

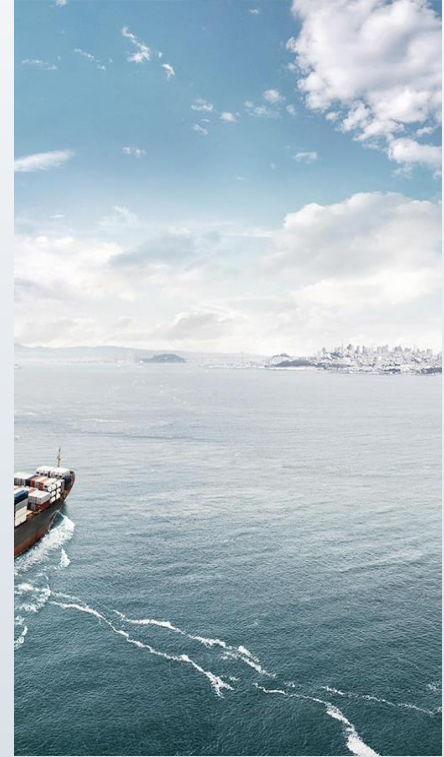


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.213

Updated Aug 21, 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	8
- BC Sales Report	
Tankers	12
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	16
Key Indicators	19
Contact Information	21

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

I . ISSUE & TREND

1. 해운사 통합법인 지원안 공개 '회사채 인수 항만사용료 감면'

정부가 통합선사에 운영자금과 항만입출항료 감면 등을 지원한다. 운영자금 지원은 회사채 인수 방식이 될 전망이다. 엄기두 해양수산부 해운물류국장은 기자간담회에서 “정부가 지원해서 통합법인이 정상적으로 안착이 되고 경쟁력을 가질 수 있도록 도와줘야 한다”며 이 같이 말했다. 그러면서 장금상선과 흥아해운이 신설법인이든 모기업이든 통합에 참여해서 유동성에 문제가 생기거나 경쟁력이 뒤쳐지도록 하는 일은 절대 없도록 하겠다고 목소리를 높였다.

엄 국장은 지원 방안을 통합법인과 기존법인(모기업)으로 나눠 설명했다. 먼저 통합법인의 경우 설립 이후 회사 운영에 문제가 생기지 않도록 자본금의 일정 비율만큼 인건비와 유류비를 지원할 방침이다. 현재 흥아해운과 장금상선의 월간 인건비와 유류비 규모는 총 110 억~130 억원 정도다. 통합법인이 운영자금 확보를 위해 회사채를 발행하면 해양진흥공사가 미청약 물량을 낮은 금리로 인수하는 방식으로 유동성을 공급하게 된다.

“통합법인이 운영하는 데 문제가 없도록 운영자금을 지원하겠다. 기본적으로 인건비와 유류비에 현금이 들어간다. 선박 운영비는 사업을 시작하면 충당할 수 있다. 신설법인이라 (금융기관에서) 일정기간 신용대출을 안 해줄 거라 보기 때문에 공사를 통해서 발행한 회사채를 인수하겠다. 자본금의 일정 비율만큼 지원하는 방식이기 때문에 자본금이 많으면 많을수록 운영비 지원도 많이 될 수 있다.”

또 고용승계를 장려하기 위해 항만시설사용료를 3년간 50% 깎아주는 정책도 추진된다. 엄 국장은 “통합을 진행 중인 장금상선 흥아해운과 육상직원 고용을 보장하는 데 합의했다”고 밝히고 정부가 고용 보장으로 줄어드는 통합 효과를 보전해주기 위해 인건비의 20%를 정도를 항만사용료 감면을 통해 지원한다고 설명했다.

“비용 절감이 중요하지만 통합을 해서 직원들에게 고용 불안이 생기면 안 되지 않나? 항로통폐합을 해서 선박을 줄이면 선원들은 배를 따라가니 문제가 없을 거다. 하지만 육상직원들은 아니다. 선사들과 (육상직원) 고용을 보장하기로 합의했다. 정부는 통합법인이 인건비 절감 효과를 보지 못하는 금액만큼 항만사용료를 50%를 감면해서 지원해 줄 계획이다. 1년에 몇 십억 정도 혜택을 보게 된다. 이렇게하면 통합법인이 경쟁력을 갖고 안착하지 않을까 생각한다.”

I . ISSUE & TREND

▣ 모기업도 회사채 인수 지원

컨테이너선사업을 통합법인에 넘겨주는 모기업에도 운영비를 지원할 계획이다. 통합법인과 마찬가지로 회사채 인수를 통해 유동성을 공급하는 방식이다. 다만 모기업엔 회사채 만기를 6개월 또는 1년으로 짧게 해 통합법인 설립으로 불거질 수 있는 일시적인 유동성난을 극복하는 데 초점을 맞춘다는 구상이다.

“통합법인 설립으로 모기업 규모가 쪼그라들면 협력사들이 3개월이나 6개월짜리 어음 거래를 현금 거래로 전환할 수 있다. 모기업의 유동성에 어려움이 생기고 망하게 될 수 있는 거지. 인건비와 유류비를 채권발행 방식으로 지원하고 통합 후 6개월 또는 1년 뒤에 채권상환이 마무리될 수 있도록 하겠다. 통합하고 나면 모기업은 영업 비용이 안 들어가고 통합법인에 빌려준 선박의 용선료 수입이 현금으로 들어오기 때문에 유동성 문제가 안 생기리라 보지만 비용 지출과 용선료 수입에 시차가 있을 수도 있기 때문에 지원하려고 한다.”

염 국장은 선사들의 통합방식에 대해선 일본의 ONE 방식을 희망한다고 밝혔다. 모기업에서 선박과 컨테이너박스 부동산 등의 자산과 부채를 모두 갖고 통합법인엔 영업권과 현금만을 출자하는 것이다. 이럴 경우 통합법인은 모기업으로부터 선박을 빌려 운송사업을 벌이는 대신 부채를 떠안지 않아도 돼 깨끗한 회계장부를 갖고 출발할 수 있다. 3~6개월의 시차를 두고 외상 거래되는 선박연료비 등의 미지급금만 통합법인에 귀속된다. 선주와 운항사를 분리해 운영하는 구조이기에 모기업은 용선료 수입을 거둬들일 수 있다는 이점이 있다.

반면 모기업으로부터 컨테이너선부문 자산을 모두 넘겨받는 방식은 통합법인이 막대한 부채를 떠안게 돼 시작부터 어려움에 직면할 수 있다. 장금상선과 흥아해운의 경우 컨테이너선사업 부채 규모는 전체의 80% 정도로 파악된다. 장금상선 6,800억원, 흥아해운 6,000억원 등 총 1조 2,800억원의 부채를 통합법인이 떠안게 된다. 컨테이너선을 떼어준 모기업도 용선료 수입을 놓치게 돼 단기적인 유동성난에 빠질 수 있다.

▣ “통합법인 자본금 규모 4~5천억 적당”

염 국장은 통합법인의 자본금 규모는 현금출자 1,000억원, 영업권 3,000억~4,000억원 정도가 적당할 것으로 내다봤다. 4,000억~5,000억원의 자본금을 가진 클린컴퍼니로 통합법인이 출발했을 때 중복항로를 합리화하고 정상적으로 사업하는 데 문제가 없을 거란 생각이다. 그는 장금과 흥아 두 선사도 현재 ‘클린컴퍼니’ 방식을 조금 더 선호하고 있다고 전했다.

염 국장은 통합 일정을 두고 “통합 방식이 결정되면 곧바로 영업권 산정을 위한 실사에 들어가게 될 것으로 보인다”며 “3개월간의 실사가 마치면 주총과 고용 승계 등의 절차를 거쳐 빠르면 내년 7월께

I . ISSUE & TREND

마무리될 수 있을 것"이라고 전망했다. 그는 간담회에서 장금 흥아 외에 많은 컨테이너선사들이 통합에 참여해야 한다는 당부도 빼놓지 않았다. 통합법인 참여는 선사 자율이며 정부에서 강요할 생각도 없고 강요해서도 안 된다고 전제하면서도 "선사들 이외의 전문가 대부분은 선사가 많다는 생각을 하고 있고 해수부 입장도 같은 생각을 갖고 있다"고 말했다.

엄 국장은 해운재건프로그램이 전체 3 단계 중 해운재건 5 개년 계획 발표와 한국해운연합(KSP) 출범 등의 1 단계를 마무리하고 선사 통합으로 가는 2 단계에 들어섰다고 규정했다. 마지막 3 단계는 국내 선사들이 세계 시장에서 신뢰와 경쟁력을 회복하고 글로벌 선사들과 경쟁할 수 있는 환경이 조성되는 시기로 봤다. 통합을 강조하면서도 통합에 참여하지 않고 독자 경영하는 컨테이너선사나 벌크선사들에 대한 지원은 계속해 나갈 것임을 분명히 했다. 해양진흥공사나 지원프로그램을 통해 동일한 조건과 기준에 따라서 신조 발주 세일앤드리스백(S&LB 매각 후 채용선), 친환경 설비 도입 등을 지원할 계획이다.

그는 마지막으로 최근 쿠웨이트계 글로벌항만운행사(GTO)인 DP 월드가 유럽역내항로선사인 유니피더를 인수한 사례를 들며 "통합과 항만터미널 확보가 함께 어우러져서 가야 경쟁력을 확보할 수 있을 것"이라고 말했다.

2. 해운업계, 내년 새 'IFRS16' 적용시 부채비율 증가 우려

해운업계가 내년부터 적용되는 새 금융회계 제도를 앞두고 대책 마련에 나서야 한다는 지적이 나오고 있다. 미·중 무역전쟁에 고유가로 인한 수익성 악화 등 현 상황도 암울한데, 새 금융회계 제도가 적용되면 부채비율이 높게 책정돼 신용등급 하락이 불가피해지기 때문이다.

2019년 1월 1일부터 국제회계기준인 'IFRS16'이 시행된다. 이에 따라 기업들은 생산·운용설비 리스 계약을 할 때 관련 자산과 부채를 모두 재무상태표(옛 대차대조표)에 표시해야 한다. 현행 기준에서 국제회계기준(IFRS)을 적용 받는 기업은 리스 계약을 맺으면 리스 기간과 리스료 등에 따라 '금융리스'와 '운용리스'로 분류한 뒤 각각 다르게 회계처리를 한다. 이에 따라 해운업계는 단순 선체용선이나 기간용선은 운용리스의 성격으로 간주해 이를 재무상태표에 잡아두지 않고 매해 발생하는 리스료만을 손익계산서에 비용으로 인식했다.

하지만 새로운 회계 기준이 적용되면 그동안 포함되지 않았던 운용리스가 부채로 인식돼 부채비율이 급증하게 된다. 국내 선사의 경우 자본축적의 부족, 금융상의 제약 등 여러 이유로 용선 선박 의존도가 높아 충격은 더 클 전망이다.

I . ISSUE & TREND

업계 관계자는 "기업 입장에서는 자산이 늘어나는 효과가 있는 반면 부채도 함께 증가하게 되는 것"이라며 "국내 선사들의 용선 선대가 전보다는 줄었지만 아직도 상당하기 때문에 부채를 계산하면 부정적인 영향이 적지 않을 것"이라고 설명했다.

실제로 산업은행 산업기술리서치센터에 따르면 2016년 별도 재무제표 기준 IFRS16 도입 시 해운업의 부채증가율은 45%로 나타났다. 일각에서는 장기용선계약을 중심으로 리스 부채가 수천억원 이상 늘어날 가능성도 제기되고 있다.

당사자인 해운사들의 한숨소리는 깊어지고 있다. 부채비율이 급증하면 이에 따른 신용등급의 하락도 불가피해진다. 불황에서 허덕이는 국내 해운업계에 자금조달 어려움이 커지고 금융부담이 늘어나면서 기업들의 경쟁력도 약화될 수 있다는 우려가 커지고 있다.

제1국적선사인 현대상선이 보유한 선박은 컨테이너선의 경우 54척으로 사선과 용선이 각각 15척과 39척이다. 용선이 전체 선대에서 차지하는 비중이 약 70%로 적지 않다. 더군다나 올해 상반기 누적 적자만 3,700억원으로 지난해 연간 적자 4,000억원에 다다른 상황이다. 다른 중소형 선사들의 사정은 더 좋지 않다. 한국기업평가는 올해 상반기 해운업체 6개사의 신용등급 평가를 진행한 결과 신용등급 방향성이 하향세를 보였다고 밝혔다. 대한해운과 흥아해운의 신용등급이 하향조정됐고, 상향 조정된 곳은 한 곳도 없었다. 하향조정的主要原因은 중소형 선사들의 재무안정성에 있는 것으로 드러났다. 따라서 재무부담 완화가 필요한 시점이지만 새 금융회계제도 때문에 하반기에도 신용등급 상향 조정은 어렵다는 진단이다.

선사들은 내년부터 적용되는 새 회계규정에 대해 인지하고 있지만, 아직 대책 마련은 미흡한 수준이다. 현대상선은 현재 관련 스터디에 들어간 상태다. 전문가들은 이제라도 해운기업과 선박금융기관이 머리를 맞대고 대책을 세워야 한다고 말한다. 한국해양수산개발원(KMI)은 우선 현재 리스계약을 주의 깊게 평가해 적용여부를 판단하고 부채비율에 증가에 따른 영향을 최소화할 것을 당부하고 있다. 아울러 새로운 회계규정 적용까지 4개월밖에 남지 않은 만큼 선사와 해양금융공사를 비롯한 선박금융기관 간 적극적인 소통이 필요하다는 지적이다.

윤희성 KMI 해운빅데이터연구센터장은 "선사와 선박금융기관이 규정 변화의 영향을 정확하게 평가하고 사전에 조율함으로써 어려운 시기에 원치 않는 결과를 초래하는 일이 없어야 할 것"이라며 "선사와 선박금융기관이 머리를 맞대고 고민해야 할 때"라고 말했다.

I . ISSUE & TREND

3. 춤추는 유가에 세계 해운업계 '곡소리'

해운업계가 또다시 실적악화 공포로 전전긍긍하고 있다. 지난 2 분기 국제유가가 들썩이면서 세계 10 위권 내 컨테이너선사들이 줄줄이 영업손실을 기록했다. 국적 제 1 선사인 현대상선도 13 분기째 적자를 기록하는 등 세계 해운업계가 유류비 인상에 따른 영업채산성 악화로 신음하고 있다.

지난 16 일 해운업계에 따르면 세계 5 위 컨테이너선사인 독일 하파그로이드는 지난 2 분기 영업이익이 2,500 만유로(322 억원)로 전년 동기보다 58% 감소했다. 같은 기간 매출액은 28 억 1,000 만유로(3 조 6,138 억원)로 15% 늘었으나 6,700 만유로(862 억원)의 순손실을 내며 적자전환했다.

세계 6 위 컨테이너선사인 일본 오션네트워크익스프레스(ONE)는 지난 달 말 1 분기보고서를 통해 1 억 2,000 만달러(1,356 억원)의 순손실을 기록했다고 밝혔다. 일본은 4 월에 회계연도를 시작해 1 분기(4~6 월)가 1 월 회계연도를 주로 시작하는 한국의 2 분기와 시기적으로 겹친다. ONE 은 일본 3 대 해운사가 하나로 뭉쳐 올 4 월부터 본격적인 서비스를 시작했다. 통합 초기 업무혼선 등으로 수익성이 부진했다는 게 ONE 의 설명이다.

현대상선과 대만 국적선사인 양밍도 실적 악화를 피해가지는 못했다. 세계 8 위 컨테이너선사인 양밍 역시 1 억 2,400 만달러(1,401 억원)의 순손실을 기록했다. 매출액은 지난해 같은 기간보다 1% 늘었지만 손실규모는 10 배가량 확대됐다. 한진해운 파산 이후 지난해 11 위로 올라선 현대상선은 2 분기 1,998 억원으로 13 분기째 적자를 이어갔다. 같은 기간 당기순손실은 2,427 억원으로 전년동기(1,281 억원)보다 손실폭이 늘었다.

국내외 컨테이너선사들이 너나할것 없이 적자를 기록한 것은 유류비 상승을 운임 인상으로 연결시키지 못한 결과로 분석된다. 해운업계에 따르면 국제유가 상승으로 선박용 벙커 C 유가 지난해 같은 기간보다 20% 이상 급등했다. 해운업은 유류비가 원가에서 차지하는 비중이 20% 안팎이다. 해운처럼 유류비가 원가에서 차지하는 비중이 높은 항공업의 경우 유류할증료를 부과하는 방식으로 대응이 가능하지만, 해운업은 이마저도 어렵다. 공급과잉으로 운임 협상의 주도권이 사실상 화주에게 넘어가 유류비 인상분을 선사들이 울며 겨자 먹기로 떠안고 있는 실정이다. 국제유가가 들썩이는 상황에서 컨테이너선 운임이 10% 이상 떨어진 것도 이런 이유다.

I . ISSUE & TREND

문제는 이런 분위기가 하반기 내내 이어질 가능성이 높다는 점이다. 최근 미국의 원유 재고량 증가로 국제유가가 배럴당 60 달러 중반대로 내려왔지만, 중동지역 정세 불안으로 불확실성이 연말까지 지속될 것으로 보인다. 여기에 미국과 중국간 무역전쟁으로 인한 물동량 감소에 대한 우려와 해운사 내부 공급과잉 지속 등도 하반기 전망을 불투명하게 하는 요인으로 꼽힌다.

일각에서는 대외환경 악화로 인해 현대상선이 세계 해운 시장 내에서 설자리가 좁아질 것이라는 우울한 전망도 제기한다. 세계 주요 선사들이 지난해 2 분기부터 물동량 증가와 운임 상승으로 흑자전환하는 등 개선 조짐을 보인데 반해 현대상선은 2015 년 2 분기 적자전환 이후 매분기 영업손실을 기록 중이다. 한진해운 파산사태를 계기로 화주들이 운임경쟁력 뿐만 아니라 해운사의 재무건전성도 간간히 따지고 있는 만큼 거래선을 늘리기 위해서는 적자 탈출이 시급하다는 지적이다.

4. "국제油價 내년말 100 달러 시대 온다"

'내년 말 유가 100 달러 시대가 다시 온다'는 전망이 잇따라 나오고 있다. 지난 4 년간 이어져 온 저유가 시대가 끝나면 에너지의 90% 이상을 해외 수입에 의존하는 우리 경제는 큰 타격이 우려된다. 저유가 시대에 소홀히 했던 해외 자원 개발 사업 등 에너지 안보에 대한 대책 마련이 필요하다는 지적이 나온다.

▣저유가 시대 투자 감소가 원인

국제 유가가 100 달러를 찍은 건 4 년 전이 마지막이었다. 2014 년 9 월 8 일 런던 시장에서 브렌트유가 배럴당 100.2 달러를 기록한 이후 유가는 한때 30 달러 선까지 떨어졌다가 올 들어 30% 이상 상승하며 지난달 월평균 72 달러 선까지 치솟았다.

최근 전문 기관들은 내년 말 유가가 100 달러를 넘을 거란 전망을 잇따라 내놓고 있다. 미국 투자은행(IB) 모건 스탠리는 "공급 부족 등으로 브렌트 가격이 2020 년 초 90~105 달러에 이를 것"이라고 전망했다. 시장조사업체 에너지 애스펙트의 비렌드라 초한 애널리스트도 "내년 말 공급 부족으로 유가가 100 달러 이상으로 오를 수 있다"고 말했다고 월스트리트저널(WSJ)이 최근 보도했다.

'유가 100 달러 시대' 전망의 근거는 공급 부족이다. 노르웨이 에너지 컨설팅 업체 리스타드 에너지는 "매년 석유 수요는 330 억 배럴 증가하는 반면, 올해 신규 투자로 늘어나는 공급량은 200 억 배럴 정도에 그쳤다"며 "이르면 내년 말 공급 부족 사태가 올 수 있다"고 전망했다.

I . ISSUE & TREND

저유가 시대에 신규 유전 개발 투자가 줄어든 게 공급 부족을 초래했다. 국제에너지기구(IEA)에 따르면 석유 산업 투자액은 2015 년과 2016 년 2 년 연속 한 해 25%씩 감소했다. 2017 년에는 투자액이 2016 년 수준을 유지하는 데 그쳤고, 올해는 유가가 30% 급등했음에도 투자액은 소폭 증가에 그칠 전망이다. 이 때문에 연평균 석유 생산은 2016 년 6.3%, 2017 년 5.7%씩 감소했다.

미국의 셰일 석유 증산이 유가 상승을 제어할 거란 전망도 있다. 하지만 셰일 석유 증산은 송유관 병목현상과 생산비 증가, 생산성 하락으로 발목이 잡히고 있다. 가장 큰 문제는 송유관 부족이다. 미 에너지정보청(EIA)에 따르면, 미 최대 셰일 유전 퍼미안 분지에는 시추를 마쳤지만 석유 생산에 들어가지 못한 유정이 3,203 개에 이른다.

■미국의 이란 제재로 더 빨리 급등할 수도

국제정치적 요인도 작용하고 있다. 도널드 트럼프 미국 대통령이 이란 핵협정을 파기하고 이란 제재를 복원한 게 가장 큰 불안 요인이다. 미국은 오는 11 월 제재 복원 이후 이란과의 원유 거래 시 미국의 세컨더리 보이콧 대상이 될 것이라고 경고했다. 세컨더리 보이콧은 미 정부가 이란·북한 등 제재 대상국과 거래하는 제 3 국 정부·기업·은행·개인 등에 대해 국제 거래·금융거래 등을 제재하는 것을 말한다.

이란은 석유수출기구(OPEC) 내 3 위 산유국이다. 미국 인프라캡 MLP 펀드는 "이란산 원유에 대한 제재가 부활하면 유가가 최소 배럴당 5~10 달러 정도 오를 것"이라고 전망했다. 현재 배럴당 70 달러인 원유 가격이 11 월 이후엔 80 달러대로 치솟을 것이란 얘기다.

이란산 원유 수입 제재는 우리나라에도 '발등의 불'이다. 우리나라의 이란산 원유 수입량은 지난해 1 억 4,787 만 배럴(약 8 조원)로, 전체 원유 수입의 13%를 차지했다. 정부는 현재 미국 정부를 상대로 "이란산 원유 수입 제재에서 예외를 인정해달라"고 설득하고 있지만 전망은 불투명하다.

전문가들은 고유가 시대에 대비해 '에너지 안보'를 확보하기 위한 대책 마련이 필요하다고 지적한다. 손양훈 인천대 교수는 "우리나라는 고유가 시대에 비싼 값에 해외 유전을 매입했다가 유가가 떨어지자 '총체적 부실'이라며 사실상 손을 떼버렸다"며 "고유가 시대가 다시 오면 안정적 에너지원 확보가 가장 중요한 국가적 어젠다가 될 것"이라고 말했다.



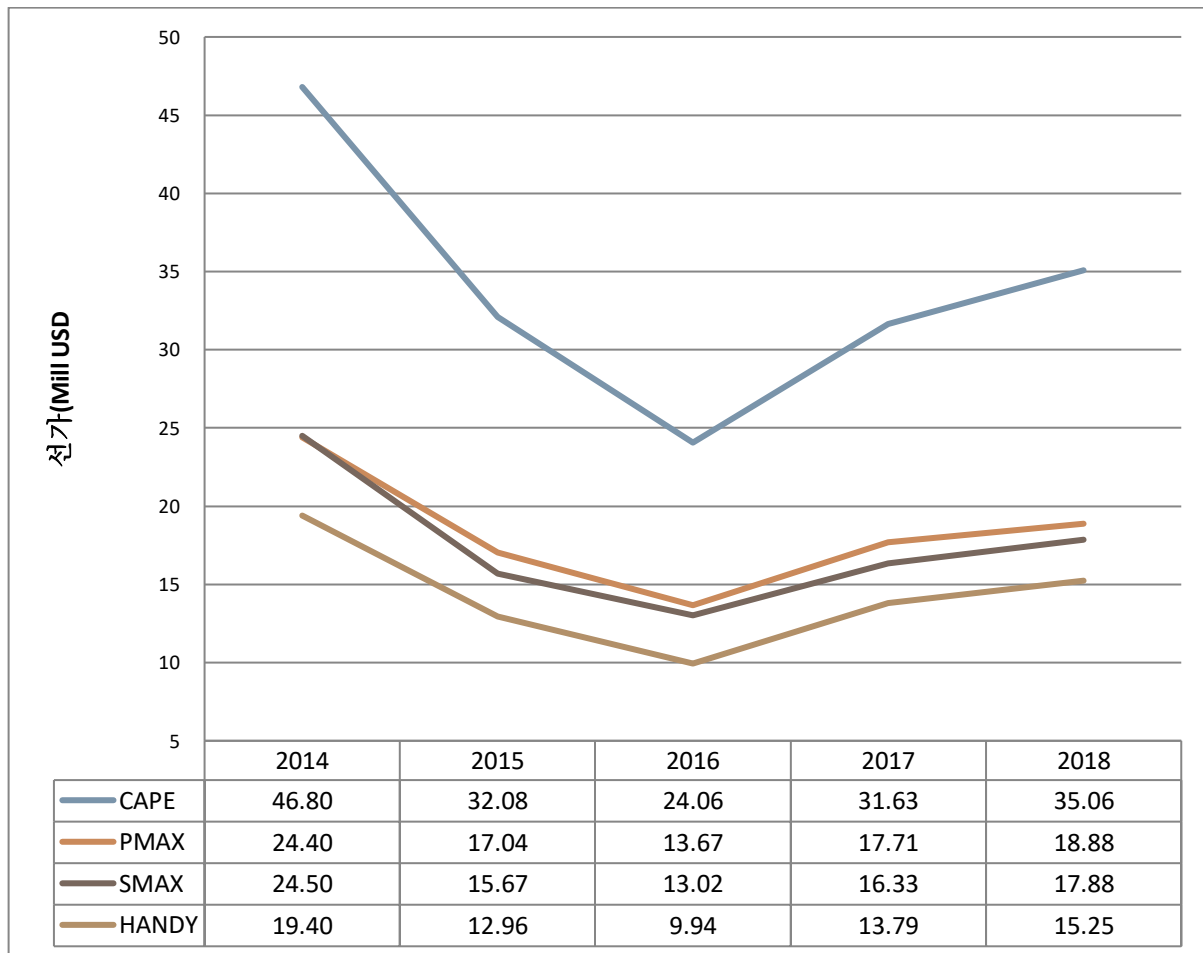
II . BULK CARRIER

(◆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	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)

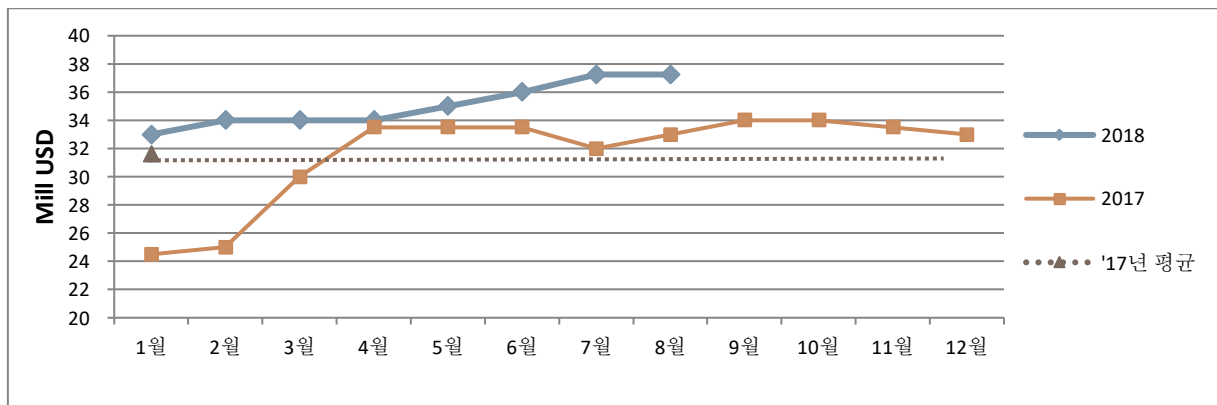




II . BULK CARRIER

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	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	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	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	

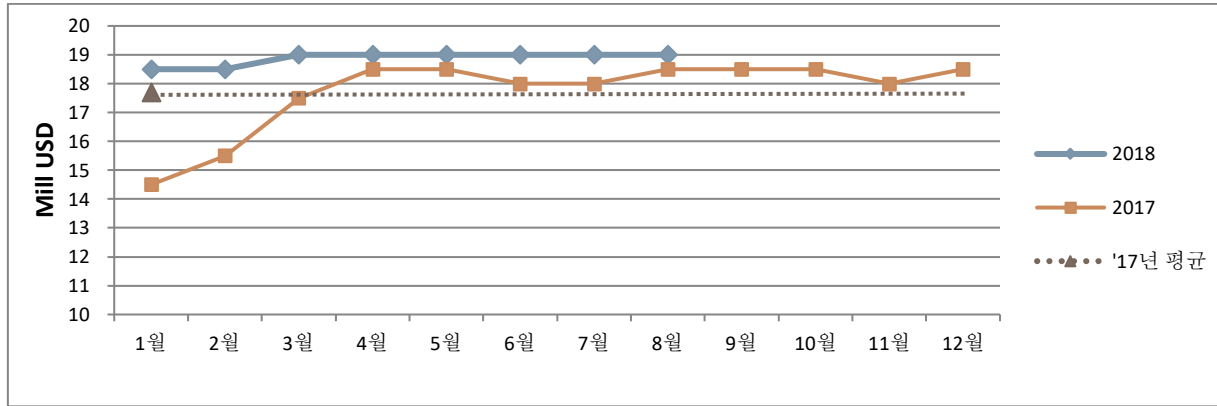
□ Cape



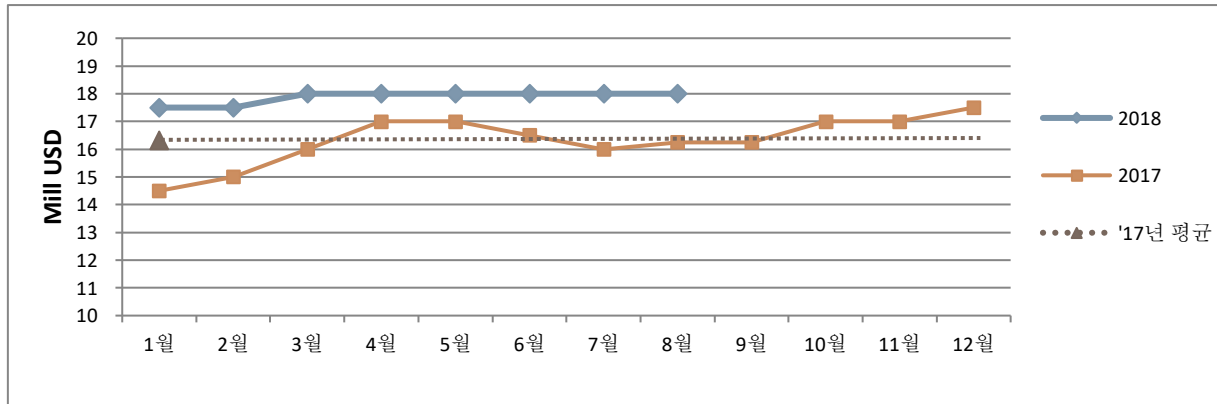


II . BULK CARRIER

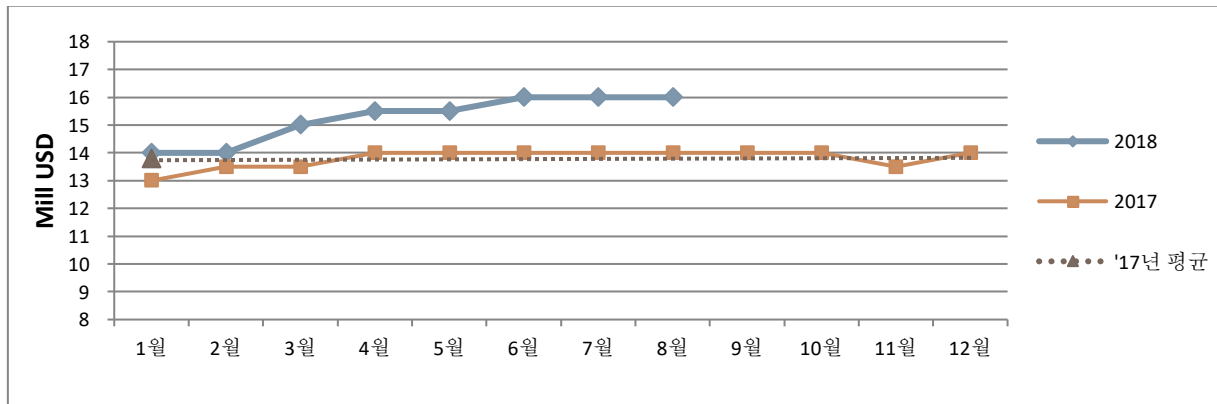
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	FIVE STARS FUJIAN	179,764	2009	JAPAN	B&W		24.9	Undisclosed buyer, online auction sale
BC	TEN JIN MARU	98,681	2011	CHINA	B&W		21	Undisclosed buyer
BC	OCEAN LIBRA	81,564	2013	CHINA	MITSU		17.5	
BC	OCEAN SCORPIO	81,564	2013	CHINA	MITSU		17.5	Undisclosed buyer
BC	OCEAN VIRGO	81,564	2013	CHINA	MITSU		17.5	
BC	EM CRYSTAL	57,700	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	12.2	Chinese buyer
BC	NAUTICAL AVENTURIN	56,969	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	13.5	Undisclosed buyer
BC	GLORIA ISLAND	28,401	2012	JAPAN	B&W	C 4x30T	10.3	Greek buyer (Order Shipping)



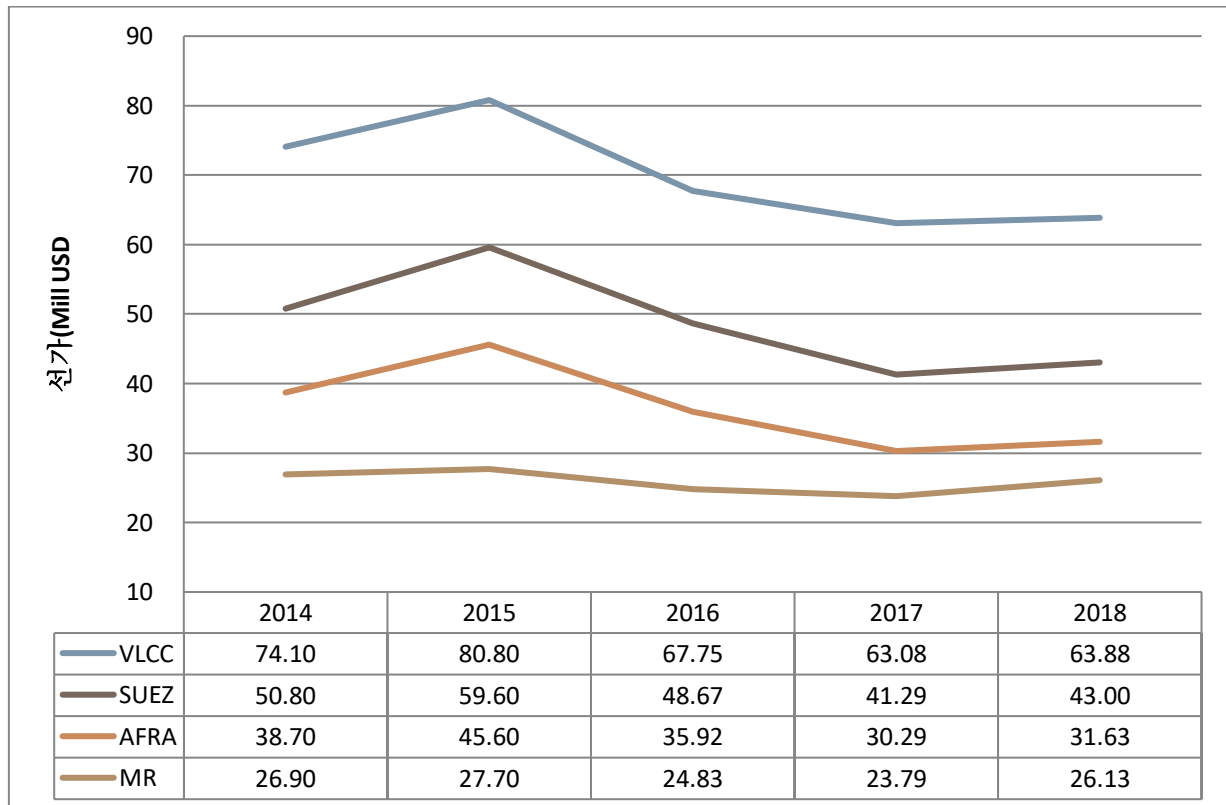
III. TANKER

(◆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	26.13
	2.48%	2.97%	-10.35%	-4.19%	9.81%
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 : %)

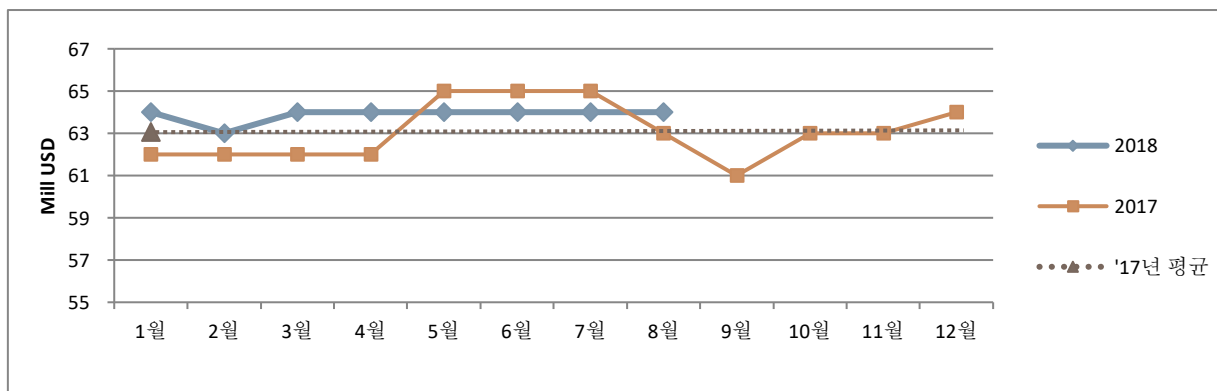




III. TANKER

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	26.00		26.13
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.8%		-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%	7.0%	11.5%	10.6%		9.8%
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	

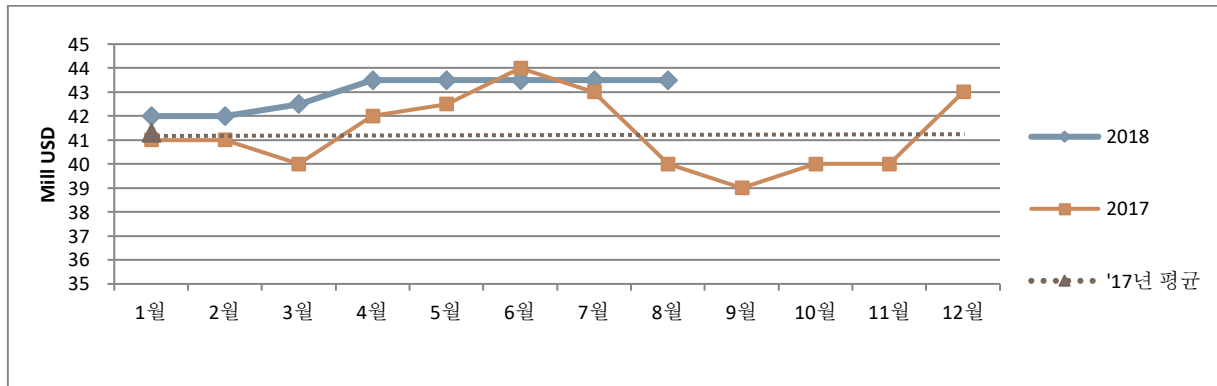
VLCC-310K



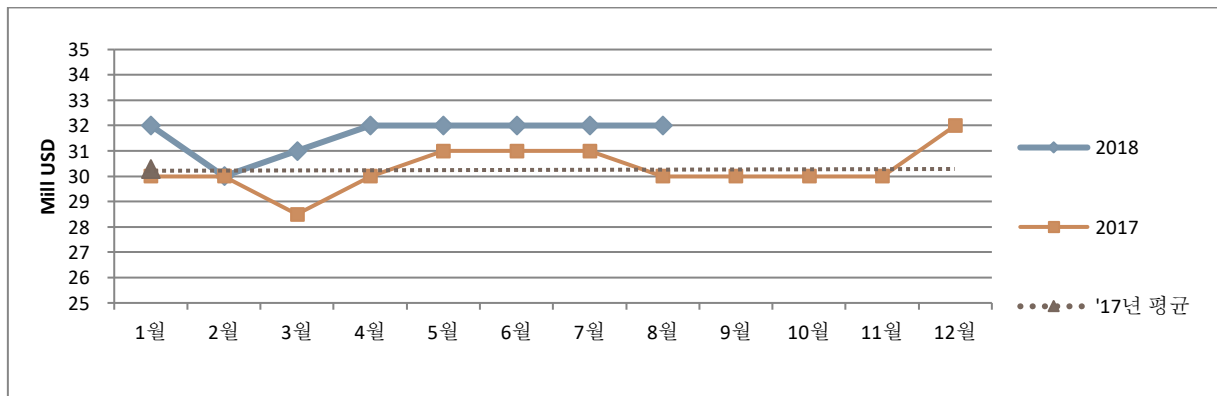


III. TANKER

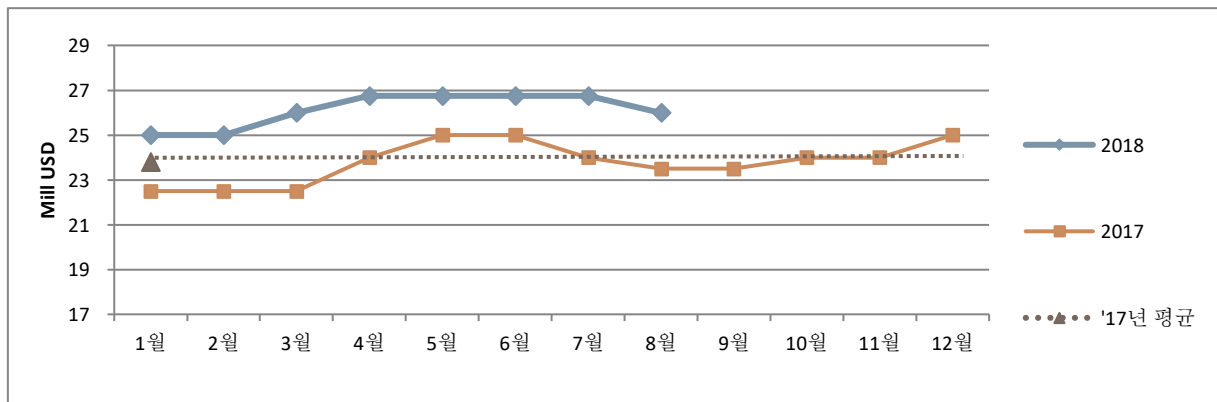
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	SHANGHAI	320,000	2015	CHINA	B&W		51	Greek buyer
TANKER	KAZAN	115,727	2003	KOREA	B&W		9.5	Greek buyer
OIL/ CHEM	PTI PHOENIX	51,288	2007	KOREA	B&W		12.5	Undisclosed buyer
OIL/ CHEM	HIGH LOYALTY	49,990	2015	KOREA	B&W		28.5	Japanese buyer, incl 10 yrs BBC BB

2) CONTAINER, REEFER, ETC

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

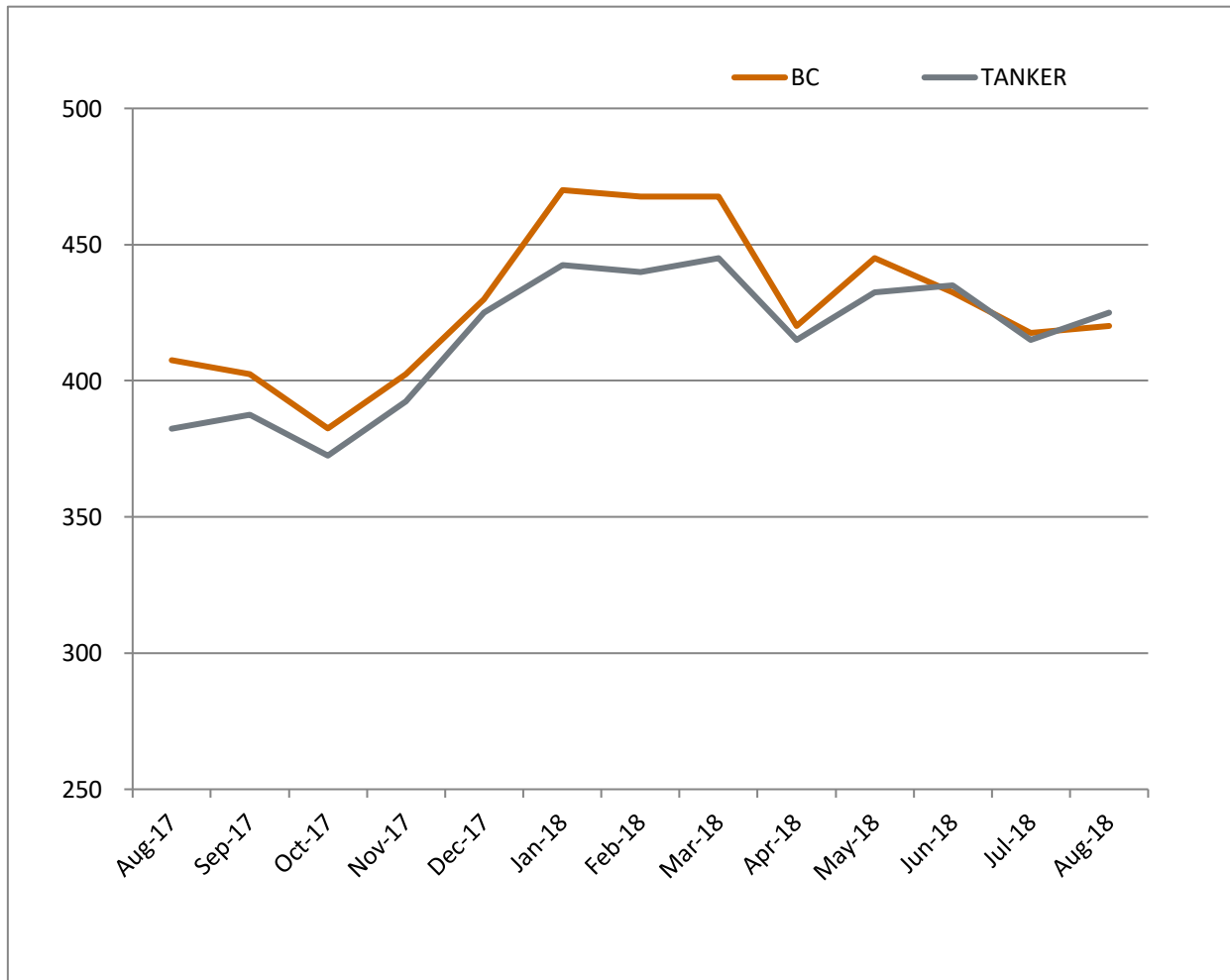


IV. DEMOLITION

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%	431.25	18.1%	382.50	425.00	2.4%	11.1%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	442.50	19.3%	407.50	420.00	0.6%	3.1%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



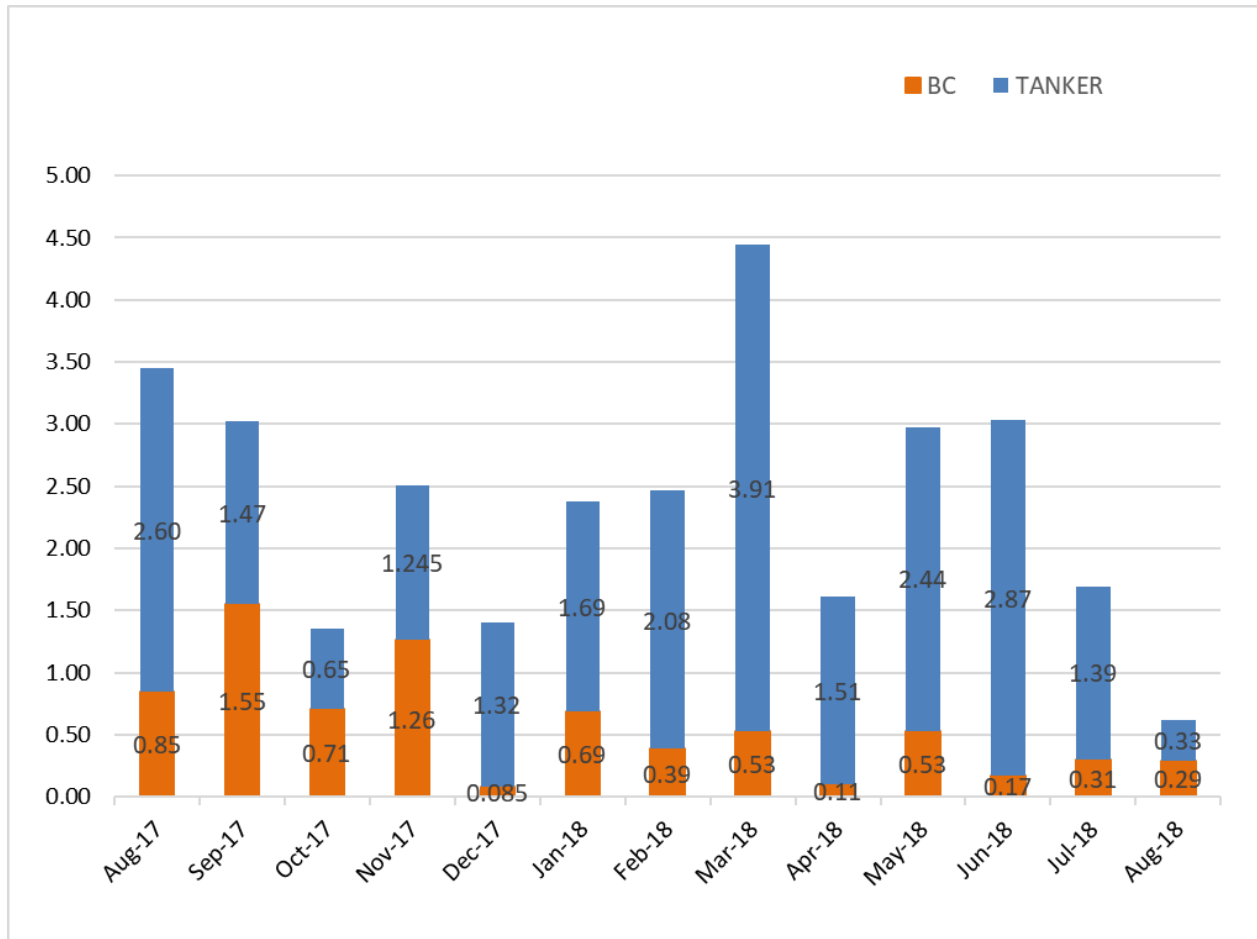


IV. DEMOLITION

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%	140	123.9%	2.60	21	0.33	-87.5%	6	-71.4%
BC	11.74	292	3.00	25.6%	76	26.0%	0.85	28	0.29	-65.6%	8	-71.4%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

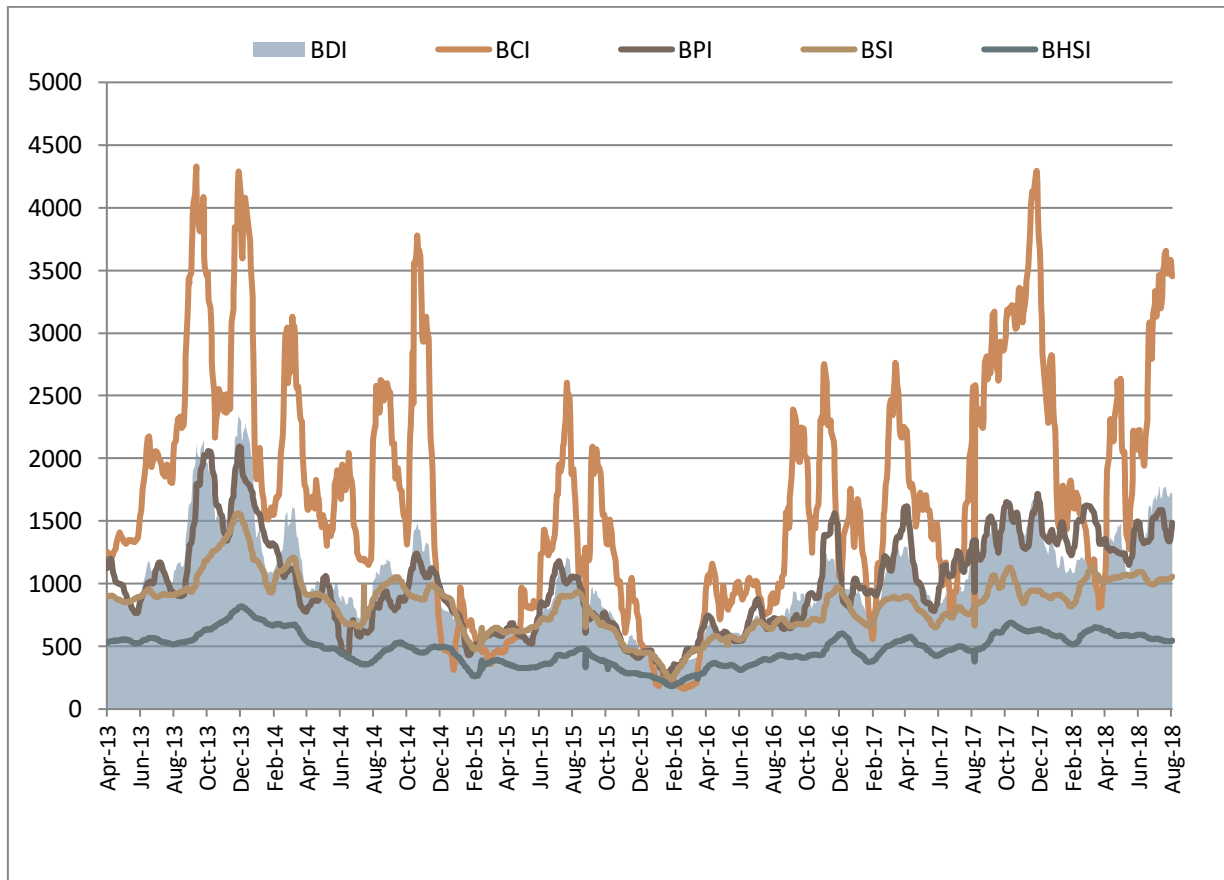
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	WINNING BROTHER	185,777	21189	1995	JAPAN	B&W	445	Full sub-conti option
LNG	WEST ENERGY	68,122	30520	1976	FRANCE		455.25	Delivery under tow, incl. high Nickel content
TANKER	BAHAMAS SPIRIT	107,621	16616	1998	JAPAN	SULZ	420	INDIA, Green Recycling



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-08-17	2018-08-10	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1723	1691	▲32.00	2337	290
BCI	3454	3480	▼-26.00	4329	161
BPI	1485	1339	▲146.00	2096	282
BSI	1056	1039	▲17.00	1562	243
BHSI	545	542	▲3.00	821	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	454.00	▼-13.50	411.50	▼-11.00	413.50	▼-6.00
IFO180	489.00	▼-10.50	454.00	▼-8.00	472.00	▼-10.00
MGO	656.50	▼-1.50	621.00	▼-1.00	668.50	▼-58.50

❖ 기준일 : 8 월 17 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-08-17	2018-08-10	CHANGE
미국 달러	1130.70	1117.90	▲12.80
일본 엔(100)	1019.02	1005.62	▲13.40
유로	1285.89	1287.60	▼-1.71
중국 위안	163.53	163.78	▼-0.25

❖ 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