

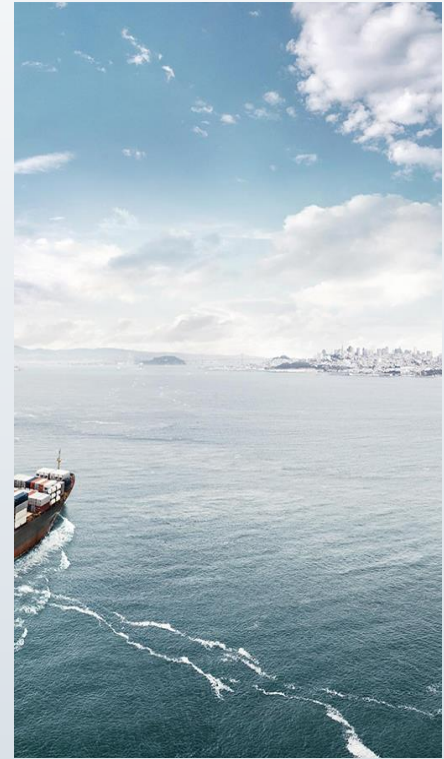


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.211

Updated Aug 07, 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	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
Contact Information	19

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

I . ISSUE & TREND

1. 세계 1 위 한국 조선, 7 월 월별·누적수주 중국 압도

한국 조선업계가 지난달 상선 시장에서 19 억 8,800 만달러의 수주실적을 달성했다. 월별 중국보다 7 배가량 많은 실적을 기록한 한국 조선은 올 들어 지난 달까지 누적수주금액 127 억 7,000 만달러를 달성하며 세계 1 위 자리를 유지했다. 이는 중국과 상당한 기술격차를 보이고 있는 LNG 선을 중심으로 고부가가치선 시장에서 확실한 우위를 점유하고 있는데 따른 결과로 풀이된다.

지난 4 일 영국 조선·해운 분석기관인 클락슨에 따르면 한국 조선업계는 지난달 19 억 8,800 만달러 (96 만 9,245CGT) 규모의 선박 22 척을 수주했다. 중국은 2 억 8,900 만달러(24 만 2,483CGT)의 선박 11 척을 수주하며 한국에 이어 월간 수주실적 2 위를 기록했다. 한국은 중국 대비 척수기준 2 배, 수주금액 기준 6.8 배 이상 더 많은 실적을 거둔 것으로 집계됐다.

CGT 의 경우 72 만 6,762CGT 의 큰 격차를 보인 것으로 나타났다. CGT 는 선박의 단순한 무게(GT)에 선박의 부가가치, 작업 난이도 등을 고려한 계수(C)를 곱해 산출한 무게 단위다. 이는 한국 조선이 중국보다 LNG 선 등의 고부가가치선박을 더 많이 수주한 결과에 따른 것으로, 단순히 선박 수주뿐 아니라 건조에 인도까지 완벽히 수행할 수 있다는 걸 증명한 셈이다.

이를 포함해 한국 조선업계는 올 들어 지난달까지 127 억 7,000 만달러(148 척, 644 만 6,660CGT)의 수주실적으로 올해 누적 수주금액 1 위 자리를 유지했다. 같은 기간 중국은 100 억 2,500 만달러(230 척, 497 만 2,716CGT)로 한국을 뒤쫓고 있으며 일본은 27 억 1,400 만달러(64 척, 158 만 5,561CGT)에 수주하는데 그쳤다.

한국은 올해 글로벌 조선경기가 살아나면서 LNG 선과 컨테이너선 등 고부가가치선들을 집중 수주하며 수주실적을 올리고 있다. 이런 가운데 유조선은 중심으로 선박가격이 서서히 반등 움직임을 보이고 있어 향후 반등에 대한 기대감을 높이고 있다.

VLCC 가 지난달 6 월 대비 100 만달러 상승한 8,950 만달러를 기록했으며 중대형 원유운반선인 수에즈막스가 5,900 만달러, 아프라막스가 4,750 만달러로 상승흐름을 이어가고 있다. 컨테이너선 시장 역시 선형별로 가격상승이 이뤄졌다. 다만 LNG 선의 선가는 여전히 1 억 8,000 만달러를 유지하고 있어 아쉬움을 남겼다.

I . ISSUE & TREND

2. '中에서 韓으로' 발주 유턴하는 선박왕

글로벌 선주들이 중국으로 향했던 선박 발주를 한국으로 선회하고 있다. 특히, 노르웨이 선박왕인 존 프레드릭센이 최근 대우조선해양에 LNG 선 발주를 맡기는 횡수가 늘어나고 있어 그 배경에 관심이 쏠린다. 그는 골라 LNG, 프론트라인, 플렉스 LNG, 시탱커스 등 굵직한 선박 업체를 보유하고 있는데 2012~2014 년 '품질'보다 '저가'를 앞세운 중국 업체를 높이 평가해 왔기 때문이다.

31 일 대우조선해양에 따르면 최근 플렉스 LNG 와 시탱커스는 각각 LNG 선 4 척, 3 척을 대우조선해양에 발주했다. 메이저 선주들이 발주 조선소를 변경하는 일이 드문 것을 감안하면, 프레드릭센의 이런 결정은 이례적인 것으로 평가받는다. 프레드릭센이 최근 한국 조선업체에 발주하는 횡수가 증가하는 것이 중요한 변화로 받아들여지는 것도 이같은 이유 때문이다.

글로벌 메이저 선사가 발주를 중국에서 한국으로 돌리기 시작하면서 국내 조선업체는 중국에 빼앗겼던 수주 주도권을 다시 찾아올 것으로 기대하고 있다. 2012~2014 년 당시 중국은 '저가' 수주라는 무기를 내세워 글로벌 선주들을 공략했다. 이로 인해 중국 업체에 선박 수주를 빼앗기자 국내 업체들의 반응은 두 가지로 갈렸다. 가격을 제외하곤 기술력, 공기 등에서 한국이 중국보다 훨씬 앞서 있어 선주들의 발주가 다시 국내업체로 돌아올 것이라고 공언하는 쪽이 있었고, 선주들의 특성상 한번 거래를 트면 쉽게 발길을 돌리지 않아 부정적이라는 시선도 존재했다.

최근 선박 발주가 한국으로 유턴하는 현상에 대해 한 조선업계 관계자는 "중국 업체들이 선박을 속속 건조하자 품질이 현저히 떨어진다고 판단한 것 같다"며 "품질보다 가격이라고 외쳤던 프레드릭센이 자신의 생각이 잘못됐음을 인정한 것으로 보인다"고 설명했다.

아울러, 국내 조선업체들이 선도적으로 LNG 선에 대한 개발에 나서고 있는 만큼 기술적인 측면에서 높은 점수를 받았을 가능성이 크다.

한국 조선업계 부활의 움직임은 수치로도 뚜렷하게 나타난다. 영국 조선·해운시황 분석기관 클락슨리서치에 따르면 상반기 전 세계 선박 발주량 1,234 만 CGT 가운데 한국이 496 만 CGT(40.2%)를 수주했다. 이는 439 만 CGT(35.6%)를 수주한 중국을 제치고 세계 1 위를 차지한 것이다. 한국이 반기 기준 수주량으로 중국을 제친 것은 2015 년 상반기 이후 3 년 만이다.

I . ISSUE & TREND

3. 코스코도 뚫렸다...글로벌 해운업계 '해킹 비상'

최근 글로벌 해운업계가 잇단 해킹 공격에 골머리를 앓고 있다. 금융 산업 못지않게 물류 산업에서도 보안은 절대적이기 때문이다. 이에 국내 주요 국적선사들도 앞다퉀 대응책 마련에 나서고 있다.

◆코스코도 뚫렸다...글로벌 해운업계 '해킹 비상'

31 일 해운업계에 따르면 세계 선복량 4 위 선사인 중국 코스코는 지난 25 일 전산 서버를 해킹 당했다. 당시 코스코는 웹사이트와 이메일 시스템이 사이버 공격을 당해 미주지역 네트워크에 문제가 발생했다. 이번 해커들의 공격은 코스코가 경쟁 해운사인 홍콩 OOCL 을 인수한 이후 발생했다는 점에서 이에 반발하거나 이권을 바라는 측이 개입한 것 아니냐는 의혹이 흘러나왔다.

코스코는 OOCL 을 통해 캘리포니아 롱비치 컨테이너 터미널 운영권을 확보할 예정이었다. 하지만 미국 외국인투자심의위원회(CFIUS)는 국가 안보에 위협이 된다는 이유로 이를 불허했다. 다만 롱비치 컨테이너 터미널은 이번 해킹의 영향을 받지 않은 것으로 전해졌다.

지난해에는 세계 1 위인 머스크가 '페트야'(Petya) 랜섬웨어의 공격을 받아 3 억 달러(약 3,360 억원)에 이르는 피해를 입었다. 머스크는 세계 최대 해운동맹인 '2MM(머스크·MSC)+HMM(현대상선)' 가운데 한 곳이다. 현대상선 입장에선 가장 비중이 큰 동맹선사다. 이에 현대상선은 비상대책반을 꾸리고 유창근 사장이 직접 대책반장을 맡았다.

이처럼 글로벌 선사들이 해킹에 민감한 것은 선적, 하역, 목적지 입력 등 화물 운반의 모든 과정이 전산으로 취급되기 때문이다. 해커들의 공격으로 인해 자칫 애초 목적지와 다른 곳으로 화물이 배달될 수도 있다는 얘기다. 이럴 경우 대규모 '물류 혼란'이 불가피하다.

◆현대상선 등 국적선사, 대응책 마련에 총력

국내 주요 국적선사들은 각별한 주의를 기울이며 대응책 마련에 나서고 있다. 현대상선은 오는 2020 년까지 클라우드 컴퓨팅 기반의 시스템을 도입키로 하는 등 IT 부문 강화에 총력을 기울이고 있다. 이는 자체 서버를 보유하고 운영하는 방식보다 보안성, 안전성 측면에서 더욱 우수한 것으로 알려졌다. 여기에 블록체인, 사물인터넷(IoT), 빅데이터 등 4 차 산업혁명 관련 신기술을 적용해 보안을 보다 강화하고 물류 효율을 크게 높인다는 전략이다.

I . ISSUE & TREND

현대상선 관계자는 "항상 백신 및 PC 윈도우를 가장 최신 버전으로 업데이트하고 있다"며 "정기적인 시스템 및 웹 진단, 상시 모니터링을 유지하고 있다"고 말했다.

미주전문 국적선사인 SM 상선도 마찬가지다. SM 상선 고위 임원은 "코스코 사태 이후 랜섬웨어의 침입여부를 점검했고 네트워크 모니터링, 스팸필터 시스템을 강화했다"면서 "또 사내 게시물을 통해 전직원이 해킹에 유의할 수 있도록 예방조치를 실시했다"고 말했다.

해운업계 관계자는 "금융과 마찬가지로 물류산업도 보안이 가장 중요하다"면서 "물류 시장에 혼란이 발생하지 않기 위해선 무엇보다 해킹을 원천 차단하는 기술력을 갖추는 것이 중요하다"고 지적했다.

4. 미·중 무역전쟁 피해 아시아로 눈 돌리는 선사들

미·중 무역 전쟁이 본격화하면서 글로벌 선사들이 미주 지역 내 공급을 조절하는 대신 아시아 지역 진출을 추진하고 있다. 미주 지역 물동량이 감소할 것으로 보고 대응에 나선 것이다. 선사들이 아시아 지역으로 물리면서 이 지역은 공급 과잉이 우려된다.

31 일 해운업계에 따르면 세계 1 위 선사 머스크 라인의 자회사 MCC 는 이달 아시아 지역에서 신규 서비스인 'IA6(INTRA ASIA 6)'를 개시한다. IA6 는 한국과 중국의 주요 항만과 동말레이시아를 잇는 서비스다. IA6 서비스는 평택·부산을 포함해 중국 단렌·신강, 홍콩 필리핀 다바오, 말레이시아 코타키나발루·빈톨루, 싱가포르 등을 연결한다. 부산에서 코타키나발루까지 8 일, 빈톨루까지 10 일 걸린다. 머스크라인 관계자는 "동북아 지역과 말레이시아 사이에서 늘어나는 교역과 투자 및 지역 경제 증진에 기여할 수 있는 서비스"라고 설명했다.

대만 양명해운도 아시아 역내 경쟁력을 강화하기 위해 서비스 개편을 서두르고 있다. 양명은 중국과 인도네시아를 잇는 'CTI(CHINA TO INDONESIA SERVICE)'에 4,250TEU 선박 4 척을 다음 달 4 일부터 투입한다. CTI 는 중국 상하이·닝보·서커우와 인도네시아 자카르타·수라바야, 필리핀 다바오, 대만 가오슝 등을 잇는다.

컨테이너 부문 통합을 추진하고 있는 국내 장금상선과 흥아해운도 일본과 동남아를 직항으로 연결하는 서비스를 준비하고 있다. 부산, 필리핀 마닐라, 일본 홋카이도를 연결하는 'PMH' 항로에 1,000TEU 급 선박 3 척을 투입한다. 흥아해운은 일본과 필리핀을 오가는 물동량을 확보하기 위해 신항로 개설을 결정한 것으로 알려졌다.

I . ISSUE & TREND

해운업계에서는 아시아 지역 내 공급이 늘어나면 이 지역에 기반을 두고 있는 국내 근해 선사들이 타격을 입을 것으로 우려하고 있다. 아시아 역내에서는 선사 간 경쟁이 갈수록 치열해지고 있는 반면 미주 노선에서는 미·중 무역전쟁 영향 등으로 공급 조절이 이뤄지고 있다.

세계 최대 해운 동맹(얼라이언스)인 2M(머스크라인·MSC)은 지난 4일부터 '이글(EAGLE)' 서비스를 중단했다. 디 얼라이언스도 다음 달 6일부터 PS8 서비스를 PS5 서비스에 통합해 운영하기로 했다. 두 해운 동맹의 서비스 조정으로 미주 항로 공급량은 1% 이상 감소한 것으로 추산된다. 이에 미주 서안 운임은 지난달 22일 1FEU 당 1,194 달러에서 지난 13일 1,685 달러로 41% 올랐다.

2M은 미주 동안 지역에서도 이스라엘 선사 짐(ZIM)과 새로운 전략적 협력 관계를 맺고, 노선 개편을 추진하고 있다. 2M과 짐이 각각 5개, 2개씩 운영하던 노선을 통합해 5개로 줄일 예정이다. 오션얼라이언스도 태평양 서남부 지역에서 1주당 8번 제공하던 서비스를 축소하는 방안을 검토하고 있다.

최건우 한국해양수산개발원(KMI) 전문연구원은 "아시아·미주 항로 서비스를 제공하고 있는 선사들은 미국과 중국의 무역전쟁 영향에 선제적으로 대응하기 위해 공급량을 6.7% 축소했다"고 말했다.

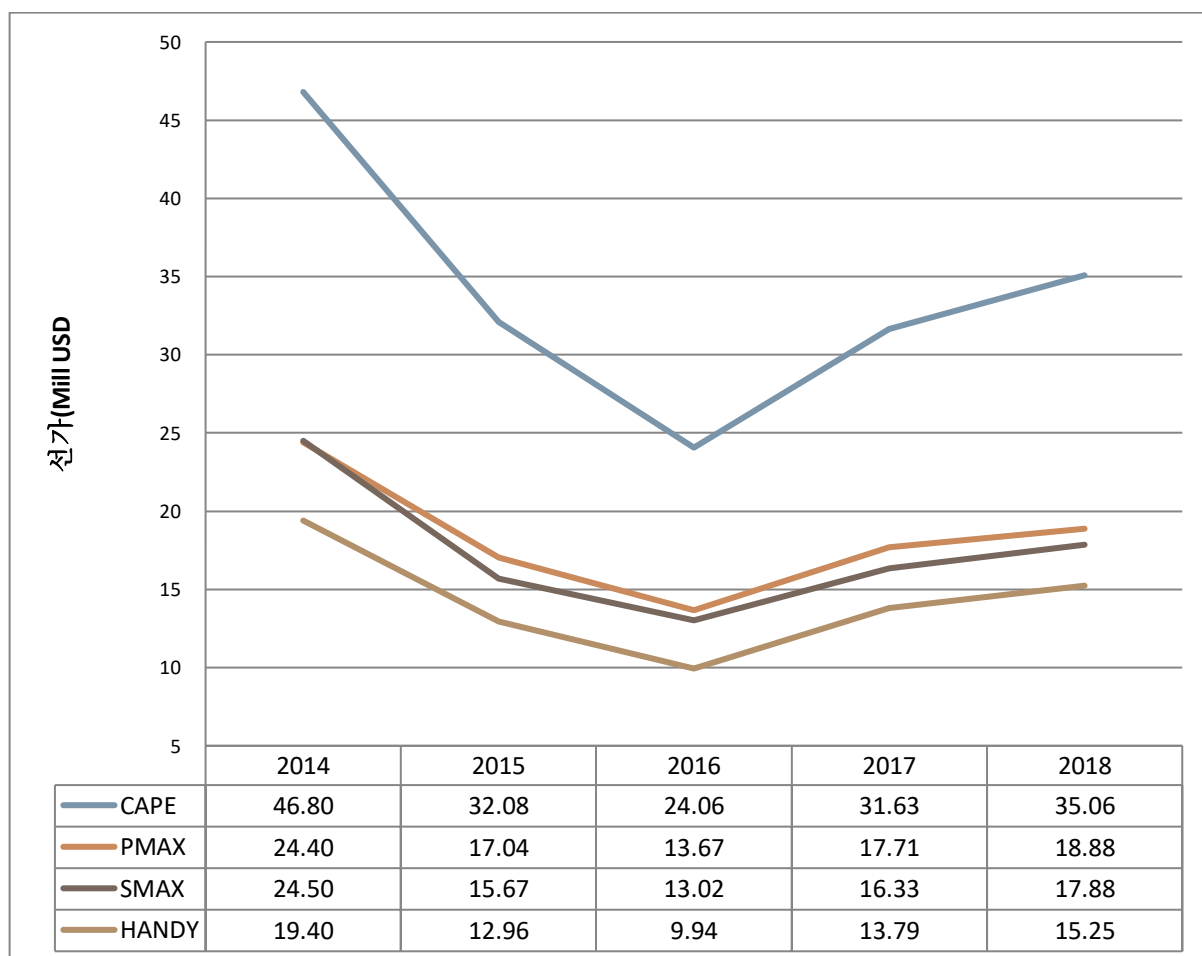
II . BULK CARRIER

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

연평균 선가	2014	2015	2016	2017	2018
Capesize 180K	46.80 28.81%	32.08 -31.45%	24.06 -24.99%	31.63 31.43%	35.06 10.87%
Panamax 76K	24.40 13.27%	17.04 -30.16%	13.67 -19.80%	17.71 29.57%	18.88 6.59%
Supramax 56K	24.50 14.84%	15.67 -36.04%	13.02 -16.91%	16.33 25.44%	17.88 9.44%
Handysize 32K	19.40 9.04%	12.96 -33.20%	9.94 -23.32%	13.79 38.78%	15.25 10.57%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

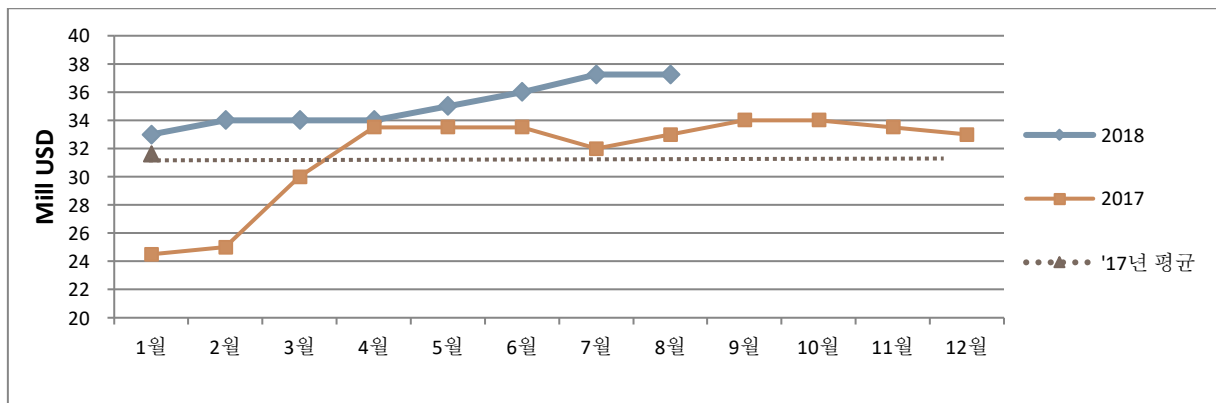
(❖선령 5 년기준, Million USD)



II . BULK CARRIER

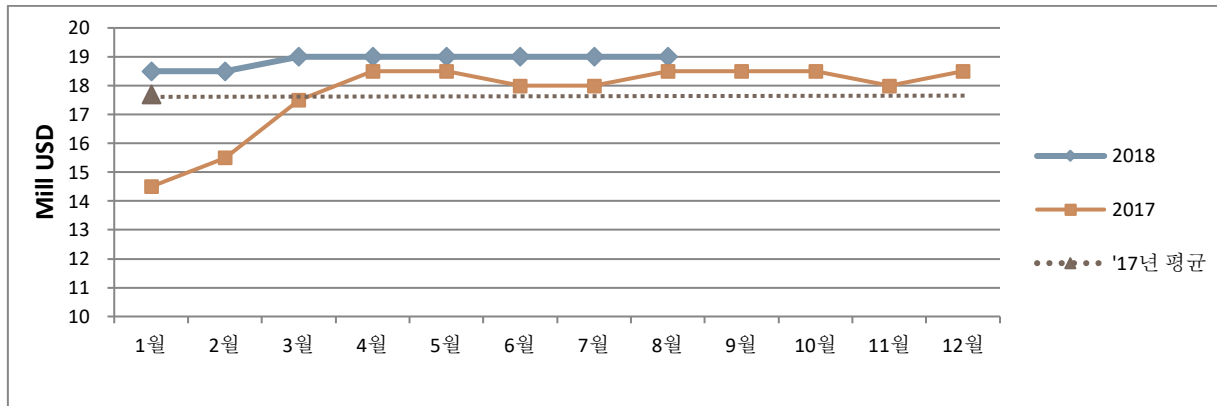
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	37.25	37.25	35.06
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	3.5%	0.0%	-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	16.4%	12.9%	10.9%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	18.88
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%	5.6%	5.6%	2.7%	6.6%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	17.88
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	20.7%	16.7%	12.5%	5.9%	5.9%	9.1%	9.1%	10.8%	9.4%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	16.00	16.00	15.25
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	3.2%	3.2%	0.0%	-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	14.3%	14.3%	14.3%	10.6%
2017	CAPE		24.50	25.00	30.00	33.50	33.50	33.50	32.00	33.00	31.63
	PMAX		14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	17.71
	SMAX		14.50	15.00	16.00	17.00	17.00	16.50	16.00	16.25	16.33
	HANDY		13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	13.79

□ Cape

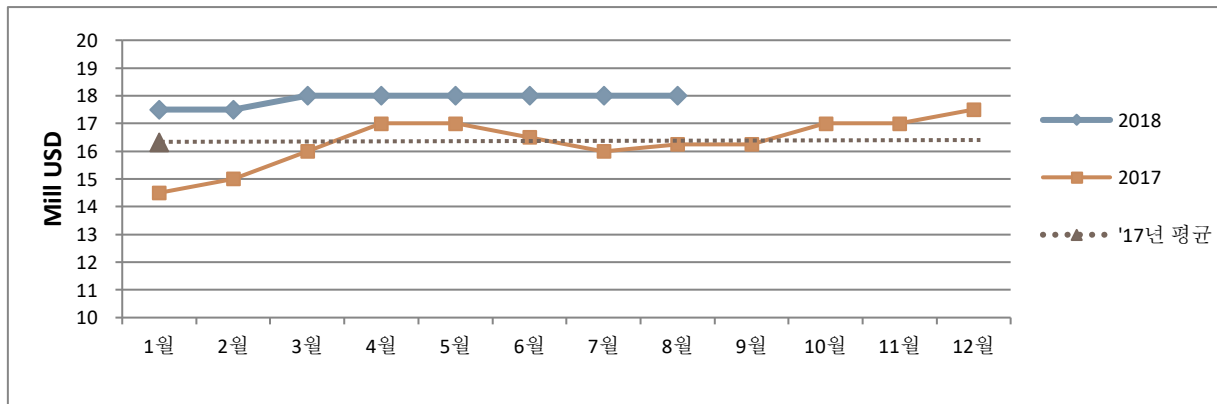


II . BULK CARRIER

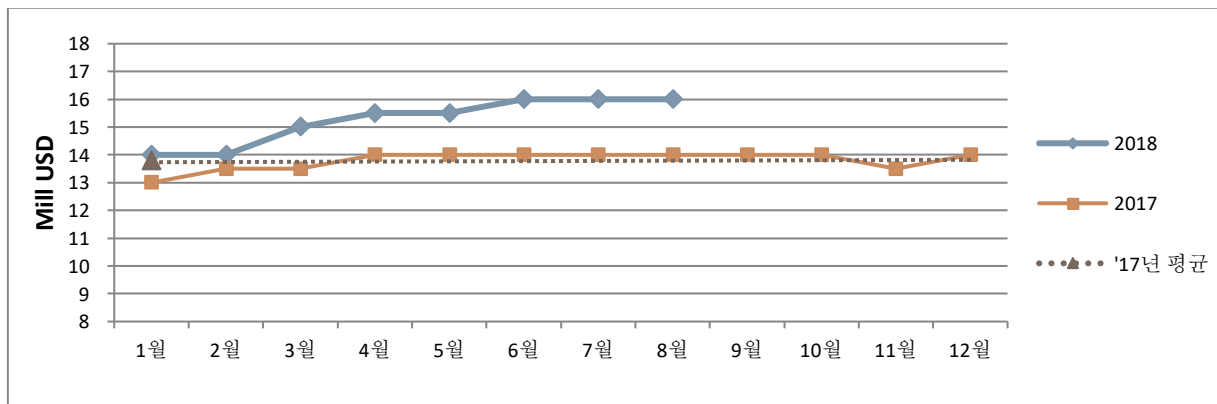
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	HAMPTON BAY	81,508	2009	JAPAN	B&W		17.9	Greek buyers
BC	GENCO SURPRISE	72,495	1998	JAPAN	B&W		-	Undisclosed buyer
BC	BULK NEPTUNE	55,657	2009	JAPAN	B&W	C 4x30t	15	Undisclosed buyer
BC	JIN CHENG	52,961	2003	JAPAN	B&W	C 4x30t	8.7	Chinese buyer
BC	OCEANA SUN	42,529	1995	JAPAN	B&W	C 4x30t	5.5	Undisclosed buyer
BC	IDEAL BULKER	28,460	1994	JAPAN	MITSU	C 4x30.5t	5.8	Hong Kong buyer

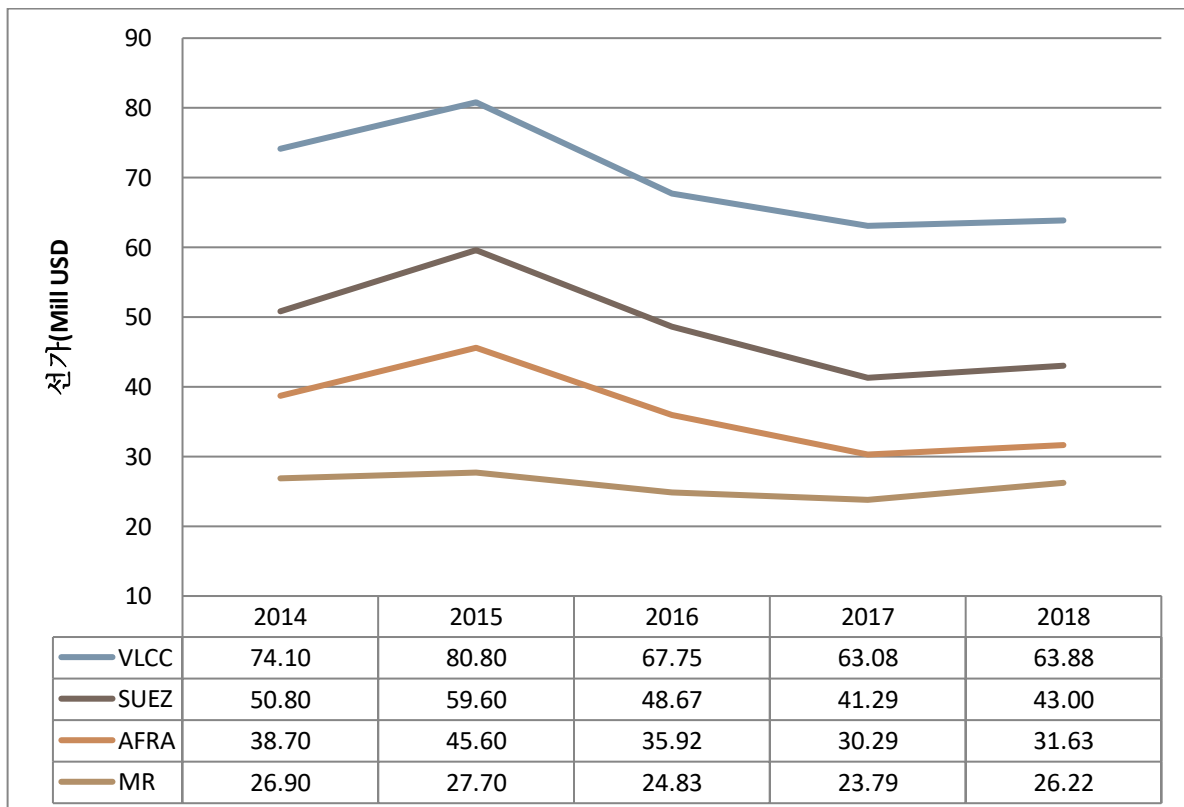
III. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10 31.93%	80.80 9.04%	67.75 -16.15%	63.08 -6.89%	63.88 1.25%
Suezmax 160K	50.80 27.00%	59.60 17.32%	48.67 -18.34%	41.29 -15.15%	43.00 4.14%
Aframax 105K	38.70 33.45%	45.60 17.83%	35.92 -21.24%	30.29 -15.66%	31.63 4.40%
MR 47K	26.90 2.48%	27.70 2.97%	24.83 -10.35%	23.79 -4.19%	26.22 10.20%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00 8.90%	12.60 -3.08%	13.92 10.45%	12.42 -10.78%	12.06 -2.85%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

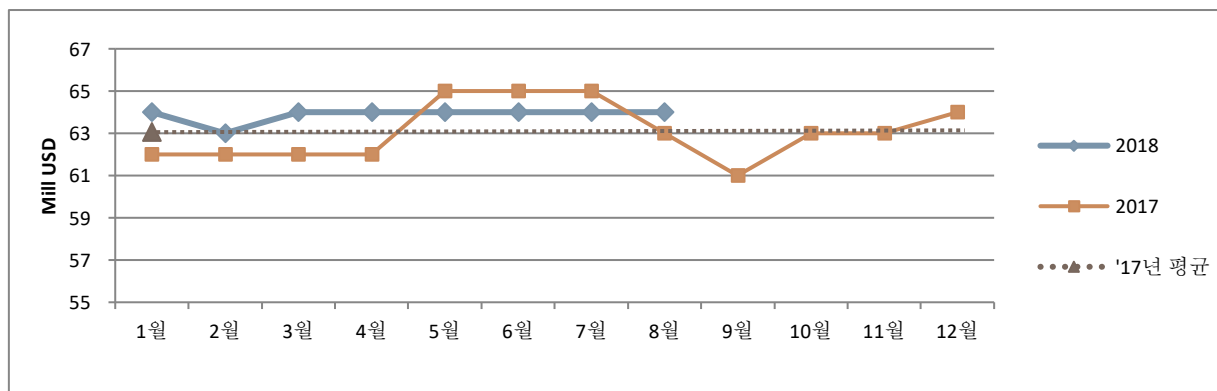
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



III. TANKER

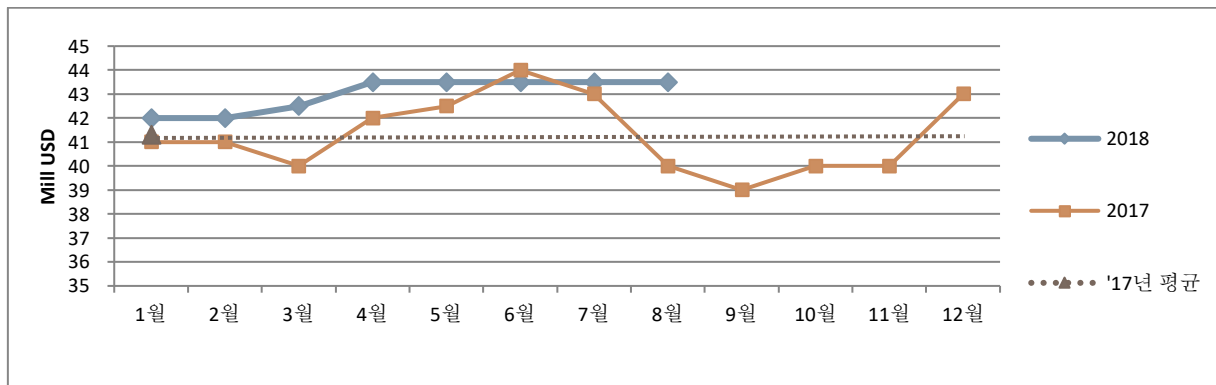
구분		1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00		63.88
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	1.6%	1.3%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50		43.00
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	1.2%	8.8%	4.1%
	AFR A 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00		31.63
		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%	6.7%	4.4%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75	26.75	26.75		26.22
		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%	13.8%	10.2%
2017	CHEM IMO 2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50		12.06
		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%	-9.8%	-2.9%
	VLCC		62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	63.08
	SUEZ		41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	43.00	40.00	41.29
	AFRA		30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	30.29
	MR		22.50	22.50	22.50	24.00	25.00	25.00	24.00	23.50	23.79
	CHEM		12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.42

VLCC-310K

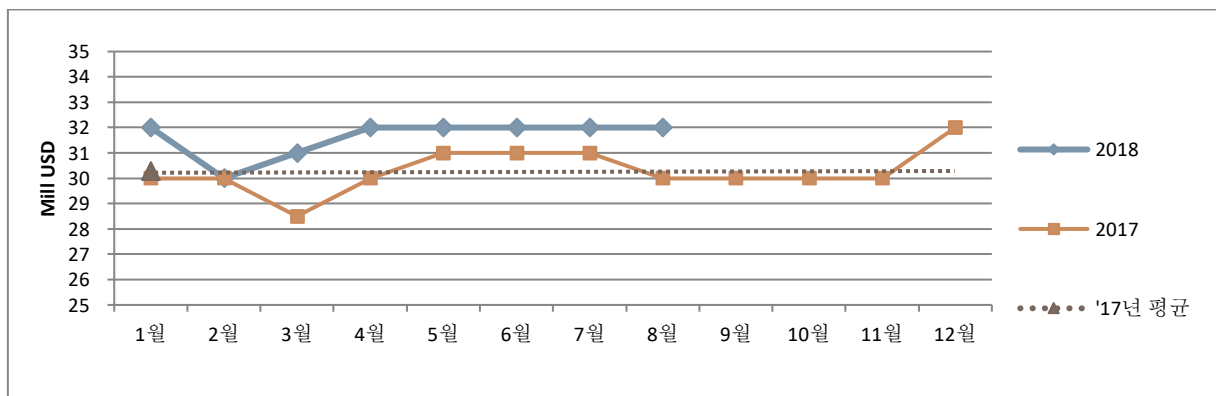


III. TANKER

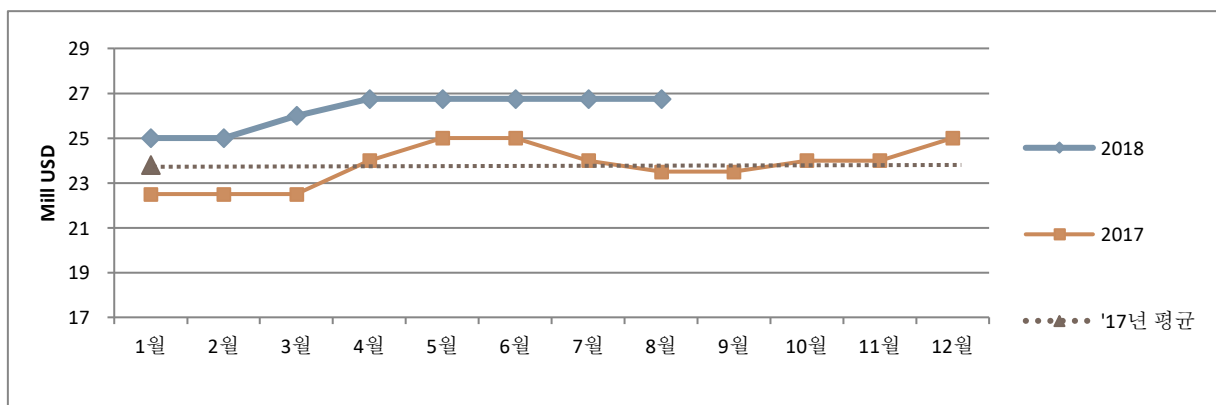
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SEA LATITUDE	308,700	2001	KOREA	B&W		22	Singapore buyer (Ocean Tankers)
TANKER	RIVER ETERNITY	105,445	2006	JAPAN	WAR T		13	Greek Buyer, not coiled
TANKER	SILVER EXPRESS	47,401	2009	JAPAN	B&W		15.25	Greek buyer
TANKER	BALTIC SEA I	37,248	2003	KOREA	B&W	3	6.5	Undisclosed buyer, SS/DD due

2) CONTAINER, REEFER, ETC

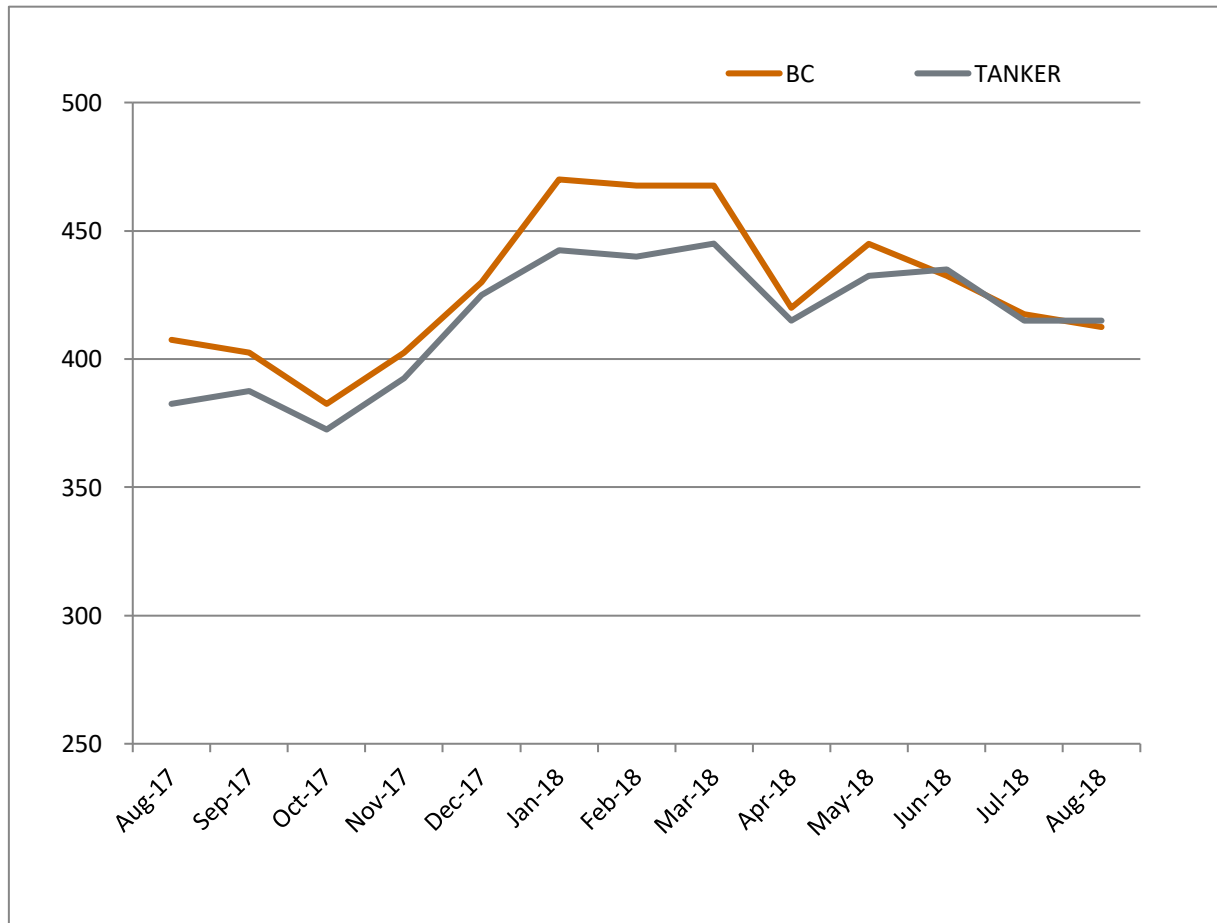
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
------	--------	-----	-----	------	-----	------	------	-------	---------

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 8 월	2018 년 8 월	
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	430.00	17.7%	382.50	415.00	0.0%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	441.56	19.1%	407.50	412.50	-1.2%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

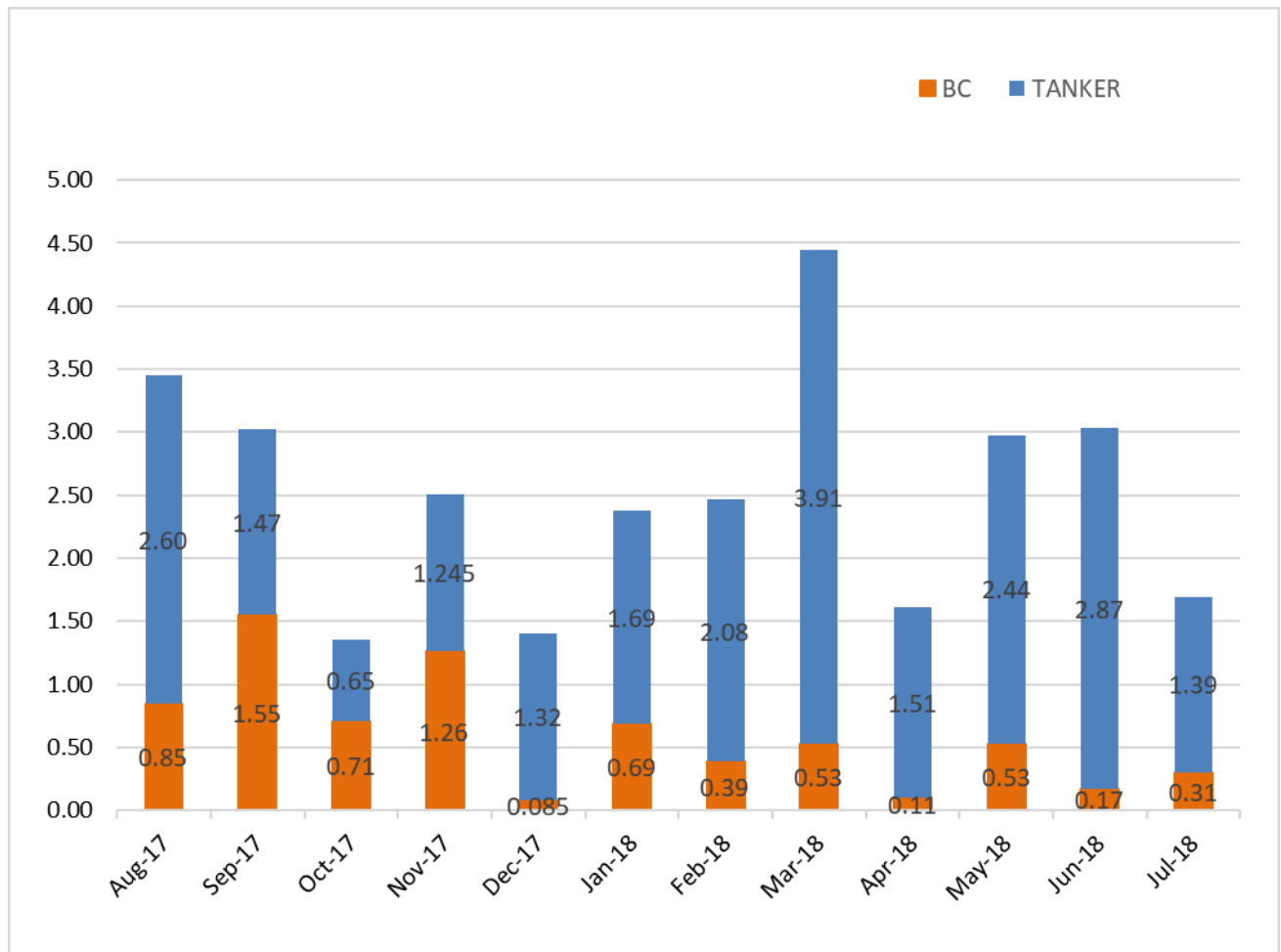


IV. DEMOLITION

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	15.89	138.5%	134	118.6%	1.35	9	1.39	2.8%	16	77.8%
BC	11.74	292	2.71	23.1%	68	23.3%	0.97	27	0.31	-68.7%	5	-81.5%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

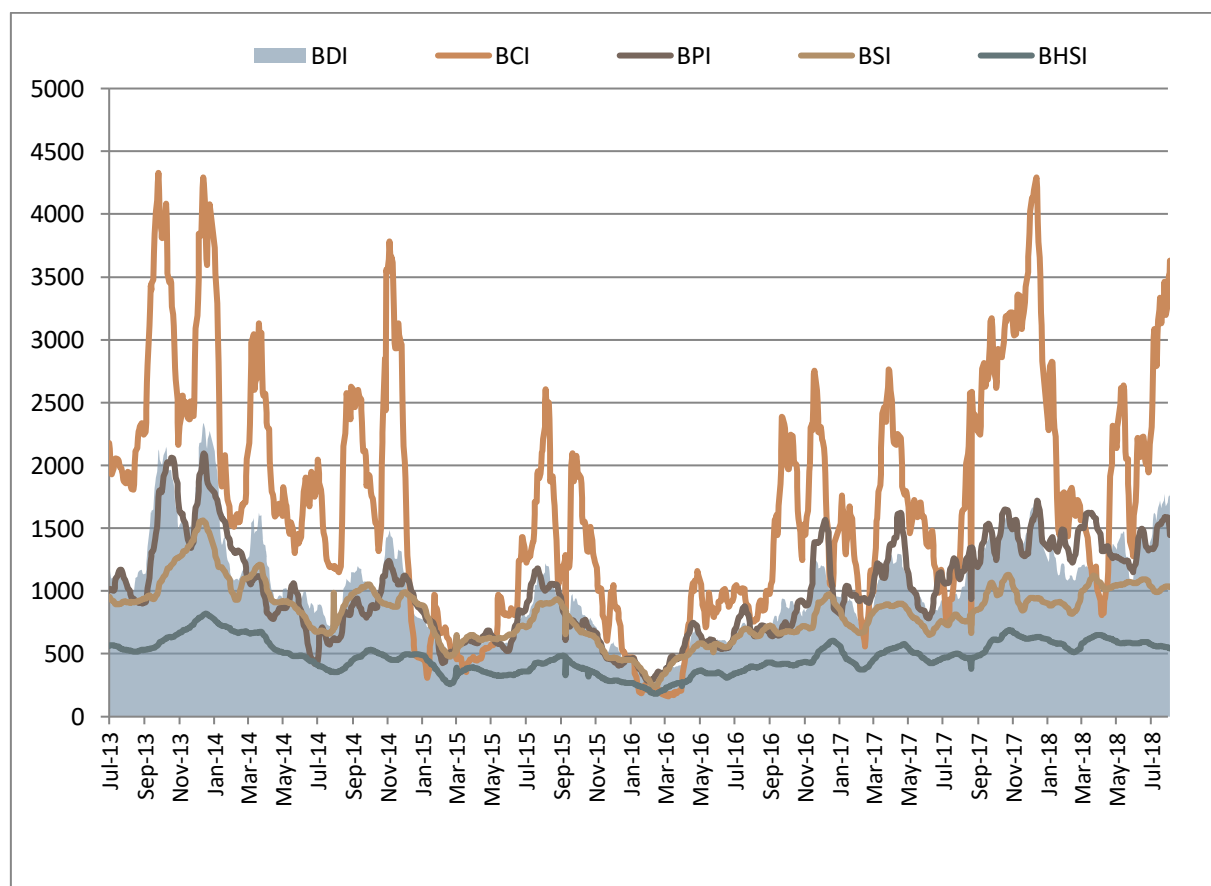
V -1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
OIL/ CHEM	KARTIKA SEGARA	30,747	8510	1998	SINGA PORE	B&W	365	AS IS Batam
TANKER	NAVION BRITANNIA (Shuttle tanker)	124,238	28353	1998	SPAIN	B&W	-	INDIA

V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-08-03	2018-07-27	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1773	1676	▲97.00	2337	290
BCI	3632	3197	▲435.00	4329	161
BPI	1447	1588	▼-141.00	2096	282
BSI	1030	1035	▼-5.00	1562	243
BHSI	543	553	▼-10.00	821	183



V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	470.00	▼-3.50	425.00	▼-15.00	429.50	▼-28.00
IFO180	500.00	▼-8.00	471.00	▼-1.50	502.00	▼-17.50
MGO	645.00	▼-11.50	625.50	▼-0.50	681.50	▼-9.50

❖ 기준일 : 8 월 3 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-08-03	2018-07-27	CHANGE
미국 달러	1122.60	1119.60	▲3.00
일본 엔(100)	1005.60	1006.52	▼-0.92
유로	1301.04	1303.10	▼-2.06
중국 위안	164.44	165.46	▼-1.02

❖ 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