

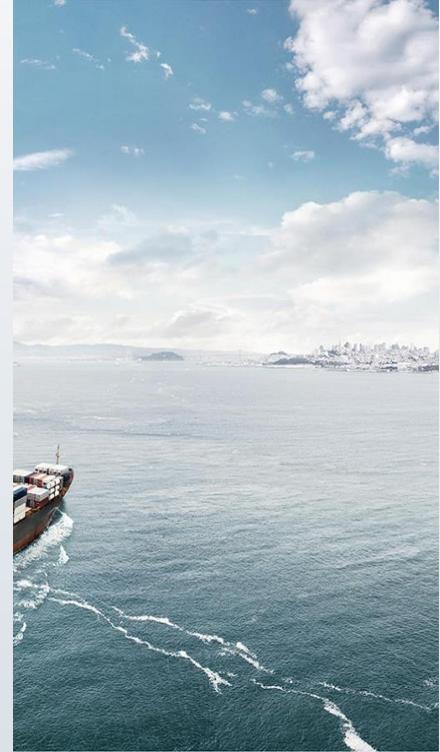


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.208

Updated July 17, 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. CMA CGM·하파크로이트 합병설...세계 1 위 해운사 머스크 위협

프랑스와 독일을 대표하는 컨테이너선사들의 합병설이 나와 해운업계의 이목이 집중되고 있다. 양사의 통합이 이뤄지면 1 위 해운사 머스크라인을 뛰어넘는 것은 물론 글로벌 해운시장 판도에 상당한 변화를 불러올 전망이다.

지난 12 일 로이터 등 외신에 따르면 프랑스 해운사 CMA CGM 이 독일 하파크로이트에 주식매입 등의 방법을 통한 인수를 제안했고 두 회사는 이와 관련한 협상을 벌인 것으로 알려졌다. 주요 언론의 보도에 대해 하파크로이트는 근거 없는 소문이라고 부인했고, CMA CGM 은 답변을 거부했다. 양사의 통합이 이뤄지게 되면 글로벌 컨테이너시장 점유율 약 20%에 육박하는 초대형 공룡해운사가 탄생한다. 현재 세계 1 위 선사인 머스크라인뿐만 아니라 2 위 MSC 를 뛰어넘게 된다. 또한 홍콩 해운사 OOCL 인수를 통해 몸집 불리기에 속도를 내고 있는 코스코에 대항할 수 있는 선대능력을 확보할 수 있다.

프랑스 해운분석기관인 알파라이너에 따르면 CMA CGM 의 7 월 11 일 기준 보유 선박량(용선 포함)은 262 만 TEU(점유율 11.7%)를 기록, 세계 3 위에 자리하고 있다. 이 선사는 현재 자사선 127 척(98 만 TEU)과 용선 380 척(164 만 TEU)을 포함해 총 507 척의 선대를 거느리고 있다. 하파크로이트는 160 만 TEU(7.2%)의 선박량을 기록 중이다. 자사선 112 척(105 만 TEU)과 용선 113 척(55 만 TEU)을 포함해 총 225 척의 선대를 운영하고 있다. 두 선사가 통합하면 머스크라인과 MSC 를 제치고 세계 1 위 해운사로 도약할 수 있다. 두 선사의 통합 선박량은 422 만 TEU 로 머스크라인(403 만 TEU)을 20 만 TEU 가량 앞선다.

다만 하파크로이트 주요 주주들은 CMA CGM 의 제안에 반대 입장을 밝힌 것으로 파악된다. 칠레 선사 CSAV(25.8%)와 글로벌 물류기업 퀴네앤드나겔을 이끌고 있는 독일 퀴네가(25%), 함부르크시 정부의 투자공기업인 HGV(함부르크자산관리공사·13.9%) 등이 합병 반대에 서있는 주주들이다. HGV 는 "하파크로이트가 프랑스기업의 한 사업부문이 되는데 두려움을 갖고 있다"며 "하파크로이트가 본사를 함부르크에 두고 독일 기업으로 남길 바란다"고 말했다.

기업 관계자들의 부인에도 합병이 성사되면 양사가 더 높은 시너지를 낼 수 있다는 게 해운업계의 분석이다. 무엇보다 양사의 합병 가능성에 무게가 실리는 이유는 운영비용을 절감할 수 있다는 점이다. 하파크로이트는 유럽과 미주 및 중동에서, CMA CGM 은 아시아에서 높은 물동량 점유율을 보이고 있다.

I . ISSUE & TREND

전 세계 컨테이너선 시장은 10 여 년간 계속된 침체의 굴레를 벗어나지 못하고 있다. 공급과잉에 따른 운임하락과 유가·용선료 상승 등으로 선사들의 운영비용은 매년 증가하고 있다. 올 들어 미국을 중심으로 촉발된 무역분쟁은 선사들의 서비스 감편으로 이어졌다.

합병설에 연루된 두 해운사 뿐 아니라 글로벌기업들의 최근 고민은 비용절감이다. 하파크로이트는 올해 운임회복이 예상보다 늦어지고 있고 연료비와 용선비용까지 급증한 탓에 연간 이익전망을 하향 조정했다. 여기에 중국과 미국 간의 무역분쟁이 표면화되면서 시황 예측이 더욱 어려워졌다며 운영비용 증가를 우려하고 있다.

하파크로이트 최고경영자 로프 하벤 안센은 최근 열린 주주총회에서 "UASC와의 성공적인 합병으로 경쟁력이 크게 강화됐다. 우리는 지난 회계연도에 좋은 성과를 거뒀고 올해 1 분기까지 견고한 출발을 했다"면서도 "해운시장에서는 운영비 측면에서 여전히 어려움을 겪고 있다. 우리는 비용 관리의 가속화와 효율성 향상을 통해 단기간에 경쟁력을 확보할 것"이라고 말했다. 그는 이어 "올해 대규모의 합병을 기대하지는 않는다"고 밝혔다.

최근 몇 년 동안 글로벌 컨테이너 선사들은 인수합병(M&A) 소식을 잇따라 전하며 외형 확장을 지속하고 있다. 하파크로이트 역시 M&A 를 통해 규모를 키워왔다. 2005 년 CP 십스에 이어 2014 년 칠레선사 콤파냐 수드 아메리카나 데 바포레스(CSAV)의 컨테이너선 부문을 인수했다.

CSAV 인수로 하파크로이트는 뒷걸음질치고 있던 정기선부문 실적을 끌어올렸고 기업공개(IPO)에도 성공했다. 지난해 3 월에는 범아랍권선사 UASC 인수를 완료하며 세계 5 위 컨테이너 선사로 재도약했다. UASC 를 품에 안은 독일 해운사는 1 만 8,000TEU 급 선박 확보는 물론 중동항로 점유율을 더욱 끌어올리게 됐다.

CMA CGM 도 잇따른 기업 인수를 통해 컨테이너항로 사업을 강화하고 있다. 아시아역내선사 CNC 와 함께, 브라질 메르코수르, 남태평양 소플라나, 유럽의 컨테이너십스와 델마스 등 세계 각 지역의 선사를 산하에 두고 있는 상황이다. 특히 2015 년에는 싱가포르 해운사 APL 을 인수하며 북미항로 1 위 선사로 올라섰다. 이 해운사는 시장 지배력을 더욱 강화하고 비용을 더 줄이기 위한 방안을 모색 중이다.

I . ISSUE & TREND

2. 난관 봉착한 중국 조선업

중국 조선소가 수주에 어려움을 겪고 있다. 최근 인건비가 급상승하고 있기 때문이다. 여기에 인도하는 선박 품질과 납기일 준수 등의 신뢰도가 떨어져 선사들이 발주를 망설이는 경우도 늘어나고 있다.

◆ 사라져가는 '저인건비' 이점

10여 년 전부터 중국 조선업의 급속 성장을 이끈 가장 큰 무기는 '저렴한 인건비'였다. 하지만 그간 중국이 급속한 경제발전을 이루며 임금 역시 비약적으로 올라 이 같은 이점을 잃고 있다.

조선해운 전문매체 트레이드윈즈 보도에 따르면 중국 산둥성 조선소 직원들의 평균 월임금은 6,000 위안(약 100만원) 수준으로 10년 전에 비해 두 배 이상 올랐다. 중국 상하이 등 남부에 위치한 조선소 노동자들의 경우 한달에 8,000~1만 위안(약 135만~170만원)을 받는 것으로 전해졌다.

현지 조선업계 관계자에 따르면 중국에서 선박건조에 드는 비용 중 인건비가 차지하는 비율은 10% 수준에 불과했지만 임금 인상과 조선 가격 하락이 겹치며 15%를 상회하고 있다. 현재 중국은 이미 싱가포르에 비해 인건비에서 경쟁력을 잃었다. 싱가포르 조선소들은 방글라데시 등에서 저렴한 노동력을 대거 유입해 낮은 인건비를 바탕으로 경쟁력을 키우고 있다.

실제로 중국의 인건비는 최근 10년 사이 기하급수적으로 올랐다. 올해 기준 상하이지역의 최저임금은 2,300 위안(약 39만원)으로 2010년(1,120 위안)보다 두 배 이상 올랐다. 베이징의 최저임금은 2,000 위안(약 34만원)이며 이밖에 조선소가 밀집한 산둥성과 장쑤성 등의 최저임금은 1,810 위안, 1,890 위안 등이다. 모두 2010년 대비 두 배 가까이 올랐다.

평균임금과 최저임금의 격차도 크다. 중국 인력자원사회보장부에 따르면 중국의 평균임금은 2015년 이미 5,000 위안(약 85만원)을 넘어섰다. 민간 보고서 등에 따르면 2018년 기준 평균임금이 7,600 위안(약 129만원) 수준이다. 중국 취업컨설팅업체 즈렌자오피(智联招聘)이 발표한 '2017년 가을 중국 고용주 수요와 화이트칼라 인재 공급 보고서'에 따르면 베이징과 상하이 등 지역의 평균임금은 1만 위안에 육박하는 것으로 나타났다.

임금 상승 압박이 거세지는 것은 인력 수급이 어려워지고 있기 때문이다. 조선업 종사자는 도시 외곽의 열악한 근무환경에서 근무해야 하며 업황에 따른 노동력 부족으로 상대적인 임금 상승도 낮아 대부분의 노동자들이 부동산업, 건설, 철강업계로 이직하고 있다고 현지 업계 관계자는 전했다.

I . ISSUE & TREND

◆ 지속되는 적자로 구조조정 나서, 납기 신뢰도 문제

저가수주 이외에도 문제는 많다. 우리나라 국적 연근해선사인 A 사 관계자는 “중국 선사들이 낮은 선가를 제시함에도 선뜻 발주하기엔 리스크가 크다”고 말했다.

A 사는 2020 년부터 시행되는 국제해사기구(IMO) 환경규제에 대비하기 위해 최근 여러 곳의 중국 조선소에 대규모 발주를 검토하고 있다. 국내선사가 아니라 중국선사를 선택하는 가장 큰 이유는 가격 때문이다. 같은 규모의 선박에 같은 옵션으로 견적을 낼 경우 중국 조선소가 10% 이상 저렴하다는 게 업계의 일반적인 통념이다. 하지만 A 사는 아직 건조계약을 확정 짓지 못했다. 낮은 가격을 제시하는 중국 조선소를 믿고 건조를 맡기기가 어려워서다. 가장 큰 문제는 만성적인 인도지연이다.

A 사 관계자는 “현재 발주하는 선박은 2020 년 당장 노선에 투입돼야 하는 선박인데 중국 조선소가 제때 인도하지 못하면 손해가 막심해진다”며 “건조능력에 대해 보수적으로 접근해 따지다 보니 여러 조선소를 거르고 있다”고 설명했다. 이 관계자는 또 “중국 조선소들이 누적 적자 심화로 대규모 구조조정을 실시하고 있는데 국내선사로서는 상황이 어떻게 돌아가는지 알 수 없다”며 “내부적으로 중국선사에 발주하는 것에 대해 회의적인 의견까지 나오고 있다”고 말했다.

인도한 선박의 품질도 문제다. 박무현 하나금융투자 연구원은 “중국 조선소가 건조한 선박의 보험금 청구는 한국 선박의 두 배를 넘는다”며 “중국 선박에 대한 수요는 더욱 낮아지게 될 것”이라고 전망했다.

3. 관세폭탄 유탄 맞은 해운업

세계 해운업계가 무역전쟁 유탄을 맞았다. 단기적으로는 아직 충격이 크지 않지만 미국과 중국, 유럽간 관세·보복관세가 불붙게 되면 회복은 기대하기 어려울 전망이다.

월스트리트저널은 9 일(현지시간) 올 들어 화물운송 수요둔화와 유가 상승에 따른 연료비 상승으로 고통받고 있는 해운산업이 관세에 따른 물동량 감소로 타격을 입게 됐다고 보도했다. 연간 4 조달러 어치의 화물을 운송하는 컨테이너선들은 그러잖아도 공급과잉에 따른 운임 하락으로 인해 어려운 상황이다. 인수합병을 통해 해운 시장이 소수 해운사들이 지배하는 구조로 바뀌었음에도 불구하고 해운사들의 사정은 좀체 나아지지 않고 있다.

I . ISSUE & TREND

■ 미국 콩 운송 해운사 날벼락

해운사들은 최근 수익 악화 경고를 잇달아 내놓고 있고, 운항 감축에 들어갔다. 예정된 기업공개(IPO)도 취소하고 있다. 게다가 무역전쟁은 아직 본격화하기도 전이어서 해운산업의 걱정은 날로 늘어만 가게 됐다. 빙코의 해운 부문 수석 애널리스트 피터 샌드는 "무역전쟁 고조로 해운업계 상황은 악화할 일만 남았다"면서 "상당한 불확실성이 더해졌다"고 우려했다.

미국과 중국의 관세, 보복관세는 우선 미국산 콩 수출과 콩 운송에 타격을 주게 됐다. 중국은 세계 최대 대두 수입국이자 미국의 최대 콩 수출시장으로 지난해 미국으로부터 140 억달러어치를 수입했다. 중국이 미국산 대두에 보복관세를 물리고 수입을 브라질로 돌리면서 미국산 콩을 운송하던 해운사들은 날벼락을 맞게 됐다. 세계 최대 해운선사인 덴마크 머스크는 관세전쟁 초기충격은 작을 것이라면서도 "긴장이 계속해서 고조되면 이는 세계 무역에 심각한 결과를 초래하게 될 것"이라고 우려했다. 세계 교역 위축은 물동량 감소를 불러 해운선사에는 직격탄이 된다.

관세전쟁으로 인해 해운업 조기회복 기대는 싹이 잘랐다. 해운업계는 무역전쟁 이전부터 어려움을 겪어왔다. 유가 상승으로 연료비가 지난해에 비해 최대 50% 뛴 반면 선박 공급과잉에 따른 치열한 경쟁으로 운임은 5% 넘게 떨어졌다. 여기에 무역전쟁 충격이 더해지면 해운사들의 충격은 더 커질 수밖에 없다. 미 최대 항구인 LA 항만(PLA)은 LA 항으로 드나드는 화물의 약 15%가 관세 영향을 받을 것으로 전망하고 있다. 관세영향을 받으면 관련 품목의 운송량은 준다.

해운사들의 운항 감축도 뒤따르고 있다. 전세계 컨테이너 시장의 30%를 장악하고 있는 머스크와 세계 2위 해운선사인 스위스의 지중해해운은 지난달 태평양 노선을 폐쇄하고 화물선 6 척을 뺐다.

■ 미중 운항 유조선도 타격 불가피

독일 하팍로이드는 지난달 수익 경고를 내놨고, 미국의 굿벌크는 최근 1억 4,000만달러 규모의 나스닥 IPO 계획을 취소했다. 3년만에 첫 해운사의 상장 복귀로 기대를 모았지만 어려운 시장상황으로 일단 없던 일이 돼 버렸다. 굿벌크 IPO 관계자는 무역전쟁이 직접적인 영향을 준 것은 아니지만 "지금 같은 때 해운사 주식을 사려는 이들은 없을 것"이라고 철회 배경을 설명했다.

무역전쟁이 화물선뿐만 아니라 유조선에도 영향을 미칠 것이라는 우려도 나온다. 중국이 미 수출석유 최대 고객으로 25%를 사들이고 있기 때문이다. 빙코에 따르면 지난해 1~10월 유조선을 통한 미국의 대 아시아, 유럽 석유수출은 전년동기비 150% 급증했다.

I . ISSUE & TREND

중국이 무역전쟁을 계기로 미 석유를 이란산 석유 등으로 대체하면 미국과 중국 노선을 운항하던 유조선사들은 타격이 불가피하다. 유조선 24 척을 소유한 한 그리스 선주는 "미중 원유거래에 동원되는 슈퍼 유조선 가운데 장기계약으로 묶인 유조선들이 상당하다"면서 "계약을 취소할 수도 없고, 새 석유선전지를 찾을 수도 없다"고 우려했다.

4. 컨테이너선, 상반기 폐선 18 척..."전년비 82% 줄어"

올 들어 지난달까지 6개월간 컨테이너선 18 척이 폐선된 것으로 집계됐다. 현재와 같은 폐선 추세가 연말까지 이어질 경우 사상 최대를 기록했던 지난해 대비 시장에서 사라지는 컨테이너선은 크게 줄어들 것으로 전망된다.

16일 글로벌 시장조사기관 IHS 마킷에 따르면 올 상반기 컨테이너선 18 척이 폐선된 것으로 나타났다. 이는 전년 동기(100 척) 대비 82% 줄어든 수치다. 2016년부터 2년 연속 컨테이너선 폐선량은 사상 최대를 기록했으나 전년보다 폐선량이 80% 이상 줄어든 점을 감안하면 올해 말까지 시장에서 퇴출되는 컨테이너선 규모는 7년 만에 사상 최저수준으로 떨어질 것이란 전망이다.

싱가포르 선박중개업체인 반체로 코스타의 랄프 레스진스키 연구원은 "2016년 최고치였던 컨테이너선 폐선량은 2017년 152척으로 절정에 이르렀으나 올해는 거의 제로 수준으로 떨어질 것"이라고 전망했다. 이같은 이유에 대해서는 상하이컨테이너운임지수(SCFI) 상승 등 컨테이너선 시황이 다소 개선된데 따른 것으로, 이에 따라 글로벌 선사들도 폐선하기 보다는 선박을 운항하려 하고 있다. 올해 환태평양 지역 SCFI 평균 운임은 지난해보다 11% 상승했다. 랄프 레스진스키 연구원은 "컨테이너선 폐선은 여전히 활기를 보이고 있으나 시황 회복으로 폐선 움직임은 상당히 줄었다"고 설명했다.

컨테이너선의 시장 퇴출이 주춤해지며 평균 폐선 선령도 늘어날 것으로 보인다. 현재 폐선된 컨테이너선의 평균 선령은 11년으로 15년에 미치지 못하고 있으나 500~2,000TEU 급은 20년에 달하는 등 폐선 선령은 점차 높아질 것으로 전망된다.

현지 업계 관계자는 "컨테이너선 운임 상승으로 장기적으로 폐선량은 줄어들 것으로 보이나 폐선 움직임이 줄어들면서 앞으로 공급량이 늘어나는데 따른 영향은 또 다른 고민이 될 것"이라고 말했다.



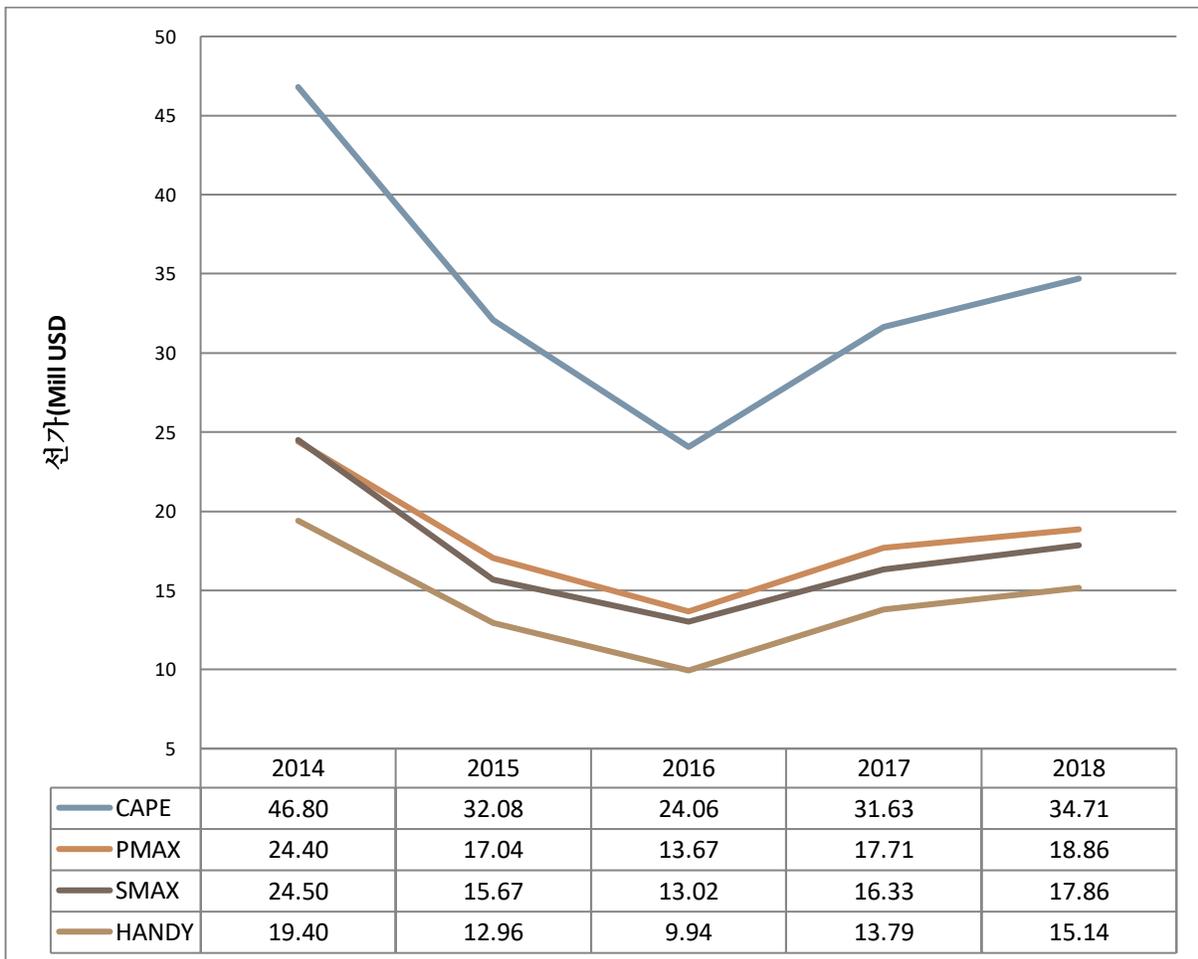
II . BULK CARRIER

(◆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 | 34.71 |
| | 28.81% | -31.45% | -24.99% | 31.43% | 9.77% |
| 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)

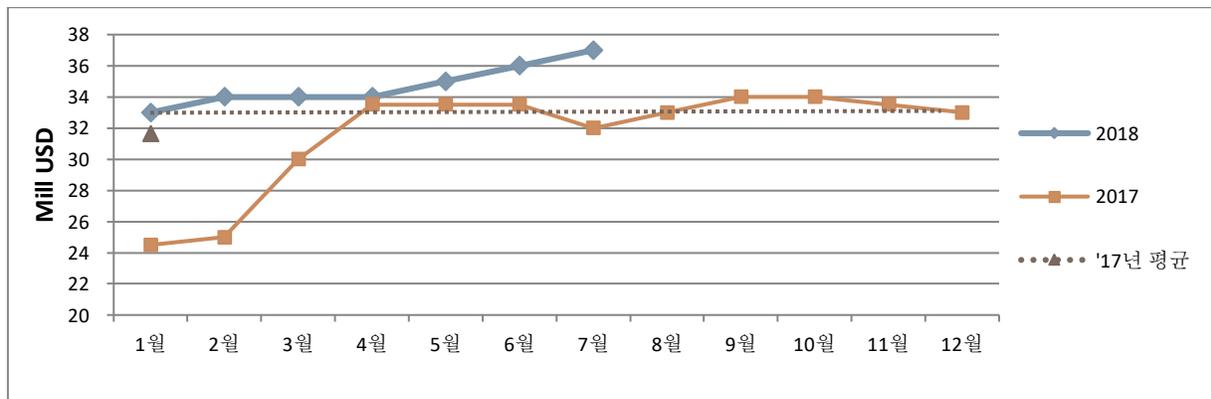




II . BULK CARRIER

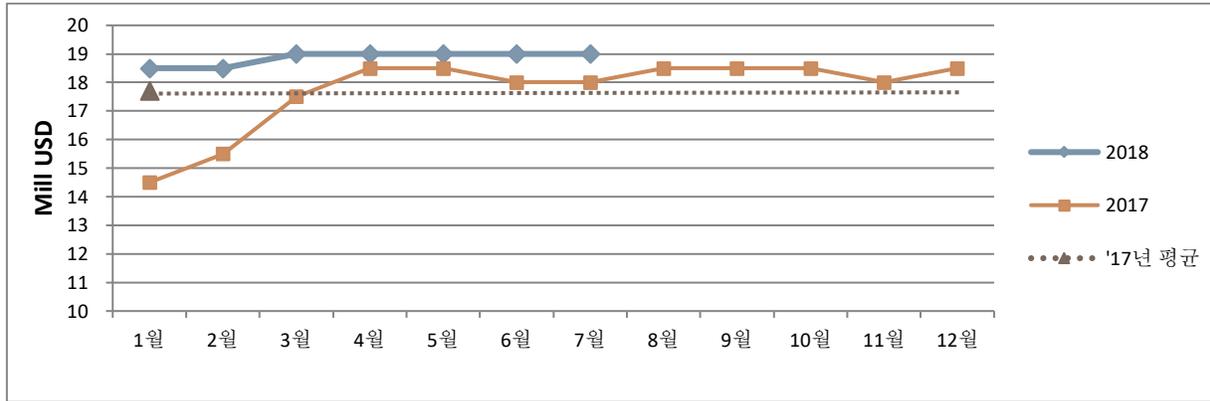
| 구분 | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 평균 | |
|----------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2018 | CAPE 180K | 선가 | 33.00 | 34.00 | 34.00 | 34.00 | 35.00 | 36.00 | 37.00 | | | 34.71 |
| | | 전월대비 | 0.0% | 3.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 2.9% | 2.8% | | | - |
| | | 전년대비 | 34.7% | 36.0% | 13.3% | 1.5% | 4.5% | 7.5% | 15.6% | | | 9.8% |
| | 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

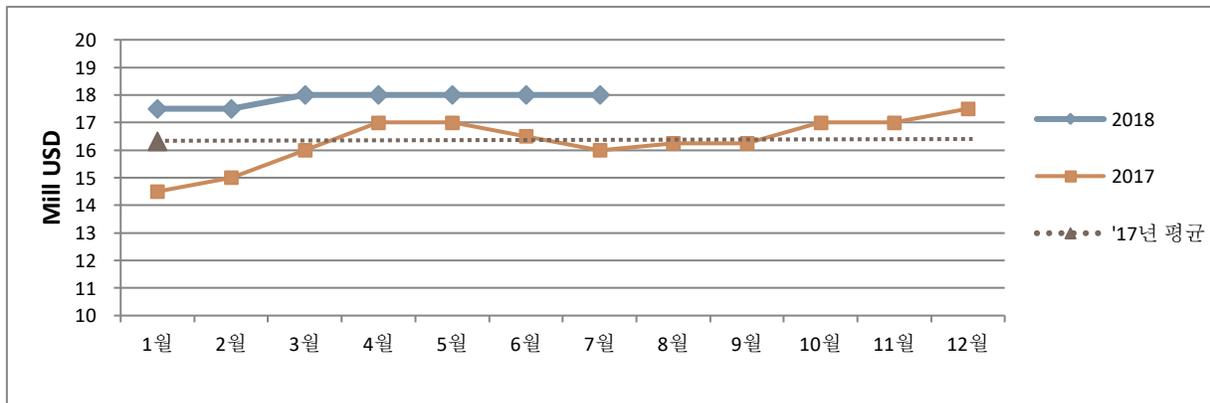


II . BULK CARRIER

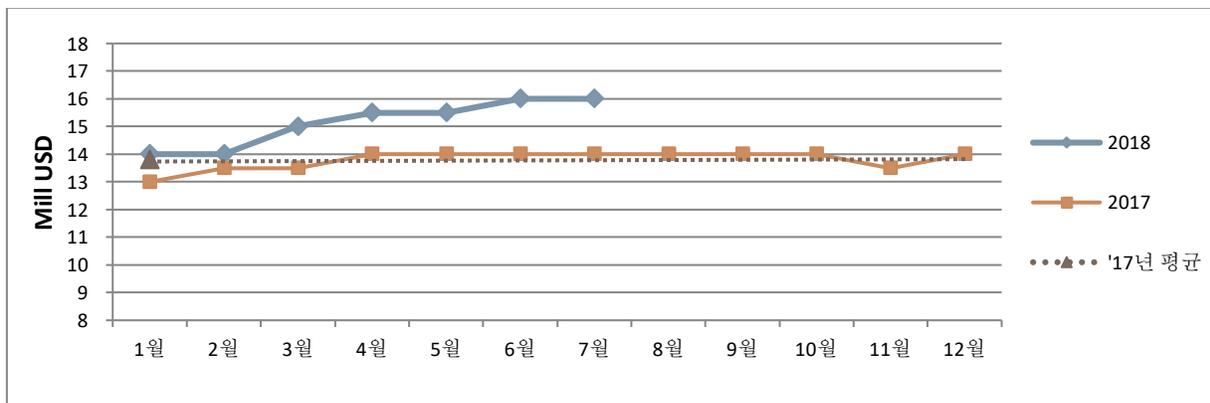
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | GEAR | PRICE | REMARKS |
|------|------------------|--------|------|-------|-----|---------|-------|--------------------------------|
| BC | HANTON TRADER VI | 81,600 | 2016 | CHINA | B&W | | 24.2 | Undisclosed buyer |
| BC | HANTON TRADER V | 81,600 | 2015 | CHINA | B&W | | 24.2 | |
| BC | POSEIDON | 74,297 | 2002 | KOREA | B&W | | 9 | undisclosed buyer |
| BC | BAO TONG | 63,800 | 2014 | CHINA | B&W | C 4x36t | 21.3 | USA buyer |
| BC | GH SECRETARIAT | 57,000 | 2012 | CHINA | B&W | C 4x30t | 13 | U.A.E. buyers (E Ships) |
| BC | GH PHAR LAP | 56,824 | 2012 | CHINA | B&W | C 4x30t | 13 | |
| BC | BULK AVANTI | 56,024 | 2006 | JAPAN | B&W | C 4x30t | 13 | Turkish buyer |
| BC | PETERBOROUGH | 55,783 | 2009 | KOREA | B&W | C 4x30t | 12.5 | undisclosed buyer |
| BC | NAVIOS ARMONIA | 55,522 | 2008 | JAPAN | B&W | C 4x30t | 14.2 | Greek buyer |
| BC | KAITY L | 50,457 | 2003 | CHINA | B&W | C 4x35t | 8.6 | Chinese buyer, SS/DD passed |
| BC | ORIENTE SHINE | 31,820 | 2001 | JAPAN | B&W | C 4x30t | 7.2 | Chinese buyer |

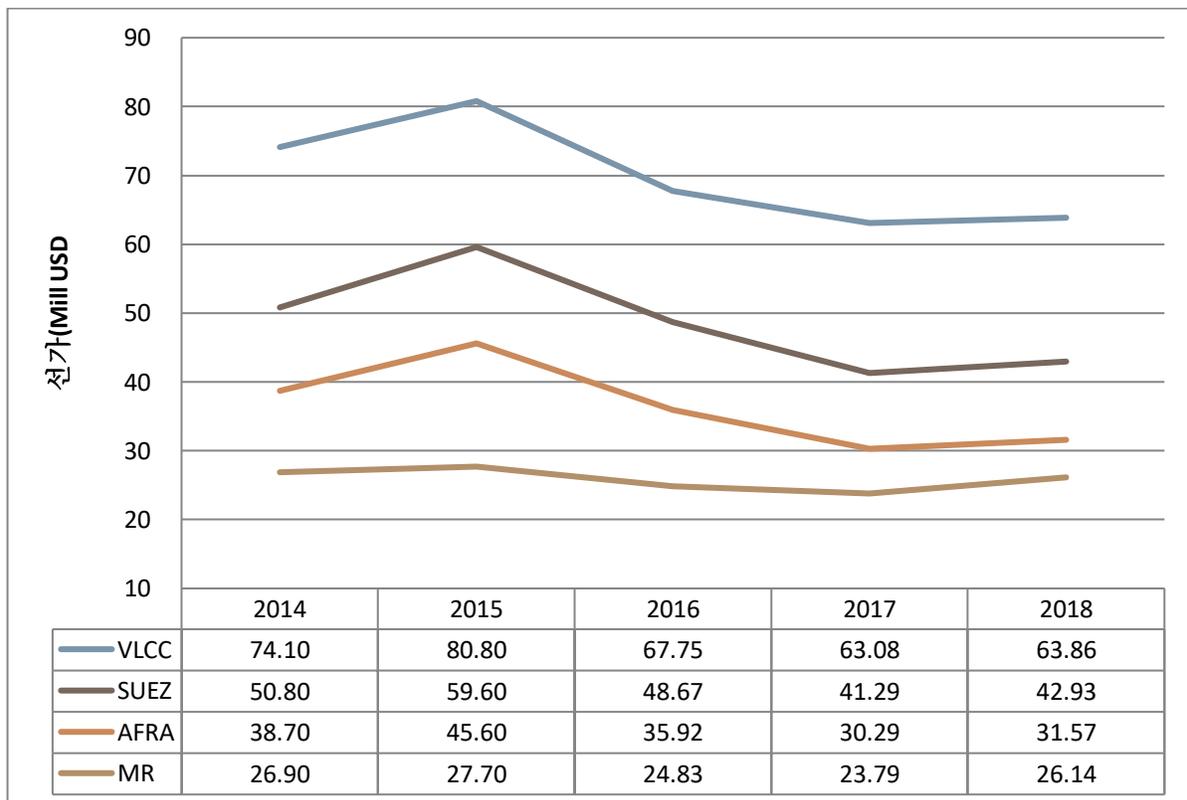
III. TANKER

(◆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 : %)

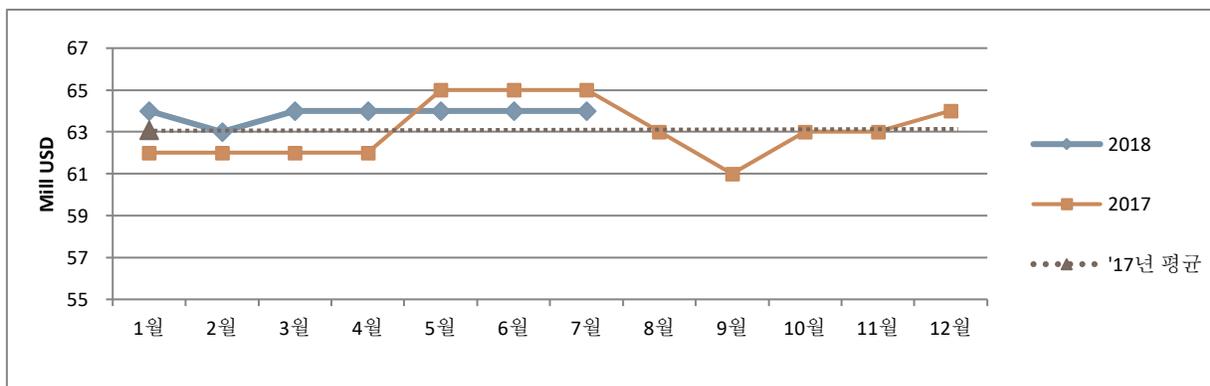




III. TANKER

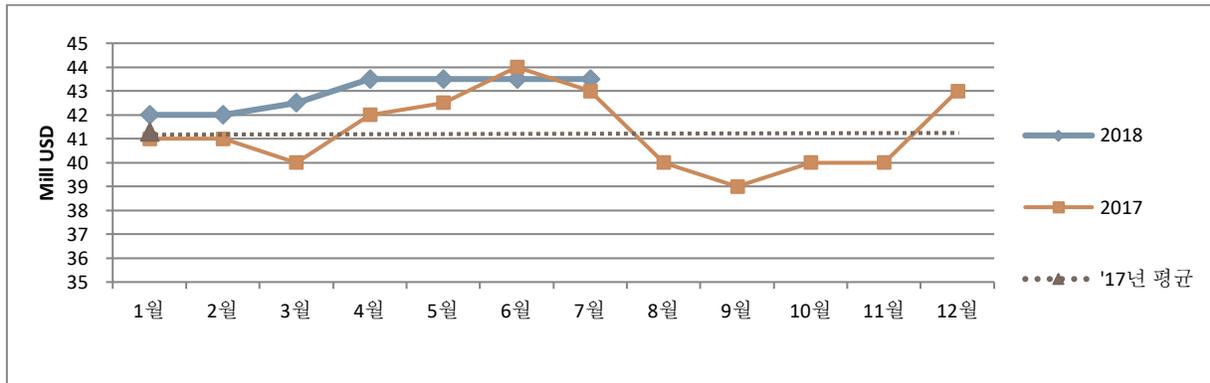
| 구분 | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 평균 | |
|----------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2018 | VLCC 310K | 선가 | 64.00 | 63.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | 64.00 | | | 63.86 |
| | | 전월대비 | 0.0% | -1.6% | 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% |
| CHEM 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

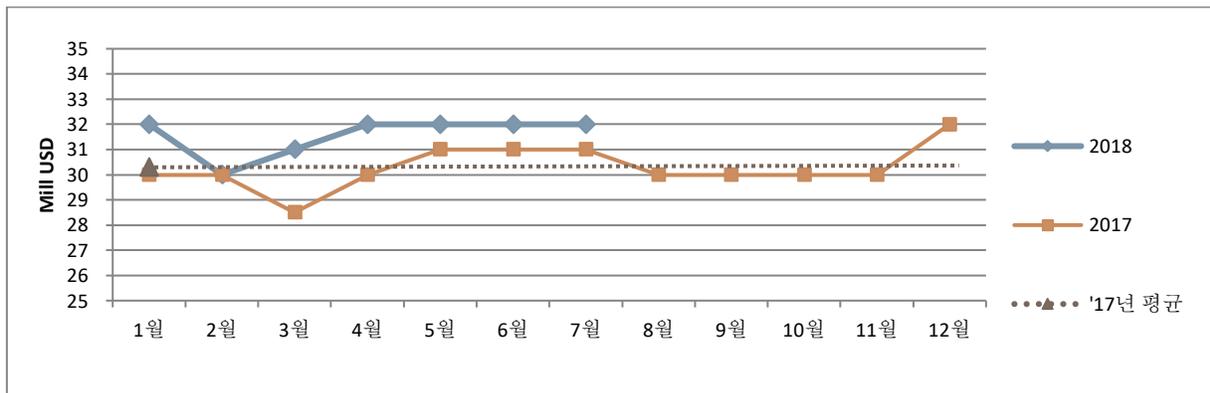


III. TANKER

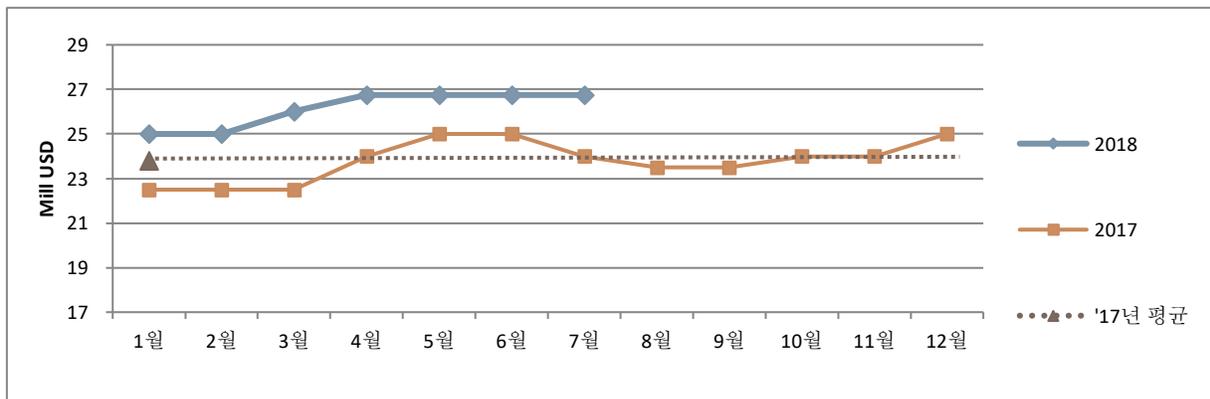
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | IMO | PRICE | REMARKS |
|--------------|--------------------|---------|------|-------|---------------|-----|-------|-------------------|
| TANKER | KALUGA | 115,707 | 2003 | KOREA | B&W | | 9.5 | Greek buyer |
| OIL/ CHEM | ANDREAS | 35,966 | 1999 | KOREA | SULZ | | 5.8 | undisclosed buyer |
| OIL/ CHEM | CHEM MASTER (STST) | 16,631 | 2000 | ITALY | WAR T | 2&3 | 7.5 | Turkish buyer |
| OIL/ CHEM | ST AQUA (STST) | 23,322 | 2006 | JAPAN | MIT S U | 2&3 | 12 | undisclosed buyer |

2) CONTAINER, REEFER, ETC

| TYPE | VESSEL | DWT | BLT | YARD | M/E | CAPA | UNIT | PRICE | REMARKS |
|------|----------------------|-------|------|-------|-----|------|------|-------|------------------------|
| CONT | WINCHESTER STRAIT | 23295 | 2012 | CHINA | B&W | 1740 | TEU | 14 | German buyers (MPC) |
| CONT | WELLINGTON STRAIT | 23367 | 2012 | CHINA | B&W | 1740 | TEU | 14 | |

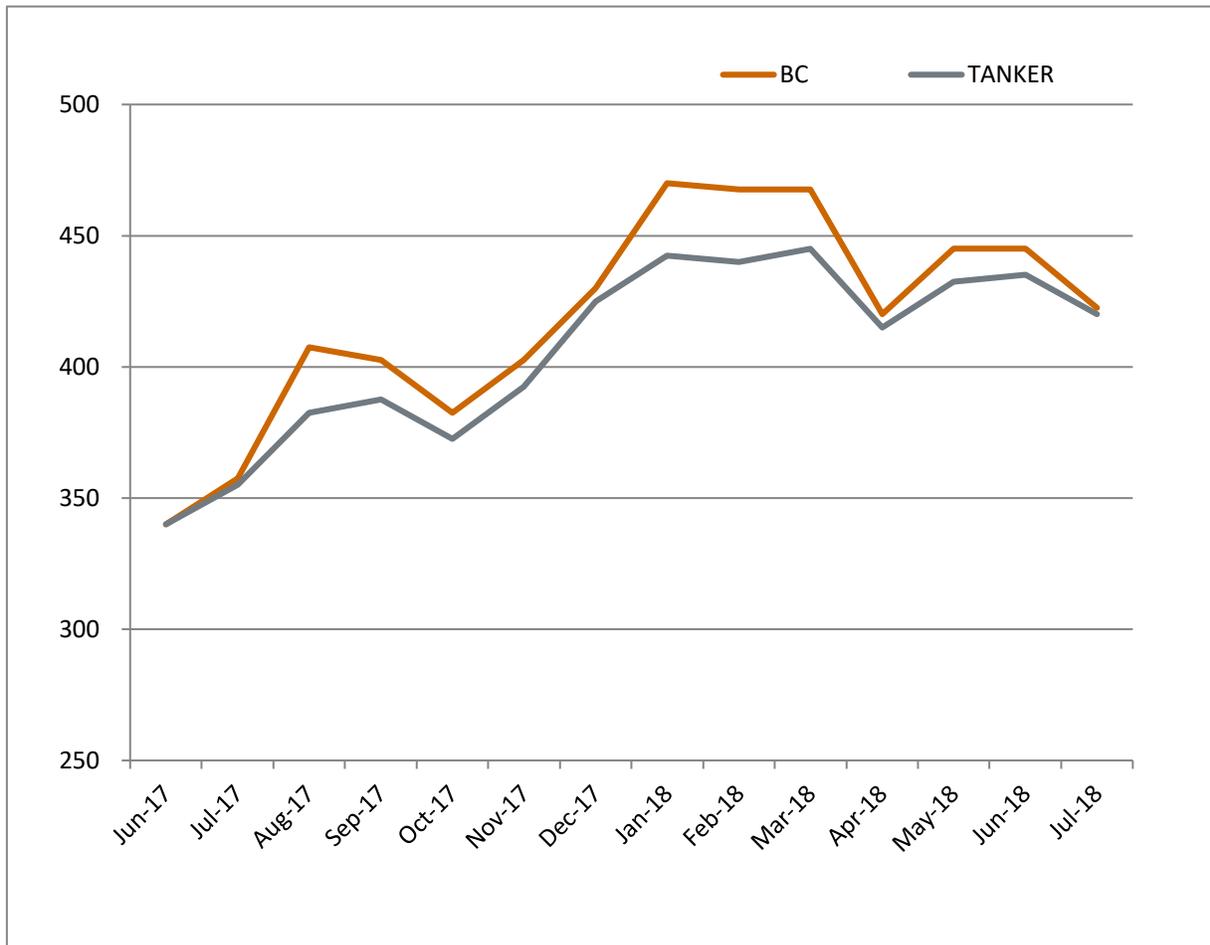


IV. DEMOLITION

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% | 432.86 | 18.5% | 355.00 | 420.00 | -3.4% | 18.3% |
| BC | 267.71 | -20.5% | 370.83 | 38.5% | 448.21 | 20.9% | 357.50 | 422.50 | -5.1% | 18.2% |

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



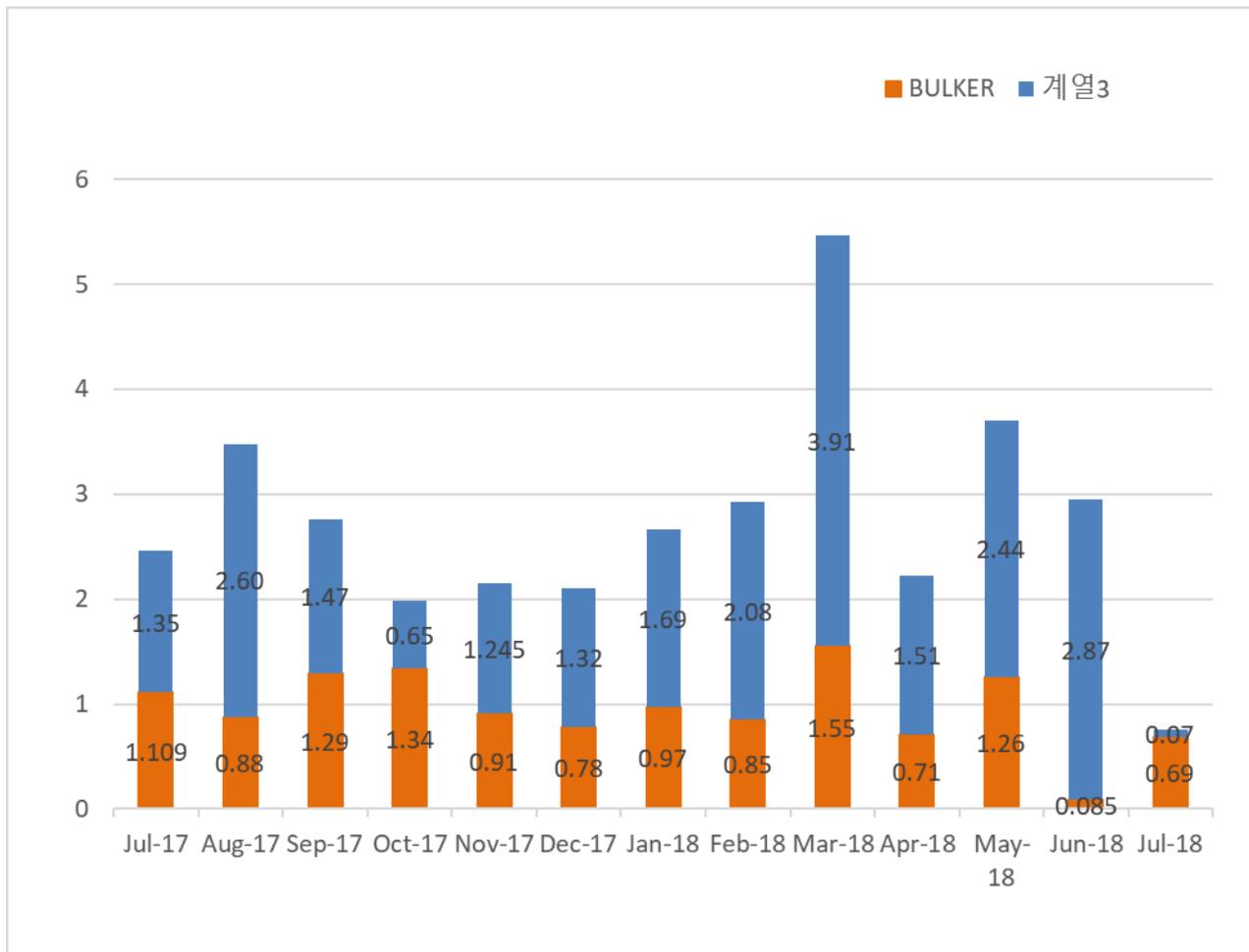


IV. DEMOLITION

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 | 14.57 | 127.0% | 121 | 107.1% | 1.35 | 9 | 0.07 | -95.0% | 3 | -66.7% |
| 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

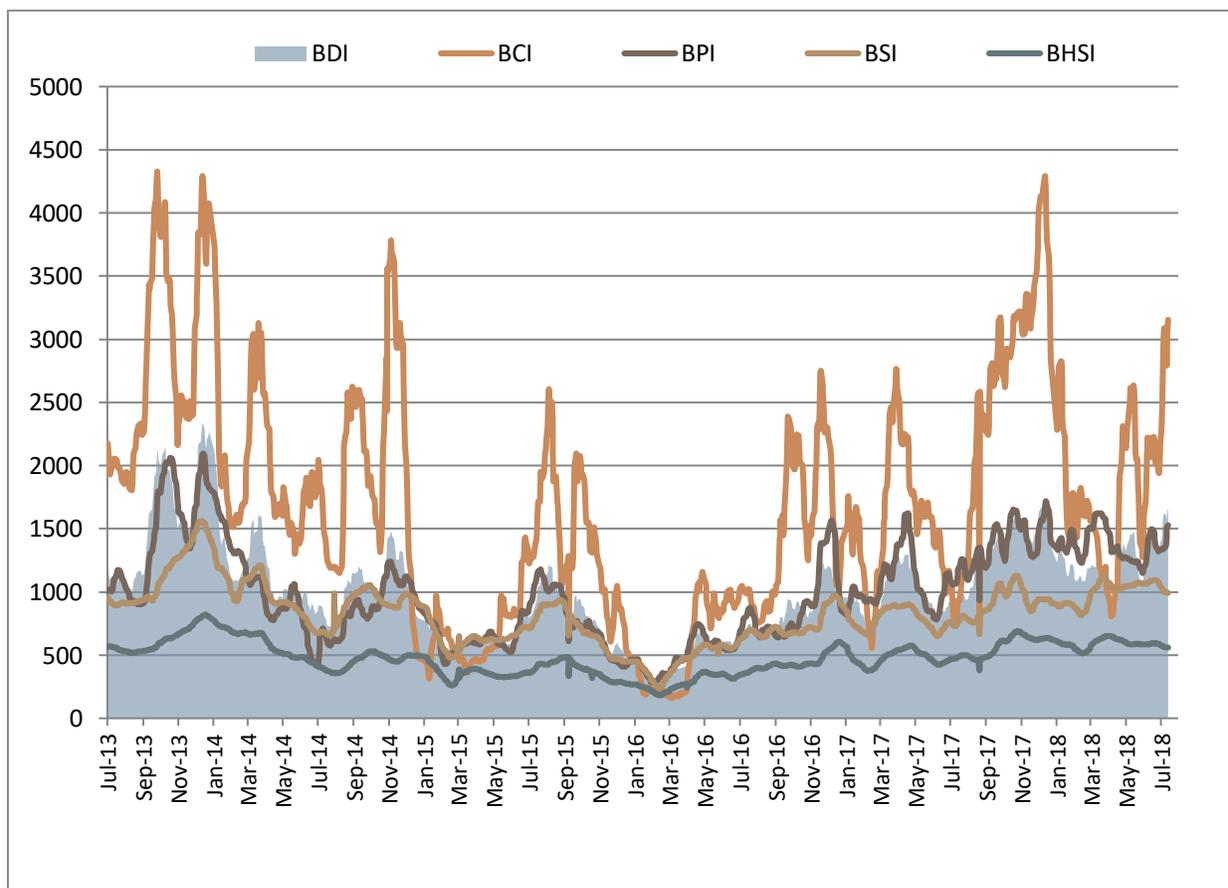
| TYPE | VESSEL | DWT | LDT | BLT | YARD | M/E | PRICE (usd/ldt) | REMARKS |
|------------|--------------|---------|-------|------|-------|-------|--------------------|-----------------|
| BC | OCEAN PRIDE | 38,398 | 7639 | 1986 | JAPAN | SULZ | 400 | BANGLADESH |
| TANK ER | JADE PROSPER | 299,984 | 38732 | 1999 | JAPAN | MITSU | 420 | AS IS Singapore |



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

| | 2018-07-13 | 2018-07-06 | CHANGE | 5 Year High | 5 Year Low |
|------|------------|------------|---------|-------------|------------|
| BDI | 1666 | 1622 | ▲44.00 | 2337 | 290 |
| BCI | 3156 | 3086 | ▲70.00 | 4329 | 161 |
| BPI | 1527 | 1347 | ▲180.00 | 2096 | 282 |
| BSI | 995 | 999 | ▼-4.00 | 1562 | 243 |
| BHSI | 559 | 563 | ▼-4.00 | 821 | 183 |





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

| (USD/Ton, Change) | Singapore | | Rotterdam | | Houston | |
|-------------------|-----------|---------|-----------|---------|---------|---------|
| IFO380 | 462.50 | ▼-8.00 | 432.00 | ▼-10.50 | 443.00 | ▼-14.00 |
| IFO180 | 495.00 | ▲1.50 | 467.00 | ▼-3.00 | 496.00 | ▼-6.00 |
| MGO | 656.00 | ▼-16.00 | 631.00 | ▼-13.50 | 676.50 | ▼-2.00 |

❖ 기준일 : 7 월 13 일 기준

3) Exchange Rate

| 구분 | 2018-07-13 | 2018-07-06 | CHANGE |
|----------|------------|------------|--------|
| 미국달러 | 1127.80 | 1118.40 | ▲9.40 |
| 일본엔(100) | 1001.55 | 1010.85 | ▼-9.30 |
| 유로 | 1314.96 | 1307.47 | ▲7.49 |
| 중국위안 | 167.98 | 168.27 | ▼-0.29 |

❖ 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