

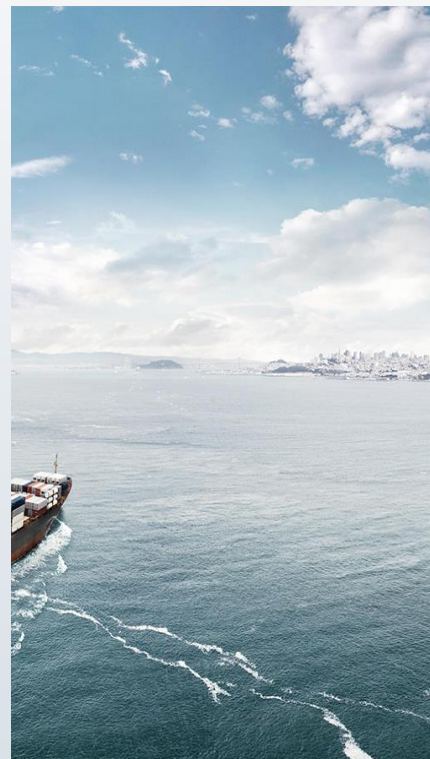


# STL MARKET REPORT

## Weekly Focus No.220

**Updated October 16, 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	6
- BC Sales Report	
Tankers	10
- Tanker & Container Sales Report	
Demolition	14
Key Indicators	17
Contact Information	19

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

## I . ISSUE & TREND

### 1. 현대상선의 해운업 재도약 길에 유럽선사들이 트집잡고 가로막아

현대상선이 정부 지원을 받아 해운업을 재건하려는 길에 '유럽 선사 반발'이라는 암초를 만났다. 지난 12일 해운업계에 따르면 유럽 선사들이 한국 정부가 현대상선 등 국내 해운업체들을 지원하는 점을 두고 강하게 반발하고 있다.

덴마크의 해운 전문언론 쉬핑워치는 11일 "한국의 국적 해운사 지원은 머스크를 포함한 여러 대형 선사들의 반발에 부딪혔다"며 "브라이언 미켈슨 덴마크 산업재정부 장관은 이와 관련해 유럽연합과 경제협력개발기구의 행동을 촉구했다"고 보도했다. 쉬핑워치에 따르면 세실리아 말름스트롬 유럽위원회의 무역사무관 또한 유럽의 해운업을 지키기 위해 조치를 내놓을 것이라고 말했다.

현대상선은 세계 최대 선사인 덴마크의 머스크, 2위 선사인 스위스의 MSC가 결성한 해운동맹인 2M과 전략적 협력관계에 있다. 현대상선은 세계 3대 해운동맹인 2M, 오션얼라이언스, 디얼라이언스 3곳 가운데 어느 곳에도 속해 있지 않다. 세계 해운 산업이 해운동맹에 가입한 회사 위주로 점유율이 재편되고 있는 상황에서 현대상선이 2M과 맺고 있는 전략적 협력 계약은 현대상선의 재도약에 필수적 요소로 평가받는다. 현대상선과 2M의 전략적 협력 계약 기간은 2020년 3월까지다. 2M이 현대상선에 등을 돌려 협력을 연장하지 못한다면 2020년 2분기부터 글로벌 해운업체로 도약하기 위한 현대상선의 계획에 차질이 빚어질 수 있다.

유럽 선사들이 한국 정부의 현대상선 지원을 놓고 반발하고 있는 것을 놓고 터무니없는 트집이라는 의견이 우세하다. 글로벌 대형 선사들 역시 정부 지원을 통해 성장한 기업들이기 때문이다. 글로벌 대형 해운업체를 보유하고 있는 나라들은 2008년 금융위기 이후부터 이미 막대한 규모의 자금을 해운업체에 수혈하고 있다. 덴마크는 2011년 머스크의 유동성 확보를 위해 62억 달러(6조 8,700억 원)의 자금을 쏟아 부었다. 경제협력개발기구의 수출 신용지원제도를 이용한 수출용자제도를 도입해 3억 5천만 유로(4,500억 원)의 금융 지원도 했다.

유럽 선사들은 훨씬 막대한 지원을 받고 있는 중국의 해운업체인 코스코에는 침묵하고 있다. 중국 정부는 2016년 8월 중국 선사의 인수합병과 신규 선박 발주를 지원하기 위해 180억 달러(19조 9천억 원)의 금융을 지원했다. 한국 정부가 현대상선에 지원하기로 한 금액의 3배가 넘는 규모다.

## I . ISSUE & TREND

최근 현대상선은 해양진흥공사의 지원을 받는다는 전제 아래 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양 등 국내 조선사와 초대형 컨테이너선 20 척 건조 계약을 맺었다. 계약 규모는 3 조 원 수준으로 이번 현대상선과 국내 조선사의 건조 계약은 해운업계와 조선업계 모두에게 득이 되는 일로 평가받고 있다.

국내 해운업계 관계자는 "유럽, 중국, 일본 등 모든 해운 강국들이 모두 정부의 지원을 통한 M&A, 선복량 확대 등 몸집 불리기로 해운업을 키웠다"며 "이제 와서 한국이 공급 과잉을 유발한다며 반발하는 것은 강자의 위치에 있는 글로벌 선사의 횡포"라고 말했다.

### 2. 4 년 침묵 깬 현대중공업, 해양플랜트 치솟는 국제유가 덕 볼까?

현대중공업이 4 년 만에 해양플랜트 수주에 성공했다. 현대중공업은 지난 2014 년 11 월 이후 맥이 끊겼던 해양플랜트 수주는 일감을 따내기까지 정확히 47 개월이 걸렸다. 그동안 수주잔고도 바닥이 났다. 현대중공업의 마지막 해양플랜트 일감이었던 '나스르' 프로젝트는 지난 8 월 마무리됐다.

이번에 수주한 반잠수식 원유생산설비(FPS) '킹스 키' 프로젝트는 수주액 4 억 5,000 만달러(약 5,130 억원)로 빠르면 내년 8 월부터 제작에 들어갈 것으로 보인다. 실제 건조까지 1 년 이상 걸릴 것으로 보여 2,600 여명이 유휴인력 관리가 과제로 남아 있다.

사실 조선업계에서 해양플랜트는 계륵과 같았다. 최근 수년간 조선사들의 실적이 곤두박질하게 만든 주범이 바로 해양플랜트였기 때문이다.

업계 관계자에 따르면 조선사들은 지난 몇 년 동안의 해양플랜트 수주전에서 적극적인 영업에 나섰지만, 기술 부족과 함께 원가계산마저 실패하면서 어려움을 겪었다. 이 과정에서 많은 협력사들이 부도를 맞았고, 조선사들 역시 벼랑 끝에 내몰렸다.

물론 바탕에는 원유값 하락으로 인한 발주 감소라는 요인도 있었지만, 국내 조선사들의 치열한 수주경쟁도 현재 상황을 만든 한 요인으로 작용했음은 부정하기 힘들다. 그동안 발주 감소와 더불어 싱가포르의 값싼 노동력을 앞세운 저가 수주는 국내 조선사들의 해양플랜트 수주에 치명적인 악재로 작용해왔다. 결과 현대중공업은 무려 47 개월 동안 수주를 하지 못하고 있었다.

## I . ISSUE & TREND

### ◇ 유가 상승, 조선 산업엔 긍정적 신호

최근 미국의 이란 제재 등으로 인한 국제 유가의 상승이 심상치 않은 모습이다. 국제 유가의 상승은 많은 산업에서 부정적 요인으로 작용하고 있다. 항공업계나 자동차 업계 등 모두 유가 상승에 부정적인 영향을 받지만 정유업계와 조선 산업은 반사이득을 얻을 가능성이 크다. 유가 상승은 해양플랜트의 가장 큰 비중을 차지하는 부유식 원유생산설비(FPSO)의 발주 증가로 이어질 것으로 전망된다. 해상 유전 개발은 원유생산설비 가격이 매우 비싸기 때문에 고유가는 발주에 큰 영향을 준다.

현대중공업에 지난 10 일 수주를 받은 설비는 5,130 억원 규모지만, 대부분의 FPSO 수주액은 2 조원을 훌쩍 넘는다. 고유가가 유지될수록 대규모 발주가 나올 가능성도 크다. 이는 국내 조선사들에게도 청신호다. 올해 남은 해양플랜트 프로젝트는 로즈뱅크와 인도 릴라이언스, 베트남 블록 B 등이 있다. 로즈뱅크는 대우조선해양이 싱가포르와 경쟁을 벌이고 있고, 인도 릴라이언스는 삼성중공업이 입찰에 참여하고 있다. 봉가사우스웨스트 프로젝트도 삼성중공업이 심혈을 기울이고 있고, 현대중공업은 베트남 블록 B 프로젝트 수주에 나선 것으로 알려졌다.

제조업의 경우 생산설비와 인력비용이라는 고정비용이 존재하기 때문에 한계이익이 넘는다면 어떻게든 생산설비를 가동해야 한다. 비록 현대중공업은 건조까지 시간이 남아 있지만 수주에 성공한 만큼, 추가 수주에 매진하면 된다.

### ◇ 현대중공업 노사, '易地思之' 필요..."해외 사례 본보기"

현대중공업은 올해 목표 수주액을 향해 순항하고 있다. 지난 9 월까지 현대중공업 조선 3 사(현대미포조선, 현대삼호중공업 포함)의 수주액은 104 억달러로 전년 동기 대비 68.9% 급증했다. 올해 목표 수주액 132 억달러의 80% 수준이다. 여기에 해양플랜트 건을 포함하면 108 억달러가 넘는다.

무엇보다 희망적인 것은 4 년 동안 맥이 끊겼던 해양플랜트 수주다. 유가도 상승곡선을 그리고 있는 만큼 분위기는 어느 때보다 긍정적이다. 다만 이러한 긍정적 분위기에 불구하고 노사 간 불협화음은 현대중공업이 당장 해결해야 하는 과제다. 현대중공업 노동조합이 사측과 갈등을 빚고 있는 가장 큰 문제 역시 2600 여명에 달하는 해양플랜트 유휴 인력이다.

사측은 임금 40%를 주는 휴업방안을 제시했지만 노조 측은 70%를 요구하고 있다. 사측은 일감이 없는 상황에서 과도한 임금 지불은 경영악화로 이어질 것으로 판단하고 있고, 노조 측은 생계유지를 문제로 강경한 대립각을 세우고 있다.

## I . ISSUE & TREND

양측 모두 명분이 있지만 현 상황이 길어질 경우 모두에게 손해다. 노조 측은 해양 부문의 문제를 조선사업본부 전체로 끌어들이고 있다. 일부 파업을 강행하면서 사측에 반발하고 있는 형국이다.

분명한 것은 한국 조선업계가 올해 선전하고 있지만 중국과 일본, 싱가포르 등과의 경쟁에서 완전히 우위를 점했다고 단정 짓기 어렵다는 점이다. 중국과 일본은 수 년 동안 조선사의 통폐합을 추진하고 있다. 이 과정에서 수많은 인력들이 구조조정됐다.

또 국내 업체들의 해양플랜트 수주에 가장 큰 걸림돌이 되고 있는 싱가포르의 외국인 노동자를 받아들여 인건비가 국내 조선사의 1/6 수준에 불과하다. 국내 조선사들보다 현저히 낮은 원가를 바탕으로 저가 수주에 나서고 있어 국내 조선사들이 그동안 수차례 발목이 잡혔다.

국내 조선사들 역시 지난 몇 년 간 경영악화로 인해 구조조정 등 과도기를 거치고 있는 상황이다. 조선 산업이 오랜 침체에서 기지개를 펴고 있는 만큼 노사가 서로 간 입장을 이해하면서 간극을 좁혀갈 필요가 있다.

### 3. 미중 무역전쟁 불똥...항공·해운 화물 역성장

미국과 중국이 서로 관세폭탄을 주고받는 무역전쟁이 본격화되면서 항공·해운산업에 어두운 그림자를 드리우고 있다. 이미 지난달 국제 항공화물 수송량이 마이너스 성장세로 돌아섰고, 수요 위축으로 해상운임도 손익분기점에 크게 못 미치는 수준까지 하락했다.

지난 11 일 항공·해운업계 등에 따르면 지난달 국제선 항공화물 수송량은 25 만 4,521 톤으로 전년동월대비 0.9% 하락하며 역성장했다. 비수기인 지난 2 월(-2.0%) 이후 올 들어 첫 마이너스 성장이다. 3 분기 전체로도 1.2% 증가하는데 그치며 제자리걸음했다. 이는 전년동기 9% 성장률 대비 7.8%포인트 가량 크게 하락한 수준이다.

항공업계 관계자는 "지난달 직항노선 수송량이 14 만 2,100 톤으로 전년동월대비 5.3%나 하락했다"면서 "출발 화물 중심으로 수요가 위축되면서 항공화물 물동량 절대 수준도 떨어지고 있다"고 지적했다. 노선별로는 중국 -4.7% 하락하며 두드러졌고, 유럽 -1.3%, 동남아 -1.9%, 미국 1.8%, 일본 0.0%를 기록했다.

## I . ISSUE & TREND

컨테이너·벌크선 화물도 미중간 무역전쟁의 직접 영향권에 놓이며 해운시황 회복에 악영향을 미치고 있다. 올 3 분기 들어 반짝 상승세를 보이던 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 지난 8 월말 959 로 정점을 찍은 뒤 다시 내리막길을 걷고 있다. 현재 운임 지수는 870.58(9 월 28 일 기준)까지 떨어지며 업계 손익분기점(BEP) 수준인 1,500 의 절반 수준을 보이고 있다. 미중간 무역전쟁 심화 우려로 '밀어내기' 수요가 쏟아지며 3 분기 성수기 운임이 반짝 상승하는 듯했지만 추가 상승 여력을 받지 못하고 있다.

미국이 지난달 24 일부터 2,000 억 달러 규모의 상품에 관세를 부과하기로 하고 이에 대한 대응으로 중국이 600 억 달러에 달하는 미국제품에 관세를 부과하는 등 미중간 무역전쟁이 악화일로를 걷고 있어 전망도 밝지 않다. 현대상선의 미주 서안 컨테이너 물동량은 지난 1~8 월 누적기준 13 만 8,845TEU 로 전년동기(14 만 1,534TEU) 대비 1.9% 줄었다. 밀어내기 수요가 사라진 이후 운임의 추가 하락을 우려하는 목소리도 나온다. 해운업계 관계자는 "오는 11 월 본격적인 미중 무역분쟁을 앞두고 물량 밀어내기 하는 수요가 몰리면서 3 분기 운임을 잠깐 끌어올렸지만 이 영향으로 연말에는 오히려 운임이 하락할 가능성이 높다"고 말했다.

해운사들은 운임 하락에 유가 상승까지 겹치는 이중고를 겪으면서 수익성 반전을 이루지 못하고 있다. 현대상선은 흑자전환 달성 시점을 올 3 분기에서 2 년 뒤인 2020 년 2 분기로 미룬 상태다. 유가 상승으로 올 연간 1 억 5,000 만달러(약 1,666 억원)의 비용 손실이 발생할 것으로 예상되는 데다 물동량 감소 영향으로 실적 회복에 어려움을 겪고 있어서다. 윤희성 해운빅데이터연구센터장은 "장기 불황의 끝에 무역전쟁으로 수요 측면에서 부정적인 영향 하에 놓이고 있어 우려스러운 상황"이라면서 "시장위험관리와 마케팅 측면에서 각사별로 전략수립이 필요해 보인다"고 말했다.



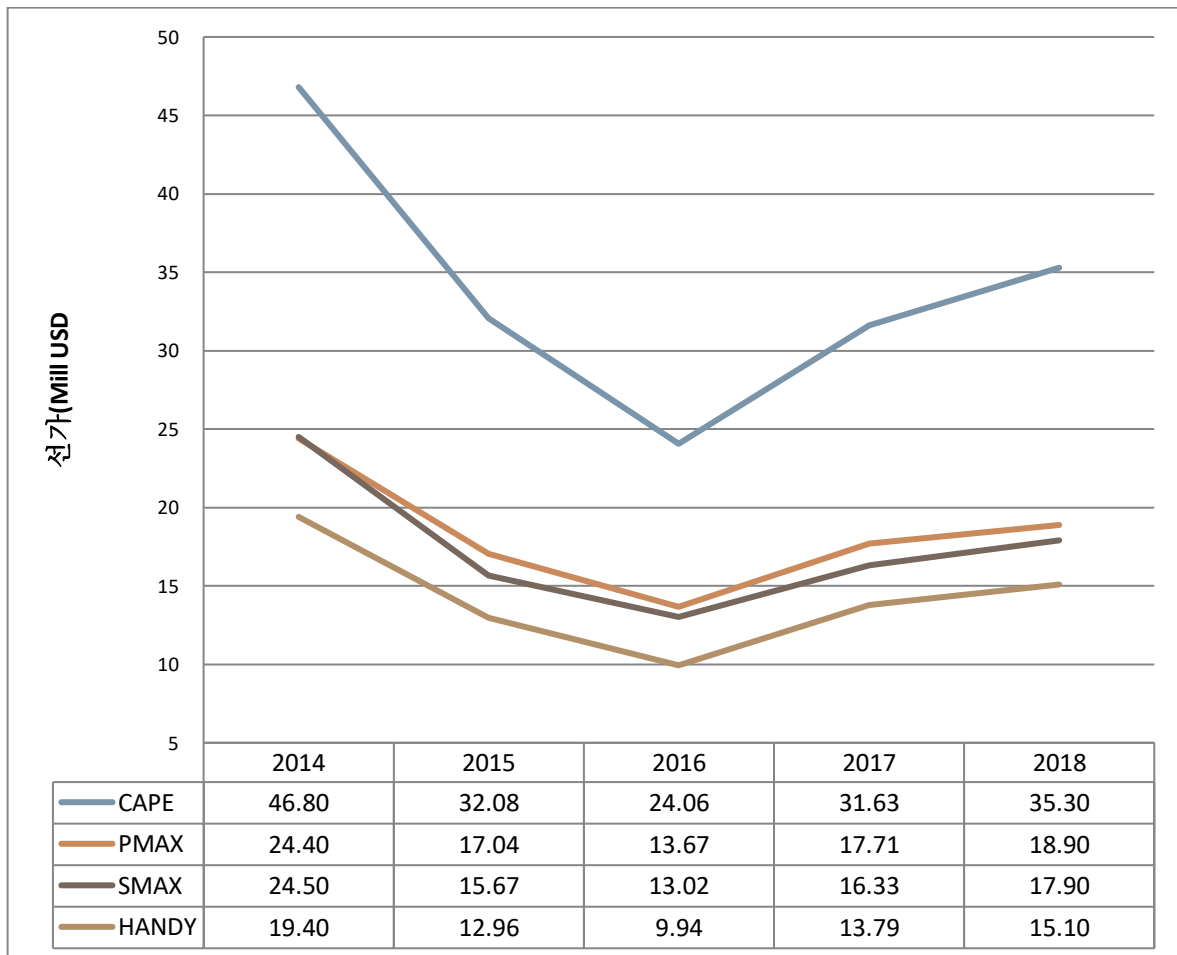
## II . BULK CARRIER

(◆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	35.30
	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)

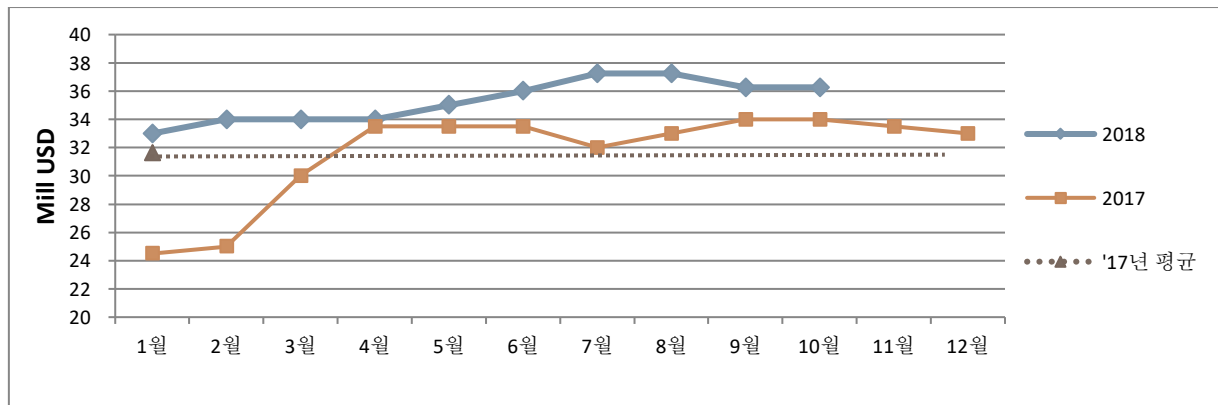




## II . BULK CARRIER

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			35.30
		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%			11.6%
	PMAX 76k	선가	18.50	18.50	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00	19.00			18.90
		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			17.90
		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%	12.5%	10.8%	10.8%	5.9%			9.6%
	HANDY 32k	선가	14.00	14.00	15.00	15.50	15.50	16.00	16.00	15.00	15.00	15.00			15.10
		전월대비	0.0%	0.0%	7.1%	3.3%	0.0%	3.2%	0.0%	-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%			9.5%
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	

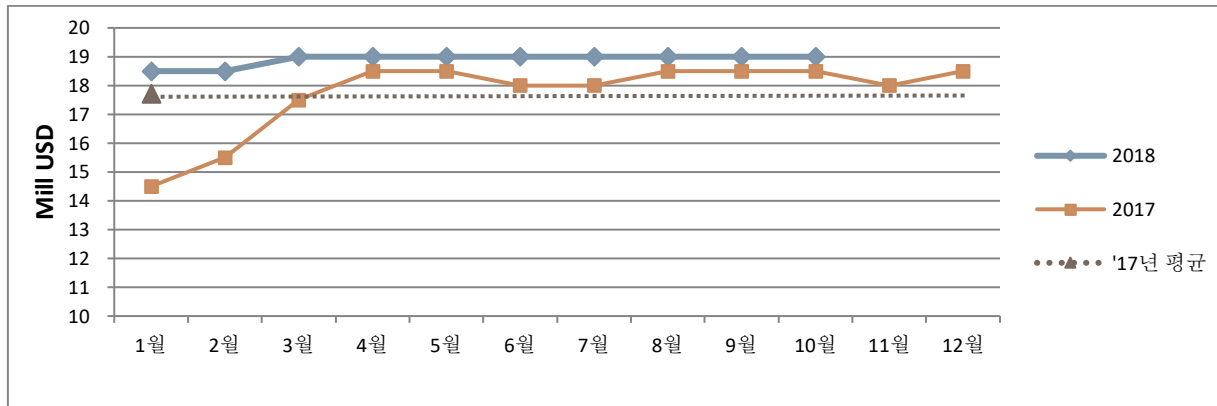
### □ Cape



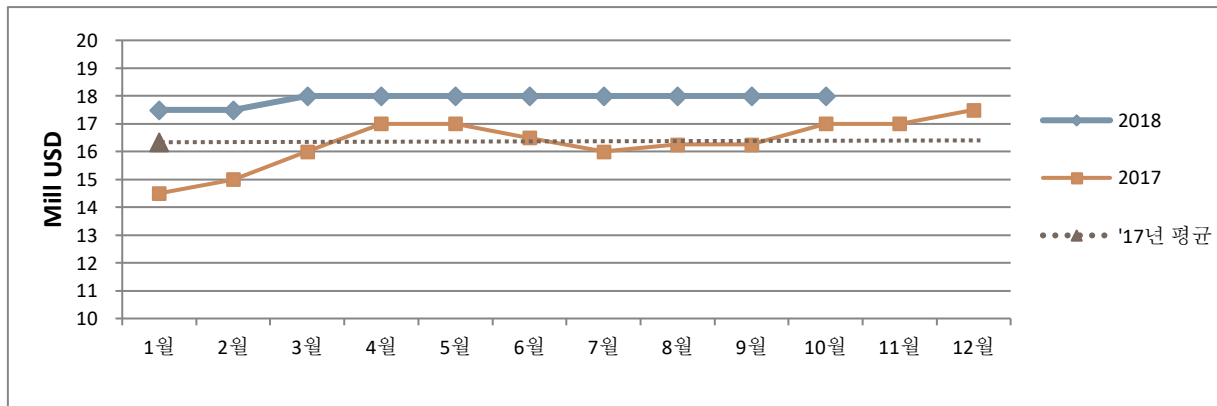


## II . BULK CARRIER

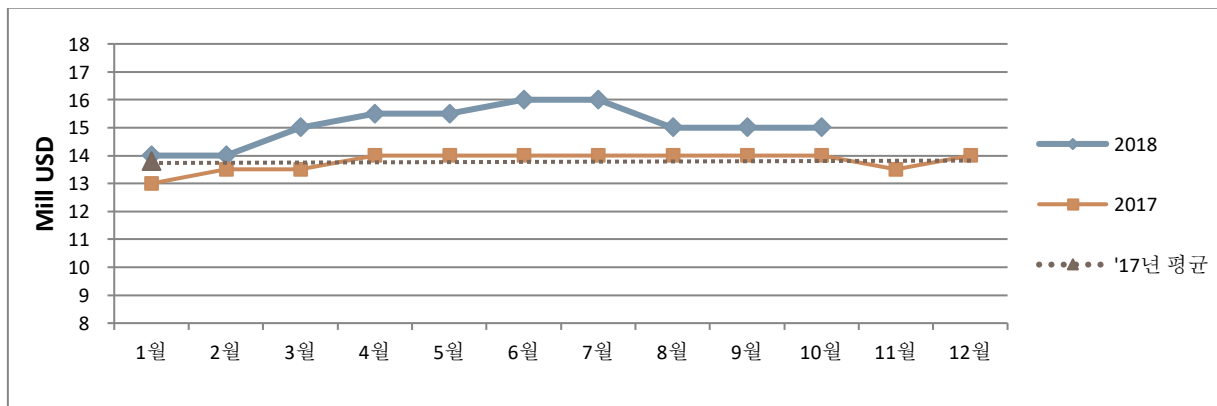
### □ Panamax



### □ Supramax



### □ Handy



## II . BULK CARRIER

### III-1. Bulk Carrier Sales Report

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	GEAR	PRICE	REMARKS
BC	BULK ASIA	181,380	2014	JAPAN	B&W		40.5	Singaporean buyer (Eastern Pacific)
BC	IKAN KEDEWAS	88,279	2006	KOREA	B&W		12.5	Greek buyers (Minoa Marine)
BC	YONGJI	77,672	2000	JAPAN	B&W		8.8	Chinese buyer, post pmax beam 36.5m
BC	AOM MILENA	76,606	2009	JAPAN	B&W		16	Undisclosed buyer
BC	NAVIOS FELICITY	73,867	1997	JAPAN	SULZ		4.9	Chinese buyer
BC	QUEEN HALO	58,096	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	15.25	Greek buyer
BC	TRITON SEAGULL	56,058	2007	JAPAN	B&W	C 4x30t	13.3	Greek buyer (TST Maritime)
BC	IVY UNICORN	55,874	2011	JAPAN	WART	C 4x35t	16.5	Greek buyers (Neptune Lines Shipping)
BC	INDIGO EVOLUTION	55,625	2010	JAPAN	B&W	C 4x30t	15.25	Greek buyer
BC	SKELT	35,000	2010	KOREA	B&W	C 4x35t	12.5	U.K buyer (Tufton Oceanic)
BC	IVS KANDA (log)	32,621	2004	JAPAN	MAN	C 4x30.5t	8.75	European buyer
BC	VOULA SEAS	28,495	2002	JAPAN	B&W	C 4x30t	6.5	Undisclosed buyer



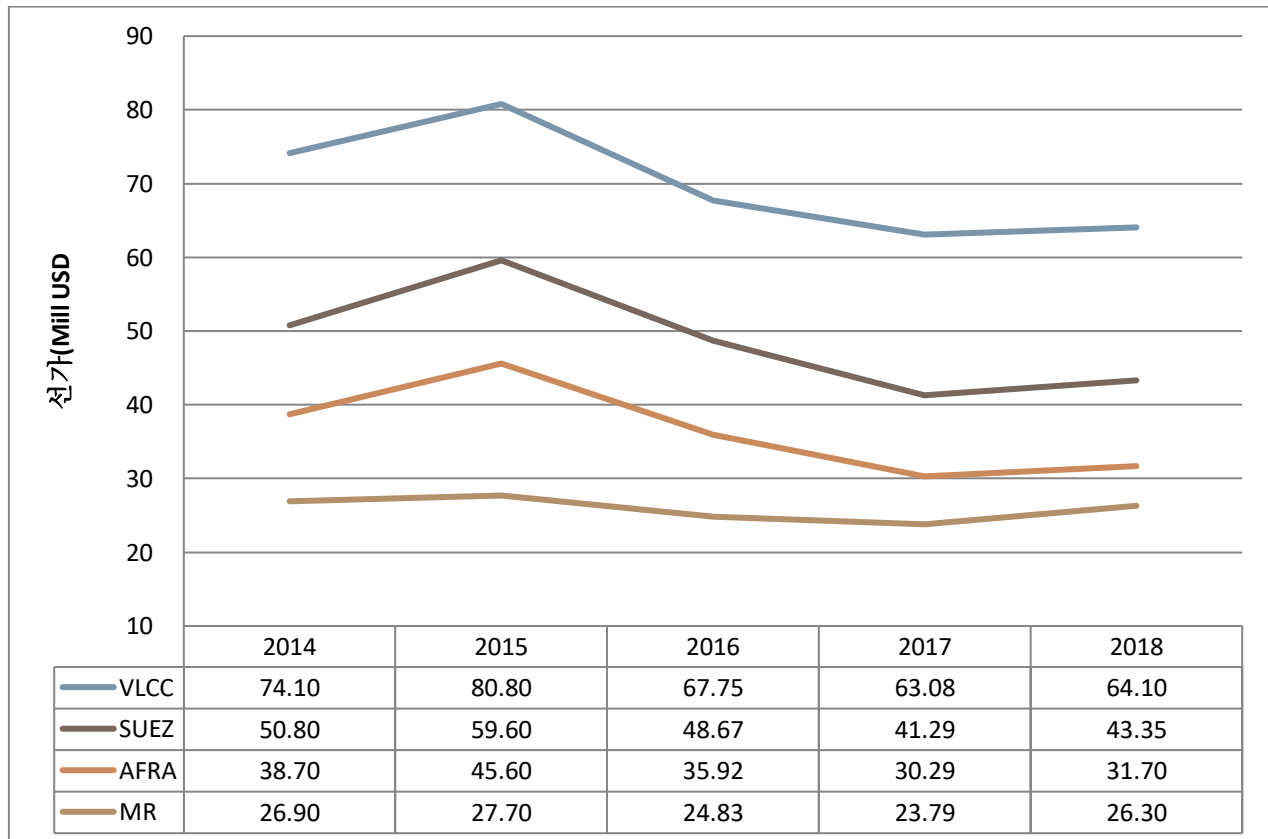
## III. TANKER

(◆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 : %)

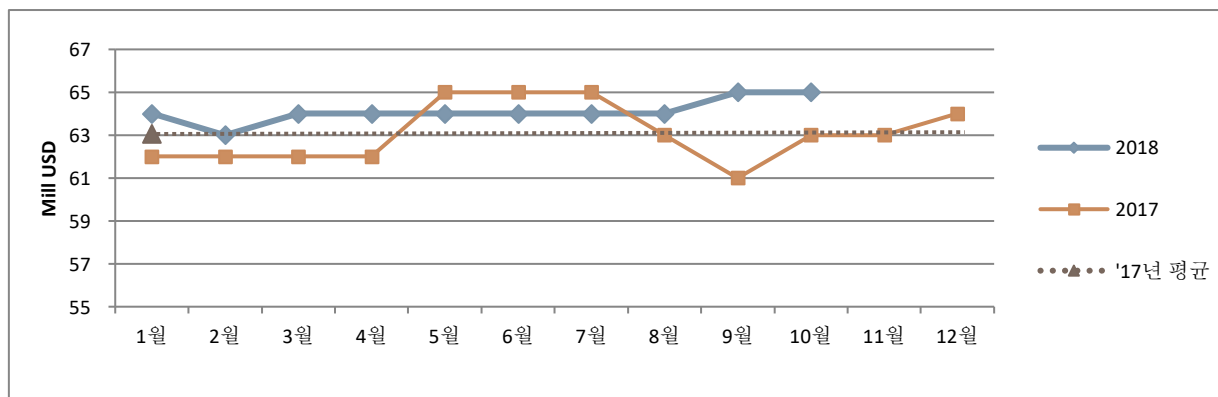




## III. TANKER

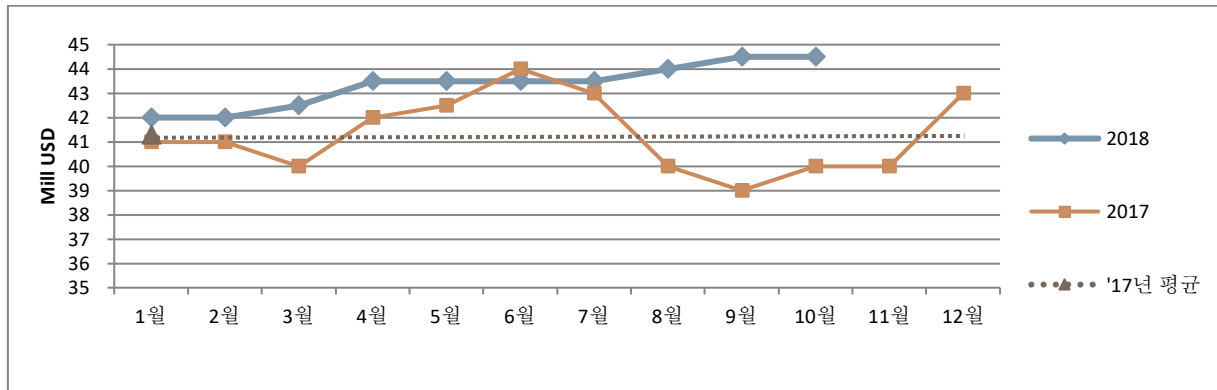
구분		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균	
2018	VLCC 310K	선가	64.00	63.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	65.00	65.00			64.10
		전월대비	0.0%	-1.6%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%			-
		전년대비	3.2%	1.6%	3.2%	3.2%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	1.6%	6.6%	3.2%			1.6%
	SUEZ 160K	선가	42.00	42.00	42.50	43.50	43.50	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

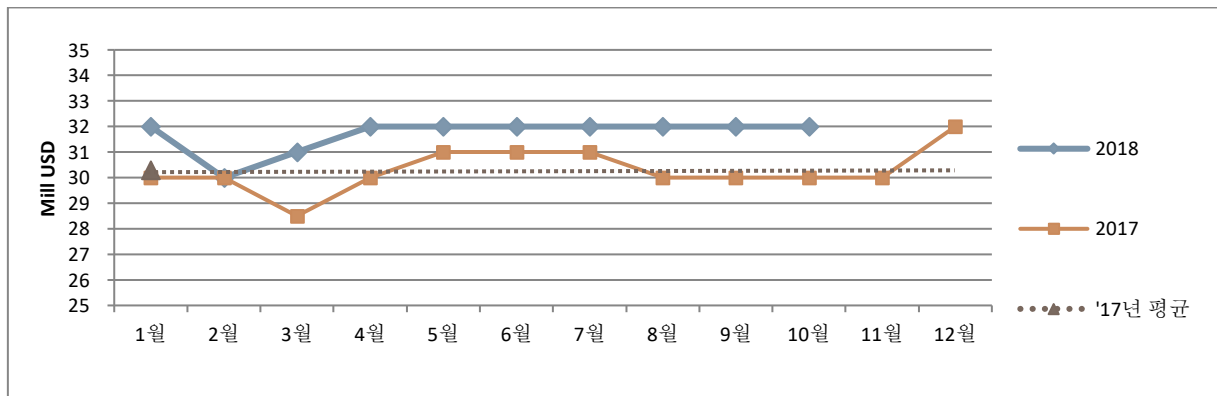


## III. TANKER

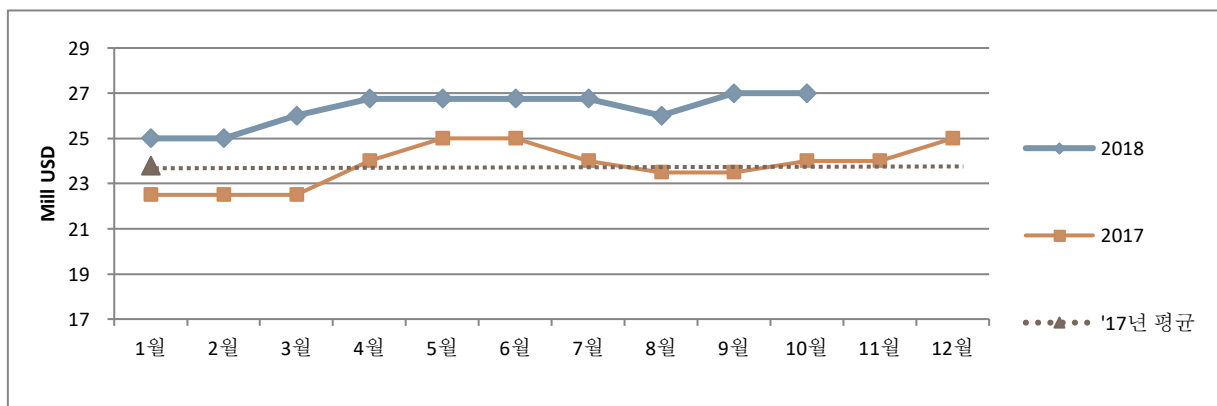
### □ SUEZMAX-160K



### □ AFRAMAX-105K



### □ MR-47K



### III. TANKER

#### IV-1. Tanker Sales Reported

##### 1) TANKER

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	IMO	PRICE	REMARKS
TANKER	DENSA ALLIGATOR	105,408	2013	KOREA	B&W		33	Greek buyers (LATSCO)
TANKER	DENSA ALLIGATOR	105,171	2015	KOREA	B&W		28.5	
TANKER	RED EAGLE	74,997	2011	KOREA	B&W		20.1	Pakistani buyers (PNSC)
OIL /CHEM	ANGEL SUN	4,998	2006	CHINA	Chinese		2.1	Auction Sale, Undisclosed buyer

##### 2) CONTAINER, REEFER, ETC

TYPE	VESSEL	DWT	BLT	YARD	M/E	CAPA	UNIT	PRICE	REMARKS
CONT	FPMC CONTIANER 10	13,760	2009	CHINA	B&W	1118	TEU	6.5	Undisclosed buyer
CONT	FPMC CONTAINER 9	13,760	2009	CHINA	B&W	1118	TEU	6.5	
CONT	FORMOSA CONTAINER NO. 5	13,797	2006	CHINA	B&W	1050	TEU	6.5	

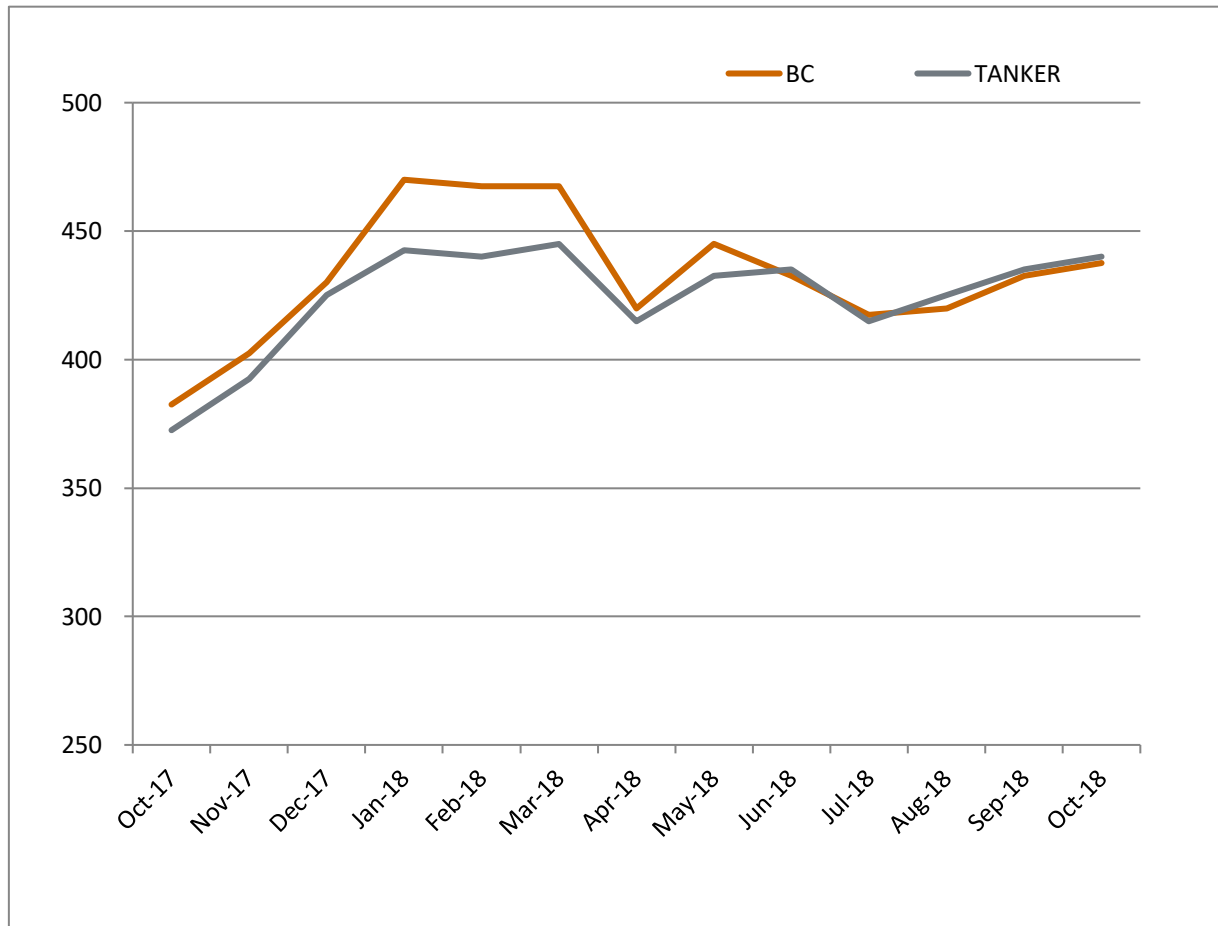


## IV. DEMOLITION

### 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%	432.50	18.4%	372.50	440.00	1.1%	18.1%
BC	267.71	-20.5%	370.83	38.5%	441.00	18.9%	382.50	437.50	1.2%	14.4%

◆기준 : 인도해체선시장(USD/LDT), 증감율 (전년대비)



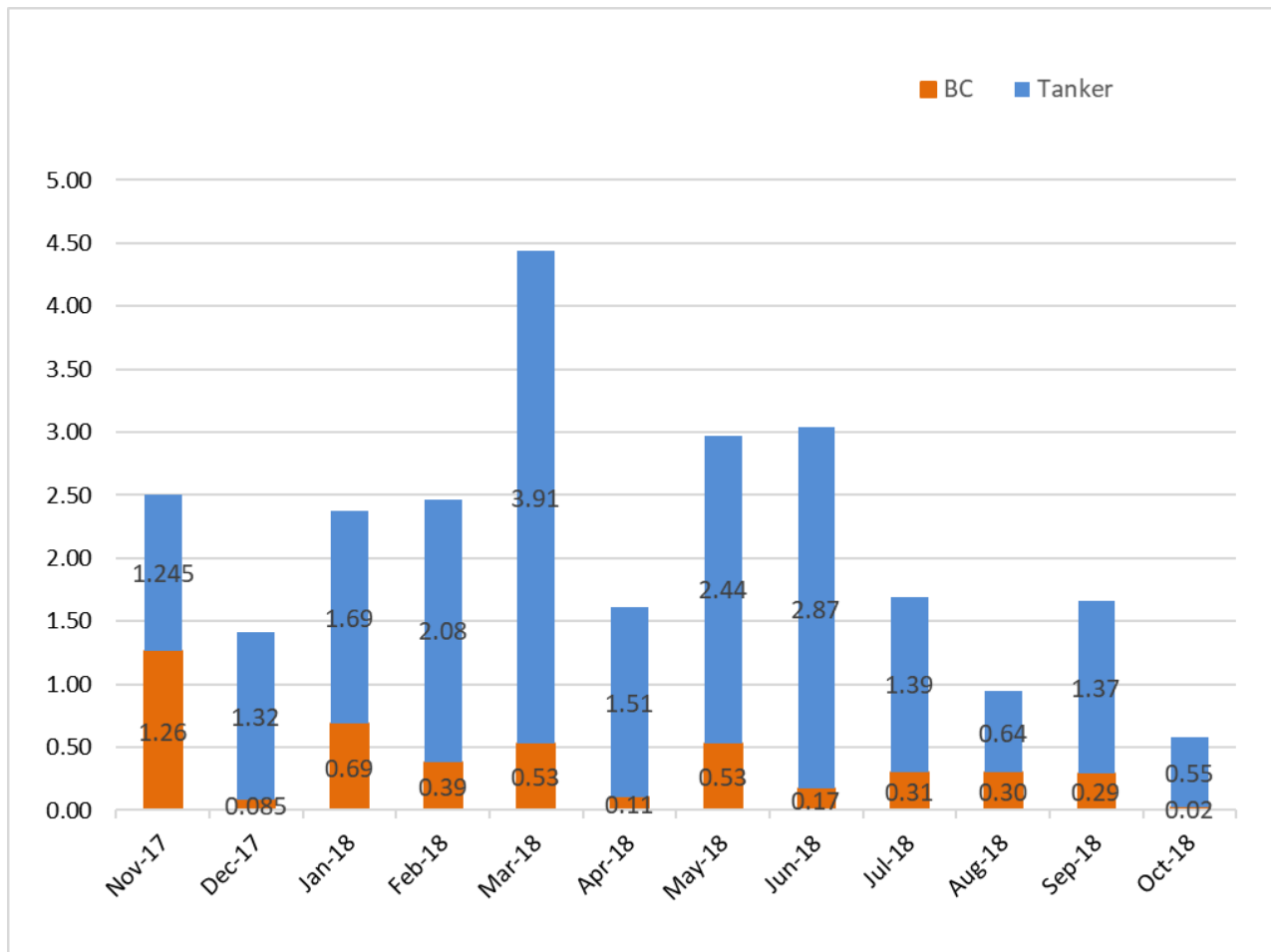


## IV. DEMOLITION

### 2) 해체선누적현황

해체선 총량	2017 년		2018 년 누적				2017 년 10 월		2018 년 10 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	18.45	160.9%	166	146.9%	0.65	11	0.55	-14.4%	7	-36.4%
BC	11.74	292	3.32	28.3%	92	31.5%	0.71	24	0.02	-96.8%	5	-79.2%

### 3) 해체선총량 (MILLION DWT)





## IV. DEMOLITION

### V-1. Demolition Sales Report

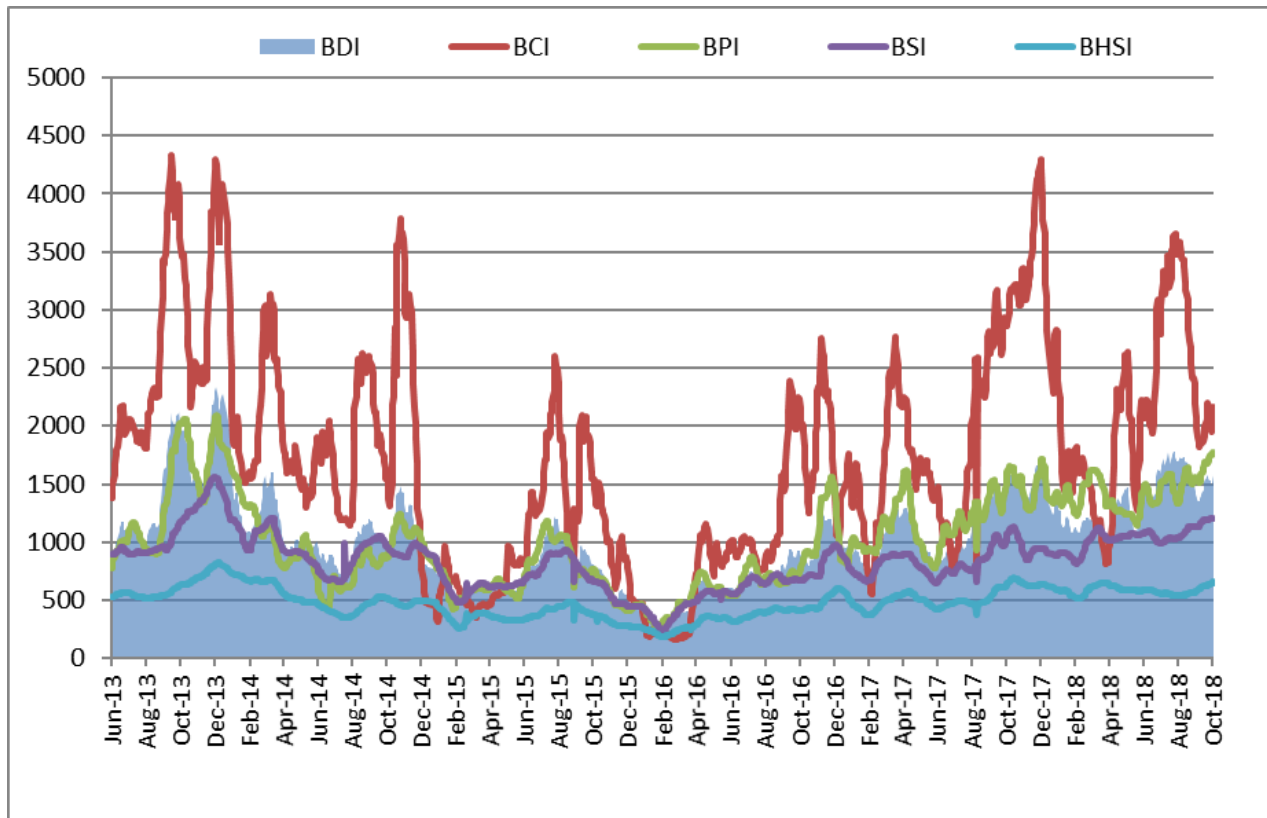
TYPE	VESSEL	DWT	LDT	BLT	YARD	M/E	PRICE (usd/ldt)	REMARKS
CONT	OEL LANKA	23,062	7773	1997	POLAND	SULZ	480	BANGLADESH
TANKER	ARMADA ULYSSES	310,137	40712	1999	KOREA	B&W	403	AS IS Singapore, incl 1600t sludge, green recycling
TANKER	SEAWAYS SHIRLEY	112,056	19004	2001	KOREA	B&W	444	AS IS Singapore, incl ROB 600t
TANKER	EAGLE BEAUMONT	99,448	16726	1996	KOREA	B&W	460	AS IS Singapore, full gas free
LPG	CARMEN	49,242	16897	1993	JAPAN	B&W	430	AS IS Khor Fakkan, auction sale



## V . KEY INDICATORS

### 1) Baltic Index

	2018-10-12	2018-10-05	CHANGE	5 Year High	5 Year Low
BDI	1579	1536	▲ 43.00	2337	290
BCI	2169	2081	▲ 88.00	4293	161
BPI	1775	1727	▲ 48.00	2096	282
BSI	1204	1197	▲ 7.00	1562	243
BHSI	657	637	▲ 20.00	821	183





## V . KEY INDICATORS

### 2) Bunker Price (USD/TON, 전주대비증감)

(USD/Ton, Change)	Singapore		Rotterdam		Houston	
IFO380	512.50	▼-12.00	466.50	▼-13.00	458.00	▼-13.50
IFO180	543.00	▼-3.00	511.00	▼-18.50	514.00	▼-22.00
MGO	743.00	▼-12.00	703.50	▼-5.00	754.50	▼-9.50

❖기준일 : 10 월 12 일 기준

### 3) Exchange Rate

구분	2018-10-12	2018-10-05	CHANGE
미국 달러	1142.50	1128.30	▲14.20
일본 엔(100)	1018.91	990.87	▲28.04
유로	1324.39	1299.52	▲24.87
중국 위안	164.64	163.46	▲1.18

❖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