

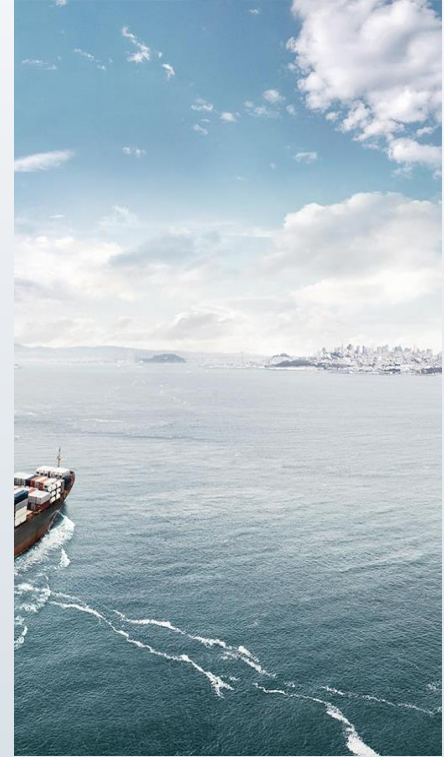


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.207

Updated July 10, 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

Issue & Trend	1
Bulk Carrier	7
- BC Sales Report	
Tankers	11
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	15
Key Indicators	18
Contact Information	20

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

I . ISSUE & TREND

1. 올해 초대형 유조선 1 조원어치 폐선 전망, 역대 최대 수준

세계 각국의 유조선 선주들이 올해 석유 운송시장이 크게 위축되면서 가지고 있던 배들을 한꺼번에 갖다 버리고 있다. 운송료 추락으로 유지비가 더 들기 때문인데 올해 버려져 분해되는 유조선 규모는 10 억달러(약 1 조 1,125 억원)어치로 역대 최고치를 기록할 전망이다.

월스트리트저널은 8 일(현지시간) 미 선박재활용 중개 업체인 GMS 를 인용해 올해 세계적으로 약 50 척의 초대형석유수송선(VLCC)가 폐선 처리될 것이라고 전했다. VLCC 는 순수 적재 중량이 17 만 5,000~30 만 t 인 유조선을 말한다. VLCC 폐선 건수는 지난해 15 척에 불과했다.

선주들이 배를 버리는 가장 큰 이유는 가지고 있을수록 손해를 보기 때문이다. 선주들이 VLCC 운용으로 돈을 벌려면 운송료로 최소한 일일 2 만 5,000 달러(약 2,781 만원)는 받아야 하지만 현재 석유 운임은 일평균 6,000 달러 아래에 머물고 있다.

월스트리트저널은 주요 중동 산유국들이 유가 방어를 위해 생산을 줄이고 미국 역시 자국에서 나는 석유 때문에 수입을 줄이면서 바다로 석유를 옮길 일이 줄어들고 있다고 설명했다. 아울러 셰일 석유 개발 등 내륙에서 석유 캐는 기술이 발달하면서 바다에서 석유를 캐는 가격이 내륙 개발보다 상대적으로 높아졌다. 결과적으로 해상 유정에서 석유를 받아갈 유조선 수요도 줄어들었다. 월스트리트저널은 현재 전 세계에서 운용되고 있는 VLCC 720 척 가운데 약 20%는 공급 과잉이고 수급상황이 균형을 되찾으려면 2020 년은 되어야 한다고 분석했다. 신문은 올해 VLCC 평균 선령이 18.8 년으로 2013 년 이후 가장 짧아졌다고 하며 일반적으로 VLCC 는 25 년은 사용할 수 있지만 선주들이 15 년마다 실시하는 점검 비용이 아까워 그냥 배를 버리고 있다고 설명했다.

반면 인도와 방글라데시, 파키스탄 등에 위치한 선박 해체 업체들은 석유 운송 업계의 불황으로 막대한 호황을 누리고 있다. 아닐 샤르마 GMS 최고경영자는 "올해 10 억달러 규모의 VLCC 가 재활용될 것"이라며 올해 "역대급 실적을 거두게 될 것"이라고 내다봤다. 선박 해체 후 남은 고철 가격의 경우 지난 2016 년에는 t 당 평균 300 달러 수준이었으나 최근 원자재 시장 회복으로 지난 6 월 말에는 t 당 425 달러까지 뛰었다.

I . ISSUE & TREND

2. 해운시장 장악 머스크, 경쟁력 더 끌어올린다

아프리카서 생산한 아보카도가 한국에 오기까지 얼마나 많은 인력과 시간이 들까. 케냐 키린야가농장에서 수확한 아보카도는 11 시간 동안 트럭을 타고 케냐 항구로 간다. 여기서 머스크해운 서부항 노선 컨테이너에 실려 18 일 후 말레이시아(탄중펠레파스항)에 도착한다. 사파리동부항 노선으로 6 일 후 홍콩에 왔다가 9 일 간 중국 몇몇 도시를 거쳐 부산항에 도착한다. 다시 바지선·트럭·컨테이너열차 등을 통해 소비자를 만난다. 신용장 발급·대기 등 부대 시간을 빼고 순수하게 아보카도를 옮기는데 35 일이 걸린다. 문제는 이 과정에서 소요되는 '수작업'들이다. 아보카도 운송에 30 여개 기관에 종사하는 100 여명의 인력이 200 회 이상 문서를 주고받는다. 물류업이 여전히 '재래산업'으로 취급받는 배경이다.

한진해운 파산 이후 몸집을 더 불린 세계 최대 해운기업 AP 몰러-머스크그룹이 물류업을 '첨단 산업'으로 끌어올리겠다고 선언했다. 이를 진두지휘하고 있는 티모시 스미스(55) APM 터미널 회장이 최근 중앙일보 인터뷰에서 밝힌 사업 구상이다. 머스크그룹의 운송·물류 여러 부문에서 최고경영자(CEO)를 거친 그는 올해 2 월 APM 터미널 CEO 로 이동했다. 머스크그룹의 '글로벌 무역 플랫폼' 사업을 총괄하기 위해서다. 글로벌 무역 플랫폼은 해상 무역에 참여하는 화주·운송주선인·선사·운송사·항만·정부·보험사 등의 업무 시스템을 하나로 통합하는 작업이다. 이 작업을 그가 맡은 이유는 해상 무역 프로세스의 한가운데서 주요 이해관계자와 개별 시스템을 구축하고 있는 해운터미널이 글로벌 무역 플랫폼 프로젝트를 추진하기에 가장 유리한 위치에 있기 때문이다.

현재 아보카도를 옮기는데 200 여개 문서를 만드는 건 개별 기관마다 발급·처리하는 서류가 제각각이기 때문이다. 티모시 회장은 "세계은행에 따르면, 해운산업이 문서 작성에 낭비하는 행정 비용(연간 1,000 억달러·111 조 5000 억원)은 운송비용에 맞먹는다"며 "거꾸로 보면, 물리적 운송비를 줄이는 것보다 행정 비용을 줄이는 게 손쉽게 해운업 경쟁력을 높일 수 있는 방법"이라고 말했다.

그는 "글로벌 무역 플랫폼은 모든 이해 관계자에게 이득"이라고 강조했다. 일단 화주는 자신이 맡긴 화물의 이동상황을 실시간 파악할 수 있다. 화주를 모아 해운사·운송사에게 짐을 맡기는 운송 주선인도 이익이다. 다양한 해운사·운송사 출도착 시간이 한눈에 보이기 때문에, 가장 비용 대비 효율적인 운송경로를 택할 수 있다. 항만·터미널도 세계 각지서 출발한 배가 정확히 몇 시에 접안하는지 알 수 있어 컨테이너를 적재할 공간 등을 효율적으로 관리할 수 있다. 관세 당국도 마찬가지다. 글로벌 무역 플랫폼은 '서류 없는 무역'을 제공한다. 관세 관련 서류가 미비하거나 잘못 기재된 경우 서류 등록 자체가 안 된다. 문서 위조가 어려워 무역 사기를 적발할 수 있고, 의심스러운 물품을 조사하는데 역량을 집중할 수 있다. 문서 비용이 과도하다는 주장은 주요 해운사 사이에서 이견이 없다. 실제로 현대글로벌비스는

I . ISSUE & TREND

4 일 수작업 위주였던 물류산업을 최신 4 차산업·사물인터넷(IoT)산업으로 바꾸겠다며 종합물류연구소 출범을 선언했다.

머스크그룹은 이를 지난해부터 추진했다. 티모시 회장은 “글로벌 무역 플랫폼 시스템은 연말 완성된다”고 밝혔다. 또 “미국·중국·네덜란드·호주 규제 당국도 이 시스템에 참여하는 방안을 논의하고 있는데 상당 부분 진전이 있다”며 “일부 한국 국적 화주·운송 주선인에게도 우리의 계획을 알리고 있다”고 말했다.

이에 따라 한국 해운사 셈법도 복잡해질 전망이다. 머스크 플랫폼에 동참하자니 머스크그룹의 글로벌 해운무역 주도권 강화가 불 보듯 뻔하기 때문이다. 그렇다고 손 놓고 있다가 시스템이 완성되면 비용 경쟁력 악화로 도태할 가능성도 있다. 김종길 인천항만공사 물류전략실장은 “하지만 실질적으로는 이해 관계가 상충하는 관련자들이 일제히 머스크가 만든 하나의 시스템에 동의하기는 어려울 수 있다”고 분석했다.

조봉기 한국선주협회 업무팀 상무는 “해운 산업 효율성을 높이기 위해 글로벌 무역 플랫폼이 필요하다는 주장에는 동의하지만, 머스크 같은 개별 해운사가 아니라 국제연방국제상거래법위원회(UNCITRAL) 등 중립적 국제기구가 주도적으로 추진할 필요가 있다”고 지적했다.

3. 세계 3 위 해운사 CMA CGM, 이란서 철수

세계 3 위 해운사인 프랑스의 CMA CGM 이 미국의 대(對) 이란 제재에 따라 이란에서 철수하기로 했다. 7 일(현지시간) 로이터통신과 AFP 통신에 따르면 로데릭 사드 CMA CGM CEO 는 이날 이란 현지 파트너 IRISL 와의 계약을 중지했다고 밝혔다. 그는 미국 사업 규모가 큰 점을 감안할 때 미국의 규정을 위반할 수 없다고 설명했다. 사드 CEO 는 “중국의 경쟁 업체들은 약간 망설이고 있고, 그들은 도널드 트럼프 행정부와 관계가 약간 다를 수 있지만 우리는 규정을 따를 것”이라고 말했다.

미국은 지난 5 월 8 일 이란 핵협정(JCPOA·포괄적 공동행동계획)을 탈퇴한 뒤 경제 제재를 재개하겠다고 선언했다. 트럼프 행정부는 11 월까지 모든 기업들이 이란과의 거래를 끊지 않을 경우 블랙리스트에 올리겠다고 압박했다.

AFP 통신은 이란이 미국의 제재 조치를 상쇄하기 위해 유럽연합(EU)에 더 많은 요구를 하게 될 것으로 보인다고 전망했다. 이란은 영국, 프랑스, 독일, 중국, 러시아 등 미국을 제외한 JCPOA 서명국들과 협정

I . ISSUE & TREND

잔류를 위한 협상을 진행 중이지만 EU가 제시한 조건이 만족스럽지 않다는 반응이다. 하산 로하니 이란 대통령은 지난 5일 에마누엘 마크롱 프랑스 대통령과의 전화 통화에서 유럽이 제안한 방안들에 대해 "우리의 모든 요구 사항을 충족하지 않는다"고 말했다. 로하니 대통령은 이란이 일단 협정에 잔류하며 다른 서명국들과 협조하겠지만, 이란의 국익이 훼손되면 언제라도 핵무기에 쓰일 수 있는 고농축 우라늄 생산을 재개하겠다고 경고했다.

4. 무역전쟁 '격발' ... 글로벌 경제 '대쇼크' 우려

미국이 예고한 중국산 제품에 대한 대규모 고율 관세 발효가 6일부터 시행되고 중국이 보복 관세를 천명하는 등 세계 1,2위 경제대국인 미국과 중국이 무역전쟁의 방아쇠를 당겼다.

도널드 트럼프 행정부가 총 500억달러에 달하는 중국상품에 대한 관세를 천명한 가운데 6일부터 1차적으로 340억달러 규모의 중국산 818개 품목에 25% 관세를 물리고 추후 160억달러의 284개 품목에 대해서도 관세 부과를 검토한다. 중국 역시 미국과 동시에 같은 규모, 같은 수준의 보복 관세를 물리겠다고 맞불을 예고했다.

■ 서로 아킬레스건에 '집중 폭탄'

도널드 트럼프 행정부가 25%의 고율관세를 부과하려는 500억달러에 달하는 품목 대부분은 중국이 육성중인 첨단산업 분야에 집중되어 있다. 반면 수세적 입장인 중국은 대두, 쇠고기 등 트럼프 대통령의 표밭인 '팜벨트'(농장지대)에서 생산되는 농산품에 고율관세를 부과한다는 계획이다. 서로의 취약한 아킬레스건을 노리는 형국이다.

지난 5월 트럼프 행정부가 연방정부 관보를 통해 발표한, 25% 관세 부과 품목 818개에는 중국의 10대 첨단산업 육성 프로젝트인 '중국제조 2025'와 관련된 제품들이 대거 포함돼 있다. 고성능 의료장비, 바이오 신약, 산업용 로봇, 통신장비, 첨단 화학제품, 항공우주 해양 엔지니어링, 전기차, 반도체 등 하이테크 제품들이 다수다. 중국의 첨단기술제품 분야가 미국의 타겟이 되는 이유는, 이 분야에서 미국의 대중 무역적자 규모가 증가하고 있기 때문이다. 2002년 148억달러였던 정보기술(IT) 분야 미국의 대중적자는 지난해 1,510억달러로 증가했다. 미국은 로봇 및 항공 등 첨단 분야에서 중국의 첨단산업 기술력과 경쟁력을 견제하겠다는 의지다.

반면 중국의 관세대상 품목은 11월 중간선거를 앞둔 트럼프 대통령의 핵심 지지층을 겨냥하고 있다. 지난 4월 중국 국무원이 발표한 25% 관세대상은 14개 분야 106품목으로 대두와 옥수수, 미가공 면화,

I . ISSUE & TREND

신선·냉동 쇠고기, 담배 등 대부분 농산품이다. 중국은 지난해 미국산 대두를 약 3,200 만톤, 140 억달러 가량 수입했는데 이는 미국 전체 생산량의 3분의 1 에 해당한다. 자동차, 항공기 등 제조업도 타깃이다. 중국은 지난해 캐나다에 이은 미국 자동차 수입 2 위국이고 미국 보잉은 지난해 전 세계 항공기 인도량의 26%(202 대)를 중국에 팔았다. 따라서 중국의 행보는 트럼프 대통령의 핵심 지지층인 농민과 제조업 노동자들을 겨냥한 것으로 풀이된다. 특히 중국은 외국산 자동차에 대해 기존에 부과하던 관세 25%를 15%로 내리겠다고 발표했는데 결과적으로 추가 관세를 포함해 40% 관세를 부과받는 미국산 자동차는 15% 관세만 매겨지는 외국산 자동차와 경쟁이 불가능해지는 처지다.

■미주 한인사회도 타격 불가피

미국과 중국의 무역전쟁이 본격적으로 시행되면 미주 한인사회도 일부 타격이 불가피하다. 한인 물류업계는 보복무역 관세로 인한 수출 물동량 감소로 매출 타격이 불가피할 것으로 우려하고 있다. 미중 무역전쟁의 도미노로 인해 한국까지 피해를 당하게 되면서 미국, 중국, 한국을 잇는 3 개국 물동량 감소를 우려하고 있다. 미국이 아직은 중국에서 생산되는 의류와 신발 등은 보복무역 관세대상에 포함시키지 않아 한인 의류업계는 아직 직접적인 여파는 없다고 분석하면서도 향후 무역전쟁 확대 시 관세 대상에 추가될 가능성을 배제할 수 없어 촉각을 곤두세우고 있다.

반면 중국에서 제조업 공장을 운영하고 있는 한인을 비롯, 일부 미국 제조업체들은 미국의 보복관세로 인해 미국 시장 수출 시 가격 경쟁력을 잃게 될 것을 우려하며 초비상 상태다. 미국 기업이면서도 미국 정부가 부과하는 관세로 인한 피해를 보게 되는 아이러니한 상황이 연출되고 있다. 일반 소비자들은 중국에서 수입되는 상품들의 가격이 높아지게 돼 지출 부담이 늘게 된다.

■무역량 급감·증시 폭락 등 '파국 도미노' 우려

미국과 중국이 무역 전쟁의 포문을 열면서 국제 금융시장도 타격을 피할 수 없게 됐다. 글로벌 경제의 중추인 미중의 갈등으로 교역량이 급감하고 투자 자금이 안전자산으로 급격히 쏠릴 경우 세계 증시 폭락 등 파국적 사태를 부를 수 있다는 우려가 제기된다.

5 일 금융투자업계 등에 따르면 미중 무역분쟁의 여파는 미국·유럽 등 선진국보다는 신흥국 시장에 더 큰 충격을 줄 전망이다. 글로벌 교역이 위축될 경우 한국을 포함해 수출 의존도가 높은 아시아 지역 국가들의 피해가 특히 클 수밖에 없다. 국제금융센터 관계자는 “관세 인상이 컴퓨터, 전자기기 등 아시아 신흥국의 대중국 중간재 수출 비중이 높은 품목으로 확대될 경우 베트남, 말레이시아, 대만 등을 중심으로 상당한 타격을 입을 것” 이라고 내다봤다. 일부 취약국에서 벌어지고 있는 통화가치 급락 및 자금 유출도 신흥국 전반으로 확산될 공산이 크다.

I . ISSUE & TREND

분쟁 당사국인 미중 역시 타격이 불가피하다. 국제금융센터는 최근 보고서에서 이번 관세부과 조치로 중국은 성장률이 0.1~0.5%포인트가 둔화될 것으로 내다봤다. 미국에 대해서는 당장의 성장 효과(0.01~0.02%포인트)를 거둘 수 있겠지만, 소비 및 기업심리가 예상보다 크게 위축될 수 있다는 우려를 내놨다. 일각에서는 미국과 중국이 막판 합의를 통해 상대방에 대한 보복관세를 전면 유보하거나 규모를 줄일 것이란 기대를 하고 있다.



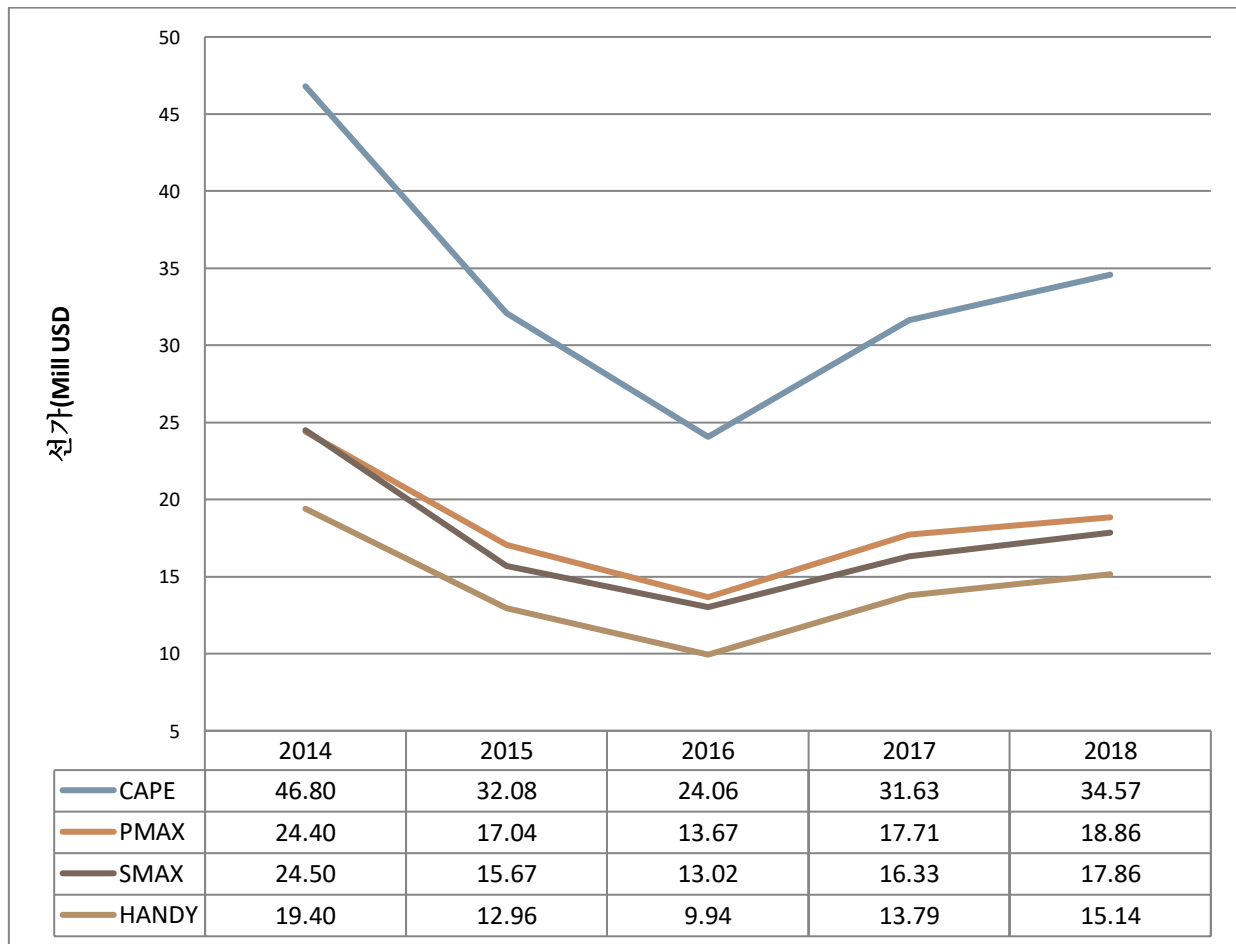
II . BULK CARRIER

(◆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	34.57
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	9.32%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.86
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.49%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.86
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.33%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	15.14
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.80%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

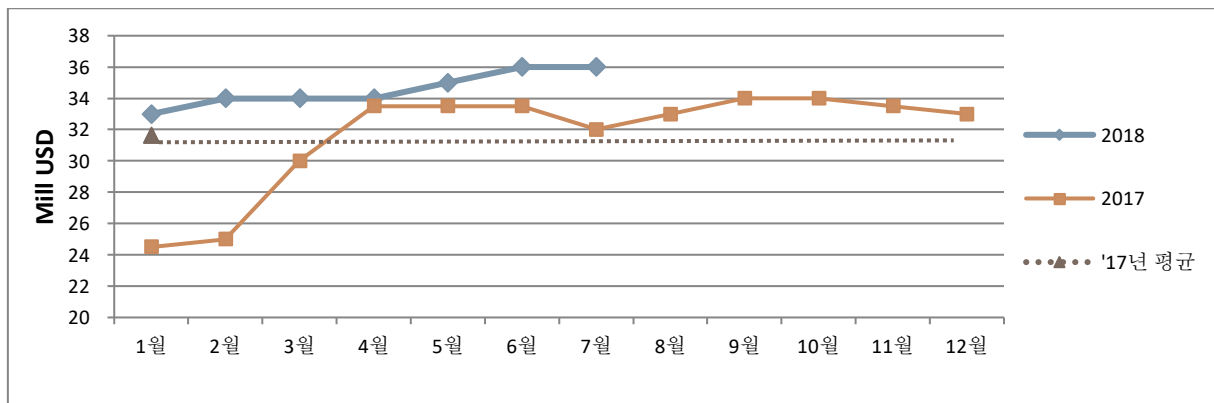




II . BULK CARRIER

구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	36.00			34.57
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	0.0%			-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	12.5%			9.3%
	PMAx 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00			18.86
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%	5.6%	5.6%			6.5%
	SMAx 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00			17.86
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	20.7%	16.7%	12.5%	5.9%	5.9%	9.1%	12.5%			9.3%
HNDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	16.00			15.14	
	전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	3.2%	0.0%			-	
	전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	14.3%	14.3%			9.8%	
2017	CAPE	24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00	33.00	34.00	31.63	
	PMAx	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	18.50	17.71	
	SMAx	14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.25	16.33	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.79	

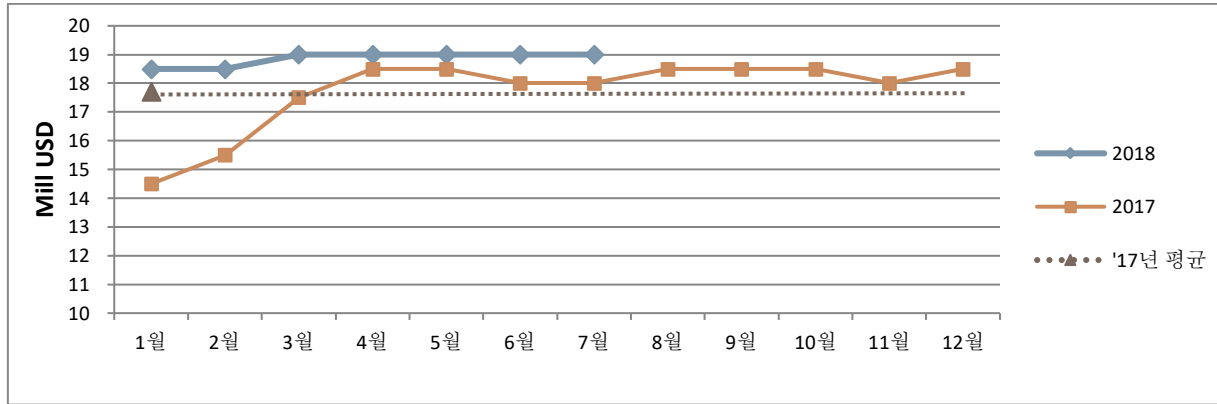
□ Cape



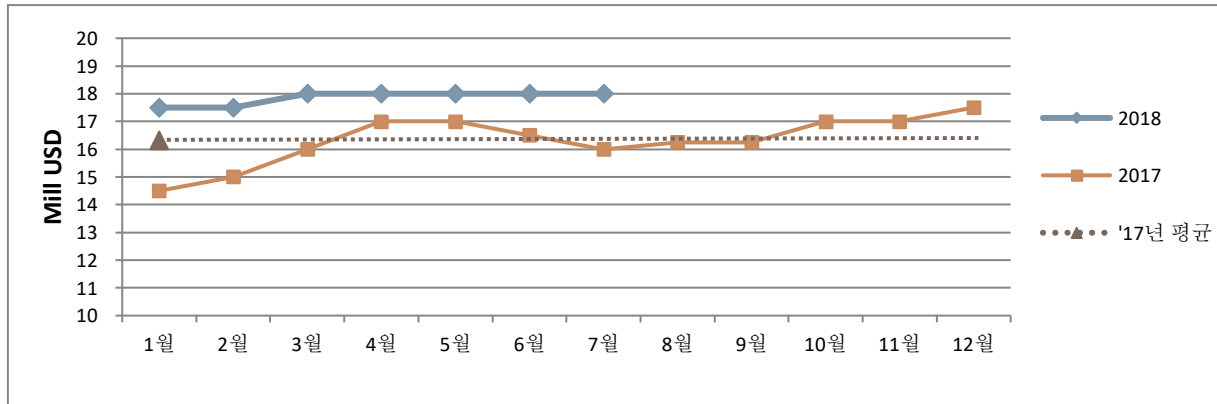


II . BULK CARRIER

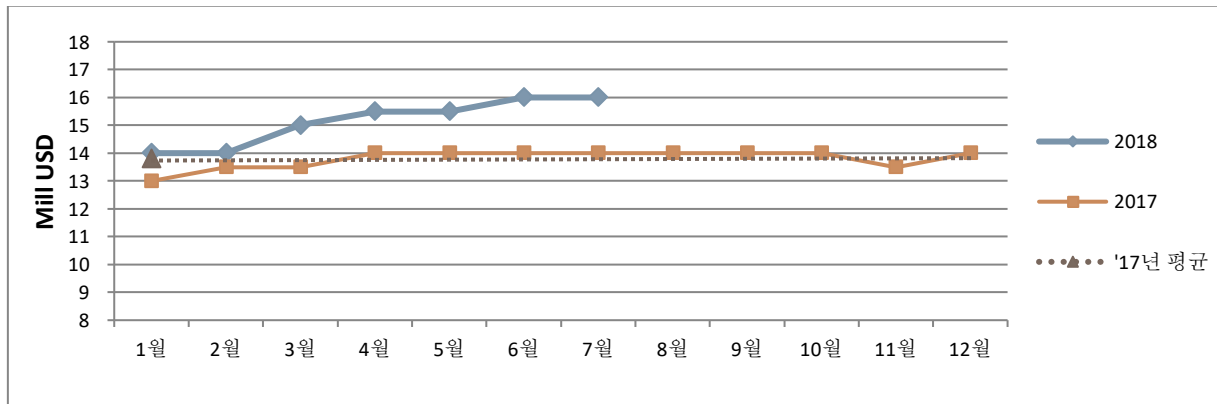
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NSS FORTUNE	184,872	2003	JAPAN	B&W		14.5-15.5	Greek buyer
BC	TRADE RESOURCE	82,031	2016	CHINA	B&W		24.5	Greek buyer
BC	TORO	76,636	2008	JAPAN	B&W		15.1	undisclosed buyer
BC	F.D. VITTORIO RAIOLA	76,619	2010	JAPAN	B&W		17.5-18	Greek buyer
BC	MARBELLA	72,561	2000	JAPAN	B&W		8.5	Chinese buyer
BC	SERENDIPITY	53,800	2008	CHINA	B&W		9.5	Chinese buyer
BC	FORTUNE UNITY	53,472	2006	JAPAN	B&W		10.5	Greek buyer
BC	KAVO AETOS	52,384	2003	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	9.3	undisclosed buyer
BC	ORIENT SHINE	31,820	2001	JAPAN	MITSU		7.2	Chinese buyer
BC	GENCO EXPLORER	29,952	1999	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.6	undisclosed buyer
BC	GENCO PROGRESS	29,952	1999	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.6	undisclosed buyer
BC	CHIKUSA	17,366	2006	JAPAN	B&W	C 3x25t	6.5	Far Eastern buyer



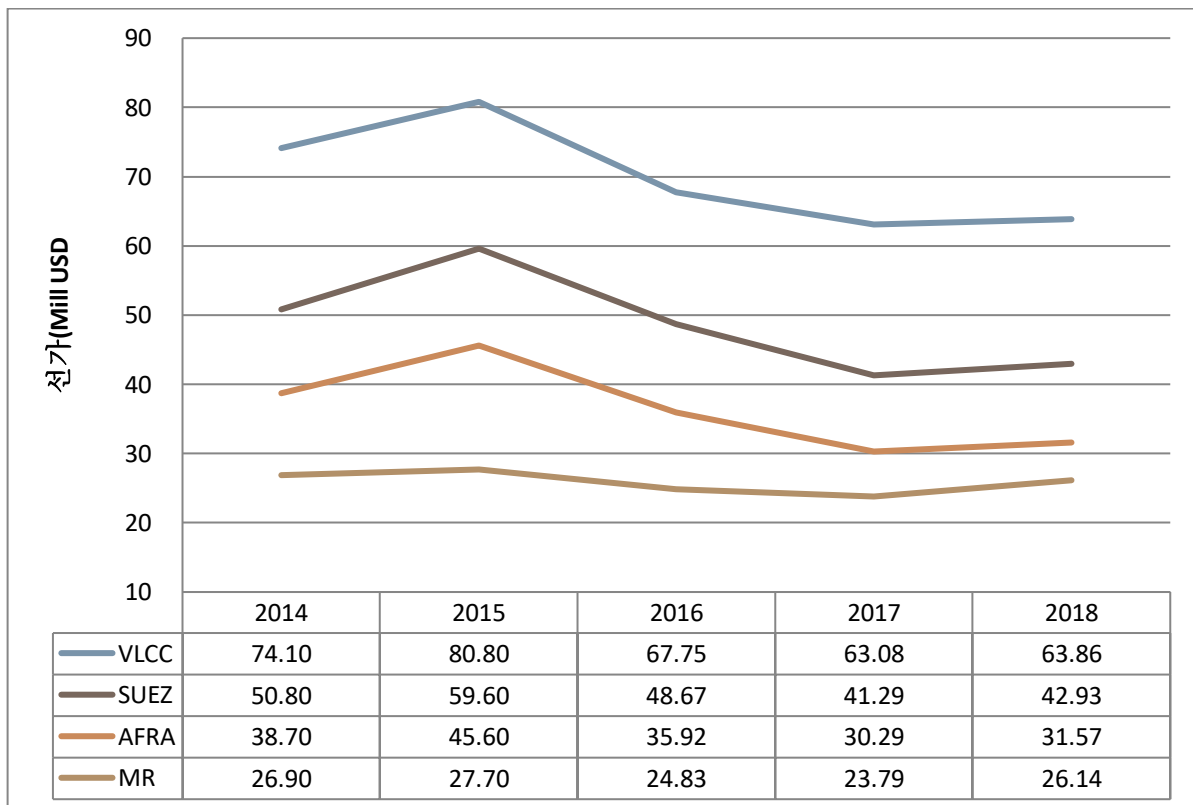
III. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	63.86
	31.93%	9.04%	-16.15%	-6.89%	1.23%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	42.93
	27.00%	17.32%	-18.34%	-15.15%	3.96%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	31.57
	33.45%	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.22%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	26.14
	2.48%	2.97%	-10.35%	-4.19%	9.88%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	12.14
	8.90%	-3.08%	10.45%	-10.78%	-2.21%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

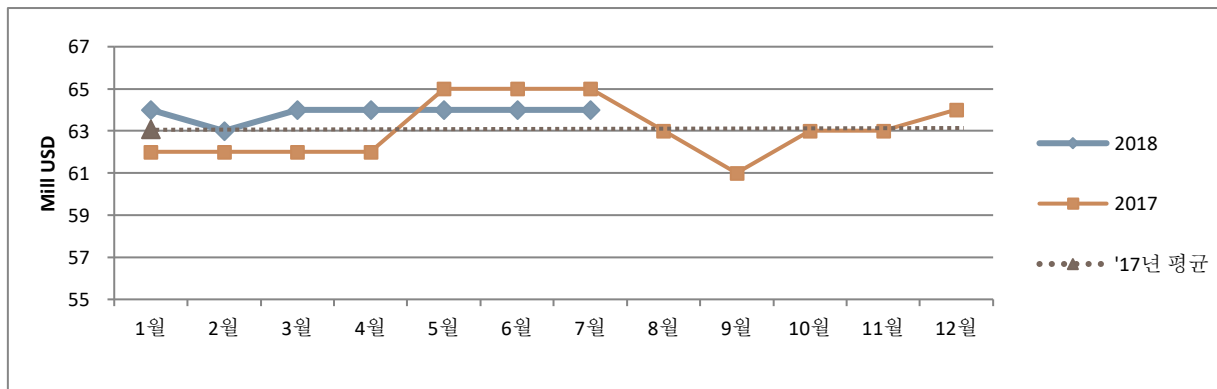




III. TANKER

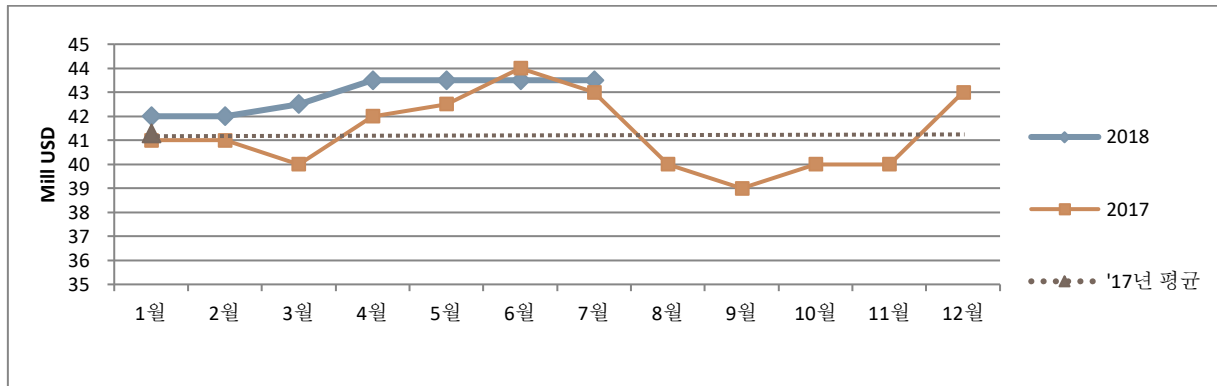
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00			63.86
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%			1.2%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50			42.93
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	1.2%			4.0%
	AFR A 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00			31.57
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	6.7%	0.0%	8.8%	6.7%	3.2%	3.2%	3.2%			4.2%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75	26.75	26.75			26.14
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%	7.0%	11.5%			9.9%
CHE M IMO 2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50			12.14	
	전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	-4.1%	-2.1%	0.0%			-	
	전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-7.8%	-8.0%	-8.0%			-2.2%	
2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.08	
	SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	43.00	40.00	39.00	41.29	
	AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.00	30.29	
	MR	22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	24.00	23.50	23.50	23.79	
	CHEM	12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.00	12.42	

VLCC-310K

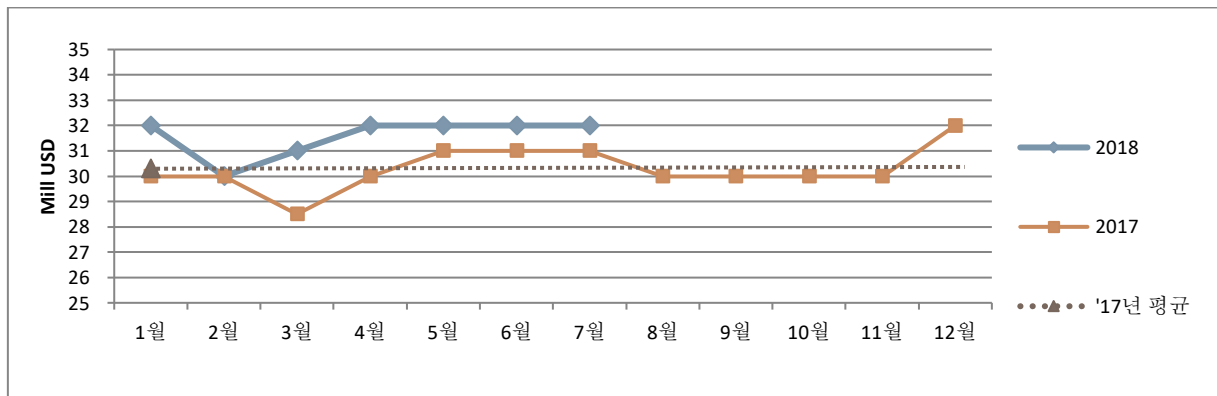


III. TANKER

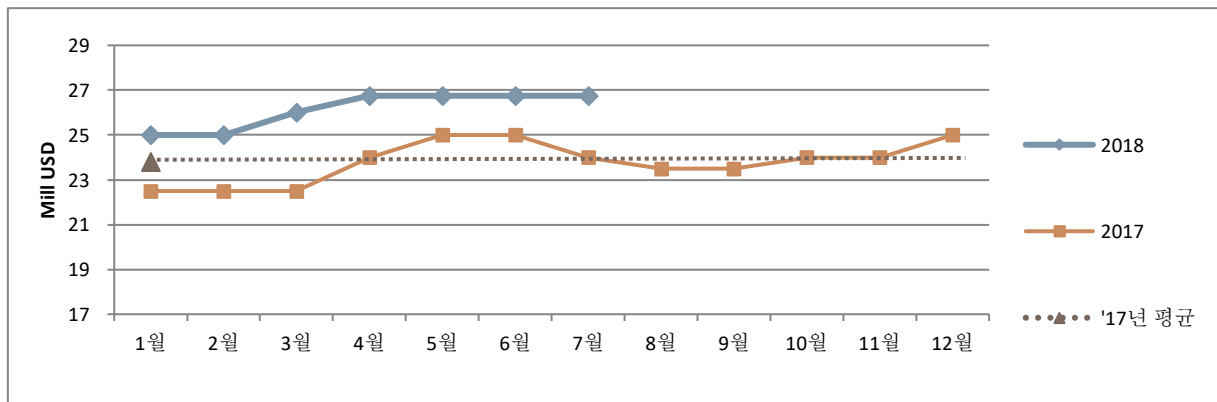
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	MABROUK	159,313	2003	KOREA	B&W		14	Indonesian buyer
TANKER	IVER EXPERIENCE	46,575	2000	KOREA	B&W		7-7.5	Indian buyer (Seven Islands)
TANKER	OCEAN CORAL	45,858	2000	JAPAN	MITSU U		6.5	Far Eastern buyer
OIL/CH EM	NORD FARER	40,083	2005	KOREA	B&W	3	11.5	Undisclosed buyer
OIL/CH EM	SUN ASTER (stst)	10,329	1996	JAPAN	B&W		3.6	Middle Eastern buyer
OIL/CH EM	NO.3 GREEN PIONEER (stst)	4,052	2003	JAPAN	HANS H		5	Korean buyer (Young Sung Global)
OIL/CH EM	NO.2 GREEN PIONEER (stst)	4,052	2002	JAPAN	AKAS AKA		5	
OIL/CH EM	PING AN	16,872	2010	CHINA	B&W		9.2	Indonesian buyer
LPG	BRITISH COMMERCE	54,478	2006	JAPAN	B&W		38	Greek buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	VLADIMIR	22750	2009	POLAND	SULZ ER	1720	TEU	11.35	New Zealand buyer
CONT	SEARUBY	16589	2012	CHINA	B&W	1368	TEU	10.5	Argentinian buyer
CONT	HAMBURG BAY	72982	2009	JAPAN	B&W	6350	TEU	21	Undisclosed buyer
MPP	GREY FOX (TD)	34803	1998	CHINA	SULZ	1451	TEU	4.3	Undisclosed buyer

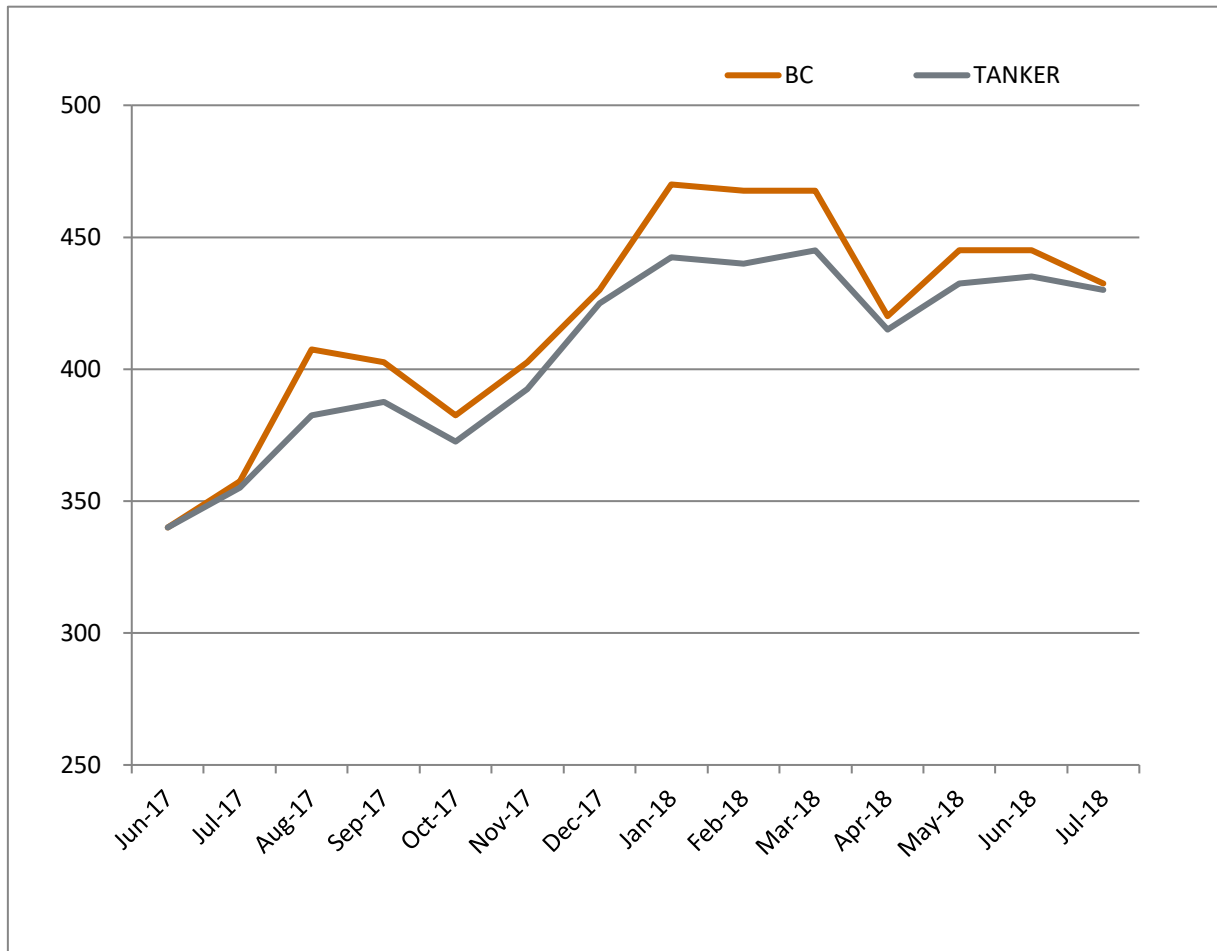


IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 7 월	2018 년 7 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	434.29	18.9%	355.00	430.00	-1.1%	21.1%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	449.64	21.3%	357.50	432.50	-2.8%	21.0%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



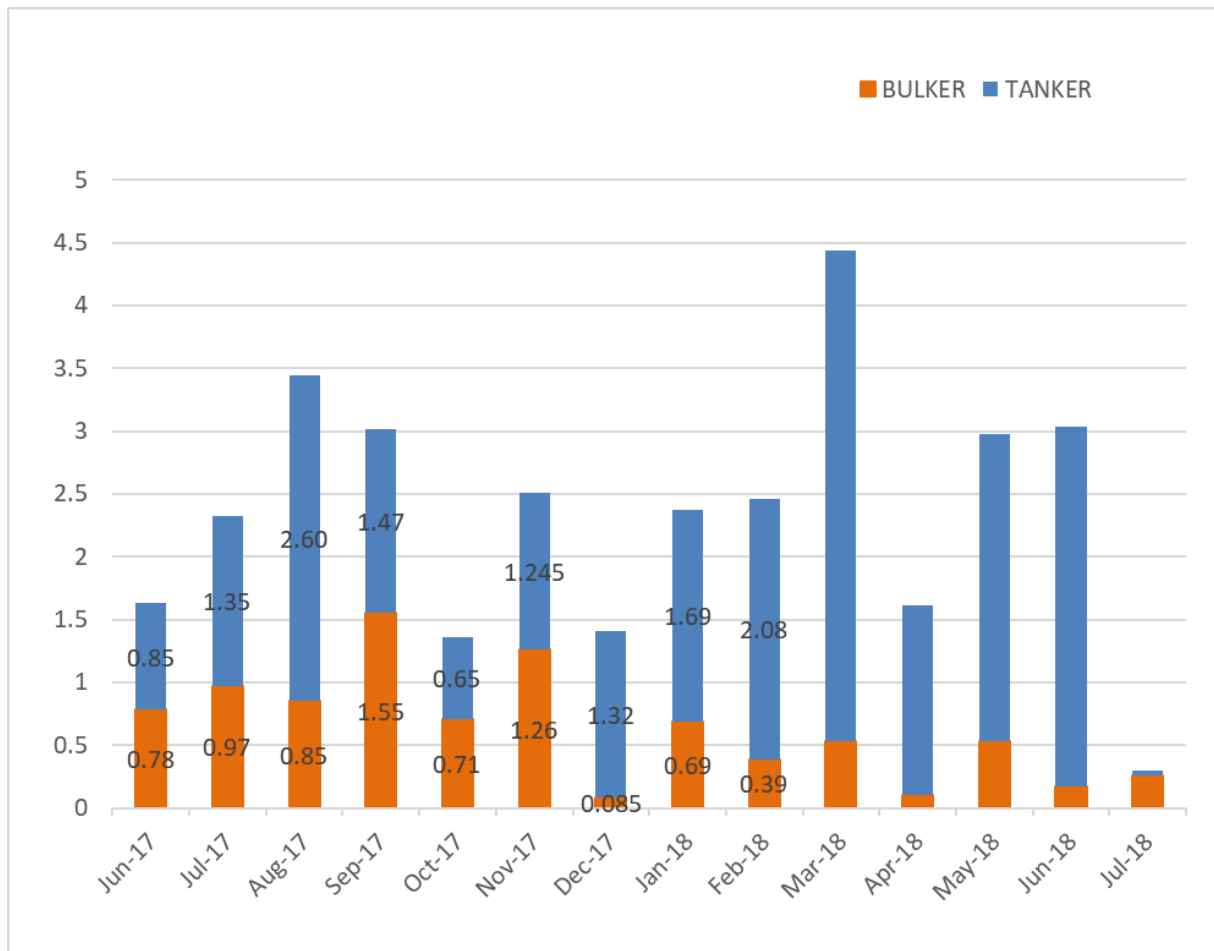


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적			2017 년 7 월		2018 년 7 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	14.54	126.7%	120	106.2%	1.35	9	0.04	-97.4%	2	-77.8%
BC	11.74	292	2.66	22.7%	66	22.6%	0.97	27	0.26	-73.5%	3	-88.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

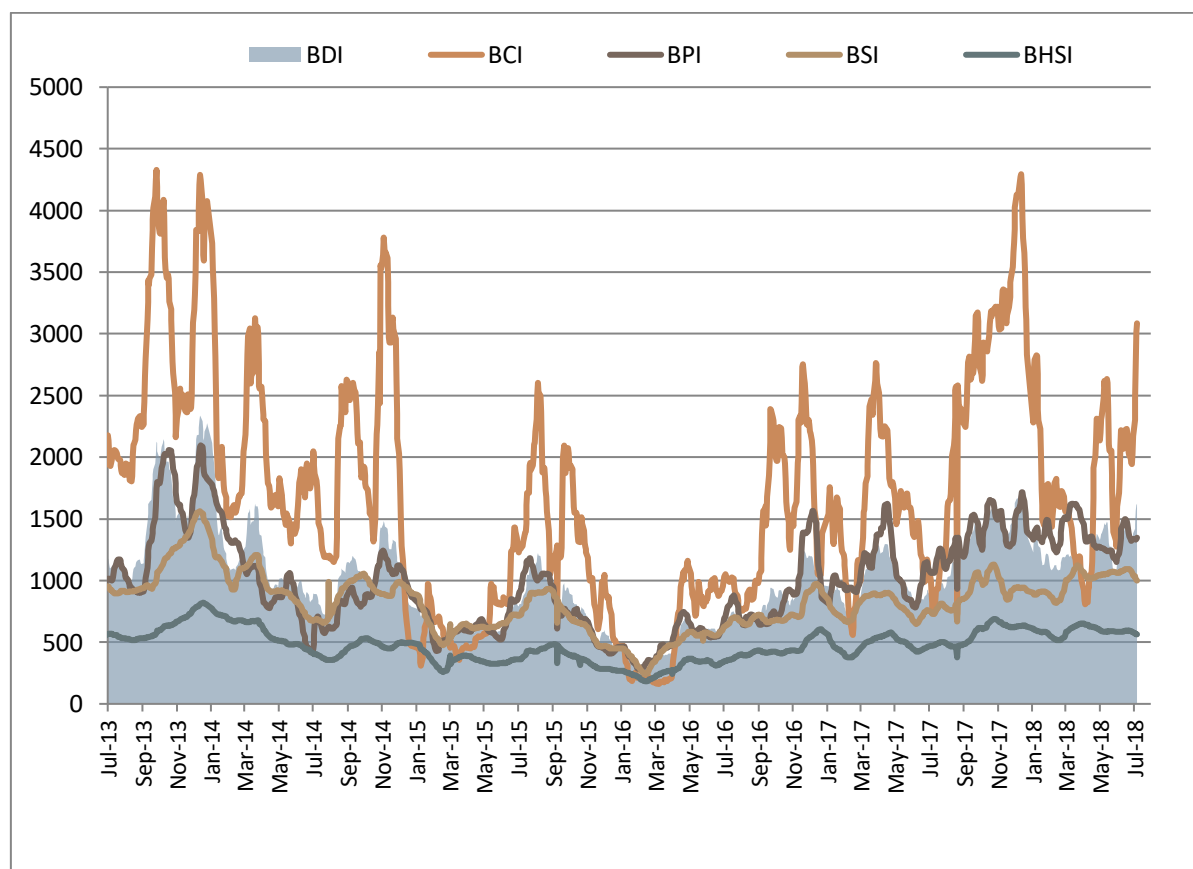
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	ORE VITORIA	233,016	26273	1989	JAPAN	SULZ	440	BANGLADESH
LPG	NANGA PARBAT	17,601	7956	1991	KOREA	B&W	406	AS IS Dubai, extra payment for bunkers
LPG	ANNAPURNA	17,562	7996	1991	KOREA	B&W	406	AS IS Dubai, extra payment for bunkers
LPG	ANDESGAS	16,263	7506	1991	GERM ANY	B&W	455	INDIA, Green recycling
TANK ER	ALJAWZAA	4,999	2841	1986	JAPAN	-	305	AS IS Sharjah



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-07-06	2018-06-29	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1622	1385	▲ 237.00	2337	290
BCI	3086	2170	▲ 916.00	4329	161
BPI	1347	1336	▲ 11.00	2096	282
BSI	999	1042	▼ -43.00	1562	243
BHSI	563	581	▼ -18.00	821	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	470.50	▲0.00	442.50	▲3.00	457.00	▲9.00
IFO180	493.50	▼-7.50	470.00	▼-4.50	502.00	▼-7.50
MGO	672.00	▲3.50	644.50	▲17.00	678.50	▲1.00

❖ 기준일 : 7 월 06 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-07-06	2018-06-29	CHANGE
미국달러	1118.40	1121.70	▼-3.30
일본엔(100)	1010.85	1014.79	▼-3.94
유로	1307.47	1297.02	▲10.45
중국위안	168.27	169.41	▼-1.14

❖ 최초고시, 매매기준율기준



VI. 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