

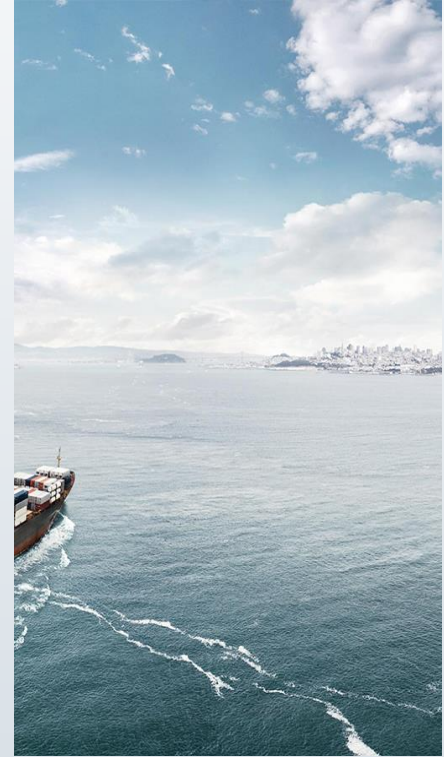


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.212

Updated Aug 14, 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. 증권 조선사의 생존 '몸부림'

국내 대표적 증권조선사인 성동조선해양과 STX 조선해양이 가까스로 생존을 이어가고 있으나 금융기관의 선수금환급보증(RG) 발급거부 등으로 고사위기에 내몰리고 있다. 자산매각·인수합병(M&A) 등 활로를 찾기 위한 마지막 몸부림마저 상황이 여의치 않다는 게 업계의 중론이다.

13일 조선업계에 따르면 성동조선 매각주간사인 삼일회계법인은 오는 10월 공개입찰 방식으로 매각을 추진한다. 다만 매각까지 장애요인은 만만치 않다. 올해 3월 회생절차에 들어가면서 일감이 동난 성동조선은 현재 조선소 가동을 완전 중단한 상태다. 신규 수주에 성공해 인수매력을 높이려면 수주 선박에 대한 금융권 RG 확보가 필요하다. 그러나 기업 신용등급에만 맞춰져 있다 보니 RG 발급은 사실상 꿈인 상황이다. RG 발급을 받지 못하면서 지난해 수주한 선박 5척의 계약이 무산됐다. 덕분에 하반기 M&A 가능성은 높아졌다.

성동조선의 실사를 맡은 딜로이트안진 회계법인은 최근 이 기업의 청산가치가 3,000억 원대 후반으로 떨어졌다고 밝혔다. 성동조선이 회생절차를 밟기 전인 올 초 컨설팅 결과에 따른 청산가치 7,000억 원보다 40% 이상 줄었다. 건조 중이던 수주 잔량 5척의 가치 등이 빠진 탓이다. 문제는 줄어든 청산가치도 여전히 높다고 여기는 시장 인수자들의 시각에 있다.

지난 4월 회생절차를 겨우 모면했던 STX 조선은 자산매각 차질로 현금흐름이 경색되면서 일감확보에 어려움을 겪고 있다. 조선 산업은 전통적으로 헤비테일 수주방식(선박 인도 이후 대부분의 건조대금을 받는 형태)으로 계약하기 때문에 신규 수주에는 초기 건조 자금이 필수다. STX 조선은 자구안에 따라 신규자금지원 없이 독자 생존해야 한다. 산업은행은 자체선박건조능력을 확보하지 못하면 RG를 발급해 줄 수 없다는 입장을 고수하고 있다. 자금이 부족해 자체 선박건조도 어려운 데다 RG 미발급으로 수주물량 또한 놓치고 있어 경영정상화는 안개속이다. 이런 가운데 STX 조선은 올 상반기 비영업자산을 팔아 자금을 마련할 계획이었지만 마땅한 매수자를 찾지 못하고 있다.

주요매물로는 690억 원 규모의 플로팅도크 등이 있으나 조선업불황에 따른 지역 경기침체까지 겹치면서 헐값매수제안 등 자산매각이 지지부진한 상황에 처했다. 증권업체 관계자는 “과거 대형조선사가 큰 일감을 따내고 중견·중소조선사들이 든든히 받치던 한국 조선 산업 생태계가 무너지고 있다”며 “중견조선사의 기술력 등 가치를 감안할 때 안타깝다. 이들의 경쟁력을 살리기 위한 정부의 구체적인 지원책 마련이 절실하다”고 강조했다.

I . ISSUE & TREND

2. 중국 조선 굴기 배경은 '금융'

중국 조선업계가 자국 국유은행인 공상은행(ICBC)을 비롯해 자국 금융권의 든든한 지원 아래 1 위 한국 조선을 넘어서기 위한 공약을 가속화하고 있다. 중국은 한국을 상대로 기술격차를 극복하고 일감을 확보하는 등 자국 금융지원이 상당한 뒷받침이 되어주고 있다.

지난 9 일 스플래스를 비롯한 외신에 따르면 중국선박공업집단(CSSC) 계열 조선소로 알려진 후양푸웬청조선소(HUANGPU WENCHONG SHIPYARD)는 자국 선사로부터 18 만 DWT 급 케이프사이즈 벌크선 4 척을 수주했다. 오는 2020 년 인도될 이들 선박은 미국 곡물메이저인 카길(CARGILL)의 철광석 장기운송계약에 투입될 예정이다. 또 최대 4 척에 포함된 2 척의 옵션계약도 무난히 행사될 것으로 기대하고 있는 CSSC 는 향후 추가 수주에 대한 기대감을 나타내고 있다. 현지 업계는 이번 계약과 관련해 벌크선을 중심으로 일감을 확보 중인 중국이 이번 계약에 흡족해했으나, 일각에서는 중국 선박금융과 함께 모회사인 CSSC 의 지원이 계약 체결에 결정적인 역할을 한 것으로 보고 있다. CSSC 의 계열 금융사인 CSSC 리싱(CSSC LEASING)이 이번 수주에 따른 선박 건조비용을 제공했으며, 그간 카길은 자금 확보에 상당한 어려움을 겪었던 것으로 알려졌다.

클락슨에 따르면 중국 후양푸웬청조선소는 이를 포함해 올 상반기 발주된 37 척의 케이프사이즈를 싹쓸이했다. 이에 앞선 지난해 철광석 메이저인 발레(VALE)의 철광석 운송에 투입되는 32 만 DWT 급 벌크선 발주물량 대부분은 중국 조선업계로 향했다. 발레는 47 척의 벌크선을 발주했다. 이중 국내 선사인 폴라리스스위핑(15 척)과 대한해운(2 척)이 현대중공업(삼호중공업 포함)에 17 척을 발주한 것을 제외하고 나머지 30 척은 중국 양즈장조선을 비롯한 중국과 계약이 이뤄졌다. 선박 발주는 중국 공상은행(ICBC)에서 투자금을 지원받아 단행된 것으로 알려졌다.

현지 업계 관계자는 "중국 금융권은 글로벌 메이저사 등과 관계를 구축하고 거래를 늘리는 등 무서운 속도로 전세계 해운시장을 장악하고 있다"며 "해외 선사 등은 저리에 발주를 위한 투자금의 부족한 부분을 중국 공상은행 등으로부터 빌려 메우고 있다"고 말했다. 이들 선박의 대부분은 자국 조선사로 향하고 있다는 것이 현지 업계의 분석이다.

관계자는 이어 "최근 들어 중국 금융권은 '세일 앤드 리스백'(S&LB) 사업 등 선사로부터 선박을 인수해 그 선사에 채용선해 유동성을 지원하는 사업을 추가로 진행하고 있다"며 "금융권은 이들 선박에 대한 법적 소유권을 갖는데 해운 시장의 큰손으로 성장하고 있다"고 설명했다.

I . ISSUE & TREND

한편 클락슨에 따르면 중국 조선업계는 지난달 2억 8,900만 달러(24만 2,483CGT) 규모의 선박 11척을 수주했다. 이를 포함해 중국은 올 들어 지난달까지 100억 2,500만 달러(230척, 497만 2,716CGT)의 수주실적을 기록하며 한국에 이어 누적 수주실적 2위에 올랐다. 아직까지 한국은 중국과 상당한 기술격차를 보이며 조선 시장에서 확실한 우위를 점유하고 있으나, 중국의 전폭적인 지원은 여전한 상황이다.

3. 조선업계, 원자재값 상승·수주절벽·실적악화 '삼중고'

국내 조선업계가 원자재 값 인상과 수주 악화 등으로 시름하고 있다. 조선업계 빅 3(현대중공업, 대우조선해양, 삼성중공업)가 3분기 연속 적자를 기록했다. 지난 12일 철강·조선업계에 따르면 포스코와 현대제철, 동국제강 등이 조선용 후판 가격을 톤당 약 6만~8만원 인상하는데 합의했다.

이 같은 결정에 따라 조선용 후판 가격은 톤당 65만~69만원까지 오를 전망이다. 인상분은 지난달 공급 물량부터 소급 적용된다. 후판은 배를 건조할 때 사용되는 두께 6mm 이상의 철판을 말한다. 당초 조선업계는 철강업계에 수주·실적 악화 등의 이유를 들어 가격 인상에 난색을 표했다. 실제 현대중공업과 삼성중공업은 올해 2분기까지 나란히 3분기 연속 적자를 기록했다.

현대중공업은 올해 2분기 1,757억원의 영업손실을 냈고, 삼성중공업도 같은 기간 1,005억원의 영업손실을 기록했다. 대우조선해양의 올 2분기 매출은 전년 대비 31.9% 감소한 2조 3,535억원, 영업이익은 84.5% 감소한 1,032억원이 될 전망이다. 조선업계 관계자는 “글로벌 업황 부진이 계속되고 있는 상황에서 철강업계가 후판 가격까지 인상되게 되면 하반기 실적 개선이 쉽지 않을 것으로 보인다”고 말했다. 반면 철강업계도 실적 향상을 위해선 어쩔 수 없다는 입장이다. 업계 관계자는 “철강업계는 “지난 3~4년간 가격 인상을 억제해 와 적자를 보고 있다”라면서도 “미국과 유럽연합(EU), 중국 등에서 철강 제품에 대한 세이프가드(긴급수입제한)를 검토하거나 시행중에 있어 가격인상은 불가피하다”고 설명했다.

실제 미국 상무부는 지난 4월 한국산 철강제품에 대해 반덤핑 관세를 부과한다고 밝혔다. 같은 달 10일에는 한국과 중국, 인도, 독일, 스위스, 이탈리아를 포함한 6개국에서 수입하는 냉간압연강관에 반덤핑 관세를 부과한다고 발표했다. EU 역시 지난 3월 26일부터 EU 철강업계 보호를 위해 세이프가드 발동을 위한 조사에 착수했다.

I . ISSUE & TREND

4. [CEO 칼럼]선박금융 활용은 해운기업에 달렸다.

· 이동해 해양금융종합센터장

2008 년 금융위기 이전 외국계 금융기관들은 신용이 좋은 한국 화주 및 해운사 영업을 위해 한국 선박금융시장으로 앞다퉈 들어왔다. 싱가포르 홍콩 도쿄뿐만 아니라 유럽 소재 선박금융 전문은행들이 한국에서 벌어지는 대형 선박금융 프로젝트의 금융주선 위임(MANDATE)을 따내기 위해 해운사는 물론 주요 화주의 사업추진 데스크를 문지방이 닳도록 찾아다녔다. 선박금융 수요자인 화주와 해운기업으로서는 행복한 기억이 아닐 수 없다. 하지만 리먼 사태 이후 유럽 각국의 재정위기까지 겹치면서 외국계 금융기관의 한국 선박금융 참여는 눈에 띄게 줄었다. 그 이유는 한국 선박금융의 부실에 따른 손실 때문이라기 보다는 유럽 재정위기 이후 각 은행의 디레버리징(DELEVERAGING)에 따른 대출자산 감축 및 외국계 은행의 자국 해운산업 부실 발생에 따른 리스크 관리 측면이 강했다.

국내 시중은행의 해운산업 지원 감소는 외국계와 달리 해운기업 부실화에 따른 직접적 손실과 이에 따른 위험관리 차원의 대응 조치에 크게 기인한 것으로 보인다. LNG(액화천연가스) 도입을 위한 선박을 국내 조선소에 본격적으로 발주하던 1990 년대 후반 시중은행의 선박금융 데스크는 금융주선 기회를 얻기 위해 서로 경쟁하면서 시장 활기를 고조시켰다. 하지만 리먼 사태 이후 BDI 지수 폭락 및 해운기업 수익성과 유동성이 악화되면서 다수 해운기업의 법정관리와 워크아웃 진행으로 은행의 손실이 본격화되자 시중은행의 선박금융은 급격히 축소됐다.

외국계 선박금융 전문은행의 국내 활동이 축소되고 국내 시중은행이 선박금융시장을 떠나게 되자 그 공백을 정책금융기관이 대체하게 되었다. 그리고 높은 리스크로 말미암아 시중은행이 참여를 꺼리는 후순위 선박금융은 자산운용사, 선박투자회사를 매개로 정책금융기관이 설립한 선박금융 펀드가 맡았다. 아울러 해운 경기 침체기의 유동성 공급과 선박금융 활성화를 위해 해양보증보험과 한국선박해양, 두 개의 선박금융 공급기관이 최근 설립되었고, 이 두 개의 신설 선박금융회사의 통합을 주요 골자로 하는 해양진흥공사가 설립됨으로써 한국 선박금융시장의 정책금융 중심화 특성은 더욱 강화되었다.

선박금융공급이 정책금융기관 중심으로 전환되면서 금융 공급자의 다양성을 잃어버렸지만 반대로 얻은 것도 있다. 먼저 선박금융 상품 다양성이 확대되었다. 후순위 보험, 세일앤리스백(S&LB), 영구채 투자 등 해운 경기 침체 시에도 선박 관련 투자를 가능하게 하는 금융상품이 마련된 것이다. 또 해양진흥공사 설립으로 정책금융 공급자가 늘어나고 상대적으로 금융 사각지대에 속했던 중소 해운기업에 대한 지원 역량이 커질 전망이다.

I . ISSUE & TREND

다만 글로벌 해운 경기는 여전히 불안하고 과거와 다른 구조적 변화를 보이고 있다. 중국 효과로 단기간 증폭된 선복량 확대는 금융위기 이후에도 물동량 증가율 이상으로 지속되어 왔고, 특히 중국의 경우 자국 산업 및 경기 부양을 위해 앞으로도 지속 선복량을 확대할 것으로 전망되고 있다. 이에 따라 해운 경기는 과거와 같이 침체와 호황을 반복하는 단순 파동을 보이기보다는 긴 침체와 짧은 회복을 특색으로 하는 비대칭 움직임을 보일 것으로 전망된다. 아울러 2020 년 한층 강화된 IMO 환경 관련 규제는 해운기업에 새로운 도전을 안겨주고 있다.

변화된 대내외 환경 속에서 정책적으로 강화된 선박금융 공급 인프라의 성공 여부는 수요자인 해운기업의 활용 방향에 달려 있다. 우선 해운기업은 자신이 처한 영업환경과 전략에 적합한 선대 확보에 신중을 기해야 한다. 정상적 영업 확대에 따른 선박 확보는 추진하되 장밋빛 전망만으로 선박을 구입 또는 발주하는 일은 없어야 할 것이다. 아울러 최대한 내부 여유 자금을 확보함으로써 하방 변동성이 심해진 해운 경기 구조적 변화를 감내할 수 있는 재무적 안정성을 확보해야 한다. 선복량 공급과잉 상태가 장기 고착화되고 있어 수급 개선 시 운임 상승은 제한적인 반면 수급 악화 시 과거 경험하지 못한 수준까지 운임이 하락하고 있어 길어진 침체기를 버틸 수 있는 내부 여유자금 확보가 경영안정에 시급한 사안이 되었기 때문이다.

해운기업의 입장에서 보면 선박금융 공급 인프라의 강화는 영업과 선대 확충에 유리한 기회가 될 것이다. 하지만 투기적인 수요에 의한 선대 확충은 오히려 기업에 감당하기 어려운 부담으로 돌아온다는 것을 지난 시절 여러 차례 경험한 바 있다. 위기에 처한 해운산업 재건을 위해 경쟁력 있는 선대 확충을 목적으로 한 일련의 선박금융 인프라 강화 조치가 개별 기업의 가수요와 맞물려 기업을 위험에 빠뜨리는 일이 없도록, 공급기관은 선박금융 수요에 대한 욕망을 가려야 하며, 해운사를 포함한 업계는 변화된 해운 환경을 냉정하게 직시하는 지혜가 절실히 필요하다.



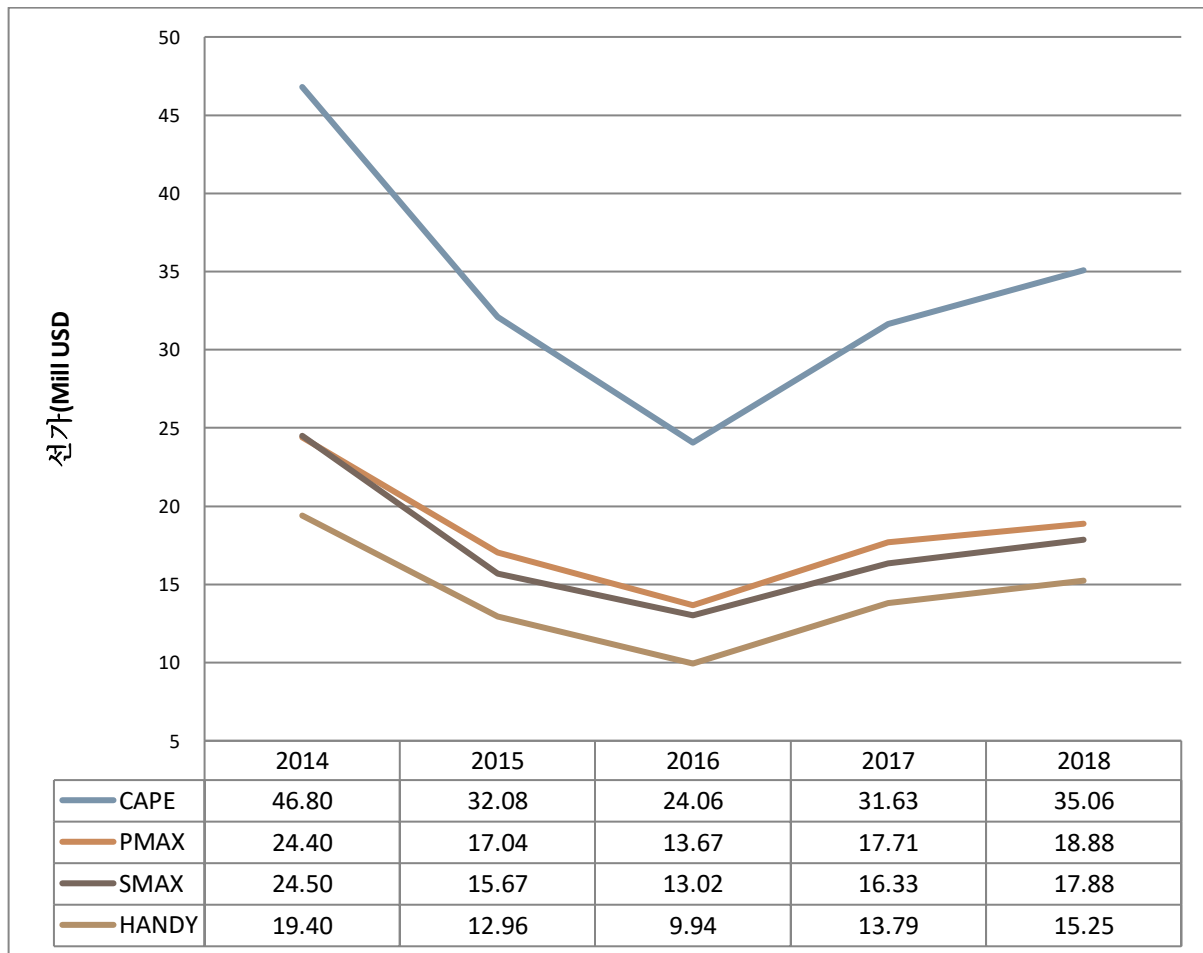
II . BULK CARRIER

(◆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	35.06
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	10.87%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.88
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.59%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.88
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.44%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	15.25
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	10.57%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

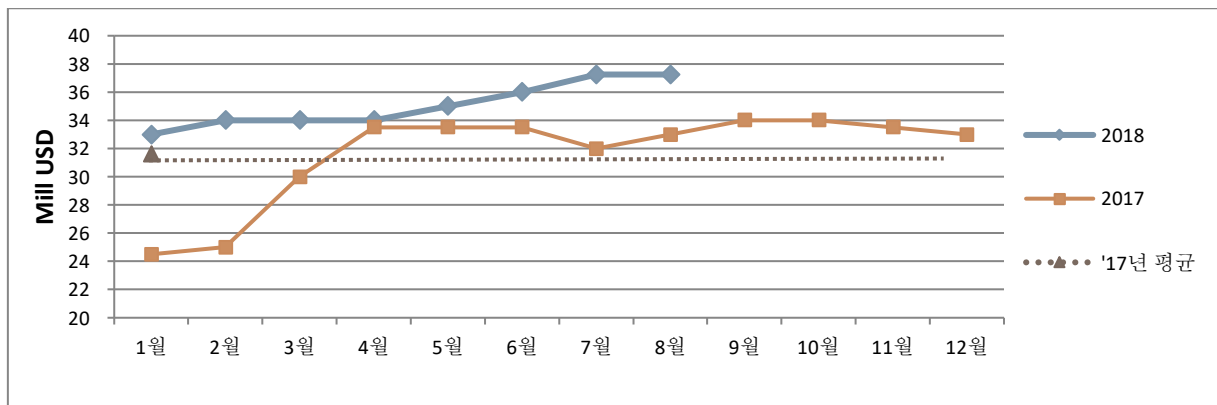




II . BULK CARRIER

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	37.25	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%
HNDY 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	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

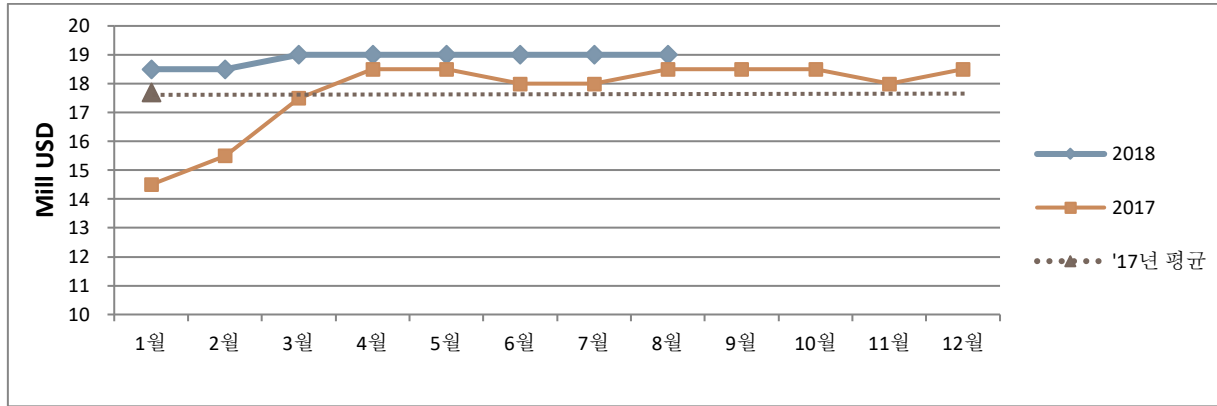
□ Cape



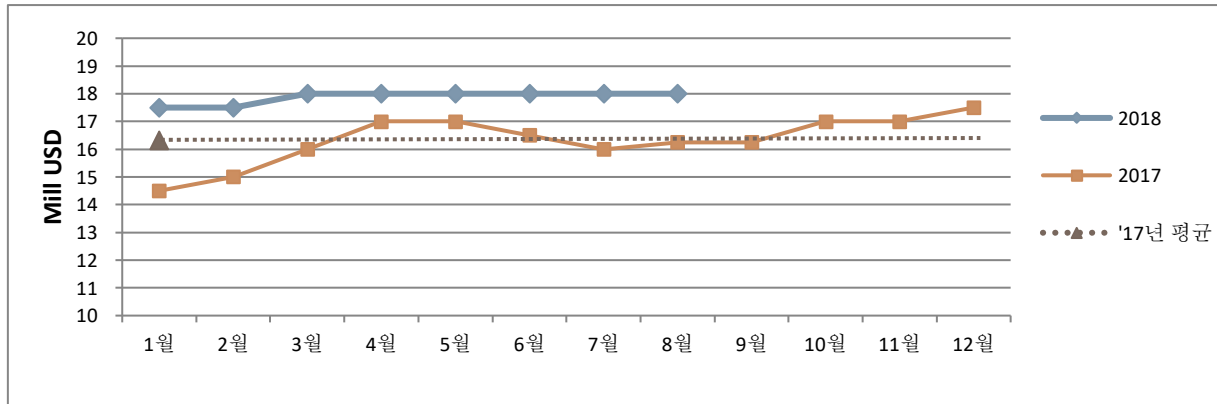


II . BULK CARRIER

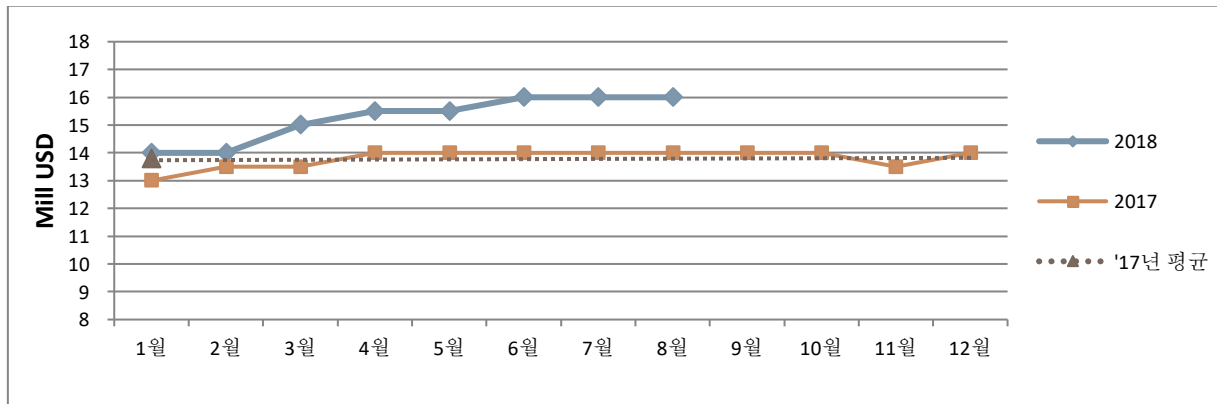
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	ROYAL CHORALE	177,544	2006	JAPAN	B&W		22	Ukraine buyer
BC	ALKYON	74,875	2001	JAPAN	B&W		9.7	Chinese buyer
BC	GLORY ROTTERDAM	74,716	2001	CHINA	B&W		-	Chinese buyer
BC	AQUAPRIDE	61,465	2012	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	20	Switzerland buyer (Suisse Bulkers)
BC	SAGAR JYOTI	58,110	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	16.5	Hong Kong buyer
BC	CLIPPER VALOUR	34,300	2003	CHINA	SULZ	C 4x30t	6.2	Undisclosed buyer



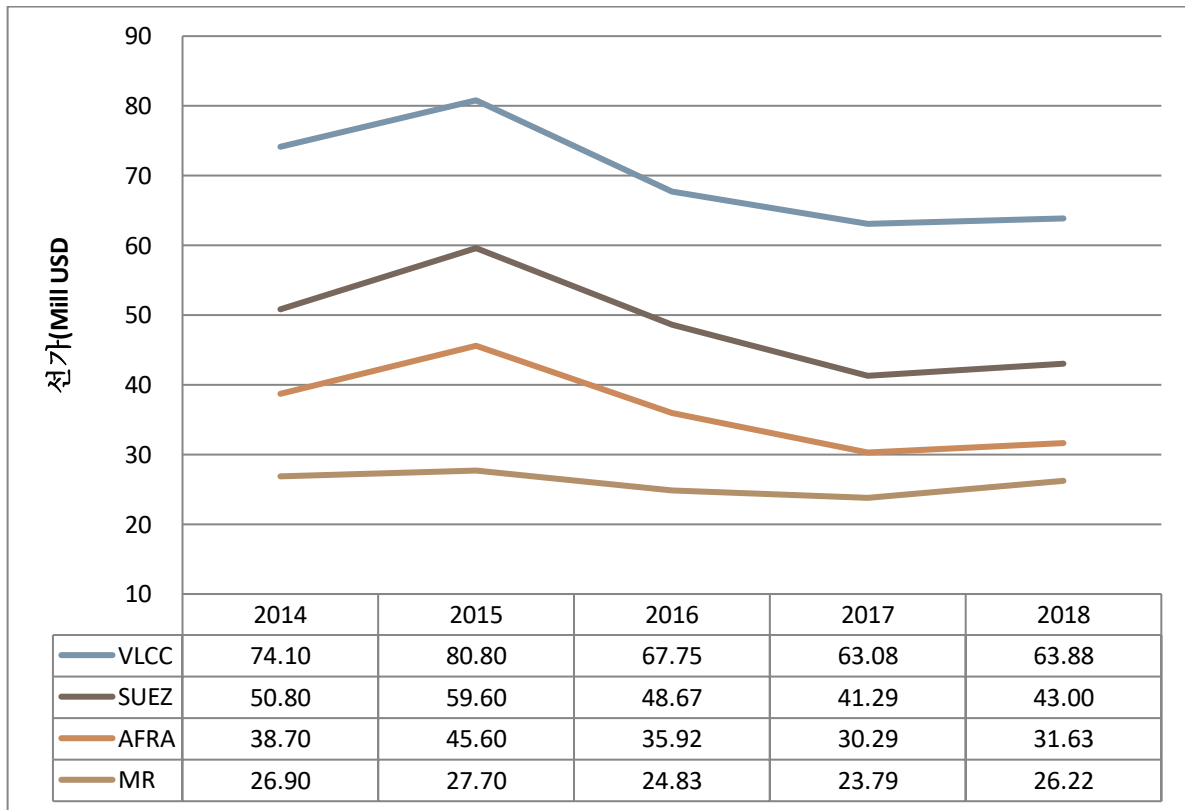
III. TANKER

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

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

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

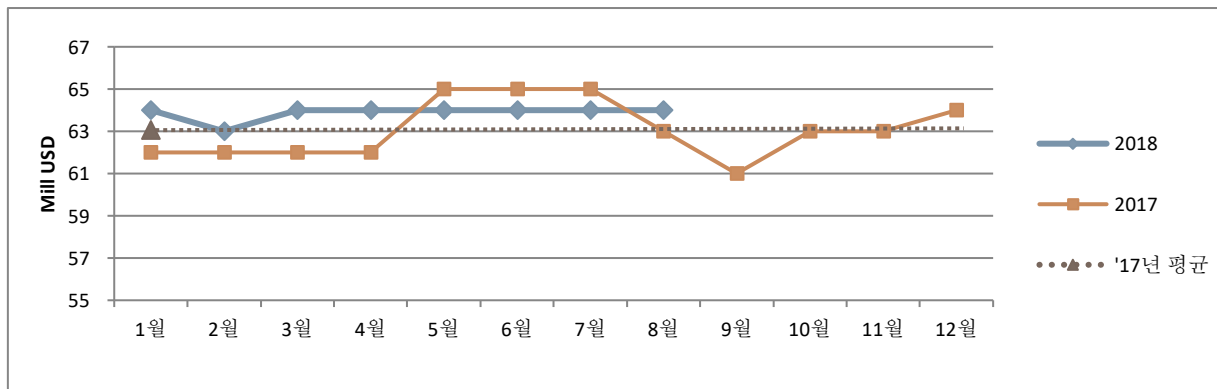




III. TANKER

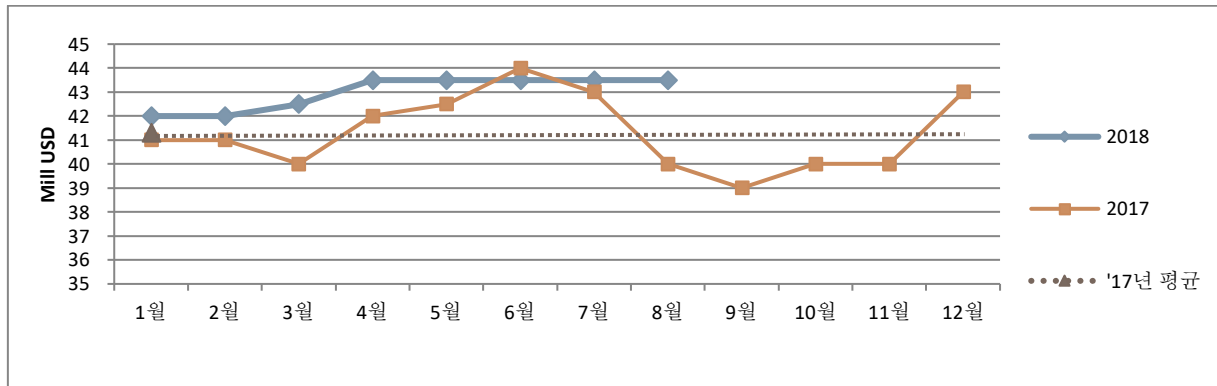
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00		63.88
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%		-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	1.6%		1.3%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50	43.50		43.00
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	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	32.00		31.63
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%	0.0%	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	26.75		26.22
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	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%
CHEM IMO 2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50		12.06	
	전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	-4.1%	-2.1%	0.0%	0.0%		-	
	전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-7.8%	-8.0%	-8.0%	-9.8%		-2.9%	
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

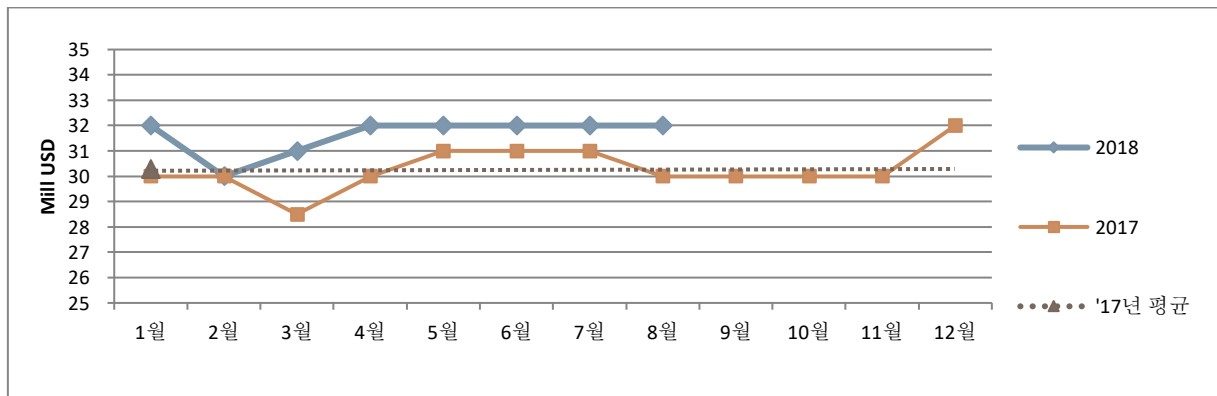


III. TANKER

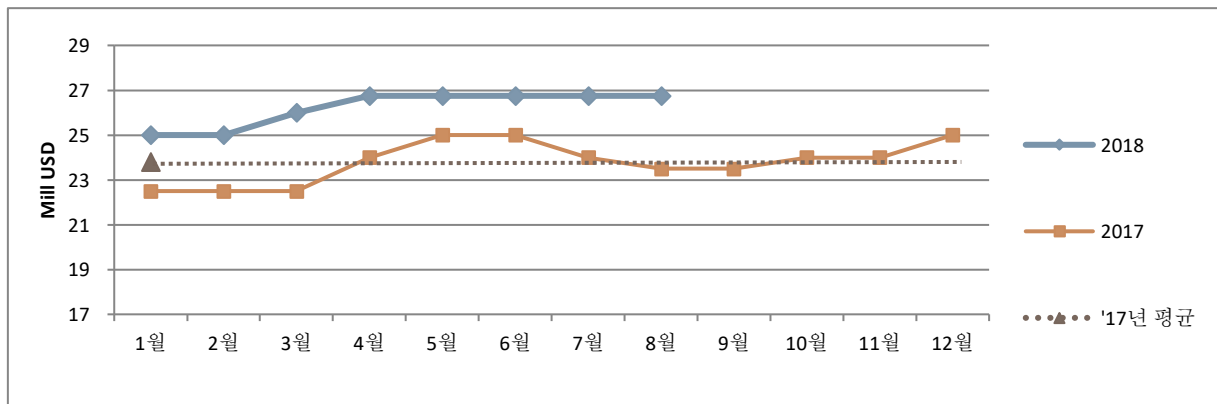
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	PETROZAVODSKF	106,449	2003	JAPAN	B&W		10.4	Chinese buyer (ZPMC)
LPG	G. COMMANDER	49,743	1995	JAPAN	MITSU U		8.5	Chinese buyer (Sinogas)
OIL/ CHEM	ARCTURUS	46,500	1998	JAPAN	B&W	3	6	Undisclosed buyer
OIL/ CHEM	RIMAR	45,999	1998	KOREA	B&W	3	5-5.5	Middle Eastern buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	ANL ELANORA	23,500	2007	CHINA	B&W	1740	TEU	14	German buyer

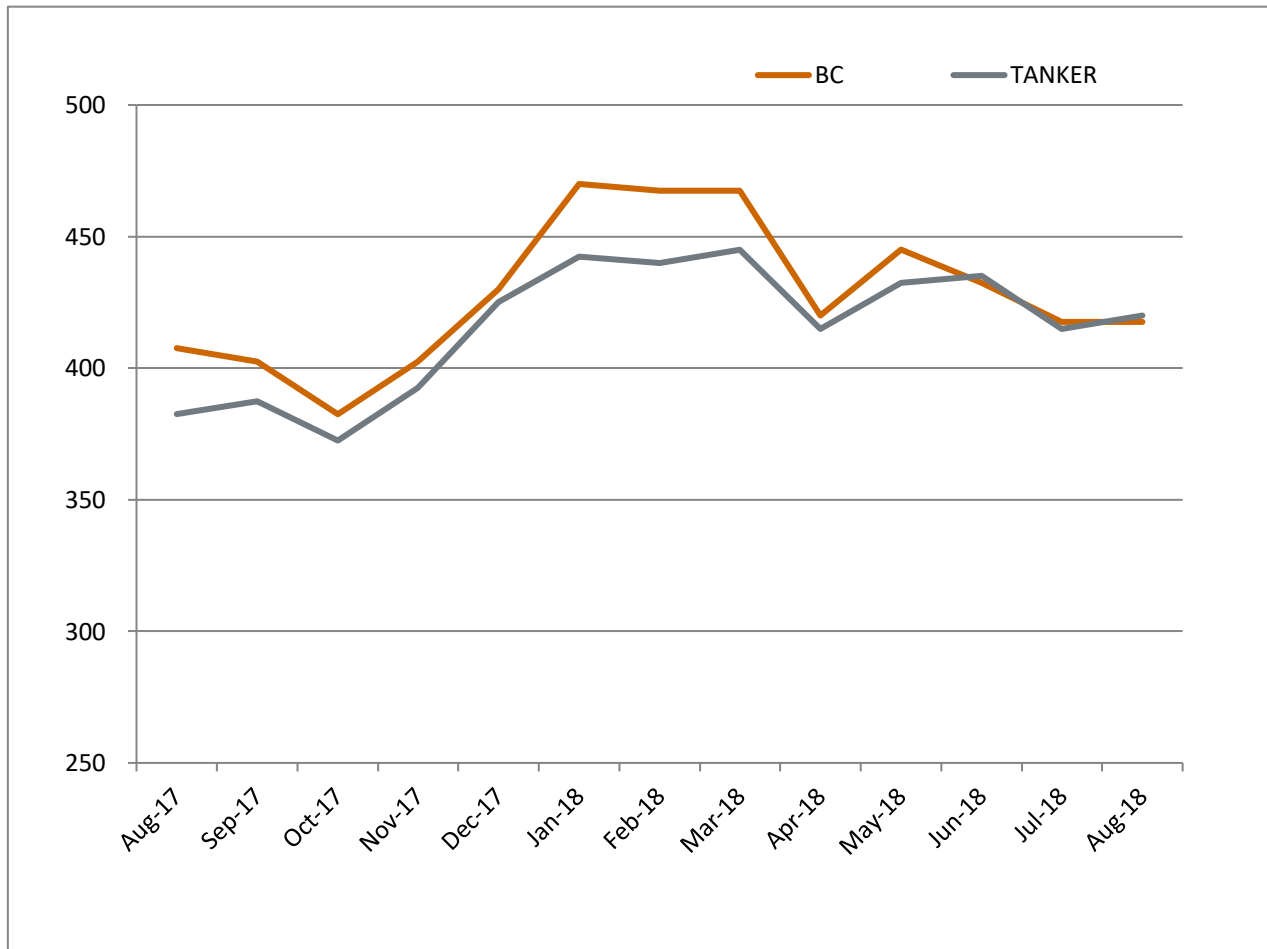


IV. DEMOLITION

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%	430.63	17.9%	382.50	420.00	1.2%	9.8%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	442.19	19.2%	407.50	417.50	0.0%	2.5%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



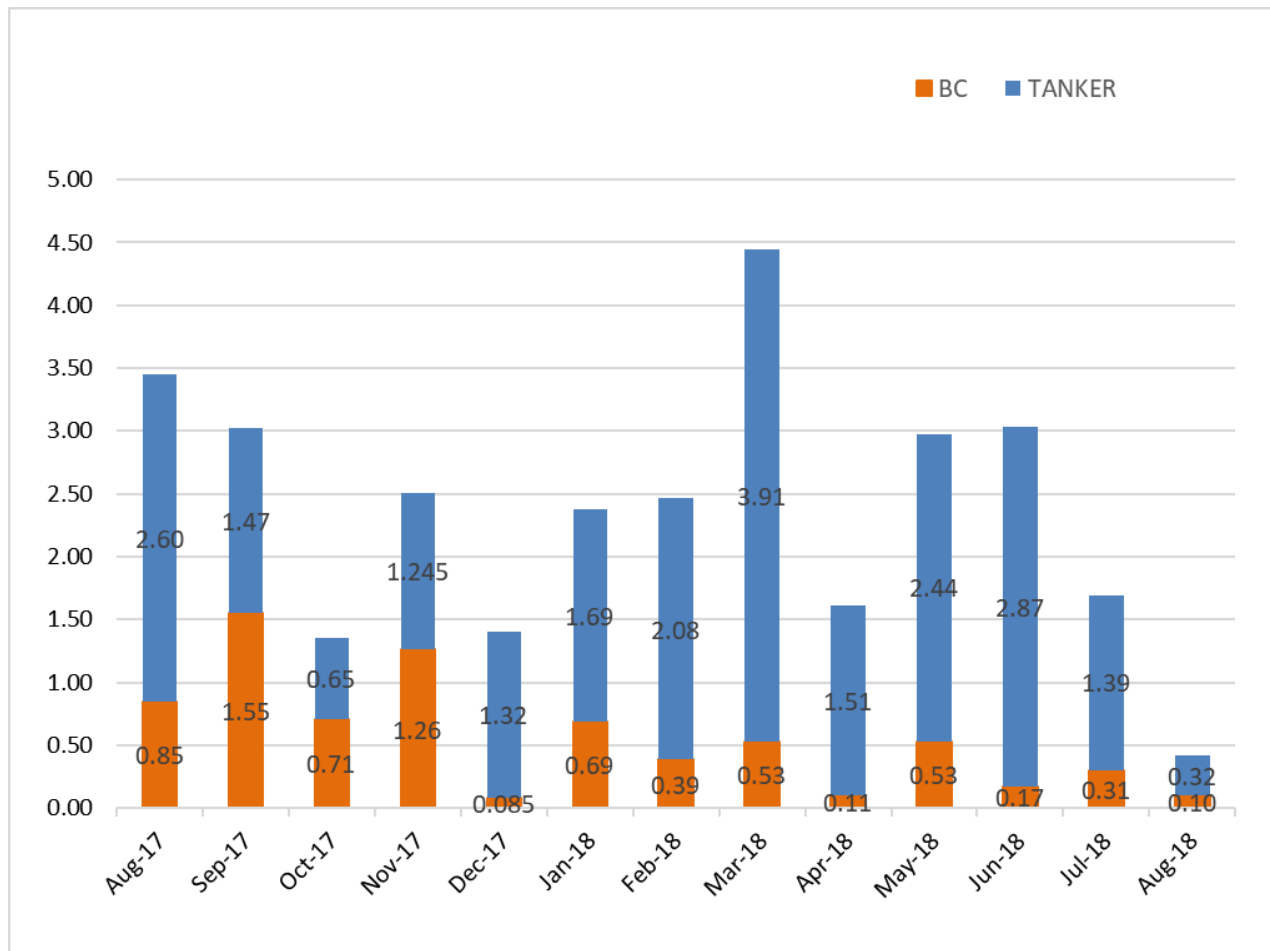


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적			2017 년 8 월		2018 년 8 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	16.21	141.3%	139	123.0%	2.60	21	0.32	-87.5%	5	-76.2%
BC	11.74	292	2.81	23.9%	74	25.3%	0.85	28	0.10	-88.2%	6	-78.6%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

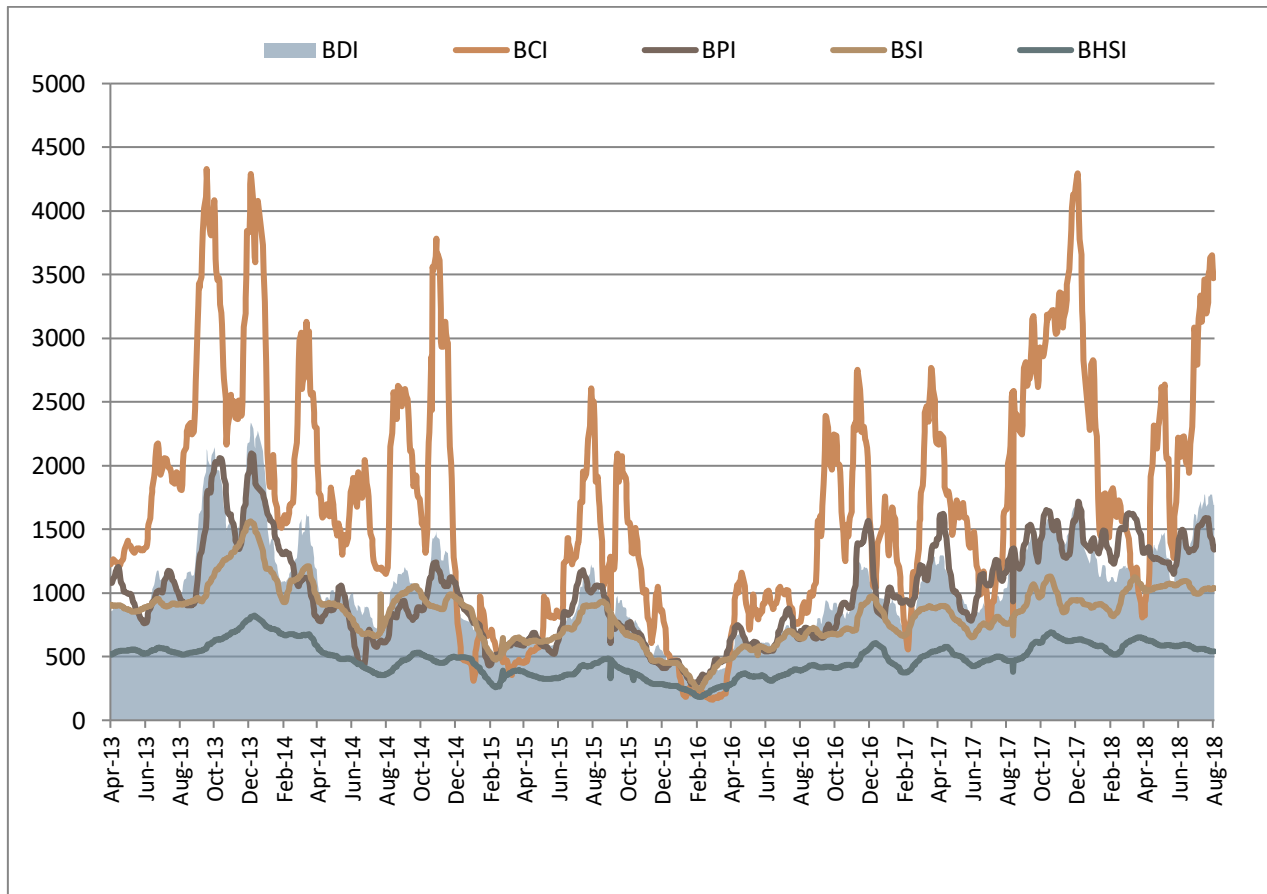
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	KAYU PUTIH	69,071	9779	1995	JAPAN	MITSU	293	AS IS China (Online Auction)
TANKER	RUBY IV	281,050	38531	2000	JAPAN	SULZ	430	AS IS Colombo, incl. ROB 800t



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-08-10	2018-08-03	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1691	1773	▼-82.00	2337	290
BCI	3480	3632	▼-152.00	4329	161
BPI	1339	1447	▼-108.00	2096	282
BSI	1039	1030	▲9.00	1562	243
BHSI	542	543	▼-1.00	821	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	467.50	▼-2.50	422.50	▼-2.50	419.50	▼-10.00
IFO180	499.50	▼-0.50	462.00	▼-9.00	482.00	▼-20.00
MGO	658.00	▲13.00	622.00	▼-3.50	727.00	▲45.50

❖ 기준일 : 8 월 10 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-08-10	2018-08-03	CHANGE
미국 달러	1117.90	1122.60	▼-4.70
일본 엔(100)	1005.62	1005.60	▲0.02
유로	1287.60	1301.04	▼-13.44
중국 위안	163.78	164.44	▼-0.66

❖ 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