

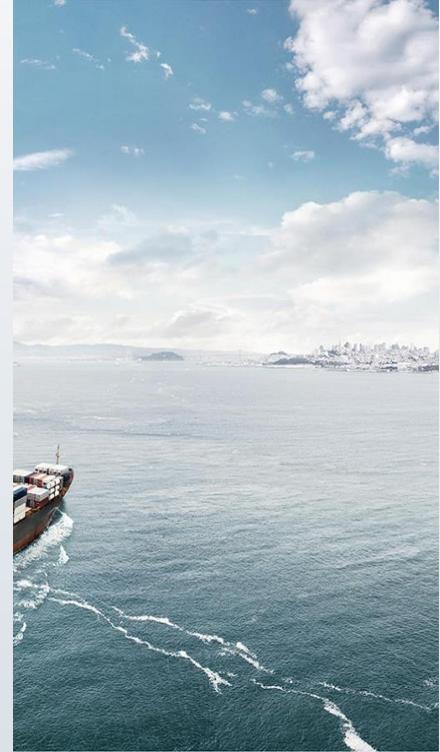


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.204

Updated June 19, 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	16
Key Indicators	17
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

삼성중공업이 일본 상사 MITSUI 물산(MITSUI & CO)으로부터 MR 탱커 신조선 5 척을 수주한 것으로 보인다. MITSUI 물산이 오일메이저 CHEVRON 사와의 장기 용선계약을 바탕으로 삼성중공업에 50,000-DWT 급 탱커 5 척을 신조 발주하여 2020 년 상반기 인도 예정이다. MITSUI 물산은 벌커, 컨테이너선, 석유화학제품운반선, LNG 운반선 등을 포함한 20 척 규모 선대를 보유하고 있으며, 자국 및 한국 조선사에 23 척의 신조선 발주잔량을 가지고 있다.

전 세계적으로 조선업은 점진적 회복세를 보이고 있는 가운데, 최근 3 년 간 1~5 월 사이 누계 선박 발주량은 2016 년 608 만 CGT 에서 2017 년 864 만 CGT, 2018 년 1,007 만 CGT 로 증가하는 추세를 보였다. 5 월 한 달 간 글로벌 선박 발주량은 100 만 CGT(35 척)로 전월 148 만 CGT(58 척)의 3 분의 2 수준이지만 올해 1~5 월 누계 기준으로는 증가 추세가 이어진 것이다. 금년 1~5 월까지 국가별 누계 수주 실적을 살펴보면 한국은 410 만 CGT(87 척)로 점유율 41%, 중국은 359 만 CGT(157 척) 36%, 일본 113 만 CGT(36 척) 11% 등으로 나타났다. 한편, 5 월 말 전 세계 조선업계 수주잔량은 한 달 전 대비 168 만 CGT 감소한 7,532 만 CGT 를 기록했다. 국가별 수주잔량은 중국 2,822 만 CGT, 한국 1,696 만 CGT, 일본 1,454 만 CGT 순이다. 전월과 비교해 중국이 115 만 CGT, 일본이 47 만 CGT 감소한 것과 달리 한국은 2 만 CGT 증가한 것으로 집계됐다.

2. 벌크선 시장동향

한 주간 벌크선 S&P 시장은 분주했다. 케이프사이즈 "RED CHERRY" (182,419 DWT, BUILT 2015 JMU)가 9 개월짜리 용선계약(rate : USD 18,000/day)을 포함하여 4,500 만 달러에 모나코 바이어에게 매각되었다. 캄사르막스 부문에서는 "ENERGY G" (79,387 DWT, BUILT 2010 JINHAI)가 중국바이어에게 1,550 만 달러에 매각되었다. "KEY MISSION" (82,099 DWT, BUILT 2013 TSUNEISHI)는 오프마켓 거래로 런던 소재의 바이어에게 인수되었다는 소문이 돌고 있다.

이번 주 수프라막스 부문에서는 눈에 띄는 몇몇 거래가 있었다. "BULK POWER" & "BULK PROGRESS" (57,005 DWT, BUILT 2010 COSCO ZHOUSHAN) 는 각각 1150 만 달러에 중국 바이어에게 매각되었다. TESS58 타입의 선박은 여전히 바이어와 용선자들로부터의 선호도가 높다. "POLLUX STAR" (57,982 DWT, BUILT 2012 TSUNEISHI CEBU) 는 1,750 만 달러에 그리스 바이어에게 매각되었다.

핸디사이즈 "SIDER DREAM" (33,588 DWT, BUILT 2005 HAKODATE) 은 DABINOVIC 에 950 만 달러에 매각된 것으로 알려졌다.

I . MARKET OVERVIEW

3. 탱커선 시장동향

포시도니아가 끝난 후 탱커 S&P 시장은 서서히 개선되는 모습을 보였다.

“SENTOSA RIVER” (115,146 DWT, BUILT 2008 SASEBO)는 노르웨이 바이어에게 1950 달러에 매각된 것으로 알려졌다. MR 탱커 “IVER EXPORTER” (46,858 DWT, BUILT 2000 HMD)가 극동바이어에게 750 만 달러에 매각되었고, 핸디사이즈 탱커 “CONTI GUINEA” (37,554 DWT, BUILT 2008 HMD)는 알려지지 않은 바이어에게 1,250 만 달러에 매각되었다. 스테인레스스틸 케미컬 탱커 “CHEMBULK SHANGHAI” (20,583 DWT, BUILT 2000 FUKUOKA - STST)는 775 만 달러에 매각되었다. 그리스 선주의 “AIKATERINI” (35,769 DWT, BUILT 2001, DAEDONG S.B, COATED)가 인도네시아 바이어에게 620 만 달러에 매각되었다.

4. 해체선 시장동향

EID 축제기간도 끝나고 해체선 시장의 움직임이 조금씩 살아나는 듯하다. 파키스탄은 최근 루피의 평가절하 때문에 가격을 약간 하락하였고, 반면 방글라데시와 인도는 대형 탱커선에 대한 경쟁으로 인해 가격을 높이고 있다.

한주간 해체선 시장에서는 탱커선 거래가 주를 이루고 있다. FLOATING STORAGE UNIT “AMITY STAR” (291,381 DWT, LDT 39,130, BUILT 1993) 가 싱가포르 인도 조건으로 LDT 당 415 달러에 매각되었다. 3 척의 수에즈막스 탱커선 “NORDIC SATURN” / “NORDIC DISCOVERY (157,406 DWT, LDT 22,331, BUILT 1998), “NORDIC AURORA” (147,262 DWT, LDT 24,901, BLT 1999)가 싱가포르 인도조건으로 LDT 당 446.5 달러에 일괄 매각되었고 인도아대륙 옵션인지는 밝혀지지 않았다.

II . ISSUE & TREND

1. 올해 전 세계 수주한 조선소 42 곳뿐..."한국 조선, 잘 버텼다"

올해 전 세계적으로 단 한 척이상의 수주에 성공한 조선소는 42 곳에 불과한 것으로 나타났다. 18 일 클락슨에 따르면 올해 들어 수주실적을 보유하고 있는 조선소는 전 세계 42 곳인 것으로 집계됐다.

조선업계 황금기가 시작됐던 지난 2007년 706 곳의 조선소가 최소 1척 이상의 선박을 수주했으나, 올해 한국을 중심으로 40여 곳의 조선소만이 선박 수주에 성공한 것이다. 이를 포함해 올해 6월 현재 수주잔고를 보유 중인 업체는 354 곳에 불과한 것으로 나타났다. 증권가에서는 2007년을 지나 2009년 호황기를 보내던 당시 930 곳에 비교하면 일감이 바닥나지 않은 업체는 350여 곳에 불과해, 38%만이 생존하고 있다고 설명했다.

최진명 케이프투자증권 연구원은 "지난해 445 곳의 조선소가 잔고를 보유하고 있었으나, 지금은 354 곳에 불과하다"며 "이는 조선산업이 얼마나 혹독한 시간을 견뎠는지, 특히 한국이 얼마나 튼튼하게 생존한 것인지 알 수 있다"고 설명했다. 한국이 조선업황에 대한 불안감과 중국의 저렴한 인건비 및 금융지원 경쟁에서도 살아남은 이유에 대해서는 납기 준수와 품질 우위 때문이라고 덧붙였다. 또한 "한국 조선업계 근로자들은 수익, 품질, 납기가 상충되는 경우 가장 먼저 수익을 포기하라는 교육을 받는다"고 강조했다.

중국의 단골 고객인 그리스 세이프 벌커(Safe Bulker)의 하지아노우 CEO는 "중국산 선박은 품질 문제로 한국 선박에 비해 낮은 가격에 거래돼 왔다"이라며 "문제는 최근 들어 선박 품질문제가 더욱 심화되고 있다는 것"이라고 설명했다. 특히 최근 한국과 중국 간 가격 격차가 줄어들며, 한국 조선업계는 유조선과 컨테이너선을 중심으로 시장 점유율이 급격히 상승하고 있다고 설명했다.

최 연구원은 "중국은 최근 10년새 조선업 임금이 10배 증가했다"며 "이제는 싱가포르 조선소보다 인건비가 높아진 상황이며, 중국의 인건비를 비롯한 가격 경쟁력도 오래가지 못할 것"이라고 강조했다.

선박의 대형화와 친환경 에너지 소비 패턴의 변화로 가스선과 컨테이너선 등 고부가가치선박을 중심으로 한국은 경쟁력을 유지해 나갈 것이고, 빠른 업황의 회복세, 선박 가격 상승 등 앞으로의 여건도 한국에 유리하게 돌아갈 것으로 전망된다.

II . ISSUE & TREND

2. 선박·항공·철도부품은 '숨통'... G2 에 낀 한국, 살길 있다

미국과 중국의 무역전쟁이 격화될 조짐을 보이고 있다. 전문가들은 협상 가능성은 열려 있지만 양국의 강력한 보복관세 의지를 고려하면 무역분쟁이 더 악화될 소지도 다분한 것으로 보고 있다.

우리 기업에 얼마만큼 영향을 미칠지 셈법도 복잡해지고 있다. 일단 주요 2 개국(G2) 간의 무역분쟁으로 글로벌 경기의 불확실성이 커지고 있다는 점은 분명하다. 다만 우리 기업에 미치는 영향은 제한적이며, 오히려 수혜도 가능하다는 견해도 나온다.

■ 관세 2 단계로 나눠 실시...협상 여지 남겨

무역전쟁의 포문을 연 곳은 미국이다. 미국은 중국 수입품에 대한 관세 인상을 구체화했다. 2 단계로 나눠 실행되는데 먼저 340 억달러 규모의 818 개 중국 수입품에 대한 25% 관세 인상이 다음달 6 일 발효될 예정이다. 나머지 160 억달러 규모의 284 개 중국 수입품에 대한 관세 인상은 공청회를 거쳐 발효된다.

이번 818 개 품목의 경우 대부분 '중국 제조업 2025'를 겨냥한 산업재, 소재가 중심이다. 다른 284 개 품목은 반도체, 전기차, 배터리 등 정보기술(IT)에 집중됐다. 지난 4 월 발표된 1333 개 리스트와 비교했을 때 TV, 프린터, 복사기, 에어컨, 의료장비 등 소비자 품목이 모두 제외됐다. 소비자 품목은 미국 국민에 직접적인 영향을 줄 수 있고 다른 나라에서 조달하기 어렵다는 점에서 산업재, 소재 중심으로 제한해 피해를 최소화 시킨 것으로 보인다.

중국도 지난 16 일 동일한 규모의 관세 인상 방침을 2 단계에 걸쳐 발효할 것이라고 발표했다. 다음달 6 일 340 억달러 규모의 미국산 545 개 수입품에 대한 25% 관세 인상을 예고했다. 주요 품목은 미국산 대두, 옥수수, 소고기, 위스키, 차량 등으로 11 월 중간선거가 있는 지역구를 겨냥했다. 또 동일하게 160 억달러 규모의 284 개 품목에 대한 25% 관세 인상을 미국 측에서 발표하는 즉시 실행하겠다고 선언했다.

조연주 NH 투자증권 연구원은 "이번 관세 인상은 소비자 중심이 아닌 산업재 중심이라는 점에서 물가가 가파르게 상승하거나 무역적자 금액이 크게 개선되지는 않을 것"이라며 "미국 경제에 미치는 영향은 제한적일 것"으로 예상했다.

II . ISSUE & TREND

■ 한국 영향 제한적, 오히려 수혜품목 식별 가능

미국과 중국의 무역전쟁이 격화되고 있지만 우리나라에는 제한적인 영향을 미칠 것이라는 해석도 나오고 있다. 관세 부과 대상이 산업재라는 이유에서다. 오히려 한국 부품으로 대체되면서 수혜를 볼 가능성도 제기된다.

조 연구원은 "이번 관세 인상 품목이 소비재보다 산업재 중심이고, 최종재보다는 부품이 중심"이라며 "미국향 중국 수출 감소에 따른 중국향 한국 수출 감소에 대한 우려는 제한적"이라고 진단했다. 미국 정부는 단기적인 피해를 방지하기 위해 중국 이외 다른 나라에서 부품조달이 가능한지 여부를 확인하고 리스트를 발표했다. 이에 따라 818 개 품목 가운데 한국의 미국향 수출이 오히려 수혜를 입을 가능성도 있다는 설명이다. 선박, 항공기, 철도용 차량, 고무제품, 희토류 금속 등 중국과 한국의 대미 수출금액이 크게 차이가 나지 않는 품목의 경우 중국을 대신해서 한국산 제품으로 대체될 수 있다는 분석이다.

3. 이란 원유 수입 감소세...미국산 도입 늘린다

최근 미국의 이란 경제 제재가 본격화되고 있는 가운데 미국 우방국가에 속하는 우리나라의 이란산 원유 수입 감소세가 뚜렷해지고 있다. 아시아의 경우 사우디 원유 공급 가격 상승과 뉴욕상업거래소(NYMEX)의 미국 WTI 가격 경쟁력 강화 등의 이유로 미국산 원유 물량 도입을 늘려가고 있는 추세다. 15 일 정유업계 및 한국석유공사에 따르면 국내 정유사들의 미국산 원유 수입 물량이 지난해와 비교해 늘어났다. 석유공사 페트로넷에 의하면 지난 1 월부터 4 월까지 미국산 원유 수입물량(누적)은 792 만 7000 배럴을 기록했다.

이는 지난해 같은 기간에 비해 큰 폭 증가한 수치다. 원유 총 수입량과 비교해서도 절반을 웃도는 물량이다. 특히 우리나라는 미국산 원유 도입 물량을 큰 폭으로 늘리고 있는데 그 증가폭이 커지고 있다. 반면 이란산 원유 수입량은 지난 4 월 전년동월 대비 감소를 기록했다. 지난해 11 월부터 6 개월 연속으로 줄어든 상황이다. 이란 뿐 아니라 사우디아라비아, 아랍에미리트연합(UAE), 카타르산 원유 수입도 줄면서 중동산 원유 수입량은 지난해 9 월부터 지속적으로 줄어든 것으로 집계됐다.

SK 에너지는 1 분기에 미국산 원유 300 만배럴을 들여온 바 있다. 지난 한 해 동안 480 만 배럴을 들여온 GS 칼텍스의 경우 지난달까지 누적 475 만 배럴을 수입했으며 6 월에도 100 만 배럴 유입 계획이 잡혀있다. 현대오일뱅크 역시 시장 상황 등을 종합적으로 판단해 지속 도입을 검토 중인 것으로 알려졌다.

II . ISSUE & TREND

일각에서는 아시아 지역쪽으로 미국산 원유 유입이 늘고 중동산 원유 수입이 감소하는 배경으로 중동산 원유 공급 가격 상승과 미국 WTI 가격 경쟁력을 꺾고 있다. 더욱이 최근 미국이 이란 경제 제재 해제 조치를 중단하겠다고 밝히면서 우리나라의 이란산 원유 수입량은 줄어들 가능성이 더욱 높아진 상태다. 이란에 대한 본격적인 경제 제재가 이뤄지는 시점은 오는 11 월 5 일부터이다. 트럼프 대통령이 이란 경제 압박에 서명한 이후 180 일 동안은 이른 바 '사업 축소 기간'으로 정한 탓에 이 기간동안 교역은 단계적으로 줄여가게 된다.

업계 한 관계자는 "중동산 원유 도입 비중이 높은 아시아 수입국들의 경우 중동국가들의 조정 계수 인상을 의식하지 않을 수 없다"며 "원유 도입 비용이 상대적으로 저렴한 미국산으로 눈을 돌리고 있다"고 말했다. 그러면서 "원유 전량을 수입에 의존하고 있고 특히 이란산 원유 의존도가 적지 않은 상황이기 때문에 원유 도입선 다변화가 필요하다"고 덧붙였다.

4. SMM 2018 '미리보기' 기자회견

독일 함부르크 지역에서 개최되는 박람회 총괄하는 Hamburg Messe und Congress(HMC)가 지난 5 월 25 일(현지시간), 함부르크 웨스틴호텔에서 일간조선해양(Asiasis)을 포함한 전 세계 주요 조선·해운 매체 저널리스트 수십 명을 대상으로 'SMM 2018' 사전 기자회견(International Advance Conference)을 개최했다.

올해 9월 4~7 일 독일 함부르크에서 개최되는 세계 3대 국제해사전시회인 SMM 2018에 앞서 이루어진 이날 행사의 주요 패널로는 HMC의 Bernd Aufderheide 대표, Hapag-Lloyd사의 COO인 Anthony J. Firmin, Man Diesel & Turbo사의 글로벌 세일즈 Wayne Jones 이사, Kleven Maritime사의 공동 오너 Kjersti Kleven 회장, DNV GL의 Knut Orbeck Nilssen 대표 및 Clarkson Research의 Martin Stopford 사장(non-executive president) 등이 참여했다.

이들은 약 1 시간 동안 '업계 디지털화', '스마트십·무인선', '사이버 보안', 'IMO 규제', 'Subsea Mining' 등의 주제에 대해 각자의 고견을 기자단과 함께 공유하고, 이후 한 시간 동안 기자단의 질문에 응답하는 시간을 가졌다.

Aufderheide 대표는 "스마트십과 무인선 관련 개발이 정말 빠르게 전개되고 있으나, 너무 급격한 변화로 인한 부작용은 경계해야 할 것"이라며 "선박평형수 및 황산화물 등에 대한 IMO의 환경 규제는 진심으로

II . ISSUE & TREND

환영하는 바이다. 규제에 대한 대응 기술은 도전이며, 업계가 과감히 직면해야 할 과제이다"라고 언급했다.

Kleven 회장은 "선박 건조 작업이 점점 복잡해지고 있는 가운데, 스마트십 기술에 대해서는 유럽 조선업계가 경쟁력을 공고히 하고 있다. 지금 이 자리의 패널들이 속한 회사·기관들을 포함해, 여러 기업들이 관련 협력을 활발히 진행하고 있다"고 강조했다.

Nilssen 대표는 "스마트십이 실제 현장에서 실용적으로 적용될 수 있을지 끊임없이 대화가 이루어져야 한다. 기술적인 요구사항들이 많기 때문이다. 알고리즘 등을 이용해 전문가들이 이러한 니즈에 적극 대응해야 할 것"이라고 설명했다.

아울러 Stopford 사장은 현 조선업계 트렌드에 관해, 2011년 1억 6,720만 dwt에 달했던 글로벌 선박 준공량이 2017년에는 9,780만 dwt 수준으로 줄어들었으며, 신규 수주량은 2015년 1억 1,300만 dwt에서 2017년에는 8,300만 dwt까지 감소하는 등 세계 조선업계의 어려움이 계속되고 있다고 전했다. 덧붙여 향후 2020년대에는 선박 관리·추진 시스템 등과 관련해 새로운 기술들이 물밀듯이 쏟아질 것이며 이에 대비해 업계에서 준비해야 할 사항들이 무수한 가운데, SMM 2018 박람회는 이러한 발전 양상에 맞춰 고객들을 위한 제품 전략을 수립하고자 하는 기업들에게 새로운 기회가 될 수 있을 것이라고 기대했다.

한편 SMM 전시회 개막 하루 전인 9월 3일에는 Maritime Future Summit이 개최되며, 조선·해운업계의 자동화, 디지털화 및 정보 관리 등에 대한 논의가 이루어질 예정이다. 이어 4일에는 TradeWinds Shipowners Forum, 5일에는 Global Maritime Environmental Congress, 6일 Offshore Dialogue, 마지막 7일에는 Maritime Career Market 등의 컨퍼런스 및 다양한 행사가 함께 이어질 예정이다.



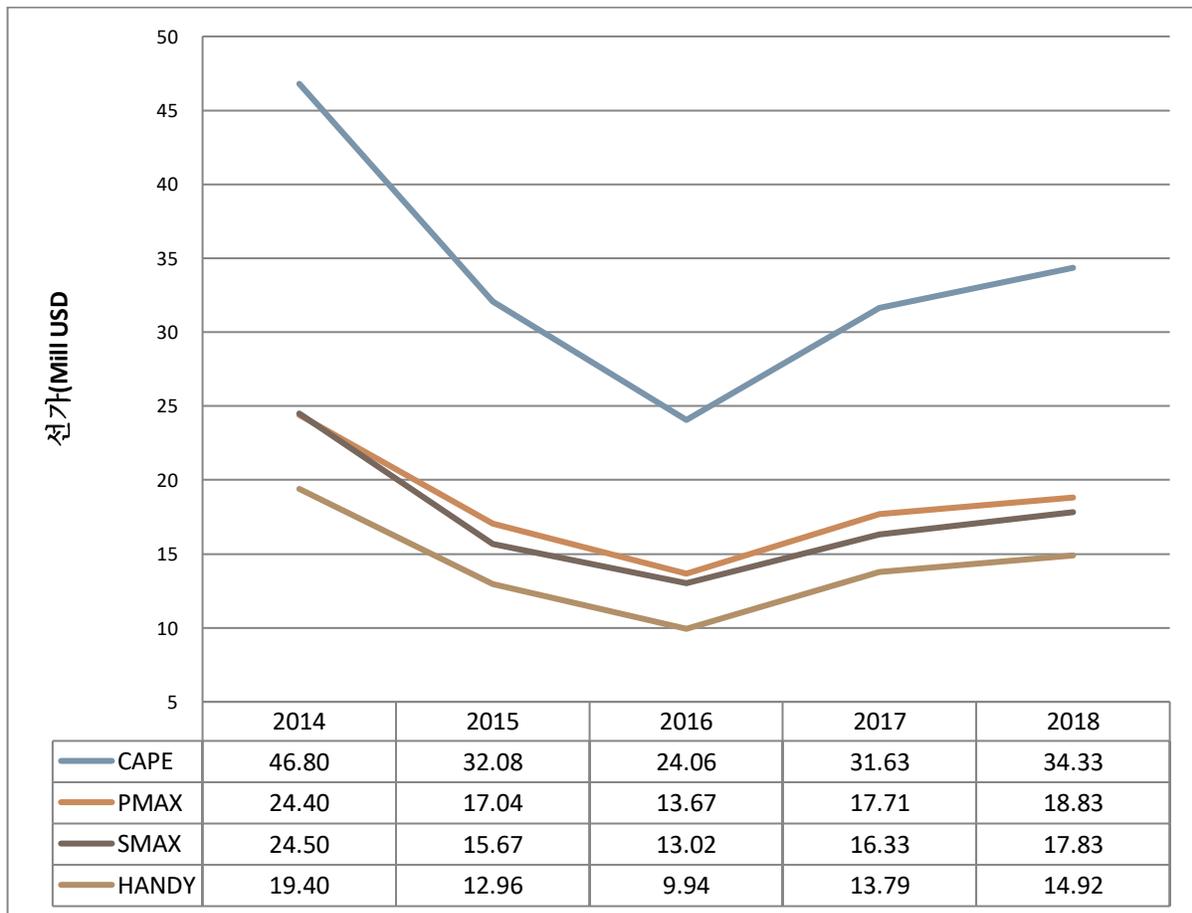
III. BULK CARRIER

(◆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	34.33
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	8.56%
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)

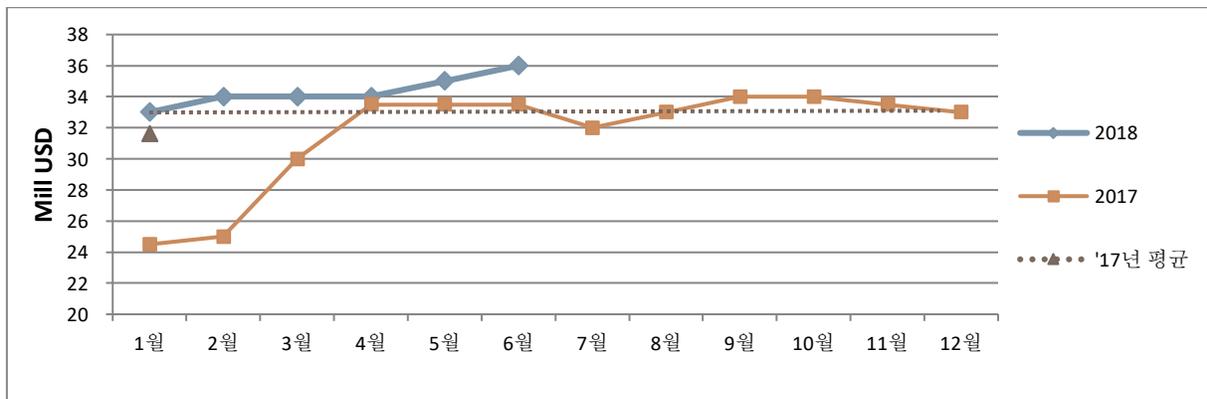




III. BULK CARRIER

구분			1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	34.33
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	8.6%
	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

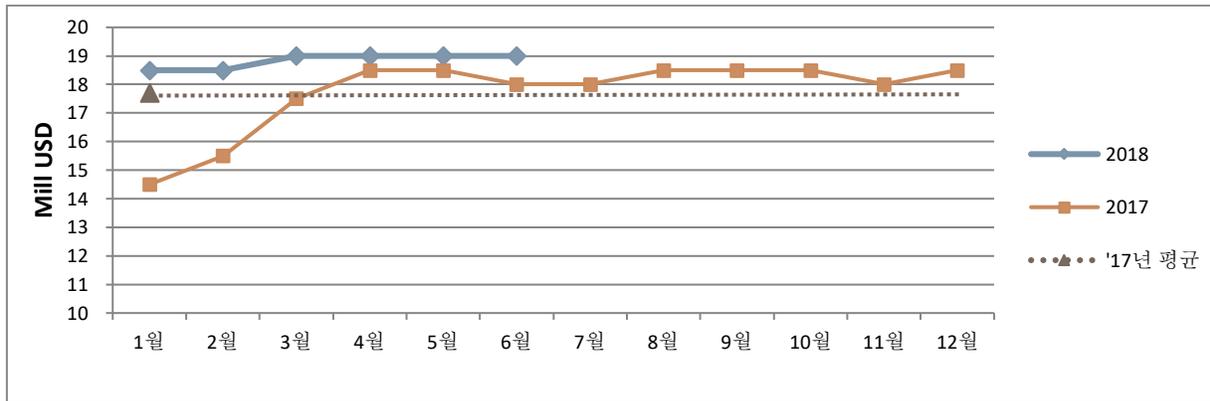
□ Cape



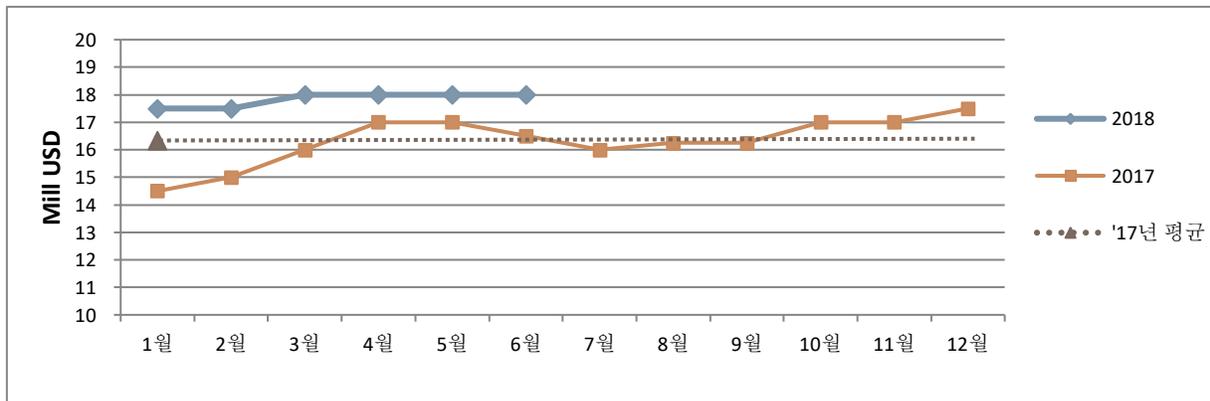


III. BULK CARRIER

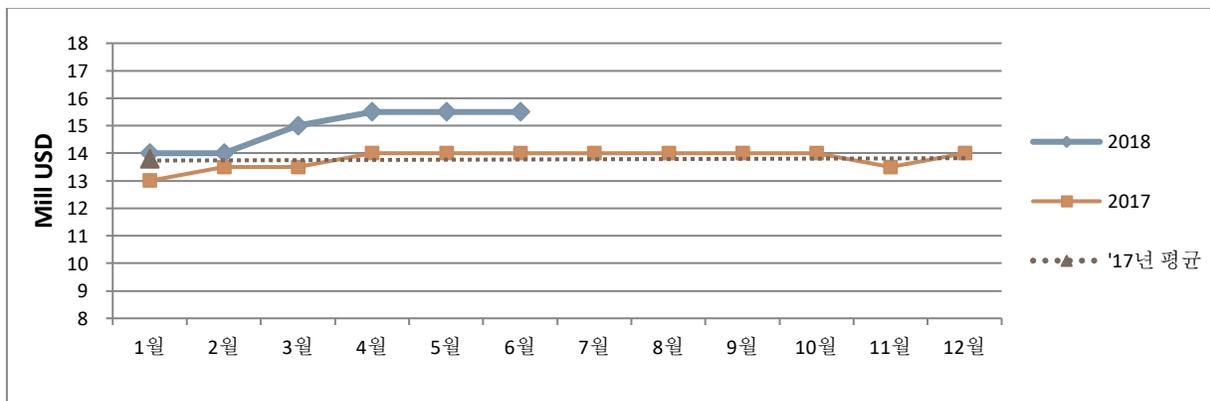
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



III . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	RED CHERRY	182,419	2015	JAPAN	B&W		45	Monaco buyer, TC attached
BC	KEY MISSION	82,099	2013	JAPAN	B&W		-	London buyer
BC	ENERGY G	79,800	2010	CHINA	B&W		15.5	Chinese buyer
BC	ENERGY PROSPERITY	77,828	1998	JAPAN	B&W		7.75	Qatar buyer
BC	ENERGY MIDAS	77,697	1998	JAPAN	B&W		7.75	
BC	POLLUX STAR	57,982	2012	PHILIPPINES(JAP)	B&W		17.5	Undisclosed buyer
BC	BULK POWER	57,005	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	11.5	Chinese buyer
BC	BULK PROGRESS	57,005	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	11.5	Chinese buyer
BC	OCEAN SKIPPER	56,815	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	11.1	Undisclosed buyer
BC	OCEAN PREFECT	53,035	2003	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.1	Chinese buyer, ss/dd due July 2018
BC	TAMARITA	52,292	2001	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	8.5	Chinese buyer
BC	XING ZHI HAI (log)	34,443	2015	JAPAN	B&W	C 4x30t	19.5	Undisclosed buyer
BC	KING WHEAT (Open/box)	33,387	2009	JAPAN	MITSU	C 4x30t	11.5	Dutch buyer (Orient Shipping)
BC	SIDER DREAM	31,894	2005	JAPAN	MITSU	C 4x30t	9.5	Monaco buyer
BC	PRINSESA SIRENA	28,378	2011	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	9.8	Greek buyer
BC	ASIAN POWER (SD)	17,000	2007	JAPAN	B&W	C 2x30.7t	6.8	Chilean buyer



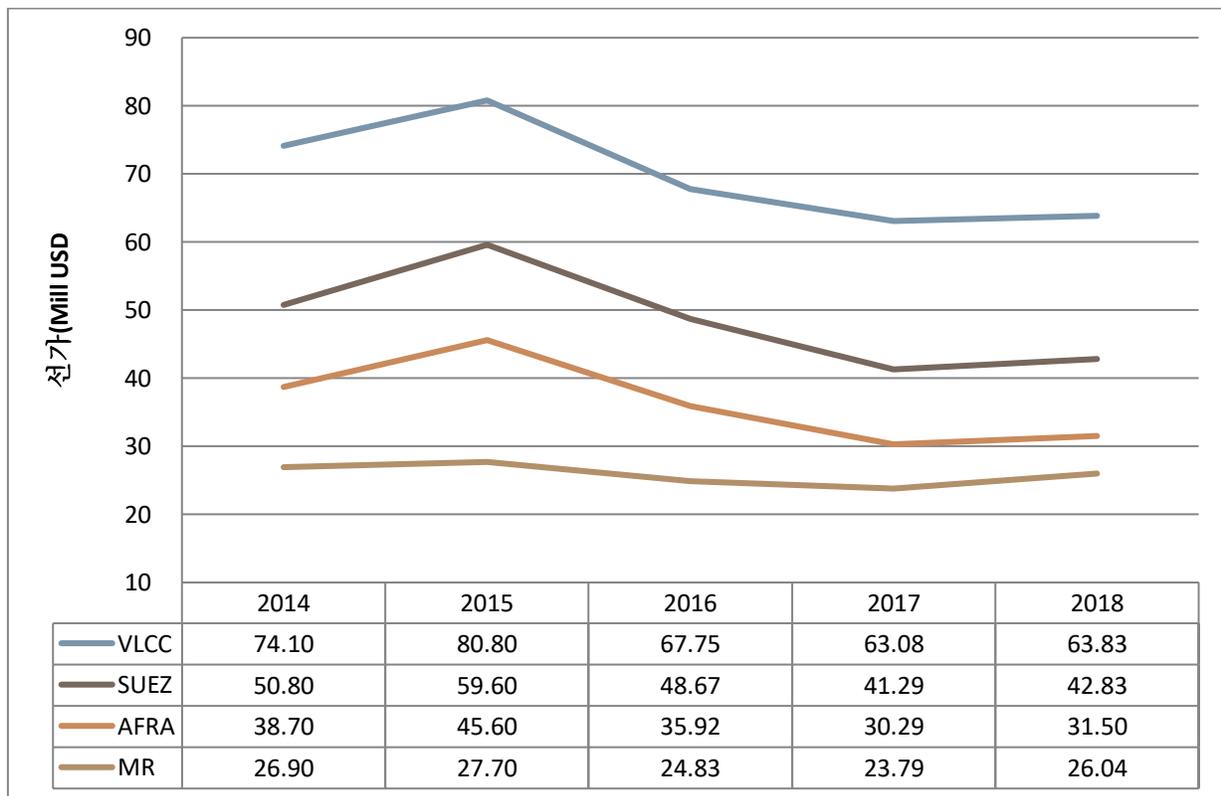
IV. TANKER

(◆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 : %)

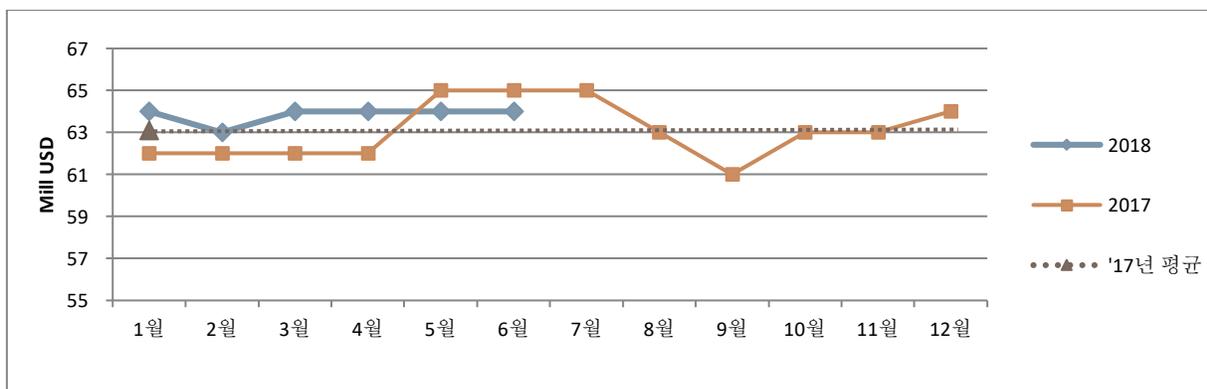




IV. TANKER

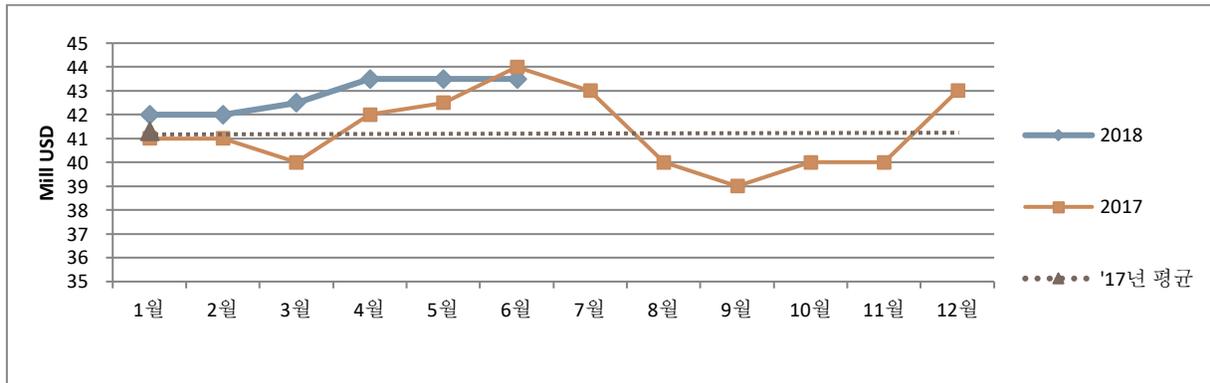
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	63.83
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	1.2%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	42.83
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%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

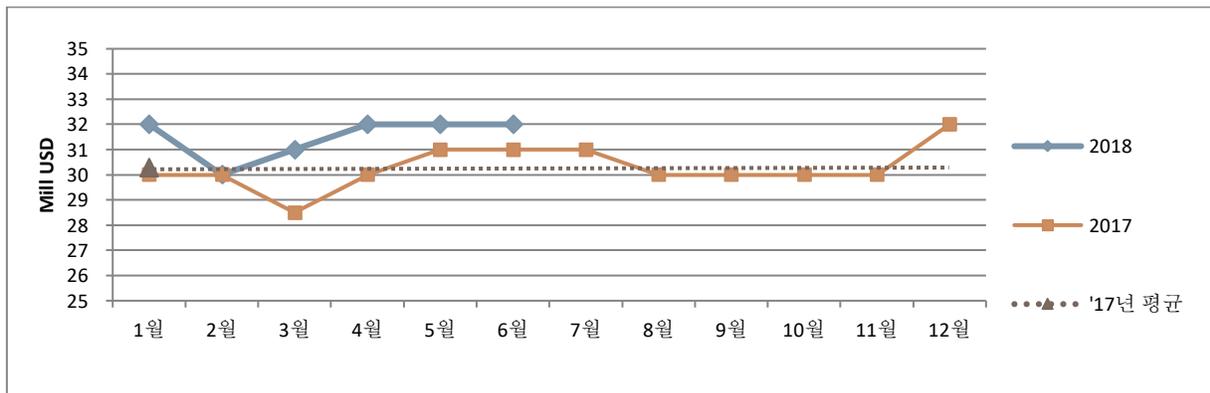


IV. TANKER

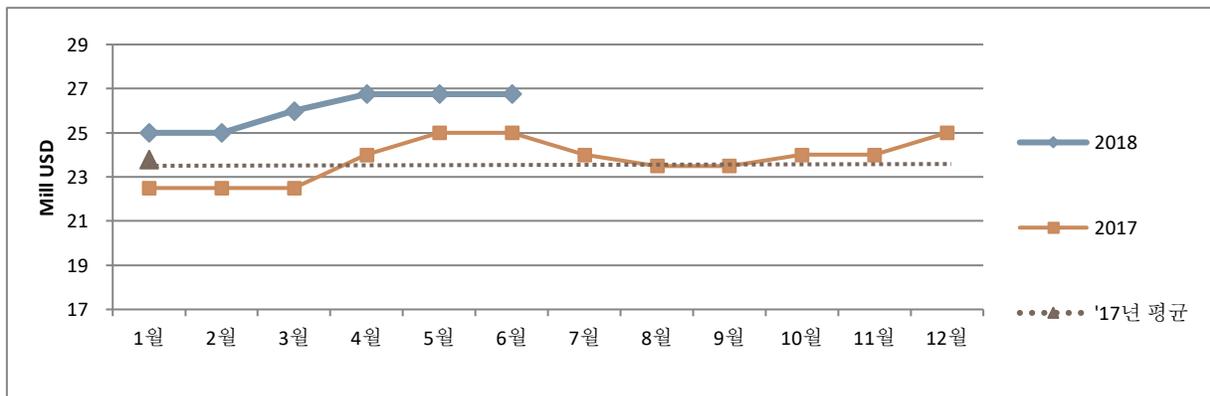
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



IV. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SENTOSA RIVER	115,146	2008	JAPAN	B&W		19.5	Norway buyer
OIL /CHEM	IVER EXPORTER	45,683	2000	KOREA	B&W	2	7.5	Far Eastern buyer
TANKER	CONTI GUINEA	37,554	2008	JAPAN	B&W		12.5	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	AIKATERINI	35,000	2001	KOREA	B&W	3	6.2	Indonesian buyer
CHEM	CHEMBULK SHANGHAI (STST)	20,583	2000	JAPAN	MITSU U	2&3	7.75	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	NYK TERRA	80282	2008	KOREA	B&W	6661	TEU	24.5	Singaporean buyer (Sea Consortium)
CONT	CPO JACKSONVILLE	51737	2009	KOREA	WAR T	4255	TEU	14.4	U.K buyers (Borealis)
CONT	ANL WARRAGUL	51737	2009	KOREA	WAR T	4255	TEU	14.4	U.K buyers (Borealis)
CONT	STAR RIVER	38975	2006	POLAND	B&W	2732	TEU	8.7	U.K buyers (Borealis)
CONT	BUXHARMONY	38070	2007	GERMANY	B&W	2702	TEU	14.2	Chinese buyers (SITC)
MPP	FORTITUDE (TD, heavy lifter)	12638	2008	CHINA	MAK	665	TEU	7.3	Undisclosed buyer

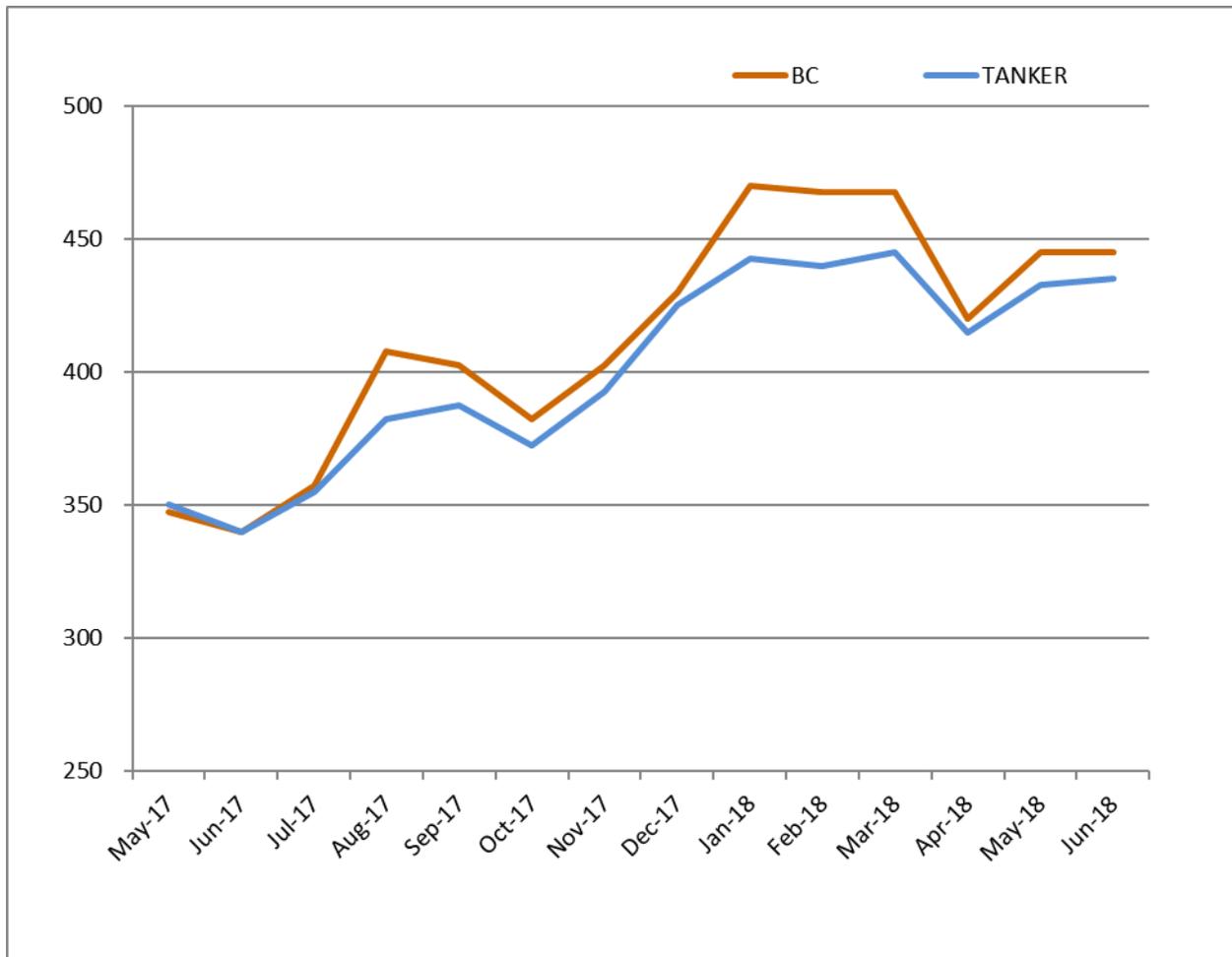


V . DEMOLITION

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)



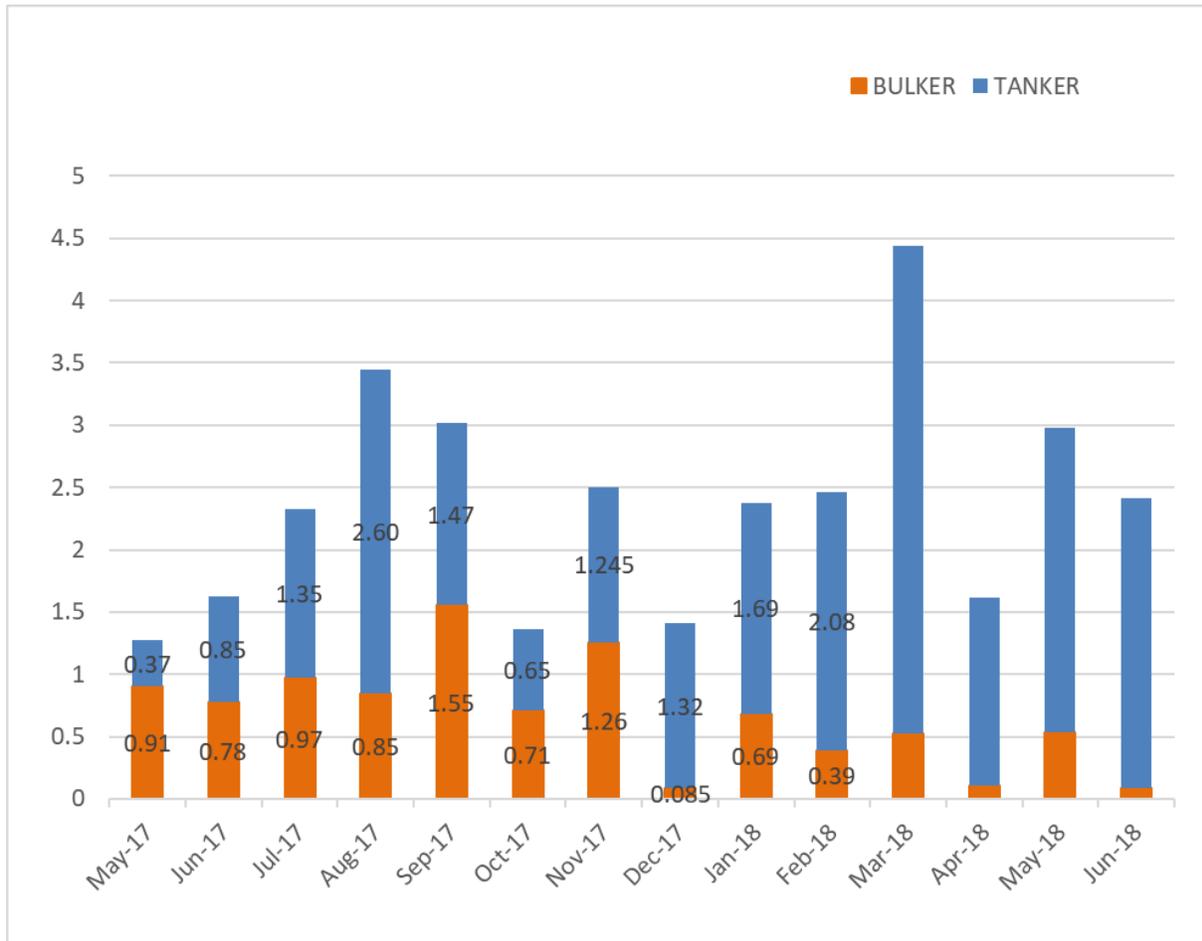


V. DEMOLITION

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	13.95	121.6%	115	101.8%	0.85	11	2.32	172.8%	13	18.2%
BC	11.74	292	2.33	19.8%	58	19.9%	0.78	25	0.09	-88.2%	6	-76.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



V . DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

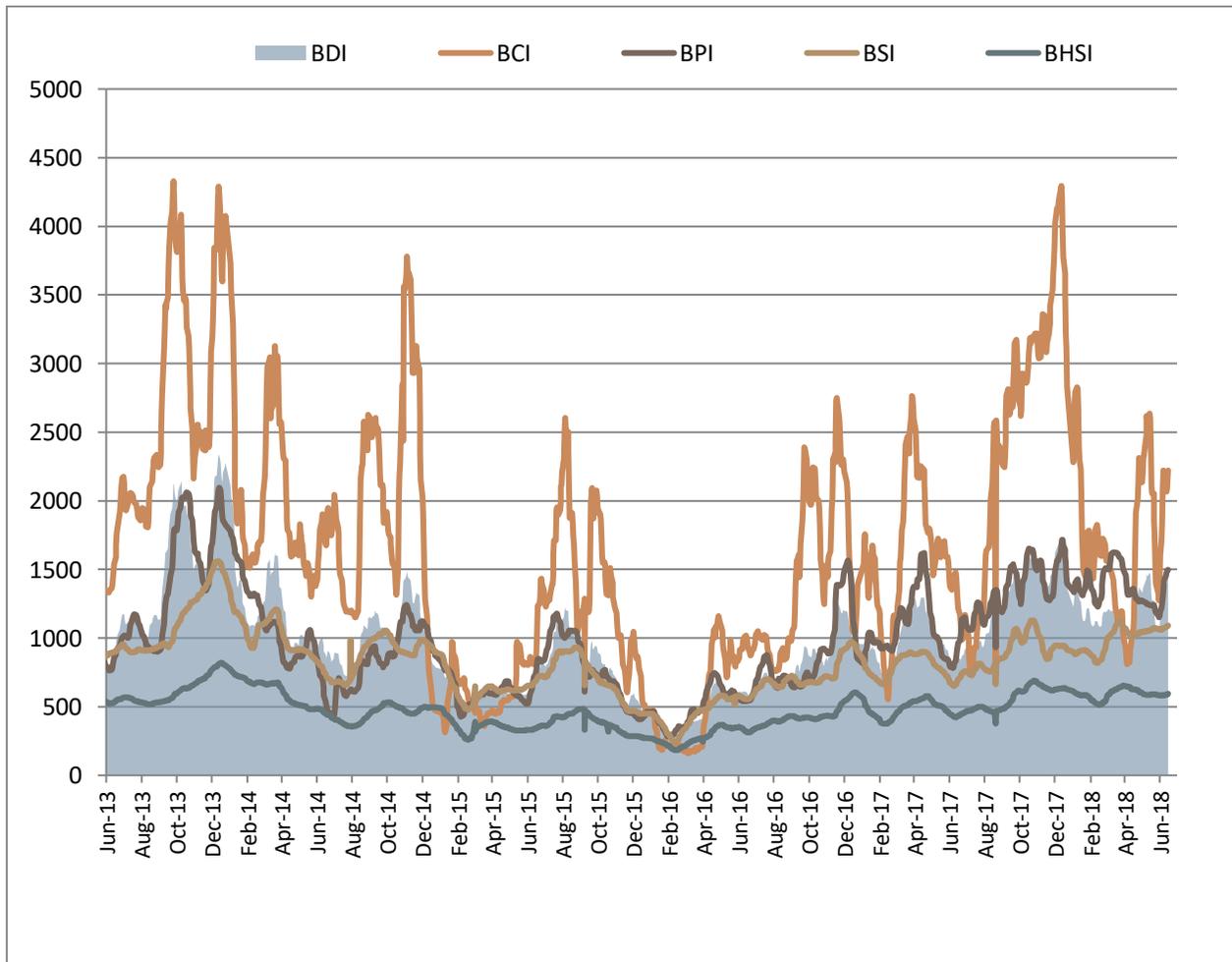
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
TANK ER	NEW ANDROS	301,620	41601	1999	JAPAN	SULZ	448	AS IS Khor Fakkan
TANK ER	AMITY STAR (Floating Storage)	291,381	39130	1993	JAPAN	B&W	415	AS IS Singapore
TANK ER	NORDIC SATURN	157,331	22331	1998	KOREA	B&W	446.5	AS IS Singapore
TANK ER	NORDIC DISCOVERY	153,181	21492	1998	KOREA	B&W	446.5	AS IS Singapore
TANK ER	NORDIC AURORA	147,262	24901	1999	KOREA	B&W	446.5	AS IS Singapore
TANK ER	DAWN MATHURA	45,999	0	1995	KOREA	B&W	430	BANGLADESH



VI. KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-06-15	2018-06-08	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1445	1391	▲ 54.00	2337	290
BCI	2223	2151	▲ 72.00	4329	161
BPI	1495	1418	▲ 77.00	2096	282
BSI	1091	1075	▲ 16.00	1562	243
BHSI	593	584	▲ 9.00	821	183





VI. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	448.50	▼-4.50	423.50	▼-4.50	417.50	▼-35.50
IFO180	481.00	▼-6.00	453.50	▼-10.50	473.00	▼-14.00
MGO	669.50	▼-0.50	642.50	▲8.00	675.00	▲5.00

❖ 기준일 : 6 월 15 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-06-15	2018-06-08	CHANGE
미국달러	1082.50	1067.90	▲14.60
일본엔(100)	978.53	973.78	▲4.75
유로	1253.59	1259.80	▼-6.21
중국위안	169.44	167.31	▲2.13

❖ 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