

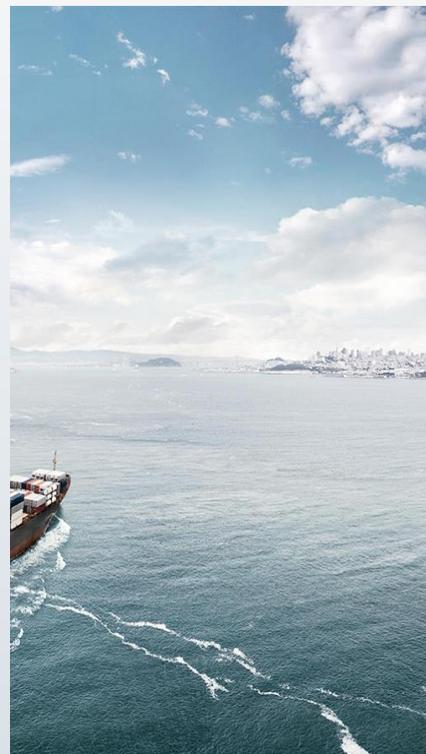


STL MARKET REPORT

Weekly Focus No.219

Updated October 08, 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	9
- BC Sales Report	
Tankers	13
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	17
Key Indicators	20
Contact Information	22

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



I . ISSUE & TREND

1. '황산화물규제 나비효과' 유류할증료 인상 해운·화주
 신경전

세계 해운시장이 2020년 1월부터 발효되는 국제해사기구(IMO)의 황산화물(SOx) 규제에 대응하기 위해 약전고투를 벌이고 있다. 선사들이 규제에 대응하기 위해 내놓은 방안으로는 황 함유량 0.5% 이하의 저유황유 사용, LNG 연료 추진선박 투자, 스크러버(황산화물저감장치) 설치 등이 꼽힌다.

이러한 가운데 덴마크 머스크라인을 시작으로, 스위스 MSC, 프랑스 CMA CGM 등이 규제 대응에 따른 비용인상분을 메우기 위해 기존 유류할증료(BAF)를 대체할 새로운 유류할증료를 내년 1월부터 도입하겠다고 속속 발표했다.

▪ 주요 선사, 유가별 BAF 개정안 발표

영국 해운전문지 로이즈리스트에 따르면 머스크라인은 일부 선박에만 스크러버를 설치하고 대부분의 선박은 저유황유를 채택할 것이란 입장을 내비친 상황이다. 이 선사는 유가 변동에 유연하게 대응하기 위해 평균유류비와 '항로여건'(trade factor) 등 2개의 평가요소를 반영하는 새로운 유류할증료를 공표했다. 유류비는 주요 병커링 항만에서의 평균급유비를, 항로여건은 항로별 운항기간, 연료효율성, 수출·수입항로 간 평균유류소모량을 각각 반영한다. 머스크라인은 "유가가 변경되더라도 2가지 요소를 반영하면 화주들에게 (비용 인상·인하에 대한) 완전한 예측가능성(predictability)을 제공할 수 있다"고 말했다. 이 선사는 유가가 t당 400달러일 경우 항로별로 극동아시아-북유럽·지중해 항로는 40 피트 컨테이너(FEU)당 480달러, 극동아시아-북미서안 항로는 390달러를 부과하겠다고 밝혔다.

EXAMPLES only of BAF tariffs (USD/FFE) for standard (dry) containers at different fuel prices (USD/ton), for selected trades:

Trade	USD 400	USD 450	USD 500	USD 550	USD 600	USD 650	USD 700
North Europe to Far East	280	315	350	385	420	455	490
Far East to North Europe	480	540	600	660	720	780	840
Mediterranean to Far East	280	315	350	385	420	455	490
Far East to Mediterranean	480	540	600	660	720	780	840
Far East to USWC	390	439	488	536	585	634	683
USWC to Far East	90	101	113	124	135	146	158
US to North Europe	120	135	150	165	180	195	210
North Europe to US	520	585	650	715	780	845	910
Europe to ECSA	350	394	438	481	525	569	613
ECSA to Europe	600	675	750	825	900	975	1050

▲ 머스크라인 유류할증료(BAF) 개정안 / 자료: 머스크라인



I . ISSUE & TREND

냉동냉장(리퍼)컨테이너용 유류할증료는 일반컨테이너에 적용하는 BAF 에 항로여건 1.5 를 곱한 값을 적용한다. 냉장 플러그 사용에 따른 추가 비용을 받겠다는 의도다. 구체적인 BAF 는 11 월 말에 발표될 예정으로, 분기마다 비용 변동을 점검해 조정해나갈 것이란 입장을 밝혔다.

CMA CGM 도 황산화물 규제에 따른 반기별 신규 유류할증료를 내놨다. 이 선사는 아시아-북유럽-지중해 항로에 우선적으로 유가별 유류할증료를 도입할 계획이다. 유가가 t 당 401~425 달러일 경우 20 피트 컨테이너(TEU)당 260 달러, FEU 또는 40 피트 하이큐브 컨테이너당 520 달러의 할증료를 부과한다. 현재 이 선사는 황 함유량 0.5% 이하의 연료유 사용, LNG 연료 선박 투자, 스크러버 설치 등을 모두 시행할 계획으로, LNG 연료선 9 척을 발주한 상태다.

BAF Quantum in USD			
IFO 380 per Ton range	20ST	40ST	40HC
\$300 - 325	200	400	400
\$326 - 350	215	430	430
\$351 - 375	230	460	460
\$376 - 400	245	490	490
\$401 - 425	260	520	520
\$426 - 450	275	550	550
\$451 - 475	290	580	580
\$476 - 500	305	610	610
\$501 - 525	320	640	640
...

▲CMA CGM 아시아-북유럽-지중해항로 유류할증료 개정안 / 자료: CMA CGM

주요 선사들이 두 선사가 도입한 방식처럼 부대운임 계획을 내놓을지는 미지수다. 머스크가 소속된 2M 만 놓고 보면 이 선사와 얼라이언스를 맺고 있는 MSC 나 짐라인 등이 책정방식을 그대로 따를 경우 전 세계 주요 경쟁당국으로부터 허가를 받아야 한다. 디얼라이언스는 각 선사가 알아서 대응하는 쪽으로 방침을 정한 것으로 알려졌다.

화주들은 최근 유가인상을 계기로 선사들이 긴급유류할증료(EBS)까지 도입한 만큼, BAF 개정안을 탐탁지 않게 보고 있다. 영국국제물류협회(BIFA)는 선사들이 대책방안을 강구하고 비용을 마련하기 위해 BAF 개정을 도입할 수 있다는 데 공감하면서도, 인상 규모에 대해선 '불공정하고 노골적인 이윤추구'라고 작심해서 비판했다. 협회 로버트 킨 총재는 "인상 규모가 불공정하고 선사들이 이 상황을 이용해 노골적으로 이윤을 추구하는 것처럼 비춰질 수 있다"고 말했다.

I . ISSUE & TREND

영국제 국제물류주선업체(포워드)와 물류기업, 무역협회 등은 해상운임에 유류비용 증가분이 흡수되길 바라고 있다. 킨 총재는 "우리 회원사들은 실화주에게 이번 BAF 개정안의 도입 배경을 설명해야 하는 과제에 놓여 있다"며 "황산화물 부대비용은 큰 호응을 얻지 못할 것이며, 회원사들이 불공정하다고 여길 것"이라고 말했다.

전 세계 화주들의 연합체인 글로벌화주포럼(GSF)은 선사들의 부대운임 계산방식이 불투명하다며 반기를 들었다. 특히 수출(헤드홀)항로에서는 높은 비용을 요구하고 수입(백홀)항로에서는 비용을 할인해주는 선사들의 영업방식을 비판하고 있다.

GSF 에 따르면 수익을 많이 남기는 수출항로는 수입항로보다 훨씬 많은 BAF 를 지불해야 한다. 가령, 극동아시아-북유럽 항로는 항로여건이 1.3 이지만, 북유럽-극동아시아는 0.7 에 불과했다. 화주들은 이러한 선사의 정책을 불공정하다고 보고 있다. 통상 선사들은 컨테이너 공급에 차질이 없도록 화주에게 컨테이너불균형할증료(CIC)와 같은 비용을 청구하거나 수출입 해상운임을 차별적으로 설정해 박스 수급을 원활하게 하고 있다.

GSF 제임스 훅햄(James Hookham) 사무총장은 "(선사들이) 이 비용을 청구하기엔 투명성이 부족하다. 어떻게 비용이 책정됐는지 화주들을 설득할 자료조차 없다. 우리는 환경보호 차원보다 운임회복 성격이 더 강하다고 보고 있다"고 말했다.

덧붙여 "황산화물 배출 규제는 선사들이 값비싼 저유황유 매입보다 스크러버 설치에 나서도록 유도하고 있다"며 "(스크러버를 설치하면) 단 한 번의 자본비용이 발생할 텐데, 화주로서 (저유황유 사용에 따른) 황산화물 부대운임을 무기한 부담하기보다 스크러버 설치가 더 나은 옵션이다"라고 말했다. 스크러버 설치는 저유황유와 달리 일회성 비용이다 보니 초기 설치비용만 화주들이 부담하면 되기 때문이다.

이 외에도 GSF 는 선사들이 화주와 부대운임 도입 시기나 비용책정에 대한 협의를 거치지 않고 일방적으로 알린 점에 대해 불만을 표했다. 훅햄은 머스크 측에 화주와의 협의를 거쳐 비용전략을 재검토할 것을 요청했다. 머스크는 "개편안이 실질 유류비용을 반영했으므로, 유가가 올랐을 때 BAF 변화를 완전히 예측할 수 있다"고 해명했다.

한편 GSF 에는 한국무역협회 산하 화주협의회, 미국 전미산업운수연맹(NITL), 영국 화물운송협회(FTA), 유럽화주협의회 등 전 세계 11 개 단체가 회원으로 가입돼 있다.

I . ISSUE & TREND

2. 해양진흥공사, 4 개 해운사에 선박 보증 지원 확정

해운산업 재건을 위해 출범한 한국해양진흥공사가 4 개 국내 해운사에 대한 보증지원을 확정하며 본격적인 지원업무의 닻을 올렸다.

해양진흥공사는 공사 설립 후 첫 파일럿(Pilot) 프로젝트로 4 일 1,100 억원 규모의 보증지원을 확정지었다고 5 일 밝혔다. 이번에 확정된 보증지원은 폴라리스쉬핑, 대한해운, SK 해운, 흥아해운 등이 도입하는 선박 8 척 과 컨테이너박스 4700 개에 대한 선·후순위 대출에 대한 보증으로, 총 보증 지원규모는 1147 억원에 달한다.

선사명	지원 대상	지원 금액	지원시기
대한해운	탱커선 (2척)	177억원	2018. 10월
SK해운	LPG선 (1척)	65억원	2018. 10월
폴라리스쉬핑	벌크선 (5척)	785억원	2018. 10월
흥아해운	컨테이너박스 (4,689개)	120억원	2018. 10월
합계	4건	1147억원	

▲ 한국해양진흥공사의 보증지원 거래 ©해양진흥공사

특히 폴라리스쉬핑과 대한해운이 도입하는 선박은 국내 조선소를 통해 선박을 신규 건조하는 한편 공사 보증서를 통해 부산은행, 수협 등이 선박금융에 참여하게 됨으로써 '해운·조선·금융의 상생 협력 프로젝트'로 추진됐다는 점에서 주목받고 있다.

해당 선박들은 IMO의 환경규제에 대응할 수 있는 친환경 선박으로, 이번 보증수혜 선사들은 최근 강화되고 있는 환경규제 추세에 선제적으로 대응할 수 있어 향후 영업경쟁력 강화에도 기여할 것으로 보고 있다.

이 같은 프로젝트들은 4 일 공사 보증심의위원회에서 최종 승인됐으며, 10 월 말 이전에 보증서가 발급될 예정이다. 공사 관계자에 따르면 "국내·외 상업은행들이 이번 선박금융 프로젝트의 보증부대출에 적극적인 참여 의사를 밝혔고, 국내 해운사에게 경쟁력 있는 금리조건도 제시됐다."고 전했다.

또한 공사는 이날 오후 2 시 여의도 쉐라톤호텔에서 선사와 금융기관을 대상으로 '공사 사업설명회'를 개최했다. 이 날 설명회에는 국내 해운사를 비롯한 국내·외 금융기관 등 총 78 개 기관에서 150 여명이

I . ISSUE & TREND

참여해 공사 사업에 높은 관심을 보였다. 설명회에서는 공사 투자사업 기본방향과 한국해운연합(KSP) 참여 선사의 신조발주 지원, S&LB 사업, 항만터미널 지원 등의 해운선사를 위한 다양한 투자 지원방안이 공개됐다. 이어 공사의 보증상품과 선박, 컨테이너박스, 친환경설비 등 자산별 보증방안 등을 소개하는 시간도 진행됐다.

공사는 향후 선사에 대한 금융지원 뿐 아니라, 산업진흥센터 운영을 통해 국내 해운사에게 전문화된 상황분석 및 예측 서비스 제공, 해운사의 의사결정을 지원하고 선박투자에 따른 위험관리를 강화하는 등 국내 해운업의 장기 경쟁력 제고에도 노력할 방침이다.

3. '몸집 불려야 산다' 중국 해운공룡, M&A 광폭 행보

중국 국영기업인 COSCO(중국원양운수)가 '몸집불리기'에 몰두하고 있다. 유례없는 불황을 극복하기 위한 획기적인 비용 절감과 경쟁력 강화의 일환이다.

4 일 관련 업계에 따르면 COSCO 는 세계 2 위 컨테이너 제조업체 싱가포르(Singamas) 인수를 추진하고 있다. 모기업인 싱가포르 선사인 PIL 이 대규모 적자를 해소하기 위해 지난해 7 월부터 자회사인 싱가포르 매각을 추진 중이다. PIL 은 올 상반기에만 영업손실 4330 만 달러(약 481 억원)를 기록했다.

COSCO 는 홍콩에 상장된 PIL 이 보유한 싱가포르 주식 41.1%를 내년 초까지 인수한다는 목표로 협상을 벌이고 있다. 싱가포르 인수에 성공하면 COSCO 는 단숨에 세계 컨테이너 제조 시장의 '큰손'으로 부상한다.

싱가마스는 전 세계 컨테이너 시장의 20%를 점유하고 있다. COSCO 는 세계 최대 컨테이너 제조업체 CIMC 지분 14.5%를 보유하고 있다.

COSCO 가 해운업계에 이어 컨테이너 시장도 넘보고 있다는 얘기다. 앞서 COSCO 는 지난해 7 월 홍콩 선사인 OOCL 를 492 억 3000 만 홍콩달러(약 7 조 2800 억원)에 인수했다. 이를 통해 COSCO 는 세계 3 위 해운업체로 거듭났다.

I . ISSUE & TREND

4. 美 이란 제재 한달 앞으로...국제유가 고공행진

미국의 이란 석유 금수 조치가 한 달 앞으로 다가오면서 국제유가가 고공행진을 하고 있다. 일각에서는 미국과 이란의 관계가 악화일로로 걸을 경우 유가가 지난 2011 년 이후 처음으로 배럴당 100 달러를 넘을 수도 있다는 전망이 나온다.

9 월 초까지 배럴당 76 달러 수준이었던 영국 브렌트유 선물 가격은 한달 새 13% 이상 올라 지난 3 일(현지시간) 86 달러를 돌파했다. 지난 2014 년 이후 4 년 만에 가장 높은 수준이다. 미국 서부텍사스유(WTI) 선물도 9 월 초 배럴당 67 달러 수준에서 13% 넘게 상승해 76 달러를 넘어섰다.

세계 경기 회복세에 힘입어 올해 상반기 고공행진을 하던 국제유가는 6 월 이후 상승세가 꺾이며 배럴당 70 달러(브렌트유 기준) 대에서 횡보하는 모습을 보였다. 유가를 견인하기 위해 지난해부터 감산(일평균 180 만 배럴) 조치를 시행중이던 산유국들이 생산량을 일평균 100 만 달러 늘리기로 합의한데다 미중 무역전쟁으로 에너지 수요가 위축될 수 있다는 우려도 커졌기 때문이다. 유가 상승에 따라 미국이 본격적으로 생산량을 늘릴 것이라는 전망도 시장에 영향을 미쳤다.

하지만 미국의 이란 제재가 강화되면 석유 공급이 위축될 것이라는 우려로 9 월부터 유가는 다시 상승세를 타고 있다. 미국은 이란이 핵개발 시도를 계속 하고 있다는 이유로 지난 5 월 이란 핵협정(포괄적 공동행동계획:JCPOA)을 탈퇴한 데 이어 8 월에는 이란과 자동차, 금·귀금속 거래 등을 중단하는 1 차 제재를 단행했다. 또 11 월 4 일부터는 이란의 석유 수출을 차단하는 추가 제재를 발효할 예정이다. 전문가들은 미국의 제재로 이란의 일평균 석유 수출량 250 만 배럴 중 100 만 배럴 이상이 감소할 수 있을 것으로 보고 있다.

▪ 트럼프 압박에도 증산 거부한 OPEC...유가 상승세 가속화

미국은 이같은 급격한 유가 상승세를 우려의 눈으로 바라보고 있다. 유가 급등은 11 월 6 일 치러지는 미국 중간선거에서 공화당에 불리하게 작용할 우려가 있기 때문이다. 또 물가상승률이 치솟을 경우 미 연방준비제도(연준·Fed)의 금리 인상 속도가 빨라져 미국 경제 회복세에 제동을 걸 수도 있다.

도널드 트럼프 미국 대통령은 석유수출국기구(OPEC) 등 산유국들을 상대로 생산량을 늘려 유가를 안정시키라는 압박을 넣기 시작했다. 트럼프 대통령은 지난달 20 일 자신의 트위터에 "우리(미국)는 중동 국가들을 지키고 있다. 우리가 없었다면 그들은 이렇게 오랜 기간 안정적일 수 없었을 것이다.

I . ISSUE & TREND

그런데 그들은 계속 유가를 올리고 있다! 기억하겠다"라며 "석유수출국기구(OPEC)는 당장 가격을 낮춰야 한다"고 적었다. 릭 페리 미국 에너지부 장관은 지난달 사우디아라비아와 러시아의 에너지 수장을 잇따라 만나 가격 안정을 위한 증산을 요구한 것으로 알려졌다.

이에 따라 사우디 등 OPEC 회원국들과 러시아 등 비(非) OPEC 산유국들은 지난달 23일 알제리에서 증산 방안에 대해 논의했다. 하지만 트럼프 대통령의 압박에도 산유국들은 이 회의에서 증산을 거부했다. 글로벌 에너지 수요를 감안할 때 현 단계에서 증산 결정을 내릴 이유가 없다는 이유였다. 칼리드 알팔리 사우디아라비아 에너지부 장관은 12월 열리는 차기 OPEC 각료회의까지 시장 상황을 지켜보겠다고 밝혔다. 알렉산드르 노바크 러시아 에너지부 장관은 추가 생산은 시장 상황에 달려있다고 언급했다. 산유국들의 증산 결정 불발로 유가 상승세에는 가속도가 붙기 시작했다.

▪ 전문가들 "미국-이란 갈등 지속시 유가 100 달러 갈수도"

전문가들은 미국과 이란의 관계가 더 악화돼 글로벌 석유 공급을 제한할 경우 유가가 배럴당 100 달러까지 오를 수도 있다는 진단을 내놓고 있다.

미국의 동맹인 사우디는 이란 석유 금수조치가 발효될 경우 자체적으로 석유 생산량을 늘릴 계획이다. 향후 몇달 동안 일평균 55만 배럴을 시장에 추가 공급할 것으로 전망된다. 사우디는 필요시 일평균 150만 배럴까지 추가 공급을 늘릴 수 있다는 입장이다. 하지만 이 경우에도 공급 감소 효과를 완전히 상쇄하지는 못할 것이라는 전망이 나온다.

또 이란의 최대 고객인 아시아 국가들이 미국의 제재를 앞두고 선제적으로 수입을 줄이고 있다.

카스라 누리 이란 석유부 국장은 지난달 23일 샤나통신에 "한국이 이란으로부터 석유 구입을 중단한지 거의 3개월이 지났다"며 한국은 미국의 핵협정 탈퇴 이후 가장 처음으로 이란산 석유 수입을 완전 중단한 나라라고 밝혔다.

이란 제재 동참 요구를 거부했던 중국도 미국의 압력에 굴복하고 있다는 신호들도 나오고 있다. 로이터통신에 따르면 중국 국영 정유회사 시노펙은 9월 이란산 원유의 적재를 절반 가량 줄인 것으로 추정된다. 에너지 애스펙츠의 공동창업자 리처드 맬린슨은 비즈니스인사이드에 "유가는 분명히 배럴당 90달러를 넘어설 것이고 100달러도 돌파할 수 있다"며 "미국의 제재 조치가 발효되기 전부터 이미 많은 은행, 보험사, 해운회사 등이 이란과 거래한 기업을 돕지 않겠다고 말해 왔다. 제재가 시작되면 이란산 화물을 싣는 구매자는 없을 것"이라고 내다봤다.

I . ISSUE & TREND

리서치업체 브라이언힐 퍼블리싱의 맷 바디알리 애널리스트는 월스트리트저널(WSJ)에 "미국과 이란과의 관계가 악화될 경우 유가가 배럴당 100 달러를 넘어서는 것은 어려운 일이 아니다"라며 "유가는 연휴철을 맞은 미국 소비자들을 화나게 만들 수 있다"고 전망했다.

▪ 미국·이란, 여전히 강대강 대치...문제 해결 조짐 안보여

미국과 이란은 여전히 한치의 물러섬 없이 강대강으로 대치하고 있다.

트럼프 대통령은 지난달 25일 유엔총회 연설에서 이란을 향해 "우리는 미국을 죽음으로 위협하고 그리고 대량 살상에 대해서 공개적으로 이야기하는 정권을 그대로 보고 있을 수 없다"며 "우리는 이란 정권을 고립시킬 것이다. 그들이 계속해서 그런 공격성을 보이는한 그렇게 하겠다"고 밝혔다.

이에 대해 하산 로하니 이란 대통령은 같은 자리에서 "국제안보 문제가 미국 국내정치의 장난감이 아니라는 점을 이곳에서 분명히 말한다"며 "미국이 새로운 제재를 앞세워 시작한 경제전쟁은 이란 국민뿐 아니라 세계 시민들에게 해를 끼쳤고, 세계무역에 혼란을 일으켰다"고 맞받았다.

미국은 국제사법기관의 판결을 무시할 정도로 강한 제재 의지를 나타내고 있다. 이 때문에 11월 중간 선거가 끝나면 물가를 신경쓸 필요가 없는 트럼프 대통령이 더 강한 조치들을 쏟아낼 수 있다는 전망도 나온다.

국제사법재판소(ICJ)는 3일(현지시간) 미국의 제재가 1955년 이란과 체결한 '친선, 경제관계 및 영사권 조약'(Treaty of Amity, Economic Relations and Consular Rights)을 위반했다고 판결했다. ICJ는 미국이 의약품 및 장비, 식료품, 민간 항공 등 인권과 관련한 분야에서 제재를 철회해야 한다고 요구했다.

하지만 마이크 폼페이오 미 국무장관은 ICJ 발표 직후 이란과 맺은 조약을 파기한다고 발표했다. 폼페이오 장관은 "이란은 국가안보 보호를 위한 합법적인 미국의 행동에 간섭하려 들었다"며 "ICJ를 정치 및 선전 목적으로 악용하고 있다"고 강조했다.



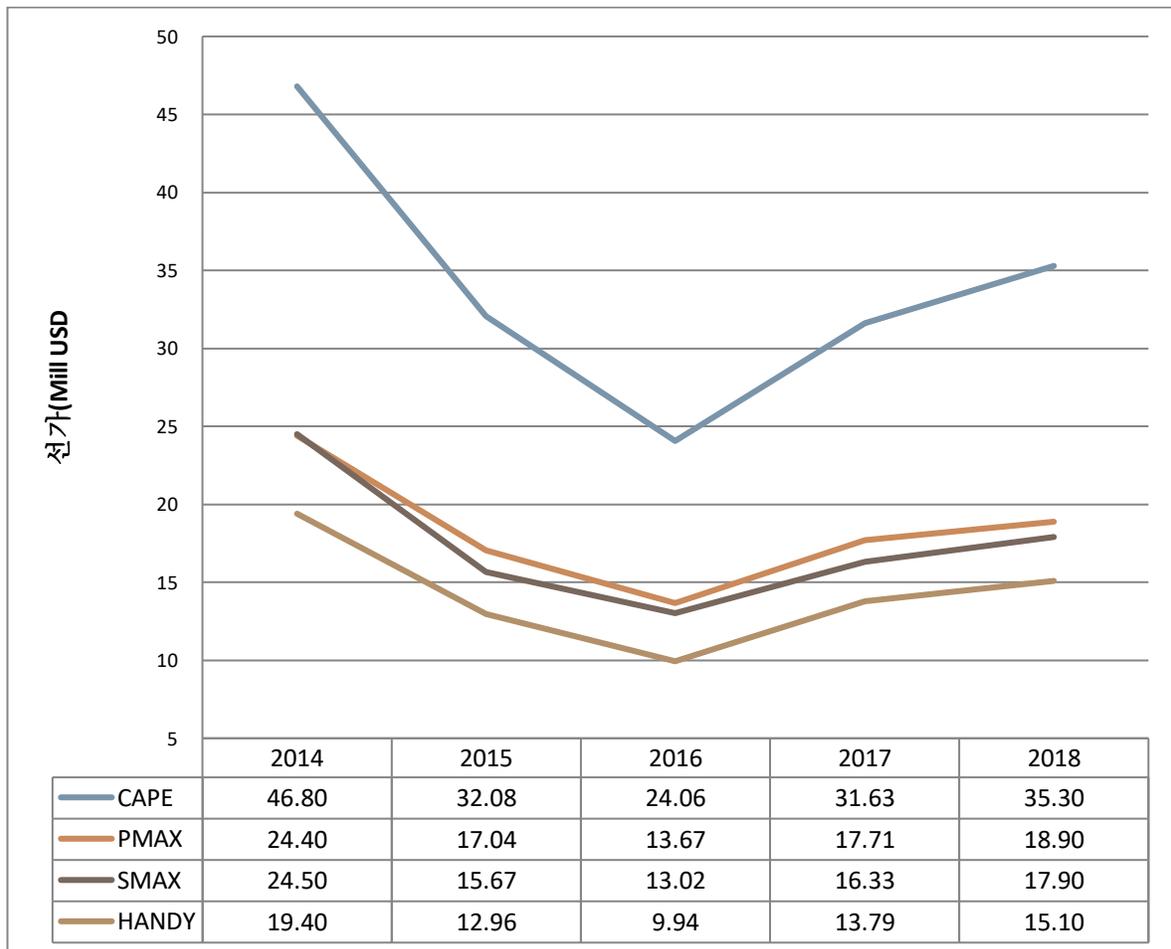
II . BULK CARRIER

(◆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	35.30
	28.81%	-31.45%	-24.99%	31.43%	11.62%
Panamax 76K	24.40	17.04	13.67	17.71	18.90
	13.27%	-30.16%	-19.80%	29.57%	6.73%
Supramax 56K	24.50	15.67	13.02	16.33	17.90
	14.84%	-36.04%	-16.91%	25.44%	9.59%
Handysize 32K	19.40	12.96	9.94	13.79	15.10
	9.04%	-33.20%	-23.32%	38.78%	9.49%

□ BC 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

(◆선령 5 년기준, Million USD)

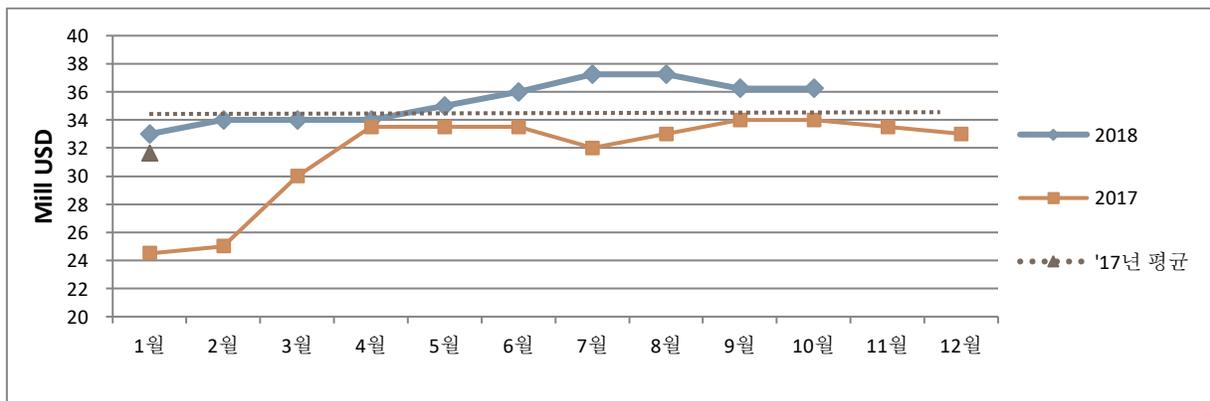




II . BULK CARRIER

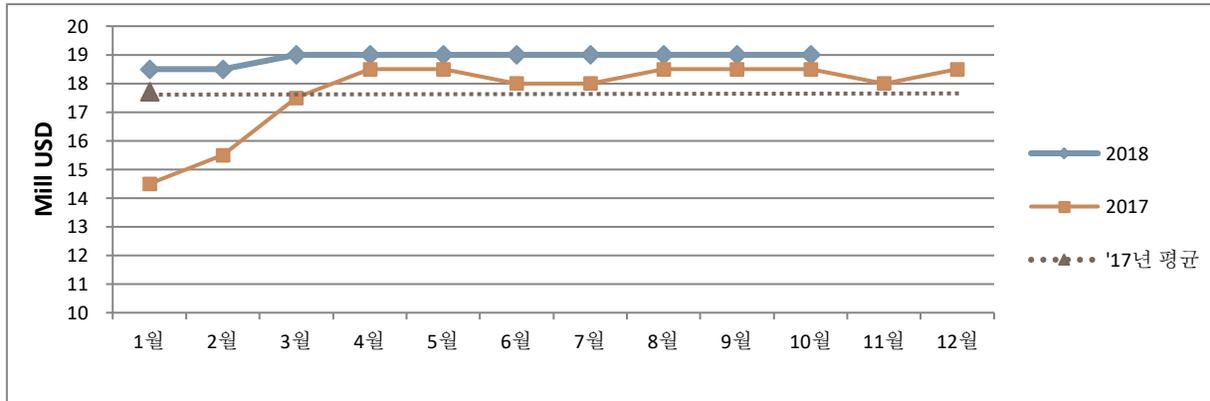
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2018	CAPE 180K	선가	33.00	34.00	34.00	34.00	35.00	36.00	37.25	37.25	36.25	36.25			35.19
		전월대비	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	3.5%	0.0%	-2.7%	0.0%			-
		전년대비	34.7%	36.0%	13.3%	1.5%	4.5%	7.5%	16.4%	12.9%	6.6%	6.6%			11.3%
	PMAx 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	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%	0.0%			-
		전년대비	27.6%	19.4%	8.6%	2.7%	2.7%	5.6%	5.6%	2.7%	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	18.00			17.89
		전월대비	0.0%	0.0%	2.9%	0.0%	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%	5.9%			9.5%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	16.00	15.00	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%	0.0%			-
		전년대비	7.7%	3.7%	11.1%	10.7%	10.7%	14.3%	14.3%	7.1%	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	34.00			31.63	
	PMAx	14.50	15.50	17.50	18.50	18.50	18.00	18.00	18.50	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	17.00			16.33	
	HANDY	13.00	13.50	13.50	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00			13.79	

□ Cape

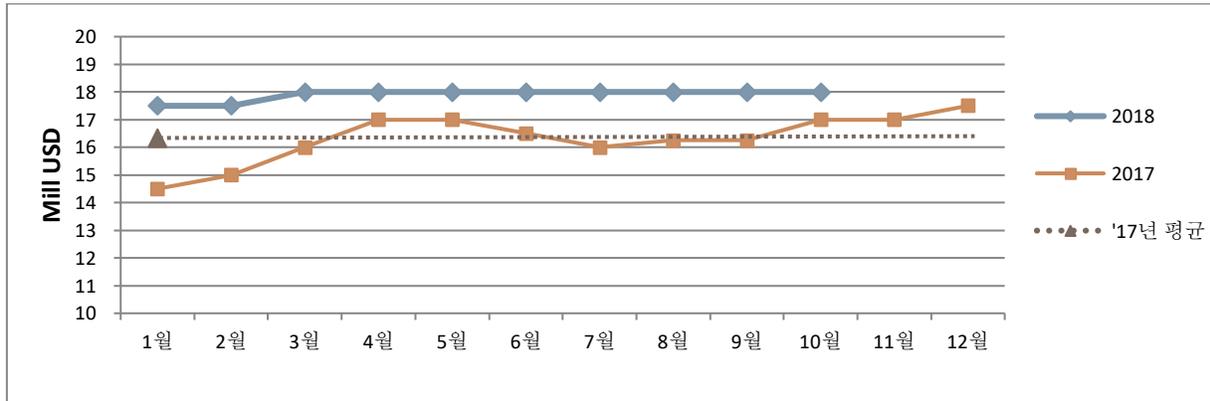


II . BULK CARRIER

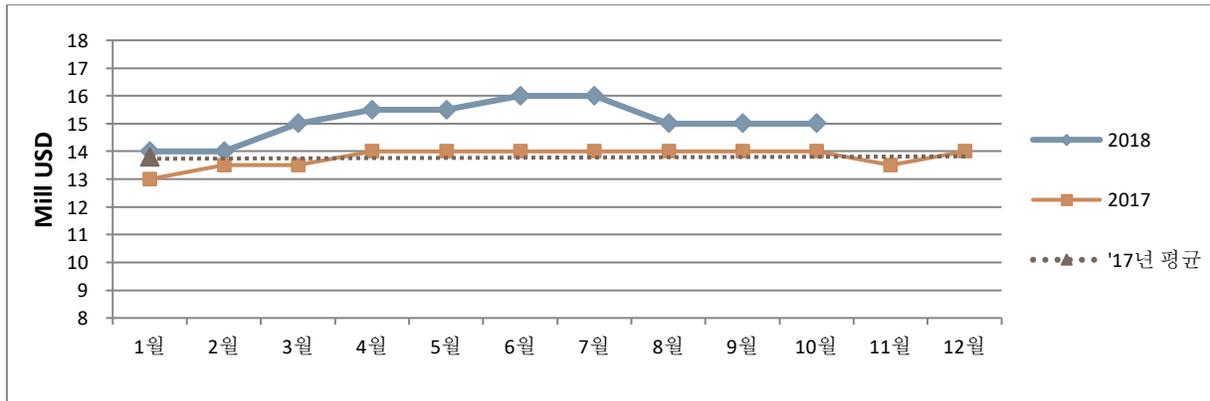
□ Panamax



□ Supramax



□ Handy



II . BULK CARRIER

III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	DAEBO NEWCASTLE	81,398	2011	KOREA	B&W		19	Undisclosed buyer
BC	DOUBLE PROSPERITY	76,633	2005	JAPAN	B&W		10.75	UAE buyer (Shail Shipping)
BC	ANGELIC GRACE	74,750	2001	CHINA	B&W		5.5	Action sale, Greek buyer
BC	SAGE BAYLORCOM	63,500	2015	CHINA	B&W		22.9	Greek buyer (JME Navigation)
BC	SBI HERMES	61,272	2016	JAPAN	B&W		20.5	Undisclosed buyer
BC	MEDI FIRENZE	58,722	2008	PHILIPPI NES(JAP)	B&W	C 4x30t	13.45	Thailand buyer (Thoresen Thai)
BC	GUARDIANSHIP	56,884	2011	CHINA	B&W	C 4x30t	12	Undisclosed buyer
BC	GLADIATORSHIP	56,884	2010	CHINA	B&W	C 4x30t	11	
BC	SHROPSHIRE	56,812	2009	CHINA	WART	C 4x36t	9.3	French buyer (Louis Dreyfus)
BC	GREENFINCH	32,298	2010	JAPAN	MITSU	C 4x30t	11.8	Middle Eastern buyer
BC	GOLDEN KIKU	29,858	2005	JAPAN	B&W	C 4x30t	7.2	Chinese buyer



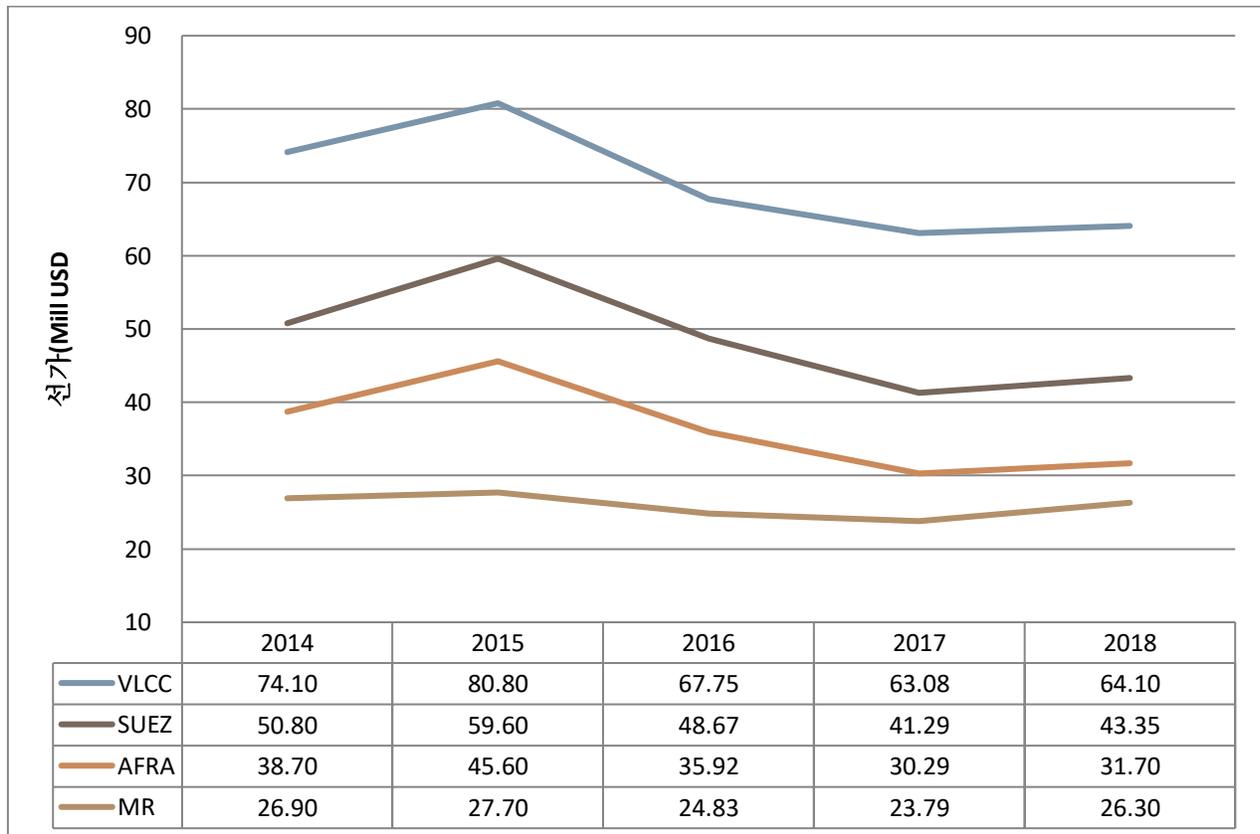
III. TANKER

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

구분	2014	2015	2016	2017	2018
VLCC 310K	74.10	80.80	67.75	63.08	64.10
	31.93%	9.04%	-16.15%	-6.89%	1.61%
Suezmax 160K	50.80	59.60	48.67	41.29	43.35
	27.00%	17.32%	-18.34%	-15.15%	4.98%
Aframax 105K	38.70	45.60	35.92	30.29	31.70
	33.45%	17.83%	-21.24%	-15.66%	4.65%
MR 47K	26.90	27.70	24.83	23.79	26.30
	2.48%	2.97%	-10.35%	-4.19%	10.54%
Chemical Tanker IMO II 13K	13.00	12.60	13.92	12.42	11.93
	8.90%	-3.08%	10.45%	-10.78%	-3.96%

□ TANKER 연평균 선가 - 선령 5 년 기준

◆선령 5 년기준, Million USD, 증감율 : %)

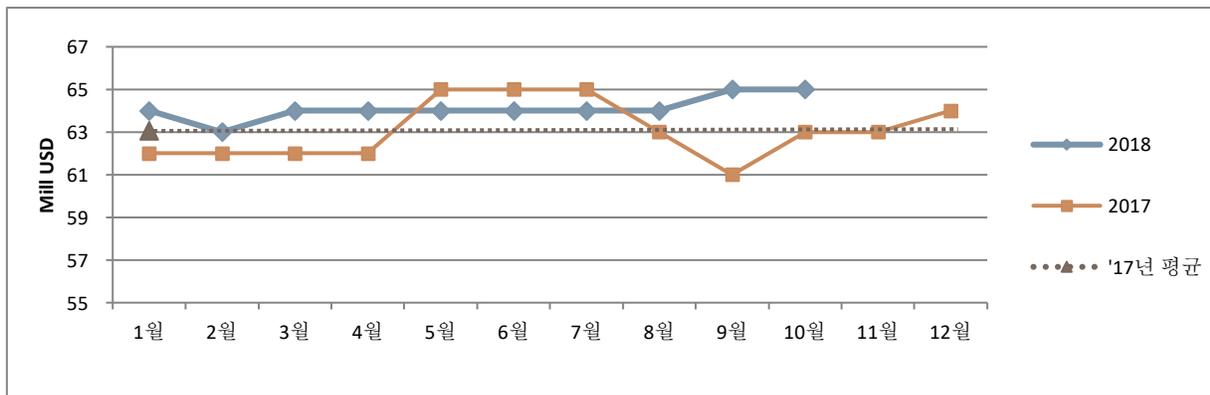




III. TANKER

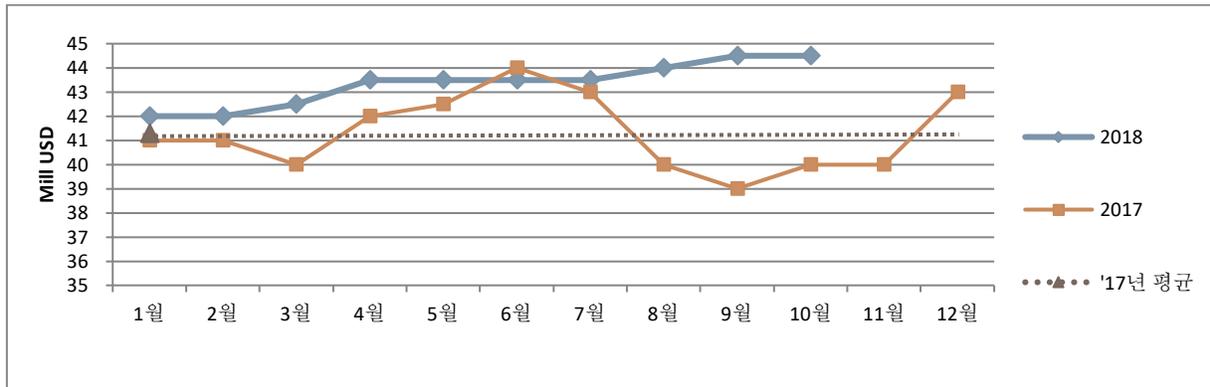
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	65.00	65.00			64.10
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%			-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	1.6%	6.6%	3.2%			1.6%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	43.50	43.50	44.00	44.50	44.50			43.35
		전월대비	-2.3%	0.0%	1.2%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	1.1%	0.0%			-
		전년대비	2.4%	2.4%	6.3%	3.6%	2.4%	-1.1%	1.2%	10.0%	14.1%	11.3%			5.0%
	AFR A 105K	선가	32.00	30.00	31.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00	32.00			31.70
		전월대비	0.0%	-6.3%	3.3%	3.2%	0.0%	0.0%	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%	6.7%	6.7%			4.6%
	MR 47K	선가	25.00	25.00	26.00	26.50	26.75	26.75	26.75	26.00	26.00	27.00			26.30
		전월대비	0.0%	0.0%	4.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.8%	0.0%	0.0%			-
		전년대비	11.1%	11.1%	15.6%	10.4%	7.0%	7.0%	11.5%	10.6%	10.6%	12.5%			10.5%
	CHEM IMO 2 13K	선가	13.00	12.50	12.50	12.25	11.75	11.50	11.50	11.50	11.50	11.25			11.93
		전월대비	0.0%	-3.8%	0.0%	-2.0%	-4.1%	-2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.2%			-
		전년대비	6.1%	4.2%	-2.0%	-2.0%	-7.8%	-8.0%	-8.0%	-9.8%	-4.2%	-6.3%			-4.0%
	2017	VLCC	62.00	62.00	62.00	62.00	65.00	65.00	65.00	63.00	61.00	63.00			63.08
		SUEZ	41.00	41.00	40.00	42.00	42.50	44.00	43.00	40.00	39.00	40.00			41.29
		AFRA	30.00	30.00	28.50	30.00	31.00	31.00	31.00	30.00	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	24.00			23.79	
CHEM		12.25	12.00	12.75	12.50	12.75	12.50	12.50	12.75	12.00	12.00			12.42	

VLCC-310K

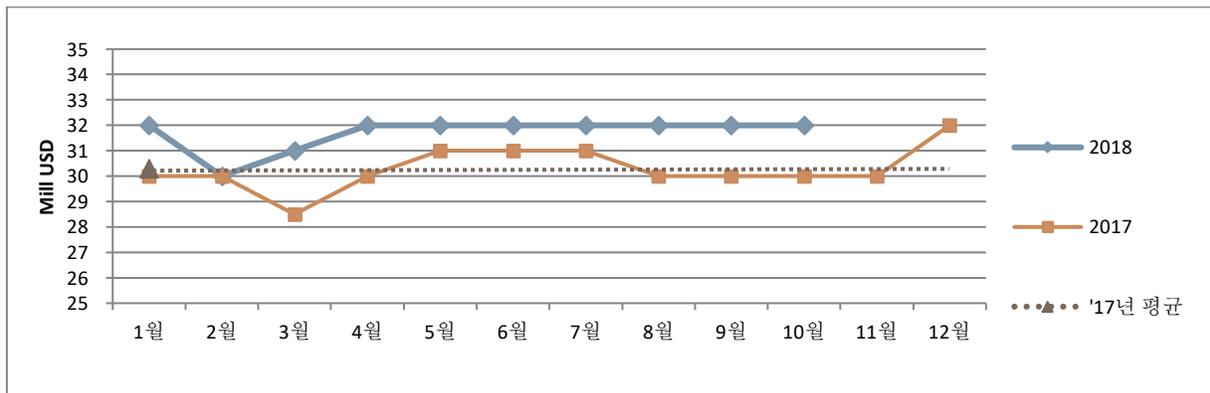


III. TANKER

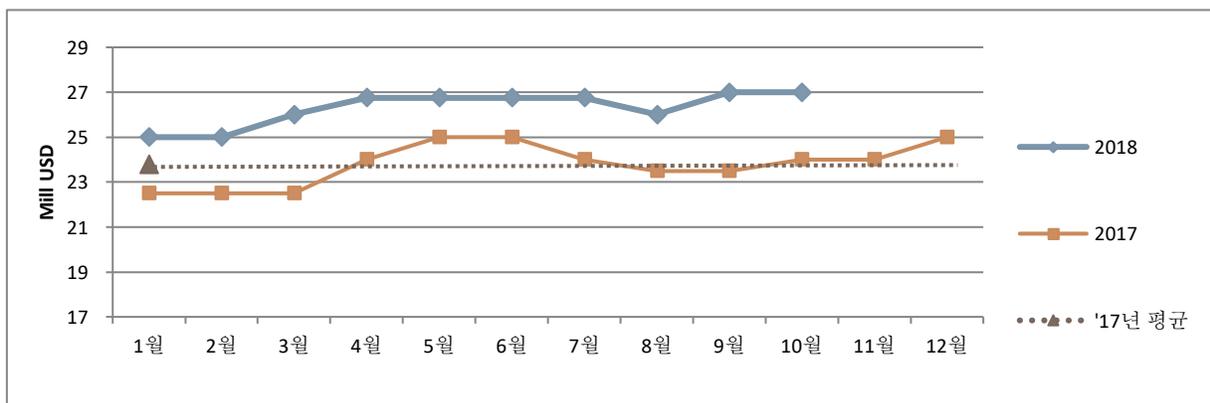
□ SUEZMAX-160K



□ AFRAMAX-105K



□ MR-47K



III. TANKER

IV-1. Tanker Sales Reported

1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	FRONT ARIAKE	298,530	2001	JAPAN	B&W		20.7	conversion purpose, Undisclosed buyer
TANKER	AMORE MIO II	159,981	2001	KOREA	B&W	DH	11.5	undisclosed buyer
TANKER	HIGH ENTERPRISE	45,967	2009	JAPAN	B&W		14.5	Undisclosed buyer
OIL /CHEM	BERG	16,900	2008	CHINA	B&W		7.5	Indonesian buyer

2) CONTAINER, REEFER, ETC

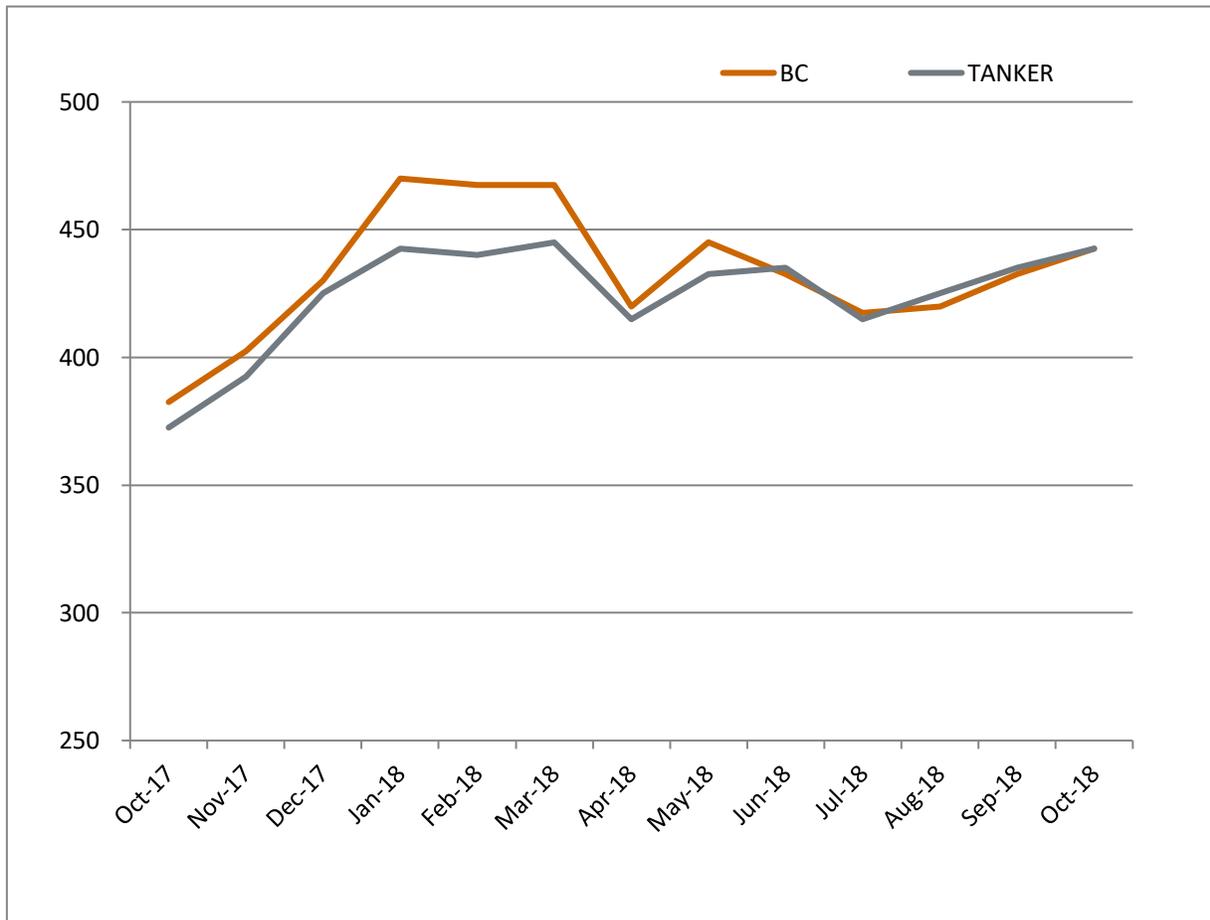
TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
MPP	YANGTZE INNOVATION	30592	2002	CHINA	B&W	1842	TEU	5.8	Chinese buyer
MPP	LE SHENG (td)	22271	1998	CHINA	B&W	1100	TEU	4.1	Chinese buyer
MPP	LE TAI (td)	22318	1999	CHINA	B&W	1100	TEU	4.1	

IV. DEMOLITION

1) 선가

해체선가 (US\$/LDT)	2016 평균		2017 평균		2018 평균		2017 년 10 월	2018 년 10 월		
		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전년대비)		증감율 (전월대비)	증감율 (전년대비)	
TANKER	265.63	-22.1%	365.21	37.5%	432.75	18.5%	372.50	442.50	1.7%	18.8%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	441.50	19.1%	382.50	442.50	2.3%	15.7%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



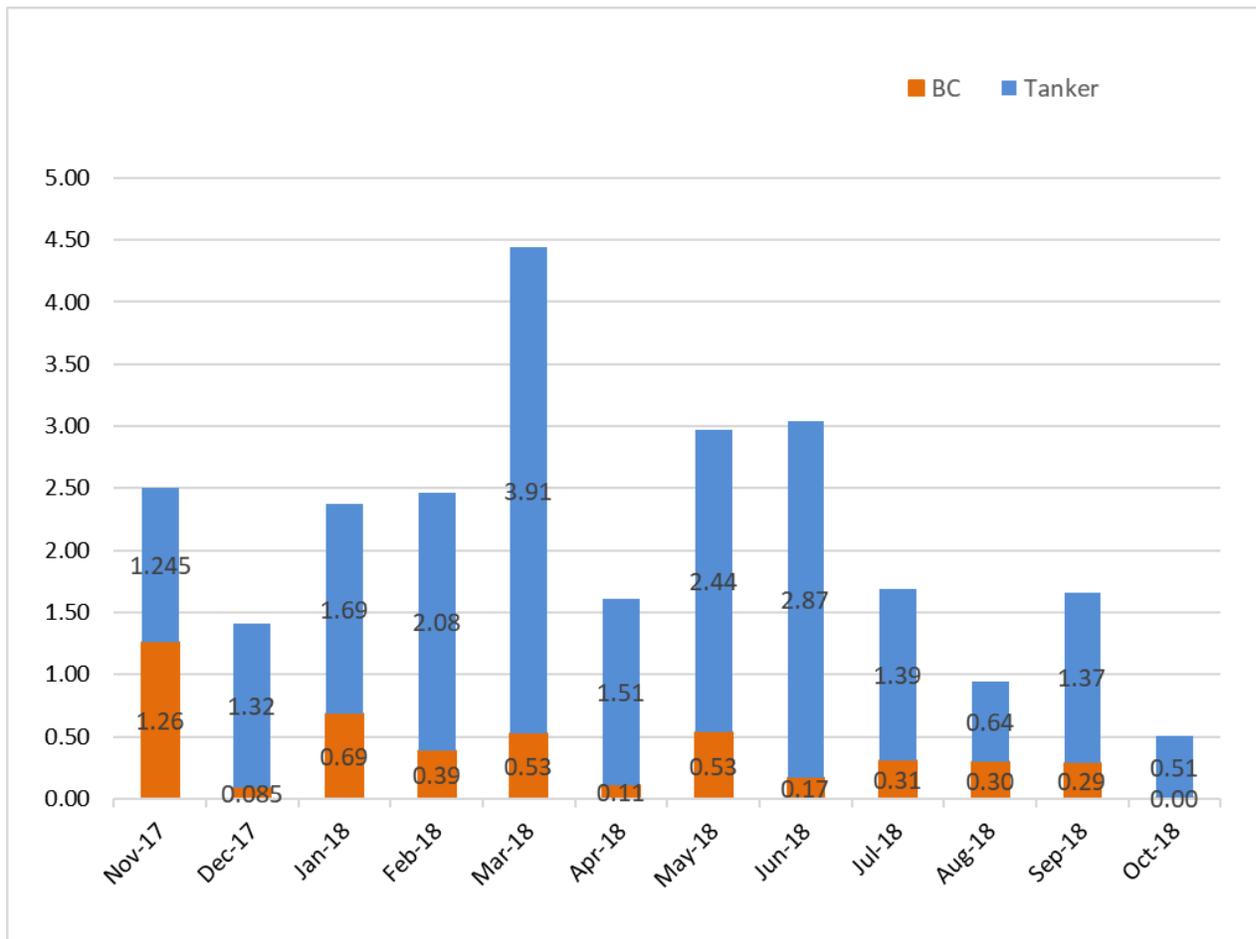


IV. DEMOLITION

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	18.41	160.4%	165	146.0%	0.65	11	0.51	-21.9%	6	-45.5%
BC	11.74	292	3.30	28.1%	88	30.1%	0.71	24	0.00	-99.6%	1	-95.8%

3) 해체선총량 (MILLION DWT)



IV. DEMOLITION

V -1. Demolition Sales Report

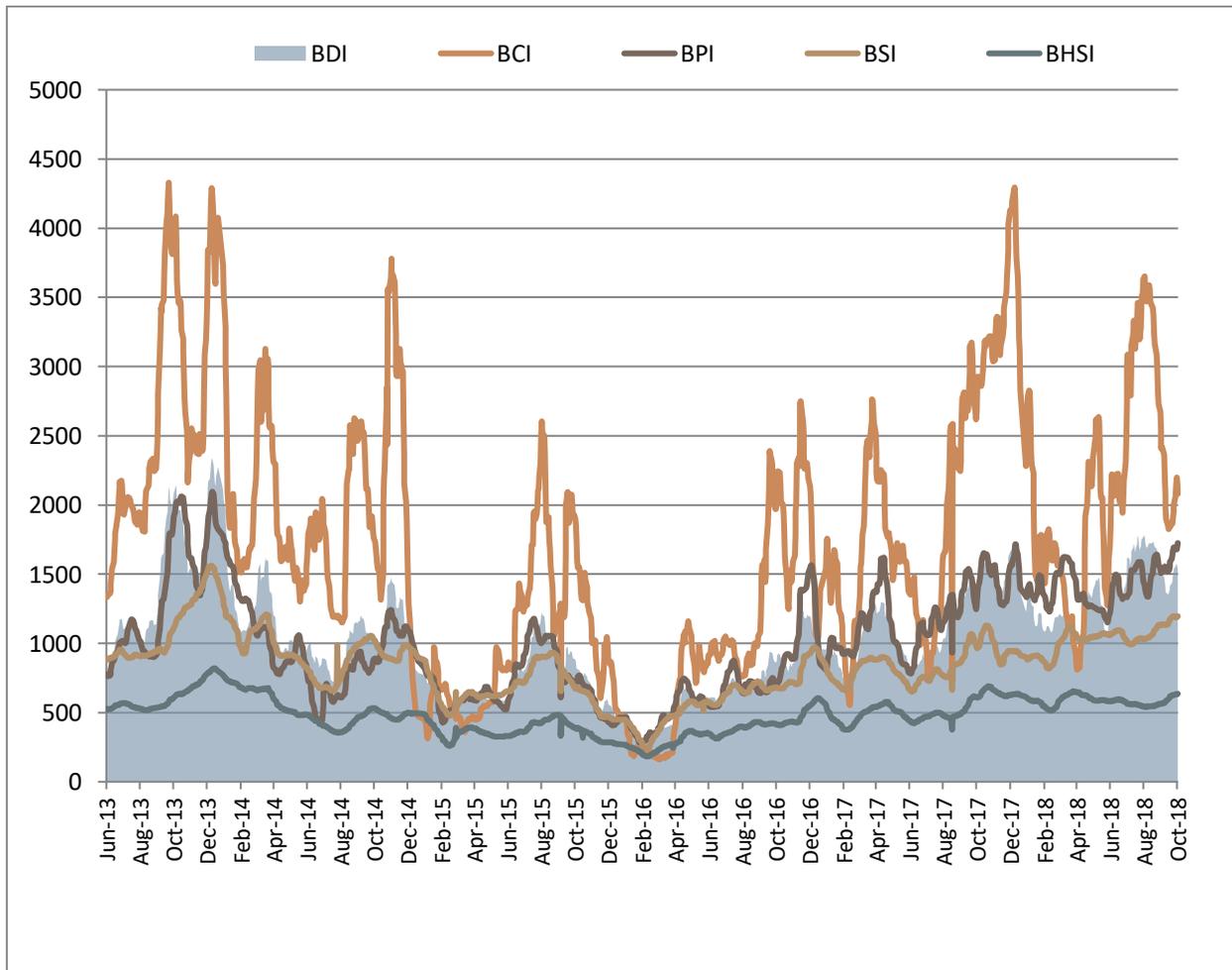
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
BC	DANUM 156	7,356	2650	1979	TAIWAN	B&W	417	BANGLADESH
CONT	MSC KORONI	48,304	15864	1998	KOREA	SULZ	502	INDIA
CONT	ISLAND CHIEF	13,387	5889	1990	JAPAN	B&W	450	INDIA, Green Recycling
PCC	GEMINI LEADER	14,930	14886	1994	JAPAN	MITSU	441	INDIA
TANKER	NEW HORIZON (FPSO)	150,575	16889	1997	KOREA	B&W	455	AS IS Fujairah
TANKER	KAMARI	149,706	24144	1997	CHINA	SULZ	455	AS IS Fujairah, gas free for men entry
TANKER	NIRBAYA	29,997	6043	1988	JAPAN	B&W	436	BANGLADESH
OIL /CHEM	DAWN KANCHIPURAM	44,885	9756	1996	KOREA	B&W	425	BANGLADESH



V . KEY INDICATORS

1) Baltic Index

	2018-10-05	2018-09-28	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1536	1540	▼-4.00	2337	290
BCI	2081	2000	▲81.00	4293	161
BPI	1727	1695	▲32.00	2096	282
BSI	1197	1194	▲3.00	1562	243
BHSI	637	629	▲8.00	821	183





V . KEY INDICATORS

2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	524.50	▲27.50	479.50	▲26.00	471.50	▲18.00
IFO180	546.00	▲18.50	529.50	▲35.00	536.00	▲16.50
MGO	755.00	▲19.00	708.50	▲27.50	764.00	▲27.00

❖ 기준일 : 10 월 5 일 기준

3) Exchange Rate

구분	2018-10-05	2018-09-28	CHANGE
미국 달러	1128.30	1112.70	▲15.60
일본 엔(100)	990.87	981.17	▲9.70
유로	1299.52	1294.57	▲4.95
중국 위안	163.46	161.78	▲1.68

❖ 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)

Sancho Kim (김현진 이사)

Director
Tel. 070-7771-6404
Mob. 010-5756-9378
snp@stlkorea.com
sancho@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