



STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.215

Updated Sep 04, 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

I . ISSUE & TREND

1. 세계 최초 블록체인 기반 스마트 선하증권 상용화

세계 최초로 블록체인을 기반으로 한 전자식 선하증권 'CARGOX'가 상용화돼 이목이 집중됐다. KMI 박주동 전문연구원에 따르면 최근 세계 최초 블록체인 기술 기반의 스마트(전자식) 선하증권 'CARGOX'(CARGOX SMART BILL OF LADING)이 성공적으로 발행, 처리됐다. 지난 8월 19일 슬로베니아 코페르항에 입항한 EVER SAFETY 호는 세계 최초로 전자 선하증권을 통해 화물을 처리한 사례다.

전자식 선하증권을 통해 업무 신속성 및 효율성 제고, 문서 보안 강화, 문서 전송 비용 절감, 친환경(PAPER-LESS) 등이 가능한 것으로 나타났다. CARGOX 스마트 선하증권은 전자적으로 발급되며 이는 기존의 선하증권 발급 및 전송 시간이 수일에서 몇주까지 소요되는 것과는 달리 단 몇 분 만에 발급 및 전송이 가능하다. 특히 전자식 선하증권은 매우 안전하고 신뢰할 수 있는 공개 블록체인 네트워크를 통해 양도되므로 분실, 도난 또는 손상 가능성성이 거의 없다는 것이다.

아울러 이번 전자식 선화증권은 중국에서 유럽으로 전송하는데 미화 약 15 달러가 소요됐는데 이는 기존의 택배 또는 우편(속달)으로 전달하는 비용의 15% 수준이다. 화주, 화물 수출업자 및 운송사, 검역 및 세관 당국 등 화물 수출입 전 과정의 이해관계자들은 전자식 선하증권의 급속한 상용화 및 일반화를 예상하고 있다. 이번 전자식 선하증권은 발급 단계부터 전송, 화물 하역, 화물의 검역 및 세관 절차 등 화물 수출입 전 과정에서 매우 신속하고 안전하게 처리됐고 과정 또한 매우 간단하다.

수입 업체는 의류 매장 MANA 로 잘 알려진 METRO D.D.사였다. 이 회사는 현재 200 여개의 체인점을 운영하고 있다. 이 회사 물류 관리 담당자 MILO KOŠIR 씨에 따르면 "새로운 블록체인 기반의 전자 선하증권을 통해 모든 업무가 잘 처리되어 매우 기쁘게 생각한다. 이로 인해 상품 수입 비용을 절감할 수 있을 것으로 예상한다. 더불어 매년 수백 TEU 를 수입하는 METRO D.D.사는 공급망 최적화를 위해 지속적인 노력하고 있다"고 전했다.

수출회사 HANGZHOU DOKO GARMENTS CO. LTD 사는 항저우 지역 1,000 개 이상의 제조회사 중 하나이며, 약 600 개의 여성의류(기성복) 회사 전체 생산량의 50%를 차지했다. 이 회사 CEO LIN 씨는 "전자식 선하증권 사용을 적극 권장한다. 선하증권의 발급 및 전송이 쉽고 전 과정이 매우 신속하게 처리 가능하기 때문이다. 또 선하증권의 실시간 열람 및 업무 처리가 가능한 것은 큰 장점 중 하나이며 비용 측면에서의 이익도 가져다줄 수 있다고 생각한다. 이에 우리 회사는 현재 CARGOX 의 사용을 확대할 계획"이라고 밝혔다. CARGOX 사는 CARGOX 의 홍보를 강화할 계획이며, 9월부터 시험판을 시장에 공급할 예정이다.

I . ISSUE & TREND

2. 중·일도 조선 수주절벽

중국·일본발 수주절벽이 현실화되면서 전 세계 조선산업 불황이 2020년 이후까지 장기화될 것이라는 전망이 대두되고 있다. 먼저 구조조정을 진행한 덕분에 회생 가능성은 높이고 있는 한국은 향후 산업 판도를 점유할 수 있는 기회를 얻었다.

영국의 조선해운 분석기관 클락슨 리포트에 따르면 올 7월말 기준 전 세계 조선업계의 상선 수주잔량은 3,000 척·7,600 만 CGT(표준화물선환산톤수)였다. CGT 기준으로 수주잔량이 처음으로 7,000 만 CGT를 넘어섰던 2004년 2월(3,694 척·7,087 만 CGT) 이후 가장 낮은 수준이자, 글로벌 금융위기 이후 반짝 회복세를 기록했던 2014년 3월(6,012 척·122 만 CGT)과 비교해서도 약 38% 급감했다.

세계 1위인 중국의 수주잔량은 1,419 척·2,820 만 CGT였으나, CGT 기준으로 2014년 3월부터 2017년 8월까지 유지해왔던 평균 수주잔량 수준에 비해 43%나 떨어졌다. 3위 일본도 520 척·1,370 만 CGT로 2014년 3월에 비해 39% 늘었지만, 2015년 1월과 비교하면 49%나 급락했다. 2위 한국은 초대형원유운반선(VLCC)과 액화천연가스(LNG)선 수주가 증가하면서 전년 동기 대비 10% 늘어난 418 척·1,840 만 CGT를 기록했다.

한·중·일 3국 조선사들의 수주잔량 추이에는 큰 변화가 없었다. 하지만 수주한 선박 인도 일정에서는 차이를 보이고 있다. 클락슨리포트에 따르면, 일본은 전체 수주잔량(CGT 기준)의 31%가 올해 안에 인도될 예정이다. 중국은 25%, 한국은 17%다. 반면 한국은 40%가 2020년 이후 인도된다. 중국은 33%, 일본은 29%다. 또한 각 국 조선사가 확보한 일감은 중국이 2.4년 치, 일본은 2.1년 치, 한국은 1.7년 치다. 인도 일정 차이가 어떤 영향을 미칠지에 대해서는 의견이 분분하지만 3국 수주잔량이 10여년 만에 최저 수준으로 떨어진 데다, 예상만큼 발주량이 늘지 않고 있는 현실을 고려하면 이르면 내년 일본부터, 늦어도 2020년 한국·중국까지 포함해 3국 조선사들이 또 다시 일감부족에 내몰리게 된다는 점은 확실하다. 중국이 상대적으로 선박 건조 일정을 안정적으로 가져가고 있으나 절반 가까이 수주잔량이 줄어든 상황이라 많은 조선소들이 조업을 중단한 채 숨만 쉬고 있는 좀비기업일 것으로 예상된다.

대우조선해양 관계자는 "클락슨에 등재된 전 세계 조선사 중 중국 내 가동 조선소 수는 164개, 한국 조선소는 18개로 약 9배 차이가 나지만 지난해 선박 인도량은 중국 1,172만 CGT, 한국은 1,057만 CGT로 차이가 없었다"고 설명했다. 특히 중국 조선소는 지방정부의 투자로 세운 공기업들이 많기 때문에 통·폐합 또는 퇴출 등 대규모 구조조정을 하지 않고 방치할 경우 지방경제, 나아가 국가경제에도 악영향을 미칠 것으로 보인다.

I . ISSUE & TREND

아베노믹스의 엔화 약세를 등에 업고 조선업 부활을 추진했던 일본도 3년여 전 추진한 조선소 시설 확장공사가 마무리 중인 가운데, 일감이 부족해 내년 이후 추가 구조조정을 피할 수 없을 전망이다. 지난달 10일 종합 중공업 업체인 IHI가 일본 3대 조선소로 꼽혔던 아이치현 지타시 '아이치조선소' 폐쇄를 결정한 것이 시작점이다. 중국과 일본의 수주물량 가운데 상당 비중은 2015~2016년 선가가 떨어졌을 때 확보한 물량으로, 선박을 인도해도 남는 돈이 거의 없는 상황도 구조조정을 부추기고 있다.

선가 하락 시기에 수주를 거의 못했던 한국은 지난해 말부터 일감을 확보해 나가고 있다. 이들 물량은 올 늦가을부터 건조에 들어간다. 어떻게 해서든지 추석 연휴가 끝 9월까지 구조조정의 큰 틀을 마무리하고 수주 선박 건조에 집중하는 한편, 1.7년 치밖에 남지 않은 일감을 추가 확보해 나가야 한다. 조선업계 관계자는 "생존과 업계 지배력 유지를 동시에 해결할 수 있는 마지막 기회로 여기고 있다"면서 "쉽지 않은 상황이지만 반드시 살아남겠다"고 말했다.

3. 파나마운하 확장 2년, 세계 해운판도 급변

태평양과 대서양을 잇는 파나마운하가 확장 개통한 이후 세계 해운 판도에 큰 변화가 나타나고 있다. 파나마운하를 경유하는 아시아~북미 항로의 물동량이 늘어나는 가운데 글로벌 대형선사들은 이 항로 컨테이너선의 규모를 키우고 중소형선들을 아시아 역내에 대거 투입해 시장 장악력을 높이려 하고 있다.

한국해양수산개발원 해운정책연구실 박용안·전우현 박사는 31일 '파나마운하 확장에 따른 해운물류 환경변화와 정책대응 방안' 보고서에서 새로운 화물유치 전략, 공동운항을 통한 비용 절감, 동남아시아 중소형 항만에 대한 서비스망 구축, 초대형선 확보 등 대응이 필요하다고 제시했다. 보고서에 따르면 2016년 6월 파나마운하가 확장개통으로 통과 가능 선박의 규모가 종전 5천 TEU 급에서 1만 4천 TEU 급으로 커졌다. 그 영향으로 2015년 9월 31 척이던 후 동북아시아~북미 항로의 1만~2만 TEU 급 컨테이너선이 올해 4월에는 90척으로 급증했다. 반면 4천~5천 TEU 급 선박은 177척에서 70척으로 줄었다.

파나마운하에서 밀려난 선박들이 아시아 항로에 대거 투입되면서 동북아시아 역내 항로를 다니는 컨테이너선은 1,499척에서 1,621척으로 늘었다. 특히 확장 이전 파나마운하를 통과할 수 있던 최대 규모(파나막스급)인 4천~5천 TEU 급 선박은 71척에서 143척으로 배나 늘어 경쟁이 더욱 심해질 것으로 보인다. 아시아에서 파나마운하를 거쳐 미국 동안으로 가는 화물의 출발지가 홍콩항에서 싱가포르항으로까지 확대되는 추세를 보이는 것도 큰 변화로 꼽힌다.

I . ISSUE & TREND

박용안 박사 등은 파나마운하 확장개통이 아시아~파나마운하~미국 동안 항로의 물동량 증가를 가져오고 있어 우리나라 해운선사들에 새로운 기회가 될 것으로 분석했다. 하지만 현대상선, SM 상선, 고려해운 등 국적선사들이 글로벌 네트워크를 갖추지 못하고 있기 때문에 경쟁력을 높이기 위한 대응전략이 필요하다고 지적했다.

우선 싱가포르를 허브항으로 해서 촘촘한 환적망을 구축한 PIL 등과 같은 아시아 역내 선사들과 전략적 제휴를 하거나 새로운 화물유치 전략을 세워야 한다. 국적선사들이 미국 동안의 항만에 직기항할 수 있는 선대를 확보하지 못한 현실을 고려해 단기적으로는 동남아 항로와 동북아 항로에서 미국 서안과 미국 내륙으로 가는 화물의 유치에 주력하고, 동남아 주요 항만에 전용 터미널을 확보해 국적선사들의 운항 원가를 낮추는 것이 필요하다.

중소형 항만이 집중된 인도네시아, 말레이시아, 베트남에서 허브항으로 연결하는 환적망을 구축해야 한다. 아시아 역내 항로의 선박들이 대형화하는 추세에 대응해 국적선사들도 선박을 키우는 동시에 1 천 TEU 미만 초소형선 등 다양한 크기의 선박을 확보해 기항지 항만의 특성과 수시로 변하는 국제교역 환경에 적절히 대응하는 것도 필요하다.

국적선사들이 운항비용을 낮춰 글로벌선사들에 대항하려면 미주 항로에서 선박을 공동으로 운영하거나 운항하고, 터미널을 공동으로 사용하는 방안도 검토해야 한다.

파마나운하 확장에 따른 선사들의 미국 동안 서비스 확대와 물동량 증가로 우리나라 항만들도 새로운 기회를 맞이하고 있다고 박용안 박사 등은 분석했다. 부산항 등 국내 항만이 파마나운하 확장의 효과를 높이려면 먼저 동일한 터미널에서 환적이 효율적으로 이뤄지도록 대형선과 소형선의 연계성을 높여야 한다.

선사들의 터미널 공동사용에 대한 인센티브 제도를 도입해 연계 수송물량을 더 많이 확보하고, 아시아~북미 항로를 운항하는 선박이 왕복 모두 부산항에 기항하도록 항만사용료를 일정 부분 감면하는 인센티브를 주는 방안도 고려해야 한다고 박용안 박사 등은 주문했다.

I . ISSUE & TREND

4. 하반기 국제유가 전망 엇갈려...항공·해운업계 '촉각'

올 들어 국제유가가 꾸준히 상승세를 보이면서 하반기 국제유가가 어떤 흐름을 보일지 관심이 높아지고 있다. 특히 유가 추세가 수익과 직결되는 항공·해운업계에서는 유가 상승 여부에 촉각을 곤두세우고 있다.

지난 2 일 관련 업계에 따르면 최근 국제유가는 지정학적 리스크 요인 등으로 소폭 상승했다. 지난달 30 일 마켓워치에 따르면 이날 뉴욕상업소에서 서부텍사스산 원유(WTI)는 전일보다 1.06% 오른 배럴당 70.25 달러에 거래됐다. 두바이유는 배럴당 75.76 달러에 거래를 마쳤다. 하지만 이 같은 상승세가 지속될지에 대한 전망은 엇갈리고 있다. 오름세가 유지됐던 지난 2 분기(4~6 월)에 비해서는 소폭 하락할 것이라는 전망과 이란 제재·지정학적 리스크 등의 영향으로 소폭 상승할 것이라는 예측이 혼재하는 상황이다.

먼저 국제유가가 더 이상 상승하지 않고 하반기에 2 분기 수준에서 소폭 하락하거나 비슷한 수준을 유지할 것이라는 전망이 나온다. 유가에 영향을 미치는 요인이 이미 상반기에 모두 반영됐고 하반기에는 유가 변동성에 크게 영향을 줄 만한 요인이 없다는 것이 이유다.

김재경 에너지경제연구원 석유정책연구팀장은 "두바이유 기준으로 1 분기에는 배럴당 평균 64 달러, 2 분기에는 배럴당 72 달러로 상승했다"며 "3, 4 분기에는 배럴당 69~71 달러가 될 것으로 예측하고 있다"고 밝혔다. 김 팀장은 "당장 유가에 크게 변동을 줄 만한 요인이 없다"면서 "석유수출국기구(OPEC)의 감산 완화 소식이나 미국의 이란 제재 재개 등의 요인이 있지만 이는 올해보다는 오히려 내년 상반기에 영향을 줄 것"이라고 내다봤다. 앞서 OPEC 플러스(14 개 OPEC 회원국과 10 개 비(非)OPEC 산유국)는 지난 6 월 회의를 열고 증산을 결정한 바 있다. 증산이 본격화되면 국제 유가 하락에 영향을 줄 수 있다.

미국의 이란 제재로 인한 이란산 석유 감소 역시 유가에는 큰 영향을 주는 요인 있지만 당장 올 하반기에 미치는 영향은 적을 것이라는 판단이다. 미국 도널드 트럼프 대통령은 '대(對) 이란 경제제재 재개에 대한 행정명령'에 지난달 6 일 서명한 바 있다. 이에 따라 이미 금융과 일반 무역 거래에 관한 1 단계 제재 조치가 시행됐으며 이란의 에너지 및 석유산업에 대한 제재는 오는 11 월 5 일부터 시행된다.

I . ISSUE & TREND

김 팀장은 "미국의 이란 제재 재개는 현재 협상 중이고 석유와 관련된 제재는 11 월 5 일부터 시작돼 하반기에는 크게 영향을 미치지 않고 오히려 상반기에 영향을 미칠 가능성이 높다"며 "올해는 이란산 원유 공급이 20 만 배럴 정도 줄어들고 내년에는 50 만 배럴 이상 빠지게 될 것"이라고 전망했다.

에너지경제연구원은 '미국의 대이란 경제제재 재개에 따른 이란 석유공급 영향'이라는 제목의 보고서를 통해 "미국의 대이란 제재 재개가 유예기간을 거쳐 본격화될 경우 대이란 제재의 강도에 따라 세계 석유공급 능력이 크게 교란될 것으로 우려되고 있다"면서도 "미국의 대이란 제재 재개는 지난 2012~2015 년 제재조치와 추진 주체와 제재 사유, 산유국 잉여생산 능력 면에서 큰 차이가 있어 파급영향이 크지 않을 것으로 판단된다"고 밝혔다. 특히 미국의 대이란 제재 재개와는 무관하게 유럽연합(EU)를 비롯한 이란핵합의(JPCOA) 당사국인 프랑스, 영국, 독일, 중국, 러시아는 핵합의 준수 의사를 표명하고 있어 영향력은 이전보다 크게 줄어들 것이라는 전망이다.

이 같은 전망과 달리 국제유가가 상승하리라는 전망도 여전히 나오고 있다. 미국 에너지정보청은 지난달 8 일 '8 월 단기 에너지 전망 보고서'를 통해 올해 서부텍사스산 원유의 평균가격 전망을 배럴당 65.95 달러에서 66.21 달러로 상향했다. 유가 상향 조정의 가장 큰 이유는 미국의 이란 제재 재개다. 월스트리트저널은 9 월 이란의 원유 수출량이 7 월 하루 평균 230 만 배럴보다 큰 폭으로 줄어든 150 만 배럴까지 감소할 수 있다고 전망했다. 일각에서는 국제유가가 배럴당 100 달러를 넘어서는 수준까지 오를 것이라는 전망도 나온다.

◇유가에 수익성 직결되는 항공·해운업계 '촉각'

기업들은 유가 동향에 관심을 집중하고 있다. 특히 유가 상승으로 인해 유류비가 상승하면 수익성이 악화될 수밖에 없는 항공·해운업계는 유가 상승 여부에 촉각을 곤두세울 수밖에 없다.

항공·해운업계는 지난 2 분기 유가 상승으로 인해 영업이익에 손해를 봤다. 2 분기 국제유가가 배럴당 70 달러까지 치솟은 탓이다. 대한항공의 경우 연간 유류 사용량이 약 3,300 만 배럴 규모인데 유가가 배럴당 1 달러 변동할 경우 3,300 만 달러의 손익 변동이 생기는 것으로 알려졌다. 이 같은 유류비 부담으로 인해 대한항공, 아시아나항공 같은 대형항공사는 물론 제주항공, 진에어, 티웨이항공 같은 저비용항공사 모두 지난 2 분기 1 분기에 비해 저조한 실적을 보였다. 해운업계 역시 마찬가지다. 지난 2 분기 선박에 사용된 병커 C 유는 1 분기보다 20% 이상 상승한 톤당 450 달러에 육박했다. 현대상선은 지난 2 분기 영업손실 1,998 억원을 기록했다. 당기순손실 역시 2,427 억원으로 적자를 지속했다.

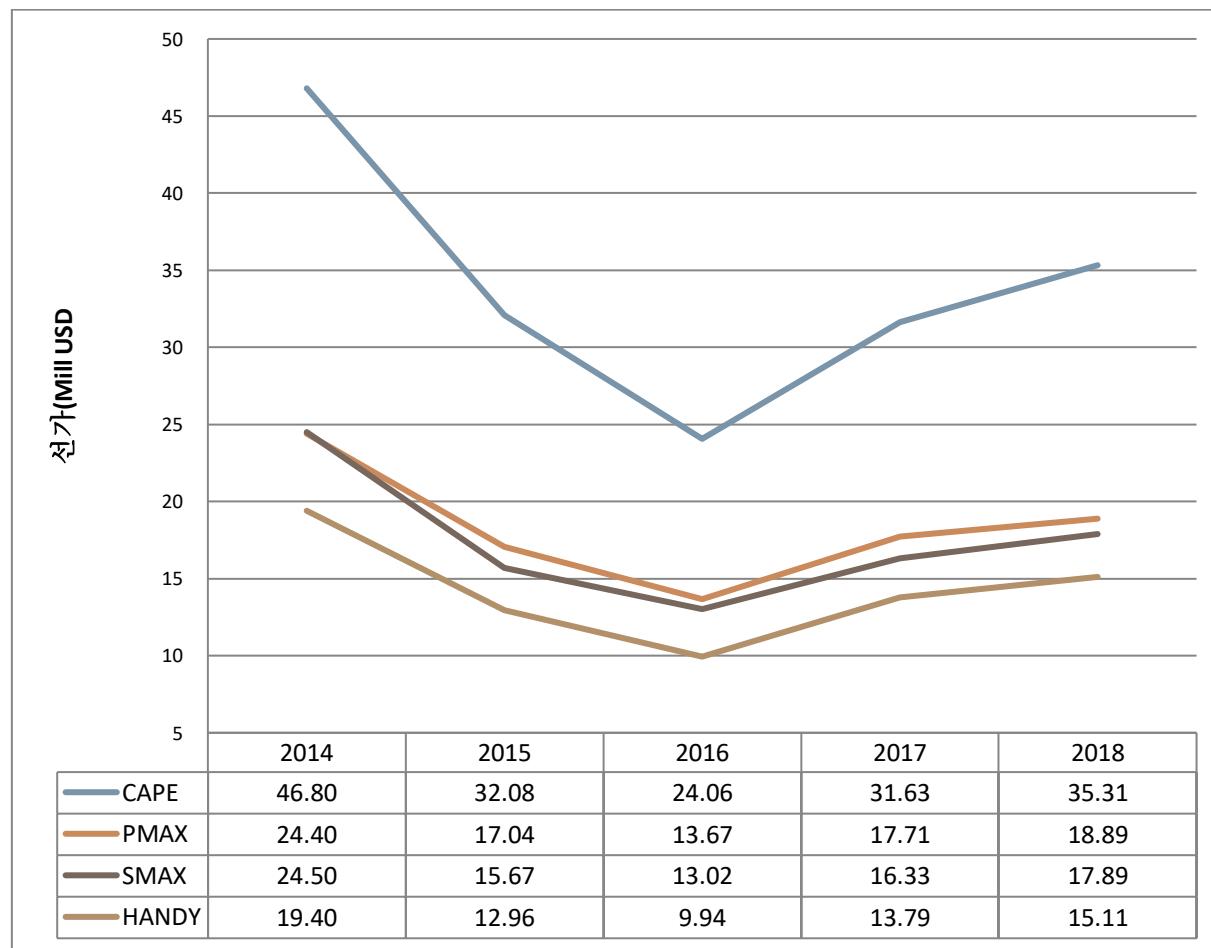
II. BULK CARRIER

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

연평균 선가	2014	2015	2016	2017	2018
Capesize 180K	46.80	32.08	24.06	31.63	35.31
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.64%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.89
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.67%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.89
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.52%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	15.11
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.57%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5년 기준

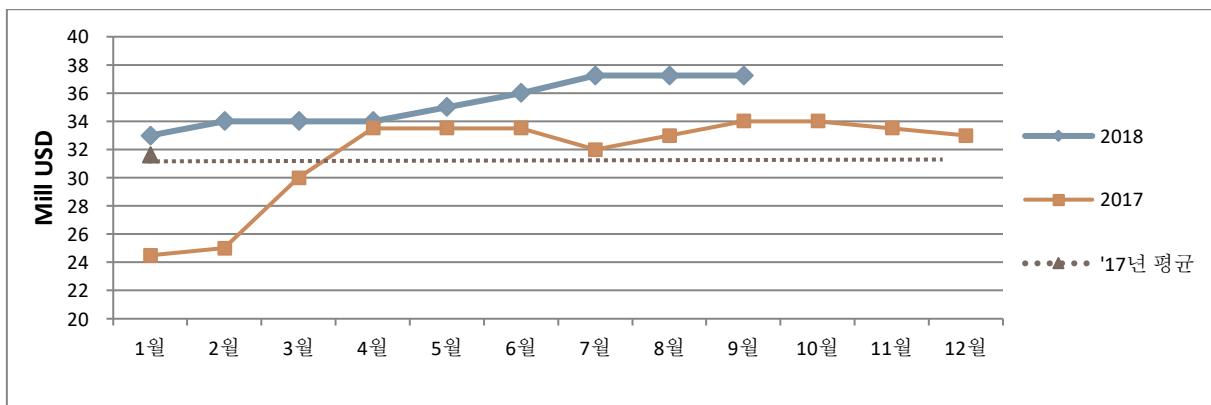
(❖선령 5년기준, Million USD)



II. BULK CARRIER

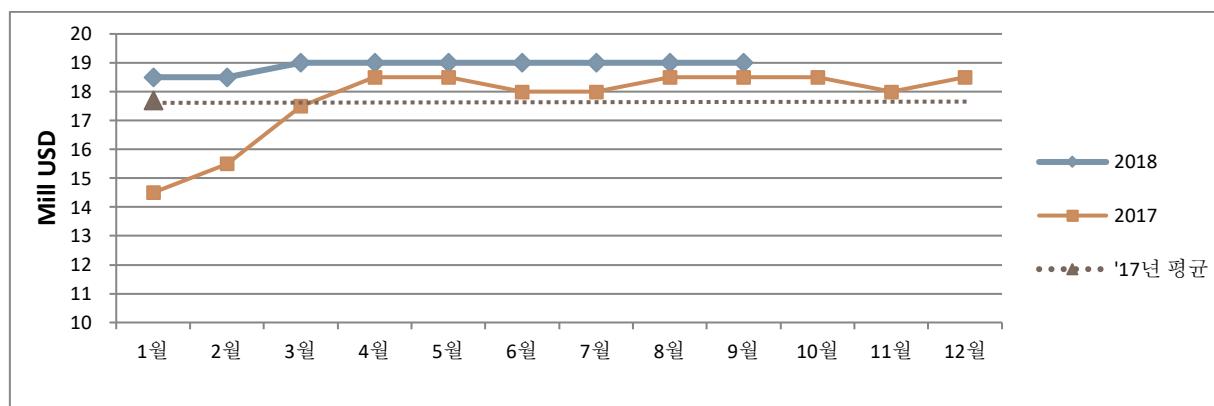
구분			1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
2018	CAPE 180k	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	37.25	37.25	37.25	35.31
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	3.5%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	16.4%	12.9%	9.6%	11.6%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	18.89
		전월대비	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	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%	2.7%	6.7%
	SMAX 56k	선가	17.50	17.50	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	17.89
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	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%	10.8%	9.5%
	HNDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	16.00	15.00	15.00	15.11
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	3.2%	3.2%	-6.3%	0.0%	-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	14.3%	14.3%	7.1%	7.1%	9.6%
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

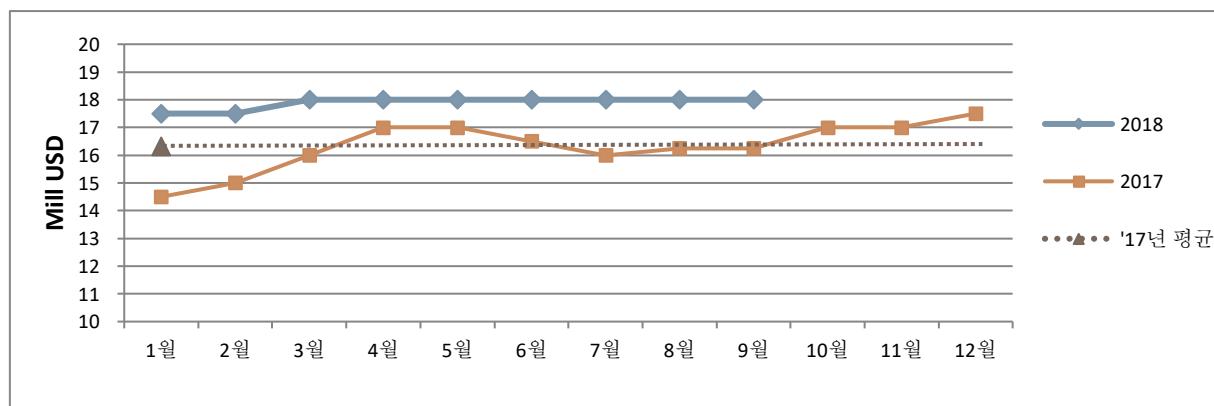


II . BULK CARRIER

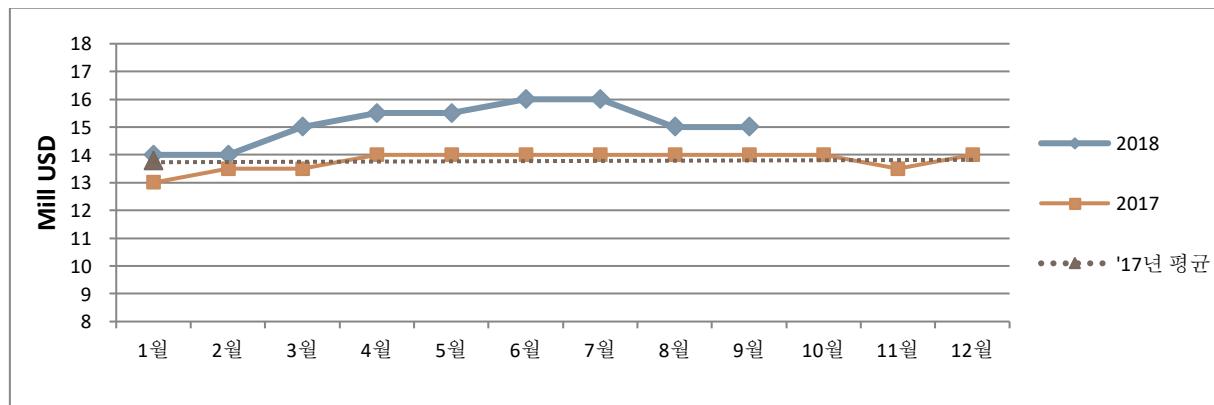
▣ Panamax



▣ Supramax



▣ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	NORD CREST	61,654	2011	JAPAN	B&W	C 4x30t	19.5	Greek buyer
BC	NAVIOS PRIMAVERA	53,464	2007	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	10.5	Greek buyer (Navios Maritime Partners), purchase option
BC	PATRIOT	52,454	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	9	Undisclosed buyer
BC	AVLEMON	42,584	1997	CROATIA	B&W	C 4x30t	3.2	Chinese buyer, auction sale
BC	K&A SE	32,295	2008	JAPAN	MITSU	C 4x30t	-	Undisclosed buyer
BC	DI SHENG	27,641	2010	CHINA	PIELS	-	9.2	Chinese buyer (Huain Fuhang)
BC	VINALINES FORTUNA	26,369	1991	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	2.3	Undisclosed buyer
GC	HUA YUN	21,955	2008	CHINA	PIELS	D 2x30t	5.8	Chinese buyer, online auction

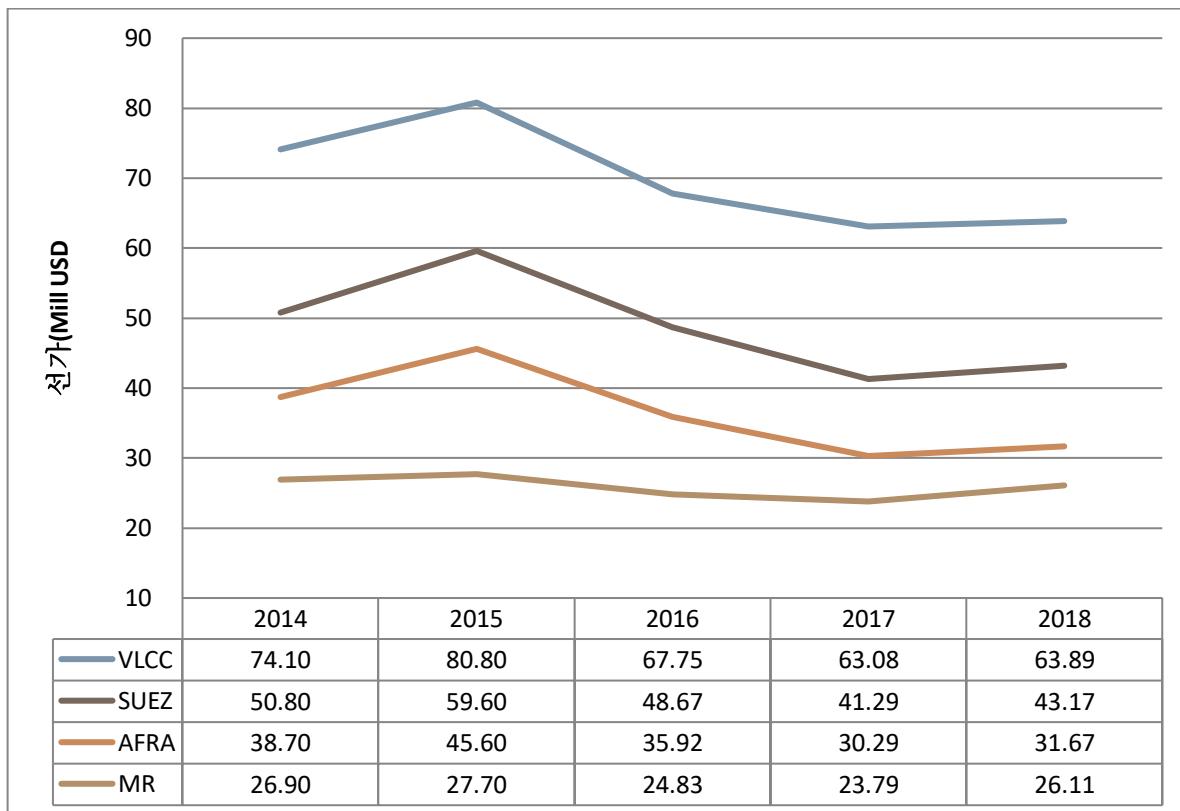
III. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	63.89
	31.93%	9.04%	-16.15%	-6.89%	1.28%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	43.17
	27.00%	17.32%	-18.34%	-15.15%	4.54%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	31.67
	33.45%	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.54%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	26.11
	2.48%	2.97%	-10.35%	-4.19%	9.75%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	12.00
	8.90%	-3.08%	10.45%	-10.78%	-3.36%

▣ TANKER 연평균 선가 - 선령 5년 기준

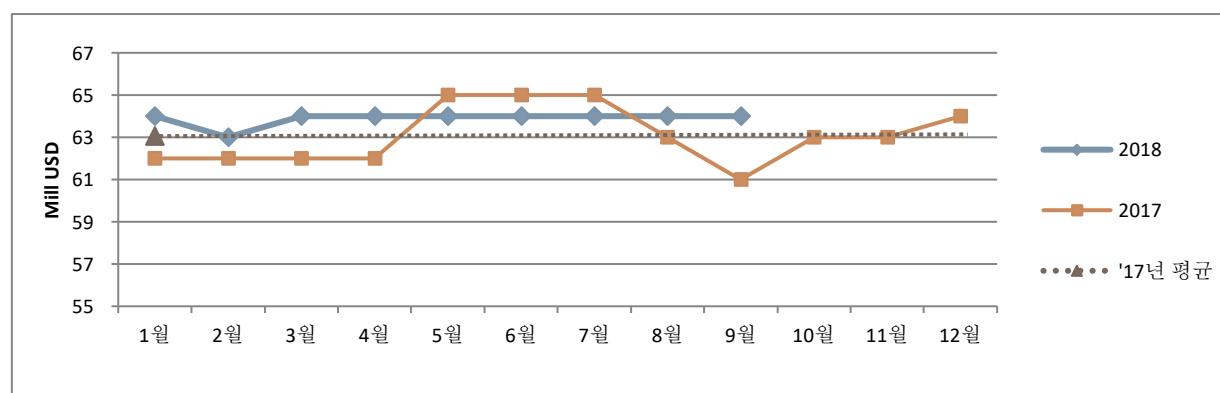
❖선령 5년기준, Million USD, 증감율 : %)



III. TANKER

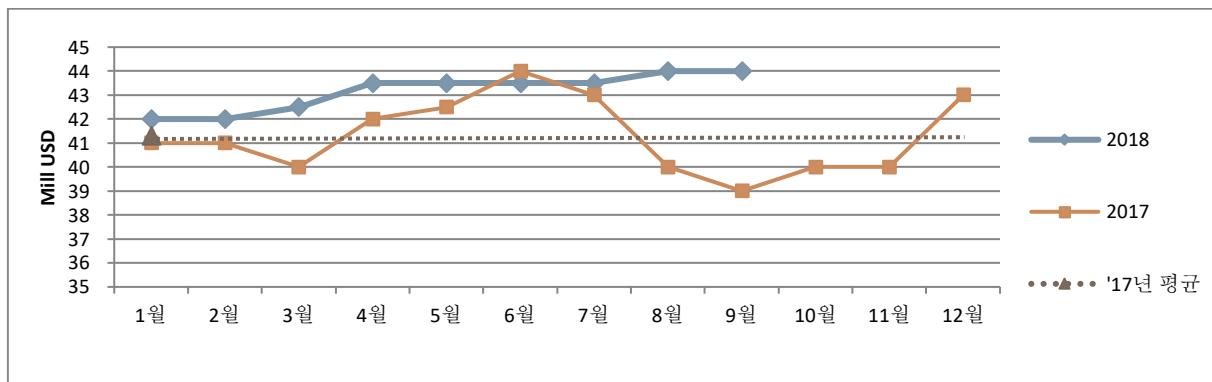
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	63.89
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	4.9%	1.3%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	44.00	44.00	43.17
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	1.2%	10.0%	12.8%
	AFRA 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	31.67
		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%	6.7%	6.7%	4.5%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75	26.75	26.75	26.00	26.11
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	0.0%	-2.8%	0.0%	-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%	7.0%	11.5%	10.6%	10.6%
	CHEM IMO 2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	12.00
		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%	-4.2%	-3.4%
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

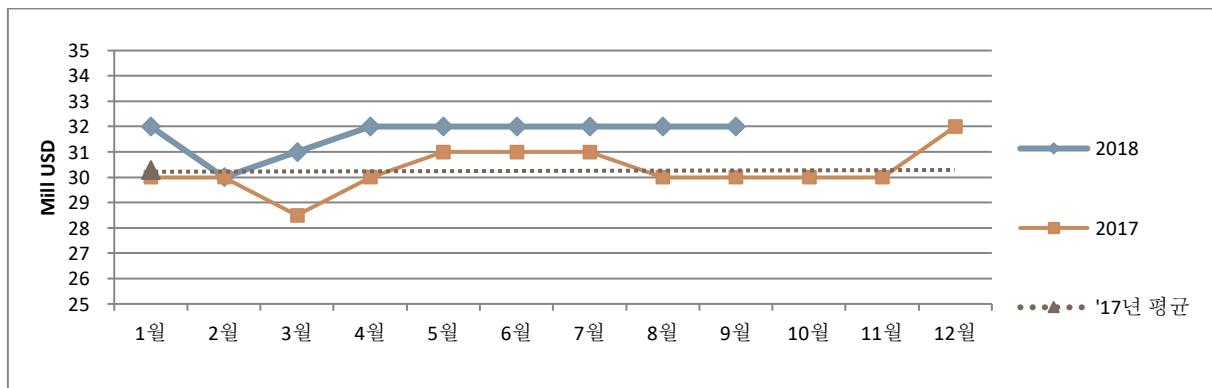


III. TANKER

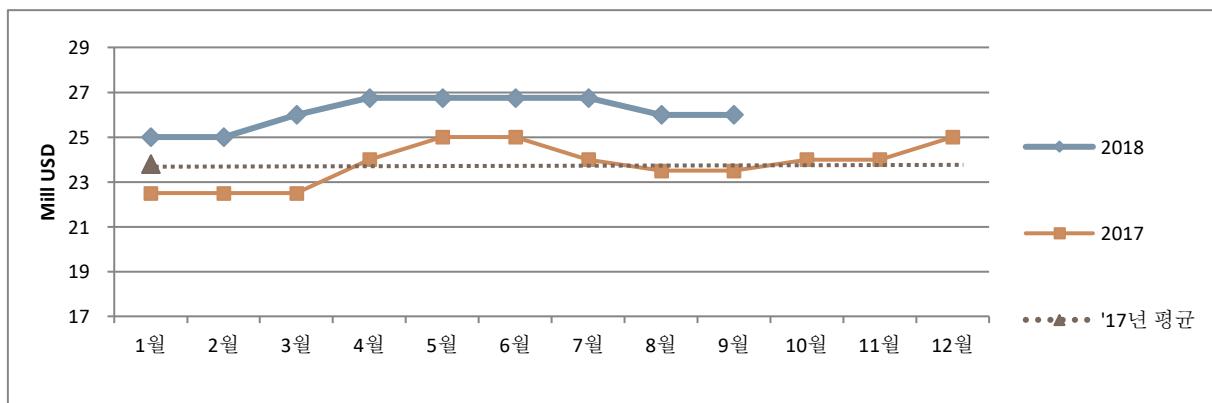
▣ SUEZMAX-160K



▣ AFRAMAX-105K



▣ MR-47K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	ALBUM	105,857	2003	KOREA	B&W		9.5	Undisclosed buyer
TANKER	CAPE TEXEL	73,634	2009	CHINA	B&W		14.5	Norwegian buyer, Trading DPP, SS Due
TANKER	UNIQUE FIDELITY	50,086	2010	JAPAN	B&W		16.8	Undisclosed buyer
TANKER	MR NAUTILUS	43,538	1998	CROATIA	B&W	2&3	4.8	Undisclosed buyer
TANKER	YUHUA STAR (stst)	16,026	1997	JAPAN	B&W		5.7	Chinese buyer
TANKER	NAIKAI MARU NO. 25	5,578	2005	JAPAN	B&W		4	Undisclosed buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

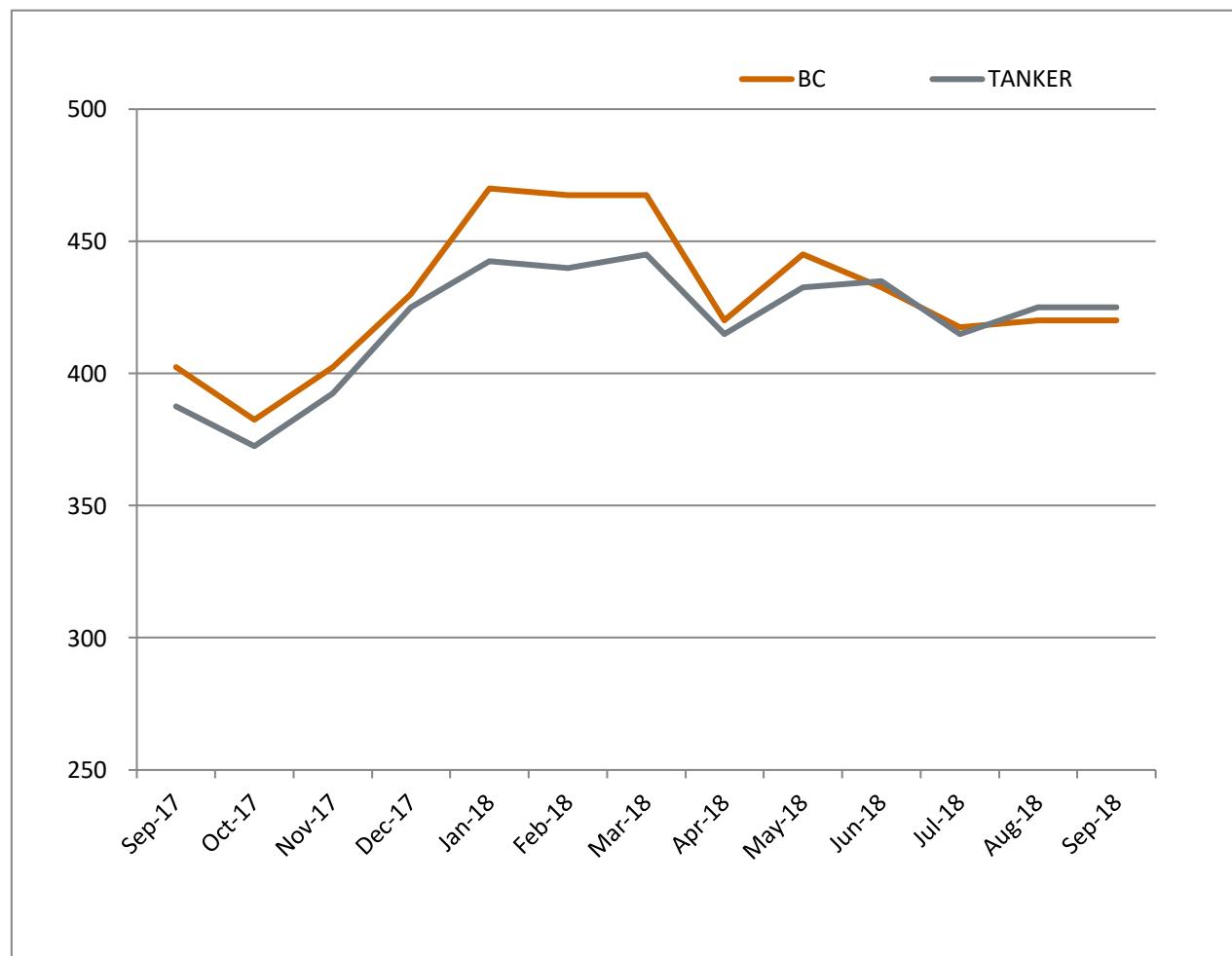
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	GALICIA D	51,954	2010	TAIWAN	WAR T	4,178	TEU	-	Belgian buyer (Delphis)
CONT	ARKAS AFRICA	49,506	2009	CHINA	B&W	4,256	TEU	-	German buyer
CONT	REECON WHALE	12,099	2011	TURKEY	B&W	1,020	TEU	6.75	Turkish buyer
CONT	REECON EMRE	12,099	2011	TURKEY	B&W	1,020	TEU	6.75	
CONT	ICE RUNNER	7,913	2008	CHINA	MAK	698	TEU	3	Undisclosed buyer, SS due Oct '18

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017년 9월	2018년 9월	
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	430.56	17.9%	387.50	425.00	0.0% 9.7%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	440.00	18.7%	402.50	420.00	0.0% 4.3%

❖기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

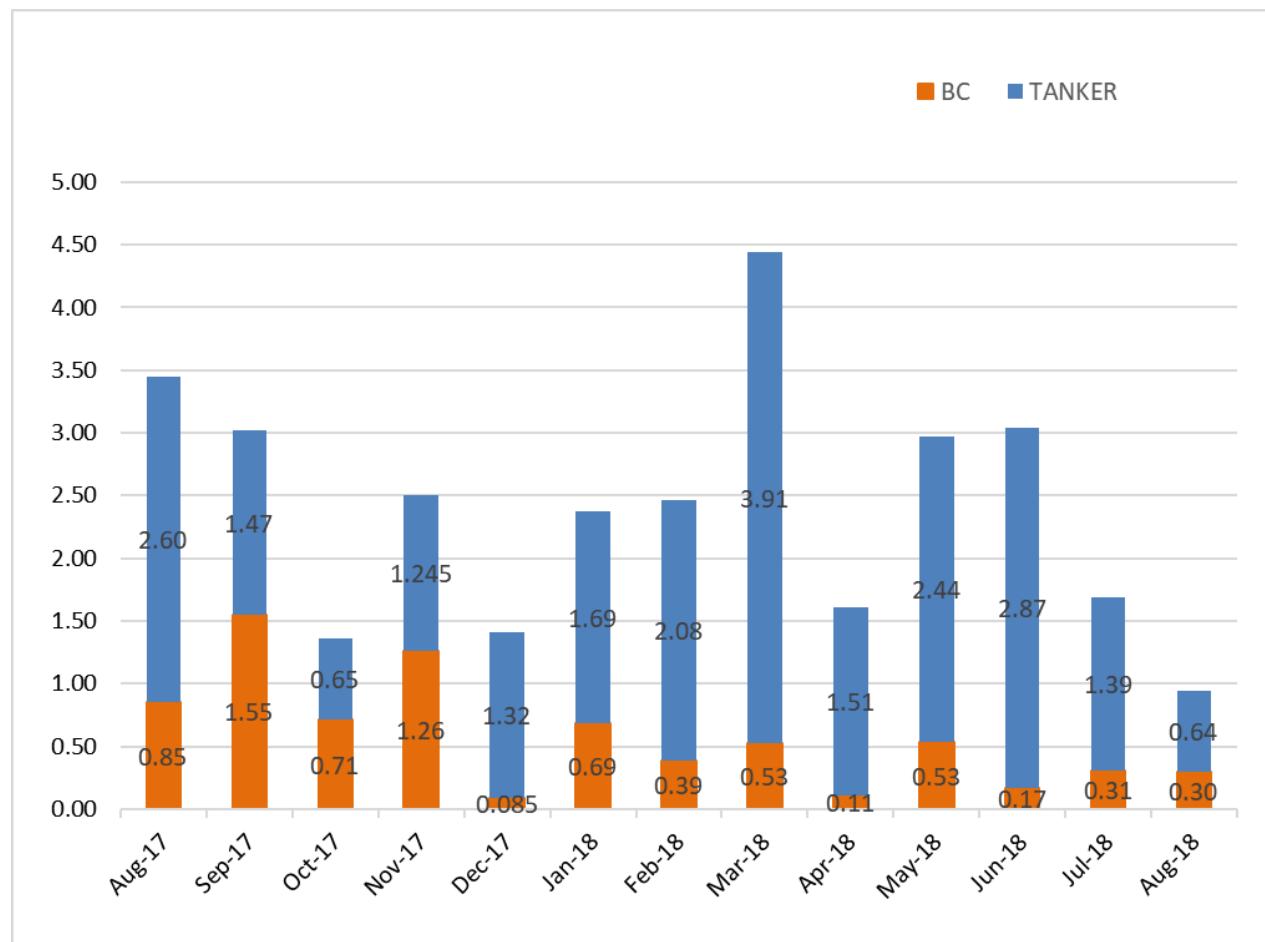


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017년		2018년 누적				2017년 8월		2018년 8월			
	Million DWT	No.	Million DWT	누적율 (전년대비)	No.	누적율 (전년대비)	Million DWT	No.	Million DWT	증감율 (전년대비)	No.	증감율 (전년대비)
	TANKER	11.47	113	16.53	144	127.4%	2.60	21	0.64	-75.2%	10	-52.4%
BC	11.74	292	3.01	25.6%	78	26.7%	0.85	28	0.30	-65.0%	10	-64.3%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

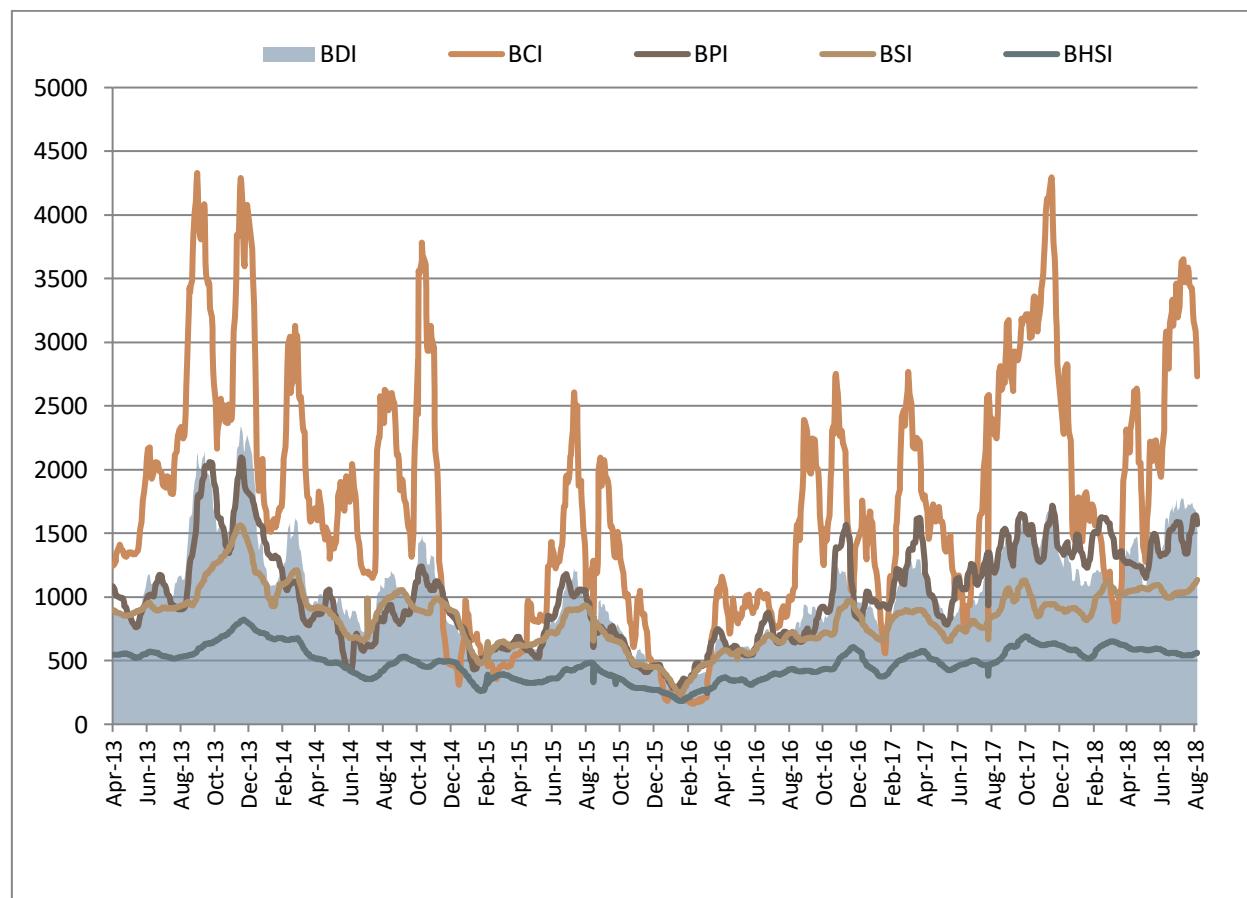
V-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	LADY REA	9,620	3005	1983	GERMANY	B&W	-	PAKISTAN
BC	KOZA	8,500	3200	2005	TURKEY	MAK	-	TURKEY
GC	NK KHALEDA	2,510	1204	1992	KOREA	AKASAKA	-	INDIA
RORO	ASSTAR TRABZON	3,388	2755	1972	GERMANY	MAK	422	INDIA
TANKER	AL ANBARIAH	95,628	15933	1993	JAPAN	MITSU	445	INDIA
TANKER	SKAZOCHNYJ MOST	47,357	9740	1998	CROATIA	B&W	455	BANGLADESH

V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-08-31	2018-08-24	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1579	1697	▼ -118.00	2337	290
BCI	2732	3164	▼ -432.00	4329	161
BPI	1571	1630	▼ -59.00	2096	282
BSI	1132	1095	▲ 37.00	1562	243
BHSI	562	551	▲ 11.00	821	183



V. KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	467.00	▲4.00	432.50	▲10.00	443.50	▲14.00
IFO180	501.50	▲4.50	475.00	▲8.50	503.50	▲8.50
MGO	691.50	▲18.00	652.50	▲23.50	705.50	▲20.00

❖기준일 : 8 월 31 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-08-31	2018-08-24	CHANGE
미국 달러	1108.80	1120.80	▼-12.00
일본 엔(100)	998.65	1006.51	▼-7.86
유로	1293.19	1293.52	▼-0.33
중국 위안	162.29	163.29	▼-1.00

❖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