만 달러 선에 매각되었다.

MR 부문에서는, "IVER EXACT" (46,858 DWT, BUILT 2007, HYUNDAI MIPO, IMO II)가 1,400 만 달러에 그리스 바이어에게 매각되었다. 지난 4 월에 동선령의 자매선 "IVER EXAMPLE" 및 "IVER EXPRESS" (46,784 DWT, BUILT 2007, HYUNDAI MIPO, IMO II)은 척당 1,560 만 달러에 거래되었던 것과 비교하면 선가가 상당히 하락하였다.

4. 해체선 시장동향

라마단과 포시도니아, 몬순시즌의 시작 등으로 인해 시장의 움직임이 둔화되었음에도 불구하고 대형 탱커선 2척과 리퍼선 등이 거래되었다. 포시도니아도 끝났고 라마단과 EID 축제는 이번주로 끝이 나지만 몬순시즌으로 인해 시장 둔화 현상은 지속될 듯하다.

VLCC "CONCORD M"(301,345 DWT, LDT 41653, BUILT 1996)이 방글라데시 딜리버리 조건으로 LDT 당 448 달러에 매각되었다. 이 계약에는 1,000 톤 가량의 벙커잔량이 포함 되어있다. 수에즈막스 탱커선 "GURU GOBIND SINGH"(147,495 DWT, LDT 21,968, BLT 1995)은 스리랑카 콜롬보 딜리버리조건으로 LDT 당 USD 423 에 매각되었다. 역시 700 톤의 벙커잔량을 포함되어있다.

인도로 향하는 두 척의 리퍼선 "BALTIC PRIDE" (10695 DWT, LDT 6,164, BUILT 1989) 및 "TAGANROGSKIY ZALIV" (10,582 DWT, LDT 6,375, BUILT 1993) 은 각각 LDT 당 USD 425 에 매각되었다.

II . ISSUE & TREND

1. 해운 공룡들의 치열한 덩치 경쟁

세계 2 위 선사인 스위스의 MSC 가 지난해 9 월 삼성중공업 등 국내 조선소에 발주했다고 밝힌 2 만 2,000TEU 선박 11 척은 실제 그보다 더 큰 것으로 전해졌다. 해운업계는 세계 최대 크기의 선박을 발주하기 위해 MSC 가 뒤늦게 사양을 2 만 3,000TEU 로 늘렸다고 보고 있다. 그 무렵 세계 3 위 선사인 프랑스의 CMA CGM 은 2 만 2,000TEU 선박 9 척을 중국 조선소에 발주했고 다른 글로벌 선사가 이보다 더 큰 선박 발주에 나설 것이라는 소식이 들렸다. 예상대로 현대상선이 지난 4 월 2 만 3,000TEU 선박 발주 계획을 발표하자 MSC 가 숨은 승리자라는 평가가 나온다. 세계 최대 크기 선박 발주사의 지위를 빼가지 않으면서 해당 선박들을 세계 최초로 인도받게 됐다.

해운 '공룡' 선사들의 대형선 경쟁이 날이 갈수록 치열해지고 있다. 세계 경기 회복에 따라 물동량이 증가하는 데다 운송 비용을 절감하는 효과도 있어 이들은 대형화가 필수적이라는 입장이다. 현대상선도 초대형 규모의 선박 발주를 진행하면서 몸부림치고 있지만 공룡 선사들과 격차를 줄이기 버거운 모양새다. 수출 의존도가 높은 우리나라 경제 상황에서 국적 선사의 낮은 경쟁력이 산업 전체에 악재로 작용할 수 있다는 지적이 나온다.

대형화 경쟁은 우선 숫자에서 잘 드러난다. 잇따른 대형선 도입으로 공룡 선사들의 선복량이 짧은 시간 급증했다. 글로벌 해운 분석기관 알파라이너에 따르면 6 월 현재 선복량 100 만 TEU 이상 선사는 모두 7 곳으로, 이들의 시장 점유율이 73.2%에 달하는 것으로 조사됐다. 2016 년 6 월 100 만 TEU 이상 선사 4 곳이 44.6%를 점하던 것과 비교하면 괄목할 만한 증가다. 이들 공룡 선사의 전체 보유 선복량도 923 만 TEU 에서 1626 만 TEU 로 대폭 늘었다. 현재 발주 선박을 포함하면 이들 100 만 TEU 이상 선사의 총 선복량은 선박이 인도되는 2020 년 무렵에는 1858 만 TEU 로 증가한다.

이 같은 증가세는 1 만~2 만 TEU 급 대형선 위주로 선복량을 늘린 1~4 위 선사의 영향이 결정적이었다. 같은 기간 1 위 선사인 덴마크의 머스크는 312 만 TEU 에서 412 만 TEU 로, 2 위인 MSC 는 274 만 TEU 에서 361 만 TEU 로, 3 위인 CMA CGM 은 180 만 TEU 에서 260 만 TEU 로, 4 위 중국의 코스코는 157 만 TEU 에서 200 만 TEU 로 각각 몸집을 불렀다.

최근 거대 선사들이 이처럼 무서운 속도로 대형화에 공을 들이는 이유는 뭘까. 해운업계는 규모의 경제 효과가 뚜렷이 입증됐다는 점을 우선 꼽는다. 계기는 머스크가 2011 년 발주해 2015 년부터 본격적으로 투입한 1 만 8,000TEU 선박이었다. 전준수 한국해양대 경영학과 석좌교수는 "머스크가 당시 세계 최대 크기인 컨테이너선으로 운송 비용을 30% 가까이 낮추면서 규모의 경제의 이점을 증명했다"며 "이후 세계 선사들이 대형 선박 발주에 매달리게 됐다"고 말했다.

II . ISSUE & TREND

실제 초대형 선박 발주는 운임이 사상 최저 수준을 기록한 2016 년 잠시 휴식기를 갖다가 2017 년부터 경쟁적으로 이뤄지고 있다. 해운업계는 세계 경기 회복세까지 맞물려 대형선에 대한 필요성이 더욱 커졌다고 분석한다. 2017 년 3 월 일본 선사인 MOL 이 당시 세계 최대 크기인 2 만 TEU 초대형 선박을 삼성중공업으로부터 인도하자 CMA CGM 과 MSC 가 차례로 2 만 2,000TEU, 2 만 3,000TEU 를 발주하면서 기록을 다시 썼다. 한국해양수산개발원은 지난 5 월 동향 보고서에서 "현재 전 세계 총 발주량 342 척(약 261 만 TEU) 중 초대형선박(1 만 3,300TEU 이상)의 비중은 58.2%(약 152 만 TEU)에 달한다"며 "이들 선박이 신규 공급을 주도하고 있다"고 설명했다.

규모의 경제가 불러오는 부작용을 극복하기 위해 대형선 도입이 활발해지고 있다는 분석도 있다. 넘치는 선복량에 2015 년부터 해상 운임이 떨어져 해운업 전체의 수익성 악화가 우려되지만, 대형 선사들은 이 위기를 다시 한번 규모의 경제로 풀어나갈 태세다. 한종길 성결대 동아시아물류학과 교수는 "규모의 경제를 통해 운송 비용을 절감하면 운임이 떨어져도 버틸 여력이 생긴다"며 "현시점에서 대형선 경쟁은 결국 생존과 직결돼있다"고 말했다. 2015 년 1 월 1135.55 에 달하던 컨테이너 해운 시황 지표인 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 6 월 첫째 주 현재 829.09 에 불과하다.

공룡 선사들의 몸집이 점점 커지면서 과점 현상이 더욱 강화되고 있다. 규모의 경제에 성공한 대형 선사 주도로 해운업 구도 재편이 이뤄질 것이라는 얘기다. 선복량 경쟁이 완숙기에 들어서면 살아남은 소수 대형 선사들은 과점 시장에서 운임을 회복시키고 안정적인 이익을 거둘 수 있다.

선사 간 합종연횡 등 해운업계의 지각변동도 과점 시장을 염두에 뒀다는 해석이 나온다. 독일 하팍로이드는 지난해 5 월 중동 UASC 를 인수해 161 만 TEU 로 단숨에 5 위 선사로 뛰어올랐다. 일본에서는 3 개 선사(MOL·NYK·케이라인)가 지난 4 월 통합 법인이 돼 156TEU 의 세계 6 위 선사로 거듭났다. 저운임과 해운업 불황의 여파에 세계 8 위 선사인 한진해운은 파산한 바 있다.

상황이 이렇다 보니 현대상선을 향한 우려의 시선이 적지 않다. 최근 2 만 3000TEU 컨테이너선 12 척, 1 만 4000TEU 급 8 척 등 총 20 척 규모의 초대형 발주를 진행하고 있지만, 규모의 경제의 관점에서 상위권 공룡 선사를 따라가기엔 역부족이다. 현재 39 만 TEU 를 운영하는 현대상선은 41 만 TEU 규모의 발주 선박이 인도되면 80 만 TEU 로 덩치가 두 배로 커진다. 현대상선은 이들 선박이 인도되는 2020 년 무렵 선복량을 100 만 TEU 까지 키워 상위 7 위권 선사들을 추격하고 궁극적으로 5 위권 내에 자리하겠다는 목표를 세웠다. 그러나 이미 48 만 TEU 를 발주한 7 위 선사인 대만의 에버그린이 2020 년에는 총 선복량이 157 만 TEU 를 기록할 것으로 예상돼 격차를 줄이기 쉽지 않다. 대만 선사 양밍도 현재 선복량 64 만 TEU 에서 21 만 TEU 를 더 발주해 현대상선보다 커질 것으로 보인다. 8 위 선사 홍콩의 OOCL 이 계획대로 코스코와 합병된다면 2020 년 현대상선의 순위는 9 위에 그친다.

II . ISSUE & TREND

2. 한국선급 컨소시엄, 미국서 평형수처리설비 형식승인 취득

한국선급은 지난 5일 컨소시엄을 통해 테크로스의 선박평형수처리설비(BWMS) 제품이 미국 정부의 형식승인을 취득했다고 8일 밝혔다.

미국은 국제해사기구(IMO)의 선박평형수관리협약과 별도로 자국 법에 따라 미국해안경비대(USCG)로부터 승인받은 BWMS에 의해 관리된 선박평형수만 해역에 배출할 수 있도록 규정하고 있다. 미국 항만에 입항하는 선박은 반드시 USCG의 형식승인을 취득한 BWMS 제품을 본선에 탑재해야 한다. 미국의 BWMS 형식승인 절차는 IMO보다 강화된 기준으로 제정돼 USCG의 형식승인을 취득한 BWMS 업체 제품에 대한 고객들의 신뢰도가 높아 세계 BWMS 시장 선점에 있어 유리한 위치를 차지할 수 있다.

한국선급은 지난 2년간 한국조선해양기자재연구원, 한국화학융합시험연구원, 해양생태기술연구소과 함께 컨소시엄을 꾸려 삼성중공업 및 테크로스 제품이 미국 형식승인을 받을 수 있도록 협업했다. 현재 테크로스를 포함해 USCG로부터 형식승인을 받은 업체는 전 세계적으로 7개뿐이다. 테크로스에 이어 USCG에서 삼성중공업 제품에 대한 형식승인 시험 보고서의 검토도 마무리될 예정이다.

이정기 한국선급 회장은 "한국선급이 이끄는 컨소시엄에서 시험한 BWMS 제품이 기술력을 인정받았다는 데 있어 큰 의미가 있다"며 "한국선급은 국내 해사 산업계 동반 성장을 이끌 수 있도록 최선을 다하겠다"고 말했다.

3. OPEC '유가 안정화' 의지에 국제유가 향방 달려

석유수출국기구(OPEC)가 원유 생산량을 늘려 유가 상승 속도를 추가적으로 늦출 방안을 논의할 것으로 보인다. 국제유가는 최근 급격한 오름세를 보이다 주요 산유국 사이의 증산 논의가 진행되면서 다시 진정세로 돌아섰지만 석유수출국기구로서는 이런 흐름을 더 안정화해야 할 필요성이 있다는 것이다.

10일 석유업계에 따르면 석유수출국기구는 22일 정기총회를 열고 국제유가를 안정적으로 유지할 방안을 논의한다. 증권업계는 산유국들이 원유 생산량을 늘리자는 논의를 통해 국제유가의 상승 속도를 조절하려는 것으로 바라본다.

II . ISSUE & TREND

10 일 한국석유공사에 따르면 6 월 첫째 주 국제유가는 서부텍사스산 원유(WTI) 기준으로 1.63%(배럴당 1.09 달러) 떨어졌다. 이런 가격 하락은 사우디아라비아, 러시아, 아랍에미리트 등 산유국이 원유 생산량을 늘리겠다는 뜻을 여러 차례 밝히는데 영향을 받은 것으로 분석된다. 국제유가는 4 월 초부터 이란과 베네수엘라에서 원유 생산량이 줄어들 것으로 전망되면서 급등했다.

임재균 KB 증권 연구원은 “최근 석유수출국기구의 목표가 ‘국제유가 상승’에서 ‘안정적 국제유가 수준’으로 바뀐 것으로 보인다”며 “국제유가가 급격하게 오르면 오히려 수요가 줄면서 장기적으로 국제유가를 떨어뜨릴 수 있다”고 바라봤다.

산유국들은 현재 국제유가 수준이 유지되는 것을 바라고 있다. 2014 년 말부터 시작된 저유가 상황을 겪은 뒤 원유에 의존하고 있는 경제구조를 바꾸려 힘쓰고 있는데 원유 의존도를 줄이려면 역설적으로 현재의 고유가 수준이 유지되는 것이 좋기 때문이다. 임 연구원은 “산유국들은 국제유가가 배럴당 100 달러를 넘던 시절에 고유가가 계속될 것이라는 믿음을 품고 다른 산업에 투자하지 않았다”며 “2014 년 하반기부터 국제유가가 하락하면서 산유국들은 다른 산업에 투자할 자금을 마련하기 어려워졌다”고 파악했다.

국제통화기금(IMF)에 따르면 중동 및 북아프리카(MENA) 지역의 원유 수출국들은 2014 년 말부터 국제유가가 떨어지면서 재정이 나빠졌다. 나라별 2000~2014 년 평균 국내총생산(GDP) 대비 재정수지를 2015 년과 비교하면 사우디아라비아는 7.3%에서 -15.8%, 오만은 8.0%에서 -15.9%, 아랍에미리트는 7.3%에서 -3.4%, 바레인인 -0.9%에서 -18.4% 수준으로 떨어졌다.

미국이 원유 생산량을 크게 늘리면서 세계 원유시장에서 석유수출국기구의 주도권을 위협하는 것도 석유수출국기구가 증산을 논의하는 주된 요인이다. 미국은 8 일 기준으로 원유 시추기 수를 2015 년 이후 최대치인 862 기까지 늘렸다. 원유 생산량도 5 월 마지막 주 기준으로 하루 1080 만 배럴이다. 러시아에 이어 세계에서 두 번째로 많은 원유 생산량이다.

국제에너지기구(IEA)는 ‘오일(Oil) 2018’ 보고서를 통해 미국에서 원유 생산량이 크게 늘어날 것으로 전망했다. 2020 년까지 미국의 원유 생산량 증가분이 석유수출국기구 외 국가들의 원유 수요 증가량보다 많을 것으로 내다봤다. 파티 비를 국제에너지기구 사무총장은 “미국의 원유 생산량은 앞으로 4~5 년 동안 늘어 2020 년에도 최고점에 이르지 않을 것”이라며 “미국은 조만간 세계 1 위 산유국이 될 것”이라고 말했다.

II . ISSUE & TREND

다만 이란과 이라크 등 일부 석유수출국기구 회원국이 증산 논의를 반대하는 점은 변수다. 호세인 카잠푸 아데빌리 이란 석유수출국기구 위원은 6일 미국이 사우디아라비아에 비공식적으로 증산을 요구한 것을 놓고 "60년 역사를 지닌 석유수출국기구를 모욕하는 건방진 요구"라며 "석유수출국기구는 미국의 요구에 응하지 않을 것"이라고 말했다. 자바르 알 루아이비 이라크 석유부 장관도 7일 "현재 세계 원유시장의 수급 상황은 안정적이고 국제유가도 좋은 상태"라며 "석유수출국기구 6월 총회에서 증산을 논의하지 않을 것"이라고 말했다.

4. 세계은행, 올해 세계경제성장률 3.1% 전망

세계경제가 올해에는 건조한 성장세를 보이지만, 선진국의 성장세 둔화와 주요 원자재 수출국의 회복 약세 속에서 향후 2년동안 점진적으로 성장이 둔화될 것으로 예측됐다.

세계은행(WB)은 지난 5일 오후 4시(미국 워싱턴 D.C. 현지시간) '세계경제전망(Global Economic Prospects)'을 발표, 올해 세계경제성장률을 지난 1월 전망치와 동일한 3.1%(시장환율 기준)로 내다봤다. 구매력평가기준(PPP)로 환산하면, 3.7%로 지난 4월 IMF의 3.9%와 5월 OECD의 3.8% 전망 대비 다소 낮은 수준을 보였다. WB는 시장환율 기준으로 2019년과 2020년 세계경제성장률을 각각 3.0%, 2.9%로 전망하며 성장세가 주춤할 것으로 예상했다.

선진국은 올해 2.2% 성장이 예상되며, 통화정책의 점진적인 정상화로 내년에는 2% 성장세로 다소 하락할 것으로 전망됐다. 올해 경제성장률로 보면, △미국 2.7% △유로지역 2.1% △일본 1.0% 등이다.

신흥국은 올해 4.5% 성장이 전망되며 원자재 수출국의 경기회복이 지속되고 원자재 가격도 안정화되면서 내년 성장률이 4.7%로 상승할 것으로 예측됐다. 중국의 경우, 올해 6.5%의 경제성장률이 예상되며 △러시아 1.5% △브라질 2.4% △인도 7.3% △남아공 1.4% 수준으로 전망됐다.

이런 가운데 세계경제의 하방 리스크로는 △보호무역주의 증가 △금융시장 변동성 확대와 이에 따른 개도국의 취약성 증가 △정치적 불확실성 △지정학적 리스크 등이 지적됐다. 장기적으로 글로벌 원자재 수요 증가 둔화로 원자재 가격 상승과 원자재 수출국 경제 성장에도 제약 요인이 작용할 수 있을 것으로 전망됐다.

금융위기 이후 빠르게 늘어난 기업부채가 금융안정성 우려를 키울 뿐더러 투자 확대를 어렵게 만든 것으로 분석됐다. 금리 인상에 대한 신흥국의 취약성까지 증가시켰다는 게 WB의 판단이다. WB는



II . ISSUE & TREND

신흥국들이 금융시장 충격에 대비한 여력(buffer)을 확보해야 한다는 조언도 내놨다. 정책 제안으로는 장기 성장 전망을 높이기 위해 구조개혁 이행을 촉구하고, 급변하는 기술 환경에 따라 기술 습득 지원과 생산성 증가, 무역개방성 확대 등의 중요성 역시 강조됐다.

WB 는 또 기초 교육 강화를 통해 개도국들에게 상당한 개발 효과(development dividend)를 가져다 줄 수 있으며, 포괄적인 무역협정의 적극적인 추진을 통해 성장 잠재력을 높일 필요가 있다는 점도 제언했다. 한편, WB 는 해마다 1 월과 6 월 2 회씩 세계경제전망을 발간하지만, 우리나라의 성장률 전망치는 별도로 발표하지 않는다.

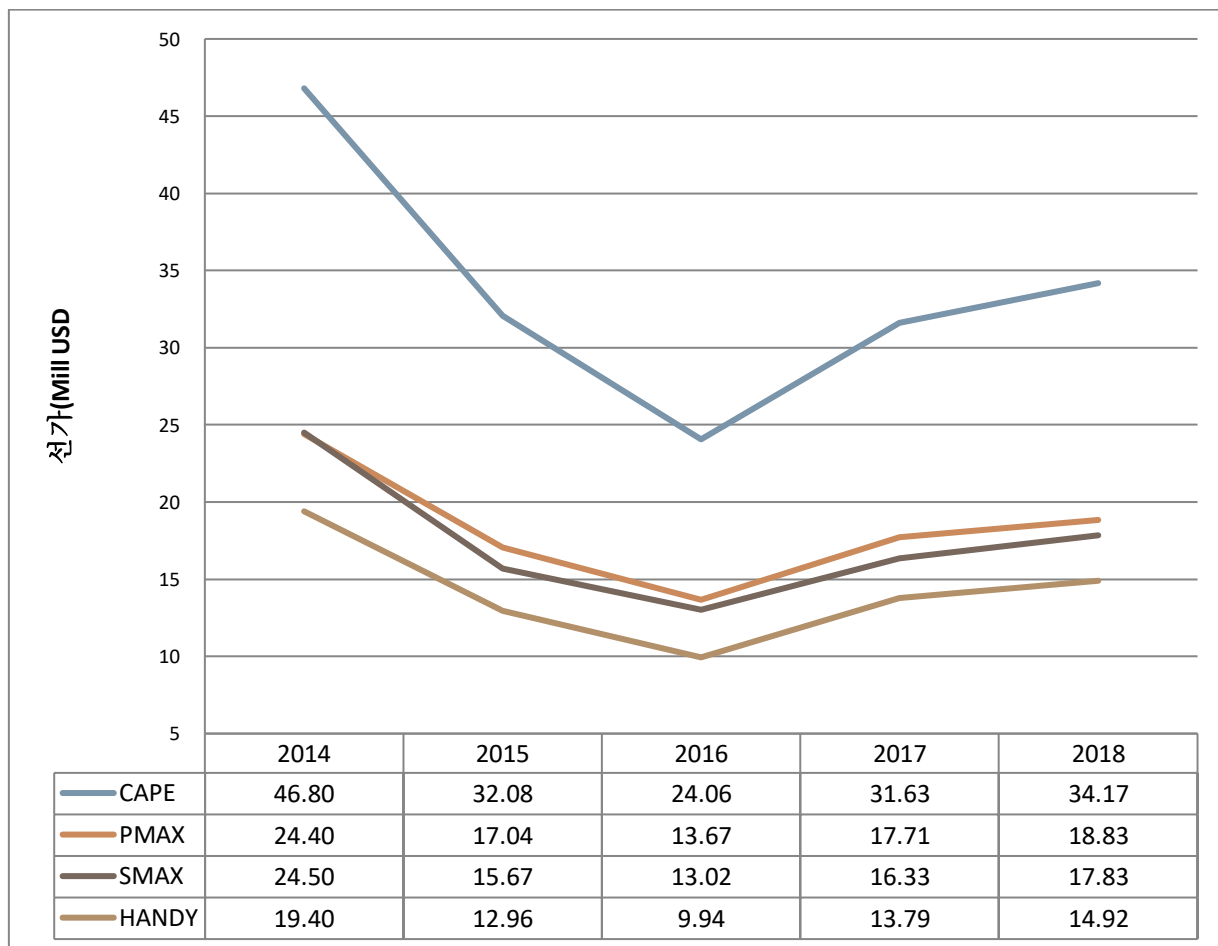
III. BULK CARRIER

(◆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	34.17
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	8.04%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.83
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.35%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.83
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.18%
Handysize 32K	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)

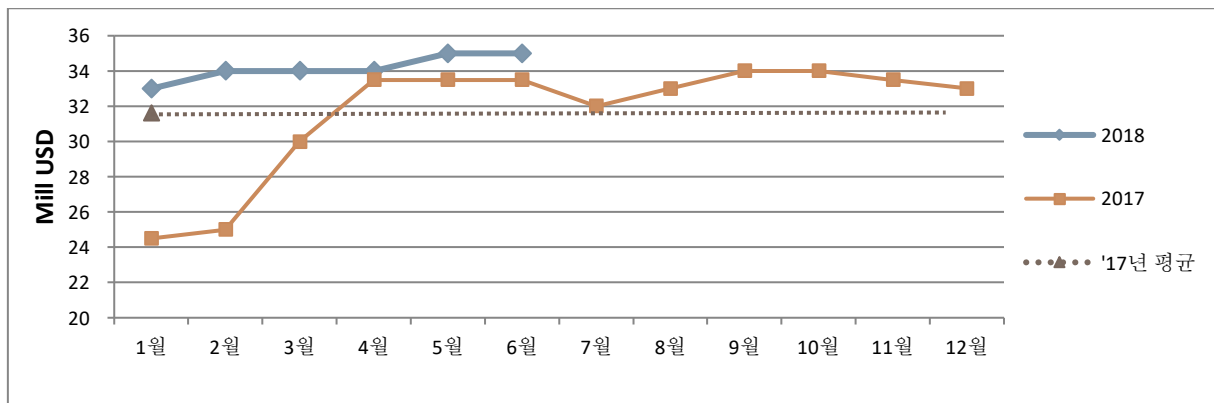




III. BULK CARRIER

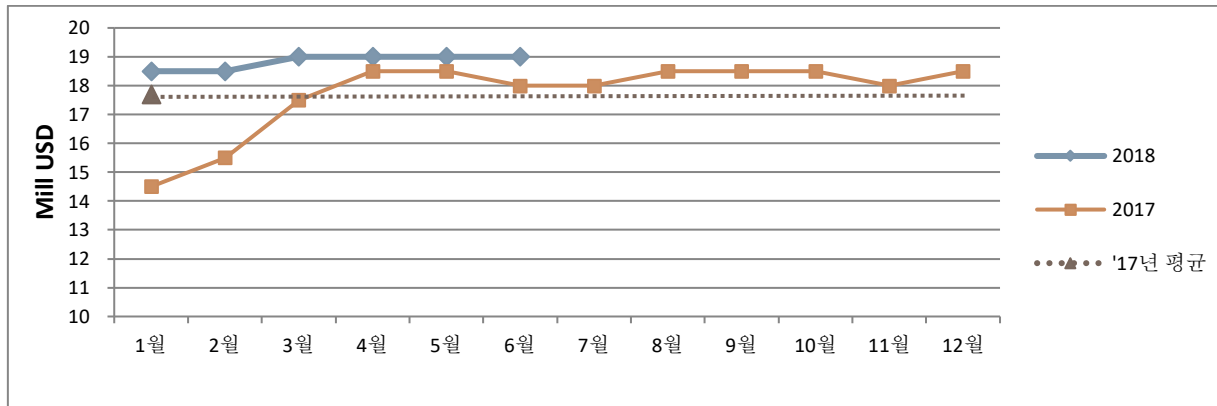
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	35.00	34.17
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	4.5%	8.0%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	18.83
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%	5.6%	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

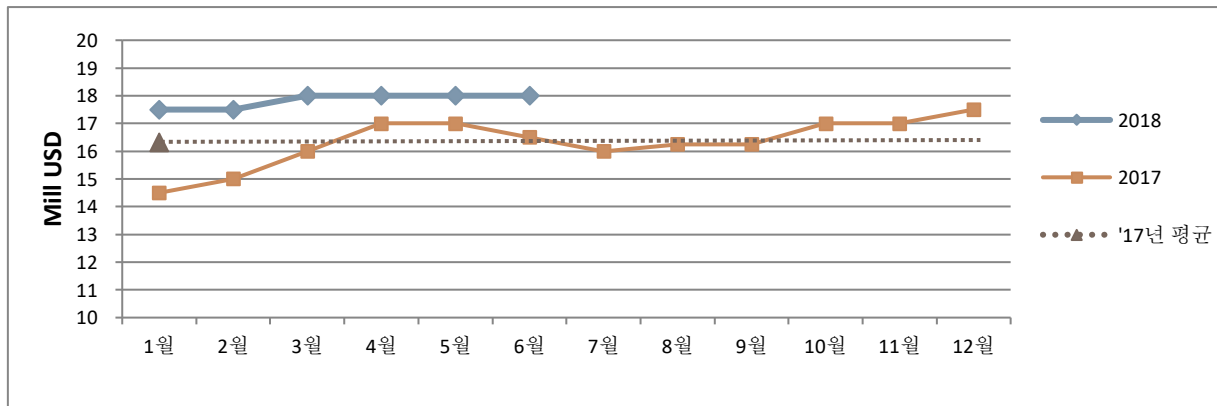


III. BULK CARRIER

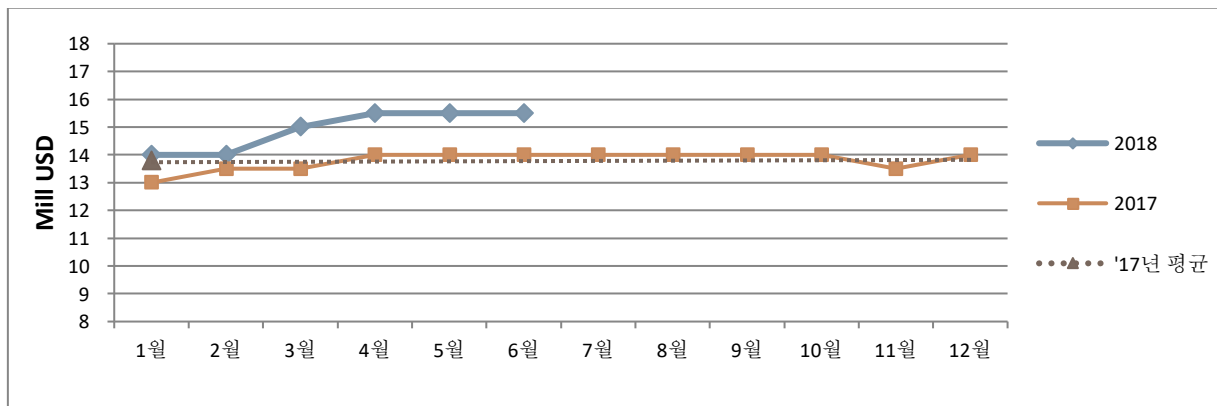
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NEARCHOS	72,000	1998	JAPAN	SULZ		5.7	Chinese buyer
BC	PARASKEVI	45,950	1996	TAIWAN	SULZ	C 4x30t	4.8	Undisclosed buyer

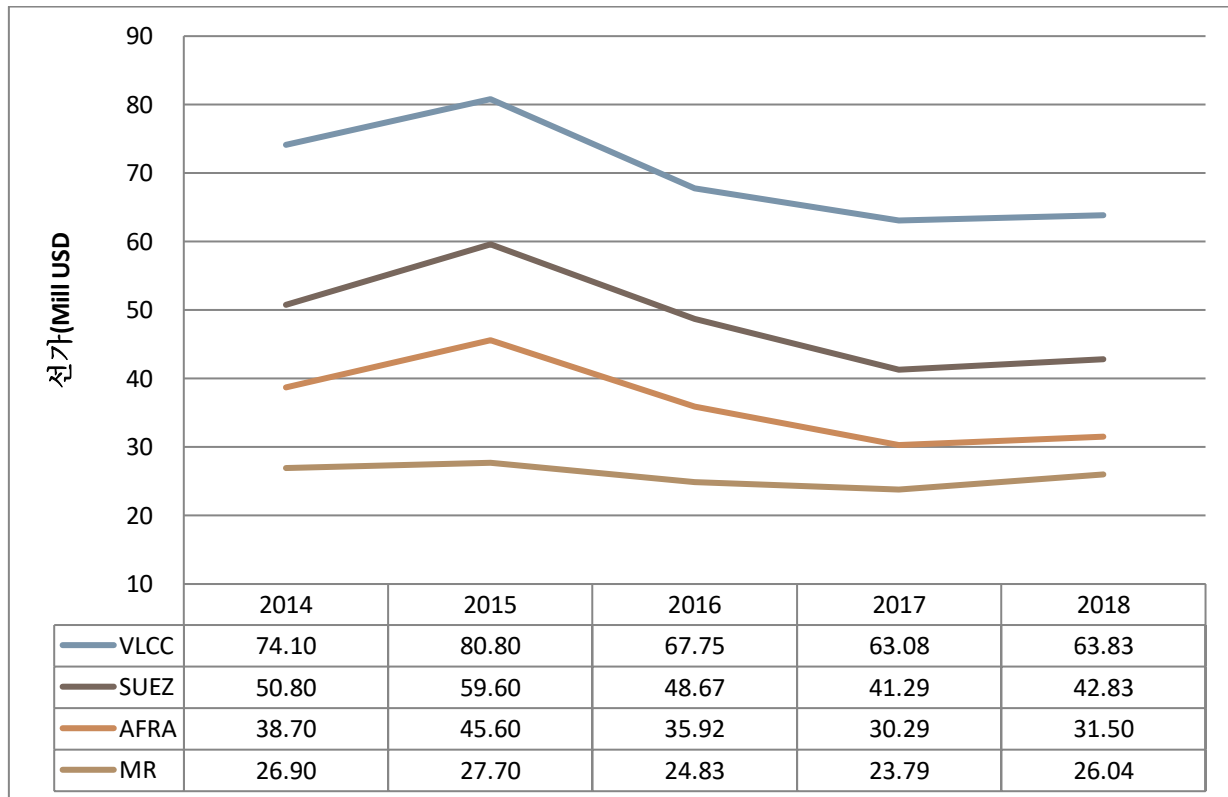
IV. TANKER

(◆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 : %)

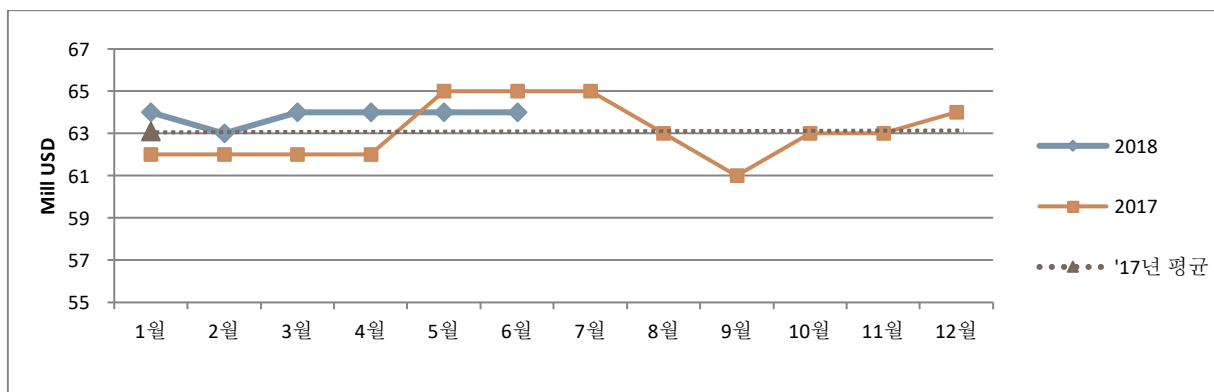




IV. TANKER

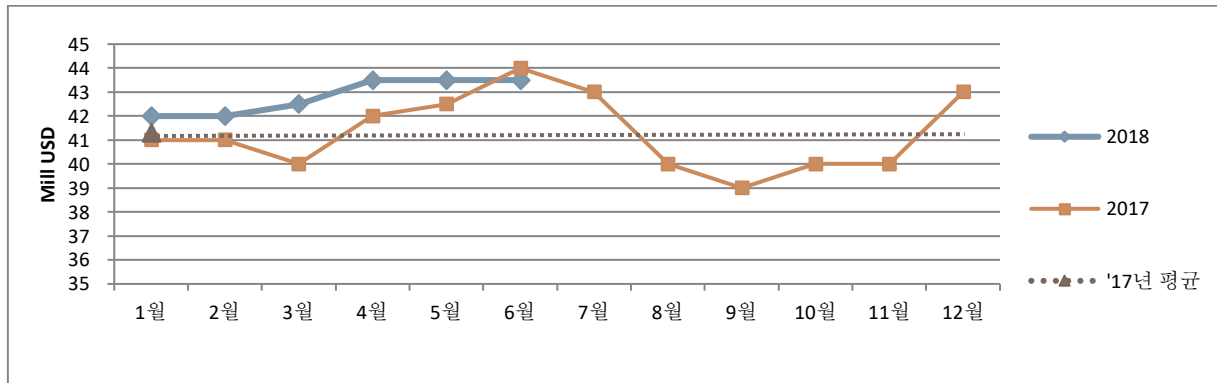
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	63.83
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	1.2%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	42.83
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	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

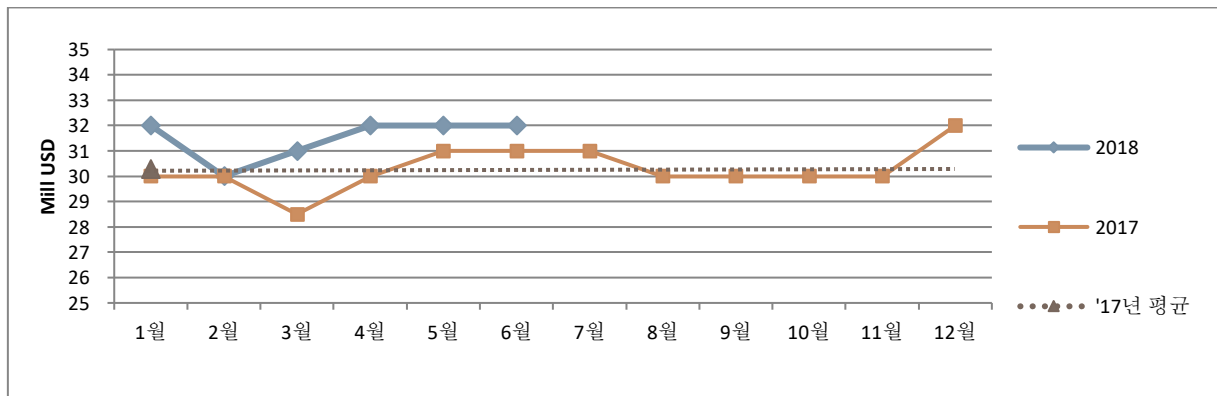


IV. TANKER

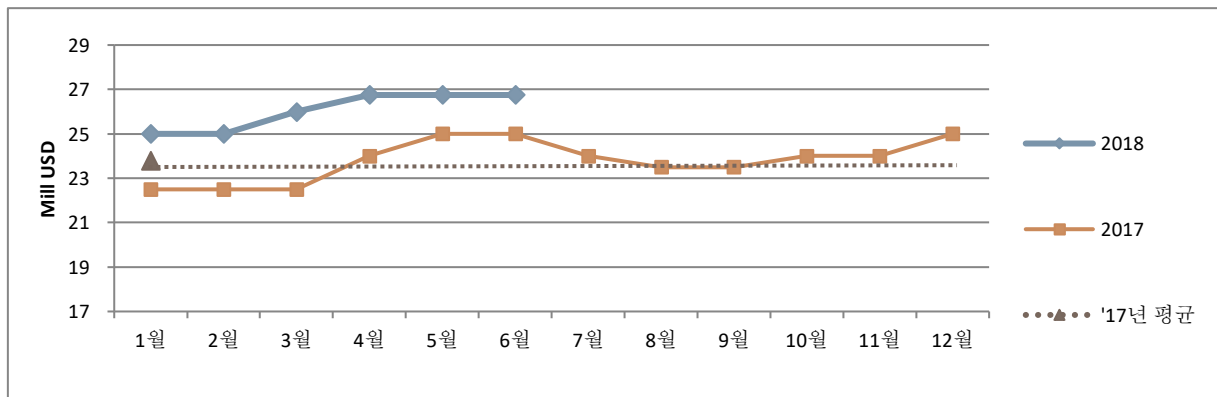
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PANTELIS	114,549	2004	KOREA	B&W		11.5	Undisclosed buyer
TANKER	SPARTO	114,549	2004	KOREA	B&W		11.5	
OIL /CHEM	IVER EXACT	46,575	2007	KOREA	B&W	2	14	Greek buyer
OIL /CHEM	ENDEAVOUR	46,101	2004	KOREA	B&W	3	9.9	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	CPO LARISA HESTIA	37,200	2001	KOREA	B&W	3	6	Chinese buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	MAGARI	17201	2007	CHINA	B&W	1345	TEU	9.25	French buyer
CONT	SUFFOLK TRADER	34611	2002	GERMAN Y	SULZ	2490	TEU	8.3	Taiwanese buyer
CONT	CIRCULAR QUAY	42034	2009	CHINA	B&W	3530	TEU	11.3	UK buyer

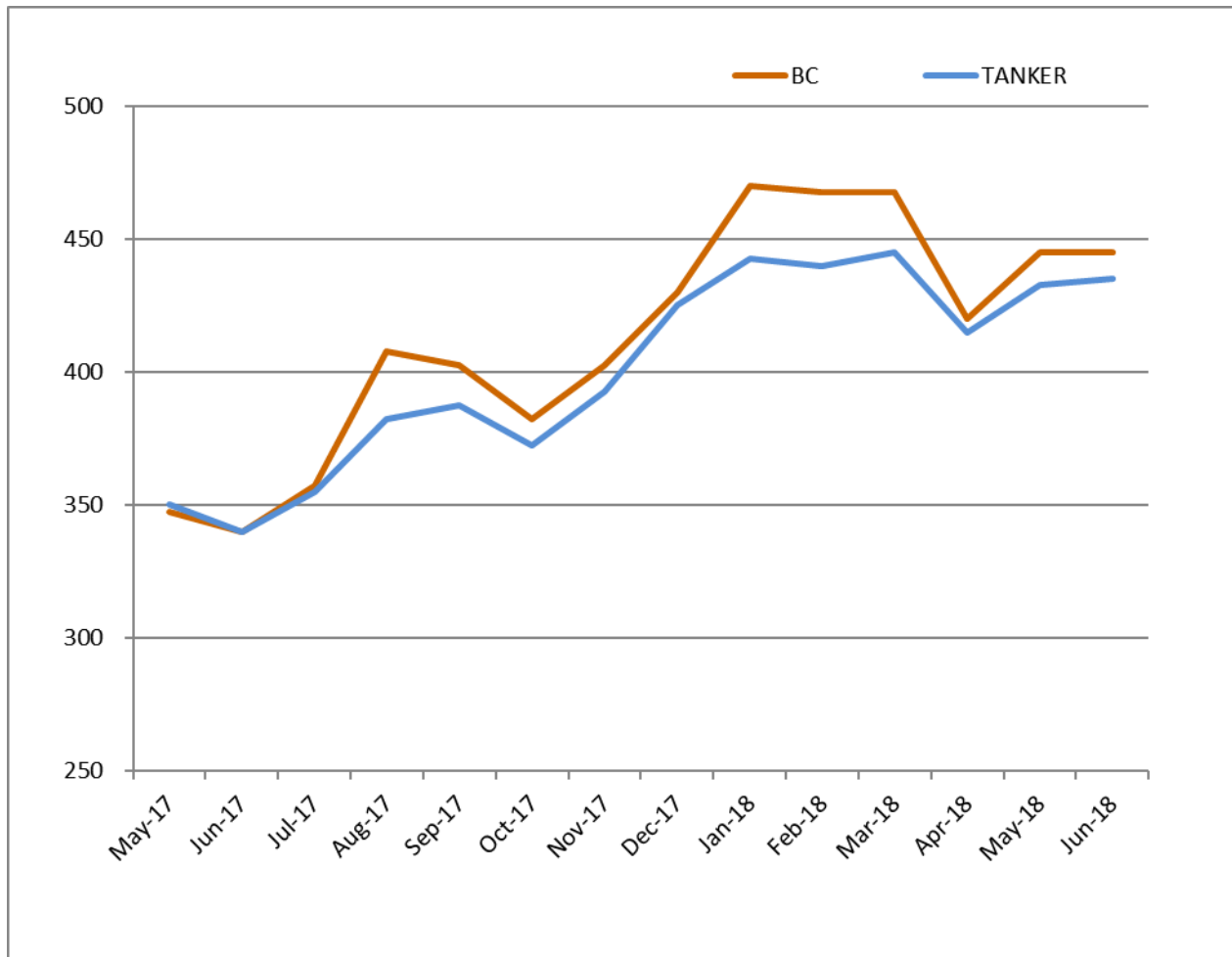


V . DEMOLITION

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)



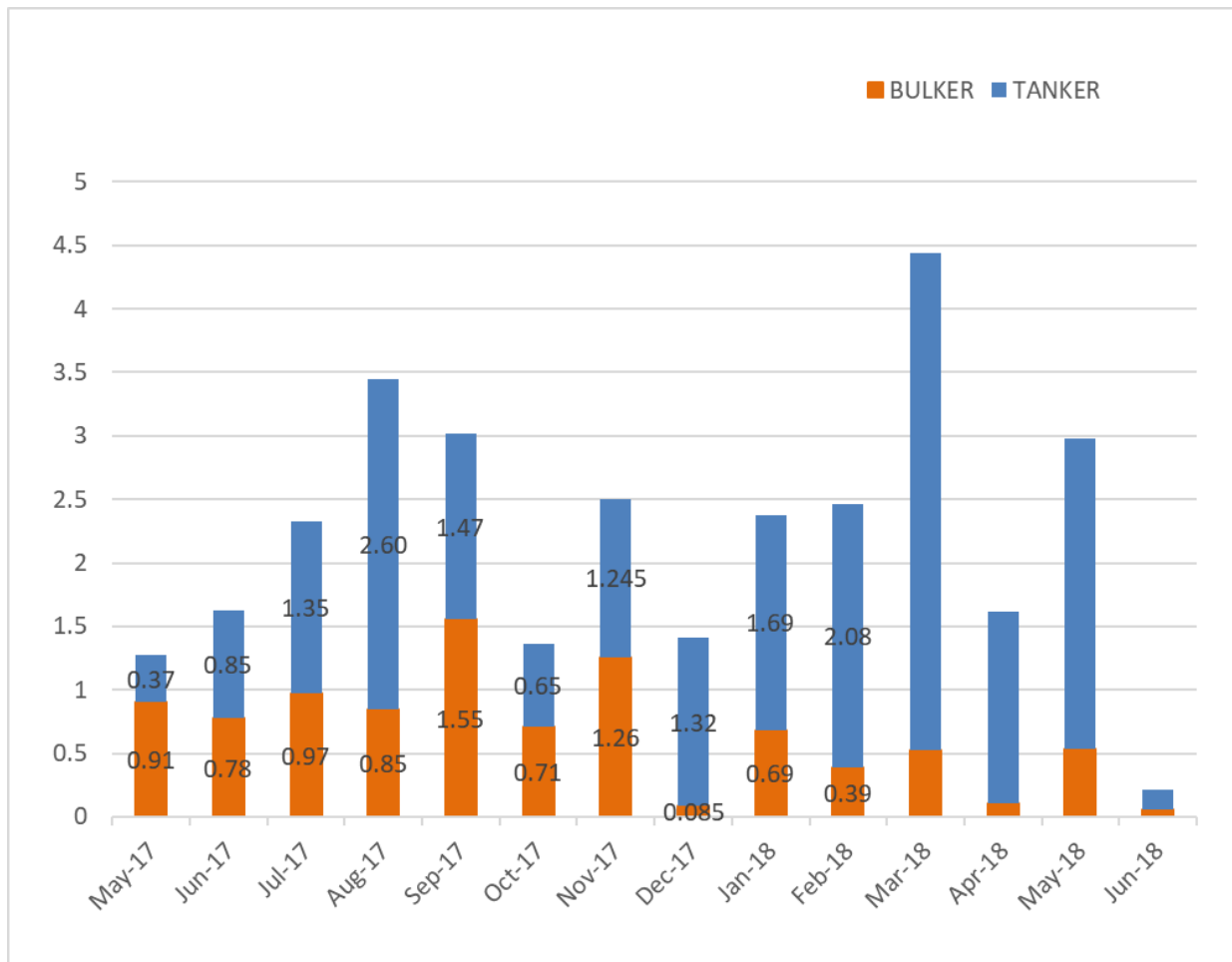


V. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적			2017 년 6 월		2018 년 6 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	11.79	102.7%	104	92.0%	0.85	11	0.16	-81.6%	2	-81.8%
BC	11.74	292	2.30	19.6%	55	18.8%	0.78	25	0.06	-92.1%	3	-88.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

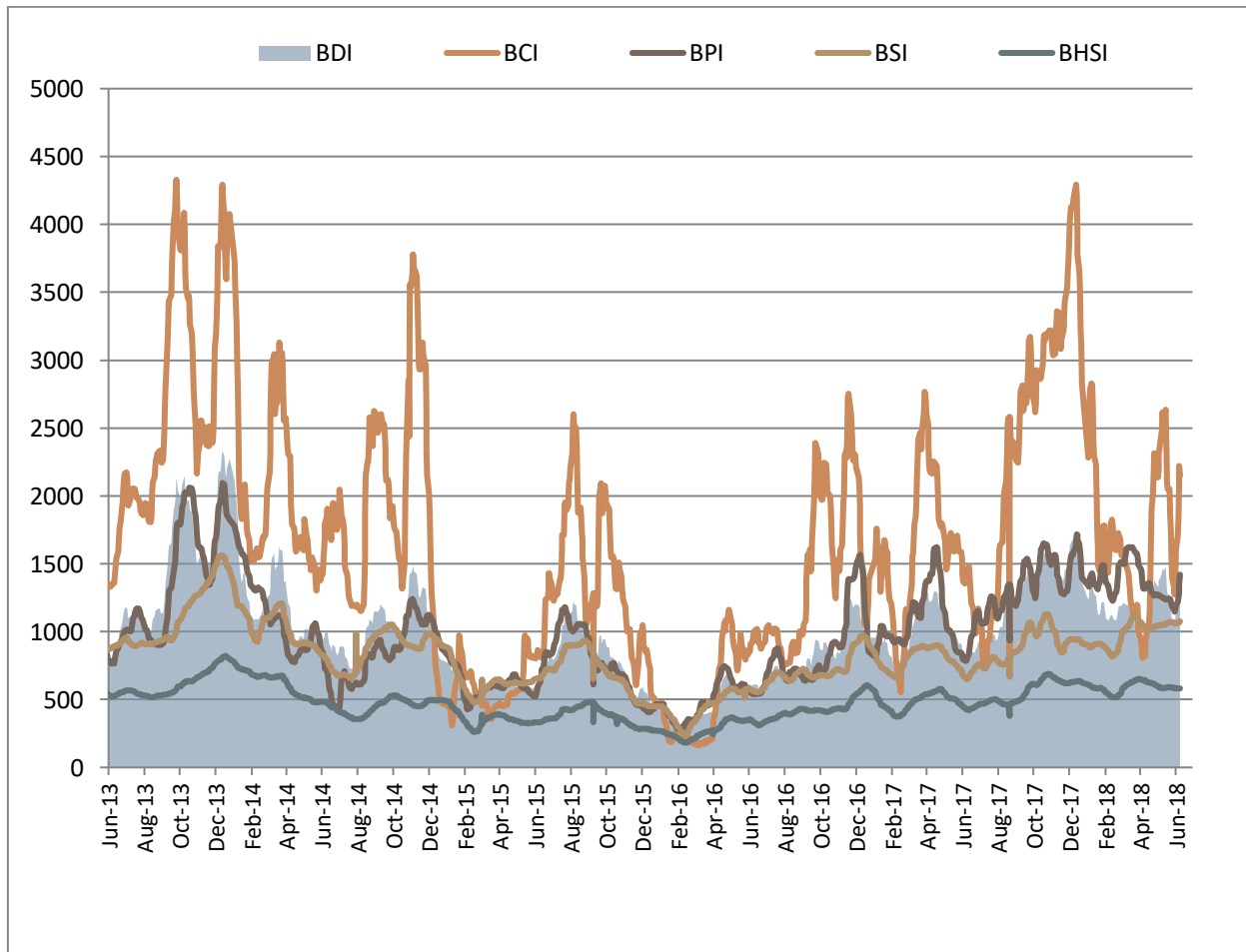
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
MPP	SHINLINE 4	6,682	2357	1983	JAPAN	B&W	390	AS IS Batu Ampar
REEFER	BALTIC PRIDE	10,695	6164	1989	JAPAN	B&W	425	AS IS Dar Es Salaam
REEFER	TAGANROGSKIY ZALIV	10,582	6375	1993	POLAND	SULZ	425	AS IS Sharjah
TANKER	CONCORD M	301,345	41653	1996	KOREA	B&W	448	BANGLADESH, incl. ROB 1,000 tons
TANKER	GURU GOBIND SINGH	147,498	21968	1995	KOREA	B&W	423	AS IS Colombo, incl. ROB 700 tons



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-06-08	2018-06-01	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1391	1156	▲ 235.00	2337	290
BCI	2151	1602	▲ 549.00	4329	161
BPI	1418	1192	▲ 226.00	2096	282
BSI	1075	1061	▲ 14.00	1562	243
BHSI	584	583	▲ 1.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	453.00	▲2.50	428.00	▼-2.50	453.00	▲31.50
IFO180	487.00	▲1.50	464.00	▼-0.50	487.00	▲1.50
MGO	670.00	▼-19.00	634.50	▼-20.00	670.00	▼-13.00

❖ 기준일 : 6 월 8 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-06-08	2018-06-01	CHANGE
미국달러	1067.90	1076.40	▼-8.50
일본엔(100)	973.78	989.61	▼-15.83
유로	1259.80	1259.28	▲0.52
중국위안	167.31	167.99	▼-0.68

❖ 최초고시, 매매기준율기준

VII. USEFUL INFORMATION

구분	행사명	일시	장소 (주최)	기타
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