

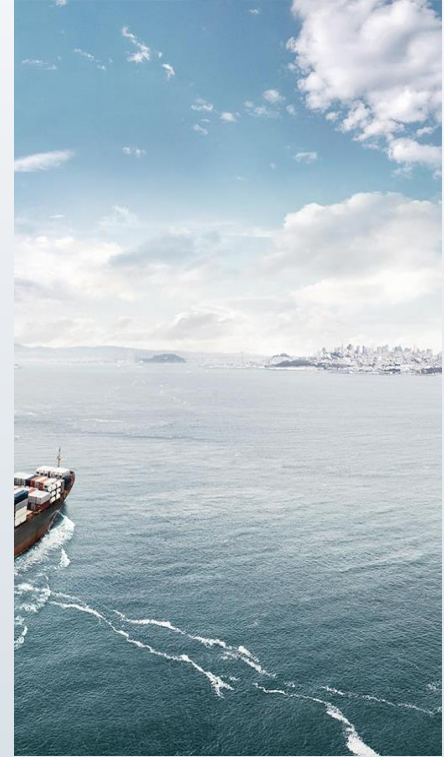


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.214

Updated Aug 28, 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	5
- BC Sales Report	
Tankers	9
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	13
Key Indicators	16
Contact Information	18

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

I . ISSUE & TREND

1. 中 코스코, 佛 CMA CGM 제치고 선복량 세계 3 위 올라

견고했던 세계 해운시장 빅 3 구도가 깨졌다. 중국 선사 코스코(COSCO)가 프랑스 선사 CMA CGM 을 밀어내고 세계 3 위로 올라섰다. 지난 21 일 프랑스 해운분석기관 알파라이너에 따르면 코스코는 이날 기준 선복량 281 만 TEU(점유율 12.5%)로 CMA CGM(264 만 TEU)를 제치고 세계 3 위다.

코스코는 합병 전 4 위를 유지해왔다. 순위로는 한 단계 상승에 불과하지만 10 년 넘게 이어져온 유럽 빅 3(덴마크 머스크, 스위스 MSC, CMA CGM) 체제를 깨뜨렸다는 점에서 그 의미가 크다. CMA CGM 은 2005 년 9 월 자국 선사 델마스(DELMAS)를 인수하며 기존 4 위에서 대만의 에버그린을 제치고 3 위로 뛰어올랐다. 이후 약 13 년 동안 머스크, MSC, CMA CGM 구도는 계속됐다.

하지만 코스코가 2016 년 초 CSCL(차이나쉬핑컨테이너라인)과 합병, 6 위에서 4 위로 뛰며 빅 3 를 위협하더니 최근 홍콩 선사 OOCL 인수를 마무리 지으며 결국 3 위로 올라서게 된 것이다. 코스코의 OOCL 인수는 미·중 무역전쟁으로 승인이 지연되기도 했다. 코스코는 지난해 7 월 OOCL 의 지분 68.7%를 총 63 억달러(약 7 조 3,000 억원)에 인수하기로 합의했다. 지난 6 월말 중국의 독점금지 당국은 코스코의 OOCL 인수를 승인했고 유럽 등 주요 국가의 독점금지 당국에서도 인가가 나왔지만 미국에서만 승인이 지연됐다. 코스코측은 6 월 말까지 OOCL 매수와 관련된 모든 행정조치를 완료하는 것을 추진했지만 미국 정부는 국가 안전 보장상의 우려 등을 이유로 승인을 하지 않았다.

알파라이너는 미·중 무역 갈등이 해결되기 전까지 코스코의 OOCL 인수에 대한 승인이 지연돼 올해 안으로는 불가능할 수 있다고 예측하기도 했다. 미국에서 승인이 지연된 이유는 OOCL 이 북미 서안 롱비치항에서 보유하고 있는 컨테이너 터미널인 LBCT 터미널과 관련된 이슈가 남아 있기 때문이다. 미국 주요 컨테이너 항만에 소재하는 반자동화 터미널을 중국 국영선사가 취득하는 것에 대해 미국은 안보상의 측면에서 반대했다. 결국 코스코는 LBCT 운영권을 제 3 자에 매각하는 조건을 내걸어 지난달 승인을 받아냈다.

세계 선사들이 인수합병(M&A)로 몸집을 키우는 것과 달리 한국의 경우 세계 7 위 선사였던 한진해운 파산으로 현대상선이 우리나라 최대 원양 컨테이너선사가 됐지만 현재 선복량은 41 만 TEU 로 11 위(점유율 1.8%)에 그친다. 6 월 세계 10 위에 올랐지만 2 개월 만에 11 위로 밀려났다. 고려해운 14 만 TEU(13 위), SM 상선 8 만 3,000TEU(19 위)를 기록 중이다.

I . ISSUE & TREND

여기에 코스코의 선복량이 대폭 늘어나면서 상위 7대 선사들의 시장 지배력은 더욱 높아지게 됐다. 현재 상위 7대 선사들의 시장 점유율은 75.7%로 코스코와 OOCL 합병 전인 지난 6월 73.3%와 비교해 2.4%포인트 올랐다. 특히 에버그린은 발주잔량이 50만 TEU(74척)에 달해 선박이 모두 인도될 경우 선복량 160만 TEU 대 선사로 거듭난다. 에버그린과 8위 선사 양밍과의 합병설도 꾸준히 제기되고 있다. 현대상선의 발주잔량이 38만 8,000TEU로 에버그린에 이어 세계 2위지만 선박이 모두 인도돼도 100만 TEU에 미치지 못한다.

해운업계 관계자는 "중국이나 일본의 통합은 정부 지원은 물론 선사 간 시너지 효과가 분명했다"며 "우리나라의 경우 배 한척으로 운영하는 선사가 많다. 규모 확대도 중요하지만 근해선사들의 통합을 통한 구조조정 역시 함께 논의해봐야 한다"고 말했다. 또다른 관계자는 "일본처럼 자국선사 적취율이 높지 않은 우리나라는 선사 간 협력이 더욱 중요하다"며 "노선 구조조정뿐만 아니라 화주와의 협력을 이끌어 낼 수 있어야 한다"고 강조했다.

2. 머스크해운, 세계 최초로 컨테이너 화물선 북극해 항해

덴마크 해운기업 AP 몰러-머스크는 극동아시아에서 북극해를 통해 유럽으로 컨테이너 화물선을 세계 최초로 운항할 계획이라고 지난 23일(현지 시간) 밝혔다.

새로 건조한 '벤타 머스크'는 다음달 러시아 블라디보스토크를 출발해 베링해협을 지나 다시 러시아 상트페테르부르크로 돌아오는 시운전에 착수한다. 머스크는 성명에서 이번 시험 운항에 대해 "컨테이너 화물선이 지금까지와는 다른 미지의 항로를 탐색하여 데이터를 모으는 데 목적이 있다. 현재로서는 북극해를 지나는 항로는 정상 항로의 대안으로 생각치 않기 때문에 시범적으로만 운항한다"고 말했다. 벤타 머스크는 3,600여 개의 컨테이너를 탑재할 수 있다. 또 영하 25도 수역에서 항해할 수 있도록 설계되어 있다. 극한 환경에서 견딜 수 있도록 26명의 승무원이 특별한 훈련을 받았다.

지구 온난화로 인해 북극의 얼음이 녹고 있어 북극은 빠르면 금세기 중반에 대체 항로로서의 가능성이 제기되고 있다. 북극 항로는 다른 항로에 비해 거리가 짧아 비용을 크게 절감할 수 있을 것으로 해운업계는 보고 있다.

대형 선박이 북극으로 항해하는 경우 일반적으로는 러시아 원자력 쇄빙선이 수행해 2M 가까운 두께의 얼음을 부수면서 항해한다. 지난해 러시아 천연가스를 수송하는 유조선이 상선으로는 처음으로 쇄빙선의 도움없이 노르웨이에서 한국까지 최단시간에 도착하는 기록을 경신한 바 있다.

I . ISSUE & TREND

3. 글로벌 해운경쟁 지역항로로 확대

글로벌 해운선사들 사이에 벌어지고 있는 '치킨게임'이 역내 해운시장으로 확대되고 있다. 대륙간 서비스를 하던 원양선사들이 역내 시장에서 점유율을 더 높이려는 움직임을 보이면서 장금상선 등 아시아 역내시장에서 주로 서비스하던 국내 중견선사들의 경영환경도 악화되고 있다.

윤희성 한국해양수산개발원 해운빅데이터연구센터장은 21일 발행한 '주간 해운시장포커스'에서 글로벌 선사들과 항만운영업체들이 피더션을 추가 확보하고 있어 시장변화에 주목해야 한다고 주장했다. 피더션은 대형선박(모선)이 싣고 온 화물을 분산 운송하는 배다. 현대상선(모선)이 미국에서 화물을 싣고 부산항에 내리면 부산항에서 국내 항만이나 아시아 인근 국가 항만으로 운송하는 식이다.

공급과잉으로 해운업 전체가 흔들리고 있는 속에서도 머스크, MSC 등 선두업체들이 선박대형화를 주도하며 시장을 재편하고 있는데 이런 흐름이 역내 서비스 시장도 뒤흔들 수 있다는 우려도 커지고 있다. 한진해운은 글로벌 선사들의 치킨게임에서 탈락해 한국 경제에 큰 충격을 준 바 있다.

윤 센터장은 최근 있었던 세 가지 사건에 주목했다. 아랍에미리트(UAE)계 글로벌 터미널 운영업체인 DP 월드는 지난 7일 덴마크계 유럽역내 최대 피더션사인 유니피더의 지분 100%를 인수한다고 발표했다. 해운전문지 코리아쉬핑가제트에 따르면 DP 월드 술탄 아메드 빈 술라옴은 인수 배경에 대해 "초대형 선박의 증가로 허브터미널에서 고품질 운송 네트워크를 제공하는 게 중요해지고 있다"며 "유니피더는 이 분야에서 최고의 서비스를 갖추고 있어, 이를 지렛대 삼아 성장을 가속화할 것"이라고 밝혔다.

대만의 글로벌 선사 양밍과 에버그린도 피더션을 추가 확보하고 있다. 양밍은 최근 6M 길이 컨테이너 2,800개를 실을 수 있는 피더션 10척을 발주했다. 에버그린도 1,800TEU급 24척을 포함한 36척의 피더션을 용선하겠다고 발표했다.

양 센터장은 "원양선사들 사이에서 진행되던 규모의 글로벌 해운시장 경쟁이 역내 시장으로 확장되고 있다는 관점에서 분석하고 대응하는 게 필요하다"고 지적했다. 선사들이 원양항로 뿐만 아니라 지역선사로서 수익원을 다양화하기 위해 소형선을 활용한 근해나 피더사업에 나서고 있기 때문이다.

I . ISSUE & TREND

대륙간 서비스를 하던 대형선사들이 선박의 대형화와 선사간 인수합병을 통해 수익을 개선하려 했지만 효과를 보지 못하자 종합물류업으로 적극 진출하며 활로를 모색하는 흐름이다. 이렇게 되면 역내 시장도 '치킨게임'으로 휘말리게 된다. 경쟁을 계속하면 모두 죽지만 중간에 포기하면 패배하니까 물러설 수도 없는 경쟁으로 몰리게 된다는 것이다.

중형선사들은 이런 대형선사들의 움직임으로 이미 큰 위협을 느끼고 있다. 아시아 역내 해운서비스에 특화된 장금상선 관계자는 "양밍이나 에버그린이 확보하려는 선박규모는 피더선"이라며 "아시아 역내 시장에서 경쟁이 더 치열해질 수밖에 없다"고 말했다.



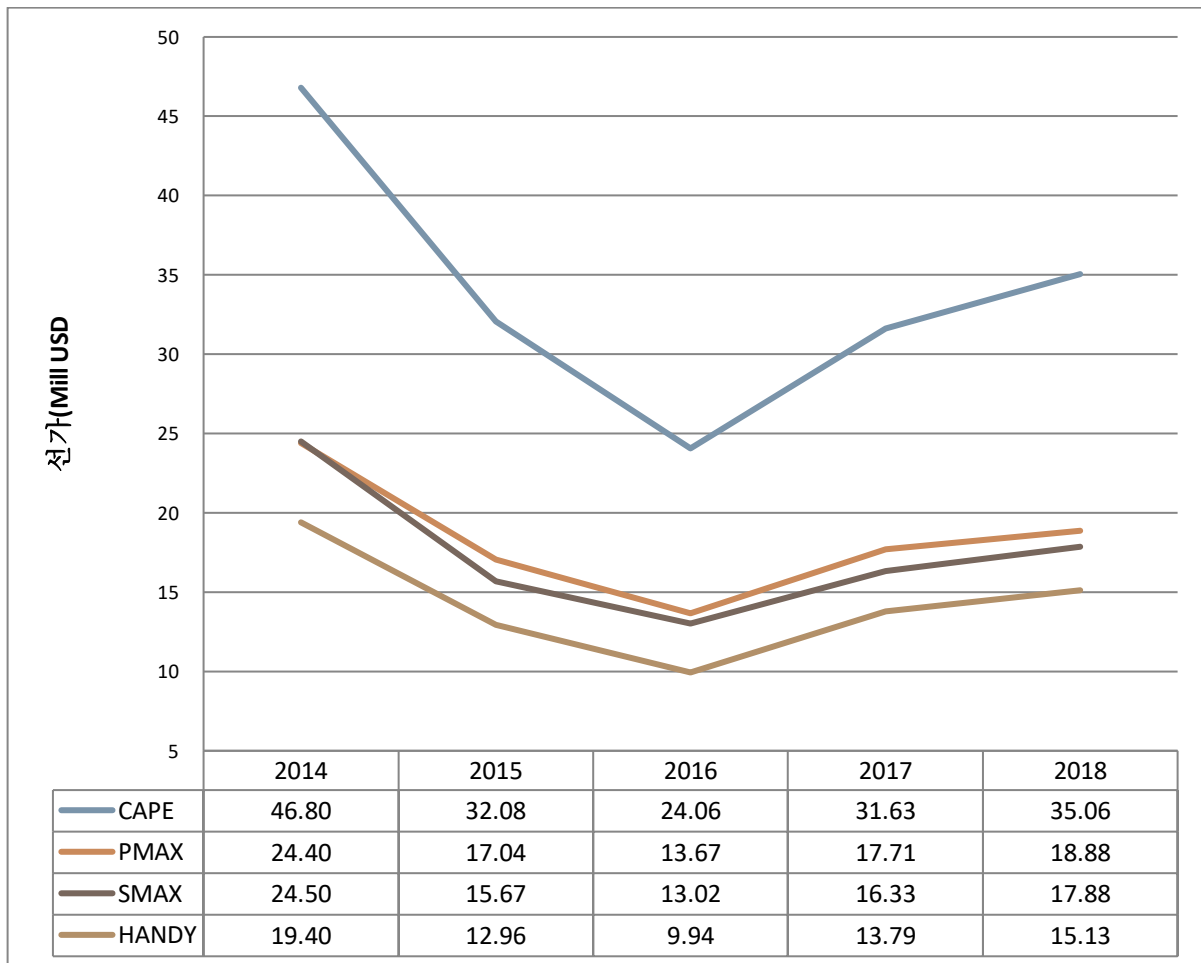
II . BULK CARRIER

(◆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	15.13
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.67%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

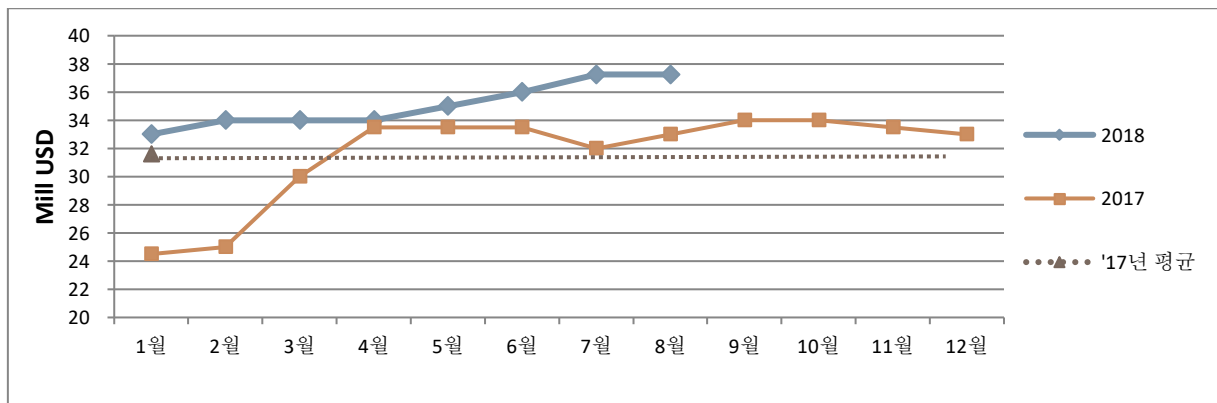




II . BULK CARRIER

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	15.00		15.13	
	전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	3.2%	3.2%	-6.3%		-	
	전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	14.3%	14.3%	7.1%		9.7%	
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	

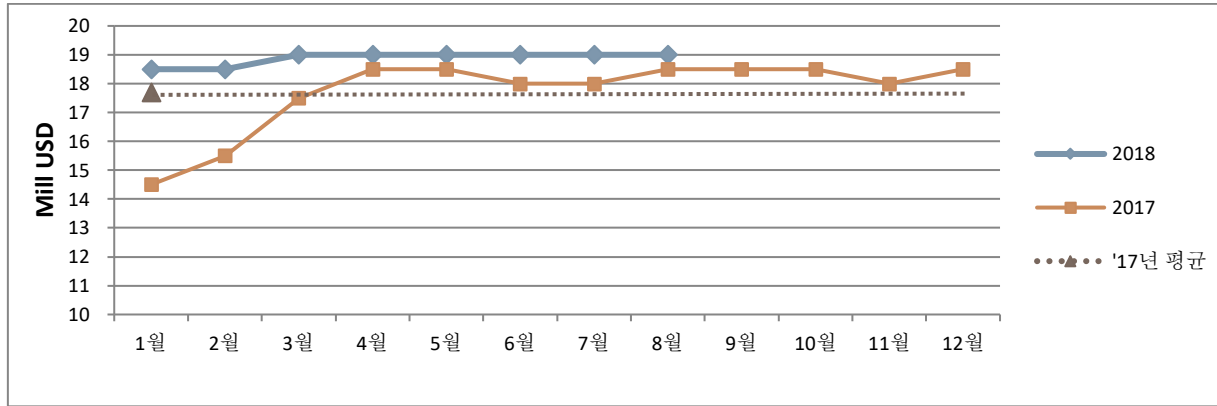
□ Cape



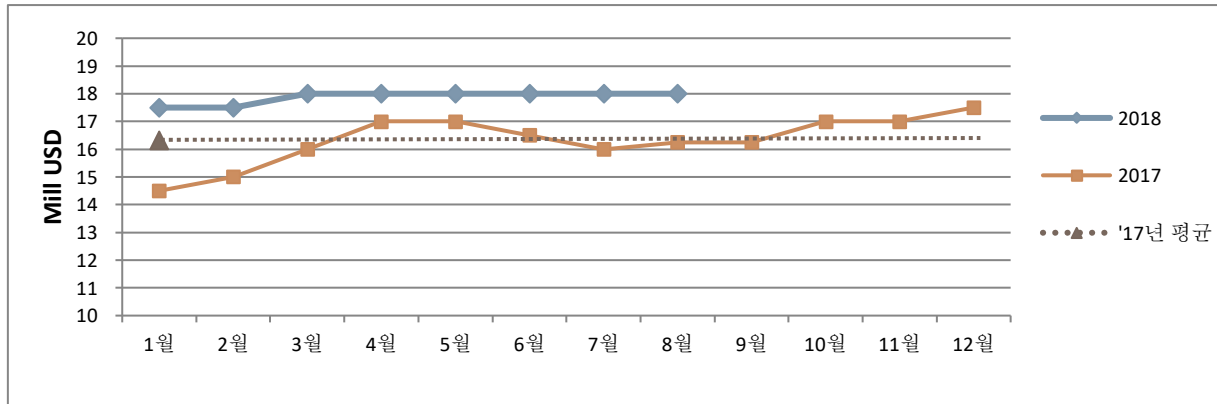


II . BULK CARRIER

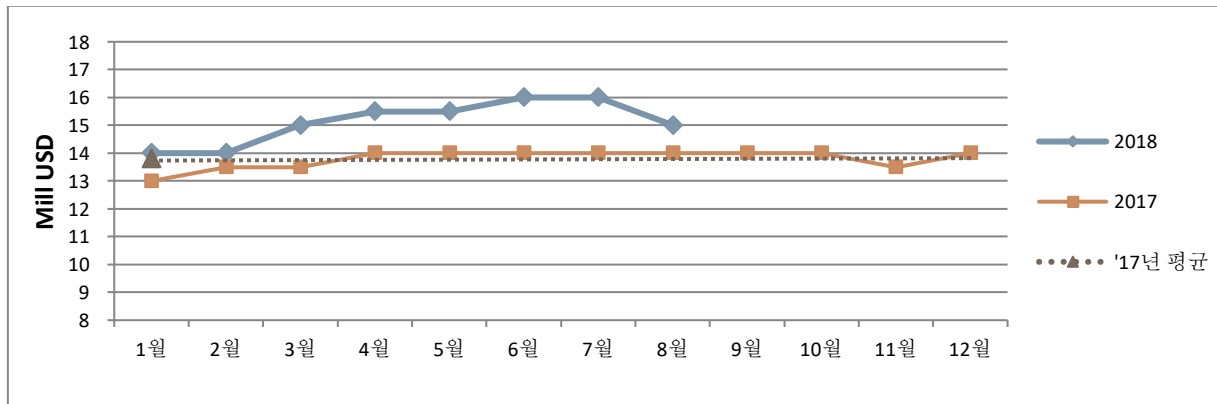
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy





II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	CPO OCEANIA	179,701	2010	KOREA	B&W		27.25	Undisclosed buyer
BC	OCEAN BROADEN	63,652	2013	CHINA	B&W	C 4x30t	15.8	Undisclosed buyer
BC	OCEAN GLORY	45,599	2000	JAPAN	B&W	C 4x30t	4.5	Chinese buyer
BC	NEWCHANG	38,800	2017	CHINA	WART	C 4x30t	18.9	Norwegian buyer
BC	GLOBAL ARC	33,438	2013	JAPAN	MITSU	C 4x30t	15	Japanese buyer
BC	BRIGHT RAINBOW	28,397	2013	JAPAN	B&W	C 4x30.7t	11.2	UK Bulker



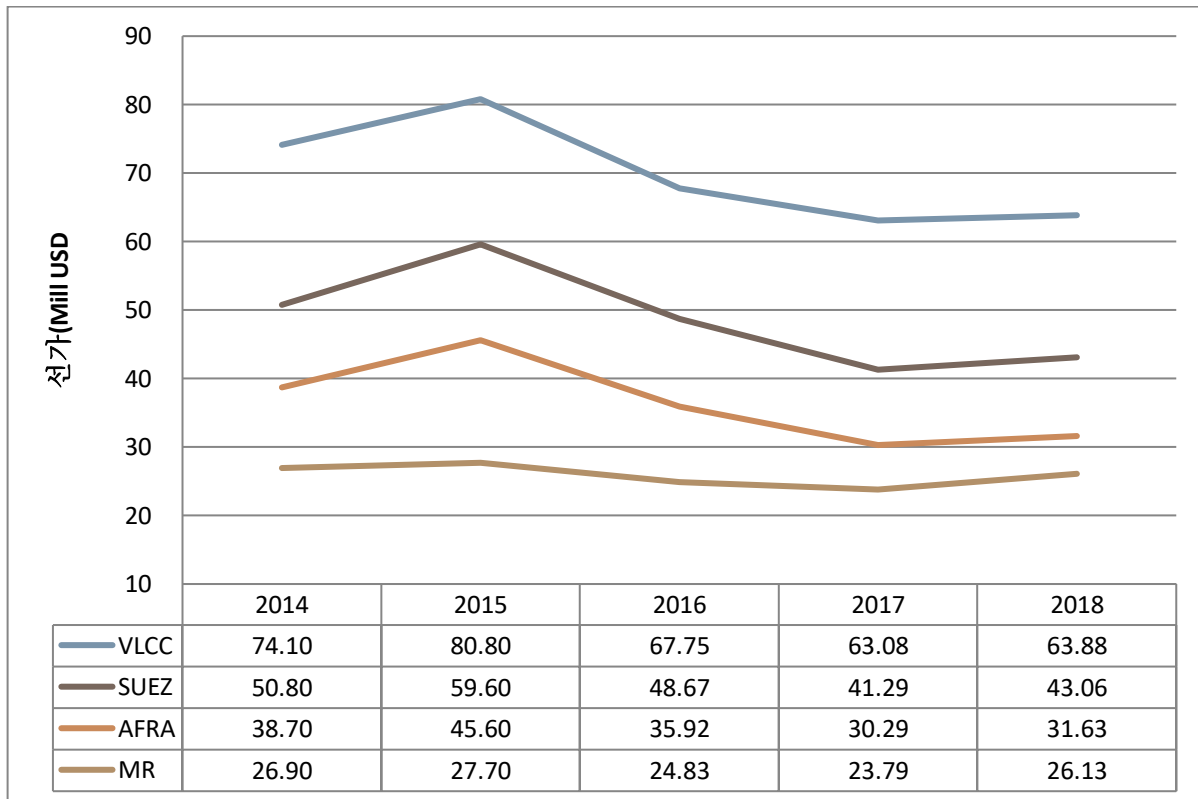
III. TANKER

(◆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	43.06
	27.00%	17.32%	-18.34%	-15.15%	4.29%
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 : %)

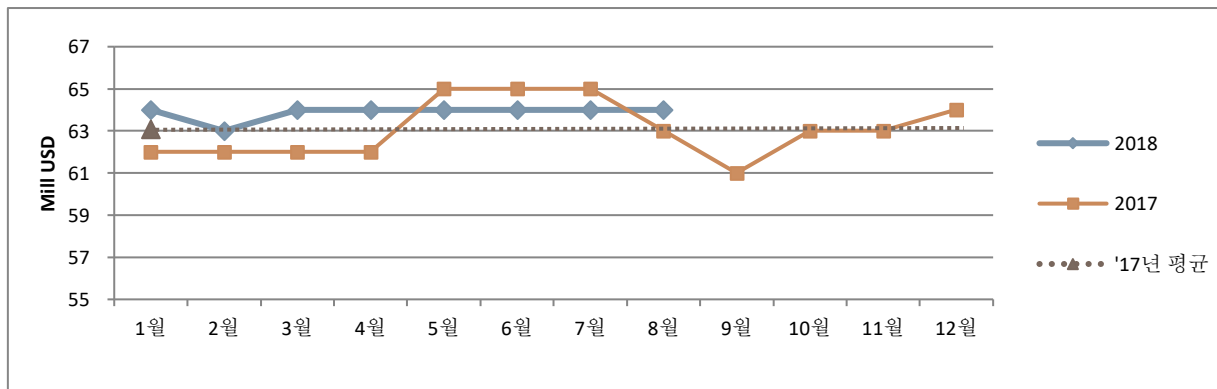




III. TANKER

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	44.00		43.06
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%		-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	1.2%	10.0%		4.3%
	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	

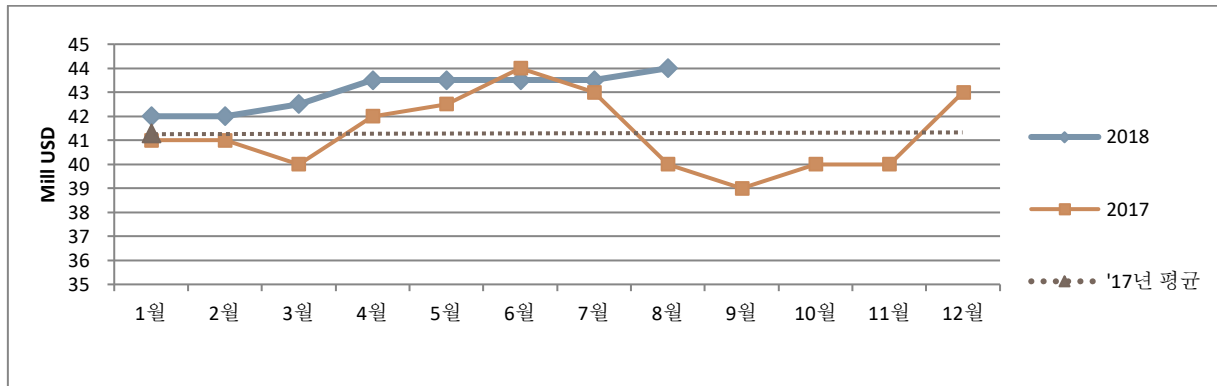
VLCC-310K



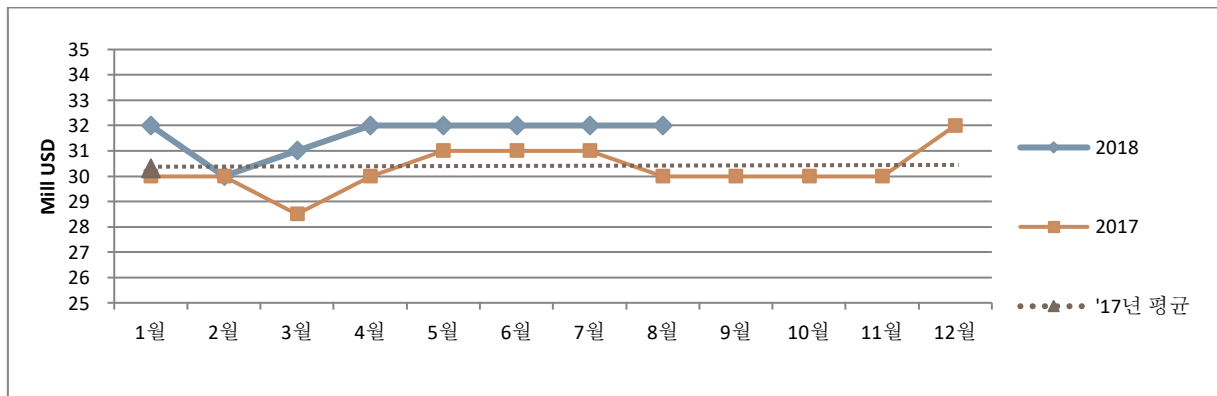


III. TANKER

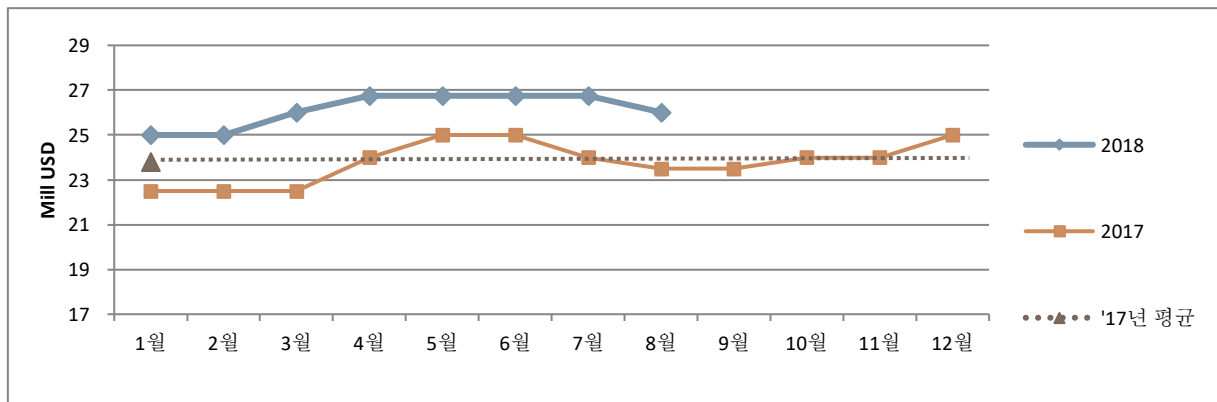
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K





III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	GLORY CRESCENT	105,405	2013	KOREA	B&W		24.5	Singapore buyer (AG Shipping)
TANKER	HIGH BEAM	46,646	2009	JAPAN	B&W		14.8	Undisclosed buyer
TANKER	TENACIOUS	3,590	2012	CHINA			1.3	Chinese Buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

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

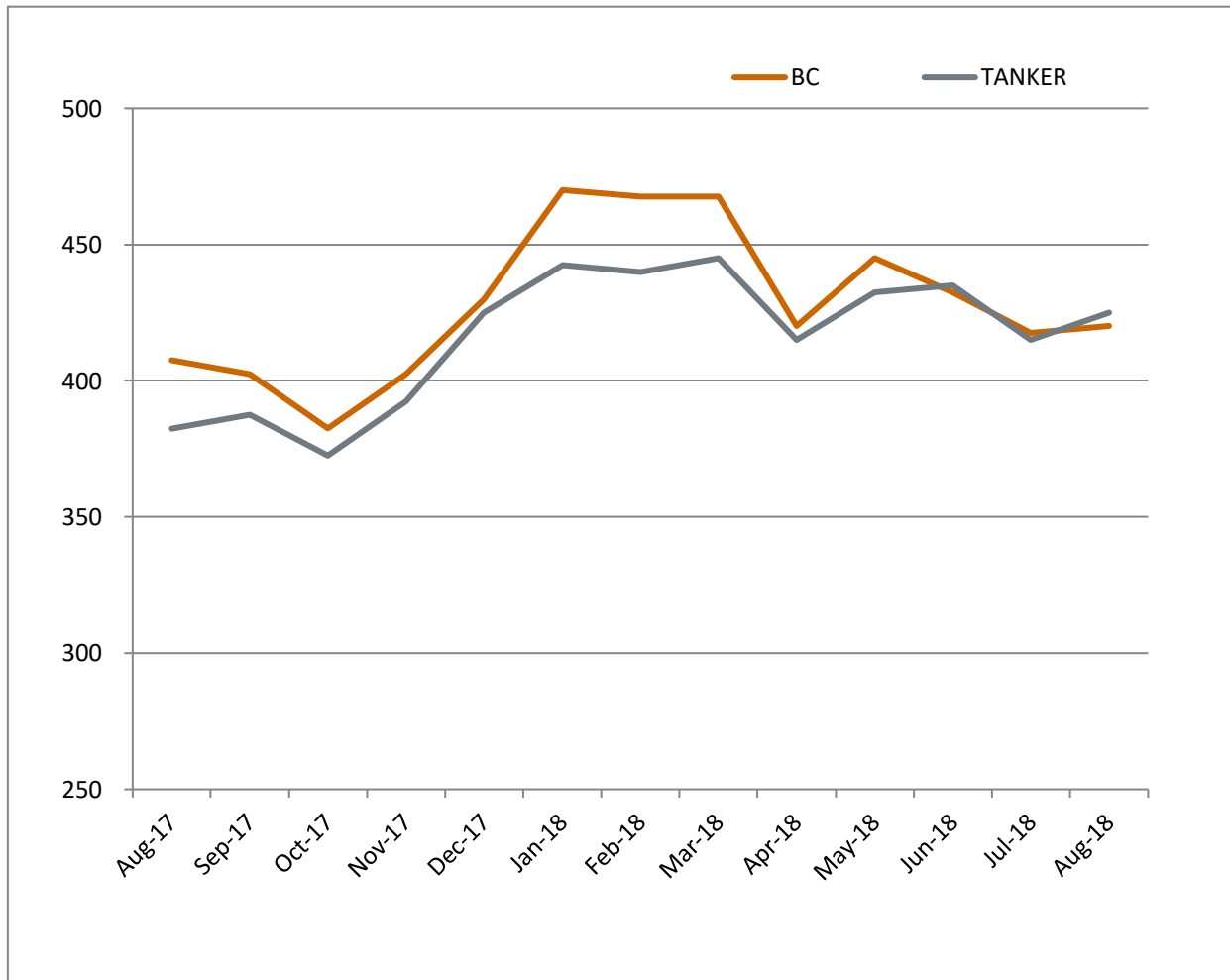


IV. DEMOLITION

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)



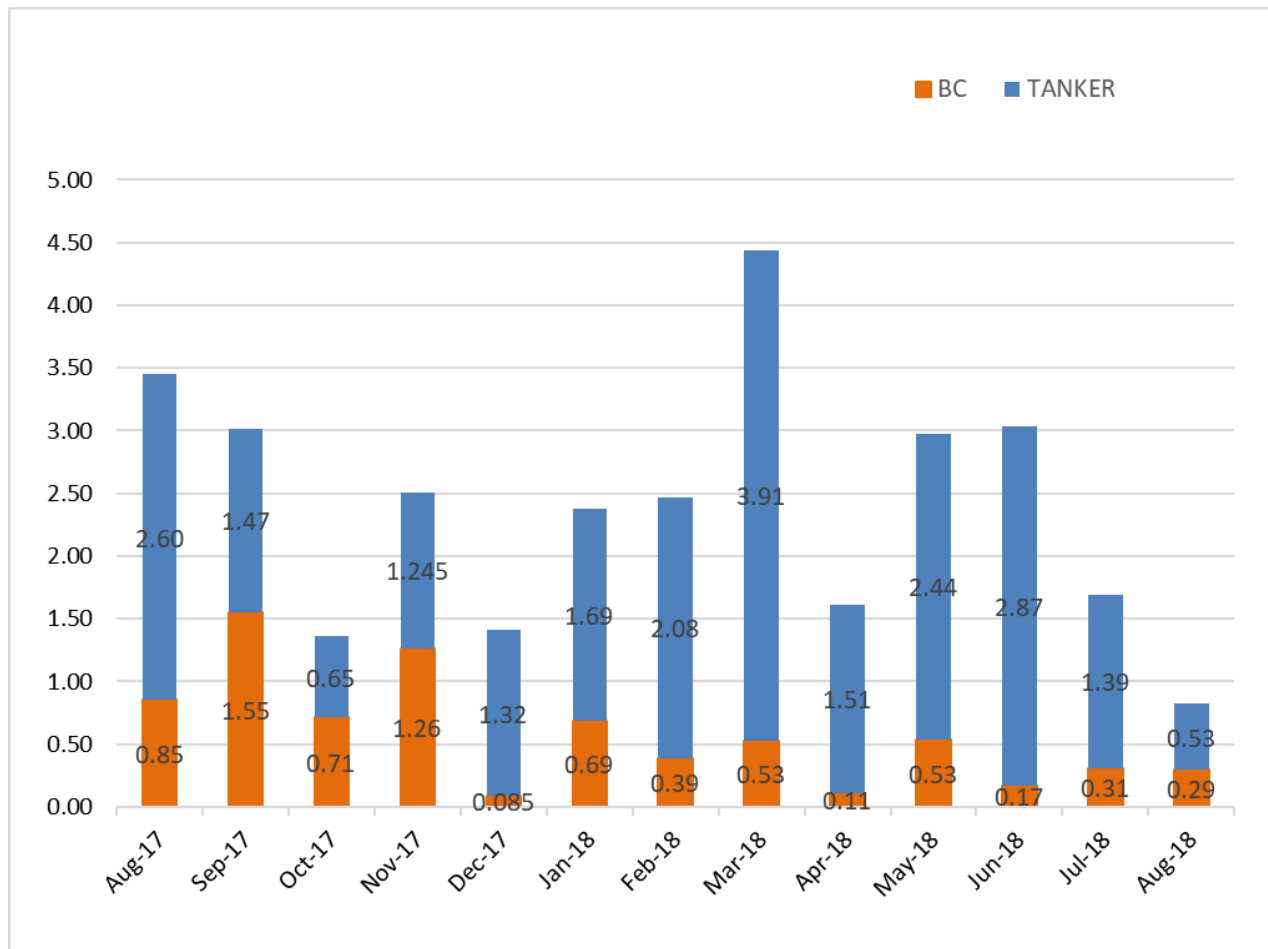


IV. DEMOLITION

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	16.42	143.1%	142	125.7%	2.60	21	0.53	-79.7%	8	-61.9%
BC	11.74	292	3.00	25.6%	77	26.4%	0.85	28	0.29	-65.6%	9	-67.9%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)





IV. DEMOLITION

V-1. Demolition Sales Report

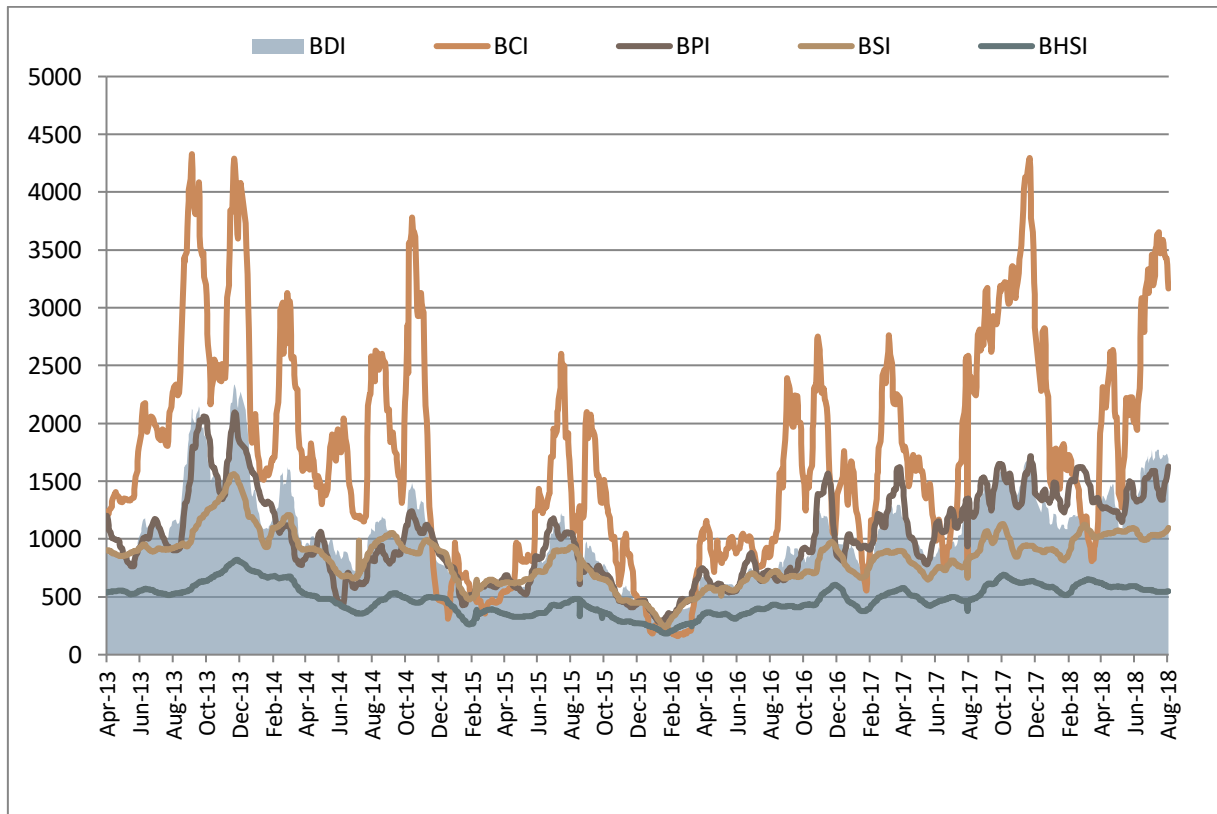
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ltd)	REMARKS
CEMENT	LEVANT SUEZ	12,274	5105	1979	JAPAN	PIELS	431	INDIA
GC	ARKAIM 7	5,753	2300	1978	GERMA NY	PIELS	400	BANGLADESH
REEFER	FRIO ANTARCTIC	6,514	3250	1988	JAPAN	MITS U	422	INDIA, incl. ROB 150mt
RORO	ASSTER TRABZON	3,388	2255	1972	GERMA NY	MAK	422	INDIA
CONT	ESM CREMONA	12,580	5165	1992	POLAND	B&W	447	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-08-24	2018-08-17	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1697	1723	▼-26.00	2337	290
BCI	3164	3454	▼-290.00	4329	161
BPI	1630	1485	▲145.00	2096	282
BSI	1095	1056	▲39.00	1562	243
BHSI	551	545	▲6.00	821	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	463.00	▲9.00	422.50	▲11.00	429.50	▲16.00
IFO180	497.00	▲8.00	466.50	▲12.50	495.00	▲23.00
MGO	673.50	▲17.00	629.00	▲8.00	685.50	▲17.00

❖ 기준일 : 8 월 24 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-08-24	2018-08-17	CHANGE
미국 달러	1120.80	1130.70	▼-9.90
일본 엔(100)	1006.51	1019.02	▼-12.51
유로	1293.52	1285.89	▲7.63
중국 위안	163.29	163.53	▼-0.24

❖ 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