

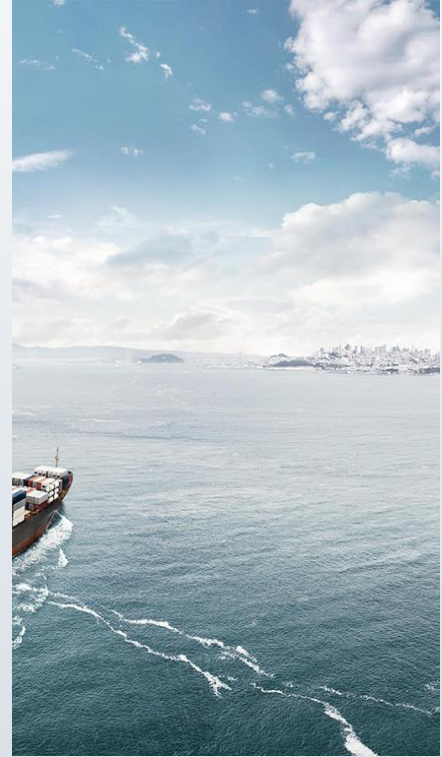


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.216

Updated September 11, 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. IMO 환경규제, 해운업계, 대응방식 고심하며 손익계산

국제해사기구(IMO)가 오는 2020 년 환경 규제 강화를 예고한 가운데 관련 업계들이 이에 대비하기 위해 힘을 쏟고 있다. 지난 9 일 관련 업계에 따르면 해운업계는 더욱 유리한 방안을 찾기 위해 손익계산에 분주한 상황이다. IMO 는 선박 연료유의 황 함유량을 기존 3.5%에서 0.5%로 대폭 낮추는 규제를 2020 년 시행할 예정이다. 이에따라 해운업계는 선박에 탈황설비인 스크러버를 추가로 설치하거나 저유황유를 사용해야 한다. 오염물질이 적게 배출되는 LNG(액화천연가스)선을 발주할 수도 있다.

지난해 삼성중공업이 140 여개의 선사를 대상으로 선박연료에 대해 설문조사를 벌인 결과 44 개사가 LNG 선 발주를 고민하고 있다고 답했다. 36 곳은 혼합연료 사용, 39 개사는 선박용 디젤 등 친환경 연료 사용, 21 개사는 탈황설비 장착 등 스크러버 설치 계획이 있다고 밝혔다. 하지만 당장 LNG 선을 발주하거나 스크러버를 장착하는 데는 초기비용 부담이 만만치 않다. 때문에 단기적으로 선사들이 선택할 수 있는 가장 쉬운 대안은 저유황유 사용일 것으로 보인다.

최근 해운업계에서 2020 년에 대비해 저유황유 사용을 늘림에 따라 SK 이노베이션 등 국내 정유업체들도 저유황유 공급을 점차 확대하고 있다. 다만 기존 벙커 C 유 대비 50% 가량 비싼 비용은 부담일 수밖에 없다. 업계에서는 친환경유에 대한 공급이 늘면 가격 부담이 줄어들 것으로 기대하고 있다.

스크러버 설치도 늘어나고 있다. 스크러버를 설치하면 기존의 벙커 C 유를 그대로 사용하면서도 황 함유량을 대폭 낮출 수 있다. 이미 전 세계적으로 스크러버를 설치한 선박이 1000 척을 넘는 것으로 알려졌다. 지난 6 월 포스코는 자사의 원료를 수송하는 벌크선에 스크러버를 설치할 계획을 밝혔다. 폴라리스쉬핑 역시 현대중공업에 건조를 맡긴 15 척의 선박에 스크러버를 설치할 계획이다. 스크러버 설치 역시 문제는 비용이다. 5,000~7,000TEU 컨테이너선에 스크러버를 설치하려면 한 척당 500~700 만 달러의 비용이 들어가는 것으로 알려졌다. 여기에 길게는 1 년 가까이 선박 운항을 멈추고 스크러버를 설치하는 것 역시 부담일 수밖에 없다.

장기적으로는 LNG 추진선 발주가 늘어날 수 있다. LPG(액화석유가스)선 도입 역시 선택지 중 하나다. LPG 는 LNG 와 마찬가지로 황산화물과 질소산화물, 이산화탄소 배출량이 적다. 해운업계 관계자는 "당장 신조 발주를 하기보다 현재 선령이 오래된 선박들에 저유황유 도입이나 스크러버 설치로 대응하다 이를 폐선할 때쯤이면 LNG 선 등의 신조 발주량이 늘지 않을까 한다"고 밝혔다.

I . ISSUE & TREND

2. 대형선박 수리산업 재건, 조선업 경쟁력 강화 방안

선박 수리·개조 산업이 장기 불황에 힘들어하는 조선산업을 살리는 데 도움이 될 수 있다는 분석이 나왔다. 산업연구원은 9 일 '대형선박 수리·개조산업 재건을 통한 국내 조선산업 혁신성장 모색' 보고서에서 대형선박의 수리·개조산업은 장기 불황인 신조 시장과 달리 시장이 확대되고 있다고 분석했다.

보고서는 불황으로 가동을 멈춘 유휴설비를 활용하고 경쟁국보다 우수한 숙련공, 친환경 기자재와 LNG 관련 기술 등을 수리산업에 활용하면 침체한 조선산업을 유지하는데 도움될 것이라고 주장했다. 보고서에 따르면 우리나라는 한때 세계 최고·최대의 수리조선국가로 인정받았지만, 조선업체들이 수익성이 좋은 신조 시장에 집중하면서 중·대형선박의 수리조선 사업을 중단했다. 현재 연근해에서 운항하는 소형선박 수리시장을 제외하고는 우리나라에 대형선박 수리시장이 거의 없는 상황이다.

보고서는 배에 실을 수 있는 화물량인 선복량이 증가하고, 세계적인 환경규제 강화로 친환경 설비 장착과 추진시스템 개조 수요가 늘면서 수리조선 시장이 성장하고 있다고 지적했다. 영국의 조선·해운 사항 분석기관 클락슨리서치는 세계 선박 수리시장이 2016 년 77 억달러 규모로 2013 년보다 7 억달러 성장했다고 추산했다.

보고서는 대형선박의 수리·개조 산업을 조선산업의 혁신성장과 경쟁력 유지·강화를 위해 고려해야 한다고 강조했다. 보고서는 벌크선 수리시장은 중국이, 다른 선박이나 개조시장은 싱가포르가 점유하고 있어 한국은 LNG 선박 관련 시장을 공략해야 기술적 우위를 살릴 수 있다고 분석했다. 또 개조작업은 저렴한 가격도 중요하지만 수리기간 단축과 기술력이 중요하며 수리조선 전문가와 과거 수리조선 인력, 조선업 구조조정에서 발생한 숙련공이 대형선박 수리산업에서 일할 수 있도록 해야 한다고 제시했다.

3. 8 월 해운시장 체감경기 악화...운임약세 지속 영향

우리나라 선사들은 지난달 해운업 경기가 더욱 악화된 것으로 평가됐다. 6 일 한국해양수산개발원에 따르면 국내 선사 88 곳을 대상으로 조사한 8 월 해운업 경기실사지수(BSI)는 전월 대비 1 포인트 하락한 69 이다. BSI 는 100 을 기준으로 그 이상이면 긍정 응답기업이, 그 이하면 부정 응답기업이 많은 것이다.

I . ISSUE & TREND

컨테이너 부문은 상하이컨테이너운임지수(SCFI)가 전월 대비 69p 상승했지만 최근 아시아 역내 및 동남아 항로 운임이 약세로 체감경기지수는 전월 대비 5p 하락한 62 를 기록했다. 선사들의 응답은 좋음 0%, 보통 62%, 나쁨 38%를 보였다. 건화물 부문은 벌크선운임지수(BDI)가 전월 대비 107p 상승했지만 체감경기지수는 82(좋음 5%, 보통 72%, 나쁨 23%)를 기록, 전월 대비 3p 올랐다. 유조선 부문은 초대형원유운반선(VLCC) 운임이 4401p 상승하면서 전월 대비 1p 오른 57(좋음 0%, 보통 57%, 나쁨 43%)을 기록했다. 경영부문에서는 해운업 채산성 BSI 가 80 으로 전월 대비 7p 감소했다. 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 69(전월비-24), 85(-1), 75(-6)를 기록했다. 9 월 해운업 채산성 BSI 전망치는 100 으로 나타났다.

자금사정은 전월 대비 6p 하락하며 81 이다. 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 85(-8), 82(-1), 75(-10)를 기록했다. 9 월 전망치는 99 이다. 매출은 90(-2)으로 집계됐다. 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 115(+15), 97(-1), 68(-2)로 나타났다. 9 월 전망치는 89 이다.

선사들은 물동량 부족(28%), 불확실한 경제상황(20%)을 주요한 경영 애로사항으로 꼽았다. 이어 경쟁심화와 자금부족이 각각 13%, 11%를 차지했다. 9 월 해운업 BSI 는 78 을 기록할 것으로 예측됐다. 전체 응답기업 88 개사 중 5%인 4 개사만이 9 월 업황을 긍정적으로 판단하고 있다. 업종별(컨테이너, 건화물, 유조선)로는 각각 85, 85, 68 을 보였다.

4. SK 이노베이션, 바다에서 친환경 선박연료 더 만든다

SK 이노베이션이 산성비 유발 물질인 황산화물 함량을 줄인 친환경 선박연료 공급량을 더 늘린다. SK 이노베이션은 석유제품을 수출하고 이를 트레이딩하는 전문 자회사 SK 트레이딩인터내셔널(이하 SKTI)의 선박용 저유황 중유 사업 규모를 확대 중이라고 3 일 밝혔다.

SKTI 는 2010 년부터 싱가포르 현지에서 초대형 유조선을 임차해 유황유 블렌딩(혼합)용 탱크로 활용하는 '해상 블렌딩 사업'을 국내 업체에서 유일하게 진행 중이다. 싱가포르, 동남아 등지에서 조달한 황 함유량이 높고 낮은 유황유를 혼합해 만든 저유황유를 연간 100 만톤 규모로 생산하고 있다. 유황유는 원유를 정제해 나온 벙커 C 유의 다른 이름이다. 기존에는 선박연료로 벙커 C 유를 그대로 투입하면 됐다. 다만 벙커 C 유는 연료로 연소될 때 황산화물 함유량이 많아 산성비를 유발하는 단점이 있다. 이 유황유를 블렌딩하면 황 함유량이 낮아지며 오염물질 배출량도 줄어든다.

I . ISSUE & TREND

국제해사기구(IMO)가 오는 2020 년부터 해상연료로 쓰이는 벙커 C 유의 황산화물 함유량을 기존 3.5%에서 0.5%로 규제하면서 저유황유 수요가 늘어날 전망이다. SKTI 는 IMO 규제에 앞서 저유황유보다 황 함유량이 0.1% 이하로 더 낮은 초저유황유(ULSFO, Ultra Low-Sulfur Fuel Oi) 공급물량을 지난해 대비 2 배 가량 늘릴 계획이다. 또한 품질이 좋은 저유황유 제품의 글로벌 판매망을 구축하는데 박차를 가하는 중이다.

SKTI 가 진출한 싱가포르의 선박 물동량이 많아 해상 선박연료 수요가 높은 지역이다. 또한 물류 인프라가 잘 갖춰져 있어 유황유를 저렴하게 구매한 뒤 블렌딩 사업을 효율적으로 운영할 수 있다고 SK 이노베이션은 설명한다. SK 이노베이션 관계자는 "저유황유를 블렌딩하는 사업은 과거에는 육상 시설에서만 제한적으로 운영됐다. 다만 해상에서 블렌딩할 경우 육지로 옮기는 중간 과정을 생략해 더 저렴하게 사업을 꾸릴 수 있다"고 말했다.

한편 SK 이노베이션 계열사는 IMO 규제에 앞서 황산화물이 많이 든 벙커 C 유를 활용할 방안을 내놓고 있다. 석유사업 자회사 SK 에너지는 지난해말 총 1 조원이 투입되는 감압잔사유탈황설비(VRDS) 신설 계획을 발표했다. 고유황유를 저유황유, 디젤 등 고부가 제품으로 전환할 수 있는 설비다. 오는 2020 년 설비가 완공되면 SK 이노베이션은 국내 1 위의 저유황유 공급자가 된다.

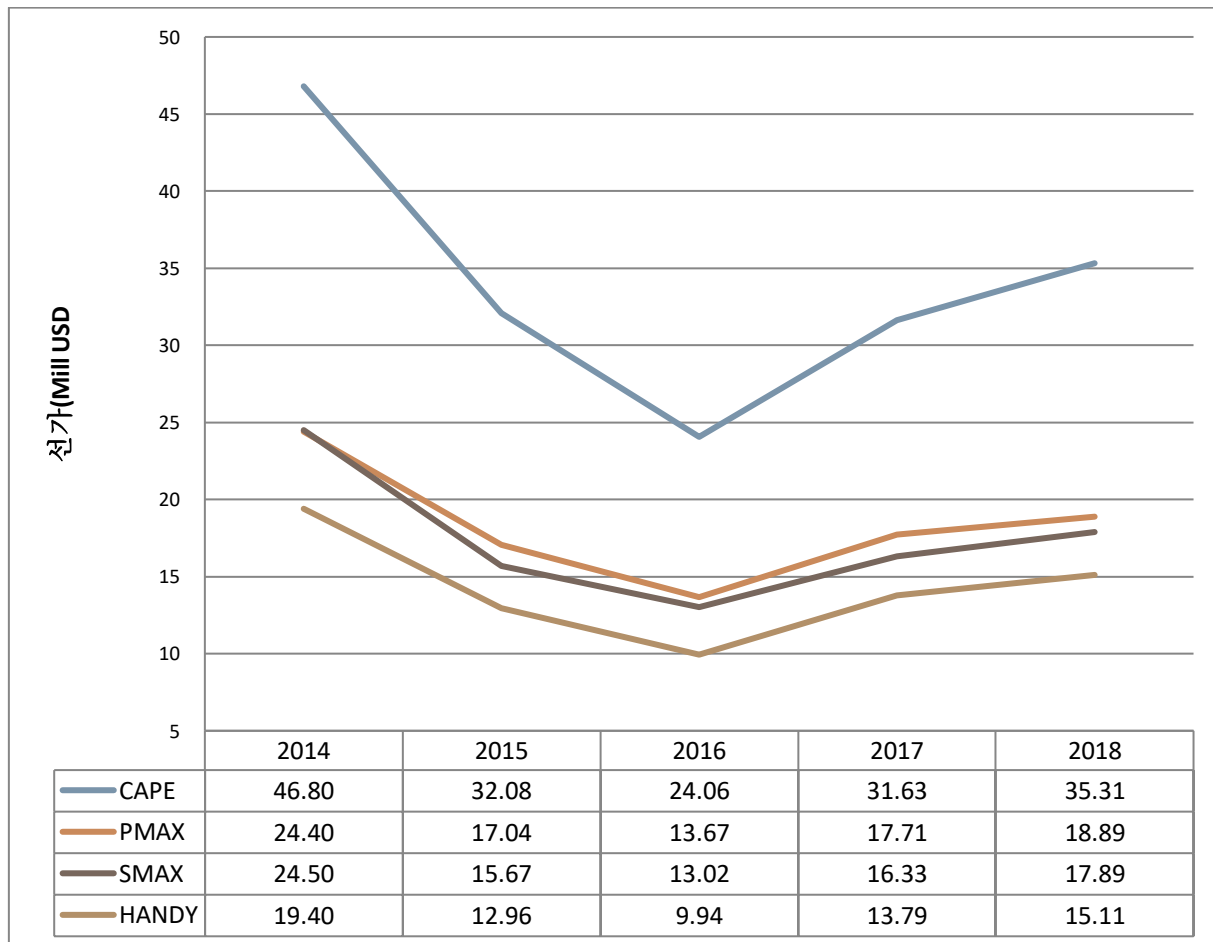
II . BULK CARRIER

(◆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	35.31
	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 5 년 기준

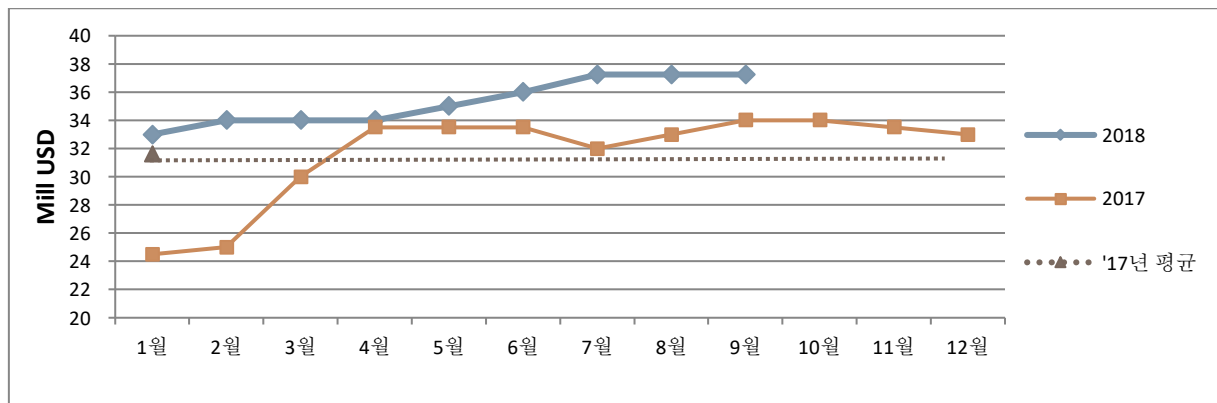
(◆선령 5 년기준, Million USD)



II . BULK CARRIER

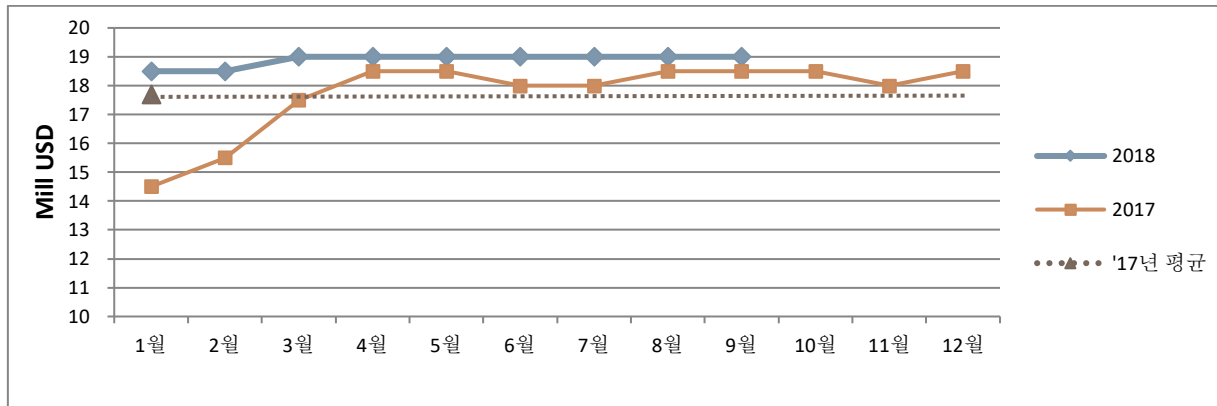
구분			1 월	2 월	3 월	4 월	5 월	6 월	7 월	8 월	9 월	평균
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	37.25	37.25	37.25	35.31
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	3.5%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	16.4%	12.9%	9.6%	11.6%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	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

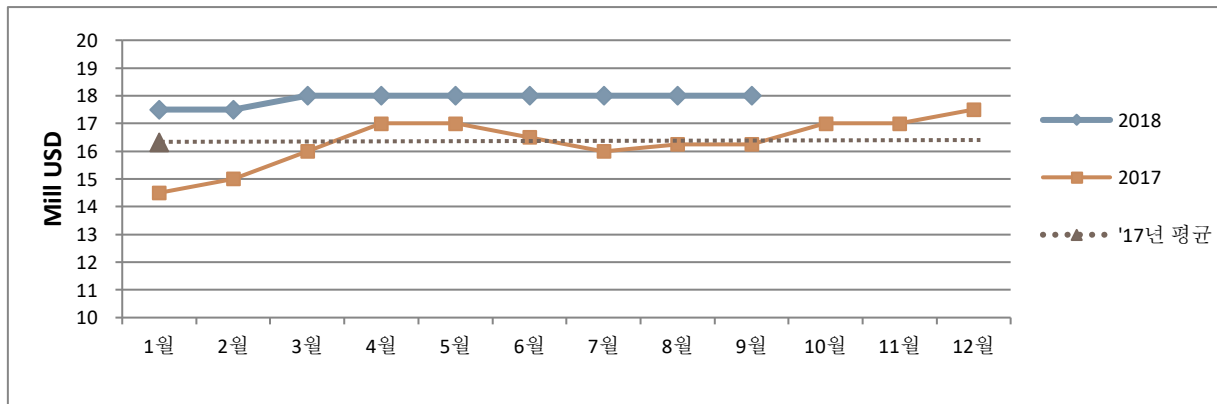


II . BULK CARRIER

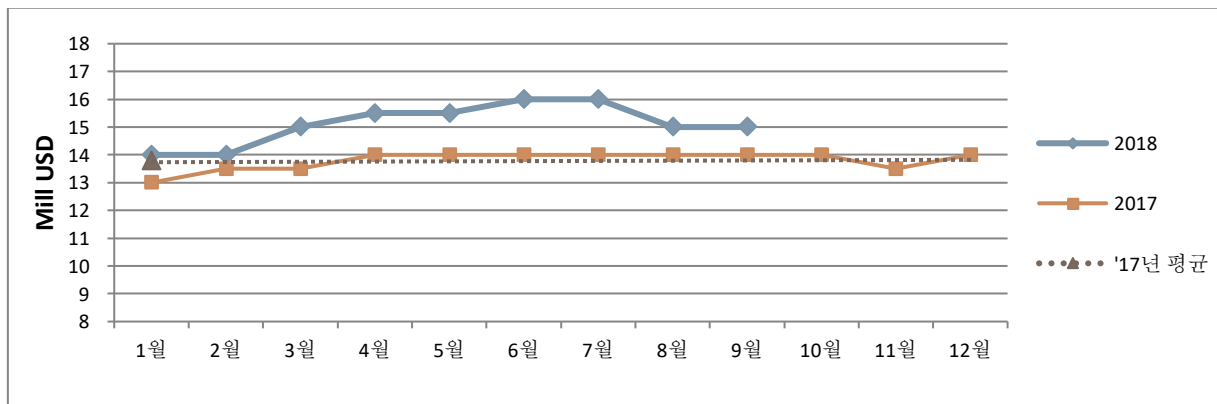
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	U NOBLE	57,000	2012	CHINA	B&W	C 4x30t	12-12.75	Greek buyer (Times Navigation)
BC	GENCO CAVALIER	53,617	2007	CHINA	B&W	C 4x36t	Low 10	Undisclosed buyer
BC	MAEMI SPIRIT	53,482	2008	JAPAN	B&W	C 4x31t	11.5	Greek buyer
BC	SEA LANTANA	52,471	2004	JAPAN	B&W	C 4x30t	9.1	Undisclosed buyer
BC	SIGNE BULKER (log)	32,755	2010	CHINA	B&W	C 4x30.5t	9.6	Greek buyer
BC	IVS SHIKRA	29,664	2008	JAPAN	B&W	C 4x30.5t	7.8	Undisclosed buyer, DD freshly passed
BC	NIN	28,373	2000	PHILIPPINES(JAP)	B&W	C 4x30t	6.5	Undisclosed buyer
GC	HAPPINESS WAVE (td)	11,427	2006	JAPAN	B&W	C 2x30t, D 1x30t	4.5	Undisclosed buyer

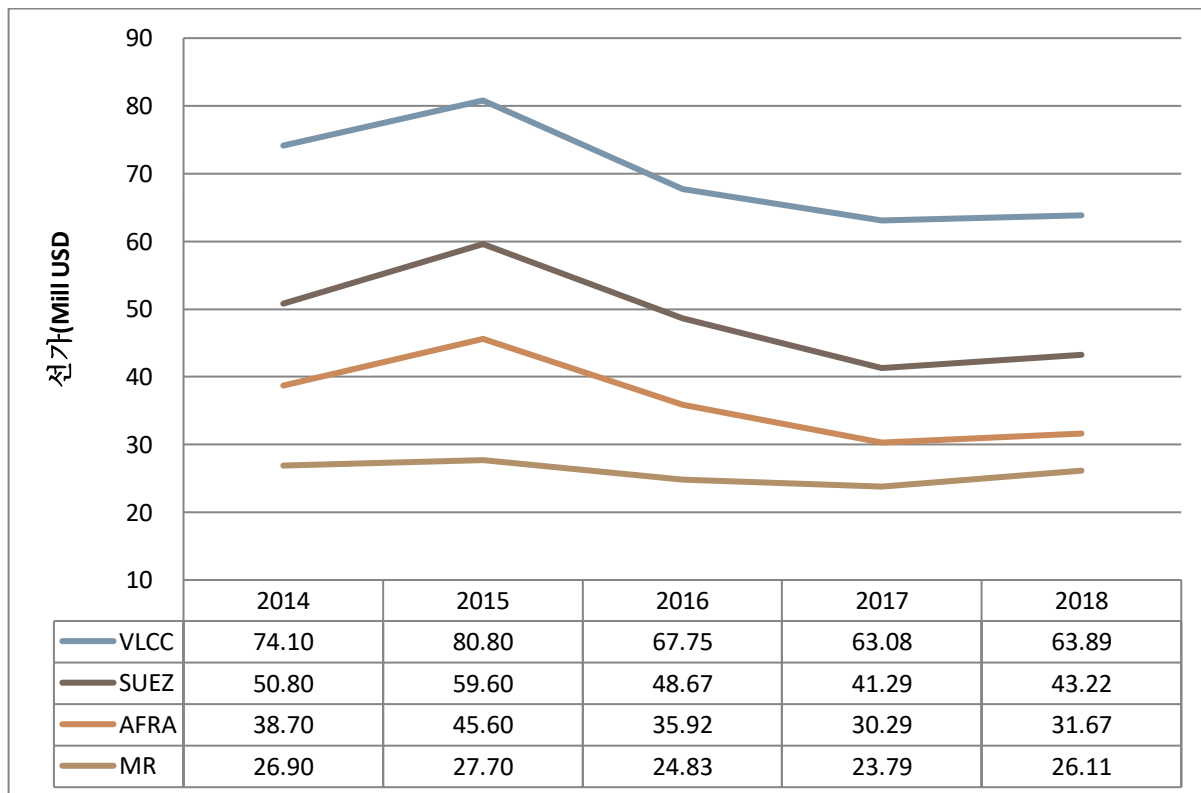
III. TANKER

(❖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%	63.89 1.28%
Suezmax 160K	50.80 27.00%	59.60 17.32%	48.67 -18.34%	41.29 -15.15%	43.22 4.68%
Aframax 105K	38.70 33.45%	45.60 17.83%	35.92 -21.24%	30.29 -15.66%	31.67 4.54%
MR 47K	26.90 2.48%	27.70 2.97%	24.83 -10.35%	23.79 -4.19%	26.11 9.75%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00 8.90%	12.60 -3.08%	13.92 10.45%	12.42 -10.78%	12.00 -3.36%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

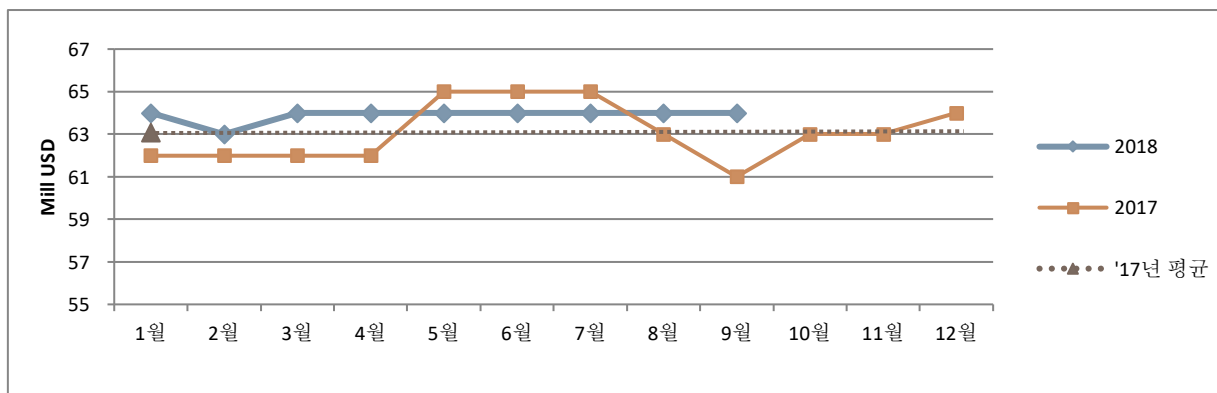
❖선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)



III. TANKER

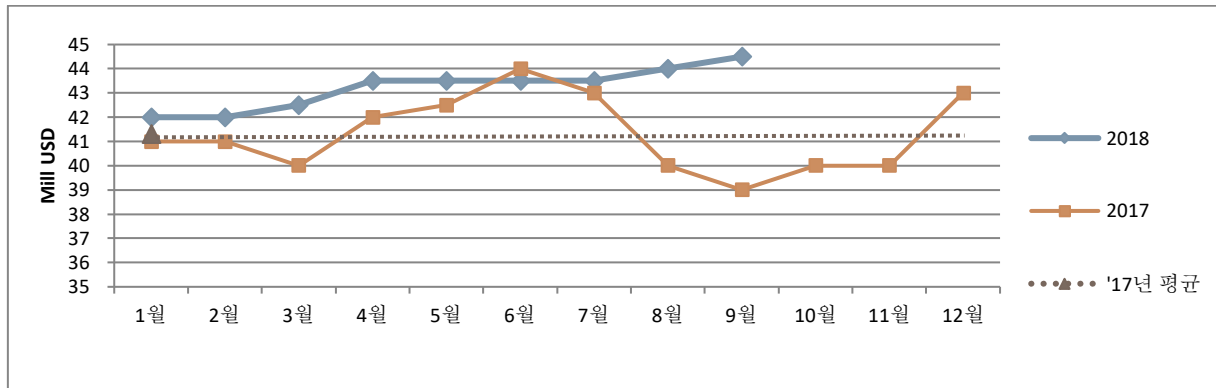
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	평균
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	63.89
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	1.6%	1.3%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50	44.00	43.22
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	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%	4.7%
	AFR A 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%	3.2%	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%	0.0%	-2.8%	-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%	7.0%	11.5%	10.6%	9.7%
2017	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%	-9.8%	-3.4%
	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

VLCC-310K

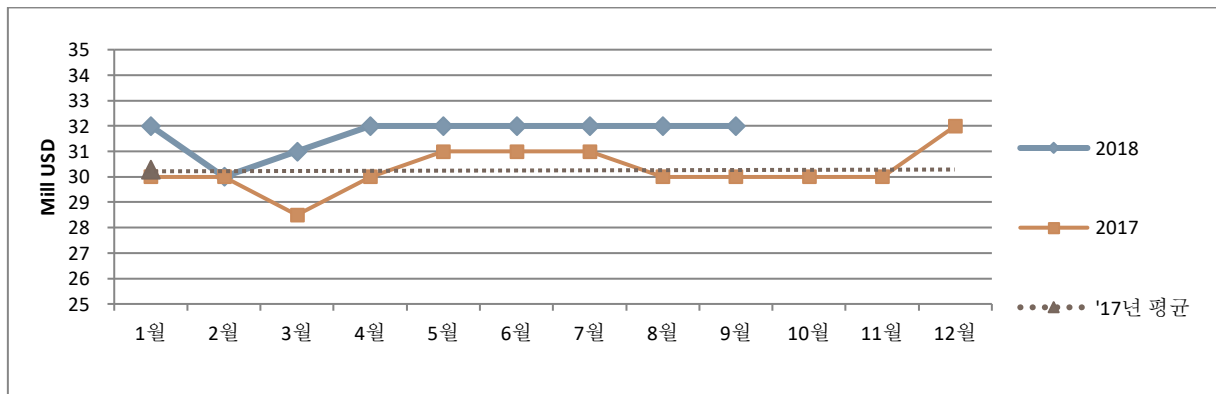


III. TANKER

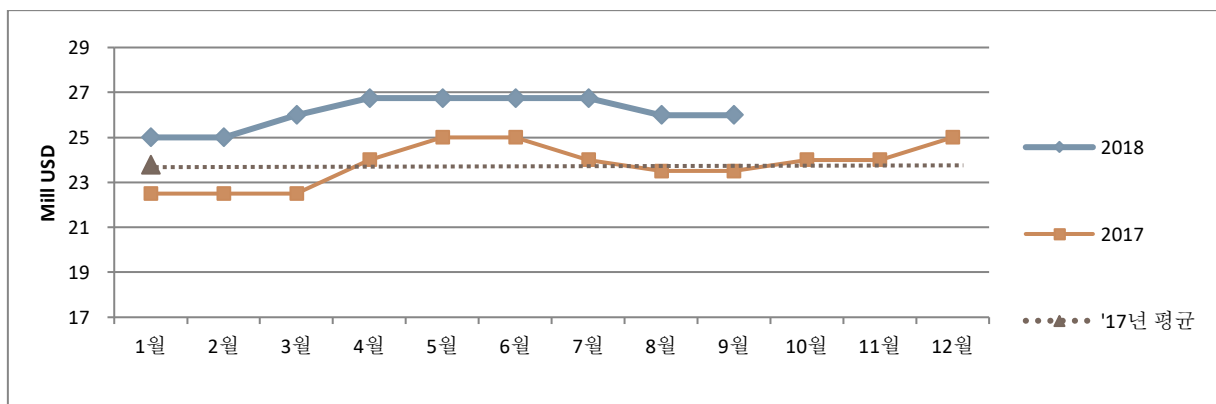
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	KAI-EI	299,997	2004	JAPAN	SULZ		23.75	Greek buyer (Embircos)
TANKER	TORM OHIO	37,278	2001	KOREA	B&W		6.8	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	JIN YIN DA 23	9,000	2017	CHINA	MAK	2	12.5	Greek buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

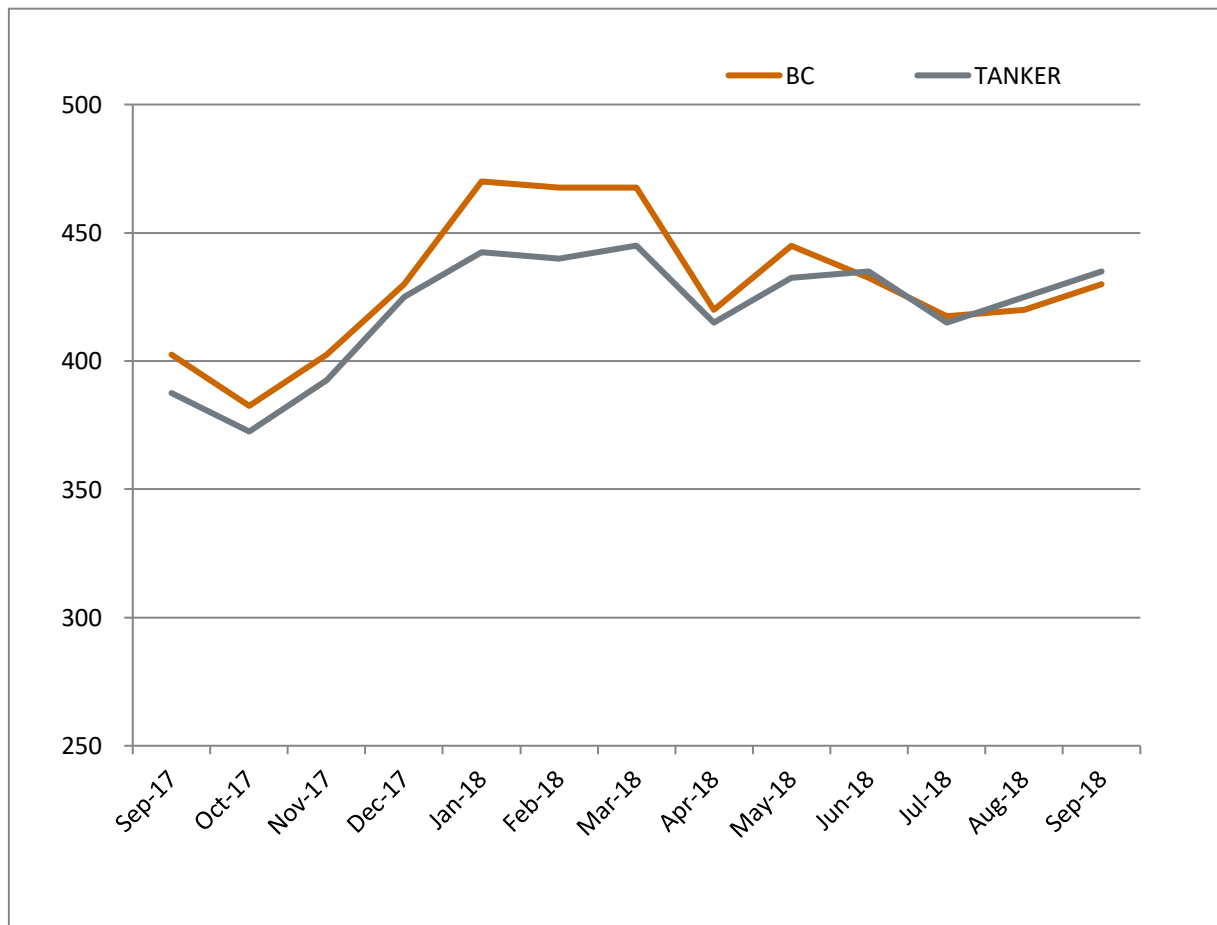
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
------	--------	-----	-----	------	-----	------	------	-------	---------

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 9 월	2018 년 9 월	
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)			증감율 (전월대비)
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	431.67	18.2%	387.50	435.00	2.4%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	441.11	19.0%	402.50	430.00	2.4%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)

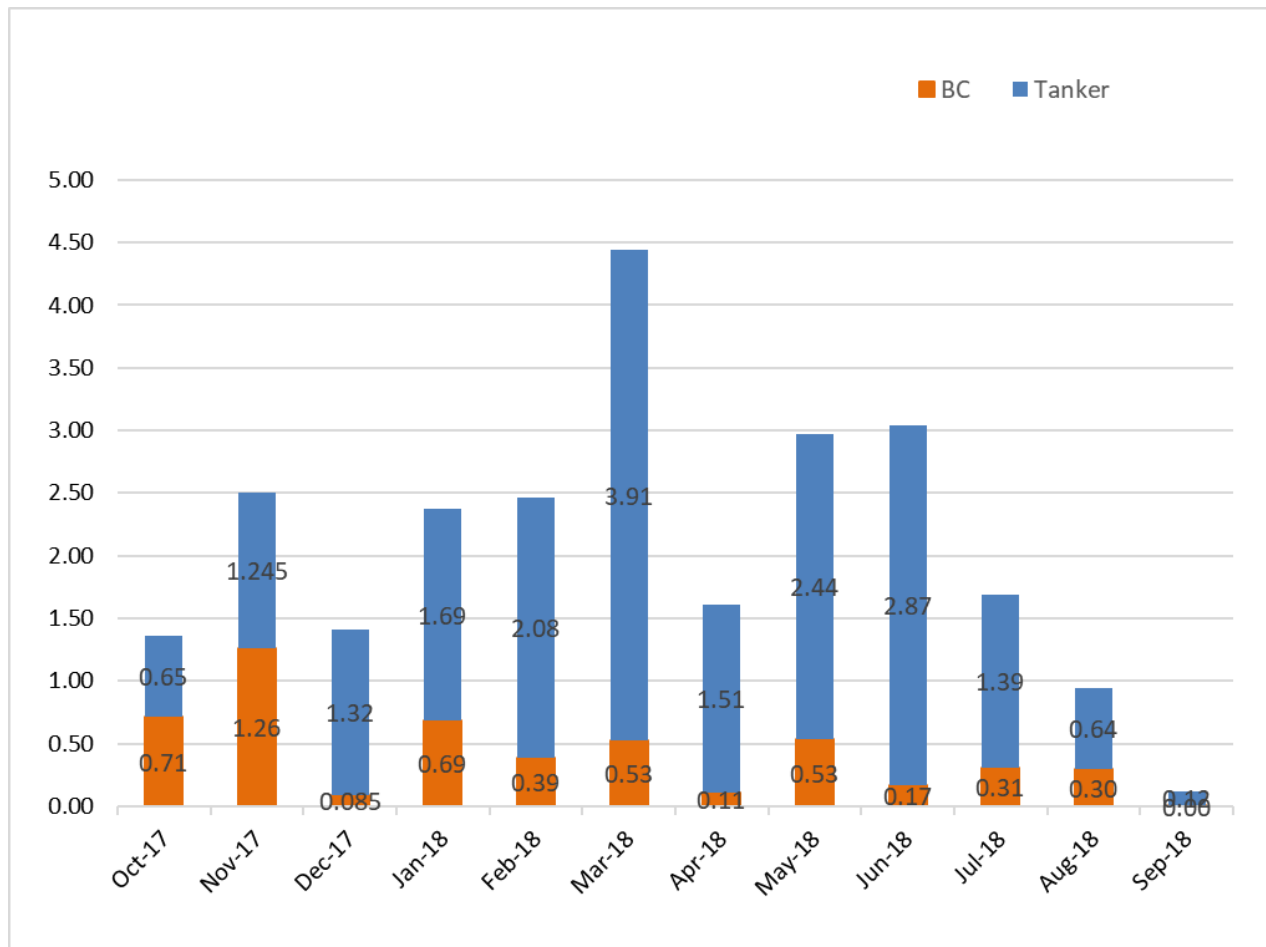


IV. DEMOLITION

2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적				2017 년 9 월		2018 년 9 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	16.65	145.2%	148	131.0%	1.47	9	0.12	-91.7%	4	-55.6%
BC	11.74	292	3.01	25.6%	79	27.1%	1.55	25	0.00	-99.9%	1	-96.0%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

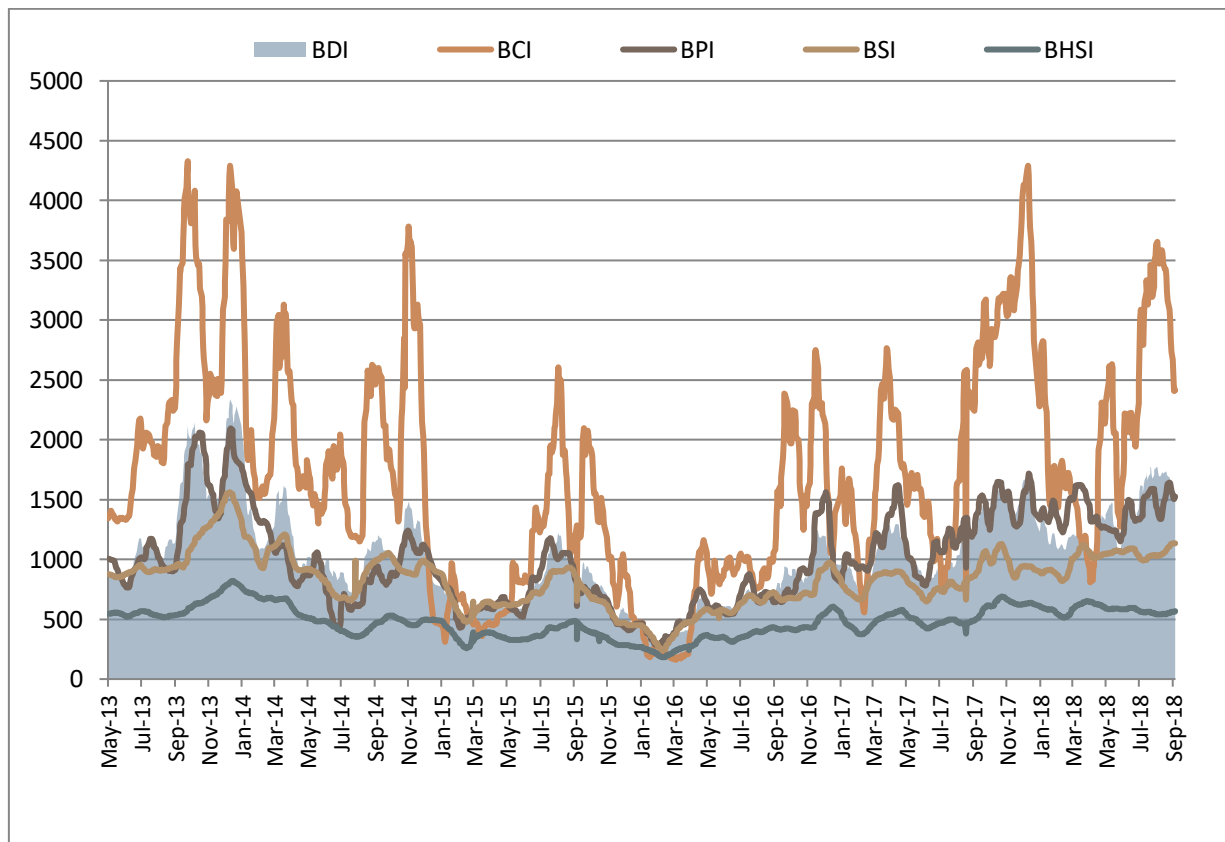
V-1. Demolition Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	TAMIL PERIYAR	39,990	10210	1986	JAPAN	B&W	417	BANGLADESH
CONT	CHUN SHING	5,339	2319	1996	CHINA	WART	417	BANGLADESH
TANKER	RAMLAH	300,361	48100	1996	JAPAN	MITSU	440	AS IS Jeddah, incl. ROB 1500 t, 700m3 slops/sludge

V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-09-07	2018-08-31	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1490	1579	▼-89.00	2337	290
BCI	2411	2732	▼-321.00	4329	161
BPI	1528	1571	▼-43.00	2096	282
BSI	1134	1132	▲2.00	1562	243
BHSI	568	562	▲6.00	821	183



V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	457.50	▼-9.50	419.50	▼-13.00	424.00	▼-19.50
IFO180	490.00	▼-11.50	456.50	▼-18.50	480.00	▼-23.50
MGO	695.00	▲3.50	656.00	▲3.50	704.50	▼-1.00

❖기준일 : 9 월 07 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-09-07	2018-08-31	CHANGE
미국 달러	1121.20	1108.80	▲12.40
일본 엔(100)	1013.15	998.65	▲14.50
유로	1303.34	1293.19	▲10.15
중국 위안	163.66	162.29	▲1.37

❖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